

Bestemmingsplan Bedrijventerrein Het Broek

Toelichting

**bij het bestemmingsplan
"Bedrijventerrein Het Broek"
(plankaart 05-04.02-02)**

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

Het bestemmingsplan bestaat uit een plankaart en planvoorschriften en gaat vergezeld van een toelichting. Op de plankaart zijn de bestemmingen door middel van kleuren en tekens aangegeven. De voorschriften bevatten de materiële inhoud van de bestemmingen. Deze bestemmingsplanonderdelen vormen samen het juridische toetsingskader voor ruimtelijke en functionele ontwikkelingen in het plangebied. De toelichting bevat met name de aan het plan ten grondslag liggende gedachten.

1.2 Plangebied

Het plangebied - Bedrijventerrein Het Broek - maakt deel uit van het Industrierrein Arnhem Noord. Het plangebied wordt aan de noordoostzijde begrensd door de spoorlijn Arnhem - Zevenaar en het spooremlacement. In het westen wordt het gebied begrensd door de goederenspoorlijn die loopt vanaf het emplacement richting bedrijventerrein Kleefse Waard. De Westervoortsedijk vormt de zuidgrens. De exacte begrenzing is op de plankaart en het kaartje hiernaast weergegeven.



figuur 1: ligging plangebied

1.3 Doel

In het plangebied gelden sterk verouderde plannen. Daardoor zijn ongewenste ontwikkelingen niet tegen te houden en zijn gewenste toekomstige ontwikkelingen moeilijk realiseerbaar.

Daarnaast is er toenemende behoefte aan standaardisering en digitalisering van

bestemmingsplannen. Tegen deze achtergrond startte de gemeente Arnhem het actualiseren van haar bestemmingsplannen. Dit bestemmingsplan heeft, evenals de andere plannen die tot deze serie behoren de taak het juridisch en beleidsmatig uniformeren van het planinstrumentarium voor het totale plangebied binnen de huidige ruimtelijke structuur. Het gaat er daarbij vooral om het gebied tegen ongewenste ontwikkelingen te beschermen en de gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken.

Het structuurplan Arnhem 2010 (2000) en de Tussenrapportage Structuurplan Arnhem 2010 (2006) fungeren als basis voor de op te stellen bestemmingsplannen in de gemeente. In het structuurplan is het bedrijventerrein 'Het Broek' aangewezen voor bedrijven in de zwaardere milieucategorieën en wordt het gebied aangeduid als een intensiveringknooppunt. Dit bestemmingsplan heeft mede als doel het structuurplan op deze punten te vertalen.

1.4 Aanpak

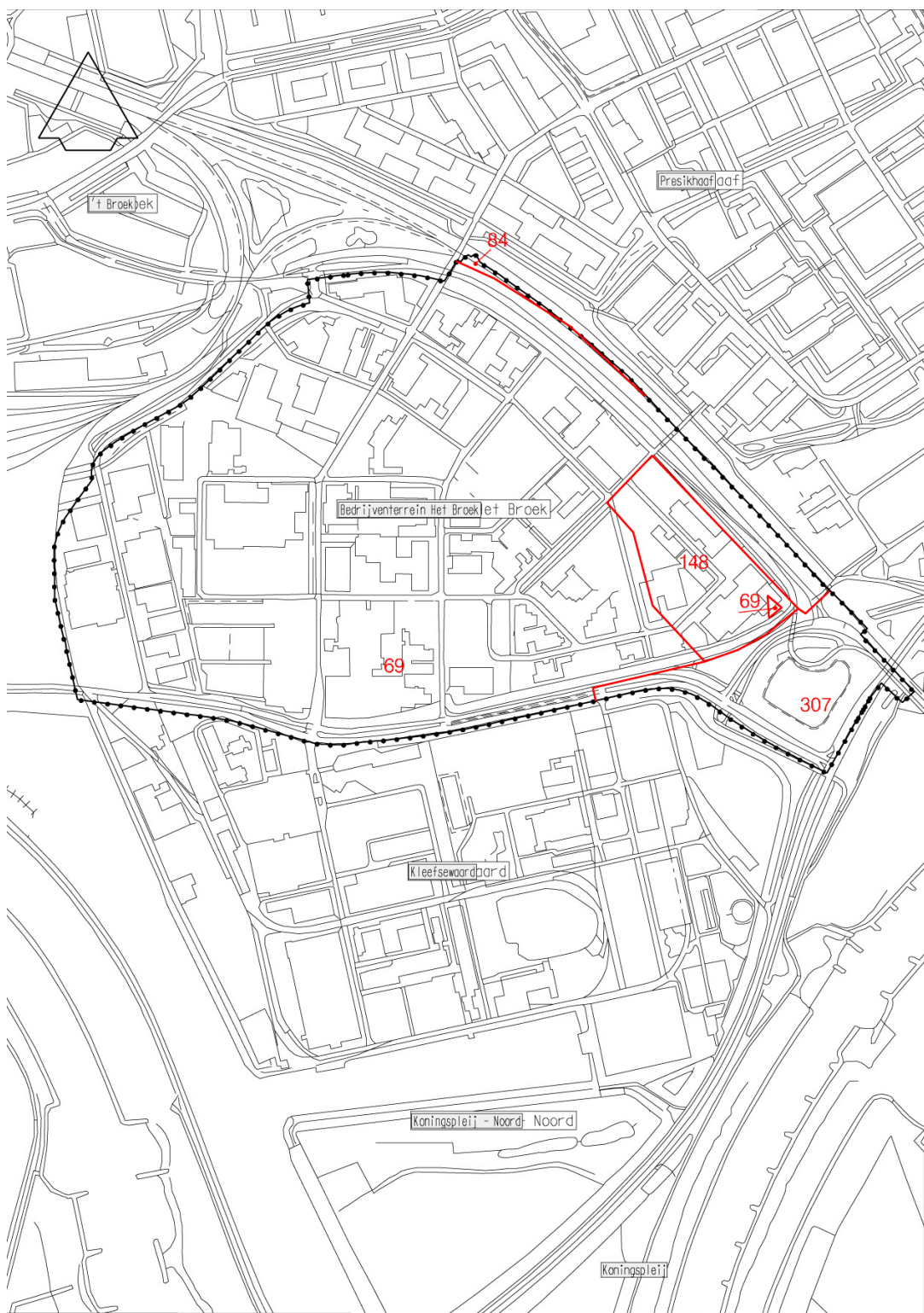
Bij de opstelling van dit bestemmingsplan is gekozen voor een zo flexibel mogelijk plan. Een gedetailleerd plan leidt tot de noodzaak om voor bijna ieder bouwplan een partiële herziening van een bestemmingsplan te maken. Dit zou de rechtszekerheid, de rechtsgelijkheid en de overzichtelijkheid niet ten goede komen. Diverse belangen zijn door andere regelgeving gewaarborgd, bijvoorbeeld de Bouwverordening, de Wet milieubeheer, de Huisvestingswet en de Monumentenwet. Het is niet nodig dat het bestemmingsplan dezelfde waarborgen nogmaals schept.

In dit plan zijn de grenzen zo ruim gesteld, dat planologisch gewenste ontwikkelingen daarbinnen plaats kunnen vinden. Door de bestemmingsomschrijvingen niet te beperkt te kiezen, zijn binnen één bestemming meerdere invullingen mogelijk, die alle planologisch aanvaardbaar zijn.

1.5 Geldende plannen

Het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Het Broek" is een algehele herziening van de geldende plannen, voor zover van toepassing op dit plangebied. Onderstaand overzicht geeft weer welke bestemmingsplannen (deels) komen te vervallen. De daarop van toepassing zijnde partiële herzieningen vervallen ook. Bij elk plan is de datum van vaststelling en goedkeuring weergegeven.

nr.	Bestemmingsplan	vastgesteld	goedgekeurd
69	Industrieterrein	(28-01-1963)	(29-07-1963)
84	Presikhaaf I en II	(19-05-1964)	(09-12-1964)
148	Industrieterrein I	(20-07-1970)	(04-10-1971)
307	Pleyroute-IJsseloord	(23-02-1981)	(19-02-1982)



figuur 2: Geldende plannen

Hoofdstuk 2 Beschrijving bestaande situatie

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk vindt een beschrijving plaats van de bestaande situatie in het plangebied. Naast de ontstaansgeschiedenis worden de ruimtelijke, landschappelijke, functionele, en verkeerskundige structuur beschreven. In de laatste paragraaf wordt aandacht besteed aan de waterstaatkundige aspecten.

2.2 Historische ontwikkeling

Geomorfologie

De ondergrond van Arnhem is voornamelijk gevormd in het Pleistoceen, gedurende de voorlaatste IJstijd. De ijsmassa die toen ons land bereikte heeft vanuit het noordoosten de bodem opgestuwd. Zo ontstond de stuwwal van de Oost Veluwe. In het gebied tussen Arnhem en Nijmegen brak het ijs door naar het Betuwedal. Deze doorbraak van het ijs heeft vanuit het zuiden de stuwwal van Arnhem gevormd.

Het plangebied is gelegen aan de voet van de stuwwal in een zone waar de rivieren Rijn en IJssel grote invloed uitoefenden. Het is van oudsher een relatief laag gelegen gebied dat deel uitmaakte van een veel uitgestrekter broekland- en uiterwaardengebied aan de zuidrand van de Veluwezoom. Het was een leeg en kaal gebied dat nauwelijks begroeiing van enig formaat kende en zeer nat was. Het gebied werd dan ook in het verleden intensief doorsneden door kleine waterlopen die noodzakelijk waren voor de ontwatering ervan. Het plangebied was alleen geschikt als grasland en werd, wanneer het gebied begaanbaar was door de Arnhemmers gebruikt voor het weiden van vee en als hooiland.

De Westervoortsedijk moet er voor het midden van de jaren '60 meer als een echte bochtige dijk hebben uitgezien. De weg vormde toen ook al de waterkering langs de rivier. Het bestemmingsplan uit 1963 gaf de mogelijkheid om de oude bochtige Westervoortsedijk af te snijden en rechtstreeks te verbinden met Rijksweg A12. Deze werken zijn midden jaren '60 uitgevoerd.

Ontwikkeling industrie

De ontwikkeling van grootschalige industrie is in Arnhem pas in de twintigste eeuw op gang gekomen. In 1915 werd door het bestuur van de stad besloten tot de aanleg van een industrieterrein met een spoorwegemplacement aan de oostzijde van de stad, in aansluiting op de daar reeds aanwezige bedrijven zoals het slachthuis en de gasfabriek. Ten behoeve hiervan werd de bodem vier meter opgehoogd. De zandtrammetjes die het zand aanleverden begonnen in 1920 te rijden. In het Algemeen Uitbreidingsplan uit 1933 wordt een verdere ontwikkeling van bedrijvigheid in oostelijke richting aangegeven. Vanaf de jaren '30 van de twintigste eeuw is het bedrijventerrein geleidelijk aan ontwikkeld. In tegenstelling tot het noordwestelijk gelegen spoorwegemplacement is het plangebied zelf niet opgehoogd. Het plangebied ligt nagenoeg geheel op een hoogte van ongeveer 11m+ NAP, de Westervoortsedijk op 14m+ NAP en het spoor op 18m + NAP.



figuur 3: Luchtfoto van Het Broek begin jaren '60

2.3 Ruimtelijke en functionele structuur

Stadsniveau

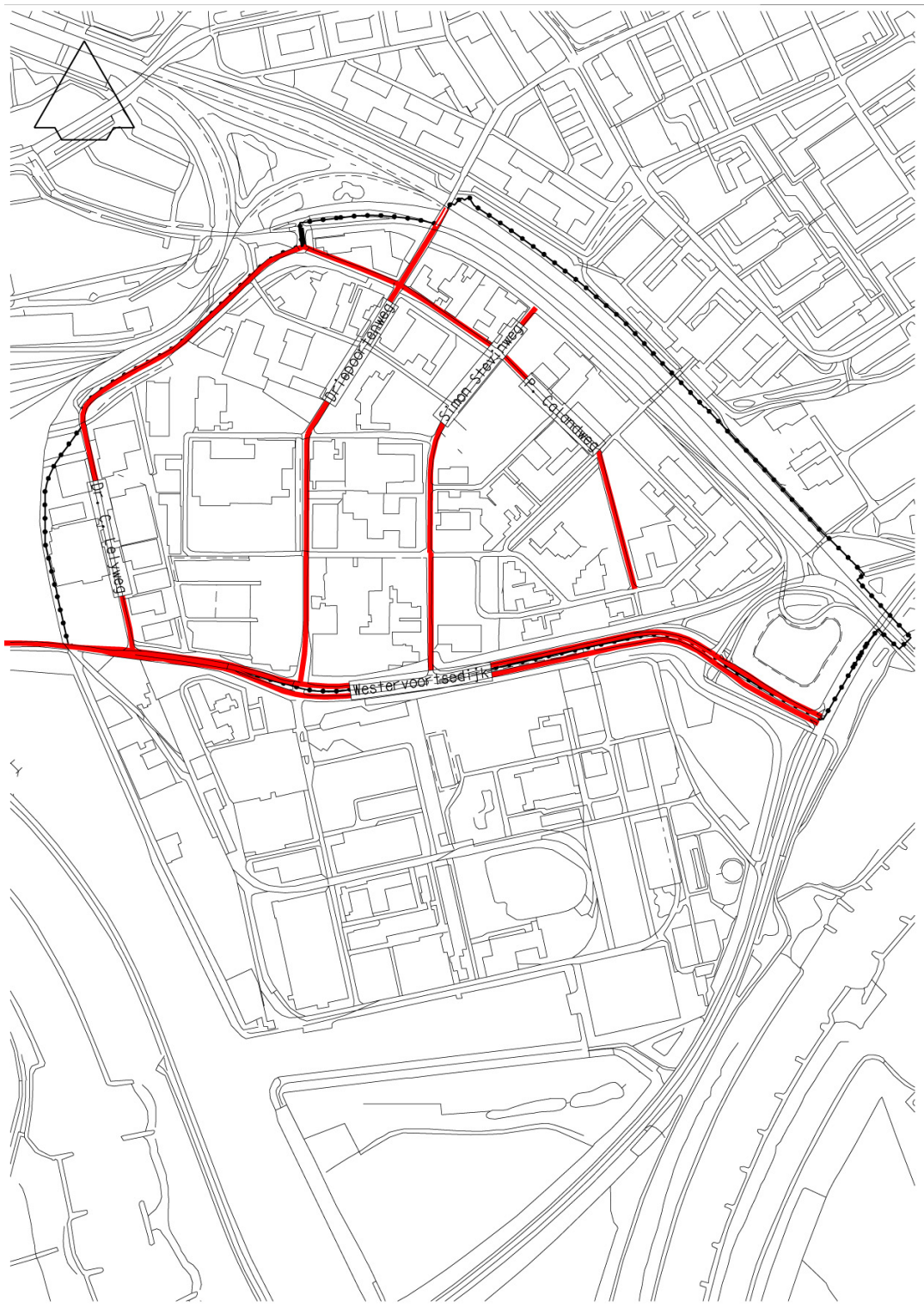
De ruimtelijke structuur van het gebied als geheel is in belangrijke mate bepaald door de natuurlijke ontwikkeling van het onderliggende landschap (broeklanden en uiterwaarden) en de eerste ingrepen van de mens om zich tegen de grillen daarvan te verdedigen en het in cultuur te brengen. Zo is het slingerende verloop van de Westervoortsedijk een gevolg van zijn oorsprong als rivierdijk en is de rechthoekige verkaveling op Het Broek een vervolg op de rechte noord-zuid gerichte watergangen en wegen om de toenmalige natte broeklanden te ontsluiten. Nieuwe structuurlijnen zijn daar qua richting op afgestemd. Deze structuur draagt bij aan de historisch gegroeide eigen identiteit van het gebied.

In de hiërarchie van de structuurlijnen is de oost- west gerichte Westervoortsedijk steeds de belangrijkste gebleven. De Westervoortsedijk is een van de verkeersradialen van de stad Arnhem en de belangrijkste ontsluitingsroute van het totale industrieterrein Arnhem Noord (bedrijventerrein Kleefse Waard, bedrijventerrein Arnheims Broek, bedrijventerrein Westervoortsedijk). Aan de westzijde sluit de Westervoortsedijk aan op de Eusebiusbuitensingel en aan de oostzijde op de Pleijweg / IJsseloordweg. De entree aan de IJsseloordweg / Pleijweg is naast de entree van het totale industrieterrein ook te beschouwen als de oostelijk entree van de stad.

Het plangebied wordt voor een groot deel begrensd door belangrijke structuurdragers op stadsniveau, de Westervoortsedijk en de spoorlijn Arnhem – Zevenaar. De hooggelegen spoordijk is een autonoom element van bovenstedelijk niveau. Toch zijn de invloeden duidelijk merkbaar door de geluidshinder en de beperkte bereikbaarheid van de aangrenzende gebieden.

Evenwijdig aan de spoordijk loopt de Oude Zevenaarseweg. Deze weg heeft eveneens het karakter van een autonoom ruimtelijk element, begeleid door een beeldbepalende groenstructuur. Net als de spoordijk is deze weg duidelijk hoger gelegen dan bedrijventerrein

Het Broek. Vanaf deze weg is er onder de aangrenzende groenstructuur (rij populieren) door, goed zicht op het plangebied. Alleen in het noorden heeft het bedrijventerrein een aansluiting op de Oude Zevenaarseweg, namelijk via de P. Calandweg bij de rotonde.



figuur 4: Ontsluitingstructuur

Plangebiedniveau

Bestemmingsplan "Bedrijventerrein Het Broek" (onherroepelijk)

Het plangebied zelf wordt omgeven en doorsneden door lijnstructuren. De meeste van deze structuren zetten zich voort buiten het plangebied, andere zijn alleen van belang binnen het plangebied. Hieronder worden deze structuren in globale volgorde van belangrijkheid voor het plangebied, als aparte deelgebieden beschreven.

Westervoortsedijk

Het plangebied wordt aan de zuidzijde begrensd door de Westervoortsedijk. Komend vanuit de stad is de Westervoortsedijk de ruimtelijke drager van het plangebied. Deze weg heeft vanuit het centrum tot aan de rand van de stad een verschillend karakter: het verloopt van hoogstedelijk in de stad naar landschappelijk buiten de stad. Het omslagpunt tussen stedelijk profiel (boulevard) en landschappelijk profiel (uitvalsweg) ligt op het kruispunt met de Driepoortenweg. Het landschappelijk profiel heeft gescheiden rijbanen, een brede middenberm, viervoudige bomenlanen voornamelijk bestaande uit populieren en bebouwing aan weerszijden op enige afstand. Het landschappelijk profiel eindigt in een waterplas met groenstructuur op de hoek Westervoortsedijk/ Pleijweg.

Dr. C. Lelyweg

De Dr. C. Lelyweg is een ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Het Broek en een structurele ruimtelijke drager. De bebouwing is met de voorzijde op de Dr. C. Lelyweg georiënteerd. Het parkeren gebeurt zowel voor als achter op de percelen. De hoogte van de bebouwing is gemiddeld twee lagen. Samenhang tussen de bebouwing aan de Dr. C. Lelyweg ontbreekt door de verscheidenheid aan functies, het ontbreken van duidelijke grenzen tussen openbaar en privé en de afwezigheid van een duidelijke voorgevelrooilijn. Ook de inrichting van het openbaar gebied is onduidelijk en vertoont geen samenhang.

Driepoortenweg

De Driepoortenweg vormt een doorgaande verbinding, die loopt van de Westervoortsedijk naar Presikhaaf II via een ongelijkvloerse kruising met de Oude Zevenaarseweg en het spoorviaduct met drie poorten waaraan de weg zijn naam ontleent. De Driepoortenweg is een structurele ruimtelijke drager van bedrijventerrein Het Broek. Anders dan de Dr. C. Lelyweg en de Simon Stevinweg wordt de Driepoortenweg gekenmerkt door een beeldbepalende éézijdige bomenrij (populieren), soms gelegen aan de oostzijde soms aan de westzijde maar steeds in combinatie met een watergang. Bedrijven worden direct vanaf de Driepoortenweg ontsloten. Door herinrichting van de openbare ruimte in Het Broek in de jaren '90 is de uitstraling van deze weg sterk verbeterd. De bebouwing is met de voorzijde op de Driepoortenweg georiënteerd. Het parkeren gebeurt zowel voor als achter op de percelen. De hoogte van de bebouwing is gemiddeld twee lagen. Uitzondering is de bebouwing op de hoek Bruningweg-Driepoortenweg waar de bouwhoogte 3,5 laag bedraagt.

Simon Stevinweg

Ook de Simon Stevinweg is een ontsluitingsweg voor het gebied. In het verleden was ook hier een viaduct naar Presikhaaf II gedacht, maar dit is nooit uitgevoerd. Het karakter van deze weg is anders dan de Driepoortenweg, de weg is smaller en kent aan de oostzijde een éézijdige groenstructuur.

Bedrijven worden direct vanaf de Simon Stevinweg ontsloten. Door herinrichting van de openbare ruimte in Het Broek in de jaren '90, is ook de uitstraling van deze weg sterk verbeterd. De bebouwing is met de voorzijde op de Simon Stevinweg georiënteerd. Het parkeren gebeurt zowel voor als achter op de percelen. De hoogte van de bebouwing is gemiddeld twee lagen. Uitzondering is de nieuwbouw hoek Bruningweg - Simon Stevinweg, waar de bouwhoogte 4 lagen bedraagt.

P. Calandweg

De P. Calandweg heeft als enige van de secundaire wegen in Het Broek een beeldbepalend doorgaand groen karakter. De percelen aan de westzijde kennen een continue rooilijn waarbij de openbare ruimte aan de straatzijde overwegend groen is ingericht in combinatie met een laan beplanting.

Verkeersstructuur

De Westervoortsedijk verbindt het plangebied met het stadscentrum en de Pleijweg. De

verbinding met de Pleijweg (N325) zorgt ervoor dat het gebied voor wegverkeer goed bereikbaar is via de Rijksweg A12 Utrecht-Oberhausen en de Provinciale weg A325 richting Nijmegen. Vanaf de Westervoortsedijk wordt geen enkel bedrijf op het bedrijventerrein direct ontsloten, het plangebied is vanaf de Westervoortsedijk bereikbaar via de Driepoortenweg, de Simon Stevinweg en de Dr. C. Lelyweg.

Het plangebied heeft enkele verbindingen met de omliggende woonwijken: met woonwijk Het Broek via de Johan de Wittlaan, met Presikhaaf-west via de Driepoortenweg en de fietstunnel onder het spoor en de Oude Zevenaarseweg in het verlengde van de Blankenweg.

De Westervoortsedijk en Oude Zevenaarseweg hebben vrijliggende fietspaden (onderdeel van het fietsnetwerk). Op de binnen het bedrijventerrein gelegen wegen ontbreekt hiervoor de ruimte. Bij enkele wegen waaronder de Driepoortenweg zijn fietstroken op het wegdek getekend.

Functionele structuur

Bedrijven

Het plangebied maakt deel uit van het geluidgezoneerde industrieterrein Arnhem Noord dat zich uitstrekt van de Eusebiusbuitensingel (in de toekomst vanaf de Badhuisstraat) tot aan de Pleijweg. Deze zonering is noodzakelijk omdat de vestiging van potentieel grote lawaaimakers (Inrichtingen- en vergunningenbesluit Wet Milieubeheer artikel 2.4) niet expliciet is uitgesloten.

Bedrijvigheid vormt de hoofdfunctie in het plangebied. Het grootste deel van het gebied is momenteel in gebruik als bedrijventerrein. De bedrijvigheid is zeer divers qua aard, omvang en beeld en omvat o. a. aannemersbedrijven, productiebedrijven, autogerelateerde bedrijvigheid en groothandels. De momenteel in het plangebied aanwezige bedrijven zijn opgesomd in Bijlage 1:

Detailhandel

Ondanks het feit dat het gebied bestemd is voor bedrijven hebben zich in de loop der jaren verschillende detailhandelszaken op het bedrijventerrein gevestigd. De meeste winkels bevinden zich in winkelcentrum Lely aan de Dr. C. Lelyweg. In afwijking van de rest van het bedrijventerrein heeft dit gebied daardoor een meer publiek karakter. Op de Dr. C. Lelyweg en op de Cruquiusweg bevinden zich verder een grootschalige- en een perifere detailhandelsvestiging respectievelijk Piet Kerkhof en Terberg. Overige detailhandel ligt verspreid over het plangebied waaronder enkele (tweedehands) meubelzaken op de hoek van de Calandweg/Driepoortenweg.

Wonen

Er bevinden zich meerdere bedrijfswoningen in het plangebied. De meeste bedrijfswoningen maken deel uit van een bedrijfspand, maar er zijn ook vrijstaande woningen. Een deel van de bedrijfswoningen wordt nog als zodanig gebruikt, maar er zijn ook woningen die gebruikt worden als bedrijfsruimte (kantoor/opslag). Enkele bedrijfswoningen staan leeg.

2.4 Water

Oppervlaktewater

Het plangebied valt binnen het bemalingsgebied Het Broek. Veel van de oude waterlopen zijn gedempt. De resterende waterlopen zijn vergroot en verlegd om binnen het oorspronkelijk stedenbouwkundig plan te passen. Deze waterlopen zijn in beheer en eigendom van het waterschap Rijn & IJssel. De duikers in de watergangen, die bedoeld zijn voor het kruisen van de infrastructuur, zijn in onderhoud bij de gemeente. In de afgelopen decennia zijn enkele delen van de waterlopen overkluisd. De verantwoordelijkheid voor het onderhoud ligt bij particulieren. Alle waterlopen en kunstwerken vallen onder bescherming van de Keur van het Waterschap.

Het bemalingsgebied heeft een streefpeil van 9,0 m. + N.A.P. Door de aanwezigheid van enkele lange(re) duikers zal de waterstand in de watergangen hoger zijn dan het streefpeil. Het overtollige water stroomt af via een duiker langs de Driepoortenweg naar de watergang bij

de Slaakweg. Een alternatief, bij hoge waterstanden, is via de duiker onder het spoorviaduct bij de Johan de Wittlaan, naar het poldergemaal aan de Broekstraat. In de zuidoostelijke hoek van het plangebied ligt nog een bergingsvijver waarin het hemelwater, afkomstig van een deel van de Pleijweg, wordt opgevangen. In verhouding is er weinig oppervlaktewater in het plangebied aanwezig.

Het Waterschap is voornemens om de bemalingsgebieden in Arnhem (het Broek) en Velp te combineren. Het oppervlaktewater zal dan via Presikhaaf naar Velp afgevoerd worden. Hierdoor zal het huidige poldergemaal aan de Broekstraat zijn functie verliezen.

Grondwater

De globale stromingsrichting van het diepe grondwater is noord-zuid, vanaf de Veluwe richting de Nederrijn. Dit diepe grondwater bevindt zich op ongeveer 9,0 m. + N.A.P.

Het plangebied is gelegen in de oude uiterwaarden of overslaggronden van de rivieren de Nederrijn en de IJssel. Dit betekent dat het gebied in het verleden vaak zal zijn overstroomd. De bodemopbouw bestaat uit lichte tot zware zavel die doorsneden wordt door veen- en zandlagen. Over het algemeen hebben deze gronden een niet te diepe grondwaterstand. Het diepe grondwater gaat over in het ondiepe grondwater waardoor de grens tussen deze twee systemen moeilijk te bepalen is.

Omdat het plangebied gedeeltelijk aan de rivieren grenst, zal het grondwaterpeil ook reageren op de rivierwaterstanden. De ontwateringsdiepte zal gedurende het jaar dan ook fluctueren. Zonder dit effect zal de ontwatering ongeveer 1,50 m. bedragen.

Regen- en afvalwatersysteem

In het plangebied komen twee rioleringsystemen voor, een regenwaterstelsel en een verbeterd gescheiden stelsel:

- in de Pleijweg en in de Zevenaarseweg ligt een regenwaterstelsel. De Pleijweg is een provinciale weg en daarmee ligt het onderhoud van deze leidingen ook bij de provincie Gelderland;
- de Westervoortsedijk tussen de Simon Stevinweg en de Zevenaarseweg loost direct op het oppervlaktewater;
- het industrieterrein zelf en het westelijke deel van de Westervoortsedijk zijn voorzien van een verbeterd gescheiden stelsel;
- langs de westgrens van het plangebied ligt een afvoerleiding Ø 1200 mm. Deze leiding maakt onderdeel uit van het verbeterd gescheiden stelsel dat afkomstig is van het aangrenzende 'Billiton-terrein'.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft, voor zover van belang, het rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid. Naast de belangrijkste algemene uitgangspunten worden de specifieke voor dit plangebied geldende uitgangspunten weergegeven. Het beleid is in dit bestemmingsplan afgewogen en doorvertaald op de plankaart en in de voorschriften.

3.2 Ruimtelijk beleid

3.2.1. Rijksbeleid

De Nota Ruimte (2006) is een strategische nota op hoofdlijnen en bevat de visie van de regering op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. De nota bevat, in overeenstemming met het Hoofdlijnenakkoord van de regering, de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Het gaat om de inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimteveragende functies op het beperkte oppervlak dat ons in Nederland ter beschikking staat. Meer specifiek richt het zich hierbij op vier algemene doelen: versterking van de Nederlandse economie en concurrentiepositie, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, waarborging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden, en waarborging van de veiligheid.

Centraal staat de Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. Hierin is de stadsregio Arnhem-Nijmegen gerekend tot de nationale stedelijke netwerken. Daarnaast is het gebied Arnhem-Nijmegen aangeduid als één van de dertien economische kerngebieden.

Kernpunt in de sturingsfilosofie van de Nota Ruimte is 'decentraal wat kan en centraal wat moet'.

Locatiebeleid

Het locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen (ABC-locatiebeleid) en het locatiebeleid voor Perifere en Grootschalige Detailhandelsvestigingen (PDV-GDV-beleid) worden vervangen door een integraal locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen. Het doel van het nieuwe locatiebeleid is een goede plaats voor ieder bedrijf te bieden, zodat een optimale bijdrage wordt geleverd aan de versterking van de kracht van de steden en dorpen.

Aan bestaande en nieuwe bedrijven en voorzieningen die uit oogpunt van veiligheid, hinder en verkeersaantrekkende werking niet inpasbaar zijn in of nabij woonbebouwing wordt ruimte geboden op specifieke daarvoor te bestemmen (bedrijven) terreinen. Aan nieuwe en zo mogelijk ook aan bestaande bedrijven en voorzieningen met omvangrijke goederenstromen en/of een omvangrijke verkeersaantrekkende werking wordt ruimte geboden op locaties met een goede aansluiting op (bestaande) verkeers- en vervoersverbindingen van bij voorkeur verschillende modaliteiten (multimodale ontsluiting).

Bedrijventerreinen

De Nota Ruimte erkent het tekort aan bedrijventerreinen in Nederland. Het (her-)ontwikkelen van bedrijventerreinen is echter een taak van de decentrale overheden en de marktpartijen. Het Rijk heeft een verantwoordelijkheid voor het scheppen van de juiste randvoorwaarden en stimuleert de realisatie. Als operationele doelstelling hanteert zij hierbij: het versterken van het ondernemingsklimaat door te zorgen voor voldoende adequate ruimte om te ondernemen, voor een goede bereikbaarheid van economische centra en voor economische vitale steden en regio's.

Detailhandel

Tijdens de behandeling van de Nota Ruimte in de Tweede Kamer in maart 2005 is de volgende

motie van Bochove c.s. aangenomen: "Ontwikkeling van een locatiebeleid voor bedrijven, detailhandel en voorzieningen, waarbij het uitgangspunt is dat nieuwe vestigingslocaties voor detailhandel niet ten koste mogen gaan van de bestaande detailhandelsstructuur in wijkwinkelcentra en binnensteden. Gemeenten dienen de mogelijkheden te hebben om in bestemmingsplannen een aparte bestemming voor perifere detailhandel op te nemen. De provincies stellen gezamenlijk richtlijnen op met betrekking tot branchebeperkingen voor perifere detailhandel, die vervolgens door de minister worden geaccordeerd".

3.2.2. Provinciaal beleid

Het ruimtelijk beleid van de provincie is verwoord in het Streekplan Gelderland 2005 "Kansen voor de regio". Het Streekplan, dat wordt vastgesteld voor een periode van 10 jaar, is een schakel tussen rijks- en gemeentelijke plannen op het gebied van de ruimtelijke ordening. Nationaal ruimtelijk beleid werkt grotendeels via het streekplan door naar gemeentelijk ruimtelijk beleid. Naast de van oudsher plantoetsende functie van het streekplan, (toetsing van bestemmingsplannen) wil de provincie toegroeien naar de rol van planbegeleider. Men wil in een vroeger stadium van gemeentelijke planvorming meedenken en meepraten.

De bijzondere kracht van Gelderland is dat het wordt gekenmerkt door een evenwicht tussen stedelijke en groene ruimten, tussen dynamiek en relatieve rust. Dit maakt Gelderland uitermate geschikt voor hoogwaardig wonen, werken en verblijven in een groene omgeving.

Hoofddoel van het streekplanbeleid is het scheppen van ruimte voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak. Om krachtige steden en vitale regio's te bevorderen zijn de belangrijkste uitgangspunten bundeling van verstedelijking aan/nabij infrastructuur en het organiseren van stedelijke netwerken.

De plankaarten van het streekplan zijn de beleidskaart "Ruimtelijke structuur" en de beleidskaart "Ruimtelijke ontwikkeling". Op de beleidskaart "Ruimtelijke ontwikkeling" wordt het plangebied als onderdeel van de zoekzone naar windenergie in Arnhem aangeduid. Toepassing van windenergie binnen de provinciale zoekzone windenergie wordt onderzocht. Dit onderzoek richt zich op delen van het zoekgebied waar toepassing van windenergie kansrijker is dan in het plangebied van dit bestemmingsplan. Factoren zoals beschikbare ruimte en oriëntatie op de overheersende windrichting spelen daarbij een belangrijke rol.

Bedrijventerreinen

Het beleid voor bedrijventerreinen is gericht op de zorg voor voldoende aanbod van kwalitatief hoogwaardige op de vraag van het bedrijfsleven afgestemde bedrijventerreinen. Dit houdt ook in dat moet worden bevorderd dat het juiste bedrijf wordt gevestigd op het juiste terrein. Ook voor de zwaardere categorieën bedrijven dient voldoende ruimte aanwezig te zijn. Voor milieuhinderlijke vormen van bedrijvigheid moeten in overleg met gemeenten/regio's op bepaalde plekken concentratiegebieden worden aangewezen. De noodzaak tot uitbreiding van bedrijventerreinen of de ontwikkeling van nieuwe moet worden gezien in relatie tot de mate waarin met inbreiding en/of herstructurering van bestaande terreinen ruimte voor bedrijvigheid kan worden gevonden.

Detailhandel

De positie van de bestaande winkelgebieden heeft prioriteit. Vernieuwing en uitbreiding van de detailhandel moeten plaatsvinden binnen of onmiddellijk grenzend aan bestaande winkelgebieden en in overeenstemming zijn met de aard, schaal en verzorgingsfunctie van het aangrenzend winkelgebied. Voor grootschalige en/of specifieke vormen van detailhandel op perifere locaties gelden verder onderstaande aanvullende uitgangspunten:

- I. alleen detailhandel is toegestaan die vanwege de specifieke ruimtelijke eisen moeilijk inpasbaar is in bestaande winkelgebieden;
- II. thematische ontwikkelingen zijn toegestaan, als daarvoor grenzend aan de bestaande centra geen geschikte locatie voorhanden is en het thema specifiek aan een perifere locatie is gebonden;
- III. Voor grootschalige detailhandel (>1.500 m² bruto vloeroppervlak per winkel) met een bovenlokale functie/reikwijdte geldt dat deze dient aan te sluiten bij bestaande

detailhandelsconcentraties en goed bereikbaar moet zijn met openbaar vervoer en auto.

Naast de provinciebrede onderwerpen: windmolens, natuur, landbouw, mobiliteit en EHS is er ook regiospecifiek beleid opgesteld waarin de ruimtelijke structuur, de koers en de ambities per regio zijn vastgesteld, waaronder de Stadsregio Arnhem – Nijmegen.

3.2.3. Regionaal beleid

Het Ontwerp Regionaal Plan 2005-2020 van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen 'Werken aan een aantrekkelijke en concurrerende stadsregio in Noordwest Europa' is de opvolger van het Regionaal structuurplan 2015 uit 1998. Voor de planperiode 2005-2015 is de behoefte aan nieuwe locaties voor wonen en werken aanzienlijk minder groot. Het doel van het Regionaal Plan is het werken aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat van de regio Arnhem Nijmegen voor haar inwoners, ondernemers en bezoekers. Het KAN wil burgers en bedrijven aan de regio binden door het verbeteren van condities voor 'het goede leven': het bieden van mogelijkheden voor prettig wonen en succesvol werken in een mooi; aantrekkelijk landschap en waar men zich snel en comfortabel kan verplaatsen

Ter versterking van de ruimtelijk-economische hoofdstructuur wordt in beginsel gekozen voor het beter, efficiënter en hoogwaardiger benutten van het bestaand stedelijk gebied en van de reeds geplande uitbreidingen. De regio moet de concurrentie aan kunnen met vergelijkbare stedelijke netwerken in binnen- en buitenland. In de nota worden 10 regionale transformaties als opgave geformuleerd. Een daarvan is het creëren van nieuwe subcentra rond infrastructurele knooppunten. De ontwikkeling van deze knopen is gericht op intensivering en het realiseren van functiecombinaties van wonen, werken en publieksintensieve voorzieningen. In het plangebied is er een knooppunt bij het spoor Arnhem-Zevenaar ter hoogte van de Pleijweg-Westervoortsedijk geprojecteerd.

3.2.4. Gemeentelijk beleid

Het gebruik van de ruimte in een stad verandert voortdurend. Om plannen en initiatieven goed op elkaar af te stemmen, stelt de gemeente met enige regelmaat een structuurplan vast. Het *Structuurplan Arnhem 2010* (2000) is de opvolger van het Structuurplan uit 1984. Het Structuurplan Arnhem 2010 beschrijft het ruimtelijk beleid voornamelijk in hoofdlijnen. Het plan is flexibel, zodat het kan inspelen op veranderende omstandigheden en inzichten. Formeel is het Structuurplan Arnhem 2010 tien jaar van kracht: van 2000 tot 2010. Maar de inrichting van de ruimte werpt haar schaduw veel verder vooruit. Waar dat mogelijk is, richt het Structuurplan zijn blik daarom op het jaar 2030.

In het Structuurplan is kwaliteit belangrijker dan kwantiteit. Arnhem moet niet zozeer uitbreiden, als wel de bestaande ruimte beter en intensiever gebruiken. De nadruk ligt dan ook op veranderingen in de bestaande stad, met het doel Arnhems kenmerkende kwaliteiten te versterken.

Arnhem is straks de enige halteplaats van de hogesnelheidstrein buiten de Randstad. Mede daardoor kan Arnhem het centrum van oostelijk Nederland worden. Het Structuurplan Arnhem 2010 spreekt in dit verband van een schaa sprong. Dat stelt de stad voor een omvangrijke opgave, waarbij de ruimte vooral moet worden gevonden in het intensiever gebruiken ervan. Die ruimte is onder meer nodig om de economie van de stad te versterken, om nieuwe voorzieningen mogelijk te maken en om tegemoet te komen aan de vraag naar aantrekkelijke woningen. Belangrijke factoren daarbij zijn de verwachte groei van het aantal inwoners en de toenemende mobiliteit.

De gemeente Arnhem ervaart het dreigende tekort aan bedrijventerreinen als een knellende jas. Er is behoefte aan een hoogwaardiger invulling van een aantal bestaande bedrijventerreinen in de stad. Bedrijventerreinen dienen te worden benut waarvoor zij zijn bedoeld. In het structuurplan Arnhem 2010 is het bedrijventerrein 'Het Broek' aangewezen voor bedrijven in de zwaardere milieucategorieën (gemengd bedrijventerrein) en wordt het gebied deels aangeduid als een intensiveringknooppunt rond de light- rail station (RegioRail)

Pleij.

In de toekomst dienen de bedrijventerreinen in Arnhem Noord zich te ontwikkelen tot duurzaam ingerichte bedrijvenlocaties met een hoge bebouwingsindex (stapeling), combinaties met duurzame energieopwekking, verwerking van elkaars restproducten en gecombineerde afvalverwerking en rioolwaterzuivering. Ook dient gestreefd te worden naar een hoogwaardiger inrichting volgens principes van duurzaamheid en meer werknemers per hectare. Daarnaast wordt voorzien in de aanleg van een RegioRail knooppunt met transferium aan het bestaande spoor Arnhem-Zevenaar ter hoogte van de Pleijweg-Westervoortsedijk. Ten slotte wordt vermeld dat de Dr. C. Lelyweg een locatie is en blijft voor perifere detailhandel.

In juni 2006 is de tussenrapportage van het Structuurplan Arnhem vastgesteld. Deze rapportage vormt een actuele bijstelling van onderdelen van het structuurplan. Naast een herijking van bestaand beleid door veranderde opvattingen wordt in de rapportage een uitwerking van het hoogbouwbeleid gepresenteerd. Hoogbouw als bijzondere verdichting kan binnen dit beleid een belangrijke rol spelen in de gewenste concentratie van meervoudig ruimtegebruik rondom halteplaatsen van RegioRail en in verdichtingszones van bestaande woon- en werkgebieden.

3.3 Economisch beleid

In de *Kadernota Economisch Beleid* (2003) geeft de gemeente Arnhem haar visie op de economische ontwikkeling van de stad in de komende jaren. De nota bouwt voort op de ambities van de Stadsvisie Arnhem 2015. Arnhem is een regionaal centrum dat zowel de functies van leisure city, werkstad als woonstad moet vervullen. Arnhem moet om die reden een 'complete stad' worden. Arnhem wil uitgroeien van centrumstad voor de regio naar een kwalitatief sterke en internationale (diensten)stad van betekenis.

De Arnhemse ruimte en het Arnhemse potentieel moet beter benut worden. Arnhem kiest voor een betere benutting van de schaarse ruimte, streeft naar een duurzame ontwikkeling en wil het potentieel aan starters en bestaande bedrijven en instellingen beter gebruiken en/of accommoderen. Ten slotte wil Arnhem de attractieve waarde van de stad vergroten op het gebied van detailhandel, horeca, kunst, cultuur, sport, recreatie e.d.

3.3.1. Bedrijven op bedrijventerreinen

Uit de *Bedrijventerreinennota Knooppunt Arnhem – Nijmegen 2000* (2000) blijkt dat het KAN vergeleken met het Nederlandse gemiddelde economisch gezien één van de sterker groeiende gebieden in Nederland is en dit is ook voor de toekomst de verwachting.

Voor de korte termijn (tot 2010) lijken vraag en aanbod op de bedrijventerreinen in het KAN redelijk op elkaar te zijn afgestemd, hoewel er zich dan in bepaalde segmenten (met name gemengd) al tekorten voordoen. Deze aannames zijn gebaseerd op prognoses tot 2040 van het CPB uit 2005.

3.3.2. Kantoren

De nota *Segmenterings- en Faseringsplan Kantorenmarkt tot 2015 Knooppunt Arnhem-Nijmegen* (KAN, 1997) geeft een regionale afstemming in de uitgifte van kantoorlocaties qua segment, fasering in de tijd en qua locatie. De gemeente Arnhem voert in aansluiting hierop, sinds 1994 een *Segmenterings- en faseringsbeleid voor kantoren*. Dit beleid is in 2001 geactualiseerd (*Strategische Visie kantorenbeleid Arnhem, 2001*). In deze visie staat de relatieve schaarste centraal. Dit betekent dat het aanbod selectief en gefaseerd op de markt dient te komen. Daarnaast is ontwikkeling van kantoren buiten de daarvoor aangewezen locaties (Arnhem Centraal, Gelderse Poort, Schuytgraaf etc.) ongewenst.

Eind 2005 is ook dit beleid weer geëvalueerd waarna wederom een actualisatie heeft plaatsgevonden. In deze actualisatie, die de basis vormt voor de nieuwe kantorennota wordt het reduceren van de leegstand als een van de belangrijkste beleidsopgaven gezien. Gezien de verwachte ontwikkelingen in de kantorenmarkt de komende jaren is het belangrijk dat de

gemeente Arnhem geen nieuwe kantorenlocaties meer gaat of laat ontwikkelen.

3.3.3. Detailhandel

In september 2001 heeft de gemeenteraad de *Beleidsnota Detailhandel Arnhem* vastgesteld. Belangrijk uitgangspunt hierbij is dat detailhandel wordt geconcentreerd in winkelcentra, met supermarkten als centrale trekker. Dit betekent dat detailhandel buiten de in bestemmingsplannen aangegeven locaties niet tot de mogelijkheden behoort.

In 2005 heeft een herijking van dit detailhandelsbeleid plaatsgevonden. Aanleiding hiervoor was de economische teruggang en de nieuwe projecten die op stapel staan (Rijnboog, Centrum Zuid). Van belang voor dit bestemmingsplan is dat detailhandel buiten de aangewezen winkelconcentratiegebieden zo veel mogelijk beperkt dient te worden.

3.4 Milieubeleid

Eind 2000 is de werkingsduur van het *Arnhems Milieubeleidsplan 2* verlengd tot en met 2002. Voor die milieubeleidsterreinen waarvoor op dat moment nog geen afzonderlijk beleidsplan gereed was, is het beleid uit het Arnhems Milieubeleidsplan 2 met ingang van 1 januari 2003 gecontinueerd. Voor de volgende milieubeleidsterreinen geldt het Arnhems Milieubeleidsplan 2 (2000):

- Gebiedsgerichte benadering blijft gelden;
- Doelgroepgerichte benadering blijft gelden;
- Bodembeschermingsbeleid blijft gelden tot aan de vaststelling van het 'Beleidsplan Bodem';
- Luchtbeleid blijft gelden tot aan de vaststelling van het 'Beleidsplan Lucht (zie ook paragraaf 3.4.2. Luchtkwaliteit);
- Geluidbeleid blijft gelden tot aan de vaststelling van het 'Beleidsplan Geluid';
- Energiebeleid blijft gelden tot aan de vaststelling van het 'Beleidsplan Energie'.

Voor de volgende milieubeleidsterreinen zijn inmiddels afzonderlijke beleidsplannen vastgesteld:

- Afvalplan 2000-2005, vastgesteld in mei 2000.
- Wegwijzer in bodemland, beleidsnota bodemsanering, deel 1, 2 en 3, vastgesteld op 25 maart 2003. Dit plan betreft de bodemsanering. Het beleidsplangedeelte Bodembescherming wordt in 2005 vastgesteld.
- Waterplan Arnhem 2003-2007, vastgesteld op 17 november 2003.
- Op 21 november 2005 is het beleidsplan Externe Veiligheid vastgesteld. Dit beleidsplan beschrijft de mate van gewenste externe veiligheid in Arnhem. Uitgangspunt hierbij zijn de landelijke normen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. In een groot gedeelte van de stad streven we naar het niet doen toenemen van de risico's. Op sommige plekken in de stad, op bedrijventerreinen voor zware industrie en de volgens het structuurplan stedelijke zone accepteren we een hoger risico dan op andere plaatsen. Wel moet daar extra aandacht zijn voor de beschikbare mogelijkheden voor rampenbestrijding, de zelfredzaamheid van mensen en de hulpverlening.

De visie die aan het Arnhems Milieubeleidsplan 2 ten grondslag ligt, wordt gekenmerkt door de begrippen leefbare stad en duurzaamheid. Een leefbare stad is een schone stad met volop groen. Het Arnhemse milieubeleid beoogt de kwaliteit van het milieu dusdanig te bewaken en te verbeteren dat bestaande en nieuwe gezondheidsrisico's worden beperkt respectievelijk worden voorkomen. Gelijktijdig wordt een duurzame ontwikkeling nagestreefd. Om deze visie vorm te geven is voor elk van de betrokken thema's, zoals vervuiling van de woonomgeving, lucht, geluid en energie beleid geformuleerd. Daarbij zijn de hoofdlijnen uitgezet voor een gebiedsgerichte en een doelgerichte benadering.

In het Structuurplan Arnhem 2010 is een zonering van milieukwaliteiten opgenomen. Daarbij is

een differentiatie van milieukwaliteiten verbonden met een typologie van gebieden in de stad en het omliggende landschap. De typologie geeft richting aan de toekomstige invulling van de ruimte. Daarbij moet rekening worden gehouden met grenswaarden en streefwaarden. Grenswaarden mogen niet worden overschreden. Van streefwaarden kan worden afgeweken als daar - op een hoger schaalniveau - aantoonbare milieuwinst tegenover staat en zolang er geen concentratiegebieden ontstaan waar de milieubelasting zich ophoopt. Naast duurzame ontwikkeling is een optimale leefbaarheid van de stad uitgangspunt. Deze uitgangspunten uit het structuurplan bepalen mede de richting van de actualisering van het milieubeleid zoals dat momenteel in verschillende beleidsklokken in gang is gezet.

Luchtbeleid

Het doel van het Besluit luchtkwaliteit is het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. Het besluit is primair gericht op het voorkomen van effecten op de gezondheid van de mens. Daarnaast zijn er voor de stoffen zwaveldioxide en stikstofdioxide ook normen opgenomen ter bescherming van ecosystemen.

In Nederland is de uitvoering van de EG-kaderrichtlijn luchtkwaliteit in de Nederlandse wetgeving vastgelegd met het 'Besluit uitvoering EG-kaderrichtlijn luchtkwaliteit van 24 april 1998'. Met het van kracht worden van het Besluit luchtkwaliteit op 19 juli 2001 zijn in de Nederlandse regelgeving luchtkwaliteitsnormen voor een zevental stoffen vastgelegd. Tevens is bepaald dat gemeenten en provincies de lokale luchtkwaliteit in kaart brengen en daarover rapporteren en dat ruimtelijke ontwikkelingen (waaronder ook bestemmingsplannen) moeten worden getoetst aan de luchtkwaliteitsnormen. Het gaat om luchtverontreiniging door zwaveldioxide, lood, stikstofdioxide, stikstofdioxide, zwevende deeltjes, koolmonoxide en benzeen. De grenswaarden voor deze stoffen dienen in acht te worden genomen.

Voor het toetsen van ruimtelijke plannen zijn de volgende grenswaarden het meest relevant:

- PM10 (fijnstof)
 - a. de jaargemiddelde concentratie van 40 $\mu\text{g PM}_{10}/\text{m}^3$ mag met ingang van 1 januari 2005 niet worden overschreden;
 - b. de 24-uurgemiddelde concentratie van 50 $\mu\text{g PM}_{10}/\text{m}^3$ mag met ingang van 1 januari 2005 niet vaker dan 35 keer per jaar worden overschreden;
- 1. NO₂ (stikstofdioxide)
- de jaargemiddelde concentratie van 40 $\mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ mag met ingang van 1 januari 2010 niet worden overschreden;
- de uurgemiddelde concentratie van 200 $\mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ mag met ingang van 1 januari 2010 niet vaker dan 18 keer per jaar worden overschreden.
 - 1. *Besluit Luchtkwaliteit 2005*
Op 5 augustus 2005 is het nieuwe Besluit Luchtkwaliteit 2005 (BLK2005) met terugwerkende kracht vanaf 4 mei 2005 in werking getreden en is het Besluit luchtkwaliteit 2001 ingetrokken. Het nieuwe besluit is nodig bevonden omdat de aanleg van een groot aantal bouwprojecten en bestemmingsplannen stilgelegd zijn door uitspraken van de afdeling Bestuursrecht van de Raad van State. De grenswaarden zijn ongewijzigd gebleven maar het BLK2005 geeft meer armslag om ruimtelijke plannen die gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit uit te voeren.
 - 2. Het BLK2005 regelt dat zeezout in de lucht niet meegerekend hoeft te worden bij vaststelling van de concentraties fijnstof. Zeezout is van natuurlijke oorsprong en wordt verondersteld ongevaarlijk te zijn voor de gezondheid. In de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 staat per gemeente hoeveel zeezout mag worden afgetrokken van de fijnstof-concentratie.
 - 3. Voor Arnhem betekent dit een zeezoutaftrek van 4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor het jaargemiddelde en 6 dagen per jaar voor het 24-uurgemiddelde.
 - 4. Het BLK2005 maakt het verder mogelijk om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar te veel fijn stof en stikstofdioxide in de lucht zit. Het gaat enerzijds om

plannen die de luchtkwaliteit niet verslechteren of juist verbeteren. Anderzijds maakt het besluit het ook mogelijk om ruimtelijke plannen uit te voeren die de luchtkwaliteit iets verslechteren. In dat geval moet de luchtkwaliteit in een ander gebied (binnen of deels buiten een gemeente) wel aanzienlijk worden verbeterd. Per saldo vermindert dan de luchtvervuiling. Dit wordt de saldo-benadering of saldering genoemd. In een Kamerbrief van VROM van 20 juli 2005 staan de hoofdlijnen van de saldo-benadering.

5. *Beleid gemeente*

De gemeente Arnhem heeft in februari 2005 de Beleidsnota lucht vastgesteld. Met deze Beleidsnota wordt het Besluit luchtkwaliteit geïmplementeerd in het gemeentelijke beleid. Van de vier doelen in het Arnhemse luchtbeleid is het eerste doel voor bestemmingsplannen het meest relevant:

- het voorkomen van nieuwe knelpunten in de luchtkwaliteit

De gemeente wil voorkomen dat door wijzigingen in de structuur en indeling van de stad, nieuwe knelpunten ontstaan op het gebied van luchtkwaliteit. Voornemens voor ruimtelijke ingrepen moeten daarvoor beoordeeld worden op hun effecten voor de luchtkwaliteit. Dit kan door deze ruimtelijke ingrepen door te rekenen met de Regionale Verkeers- Milieu Kaart (RVMK). Plannen die leiden tot een nieuwe overschrijding van de grenswaarden voor schadelijke stoffen vinden geen doorgang.

Duurzaam bouwen

De gemeenten in de Stadsregio Arnhem-Nijmegen (KAN) hebben het *Convenant Duurzaam Bouwen in het KAN* (2000) opgesteld waarin de partijen uniformiteit beogen in aanpak en toepassing van het duurzaam bouwen. Met dit convenant leggen de partijen de tussen hen gemaakte afspraken vast met betrekking tot het minimumkwaliteitsniveau van het duurzaam bouwen in het KAN. Het Pakket Duurzame Stedenbouw in het KAN maakt hier onderdeel van uit (tevens een uitwerking van het regionale structuurplan). Het pakket bestaat uit een opsomming van uitgangspunten die gehanteerd kunnen worden om woon- en werklocaties duurzaam te ontwikkelen en te beheren. De in het pakket genoemde uitgangspunten zijn zoveel mogelijk gehanteerd bij de opstelling van dit bestemmingsplan en zullen zoveel mogelijk worden gehanteerd bij de uitvoering. Aanvullend hierop is de *Nota duurzaam bouwen* (1998) van de gemeente Arnhem. Inbreiden in bestaand stedelijk gebied voorkomt uitbreiding in landschappelijk waardevolle buitengebieden. De gemeente wil daarom aan dit soort projecten voorrang en extra aandacht geven.

3.5 Groenbeleid

Het Groenplan Arnhem bevat een samenhangende visie op de ontwikkeling, inrichting en beheer van het groen in en om de stad Arnhem, voor de korte (2004-2007) en de middellange termijn (2015). Dit betekent dat het plan zowel een uitwerking van de 'groen'-ontwikkelingsvisie uit het structuurplan bevat als een kader voor het beheer van het groen in en om de stad. Het is een sectoraal plan, geschreven vanuit de wens om het groen in de stad te bewaren en te versterken. Visies op het gebied van ecologie, water, landschap en cultuurhistorie en gebruikswensen en beheer(on)mogelijkheden zijn daarbij input voor de geformuleerde streefbeelden en acties.

Integrale groenvisie

De gemeente Arnhem streeft ernaar om de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische waarden van het groen, door versterking en zonering, optimaal tot hun recht te laten komen, waarbij voldoende ruimte voor gebruikswensen moet zijn. De ontwikkelingsinitiatieven en het beheer in en om de stad worden afgestemd op dat streefbeeld. Het Groenplan Arnhem bevat een samenhangende visie op ontwikkeling, inrichting en beheer van het groen in en om de stad Arnhem. Dit betekent dat:

- het Groenplan een uitwerking geeft van het Structuurplan Arnhem 2010 voor wat betreft de daarin beschreven 'groene ambities';

- het plan als toetsingskader dient voor het beoordelen van ruimtelijke plannen en projecten en tevens een goede basis vormt voor mogelijke toekomstige subsidies en voor koppeling aan projecten en programma's van andere partijen;
- het plan de basis biedt voor de planologische bescherming van waardevolle gebieden en dat op basis van het plan randvoorwaarden kunnen worden meegegeven aan stedenbouwkundige projecten;
- het plan helderheid biedt bij de prioritering en programmering van het groenbeheer door de gemeente;
- het plan daarnaast de kaders biedt voor vergunningverlening en handhaving, voor de uitgifte van snippergroen en voor groencompensatie.

Uitgangspunten

Arnhem heeft veel waardevol groen. Dit is een groot goed voor de leefbaarheid van de stad.

Uitgangspunten van het groenplan zijn:

- bewaren en versterken
- zuinig omgaan met bestaande en potentiële kwaliteiten
- groen blijft groen
- kansen benutten
- alles op zijn plaats
- tegengaan van versnippering.
- schoon en netjes
- beheer afgestemd op streefbeeld

Het Groenplan bevat een beleidsvisie en een uitwerkingsdeel met concrete streefbeelden voor verschillende gebieden en wijkkaarten. In de streefbeelden is de visie uitgewerkt voor verschillende gebiedstypen in de stad. Op de wijkkaarten wordt tevens het onderscheid aangegeven tussen structureel en flexibel wijkgroen. Dit is onder meer van belang in het kader van de uitgifte van snippergroen, het verlenen van kapvergunningen en toepassen van groencompensatie.

Het bedrijventerrein Het Broek is een compact terrein begrensd door enkele doorgaande wegen of spoorlijnen. De Westervoortsedijk is een historische stadslaan. Het streefbeeld is een weg met natuurlijke bermen en randen en laanbomen in de berm. Plaatselijk is er begeleiding door bossages, bos en open ruimtes. De spoorzone en de Oude Zevenaarse weg zijn groenblauwe lijnen. Het streefbeeld hier is een weg met natuurlijke bermen en randen. Plaatselijk is er begeleiding door bossages, bos en open ruimtes. Aan de zijde van het bedrijventerrein 'Het Broek' is het streefbeeld tevens het handhaven van de driedubbele rij populieren.

3.6 Waterbeleid

Europees en Rijksbeleid

De nieuwe Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) is op 22 december 2000 in werking getreden en is bedoeld om een gecoördineerd beheer in alle Europese stroomgebieden te realiseren, de waterkwaliteit verder te verbeteren en het publiek sterker bij het waterbeheer te betrekken. De Kaderrichtlijn Water omvat regelgeving ter bescherming van het binnenlandse oppervlaktewater, overgangswateren (waaronder estuaria worden verstaan), kustwateren en grondwater.

Het Rijksbeleid op het gebied van het waterbeheer is in diverse nota's vastgelegd. Het meest directe beleidsplan is de *Vierde Nota Waterhuishouding* en het *Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW, juli 2003)*. Het bestuursakkoord heeft tot doel "om in de periode tot 2015 het hoofdwatersysteem in Nederland te verbeteren en op orde te houden". Belangrijk onderdeel is om de drietrapsstrategie 'vasthouden, bergen, afvoeren' in alle overheidsplannen als verplicht afwegingsprincipe te hanteren. In het Nationaal Bestuursakkoord is vastgelegd dat de watertoets een verplicht te doorlopen proces is in waterrelevante ruimtelijke planprocedures,

waarbij een vroegtijdige betrokkenheid van de waterbeheerder in de planvorming wordt gewaarborgd.

Provinciaal en regionaal beleid

Op provinciaal niveau is het waterbeheer vastgelegd in het *Streekplan* (juni 2005), *Waterhuishoudingsplan Gelderland* (december 2004) en het *Gelders Milieuplan* (juni 2004).

Het Waterhuishoudingsplan is gebouwd op drie onderdelen:

- Het uitvoeren van de in beeld gebrachte wateropgaven uit de stroomgebiedsvisies
- Grondwaterbeheer; voor het onttrekken van grondwater wordt gelet op de functies en de waterbalans van het gebied om te bepalen of het onttrekken van grondwater kan toenemen of moet afnemen.
- Relevant hierin is het voorkomen van achteruitgang van de waterkwaliteit, realiseren van de door de KRW (zie boven) gewenste waterkwaliteit en bescherming van de waterhuishoudkundige functies. Vooral voor de functies natuur en waterberging vraagt planologische bescherming in de gemeentelijke bestemmingsplannen.

Van Waterhuishoudingsplan naar Europese Kaderrichtlijn

Voortbouwend op het Derde Waterhuishoudingsplan zijn activiteiten gaande die voortvloeien uit de Europese Kaderrichtlijn Water welke in 2009 moeten uitmonden in Stroomgebieds-beheersplannen. Een belangrijk aspect hierin is de ecologische ambities. Deze zijn bepalend voor de doelstellingen van de Stroomgebiedsbeheersplannen en de ecologische normstelling. "Brussel" gaat de EU-landen in 2015 afrekenen op deze doelstellingen. Aan het eind van de planperiode van WHP3 (2008) vindt een evaluatie plaats. Daarna bepalen Provinciale Staten definitief de doelstellingen voor de stroomgebiedsbeheersplannen.

In de watertoets zal vooruitlopend op deze doelstellingen het ecologische ambitieniveau van het plangebied worden meegewogen.

Stroomgebiedsvisie

Belangrijke bouwsteen bij de totstandkoming van het Waterhuishoudingsplan zijn de eerder door de provincie opgestelde stroomgebiedsvisies geweest. De stroomgebiedsvisie werkt aan de hand van ruimtelijk sturende en medeordenende wateropgaven ten behoeve van waterretentie en afvoer, bescherming van natte natuur, drinkwaterwinning en grondwateroverlast. De stroomgebiedvisie heeft geen wettelijke status, maar is een belangrijk referentiekader bij de watertoets.

De gemeenten in de stadsregio Arnhem - Nijmegen (KAN) hebben het *Convenant Duurzaam Bouwen* in het KAN (2000) opgesteld. Het 'pakket duurzaam bouwen' maakt hier onderdeel van uit. Hierin staan uitgangspunten voor duurzaam bouwen. Voor water is het volgende streefbeeld opgesteld: natuurlijke waterhuishouding (vermindering verdroging) en schoon water in de wijk, waardoor natuurontwikkeling mogelijk is.

Beleid waterschap en gemeente

Relevant beleid voor de gemeente Arnhem is het *Beheersplan Waterschap Rijn en IJssel (2007-2010)* en de *Keur en legger* van het waterschap.

Het waterbeleid van de gemeente Arnhem is vastgelegd in onder meer de volgende beleidsplannen.

- *Gemeentelijk Riolerings Plan (2003-2007)*; dit plan richt zich op een verbetering van de kwaliteit van het rioleringsstelsel, op de vermindering van de vuiluitworp naar het oppervlaktewater, de bodem en het grondwater, op het voorkomen van overlast en op het vasthouden van schoon hemelwater in stedelijk gebied.
- *het Structuurplan Arnhem 2010* beschrijft het ruimtelijk beleid, voornamelijk op hoofdlijnen. Water heeft een nadrukkelijke plaats gekregen in het Structuurplan. Arnhem moet zuiniger met water van goede kwaliteit omspringen en dit beter ecologisch gaan

Bestemmingsplan "Bedrijventerrein Het Broek" (onherroepelijk)

benutten. Water moet een grotere rol gaan spelen in het stadsbeeld. Dit gaat samen met het realiseren van een duurzaam watersysteem met een grote bergingscapaciteit en hoge waterkwaliteit.

- *Waterplan Arnhem.* Door de gemeente Arnhem en haar waterpartners is het Waterplan Arnhem opgesteld. Hierin is het beleid voor waterbeheer in Arnhem geformuleerd.
- Vanuit de watersysteembenadering is een beleidsrichting geformuleerd voor aspecten als gebruik en veiligheid. De opstelling is ingestoken vanuit zes thema's: verdroging beperken, wateroverlast tegengaan, water meer beleven, goed rioolstelsel, water(bodem)kwaliteit verbeteren en zuinig omgaan met drinkwater en veiligheid tegen overstromingen.

Uitgangspunt in het huidige beleid van gemeente, waterschap en provincie is dat planontwikkeling moet aansluiten bij een duurzaam integraal waterbeheer.

3.7 Verkeersbeleid

Rijksbeleid

De Nota Mobiliteit geeft de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia. Centraal staat dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. De Nota Mobiliteit is een uitwerking van de Nota Ruimte en bij de totstandkoming van dit beleidsvoornemen hebben provincies, WGR-plusregio's, gemeenten en waterschappen conform de Planwet Verkeer en Vervoer hun bijdragen geleverd.

Provinciaal en regionaal beleid

De provincie Gelderland en de Stadsregio Arnhem-Nijmegen kennen respectievelijk het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan-2 en het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan. Het PVVP-2 is op 30 juni 2004 vastgesteld door Provinciale Staten. In het nieuwe 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.

De provincie Gelderland kiest voor een duurzame mobiliteit, waarbij het verkeers- en vervoerssysteem een sterke economie ondersteunt, welvaart versterkt en de sociale integratie stimuleert. Om dat te bereiken kiest Gelderland voor de volgende aanpak: *voorkomen, beter benutten, bouwen en beprijzen*:

- *Voorkomen* door ruimtelijke economische ontwikkelingen veel beter af te stemmen op de aanwezige infrastructuur en ze zo veel mogelijk te concentreren en te bundelen. Zo worden problemen op mobiliteitsgebied en in de leefomgeving voorkomen.
- *Beter benutten* van de bestaande wegen, fietspaden en openbaarvervoersverbindingen. Enerzijds door reizigers en goederenvervoerders aan te zetten om bewust te kiezen voor een manier van verplaatsen, waardoor de bestaande infrastructuur beter wordt benut. Hiervoor investeert Gelderland in fietsvoorzieningen, Hoogwaardig Openbaar Vervoer en nieuwe stations aan bestaande spoorlijnen (zoals RegioRail). Anderzijds door beter onderhoud van wegen, fietspaden en openbaar vervoervoorzieningen. Hier wil Gelderland een inhaalslag plegen. Beter benutten begint immers bij het behouden, doelmatig beheren en onderhouden van het bestaande.
- *Bouwen* van de projecten uit het Statenakkoord en door het onderhoud van infrastructuur te combineren met het Duurzaam Veilig maken ervan. Hierbij start de provincie met het aanpakken van de grootste knelpunten.
- *Beprijzen* wordt op termijn ook als een mogelijkheid gezien om bereikbaarheidsproblemen aan te pakken.

Op weg naar het PVVP-2 heeft Gelderland samengewerkt met gemeenten, regio's en maatschappelijke organisaties. Het PVVP-2 stelt overeenkomstig de Planwet Verkeer en Vervoer kaders aan het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid. Ook bij de uitvoering van

deze plannen staat de samenwerking voorop.

Voor het KAN-gebied is het vigerende verkeersplan het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan 1999-2003 RVVP KAN. De essentie van het KAN-verkeersbeleid is identiek aan dat van de provincie Gelderland. Voor Arnhem is het project RegioRail KAN in het bijzonder van belang. Het KAN kiest als ruggengraat van ontwikkeling en vervoer het spoor tussen Zutphen-Zevenaar via Arnhem en Nijmegen naar Boxmeer en Cuijk. Planontwikkeling en –realisatie vinden bij voorkeur in bebouwd gebied en in de omgeving van het spoor plaats.

Gemeentelijk beleid

Als resultaat van de wisselwerking tussen rijk, provincie/regio en gemeente, heeft de gemeente Arnhem haar actuele verkeersbeleid verwoord in het Structuurplan Arnhem 2010 en in het Stedelijk Verkeers- en Vervoersplan Arnhem 2010 (SVVP). De essentie ervan – overeenstemmend met die van rijk, provincie en regio – is het terugdringen van de verkeersonveiligheid en het geleiden van de mobiliteit. Daarbij geldt het principe van vrijheid van keuze voor de mobilist, die de gemeente probeert te beïnvloeden door “verleidelijke” alternatieven aan te bieden. Ook speelt het prijsmechanisme hierin een steeds grotere rol. Een voorbeeld hiervan is de hoogte van de parkeertarieven en het onderscheid daarin afhankelijk van de locatie.

Evenals rijk, provincie en regio treft Arnhem verkeersmaatregelen volgens het principe van de 3 B's: eerst *beter benutten*, tegelijkertijd werken aan *beprijzen* en pas daarna *bouwen* van nieuwe infrastructuur.

Voor de werkingsduur van voorliggend bestemmingsplan is de uitwerking van het SVVP in het Categoriseringsplan Arnhem 2000 richtinggevend. Het categoriseringsplan werkt uit hoe de verkeersruimte in Arnhem duurzaam veilig (her-)ingericht wordt. De weginfrastructuur in Arnhem kent twee typen: 1) de verblijfsgebieden en 2) de verkeersaders. Deze laatste zijn de hoofd- en ontsluitingswegen en vormen het Arnhemse hoofdwegennet voor het autoverkeer. Deze wegen kennen een maximum snelheid van 50 km/uur of hoger. De overige weginfrastructuur valt onder de categorie verblijfsgebied. Deze wegen en straten krijgen het karakter van de 30 km/uurzone. Ze hebben een verblijfsfunctie en ontsluiten percelen.

De verkeersaders in het voorliggende bestemmingsplangebied bedrijventerrein Het Broek zijn de Westervoortsedijk, de Oude Zevenaarseweg en de Driepoortenweg. Daarvan is de Driepoortenweg een ontsluitingsweg en zijn de andere wegen hoofdwegen. De overige wegen in het gebied zijn niet nader aangeduid en worden beschouwd als industriewegen of bedrijvenstraten. Hoewel niet formeel binnen de categorisering is er enig onderscheid tussen de straten. De Simon Stevinweg en Dr.C. Lelyweg zijn na de eerder genoemde verkeersaders de belangrijkste wegen. Daarop aansluitend volgen de veelal kleinere en minder belangrijke straten waaraan de meeste bedrijven zijn gelegen.

De basis voor een 'nieuw' KAN-locatiebeleid heeft een brede doelstelling: het verantwoord omgaan met ruimtegebruik. Er wordt minder gestuurd op (maximale) aantallen parkeerplaatsen en meer ingezet op gecombineerd ruimtegebruik voor parkeren. In deze visie past ook het optimaliseren van ruimtegebruik voor parkeren. Het parkeren in (ondergrondse) gebouwde voorzieningen ligt daarbij voor de hand.

3.8 Monumenten- en archeologisch beleid

Het gemeentelijk monumentenbeleid is neergelegd in de Arnhemse monumentennota *Geen ruimte voor onverschilligheid* (1996). Wettelijk is het beleid verankerd in de Monumentenwet 1988 en de *monumentenverordening gemeente Arnhem* (2000). Op het moment zijn er geen Rijks- of gemeentelijke monumenten noch beeldbepalende panden in het plangebied.

In 2004 is het in het zuidoostelijk deel van het plangebied gelegen voormalige Fort Westervoort onderzocht. In de aanzet van de Westervoortsebrug loopt een tunnel (poterne) die beide helften van het voormalige fort met elkaar verbindt. Samen met de net ten zuiden van het plangebied gelegen bomvrije onderkomens zijn deze restanten van het fort beschermenswaardig als gemeentelijk monument maar nog niet als zodanig aangewezen.

Bestemmingsplan "Bedrijventerrein Het Broek" (onherroepelijk)

In 2007 of 2008 zal de afdeling Erfgoed van de gemeente Arnhem de rest van het plangebied onderzoeken op monumentale en/of historische waarden. Historisch waardevolle objecten kunnen naar aanleiding van dit onderzoek worden aangewezen als beschermd gemeentelijk monument. Andere karakteristieke objecten kunnen worden aangewezen als beeldbepalend object.

Ten aanzien van cultuurlandschappen wordt in de Arnhemse monumentennota opgemerkt dat een groot deel van het onbebouwde gebied buiten de bebouwde kom (o.a. het rivierengebied) aandacht behoeft. De cultuurlandschappen zijn van belang als bron van informatie voor de diverse ontwikkelingsstadia van de mens en zijn cultuur en de invloed die deze ontwikkelingen hadden op de vorm van het landschap zelf. De cultuurhistorische waarden van deze landschappen moeten in principe uitgangspunt zijn bij de gebiedsindeling en de functietoekenningen.

De gemeentelijke archeologienota *Onzichtbaar maar niet onverschillig* (1997) bevat het beleid op het gebied van archeologische monumentenzorg, waarbij behoud en bescherming van archeologische waarden de doelstelling is. Uit de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden van de gemeente Arnhem blijkt dat er een lage trefkans is op archeologische vondsten bij grondwerkzaamheden in het plangebied.

3.9 Sport- en recreatiebeleid

In 2005 is de Sportnota "Sport over de breedte" vastgesteld. Het sportbeleid concentreert zich rond vijf thema's:

- Samenhang tussen bewegingsonderwijs, sportbuurtwerk en sportverenigingen met het doel meer mensen in beweging te krijgen;
- Verbeteren van de kwaliteit van sportverenigingen, uitgaande van de cruciale rol van sterke sportverenigingen voor het sportaanbod in Arnhem;
- Voldoende en kwalitatief goede sportaccommodaties: bestaande accommodaties aanpassen aan de huidige kwaliteitsnormen, goede spreiding van voorzieningen over de stad en nieuwe voorzieningen waar dat wenselijk is;
- Topsport in de stad als het evenementen betreft;
- Dienstverlening in de sport: ondersteuning van verenigingen, informatie en advies en belangenbehartiging.

Bedrijventerrein Het Broek is een gezoneerd bedrijventerrein voor de middelzware milieucategorieën. Om ruimte aan milieuhinderlijke vormen van bedrijvigheid te kunnen blijven bieden, is het toestaan van andere functies zoals nieuwe sport- en recreatievoorzieningen niet in lijn met dit beleid.

3.10 Horecabeleid

De horecanota *Gastvrij Arnhem* (2005) geeft de uitgangspunten aan voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling ten aanzien van horeca. Hoofddlijn van de nota is de randvoorwaardenscheppende en faciliterende rol van de gemeente zodat een evenwichtig aanbod van horeca ontstaat. Horecaontwikkeling is afgestemd op de functie van het gebied. De ontwikkeling van de attractieve stad vraagt om horecaontwikkeling met name in de binnenstad en omgeving.

In de detailhandelgebieden (Kronenburg, Presikhaaf) heeft horeca vooral een belangrijke ondersteunende functie voor de detailhandel. Ook in de toeristische centra van de stad heeft de horeca een ondersteunende functie. In woonwijken heeft horeca een verzorgende functie. En langs de radialen heeft het een bovenwijkse of stedelijke functie.

Het gemeentelijk beleid krijgt mede gestalte door vergunningverlening en handhaving. Dit gebeurt integraal; dat wil zeggen dat de verschillende beleidsterreinen op elkaar worden

afgestemd (bijvoorbeeld openbare orde en veiligheid, voedsel- en brandveiligheid, milieu, gezondheid). Zo ontstaat duidelijkheid voor de horecaondernemers en andere belanghebbenden. Daarnaast wil de gemeente ook een goede gesprekspartner zijn voor ondernemers en ontwikkelingen stimuleren.

De Horecanota staat de vestiging van verzorgende horeca in het plangebied niet in de weg.

3.11 Coffeeshopbeleid

De nota *Arnhems Coffeeshopbeleid* (1998) geeft als hoofddoelstelling: het terugdringen van overlast c.q. het beperken van de inbreuk op het woon- en leefklimaat door softdrugshandel. Er is beleid geformuleerd om de handhaving te intensiveren. Tevens is aangegeven met welk instrumentarium dit wordt gedaan en door wie dit wordt uitgevoerd. Uitvoering van dit beleid waarborgt ook in dit plangebied beheersing van de problematiek. Er is geen aparte bestemmingscategorie voor de coffeeshops gecreëerd. In het plangebied zijn geen coffeeshops aanwezig noch toegestaan.

3.12 Prostitutiebeleid

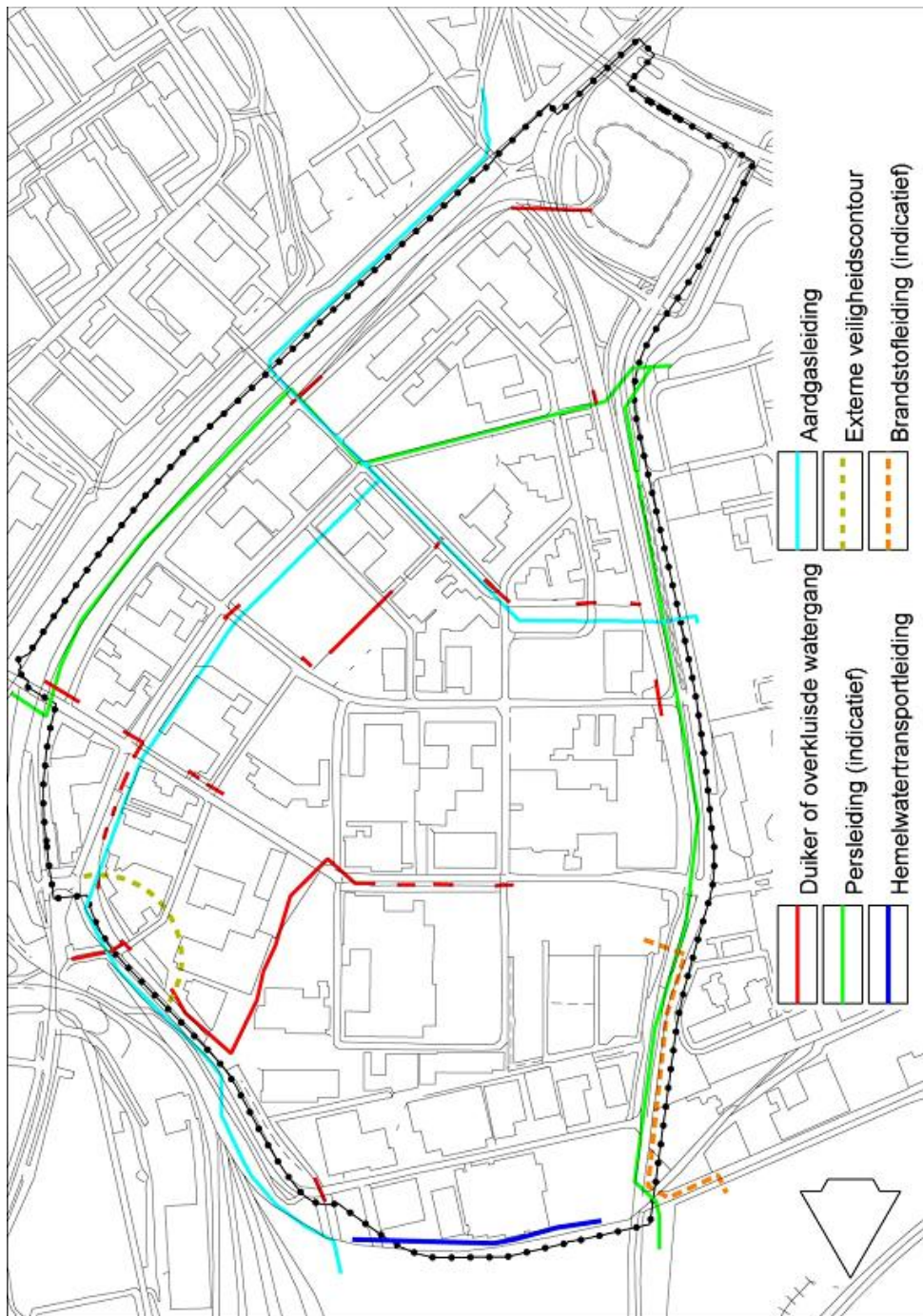
In de nota *Van Rood naar Groen Arnhemse Prostitutie op weg naar normalisatie* (2000) is het beleid neergelegd, dat gevoerd wordt in verband met de afschaffing van het wettelijke bordeelverbod dat op 1 oktober 2000 in is gegaan. Gemeenten hebben hiermee de mogelijkheid en de verantwoordelijkheid gekregen om prostitutie te reguleren.

Ten aanzien van de raamprostitutie, overige seksinrichtingen en de tippelprostitutie voert het gemeentebestuur van Arnhem een actief vestigingsbeleid. Het actief vestigingsbeleid bestaat uit de volgende elementen:

- concentratie van de raamprostitutie op één plek;
- het aan een maximum binden van het aantal ramen en werkplekken, waarbij het aantal ramen verlaagd wordt naar 120;
- het aan een maximum binden van het aantal overige seksinrichtingen op 8 in heel Arnhem, waarbij in elke wijk (CBS- wijkindeling) maximaal 1 seksinrichting gevestigd mag zijn, ook worden hierbij beperkingen toegepast;
- concentratie van de tippelprostitutie.

Het gemeentebestuur bepaalt hiermee zélf de locatie waar deze vormen van prostitutie zich mogen manifesteren alsmede de omvang ervan en voorkomt hiermee dat de prostitutie zich ongecontroleerd over de stad uitspreidt. De gemeente wil hiermee voorkomen dat bepaalde vormen van prostitutie overlast voor de omgeving veroorzaken. Deze overlast zou kunnen ontstaan doordat er een concentratie van bijvoorbeeld privé-huizen in een bepaalde wijk ontstaat (eerder zagen we immers dat vooral oudere wijken in Arnhem erg aantrekkelijk lijken te zijn voor de vestiging van seksinrichtingen) of doordat de prostitutiefunctie conflicteert met bepaalde andere functies.

In het plangebied is geen seksinrichting aanwezig. Gezien de aanwezigheid van een seksinrichting binnen het betreffende CBS - telgebied (prostitutielocatie aan de Snelliusweg) is het niet waarschijnlijk, dat er een situatie zal ontstaan, dat een vergunningaanvraag gehonoreerd zal worden.



figuur 5: leidingen en watergangen

Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de randvoorwaarden aangegeven die van belang kunnen zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied. Het is echter mogelijk dat oplossingen worden gevonden door al tijdens de planvormingsfase maatregelen te treffen en/of door randvoorwaarden op te nemen in de milieuvergunningen. De randvoorwaarden hebben vooral een ordenende functie voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

4.2 Milieu

4.2.1. Geluid

Wegverkeerslawaaï

In dit plan worden geen nieuwe situaties met betrekking tot geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Een toetsing aan de Wet geluidhinder is hiermee niet aan de orde. Ter informatie is een vrijeveldcontour berekend die een indruk geeft van de heersende geluidbelasting in het gebied.

Railverkeerslawaaï

In dit plan worden geen nieuwe situaties met betrekking tot geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Een toetsing aan het Besluit geluidhinder spoorwegen (BGS) is hiermee niet aan de orde. Ter informatie is een vrijeveldcontour berekend die een indruk geeft van de heersende geluidbelasting in het gebied.

Industrielawaaï

Het plangebied maakt deel uit van het geluid gezoneerde bedrijventerrein Arnhem Noord (Geluidzone vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 2 juli 1990, no. 90.016522). Het plan heeft geen invloed op het zonebeheer of geluidsgevoelige bestemmingen. Bestaande woningen in het plangebied kunnen, voor het aspect geluid, niet beschermd worden door de status van het gezoneerde bedrijventerrein. In dit kader wordt het aantal bedrijfswoningen op het gezoneerde bedrijventerrein zoveel mogelijk beperkt.

4.2.2. Lucht

De gemeente Arnhem heeft de taak om bij de ruimtelijke planvorming de grenswaarden, plandrempels en alarmdrempels uit het Besluit luchtkwaliteit in acht te nemen, zodat er geen nieuwe knelpunten ontstaan in de toekomst.

Bedrijventerrein Het Broek is samen met het bedrijventerrein Kleefsche Waard - Koningspleij getoetst aan aan de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005. De hoofdvraag hierbij is of de effecten op de luchtkwaliteit vanwege de voorgenomen besluiten geen strijdigheid veroorzaken met het Besluit luchtkwaliteit 2005.

De luchtkwaliteit van de omgeving wordt beïnvloed door emissies die vrijkomen bij diverse bedrijfs- en verbrandingsprocessen en bij voertuigbewegingen binnen de grenzen van inrichtingen en industrieterreinen en daarnaast door de voertuigbewegingen over de ontsluitingswegen van de beide plangebieden. Op de grens van een plangebied en langs de ontsluitingswegen ervan dienen de normen uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 in acht te worden genomen.

Uit het onderzoek kan geconcludeerd worden dat luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het vaststellen van de bestemmingsplannen Bedrijventerrein Het Broek en Bedrijventerrein Kleefsewaard - Koningspleij-Noord.

4.2.3. Externe veiligheid

De externe veiligheidsrisico's ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor, water en door ondergrondse leidingen en de opslag van gevaarlijke stoffen zijn geïnventariseerd. Binnen het plangebied ligt het Shelldepot (Driepoortenweg 50-52) en een vuurwerkverkooppunt (Dr. C. Lelyweg 9). Daarnaast loopt door het plangebied een route voor gevaarlijke stoffen via de weg en een ondergrondse aardgasleiding. Net buiten het plangebied ligt aan de Dr. C. Lelyweg 31 een LPG-tankstation.

Het Shelldepot heeft een 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour maar deze valt binnen de inrichtingsgrens. Het vuurwerkverkooppunt valt onder het vuurwerkbesluit en heeft geen risicocontour. Door het transport van gevaarlijke stoffen over de Westervoortsedijk heeft deze weg een 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour die ligt op ongeveer 20 meter vanuit het midden van de weg. Voor de ondergrondse aardgasleiding geldt een risicocontour van 7 meter. Het LPG-tankstation aan de Dr. C. Lelyweg 31 heeft een 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour van 110 meter rondom het vulpunt van de LPG-opslagtank.

Binnen het plangebied zijn geen bestemmingen mogelijk die onverenigbaar zijn met de aanwezige risicocontouren met uitzondering van winkelcentrum Lely. Binnen een straal van 110 meter rond het winkelcentrum zijn daarom geen risicovolle bedrijven mogelijk.

Tegen de plangrens van bestemmingsplan "Bedrijventerrein Het Broek" loopt van het emplacement naar het industrieterrein Kleefse Waard een spoorlijn: het zogenaamde raccordementspoor. Dit spoor maakt geen onderdeel uit van het spooreplacement maar wordt gezien als een vrijstaande spoorlijn.

Wil een bedrijf in de toekomst gebruik maken van dit spoor dan moet er bij NS spooraansluiting een aanvraag worden ingediend. Hierbij zal de gemeente Arnhem de aanvraag onder andere beoordelen op het aspect (externe) veiligheid.

4.2.4. Bodem

Onderzocht is of de eventueel aanwezige bodemverontreiniging consequenties kan hebben in de verdere planontwikkeling. Hiervoor is een bodemparagraaf opgesteld, bestaande uit een inventarisatie van de bekende (mogelijke) gevallen van ernstige bodemverontreiniging in de archieven van de gemeente Arnhem. Uit de inventarisatie is gebleken dat er binnen plangebied de volgende (mogelijke) gevallen van ernstige bodemverontreiniging aanwezig zijn:

straat	nummer	betreft
Beyerinckweg		Openbare Weg
Beyerinckweg	15	Transportbedrijf
Blankenweg	22	
Blankenweg	45	
Bruningweg	13	Transportbedrijf
Conradweg	14	Agfa Gevaert Bv
Conradweg	16	Moerke
Dr. C Lelyweg		Vml Stortplaats
Dr. C. Lelyweg		OPHOOGLAAG
Dr. C Lelyweg	15a	
Dr. C Lelyweg	17	
Dr. C Lelyweg	2b	Arma Verhuur
Dr. C Lelyweg	9	Pompstation)
Driepoortenweg	14	
Driepoortenweg	15a +17	
Beyerinckweg	13	
Driepoortenweg	22	
Driepoortenweg	50-52	
Driepoortenweg	18-22	Nabij Sloot)
Leemansweg	1	
Leemansweg	10	Aannemersbedrijf
Leemansweg	89	Bakker Transport

Pieter Calandweg	11	
Pieter Calandweg	18	
Pieter Calandweg	2	Chem Wasserij
Pieter Calandweg	44	
Pieter Calandweg	60	
Simon Stevinweg 32		
Westervoortsedijk		Dijkverbetering
Westervoortsedijk		Shell
Westervoortsedijk		Winkelcentrum Lely

Daarnaast is aan beide zijden van de Dr. C. Lelyweg de grond verontreinigd met lood. veroorzaakt door de voormalige activiteiten van het Billitonterrein (Westervoortsedijk 67D). Mocht binnen dit gebied een sanering worden uitgevoerd (grond of grondwater) dan is het mogelijk om de eventuele meerkosten ten gevolge van deze Billitonverontreiniging te verhalen. Er kan hiervoor onder voorwaarden aanspraak gemaakt worden op een hiervoor door de gemeente Arnhem beheerd fonds.

Omdat het een op beheer gericht bestemmingsplan betreft, is het onderzoek voor deze bodemparagraaf vooralsnog beperkt tot het uitvoeren van deze inventarisatie. Bij concrete bestemmingsplanwijzigingen en/of nieuwbouwplannen, waarbij nog onvoldoende inzicht bestaat in de bodemkwaliteit, kan een vooronderzoek en bodemonderzoek noodzakelijk zijn.

De eventueel noodzakelijk te nemen bodemsaneringsmaatregelen (en de daarmee gepaard gaande kosten) zijn sterk afhankelijk van de aard, mate en omvang van de bodemverontreiniging en de ter plaatse beoogde herinrichting (nieuwbouw of renovatie van bestaande bebouwing, die al dan niet gepaard gaan met grondverzet). Om de planontwikkeling niet te vertragen moeten bij herinrichtingsplannen de eventueel nog te verrichten bodemonderzoeken en -saneringen tijdig op elkaar worden afgestemd.

Als bij de uitvoering van de plannen, ook al zijn geen saneringsmaatregelen noodzakelijk, grond vrijkomt is deze grond niet vrij in gebruik. Voorafgaande aan de uitvoering zal advies voor de grondverwerking door de afdeling Water en Bodem opgesteld moeten worden. De verwerking c.q. het hergebruik van deze grond brengt kosten met zich mee.

Tevens kan plaatselijk bij eventueel noodzakelijke bemaling voor de uitvoering van werken verontreinigd grondwater worden aangetrokken. Dit moet zoveel mogelijk voorkomen worden aangezien de lozing van verontreinigd grondwater eveneens extra kosten met zich meebrengt.

De onderzoeks- en eventueel saneringskosten worden, afhankelijk van de situatie, gedragen door: (in volgorde) de veroorzaker van de verontreiniging, de (schuldige) eigenaar van de locatie, de ontwikkelaar en/of eventuele bijdrage van Rijk/gemeente in het kader van de wet Bodembescherming.

4.3 Ecologie

Groencompensatie

Groencompensatie is aan de orde bij afname van groenareaal. Bij afname van gemeentelijk groenareaal zal altijd compensatie plaatsvinden. Compensatie kan kwalitatief, kwantitatief of financieel zijn. De vrijstelling van compensatie bij particulier groen is gelijk aan de bouwoppervlakte waarin in het kader van het bestemmingsplan geen compenserende maatregelen opgelegd kunnen worden.

Flora- en faunawet 2002

Op het gebied is de soortbescherming van de Flora- en faunawet 2002 van toepassing. Handelingen waarmee beschermde dieren worden verontrust, verjaagd, gevangen of gedood zijn verboden. De wet gaat uit van het "nee-tenzij" principe, waarbij de mogelijkheid wordt geboden bepaalde ingrepen toe te staan middels ontheffing of vrijstelling. Daarnaast kent de wet een zorgplichtbepaling voor de in het wild levende dieren en planten, alsmede voor hun directe leefomgeving. Handelingen die nadelige gevolgen voor flora en fauna kunnen

veroorzaken, moeten achterwege gelaten worden of zoveel mogelijk worden beperkt of ongedaan gemaakt.

Bij eventuele bouw-, sloop- aanleg- en kapvergunningen is de initiatiefnemer verantwoordelijk voor de naleving van de Flora- en Faunawet. Voorgenomen activiteiten kunnen mogelijk verstoring geven aan beschermde flora en fauna.

Ecozone

Ten noorden van de spoorlijn Arnhem-Zevenaar, net buiten het plangebied, ligt een ecozone die park Angerenstein verbindt met de IJssel. Deze ecozone maakt deel uit van het ecologisch raamwerk van kerngebieden en verbindingen die de stad dooraderen. Ontwikkelingen in het plangebied mogen geen negatieve invloed hebben op de ecologische waarden in deze zone.

4.4 Water

Watergangen

Op het watergangenstelsel (inclusief de duikers) in het plangebied is de Keur van het Waterschap Rijn en IJssel van toepassing. Ontwikkelingen binnen het plangebied moeten aansluiten bij het principe van duurzaam stedelijk waterbeheer zoals vermeld in de diverse beleidsnota's. Om te voldoen aan deze doelstelling gelden ten aanzien van het ruimtegebruik de volgende randvoorwaarden:

- Ten behoeve van onderhoud en beheer moet blijvend ruimte worden gereserveerd voor onderhoudsstroken langs de stedelijke hoofdwatgangen.
- Het ontwerp van het watergangenstelsel is afgestemd op de afvoer en berging van regenwater afkomstig van verhard oppervlak. Bij uitbreiding van verhard oppervlak zal meer regenwater afgevoerd moeten worden. De berging en afvoercapaciteit van het oppervlaktewatersysteem zal hierin moeten kunnen voorzien. Hiervoor wordt de regel gehanteerd dat het oppervlaktewater moet worden uitgebreid met 9% van het nieuwe afwaterende verharde oppervlak. Binnen de bestemming "Groen" dient hiervoor blijvend ruimte te zijn gereserveerd.
- Extra aandacht verdient de verbinding tussen de watergangen in het plangebied. De betreffende duikers kruisen in veel gevallen de bestemming verkeers. Ontwikkelingen in het plangebied mogen het functioneren en de mogelijkheid voor beheer en onderhoud niet nadelig beïnvloeden. De duikers zijn op de beperkingenkaart ingetekend.

Oppervlaktewaterkwaliteit

Al het oppervlaktewater binnen het plangebied dient aan de kwaliteitsdoelstelling te voldoen zoals vermeld in het beheersplan Waterschap Rijn en IJssel (2002-2005). Hierbij wordt geen speciale functietoekenning met een bijbehorende strengere kwaliteitsdoelstelling vermeld voor de watergangen in het plangebied.

Waterkering

De Westervoortsedijk vormt nu nog de primaire waterkering voor bescherming tegen hoog water op de Nederrijn en IJssel. Bij de herinrichting van het, zuidelijk aan het plangebied grenzende, bedrijventerrein Kleefsche Waard wordt de primaire waterkering verlegd en zal de dijk via de Nieuwe Havenweg en de Pleijweg gaan lopen en daarmee buiten het plangebied vallen. In september 2006 zal begonnen worden met de aanleg van deze waterkering. De werkzaamheden zullen minimaal anderhalf jaar in beslag nemen.

Grondwater

In stedelijk gebied zijn de mogelijkheden om de grondwaterstanden te wijzigen beperkt. Een verandering in het grondwaterpeil kan gevolgen hebben voor zowel de bestaande bebouwing als voor civiele constructies.

4.5 Kabels, leidingen en straalpaden

Aan de westzijde van het plangebied ligt een hemelwatertransportleiding. Deze begint iets ten noorden van de Westervoortsedijk en loopt evenwijdig langs de industriespoorlijn naar de Dr. C. Lelyweg.

Vanaf het Rijngemaal ligt een persleiding in de Westervoortsedijk naar de loods van de provincie nabij de Pleijweg. Deze is in eigendom van het waterschap. Door het plangebied ligt, vanaf het rioolgemaal Driepoorten, ook een gemeentelijke persleiding naar hetzelfde punt. Waar de beide persleidingen samenkomen, gaan ze als vrijeval-leiding verder naar de A.W.Z.I. Nieuwgraaf bij Duiven.

Binnen het plangebied loopt een ondergrondse aardgasleiding van 12 inch en 6 inch diameter. De maximale druk is 40 bar.

Vanaf de Nieuwe Haven lopen via de Westervoortsedijk 2 brandstofleidingen (diesel en benzine) naar het Shell opslagdepot aan de Driepoortenweg.

Bovenstaande leidingen zijn op de beperkingen- en op de plankaart ingetekend. Het beheer en onderhoud van de leidingen mogen als gevolg van toekomstige ontwikkelingen in het gebied niet worden bemoeilijkt.

Over het plangebied lopen geen straalpaden die beperkingen aan de bouwhoogte stellen.

4.6 Archeologie en cultuurhistorie

Op de geomorfologische kaart en de hiervan afgeleide Indicatieve Kaart voor Archeologische Waarden (IKAW) is het plangebied aangegeven met een grijze kleur, de kaarteenheden voor bebouwde kom (geen kartering). Aan de hand van het kaartmateriaal is dus geen archeologische verwachting te formuleren.

Vanwege de ligging (uiterwaardengebied, relatief nat gebied dat regelmatig bij hoog water overstroomde, zie boven) geldt voor het plangebied een lage archeologische verwachting. In de omgeving van de Beyerinkweg zijn twee losse vondsten gedaan, daterend uit de Romeinse tijd: een steekwapen en een munt. Er is geen archeologisch onderzoek gedaan in het plangebied. Er zijn geen beperkingen vanuit archeologie.

In het gebied staan geen rijks- of gemeentelijke monumenten. Hierbij moet opgemerkt worden dat er nog geen inventarisatie in het gebied heeft plaatsgevonden. Binnen twee jaar (2007-2008) zal de bebouwing van het industrieterrein geïnventariseerd en gewaardeerd worden. Dit kan leiden tot voorstellen voor de plaatsing op de gemeentelijke monumentenlijst.

Hoofdstuk 5 Planbeschrijving

5.1 Inleiding

Het vigerende bestemmingsplan "Industrieterrein" stamt uit 1963. Dit bestemmingsplan heeft als hoofdbestemming handel en nijverheid en bevat verder weinig tot geen richtinggevende kaders. Zo zijn er in het plan bijvoorbeeld geen eisen ten aanzien van bouwhoogten en bebouwingsdichtheid opgenomen. Het voorliggend bestemmingsplan sluit aan bij het actuele beleid en schept hierbij de planologische en stedenbouwkundige kaders volgens de huidige inzichten.

Naast het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Het Broek" zijn er nog twee bestemmingsplannen in procedure gebracht. Deze plannen hebben ook betrekking op aangrenzende bedrijventerreinen en beogen eveneens een herziening van de vigerende planologische situatie met het doel om de bestemmingen in dat gebied te conserveren. Het ene plan is het bestemmingsplan "Rivierzone". Dit plan voorziet naast, actualisatie en conservering van de voor dit gebied geldende bestemmingen, ook in implementatie van de beleidslijn 'Grote Rivieren' en in het positief bestemmen van de aangewezen woonschiplocaties. Het andere plan is het bestemmingsplan "Kleefse Waard Koningspley Noord". Dit plan beoogt naast conservering van een klein gedeelte van het terrein, de realisatie van een herstructurering en de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein (de gebieden Koningspley-Noord, Oude Veerweg en de Akzo-haven). Er is niet gekozen om voor het hele gebied een bestemmingsplan te maken, omdat de gebieden zo verschillend zijn. Wel is ervoor gezorgd, dat de inhoud van de plannen spoort.

In dit hoofdstuk worden de kaders aangereikt waaraan toekomstige ontwikkelingen op bedrijventerrein Het Broek kunnen worden getoetst. Omdat het een bestemmingsplan voor een bestaand bedrijventerrein is zijn de kaders mede gebaseerd op de huidige ruimtelijke structuur. Uitgangspunt hierbij is dat het gebied voornamelijk bedoeld is voor bedrijven, waarbij gestreefd wordt naar intensief ruimtegebruik en een duurzame inrichting. Andere functies zijn toegestaan mits deze geen beperkingen opleggen aan de vestiging van nieuwe of de ontwikkelingsmogelijkheden van bestaande bedrijven. Daarnaast mogen nieuwe functies geen nadelige consequenties hebben voor de bestaande en geplande voorzieningenstructuur in de rest van de stad en de regio.

5.2 Functionele structuur

5.2.1. Bedrijven

Het plangebied is primair bestemd voor bedrijven zoals opgenomen in de bedrijvenlijst in bijlage 1 van de voorschriften. De bedrijvenlijst is opgedeeld in verschillende categorieën. Deze categorieën zijn gekoppeld aan een bepaalde afstand, die naar aanleiding van de te verwachten hinder is opgesteld. Om binnen de geluidszonering te blijven is de noordoostelijke rand van het plangebied bestemd voor maximaal categorie III bedrijven. Naarmate de afstand tot woonbebouwing of andere gevoelige bestemmingen toeneemt zijn maximaal categorie IV bedrijven mogelijk.

De westkant van de Dr. C. Lelyweg is bestemd voor een lagere categorie ten behoeve van de aan het plangebied grenzende prostitutiebestemming op bedrijventerrein Westervoortsedijk. Op een prostitutielocatie verblijven grote aantallen mensen gedurende een groot gedeelte van de dag waardoor deze locatie aangemerkt wordt als een kwetsbaar object. Kwetsbare objecten kunnen niet gecombineerd worden met categorie IV bedrijven aangezien in deze categorie risicovolle activiteiten mogelijk zijn. In paragraaf 6.1.3 wordt dieper ingegaan op deze categorisering.

Per bedrijf mag 30% van het bedrijfsvloeroppervlak uit kantoorruimte ten behoeve van het bedrijf bestaan.

5.2.2. Detailhandel

Een ongebreidelde groei van detailhandel zoals die de afgelopen decennia heeft plaatsgevonden op bedrijventerrein Het Broek is naast het negatieve economisch effect op de bestaande kernwinkelgebieden, ook planologisch (gelet op de schaarste aan bedrijventerreinen) niet gewenst. Op dit moment ligt er een algeheel verbod op detailhandel in het plangebied. Een partiële herziening van het bestemmingsplan 'Industrieterrein' in 1973 voegde een artikel toe waarin detailhandel expliciet is verboden. Op dat moment was er echter al detailhandel gevestigd in het gebied. Aangezien deze detailhandel nooit positief bestemd is valt zij onder het overgangsrecht van deze herziening: *'gebruik van gebouwen en gronden dat bestond op het tijdstip van het van kracht worden van de partiele herziening uit 1973, en dat hiermee in strijd is mag worden voortgezet en gewijzigd, mits de aard van de afwijking van het in deze herziening bepaalde niet wordt vergroot.'*

In het structuurplan Arnhem (2000) is de Dr. C. Lelyweg aangewezen als locatie voor perifere detailhandelsvestigingen (PDV). Hierbij gaat het om detailhandel die vanwege de omvang en aard van de gevoerde artikelen niet binnen de aangewezen winkelconcentratiegebieden gevestigd kan worden.

Om zorgvuldig met de schaarse ruimte aan bedrijventerreinen in de regio om te kunnen gaan en de vitaliteit van de bestaande winkelcentra te behouden zonder voorbij te gaan aan het overgangsrecht worden in dit bestemmingsplan bepaalde vormen van (perifere) detailhandel mogelijk gemaakt. De gronden blijven echter primair bedoeld voor bedrijven in de middelzware milieucategorieën. Door een wijzigingsbevoegdheid kan het bestemmingsplan zodanig gewijzigd worden dat na beëindiging van de activiteiten de aanduiding verdwijnt waardoor de detailhandel ter plaatse niet meer zal zijn toegestaan.

Winkelcentrum Lely (Dr. C. Lelyweg 7-9-11)

Het gebouw waarin tegenwoordig winkelcentrum Lely is gevestigd is de herbouw van de in 1981 afgebrandde Witte Prijzenhal. Deze detailhandelsvestiging had zich al voor het verbod op detailhandel in 1973 gevestigd op bedrijventerrein Het Broek. Het gebouw heeft al die tijd een winkelfunctie gehad en valt daardoor onder het overgangsrecht van de herziening uit 1973 van het Bestemmingsplan "Industrieterrein" (1963). De bestemming van het huidige winkelcentrum Lely wordt "Bedrijventerrein" met de aanduiding dat deze locatie tevens bestemd is voor detailhandel. Mocht in de toekomst de detailhandelsfunctie verdwijnen dan kunnen bedrijfsactiviteiten zonder strijdigheid met het bestemmingsplan toegelaten worden. Daarnaast kan door een wijzigingsbevoegdheid het bestemmingsplan zodanig gewijzigd worden dat detailhandel ter plaatse niet meer zal zijn toegestaan.

Jysk en Piet Kerkhof en (Dr. C. Lelyweg 8a en 8b)

Jysk is een perifere detailhandelsvestiging (PDV) in wooninrichtings- en vrijetijdsartikelen. Piet Kerkhof is een grootschalige detailhandelsvestiging (GDV). Hieronder wordt detailhandel verstaan die veelal gericht is op één branche in de non-food sector zoals speelgoed, kleding, sport, of multimedia met een groot verkoopvloeroppervlak (doorgaans meer dan 1500m²). Het beleid is erop gericht GDV-vestigingen alleen in de binnenstrad en/of stadsdeelcentra toe te staan.

Het gebouw van Piet Kerkhof is in het structuurplan Arnhem aangewezen als locatie voor perifere detailhandel. Deze functie zal met een aanduiding mogelijk worden. Het huidige gebruik van Piet Kerkhof als GDV-locatie zal daarmee strijdig zijn met de bestemming. Gezien het feit dat deze vestiging van "Piet Kerkhof" te kennen heeft gegeven op termijn het pand aan de Dr. C. Lelyweg te verlaten zal het gebruik met een persoonsgebonden gedoogbeschikking gedoogd worden. Een eventuele opvolger kan zich alleen in het pand vestigen indien de aard van de te verkopen producten overeenkomt met de PDV omschrijving in de begrippenlijst. De eigenaar van het bedrijfspand is hiervan op de hoogte.

Fouragehandel Terberg / Jumper (P. Calandweg 14)

Fouragehandel Terberg richtte zich van oorsprong op de handel in voer en stro voor paarden en vee en heeft zich in de loop der jaren ontwikkeld tot een grootwinkelbedrijf gericht op

producten voor de verzorging van huisdieren en inrichting van tuinen. Gezien de lange tijd dat Terberg al gevestigd is op het bedrijventerrein en het gebrek aan een alternatieve locatie voor deze perifere detailhandelsvestiging wordt deze locatie tevens bestemd voor detailhandel gericht op de verkoop van kleien dieren alsmede tuininrichtings- en diervverzorgingsproducten. Voor deze strikte omschrijving is bewust gekozen zodat enkel de huidige winkelfunctie is toegestaan. Door een wijzigingsbevoegdheid kan het bestemmingsplan zodanig gewijzigd worden dat deze vormen van detailhandel ter plaatse niet meer zijn toegestaan.

Productiegebonden detailhandel

Het is voor bedrijven toegestaan goederen, die ter plaatse worden vervaardigd, gerepareerd en/of toegepast in het productieproces, te verkopen. Hierbij moet de detailhandelsfunctie ondergeschikt zijn aan de productiefunctie. De detailhandel moet daarom plaats vinden in een specifieke ruimte die niet groter is dan 10% van het bruto bedrijfsvloeroppervlak met een maximum van 500 m².

Overige detailhandel

In het blok tussen de Driepoortenweg, Conradweg, Simon Stevinweg en de P. Calandweg bevinden zich twee meubelwinkels. Het betreft tweedehands meubelwinkel 'Marktwinkel Het Duifje' aan de Conradweg 2 en 'Meubelgallery' op de P. Calandweg 9. Deze zaken worden in dit bestemmingsplan niet positief bestemd. Beide meubelzaken hebben zich na het verbod op detailhandel in 1973 op het bedrijventerrein gevestigd en vallen daarmee niet onder het overgangsrecht. Daarnaast zijn de locaties in het structuurplan niet aangewezen als locatie voor PDV. Beëindiging van het strijdige gebruik is in gang gezet.

5.2.3. Verzorgende functies

Om de ruimtelijke kwaliteit van het bedrijventerrein te verhogen biedt het bestemmingsplan mogelijkheden voor de vestiging van verzorgende horecavoorzieningen ten behoeve van werknemers en bezoekers van bedrijventerrein Het Broek. Het gaat hier om broodjeszaken, lunchrooms en cafetaria's met een beperkte omvang (maximaal 100m²) die geen bedreiging vormen voor bestaande horecavoorzieningen in de omgeving.

Daarnaast biedt het bestemmingsplan middels een binnenplanse vrijstelling de mogelijkheid voor de ontwikkeling van een zogenaamd Facilitypoint / Bussines Support Center. Deze voorziening kan plaats bieden aan verschillende ondersteunende functies waaronder kinderopvang, een stomerijservice, bedrijfsfitness en is gericht op ondernemers en werknemers van bedrijventerrein Het Broek. Als voorwaarde voor vestiging geldt dat de voorziening gesitueerd wordt aan of in de directe nabijheid van de Dr. C. Lelyweg, Driepoortenweg of de Simon Stevinweg en een vloeroppervlak heeft van maximaal 2.500 m².

5.2.4. Wonen

Het vigerend bestemmingsplan biedt de mogelijkheid bedrijfswoningen te bouwen. Deze woningen kunnen slechts worden toegestaan, indien zij voor de uitoefening van het bedrijf ter plaatse niet kunnen worden gemist. In het verleden is van deze mogelijkheid meermaals gebruik gemaakt waardoor het plangebied momenteel plaats biedt aan 17 bedrijfswoningen. De ervaring leert dat bedrijfswoningen op bedrijventerreinen problemen kunnen opleveren waardoor het beleid ten aanzien van bedrijfswoningen de laatste jaren verscherpt is.

Een gevaar is dat bedrijfswoningen bewoond kunnen worden door mensen die geen functionele relatie meer hebben met het bedrijf ter plaatse. Hierdoor ontstaan burgerwoningen die op grond van de milieuwetgeving beperkingen kunnen opleggen aan de vestiging van nieuwe of de ontwikkelingsmogelijkheden van bestaande bedrijven.

Daarnaast gaat de ruimte voor woningen ten koste van de ruimte voor bedrijven. Het huidige beleid is er dan ook op gericht dienstwoningen op bedrijventerreinen zoveel mogelijk te beperken.

In dit bestemmingsplan is geen mogelijkheid voor het bouwen van een bedrijfswoning

opgenomen. Bestaande bedrijfswoningen waarvan de bewoner een aantoonbare economische binding heeft met het bedrijf worden als zodanig bestemd. Door een wijzigingsbevoegdheid kan het bestemmingsplan zodanig gewijzigd worden dat bedrijfswoningen na het beëindigen van de woonfunctie ter plaatse niet meer zijn toegestaan.

Bedrijfswoningen waarvan de bewoner geen economische binding heeft met het bedrijf ter plaatse (burgerwoningen) en onbewoonde woningen krijgen de bestemming bedrijventerrein. Door de onverenigbaarheid van wonen en de op het bedrijventerrein toegestane vormen van bedrijvigheid is legalisatie geen optie. De illegale situaties die hiermee ontstaan zullen beëindigd worden.

5.3 Hoogte en bebouwingspercentage

In het Structuurplan staat aangegeven dat er in Arnhem behoefte is om een aantal bestaande bedrijventerreinen een hoogwaardiger invulling te geven. Daarbij moet op een intensieve manier gebruik gemaakt worden van de beschikbare bedrijventerreinen. Dit betekent herstructurering zodat de ruimte efficiënter wordt benut en duurzaam kan worden ingericht met aandacht voor architectuur en segmentering. Hierdoor kan de levensduur van bedrijventerreinen worden verlengd. Arnhem concentreert zich dus zowel op de bestaande bedrijventerreinen als op eventuele nieuwe bedrijven met veel arbeidsplaatsen en met een beperkt beslag op de ruimte. Extensieve bedrijven zullen buiten Arnhem ruimte moeten vinden.

In het vigerende bestemmingsplan Industrierrein zijn geen maximale bouwhoogten en bebouwingspercentages opgenomen. Voor de gronden in het oostelijk deel van het plangebied geldt het bestemmingsplan Industrierrein I uit 1970 waar een maximale bebouwingshoogte is geregeld van 16 meter.

Dit betekent echter niet dat er voor het overige plangebied geen bouwrestricties zijn. Indien het bestemmingsplan geen voorschriften bevat is de bouwverordening van toepassing. In de bouwverordening van de gemeente Arnhem mag de hoogte van een bouwvergunningplichtig bouwwerk niet meer dan 15 meter bedragen.

In dit bestemmingsplan is gekozen voor overname van de maximale bouwhoogte van 15 meter uit de bouwverordening. Alleen voor de gronden in het oostelijke deel van het bedrijventerrein aan de Leemansweg, waar voor een groot deel de bebouwingshoogte van 16 meter is geregeld, is de hoogte vastgelegd op 20 meter.

In het nieuwe bestemmingsplan worden de mogelijkheden om hoger te kunnen bouwen dan genoemde hoogtes van 15 en 20 meter verruimd door een vrijstellingsregeling waarin B&W de bevoegdheid wordt gegeven vrijstelling te verlenen tot een maximum bouwhoogte van 30 meter, voor zover dit passend is in het hoogbouwbeleid, de mogelijke komst van een RegioRailhalte (zie paragraaf 5.8 RegioRail) daartoe aanleiding geeft en voor het overige hiertoe vanuit planologisch oogpunt een noodzaak bestaat.

Het bebouwingspercentage op de bouwvlakken bedraagt 100.

5.4 Verkeersstructuur

Ontsluiting

De Westervoortsedijk is een stadsradiaal en vormt een belangrijke schakel tussen de Pleijroute (Pleijweg/N325) en de bedrijventerreinen van Arnhem Noord. De Dr. C. Lelyweg, de Driepoortenweg, de Oude Zevenaarseweg en de Simon Stevinweg zijn de hoofdontsluitingswegen van het plangebied. In het bestemmingsplan krijgen deze wegen een Verkeer - wegverkeer bestemming. De secundaire wegen krijgen de bestemming Verkeer - wegverkeer- verblijfsgebied.

Stadspoort

Het verkeersgebied ten hoogte van de Pleijweg / Westervoortsedijk is in het ontwerp-regionaal plan van het KAN aangewezen als Stadspoort. Dit zijn duidelijk herkenbare kenmerkende plekken waar men de stad via belangrijke invalswegen binnenkomt. Deze poorten tot de stad zijn belangrijk voor de beeldvorming, en daarmee het imago van de stad. Ontwikkeling van deze poorten moet bijdragen aan de aantrekkelijkheid, identiteit en oriëntatie van steden. Het zijn gebieden die door nieuwe combinatiemilieus van werken en voorzieningen de stad een gezicht kunnen geven.

Ontsluiting prostitutielocatie

De prostitutielocatie aan de Snelliusweg op het naastgelegen bedrijventerrein Westervoortsedijk zal ontsloten worden via de Dr. C. Lelyweg. Ten zuiden van Dr. C. Lelyweg 21 ligt een strook grond in eigendom van de gemeente Arnhem waar de aansluiting van het terrein op de Dr. C. Lelyweg plaats gaat vinden. Het parkeren ten behoeve van de prostitutie zal geheel op eigen terrein geschieden.

Parkeren

Bedrijventerrein Het Broek is mede door de gevestigde bedrijvigheid, een locatie met een relatief hoge auto-afhankelijkheid. Om het ruimtegebruik voor parkeren te optimaliseren moet het parkeren vrijwel geheel op eigen terrein plaats vinden. Daarnaast wordt parkeren op maaiveld bij nieuw-, ver- of herbouw beperkt toegestaan: Bij nieuw-, ver-, of herbouw moet minimaal 1 parkeerplaats per 125 m² bvo op eigen terrein worden gerealiseerd. Voor parkeren op maaiveld geldt een maximale norm van 1 parkeerplaats per 125m² bvo. Het is toegestaan meer parkeerplaatsen te realiseren dan de minimale norm, maar dit moet dan gerealiseerd worden in de vorm van een (ondergronds) gebouwde voorziening.

5.5 Groen- en waterstructuren

Vanaf de Pleijweg tot aan de Driepoortenweg houdt de Westervoortsedijk zijn natuurlijk landschappelijke karakter. Vanaf de Driepoortenweg wordt de weg stedelijker. De Westervoortsedijk is daarom deels met de bestemming "Groen" op de plankaart aangegeven.

De begeleidende groen en waterelementen van de Driepoortenweg en de Simon Stevinweg krijgen de bestemming "Groen". Dit geldt ook voor de groen- en waterelementen aan de P. Callandweg en Blankenweg.

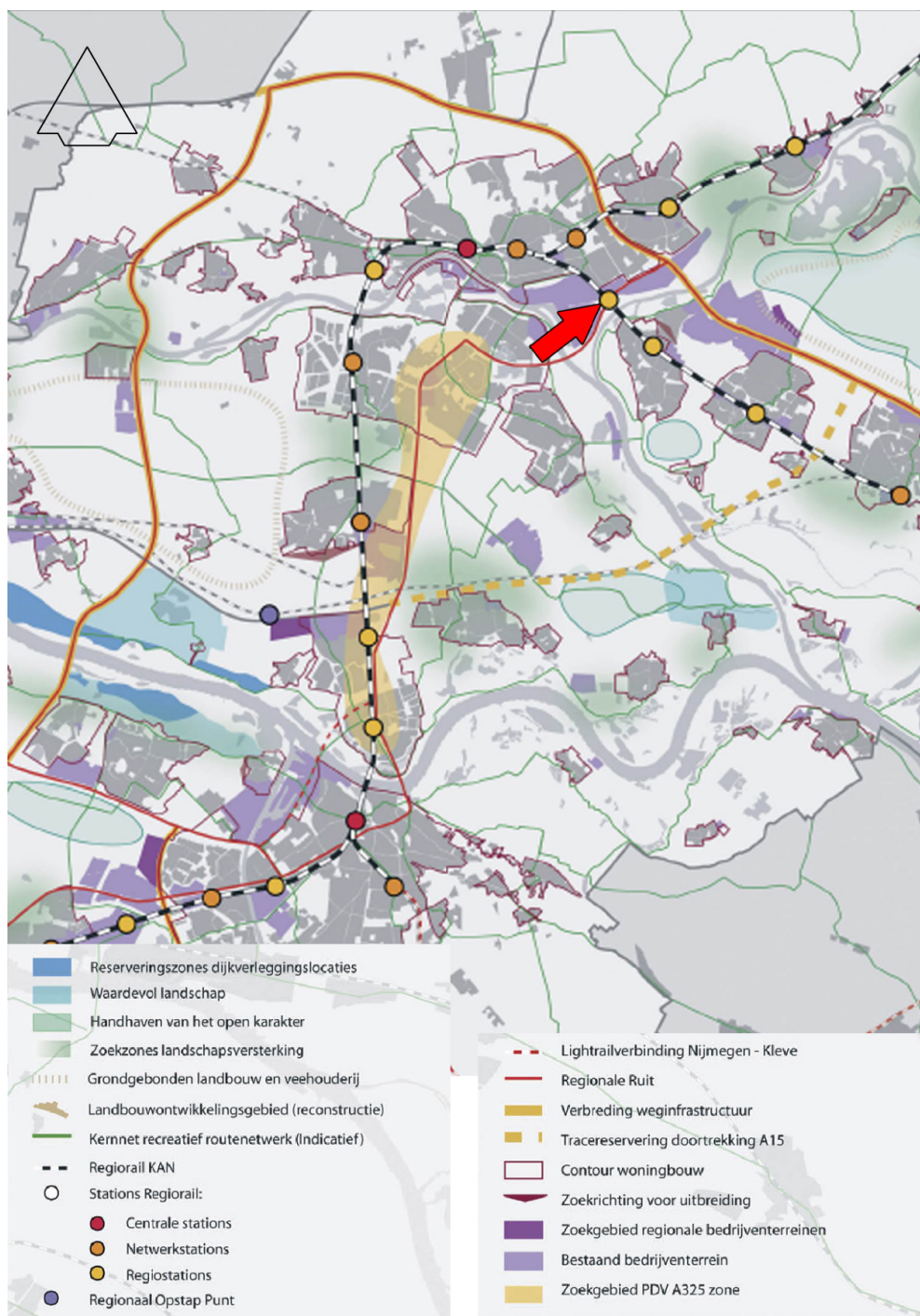
De waterplas en de groenstructuur ter hoogte van de hoek Westervoortsedijk/Pleijweg dragen in belangrijke mate bij aan de groene entree aan de oostzijde van de stad en hebben een ecologische functie voor het foerageren van vogels en amfibieën. De begeleidende groenstructuur van de spoordijk en de Oude Zevenaarseweg heeft wat betreft functie, beeld en inrichting het karakter van een groen-blauwe lijn (Structuurplan 2010). Deze structuren krijgen daarom ook de bestemming 'Groen'.

5.6 RegioRail

Het Structuurplan Arnhem 2010 (2000) en het Ontwerp Regionaalplan van de stadsregio Arnhem - Nijmegen (2005) voorzien in de mogelijke ontwikkeling van een RegioRailhalte inclusief een transferium langs de spoorlijn Arnhem - Zevenaar ter hoogte van de Pleijweg. De omgeving van deze halte heeft door de strategische ligging in de infranetwerken (A12, Pleijroute, spoor) en de nabijheid van het centrum van Arnhem de mogelijkheid voor het realiseren van gemengde stedelijke milieus in wonen, werken en voorzieningen in hoge dichtheden. In 2006 is de locatie door het KAN aangewezen als onderzoekslocatie. Onderzocht zal worden hoe de RegioRailhalte en zijn omgeving fysiek en functioneel gestalte moeten krijgen.

Een eventuele realisatie van een RegioRailhalte binnen een termijn van 10 jaar betekent dat in het bestemmingsplan hierop geanticipeerd moet worden. Daarom zijn in dit bestemmingsplan onderstaande maatregelen getroffen. Gezien het tekort aan gemengde bedrijventerreinen in de regio zal het plangebied vooralsnog primair een werkgebied blijven.

- Het wordt mogelijk gemaakt om langs de spoorlijn Arnhem-Zevenaar tussen de Pleijweg en de Blankenweg een treinhalte te bouwen. De aanwezigheid en het gebruik van deze halte mogen geen belemmering voor het ecologisch raamwerk ten noorden van de spoorlijn vormen.
- Het talud tussen de Conradweg en de Oude Zevenaarseweg vormt een fysieke barrière tussen de bedrijven en de spoorlijn. Hierdoor is de bereikbaarheid van de halte vanaf het bedrijventerrein niet optimaal. Met een wijzigingsbevoegdheid wordt het mogelijk een deel van het gebied tussen de Conradweg en de Oude Zevenaarseweg dat de bestemming 'Groen' heeft te wijzigen in een 'Verkeer - wegverkeer' bestemming. Zodoende kan een verbinding tussen het bedrijventerrein en de RegioRailhalte mogelijk gemaakt worden.
- De mogelijkheid voor het aanleggen van wegen, fiets- en wandelpaden, trottoirs en parkeervoorzieningen binnen de bestemming Bedrijventerrein biedt ruimte voor een aanpassing van wegen ten behoeve van een duidelijkere routing.
- De RegioRailhalte en zijn directe omgeving zijn in het structuurplan aangewezen als intensiveringsknooppunt dat deel uit maakt van de stedelijke ruggengraat van de stad. De gronden in het oostelijk deel van het plangebied in de directe nabijheid van de toekomstige halte krijgen een maximale bebouwingshoogte van 20 meter. Hogere bebouwing tot maximaal 30 meter is mogelijk door middel van vrijstelling van de voorschriften. Een hogere bebouwing op deze locatie past binnen het intensiveringsprogramma en kan zorgen voor een duidelijke profilering van het knooppunt. Het sluit ook aan bij het hoogbouwbeleid zoals geformuleerd in de tussenrapportage van het Structuurplan uit juni 2006.



figuur 6: afbeelding RegioRail (Regionaalplan Arnhem-Nijmegen)

Hoofdstuk 6 Juridische aspecten

6.1 Toelichting op de voorschriften

6.1.1. Inleiding

Het juridisch bindend gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit voorschriften en bijbehorende plankaart waarop de bestemmingen zijn aangegeven. De kaart en de voorschriften dienen in samenhang te worden bekeken.

De voorschriften zijn onderverdeeld in drie hoofdstukken:

1. Inleidende bepalingen;
2. Bestemmingsbepalingen;
3. Algemene bepalingen.

In het navolgende worden de voorschriften per hoofdstuk toegelicht.

6.1.2. Inleidende bepalingen

Hoofdstuk 1 bevat de inleidende bepalingen. Deze voorschriften gelden voor het gehele plangebied.

Artikel 1.1 Begripsbepalingen

In dit artikel zijn definities van de in de voorschriften gebruikte begrippen opgenomen, waarmee een eenduidige interpretatie van deze begrippen is vastgelegd.

Artikel 1.2 Wijze van meten en overige toepassingen

Dit artikel geeft onder meer bepalingen waar mag worden gebouwd en hoe voorkomende eisen betreffende de maatvoering begrepen moeten worden.

Op de plankaart zijn bouwhoogten en soms bebouwingspercentages aangegeven. Als er geen percentages zijn aangegeven, mag het hele bouwvlak worden bebouwd. De aangegeven bouwhoogte wordt gemeten vanaf peil tot het hoogste punt (exclusief elementen zoals een schoorsteen, liftopbouw en dergelijke). Uitgangspunt is dat alleen gebouwd mag worden binnen de bouwgrenzen.

6.1.3. Bestemmingsbepalingen

Hoofdstuk 2 van de voorschriften bevat de juridische vertaling van de verschillende bestemmingen die voorkomen in het plangebied. Voor ieder gebied op de plankaart is de bestemming aangegeven.

Deze bepalingen zijn in de voorschriften onderverdeeld in o.a.:

- Doeleinden: omschrijving van de activiteiten die zijn toegestaan (wonen, bedrijvigheid etc.);
- Bouw- en inrichtingsvoorschriften: eisen waaraan de bebouwing moet voldoen (bebouwingshoogte, bebouwingspercentage etc.);
- Verboden gebruik: welke vormen van gebruik zijn uitgesloten.

Hieronder worden de verschillende bestemmingen toegelicht.

Artikel 2.1 Bedrijventerrein

Het grootste deel van de gronden binnen het plangebied heeft de bestemming Bedrijventerrein. Binnen deze bestemming zijn twee zones te onderscheiden: de bouwzone, en de onbebouwbare zone. De bouwzone is bedoeld voor de (bedrijfs)gebouwen met daar waar mogelijk en/of gewenst extra mogelijkheden tot uitbreiding. Op de plankaart zijn de toegestane maximale bebouwingspercentages en bouwhoogten aangegeven. In de

onbebouwbare zone zijn de voorerven opgenomen.

Binnen deze bestemming is het tevens mogelijk wegen, fiets- en wandelpaden, trottoirs en parkeervoorzieningen te realiseren.

De bestemming Bedrijventerrein is bedoeld voor bedrijven die behoren tot categorie I, II en III van de in Bijlage 1 bij de voorschriften opgenomen bedrijvenlijst waarbij de gronden met de aanduiding IV tevens bestemd zijn voor bedrijven die behoren tot categorie IV. De categorieën zijn afkomstig uit de categorale bedrijfsindeling uit de herziene uitgave van de publicatie Bedrijven en milieuzonering (Vereniging van Nederlandse Gemeenten 2007). Het betreft een selectie uit de volledige opsomming van bedrijven, die is gebaseerd op de SBI (Standaardbedrijfsindeling) van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

Om tot een bepaalde categorie te komen is elk bedrijfstype beoordeeld aan de hand van een aantal milieucriteria, die betrekking hebben op onder meer de aspecten geur, stof, geluid, gevaar en verkeer. Daarbij is per bedrijfstype voor elk milieucriterium een afstand bepaald; deze afstand is zodanig groot dat wanneer op die afstand van een gemiddeld modern bedrijf van dat type (in een rustige woonwijk) wordt gewoond, geen aanmerkelijke hinder meer wordt ondervonden van het betrokken soort milieubelasting. Op grond van deze afstanden is een indeling opgesteld van bedrijfstypen in milieucategorieën. In de bedrijvenlijst bij dit bestemmingsplan zijn bedrijfstypen uit de categorieën I, II, III en IV opgenomen.

De in de bedrijvenlijst genoemde afstanden moeten als indicaties worden gehanteerd. Dit betekent dat de bedrijvenlijst wel het middel is om te toetsen of een bedrijf van een bepaald bedrijfstype op grond van het bestemmingsplan toelaatbaar is, maar dat de werkelijk optredende hinder van een bepaald bedrijf sterk kan worden beïnvloed door de ruimtelijke opzet en de feitelijke bedrijfsvoering; dit dient wordt gezien in het kader van de verlening van de benodigde vergunningen.

In artikel 2.1.3. Vrijstelling is voor bedrijven in de categorie III en IV een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen voor bedrijven die niet in de bedrijvenlijst zijn opgenomen of bedrijven die in een hogere categorie zijn geplaatst, mits deze vergelijkbaar zijn met de toegestane bedrijven qua aard en hinder.

De vrijstellingsbevoegdheid betreft ook de mogelijkheid vrijstelling te verlenen van de op de plankaart aangegeven bouwhoogte van 15 tot maximaal 30 meter en van de in de artikel 2.1.1. a sub 3 gestelde parkeernormen.

In het gehele plangebied mag binnen de bestemming bedrijventerrein 30 % van het vloeroppervlak gebruikt worden als kantoorruimte ten behoeve van het bedrijf en 10 % voor productiegebonden detailhandel.

Binnen de bestemming Bedrijventerrein zijn ook nog andere functies mogelijk, deze worden met de volgende aanduidingen weergegeven:

detailhandel (dh)

Winkelcentrum Lely aan de Dr. C. Lelyweg 7-9-11 heeft deze aanduiding. Hiermee worden de verschillende (keten)winkels en supermarkten positief bestemd. Aan de detailhandelsfunctie ondergeschikte horeca is ook toegestaan (bijvoorbeeld een kantine of een koffiehoekje in een winkel).

perifere detailhandelsvestiging (pdv)

In het bedrijfspand aan de Dr. C. Lelyweg 8 waarin een vestiging van Piet Kerkhof gevestigd is, is detailhandel in volumineuze artikelen toegestaan. Hieronder wordt detailhandel verstaan die vanwege de omvang en aard van de gevoerde artikelen niet binnen de aangewezen winkelconcentratiegebieden gevestigd kunnen worden. Denk hierbij bijvoorbeeld aan detailhandel in brand- en explosiegevaarlijke stoffen, tuincentra en bouwmarkten.

bedrijfswoningen (bw)

Woningen die bewoond worden door personen met een economische binding met het bedrijf ter plaatse hebben de aanduiding tevens bestemd voor bedrijfswoningen gekregen. Dit geldt voor de woningen aan de Conradweg 18, Conradweg 20 a, P. Calandweg 22, en Simon

Stevinweg 31. Nadat daartoe een nadere inventarisatie is verricht zijn vervolgens ook de volgende panden als tevens bestemd voor bedrijfswoningen op de plankkaart aangeduid: P. Calandweg 8; P. Calandweg 10; Bruningweg 13a; Beijerinkweg 17; Beijerinkweg 40; Simon Stevinweg 11; Blankenweg 38; Stieltjesweg 1.

brandstoffenverkoop punt zonder LPG (bv)

Het tankstation aan de Dr. C. Lelyweg 13 heeft deze aanduiding

overige aanduiding 1 (oa1)

Deze aanduiding is voor de gronden van fouragehandel Terberg / Jumper en is bedoeld om de verkoop van kleine huisdieren en artikelen bestemd voor de inrichting en het onderhoud van tuinen en de verzorging van dieren planologisch mogelijk te maken.

Naast de toegestane functies die met een aanduiding weergegeven worden biedt de bestemming bedrijventerrein ook mogelijkheden voor *horeca A bedrijven*. Hieronder worden horecabedrijven verstaan die gericht zijn op het verstrekken van al dan niet voor consumptie ter plaatse bereide etenswaren, met als nevenactiviteit het verstrekken van zwak- en niet alcoholische dranken. Daarbij valt te denken aan cafetaria's, lunchrooms, broodjeszaken en daarmee vergelijkbare horecazaken.

Artikel 2.2 Groen

De groenstroken die structuurbepalend zijn op wijkniveau, zijn bestemd als "Groen". Binnen deze bestemming is het toegestaan om groen in de breedste zin (grasvelden, struiken, speelvelden) aan te leggen en in stand te houden. Daarnaast zijn de belangrijkste waterlopen en waterpartijen opgenomen in deze bestemming. Het aanleggen van voetpaden, fietspaden en voorzieningen voor bestemmingsverkeer zijn eveneens toegestaan. Wegen voor doorgaand autoverkeer zijn niet toegestaan.

Artikel 2.3 Verkeer - railverkeer

De bestemming "Verkeer – railverkeer" is gegeven aan spoorwegen voor personen en goederenvervoer en rangeerterreinen met bijbehorende paden en groenaanleg. Het bouwen van werkruimtes, spoorviaducten, elektriciteit- en verbindingshuisjes en masten voor bovenleidingen e.d. is mogelijk binnen deze bestemming. Daarnaast is het mogelijk aan weerszijden van de spoorlijn perrons te bouwen met de daarbij horende voorzieningen.

Artikel 2.4 Verkeer - wegverkeer

De bestemming "Verkeer – wegverkeer" is bedoeld voor verkeerszones die een doorgaand karakter hebben. Vaak zijn dit wegen waar maximaal 50 km/uur gereden mag worden, of wegen die onderdeel uitmaken van een doorgaande busroute. Onder andere wegen, fietspaden, parkeerplaatsen, bushaltes met wachtruimten, trottoirs en groenaanleg zijn mogelijk in deze bestemming.

Artikel 2.5 Verkeer - verblijfsgebied

De bestemming "Verkeer - verblijfsgebied" is bedoeld voor verkeerszones gericht op bestemmingsverkeer.

Artikel 2.6 Externe veiligheidcontour

In het Revi (Regeling externe veiligheid inrichtingen 2004) - een uitwerking van het Bevi (Besluit externe veiligheid inrichtingen 2004) - is de afstand tot de 10^{-6} PR contour weergegeven. Deze afstand is afhankelijk van de gemiddelde LPG doorzet per jaar. Voor het LPG tankstation op de Dr.C.Lelyweg 31 is dat een afstand van 110 meter tot de 10^{-6} PR contour waarbinnen geen kwetsbare objecten mogen voorkomen.

Artikel 2.7 Stamlijn

Net ten westen van het plangebied ligt een goederenspoorlijn die loopt vanaf het emplacement richting bedrijventerrein Kleefse Waard. Voor een goede exploitatie van dit spoor zijn de gronden tot 20 meter ten weerszijden van de spoorlijn tevens bestemd voor de exploitatie van een goederenspoor met beveiligings- en geleidingsvoorzieningen alsmede voor bijbehorende bermstroken, taluds en beplantingen.

Artikel 2.8 Transportleidingen

Bestemmingsplan "Bedrijventerrein Het Broek" (onherroepelijk)

In het plangebied ligt een aantal leidingen. Het betreft ondergrondse leidingen ten behoeve van aardgas, brandstof, hemelwater en riolering. Deze leidingen zijn in dit artikel primair bestemd; de andere op deze gronden liggende bestemmingen zijn hieraan ondergeschikt. Om deze leidingen en hun omgeving te beschermen tegen eventueel gevaar, is een afstand opgenomen waarbinnen bepaalde werken en werkzaamheden aan een aanlegvergunning zijn gebonden. Daarnaast geldt ter plaatse van de leiding een bouwverbod voor andere dan bouwwerken ten behoeve van de leiding. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling hiervan te verlenen, voor het bouwen ten behoeve van de secundaire bestemmingen, mits het leidingenbelang niet in gevaar komt.

6.1.4. Algemene bepalingen

Hoofdstuk 3 bevat de algemene bepalingen. Deze voorschriften gelden voor het gehele plangebied.

Artikel 3.1 Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening

In artikel 3.1 wordt gesteld dat de aanvullende werking van de bouwverordening voor zover betrekking hebbend op de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening buiten werking is.

Voor een aantal stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening is echter een uitzondering opgenomen: deze blijven wel gelden. Deze bepalingen hebben voornamelijk betrekking op de toegankelijkheid van bouwwerken, de ruimte tussen bouwwerken en de parkeernorm.

Artikel 3.2 Algemene gebruiksbepaling

Deze bepaling bevat een algemeen verbod om de gronden te gebruiken in strijd met de bestemming, tenzij vasthouden aan dit verbod onredelijk is, of het gebruik reeds anderszins gereguleerd is.

Prostitutie wordt in dit artikel expliciet als strijdig met de bestemmingen bestempeld. Wel is een vrijstellingsregeling opgenomen om prostitutie onder strikte voorwaarden in bepaalde gevallen toch toe te laten.

Artikel 3.3 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening het plan op een aantal aspecten te wijzigen. Deze bevoegdheid maakt een soepele aanpassing van het bestemmingsplan aan zich wijzigende omstandigheden mogelijk zonder dat de waarborgen van belanghebbenden in gevaar komen. Gebruikmaking van de wijzigingsbevoegdheid kan dan ook niet leiden tot een ingrijpende verandering in de structuur van een plan. De wijzigingsbevoegdheid is in dit bestemmingsplan op de volgend onderdelen van toepassing:

Door een wijzigingsbevoegdheid kan het bestemmingsplan zodanig gewijzigd worden dat de verschillende vormen van detailhandel en de bedrijfswoningen niet meer zijn toegestaan.

Ook is er een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de de "groen en water" bestemming tussen de P. Calandweg en de Oude Zevenaarseweg ten behoeve van een verbinding naar de toekomstige RegioRailhalte te veranderen in de bestemming "verkeersdoeleinden wegverkeer".

Artikel 3.4 Vrijstellingsbepaling

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen voor geringe overschrijding van bepaalde bouwvoorschriften, alsmede voor kunstobjecten, bouwwerken van openbaar nut, telecommunicatievoorzieningen en sirenemasten. Dit vergroot de flexibiliteit van het plan.

6.1.5. Overgangs en slotbepalingen

Artikel 4.1 Overgangsbepalingen voor bouwen en ander gebruik

Op grond van artikel 4.1 worden bouwactiviteiten aan bestaande, met het plan strijdige, bouwwerken, alsmede bestaand, van het plan afwijkend, gebruik onder voorwaarden toegestaan.

Artikel 4.2 Algemene strafbepaling

Overtreding van het verboden gebruik, zoals bedoeld in artikel 3.2 is in artikel 4.2 strafbaar gesteld.

Artikel 4.3 Slotbepaling

De aan te halen naam van (de voorschriften bij) het bestemmingsplan.

6.2 Retrospectieve toets

Het is noodzakelijk dat het bestemmingsplan een compleet inzicht biedt in de bouw- en gebruiksmogelijkheden binnen het betreffende plangebied. Het bestemmingsplan is het juridische toetsingskader dat bindend is voor de burger en overheid en geeft aan wat de gewenste planologische situatie voor het plangebied is. Deze situatie kan gaandeweg de planperiode wijzigen, bijvoorbeeld door veranderd stedenbouwkundig inzicht, functiewijziging veranderingen in gebruik. Ook ruimtelijke ontwikkelingen en vernieuwing van o.a. ruimtelijk, economisch, verkeerskundig en milieubeleid dragen bij aan de veroudering van geldende bestemmingsplannen.

Om recht te doen aan een goede ruimtelijke ordening binnen het plangebied wordt daarom aangegeven in welke situaties de bestemming wordt gekozen gelijk aan de oude bestemming (na strijdige situatie te hebben gewraakt) en in welke situaties een nieuwe bestemming wordt gegeven (positief bestemmen), waarmee de strijdige situatie wordt gelegaliseerd. Daarnaast wordt, indien van toepassing, aangegeven wanneer een strijdige situatie onder het overgangsrecht wordt gebracht.

Op nagenoeg het gehele plangebied zijn de bestemmingsplannen "Industrieterrein" uit 1963 en "Industrieterrein I" uit 1970 vigerend. De in beide bestemmingsplannen voorkomende bestemming "handel en nijverheid" verdwijnt. Er voor in de plaats komt de bestemming Bedrijventerrein.

De gevallen waarin de huidige situatie niet overeenkomt met het vigerende bestemmingsplan worden in dit bestemmingsplan middels een aanduiding positief bestemd, omdat er ofwel in het verleden vrijstelling van het bestemmingsplan is verleend dan wel de strijdige situatie stedenbouwkundig, economisch, verkeerskundig en milieutechnisch aanvaardbaar is. Het gaat om onderstaande functies die met een aanduiding binnen de bestemming Bedrijventerrein planologisch mogelijk worden gemaakt:

detailhandel

De gronden van het gebouw waarin winkelcentrum Lely gevestigd is aan de Dr. C. Lelyweg 7-9-11 krijgen de aanduiding "detailhandel" (dh).

perifere detailhandelsvestiging

De gronden van het gebouw Dr. C. Lelyweg 8a en 8b krijgt de aanduiding "perifere detailhandel" (pdv)

overige aanduidingen 1

De percelen van Terberg / Jumper aan de P. Calandweg 14 en de Crucquisweg 4a krijgen de aanduiding "overige aanduidingen 1" (oa1).

bedrijfswoningen

De gronden van de bedrijfswoningen waarop aan de Conradweg 18, Conradweg 20 a, P. Calandweg 22, en Simon Stevinweg 31 krijgen de aanduiding "bedrijfswoning" (bw).

Nadat daartoe een nadere inventarisatie is verricht zijn vervolgens ook de volgende panden als bedrijfswoningen op de plankaart aangeduid: P. Calandweg 8; P. Calandweg 10; Bruningweg 13a; Beijerinkweg 17; Beijerinkweg 40; Simon Stevinweg 11; Blankenweg 38; Stieltjesweg 1.

brandstoffenverkoop punt

Het tankstation aan de Dr. C. Lelyweg 13 krijgt de aanduiding "brandstoffenverkoop punt zonder LPG" (bv).

Er worden geen strijdige situaties onder het overgangsrecht gebracht.

6.3 Handhaving

Bestemmingsplannen zijn bindend voor overheid en burger. Enerzijds kan de gemeentelijke overheid naleving van bestemmingsplannen afdwingen (optreden tegen strijdig gebruik en/of bebouwing). Anderzijds vormt het bestemmingsplan ook het juridisch kader voor burger waar deze uit af kan leiden wat zijn eigen bouw- en gebruiksmogelijkheden zijn, maar ook wat de mogelijkheden en onmogelijkheden zijn van buurman en directe omgeving. Het bestemmingsplan geeft immers de gewenste planologische situatie voor het betreffende gebied binnen de planperiode aan.

- In 1991 is door het College van Burgemeester en Wethouders de nota "beleidsuitgangspunten handhaving bestemmingsplannen" vastgesteld. In deze nota zijn de volgende uitgangspunten opgenomen:
- stringent beleid: als uitgangspunt geldt dat in principe elke overtreding wordt aangepakt;
- géén stilzwijgend gedogen;
- gewenste maar illegale ontwikkelingen zo mogelijk vooraf maar in ieder geval zo snel mogelijk legaliseren;
- gedogen van illegale gevallen alleen in uitzonderlijke gevallen, bij voorkeur alleen tijdelijk en met redenen omkleed.

Thans is een actualisatie van de voorgenoemde nota handhaving in voorbereiding. Er is echter geen aanleiding om de bovenstaande uitgangspunten te wijzigen. Het echter niet reëel is om te pretenderen alle strijdigheden op het vlak van bouwregelgeving binnen redelijke termijn op te sporen en daar ook actie op te ondernemen. Daarom zal in deze actualisatie een prioriteitsstelling worden opgenomen waarin wordt aangegeven aan welke handhavingsonderwerpen op het gebied van bouwregelgeving en de gebouwde omgeving de komende periode met name aandacht zal worden besteed.

De grondslag voor een goed werkend handhavingsbeleid wordt gevormd door een inventarisatie van het feitelijke gebruik en de bestaande bebouwing zo kort mogelijk voor respectievelijk het in werking treden c.q. het in ontwerp ter visie leggen van een bestemmingsplan. Als gevolg op deze inventarisatie zullen de verleende bouwvergunningen en gevolgde vrijstellingsprocedures geregistreerd worden.

Handhavend optreden tegen overtredingen van bestemmingsplannen kan niet alleen plaatsvinden via publiekrechtelijke, maar ook via de strafrechtelijke weg. In de voorschriften is daartoe de zogenaamde strafbepaling opgenomen, waarin overtredingen van de voorschriften worden aangemerkt als een strafbaar feit als bedoeld in artikel 1a, aanhef en lid 2 van de Wet op de Economische Delicten. De bijbehorende strafmaat is hechtenis van ten hoogste zes maanden of een geldboete van de vierde categorie (maximaal € 11.250). Bij ernstige overtredingen zal handhaving ook via de strafrechtelijke weg plaatsvinden. De opsporingsambtenaren van de gemeente of politie zullen in die gevallen proces-verbaal van de overtreding op maken. Het (reguliere) bestuursrechtelijke traject zal gelijktijdig worden ingezet

Hoofdstuk 7 Exploitatie

Het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Het Broek" is beheersmatig van aard. De uitvoering van het bestemmingsplan brengt derhalve geen kosten met zich mee. Een onderbouwing van de economische uitvoerbaarheid kan dus achterwege gelaten worden.

Hoofdstuk 8 Overleg en informatie

8.1 Algemene procedure

De eerste stap in de procedure die gevolgd moet worden om het bestemmingsplan vastgesteld en goedgekeurd te krijgen is het voeren van het zogeheten artikel 10 BRO overleg. Dit vindt plaats in het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan.

Over het algemeen, wanneer bestemmingsplannen overwegend conserverend van aard zijn, wordt dit overleg achterwege gelaten en vindt alleen overleg plaats met de enige instantie die de gemeente verplicht moet raadplegen, te weten het Waterschap, in dit geval "Rijn en IJssel".

Na verwerking van deze reactie vindt publicatie plaats in de Nederlandse Staatscourant en in de Arnhemse Koerier. Het ontwerp-bestemmingsplan ligt dan gedurende 6 weken bij de dienst Stadsontwikkeling ter inzage op grond van artikel 23 WRO. Gedurende de termijn van terinzagelegging kan iedereen een zienswijze indienen. Deze moet worden gericht aan de gemeenteraad.

Als er zienswijzen worden ingediend kunnen de indieners worden uitgenodigd voor een gesprek. Dit gebeurt alleen wanneer een zienswijze voor de gemeente onvoldoende duidelijk is. Daarna zal het college van B&W een voorstel doen aan de raad om het bestemmingsplan vast te stellen. In dit voorstel kan worden gelezen over is omgegaan met de ingediende zienswijzen. Zonodig wordt het bestemmingsplan aangepast. Ook de aanpassingen zijn terug te lezen in het raadsvoorstel en in het dictum van het raadsbesluit.

Na vaststelling door de raad volgt opnieuw terinzagelegging van het vastgestelde bestemmingsplan gedurende 6 weken. Degenen die een zienswijze hebben ingediend worden hierover geïnformeerd. Aanpassingen zijn niet meer mogelijk. Wel kunnen bedenkingen tegen de vaststelling worden ingediend bij Gedeputeerde Staten van Gelderland. Dit college beslist over de goedkeuring van het bestemmingsplan.

Wanneer Gedeputeerde Staten het bestemmingsplan goedkeuren dan volgt voor de laatste keer terinzagelegging van het goedgekeurde bestemmingsplan gedurende 6 weken. Er kan door belanghebbenden beroep tegen het goedkeuringsbesluit worden ingesteld. Dit beroep moet worden gericht aan de Raad van State, afdeling Bestuursrechtspraak. Dit college beslist in hoogste instantie. Ook kan bij de voorzitter van deze afdeling een verzoek om voorlopige voorziening (schorsing) worden ingediend.

8.2 De tot nu toe gevolgde procedure

Het bestemmingsplan is in het kader van het z.g. artikel 10 BRO overleg als concept toegezonden aan de provincie Gelderland en aan het Waterschap Rijn en IJssel. De provincie en het waterschap hadden enkele opmerkingen. De reactie van het Waterschap heeft geleid tot enkele wijzigingen in het beleidskader. De reactie van het Waterschap heeft geleid tot enkele wijzigingen in het beleidskader. Op verzoek van de provincie is overwogen om zwaardere bedrijven (categorie V) toe te staan. Hier is uiteindelijk van afgezien omdat in verband met de milieuzonering bleek, dat slechts een zeer klein gedeelte van het gebied hiervoor geschikt is. Besloten is categorie IV als maximum te stellen. Daarmee wordt aangesloten bij de bestemming van het bestemmingsplan "Kleefse Waard Koningspley Noord".

Omdat het bestemmingsplan conserverend van aard is is hierover geen overleg gepleegd met andere instanties, belangengroepering e.d.

Na het artikel 10 BRO overleg is het plan op grond van artikel 23 WRO als ontwerp gedurende zes weken, ingaande 25 oktober 2007, voor iedereen ter inzage gelegd. Daarnaast is op verzoek van de VROM-inspectie regio oost het ontwerp-bestemmingsplan aan hen toegezonden, dit in verband met hun toezichthoudende taak op de uitvoering van de WRO. De

terinzagelegging leidde tot de indiening van acht zienswijzen. Naar aanleiding van de behandeling van de zienswijzen en na behandeling in de raadscommissie wordt voorgesteld om het bestemmingsplan op de volgende punten te wijzigen ten opzichte van het ter inzage gelegen ontwerp-bestemmingsplan:

- op de plankaart vindt ter plaatse van het perceel Leemansweg 25 tot en 29 een aanpassing plaats van de bouwgrenzen;
- op de plankaart wordt het bebouwingspercentage van 75% geschrapt waardoor het bebouwingspercentage van 100% gehandhaafd blijft;
- waar op de plankaart een hoogte van 60 meter is aangegeven is deze gesteld op 20 meter (daarbij is de hoogte in het zuidoostelijk deel, waar voor een groot deel deze in het vorige bestemmingsplan op 16 meter was gesteld, ook op 20 meter gesteld);
- in de voorschriften zijn na artikel 2.1.3 c. twee nieuwe vrijstellingsbepalingen toegevoegd en zijn deze in verband met bovengenoemde aanpassingen redactioneel aangepast.

Tenslotte wordt voorgesteld op ambtelijke gronden de plankaart aan te passen door enkele bedrijfswoningen alsnog met een aanduiding op de plankaart "bedrijfswoning toegestaan" aan te geven. Daartoe heeft vooraf een inventarisatie plaatsgevonden.

Bijlage bij toelichting

Bijlage 1: Overzicht van in het plan aanwezige bedrijven per 01-04-2005

Bedrijfsnaam	Postadres	Nr	Toev.	Opmerking
Euro Diagnostica B.V.	Beijerinckweg	18		
Hegeman Bouw Partners Kleinbouw B.V.	Beijerinckweg	22		
Hegeman Bouwpartners Projectbouw B.V.	Beijerinckweg	22		
Tulp-Bijl Hout en Bouwstoffen Import	Beijerinckweg	24		
Tulp-bijl Projektbouw B.V.	Beijerinckweg	30		
Werkvoorziening Midden Gelderland				
Presikhaaf	Beijerinckweg	38		
Nationaal Verhuur Bedrijf	Beijerinckweg	38		
Verkeersschool Theo Peters	Beijerinckweg	38		
Detec - van Den Dool Beveiligingstechniek B.V.	Blankenweg	19		
Tpa Traffic & Parking Automation B.V.	Blankenweg	22		
Gelderse Bevestigings Centr. B.V.	Blankenweg	26	A	
Pontmeyer	Blankenweg	27		
Hilvers Bakkerijen	Blankenweg	36	A	
Intertop Products B.V.	Blankenweg	39		
Besselink Elektro Import	Blankenweg	41		
Besselink Electro Line B.V.	Blankenweg	41		
Arnhem-diamant B.V.	Blankenweg	45		
Snelcore	Bruningweg	1		
Netlog B.V.	Bruningweg	2		
Van Den Hoogen Security	Bruningweg	4		
Motopaulo	Bruningweg	7		
ECC European Car Cleaning v.o.f	Bruningweg	7		
KILAU projects/management	Bruningweg	7	A	
Besli Import en Export B.V.	Bruningweg	9		
Brondool	Bruningweg	11		
TGM Engineering Arnhem B.V.	Bruningweg	11		
Dani Auto_s	Bruningweg	13		
Rijkaart Elektrotechniek B.V.	Bruningweg	15		
Refoli Druk B.V.	Bruningweg	19	A	
Objects At Work B.V.	Bruningweg	19	A	
Edel Kantoor Systemen	Bruningweg	21		
Atelier Tjaker	Bruningweg	21		
Luc Brinkman Design	Bruningweg	21		
Academia 'estrella'	Bruningweg	21		
Arbo Unie regio Arnhem e.o.	Bruningweg	23		
Marktwinkel Het Duifje	Conradweg	2		
Ne-pol Krasnal (productions)	Conradweg	2		
Aannemersbedrijf Kranen B.V.	Conradweg	6		
J. van de Blaak & Zn. B.V.	Conradweg	6	B	
Projekto Bouw B.V.	Conradweg	14		
V.O.F. Montgomerij en V.O.F. de Markt	Conradweg	14		
Bedrijfsruimte.Nu	Conradweg	14		
Projekto Vastgoed B.V.	Conradweg	14		
Stg. de Ned. Kamer v. Kooph. v. Turkije	Conradweg	14		
Giga Tel Arnhem (g.t.a.) B.V. I.O.	Conradweg	14	B	
Lufevo Catering	Conradweg	14	C	
Alpro International	Conradweg	14	E	
Tripp	Conradweg	14	H	
Van Ommen Meubel- en Interieurbouw	Conradweg	14	M	

Sala Bronsgieterij	Conradweg	14	S	
Mans & Mans	Conradweg	16		
Gert Moerke Holding B.V.	Conradweg	18		
Bouwbedrijf Theo Konijnenberg	Conradweg	22		
T-Mobile Netherlands	Conradweg	26		
Transportbanden Service Nederland B.V.	Cruquiusweg	2		
Sony Music Mm Productions B.V.	Cruquiusweg	2		
Hyka B.V.	Cruquiusweg	2	C	
Petit Restaurant de Veiling	Cruquiusweg	2	D	
Feestcentrale Arnhem	Cruquiusweg	3		
Dales Sanitair	Cruquiusweg	6	-8	
Raab Karcher v. Ditshuizen Bouwstoffen B.V.	Cruquiusweg	6		
Arnhout Houtbewerking	Cruquiusweg	10	A	
Mutsaerts Holland B.V.	Cruquiusweg	12		
Werkvoorziening Midden Gelderland	Cruquiusweg	12		
Jaap Smits Technoservice V.O.F.	Dr C Lelyweg	1		
Henk Scholten B.V.	Dr C Lelyweg	2	A	
Garage Ava	Dr C Lelyweg	3	-5A	
Kwik Fit Auto Center	Dr C Lelyweg	3		
Arma Verhuur Arnhem B.V.	Dr C Lelyweg	4		
Verpa-senco	Dr C Lelyweg	6		
Sikkens Center Arnhem	Dr C Lelyweg	8		
Piet Kerkhof	Dr C Lelyweg	8	B	
Lidl	Dr C Lelyweg	9	-11	
Benzinestation de Fakkel	Dr C Lelyweg	9	-13	
Charles V+gele (Netherlands) B.V.	Dr C Lelyweg	9	-13	
De Marskramer	Dr C Lelyweg	9	-13	
't Kruidvat	Dr C Lelyweg	9	-13	
Vishandel Lely	Dr C Lelyweg	9	-13	
Bloemenhandel Hoogeveen	Dr C Lelyweg	9	-13	
Jumbo Supermarkt	Dr C Lelyweg	9	-13	
Zeeman Textielsupers	Dr C Lelyweg	9	-13	
Pascal-lely	Dr C Lelyweg	9	-13	
Scapino	Dr C Lelyweg	9		
Halfords	Dr C Lelyweg	9		
Henk Scholten Schadeherstel B.V.	Dr C Lelyweg	15	A	
Markan B.V.	Dr C Lelyweg	17		
Ame Service B.V.	Dr C Lelyweg	17		
Helena Dijkstra	Dr C Lelyweg	17		
Installatieburo van Leur & Weijers	Dr C Lelyweg	17		
Road Machinerij Rent B.V.	Dr C Lelyweg	17		
Buro Bruno	Dr C Lelyweg	17		
Kantrans C.V.	Dr C Lelyweg	17	A	
Vebe van Steyn	Dr C Lelyweg	31		
Wisa B.V.	Driepoorteweg	5		
Arnhemse Fijnhouthandel B.V.	Driepoorteweg	12		
J. Smit Vishandel B.V.	Driepoorteweg	14		
Banketbakkerij Jansen de Koning	Driepoorteweg	14		
Sligro	Driepoorteweg	14		
Carflex	Driepoorteweg	15		
De Vakklusser	Driepoorteweg	16		
Vihamy B.V.	Driepoorteweg	16		
Verhoeven B.V.	Driepoorteweg	16		
Wijlhuizen B.V.	Driepoorteweg	17		
Buro Voor Autonoom Stedelijk Onderzoek	Driepoorteweg	18		
Amec spie Oost B.V.	Driepoorteweg	22		
Irmato Engineering Arnhem B.V.	Driepoorteweg	24	B	
Werkvoorziening Midden Gelderland	Driepoorteweg	35		
Shell Nederl Verkoopmy B.V.	Driepoorteweg	50	-52	
Oliecentrale Nederland B.V.	Driepoorteweg	54		

Branche Service Centrum B.V.	Driepoortenweg	54		
Tdsi, Telem. & Distr. Systeem Integrat. B.V.	J. Huddeweg	3		
H. Kroon Aannemersbedrijf B.V.	J. Huddeweg	5		
Staffs Fitness B.V.	J. Huddeweg	6		
Rexel Nederland B.V.	J. Huddeweg	7		
Sigma Coatings B.V.	J. Huddeweg	9		
RO-Wi Printing & Design	J. Huddeweg	15		
Automotive Supply International B.V.	J. Huddeweg	15		
Lucas Berger II B.V.	Leemansweg	2		
Straatmakersbedrijf van Den Heuvel	Leemansweg	10		
Tesgo Food	Leemansweg	16		
Hateg Arnhem B.V.	Leemansweg	20		
Drukkerij en Uitgeverij van der Wiel & Smit B.V.	Leemansweg	22		
Arnhemse Sport Federatie	Leemansweg	25		
Ehrbecker Schiefelbusch B.V.	Leemansweg	26		
Werkvoorziening Midden Gelderland "IJsselvliet"	Leemansweg	29		
Quality Pet Logistics B.V.	Leemansweg	40		
Romann Beheer B.V.	Leemansweg	40		
Jumper West B.V.	Leemansweg	40		
Bovac	Leemansweg	40		
KlompÚ en Rupp Totaal B.V.	Leemansweg	45		
Barned Keramiek Glas Import & Export	Leemansweg	50		
Care Schadeservice B.V.	Leemansweg	61		
Ama-ambag	Leemansweg	62		
Eykelkamp Verf Groothandel	Leemansweg	91		
Film- en Videoprodukties Chris Ploeger B.V.	Leemansweg	95		
Van Dijk Verf B.V.	Leemansweg	95	A	
Schildersbedrijf Verhoeven Arnhem-zevenaar	Leemansweg	97		
Expeditiebdr Bakker B.V.	Leemansweg	98		
Antoon Melis Transport	Leemansweg	98		
Berendsen Textiel Service B.V.	P Calandweg	2		
Kamps Nederland B.V. Lokatie Arnhem	P Calandweg	5		
Esdam Meubelen	P Calandweg	9	A	
Moterhuis De Pit Stop	P Callandweg	9		
Machinefabriek Lalesse Arnhem B.V.	P Calandweg	11		
Koos van Elk Bandenservice Arnhem B.V.	P Calandweg	13		
Bolog b.v. en fouragehandel Terberg	P Calandweg	14		
Zonwering Beekman	P Calandweg	19	B	
Hoevers Int. Transport B.V.	P Calandweg	21	A	
Hoevers Beheer B.V.	P Calandweg	21	A	
Hoevers R & O B.V.	P Calandweg	22		
H.F. Deniz Internationaal Impex	P Calandweg	22		
Cargon B.V.	P Calandweg	22		
Groothandel Vegro B.V.	P Calandweg	23		
Aannemersbedrijf Berendsen E.v. Geemen	P Calandweg	26		
Erren Protectie	P Calandweg	28		
Erren Recondition B.V.	P Calandweg	28		
Burghouwt Bouwbeslag B.V.	P Calandweg	29		
Folie Druk	P Calandweg	34		
O & P Promotions B.V.	P Calandweg	34		
C.W. Promotions	P Calandweg	34		
Haver Zonwering	P Calandweg	34	A	
Hermesen GWG B.V.	P Calandweg	36		
Gas Service Nederland B.V.	P Calandweg	40		
Eriks Service Center Arnhem	P Calandweg	46		
T.T. C. (Theo's Taxi Centrale)	P Calandweg	47		
Taxi Polman / ATC	P Calandweg	47		
Pipeline Nederland B.V.	P Calandweg	48		

Kopex grooth. in sanit. inst. artikelen B.V.	P Calandweg	48		
ASK Montage B.V.	P Calandweg	50	-52	
A.S.K. Particulier B.V.	P Calandweg	50	-52	
Stein Installatiebedrijf / Dakbedekking B.V.	P Calandweg	51		
Dalhammer Radiateurs Service	P Calandweg	51		
Lsa Handelsonderneming B.V.	P Calandweg	54		
Jerac Shoes B.V.	P Calandweg	54		
GS-Media B.V.	P Calandweg	54		
F. van Mierle Oud Papier	P Calandweg	55		
Jalo Coding & Labeling B.V.	P Calandweg	56		
Peha Elektro B.V.	P Calandweg	58		
Transportbedrijf Degen B.V.	P Calandweg	60		
Aladdin's Bazaar	Simon Stevinweg	6		
Presikhaaf Grafische Diensten	Simon Stevinweg	12		
Tricotfabriek Hegri B.V.	Simon Stevinweg	19	-17	
BAM Utiliteitsbouw Regio Arnhem	Simon Stevinweg	20		
Jehago - Meubel en Interieurbouw B.V.	Simon Stevinweg	21		
Afspraken Parket Lyn	Simon Stevinweg	23	-01	
Drukkerij Leeftang	Simon Stevinweg	23	-05	
Dmp (double M Pictures)	Simon Stevinweg	23	-07	
Carvision B.V.	Simon Stevinweg	23	-08	
Pfemera	Simon Stevinweg	23	-09	
Tradewest B.V.	Simon Stevinweg	23	-10	
Glasgarage Arnhem B.V.	Simon Stevinweg	23	-12	
Prime Graphics B.V.	Simon Stevinweg	23	-12	
Kobra Motorgarage	Simon Stevinweg	23		
G.S. Importex	Simon Stevinweg	23		
Xtreme-cars	Simon Stevinweg	23		
Online Business Productons	Simon Stevinweg	27		
Hayri Uitzend-, Stand- en Evenementenservice	Simon Stevinweg	27		
Dpb Dielen Handelsonderneming	Simon Stevinweg	27		
Axxon B.V.	Simon Stevinweg	27		
Onsight Solutions B.V.	Simon Stevinweg	27		
Anivizzion	Simon Stevinweg	27		
Nedmetric Group B.V.	Simon Stevinweg	27		
Joloda International LTD.	Simon Stevinweg	27		
Online Business Productions	Simon Stevinweg	27		
Socius Automatisering B.V.	Simon Stevinweg	27		
Covision Management Consulting B.V.	Simon Stevinweg	27		
Sight Catch	Simon Stevinweg	27		
Fairlight On Air B.V.	Simon Stevinweg	27		
Arbomil B.V.	Simon Stevinweg	27		
Deen Werving en Selectie	Simon Stevinweg	27		
It & T Traffic System Developm. Consult. B.V.	Simon Stevinweg	27		
Facet Informatisering	Simon Stevinweg	27		
Eucopa Management-consulting	Simon Stevinweg	27		
Facet Novium B.V.	Simon Stevinweg	27		
Timmerbedrijf Polman en Zn.	Simon Stevinweg	29		
T T Express	Simon Stevinweg	32		
Parts Express B.V.	Simon Stevinweg	32		
Garagebedrijf B. Risseeuw	Simon Stevinweg	33		
Habeco B.V.	Simon Stevinweg	35		
Drukkerij Haver	Simon Stevinweg	38		
The Underdog Drukkerij	Simon Stevinweg	38		
H3 Digital Printing	Simon Stevinweg	38		
Pronet B.V.	Simon Stevinweg	39		
Willemssen Transporten B.V.	Simon Stevinweg	40		
Jongeneel B.V.	Simon Stevinweg	41		
Mekan V.O.F.	Simon Stevinweg	44		

Syntec	Simon Stevinweg	46		
De Koningh Holding B.V.	Simon Stevinweg	48		
Berkel Productie Rotterdam B.V.	Simon Stevinweg	48		
Kraijenbrink Management	Simon Stevinweg	48		
Target Graphic Production B.V.	Stieltjesweg	4		
Autobedrijf Barry Ahmadzai	Stieltjesweg	6	A	
Parker Filtration B.V.	Stieltjesweg	8		
Binderij Arnhem	Stieltjesweg	16		
M.A. Mailing Arnhem	Stieltjesweg	16		
Kav Autoverhuur B.V.	Stieltjesweg	17		
Liftinstituut Stichting Nederland	Stieltjesweg	18		
Target Advertising B.V.	Stieltjesweg	18		
Handelsonderneming Janssen Arnhem B.V.	Stieltjesweg	25		