

RE 2006.5656
Zaaknr: 600
2006.015421.

Gemeente Barneveld

Bestemmingsplan 'Harselaar Centraal'

GOEDGEKEURD op grond van artikel 28 van de Wet op de Ruimtelijke
Ordering bij besluit van 23 januari 2007 - zaaknr. 2006-015421.

Gedeputeerde Staten van Gelderland

Commissaris
van de Koningin

secretaris

H 438-10

H 121/24



Documentatiepagina

Opdrachtgever: Gemeente Barneveld

Titel rapport: Bestemmingsplan 'Harselaar Centraal'

Rapporttype: Toelichting, voorschriften, plankaart

Rapportnummer: 150x00249.017890_1
Projectnummer: 211x00806

Nummer gemeente: 19-1061

Datum: juli 2006

Concept: november 2005

Voorontwerp: november 2005

Ontwerp: april 2006

Vaststelling: 27 juni 2006
Besluit: 06 - 73

Contactpersoon
opdrachtgever: mw. A. van Bommel - van de Vendel
mw. M. Oosting

Projectteam BRO: Wim de Ruiter, Chantal Zegers

Trefwoorden: -

Beknopte inhoud: -

Toelichting

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Ligging en begrenzing van het plangebied	6
1.3 Leeswijzer	6

DEEL A - PLANOPZET

2. VISIE	9
2.1 Inleiding	9
2.2 Visie op de ruimtelijke aspecten	9
2.2.1 De herinrichting station Barneveld Noord in combinatie met infrastructurele aanpassingen	9
2.2.2 Ruimtelijke visie op bedrijvenpark Harselaar Centraal	11
2.2.3 Visie op de beeldkwaliteit	13
2.3 Visie op functionele aspecten	13
2.3.1 Visie op de bereikbaarheid	13
2.3.2 Visie op functionele invulling van het plangebied	16
2.3.3 Visie op sociale veiligheid station Barneveld Noord	17
2.3.4 Visie op vestiging van bordelen en seksinrichtingen	18
3. JURIDISCHE PLANOPZET	19
3.1 Inleiding	19
3.2 Toelichting van de bestemmingen	19
3.3 Overige bepalingen	20

DEEL B - VERANTWOORDING

4. BELEIDSKADER	25
4.1 Inleiding	25
4.2 Relevant beleid voor station Barneveld Noord en aanpassing infrastructurele voorzieningen	25
4.2.1 Rijk	25
4.2.2 Provincie	26

4.2.3 Waterschap	29
4.2.4 Gemeente	30
4.3 Geldende bestemmingsplannen	32
5. BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE	33
6. ONDERZOEKSRESULTATEN	35
6.1 Inleiding	35
6.2 Bodemkwaliteit	35
6.3 Bedrijven en milieuzonering	37
6.4 Geluidhinder	38
6.4.1 Inleiding	38
6.4.2 Wegverkeerslawaaï	38
6.4.3 Railverkeerslawaaï	39
6.4.4 Industrielawaaï	39
6.5 Belemmeringen	39
6.6 Water	39
6.7 Flora en Fauna	40
6.8 Cultuurhistorie en archeologie	40
6.9 Luchtkwaliteit	41
6.10 Externe veiligheid	42
7. FINANCIËEL-ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	47
8. HANDHAVING	49
9. VERSLAG VAN INSPRAAK EN VOOROVERLEG	51

Bijlage 1:

'Notitie inspraak en artikel 10 Bro reacties Harselaar Centraal'

Separate bijlagen:

1. Verkeersonderzoek 'Transferium Barneveld-Noord, Ontwikkelingsvlek, Huijskens verkeersregeltechniek, 1 maart 2006
2. Marktverkenning bedrijvenpark Harselaar, Ecorys Nederland B.V., Rotterdam, 29 september 2005
3. Waterstructuur Transferium Barneveld Noord, Royal Haskoning, Nijmegen 23 maart 2005
4. Inventarisatie (toekomstige) geluidsniveaus rondom Transferium Barneveld Noord, Royal Haskoning, 24 maart 2006
5. Inventarisatie (toekomstige) luchtkwaliteit rondom de Ontwikkelingsvlek nabij het transferium Barneveld Noord, Royal Haskoning, Rotterdam, april 2006
6. Geuronderzoek rond ontwikkelingsvlek nabij Transferium Barneveld Noord, toetsing aan Gelders Geurbeleid, Royal Haskoning, Rotterdam, april 2006
7. Aanvullend onderzoek externe veiligheid, Royal Haskoning, Den Bosch, april 2006
8. Onderzoekresultaten van lopend onderzoek tot en met 28 maart 2006, Vink Milieutechnisch Adviesbureau b.v., Barneveld;
9. Milieukundig onderzoek Baron van Nagellstraat 172 te Barneveld, Haskoning, 2005;
10. Verkennend onderzoek Transferium Noord te Barneveld, Haskoning, 2004,
11. Initieel onderzoek Baron van Nagellstraat 172 Vink Milieutechnisch Adviesburo b.v., 1994,
12. Aanvullend onderzoek Baron van Nagellstraat 172, Vink Milieutechnisch Adviesburo b.v., 1994,
13. Actualisatie onderzoek Baron van Nagellstraat 150-160, Vink Milieutechnisch Adviesburo b.v., 2004.
14. Notitie bodemkwaliteit en saneringskosten Ontwikkelingsvlek Transferium Barneveld Noord, Vink Milieutechnisch Adviesbureau b.v., Barneveld, 29 maart 2006

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De provincie Gelderland en de gemeente Barneveld hebben de wens om de mobiliteit in de regio te verbeteren door herinrichting van het stationsgebied Barneveld Noord in combinatie met infrastructurele aanpassingen. Het doel is de verkeersveiligheid, de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid in dit deel van Barneveld te verbeteren. Daarnaast wenst de gemeente een deel van het bedrijventerrein 'Harselaar-West' op te waarderen tot hoogwaardige bedrijvigheid: het 'bedrijvenpark Harselaar Centraal'.

Het project bestaat grofweg uit twee fasen:

- fase 1: lokale verbetering van het openbaar vervoer door verplaatsing van het perron van het station Barneveld Noord, het bereikbaar maken van dit station via een traverse voor voetgangers over de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn, het bouwen van een transferium voor circa 250 auto's aan de noordzijde van deze spoorlijn, infrastructurele aanpassingen vanaf de rijksweg A1 naar het dorp Barneveld via de Baron van Nagellstraat / Stationsweg en het verbreden van de Mercuriusweg;
- fase 2: een ruimtelijke intensivering van het gebied gelegen in de hoek van Industrieweg, Harselaarweg en de Baron van Nagellstraat met onder andere kantoren, bedrijven en leisure activiteiten.

Op langere termijn zijn er plannen voor:

1. een halteplaats aan de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn;
2. de aanleg van een ongelijkvloerse kruising onder dit spoor ter plaatse van de Baron van Nagellstraat. De tunnel onder het spoor maakt onderdeel uit van provinciale en gemeentelijke plannen om de N303 om te leiden. Momenteel wordt hiervoor een MER opgesteld. In het kader van de MER is in twee van de drie varianten sprake van deze tunnel. Naar verwachting zal naar aanleiding van de MER eind 2006 de voorkeursvariant worden bepaald;
3. een perceelsgewijze herontwikkeling van de oostelijke zijde van de Baron van Nagellstraat (tot aan de Energieweg en de Gildeweg).

Deze plannen zijn nog onvoldoende uitgekristalliseerd om in dit bestemmingsplan mee te kunnen nemen. Ook kan de haalbaarheid nog niet worden aangetoond.

Zodra de planvorming is afgerond en de haalbaarheid kan worden aangetoond zullen voor de bovengenoemde plannen aparte procedures doorlopen worden.

Fase 1 is inmiddels gerealiseerd. Op basis van een artikel 19 procedure zijn de noodzakelijke vergunningen verleend. Dit bestemmingsplan bestemt deze gronden positief conform het nieuwe gebruik. Fase 1 behoeft dan ook niet meer te worden beschouwd als een nieuwe ontwikkeling, waarvan de haalbaarheid nog moet worden aangetoond. Dit is reeds gedaan in het kader van een artikel 19 procedure. Fase 2 dient nog gerealiseerd te worden. Voor het desbetreffende gebied is een uit te werken bestemming opgenomen. Hiervan dient wel de haalbaarheid te worden aangetoond. Volgens vaste jurisprudentie vloeit uit artikel 11, eerste lid van de WRO voort, dat de in het bestemmingsplan gegeven plicht tot uitwerking onvoorwaardelijk moet zijn geformuleerd en niet afhankelijk mag zijn van onzekere gebeurtenissen.

1.2 Ligging en begrenzing van het plangebied

Het plangebied is gelegen op een deel van het bedrijventerrein 'Harselaar' en het ten zuiden hiervan gelegen Stationsgebied Barneveld Noord. Aan de oostzijde vormt de Baron van Nagellstraat de grens tot aan de Biezerweg inclusief een aantal zijwegen. In het westen wordt het gebied begrensd door de Industrieweg. De spoorlijn Amersfoort-Ede en het Binnenveld bevinden zich aan de zuidkant en aan de noordkant van het projectgebied ligt de Harselaarseweg.

De plangrens staat op de plankaart aangegeven.

1.3 Leeswijzer

De toelichting van het bestemmingsplan bestaat uit twee delen.

Deel A (planopzet) geeft de toekomstvisie weer en vormt de kern van de toelichting. In dit deel wordt de ruimtelijk-functionele en juridische planopzet weergegeven. Voor de duidelijkheid worden het gedeelte dat handelt over het bedrijvenpark Harselaar Centraal en het station Barneveld-Noord met infrastructurele aanpassingen opgesplitst. Om een indruk te krijgen wat met het plan en met de voorschriften wordt beoogd is het lezen van dit deel voldoende.

Deel B (verantwoording) geeft de achtergrond, toelichting en motivering op de gemaakte keuzen weer die uiteindelijk hebben geleid tot de planopzet. In dit deel komen bijvoorbeeld het (beleids)kader, een beschrijving van de huidige situatie en de onderzoeksresultaten aan de orde.

Wanneer een meer diepgaande indruk van het plangebied en plankeuze gewenst is, is het lezen van dit deel aan te raden. De verschillende hoofdstukken waaruit dit deel bestaat kunnen daarbij onafhankelijk van elkaar gelezen worden.

DEEL A - PLANOPZET

2. VISIE

2.1 Inleiding

De provincie Gelderland en de gemeente Barneveld hebben de wens om de mobiliteit in de regio te verbeteren. Hierbij dienen de opwaardering van de spoorlijn Amersfoort-Ede en het (in de verdere toekomst) verkrijgen van een (intercity)station op de lijn Amersfoort-Apeldoorn als motor voor verbetering van de mobiliteit en werkgelegenheid.

De herontwikkeling van een deel van het bedrijventerrein Harselaar tot het hoogwaardig bedrijvenpark Harselaar Centraal hangt nauw samen met de ontwikkelingen rondom het Station Barneveld Noord. Het nieuwe bedrijvenpark komt te liggen aan de poort van Barneveld en krijgt een zelfstandige positie.

Hieronder wordt de visie voor het plangebied nader uitgewerkt. Voor de leesbaarheid en de overzichtelijkheid is dit hoofdstuk opgesplitst in twee onderdelen, te weten een deel visie over de ruimtelijke aspecten (paragraaf 2.2) en een deel visie over de functionele aspecten (paragraaf 2.3).

2.2 Visie op de ruimtelijke aspecten

2.2.1 De herinrichting station Barneveld Noord in combinatie met infrastructurele aanpassingen

Station Barneveld Noord

Perron

Het perron is meer naar het westen verschoven. Het verplaatste perron is vanaf de noordzijde van het spoor bereikbaar gemaakt vanuit het transferium middels een voetgangersbrug (traverse). De traverse is aan beide zijden voorzien van liften. Door de verplaatsing van het perron is er een betere koppeling voor de reizigers tussen het transferium en de het station Barneveld Noord ontstaan.

Transferium

Het transferium is gesitueerd in de noordwestelijke hoek van de kruising van de Baron van Nagellstraat en de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn in de directe omgeving van het treinstation Barneveld Noord (dat gelegen is aan de spoorlijn Amersfoort-Ede).

Het transferium is allereerst bedoeld voor het parkeren van auto's en voor een overdekte (bewaakte) fietsenstalling. Op de begane grond van het transferium kunnen daarnaast functies worden gesitueerd, die voor het publiek toegankelijk zijn. Naast de entreehal voor station en traverse kan gedacht worden aan kleinschalige stationsgebonden detailhandel en horeca.

Perronpark

De ruimte tussen de spoorlijnen Amersfoort-Apeldoorn/Amersfoort-Ede en de Stationsweg is voor een deel heringericht als 'perronpark'. Het Roekenbos is gespaard. De inrichting van het station en omgeving sluit aan op het aanwezige groen.

Station aan de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn

Wellicht wordt in de toekomst ter hoogte van de Harselaar ook aan de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn een stationshalte aangelegd. Omdat het station Barneveld Noord in westelijke richting is verplaatst ontstaat de mogelijkheid om in de toekomst dit station te koppelen met een nieuwe stationshalte op de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn. Zo kan een nieuwe overstapmogelijkheid ontstaan.

De bouw van een stationshalte aan de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn is nog zo onzeker, dat deze niet is meegenomen in onderhavig bestemmingsplan. Wel is er voldoende ruimte gereserveerd om een station aan de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn aan te kunnen leggen. Deze kan echter pas gerealiseerd worden, nadat daarvoor een aparte (bestemmingsplan)procedure doorlopen is.

Parkeren

Aan de oostzijde van het nieuwe perron bevindt zich een kortparkeerplaats (15 plaatsen) voor het brengen en halen van treinreizigers alsmede voor het stallen van fietsen. Aan de noordzijde van het spoor Amersfoort-Apeldoorn is een transferium gebouwd met een park & ride voorziening met 250 parkeerplaatsen. In een latere fase kan de totale transfercapaciteit worden uitgebreid tot 500 plaatsen door de bouw van een tweede transferium.

Infrastructurele aanpassingen

Voor een goede bereikbaarheid van het station Barneveld Noord en een goede doorstroming van het verkeer alsmede de verkeersveiligheid hebben de volgende infrastructurele aanpassingen plaatsgevonden:

- de Baron van Nagellstraat, de Stationsweg en de aansluitingen met het bedrijventerrein en het transferium zijn aangepast;
- het kruispunt van de Baron van Nagellstraat met de Zeumerseweg (gelegen ten noorden van de rijksweg A1) is aangepast;
- het kruispunt van de Baron van Nagellstraat met de op- en afritten van de rijksweg A1 is aangepast;

- de Mercuriusweg gelegen ten zuiden van de rijksweg A1 is verbreed en aangesloten op de Gildeweg. Hiermee is een volwaardige tweede ontsluiting voor het bedrijventerrein Harselaar-Oost naar de Baron van Nagellstraat gerealiseerd.

Uit een recent verkeersonderzoek van Huijskens verkeersregeltechniek (zie separate bijlage) blijkt, dat er nog enkele aanvullende maatregelen nodig zijn om een goede bereikbaarheid van Harselaar West en een goede verkeersafwikkeling op de Baron van Nagellstraat te waarborgen na realisatie van het bedrijvenpark 'Harselaar Centraal'. Het gaat om:

1. een tweede rechtdoorstrook (van noord naar zuid) en een langere linksafstrook (van zuid naar noord) ter hoogte van de kruising Baron van Nagellstraat-Harselaarseweg;
2. een reconstructie van de kruising Harselaarseweg-Industrieweg met opstelstroken en een verkeerslichtenregeling.

De eerste aanvullende maatregel is in het bestemmingsplan meegenomen. Wat betreft de reconstructie van de kruising Harselaarseweg/Industrieweg is alleen dat deel meegenomen, dat gelegen is binnen het plangebied. Voor de overige gronden zal een aparte procedure doorlopen worden.

2.2.2 Ruimtelijke visie op bedrijvenpark Harselaar Centraal

De openbaar vervoersituatie nabij het station Barneveld Noord is sterk verbeterd door de realisatie van het transferium. Voor de directe omgeving van het station betekent dit dat een verschuiving naar arbeidsintensievere werkgelegenheid mogelijk wordt.

Tegelijkertijd is de Baron van Nagellstraat geherstructureerd. Als 'rijloper' naar het transferium, als belangrijkste toegangsweg voor het bedrijventerrein én als entree van Barneveld zelf wordt een representatiever beeld verwacht van de Baron van Nagellstraat.

De ontwikkeling van het bedrijvenpark Harselaar Centraal als kantorenlocatie berust daarom op drie pijlers:

- het knooppunt met de A1;
- de gewenste allure van de Baron van Nagellstraat;
- het station en transferium Barneveld Noord.

Stedenbouwkundige invulling

Wat betreft de stedenbouwkundige invulling van het projectgebied gelden de volgende uitgangspunten:

- zoveel mogelijk kantoren een 'adres' geven aan de Baron van Nagellstraat

- langs de Baron van Nagellstraat wordt gedacht aan kantoorvilla's in een open structuur. Een gesloten bebouwingswand is hier niet toegestaan;
- nabij het reeds bestaande transferium het creëren van een stationsplein. Trefwoorden voor de inrichting daarvan zijn: sober en robuust;
- kantoren gelegen aan het Stationsplein dienen op dit plein georiënteerd te zijn;
- maximale bouwhoogte van gebouwen direct aan de Baron van Nagellstraat 15 meter hoog;
- maximale bouwhoogte op het overige terrein 28 meter hoog;
- daarnaast zijn twee accenten in bebouwing toegestaan. Daarbij wordt gedacht aan een gebouw van maximaal 55 meter hoog aan het nieuwe stationsplein tussen het Transferium en de Industrieweg en een gebouw van maximaal 35 meter hoog aan de Harselaarseweg.

Verkeer

Uitgangspunten voor de ontsluiting van het bedrijvenpark zijn de volgende:

- het projectgebied is voor het gemotoriseerd snelverkeer vanaf de Baron van Nagellstraat alleen toegankelijk ter hoogte van het transferium via een directe aansluiting. Hier geldt eenrichtingsverkeer bedoeld voor het verkeer komende uit de richting A1. Het projectgebied kan niet worden verlaten via de Baron van Nagellstraat;
- het projectgebied dient voor het gemotoriseerd snelverkeer bereikbaar te zijn vanaf de Industrieweg in twee richtingen. Voor de Industrieweg dient een minimale maat van 15 meter gereserveerd te worden. Deze is bedoeld voor stoepen, rijweg en groen;
- in noordzuidelijke richting dient in de eindsituatie voor het gemotoriseerd snelverkeer minimaal één centrale ontsluitingsstraat aanwezig te zijn voor kantoren en bedrijven (interne ontsluiting van het bedrijvenpark). De ontsluitingsstraat dient minimaal 15 meter breed te zijn bedoeld voor stoepen, rijweg en groen;
- een rechtstreekse ontsluiting van het gebied op de Harselaarseweg is niet toegestaan;
- voor fietsers en wandelaars dienen goede en veilige langzaamverkeersroutes te worden aangelegd, die in directe verbinding staan met het transferium, het station en de omliggende verkeersstructuur.

Parkeren

Naast parkeren in de transferia gaat de voorkeur uit naar ondergronds parkeren (al of niet (half) verdiept) om zo zuinig mogelijk met de beschikbare ruimte om te kunnen gaan. Al het parkeren dient te geschieden op eigen terrein.

Binnen het projectgebied gelden de parkeernormen, zoals deze zijn opgenomen in de CROW uitgave Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering, publicatie 182, juni 2003.

2.2.3 Visie op de beeldkwaliteit

Ten behoeve van de goede ruimtelijke kwaliteit op het te ontwikkelen bedrijventerrein worden er eisen gesteld aan de inrichting van de openbare ruimte en de afzonderlijke percelen en aan de verschijningsvorm van de gebouwen.

Voor het plangebied wordt geen specifieke stijl- of tijdsbeeld nagestreefd. De in het gebied te vestigen functies zullen zich kenmerken door een grote mate van diversiteit. Deze diversiteit mag zich ook weerspiegelen in de verschijningsvorm van de bebouwing. Eenheid moet vooral worden nagestreefd via de inrichting van het openbare gebied.

Essentieel is echter, dat het gebied een kwalitatief hoogwaardige uitstraling krijgt, vooral naar de Baron van Nagellstraat en het stationsplein toe, maar ook naar de andere straten. Dit geldt zowel voor de architectuur als voor de inrichting van de terreinen en de openbare ruimte.

Opslag

Gelet op de gewenste hoogwaardige uitstraling van het bedrijvenpark Harselaar Centraal is buiten opslag niet gewenst. Opslag van goederen dient dan ook in pandig plaats te vinden.

Beeldkwaliteitsplan

Voordat tot ontwikkeling van het bedrijvenpark 'Harselaar Centraal' zal worden overgegaan zal eerst een beeldkwaliteitsplan worden opgesteld, waarin nader zal worden ingegaan op de gewenste architectuur en inrichting van de openbare ruimte. Het beeldkwaliteitsplan zal ook objectieve welstandscriteria bevatten, waaraan bouwplannen getoetst moeten worden. Deze welstandscriteria zullen via een besluit van de gemeenteraad in de welstandsnota worden opgenomen.

Pas nadat het beeldkwaliteitsplan is vastgesteld kunnen Burgemeester en Wethouders overgaan tot vaststelling van een uitwerkingsplan. Het uitwerkingsplan moet voldoen aan de eisen, die in het beeldkwaliteitsplan zijn opgenomen

2.3 Visie op functionele aspecten

2.3.1 Visie op de bereikbaarheid

De visie van de gemeente Barneveld en de provincie Gelderland, aangaande de bereikbaarheid kan in diverse sporen worden onderscheiden: auto-infrastructuur, openbaar vervoer en langzaam verkeer.

Auto-infrastructuur

De bereikbaarheid van het station Barneveld Noord is als volgt vormgegeven.

Allereerst is er een ontsluiting op de Stationsweg (via het Binnenveld) ten behoeve van de kortparkeerplaats (brengen en halen reizigers aan de zuidzijde van het station).

Vanaf de Baron van Nagellstraat is er een ontsluiting in het verlengde van de Parallelweg ten behoeve van het transferium. Deze is alleen bereikbaar vanuit de richting van de A1. Vanaf de richting van Barneveld is het transferium bereikbaar via de Harselaarseweg en de Industrierweg.

Voor het goed functioneren van het transferium is een directe en snelle bereikbaarheid vanaf de rijksweg A1 een cruciale voorwaarde. Naar aanleiding van verkeersonderzoek is de Baron van Nagellstraat heringericht. Hiermee is een snelle doorstroming bereikt tussen de A1 en het transferium en is een goede bereikbaarheid alsmede de verkeersveiligheid gewaarborgd.

Een verkeersregelininstallatie is aangebracht op de kruising met de noordelijke op- en afrit van de rijksweg A1. Deze installatie is afgestemd op de bestaande regelingen.

Bij percelen aan de Baron van Nagellstraat, die een andere dan directe ontsluiting op de Baron van Nagellstraat hebben (bijvoorbeeld via de Industrierweg, Gildeweg, Harselaarseweg of Nijverheidsweg) zijn de bestaande in- en uitritten zoveel mogelijk opgeheven. Het aantal inritten van bedrijven op de Baron van Nagellstraat is geminimaliseerd. In de toekomst zullen na realisatie van de kantoorbebouwing al deze inritten verdwijnen.

Om het verkeer richting Barneveld, dat wacht voor de spoorwegovergang, te kunnen passeren, is een verlengde rechtsafstrook naar de toegang van het transferium aangelegd.

Voor een verbetering van de verkeersveiligheid is de Zeumerseweg aangesloten op de noordelijke kruising van de op- en afrit van de rijksweg A1 met de Baron van Nagellstraat. De huidige carpoolplaats is verplaatst.

Er is een tweede volwaardige ontsluiting van bedrijventerrein Harselaar-Oost gerealiseerd naar de Baron van Nagellstraat. Hiervoor is een nieuwe verbinding vanuit de kruising (Baron van Nagellstraat – Zeumerseweg), onder het viaduct van de rijksweg A1 door, via de parallelweg aan de zuidzijden van de A1 naar de Mercuriusweg gerealiseerd.

De aansluiting met de Parallelweg is voor gemotoriseerd verkeer opgeheven. Ter hoogte van het Binnenveld is een opstelgelegenheid op de Stationsweg aangelegd.

De bestaande parkeerplaatsen aan het Binnenveld blijven in beperkte mate gehandhaafd en zijn alleen bedoeld voor aanwonenden.

Aanvullende maatregelen auto-infrastructuur

Uit een nieuw recent verkeersonderzoek blijkt dat er aanvullende maatregelen noodzakelijk om ook na realisatie van het bedrijvenpark te zorgen voor een goede bereikbaarheid en verkeersveiligheid (zie verder paragraaf 2.2.1 onder het kopje infrastructurele aanpassingen).

Openbaar vervoer

De ontwikkelingen in het plangebied maken deel uit van de beoogde kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer op de as Wageningen.– Ede – Barneveld – Hoevelaken – Amersfoort (Valleilijn).

De twee bestaande transferpunten op de Baron van Nagellstraat tussen de Harselaarseweg en hotel/restaurant Heidepark zijn vervallen in verband met de reconstructie van de Baron van Nagellstraat. Deze zijn vervangen door één nieuw transferpunt ter hoogte van de toegang tot het transferium. Hiermee wordt de bereikbaarheid van het transferium vergroot. Daarnaast is er een transferpunt gekomen ten noorden van de A1 nabij het carpoolplaats.

De doorstroming van de bus op de route tussen de kern Voorthuizen en de kern Barneveld is, naast genoemde algemene verbetermaatregelen, geprioriteerd door de aanleg van een busstrook ten noorden van de kruising Baron van Nagellstraat/noordelijke op- en afrit van de rijksweg A1. De bus wordt vervolgens als eerste naar de volgende geregelde kruisingen geleid.

In de ochtendspits (van 6:00 tot 9:00 uur) en de avondspits (van 15:00 tot 19:00 uur) rijden er elk half uur treinen. Buiten de spits rijden ze eens per uur. De laatste treinen gaan 's avonds om ongeveer 24.00 uur.

Per december 2006 zullen overdag en in de avonduren 2 keer per uur tussen Amersfoort en Ede/Wageningen treinen rijden. Daarnaast zullen tussen Barneveld-Noord en Amersfoort elk half uur extra pendeltreinen rijden.

Langzaam verkeer

Het stationsgebied blijft goed bereikbaar voor langzaam verkeer. Met de verschuiving van het perron van het station Barneveld Noord is ook de bestaande overdekte fietsenstalling aan de Binnenweg verschoven in westelijke richting. Aan de noordzijde van de spoorlijn Amersfoort- Apeldoorn is tussen de traverse en het nieuwe transferpunt aan de Baron van Nagellstraat een directe verbinding voor voetgangers aangelegd.

2.3.2 Visie op functionele invulling van het plangebied

Naast het transferium (met kleinschalige stationsgebonden horeca en detailhandel, en een fietsenstalling) wordt rondom het stationsplein gedacht aan een invulling met kantoren in combinatie met een complementair programma aan leisure activiteiten. Ook is hier horeca en een evenementenhal toegestaan.

Mogelijke leisure activiteiten zijn:

- sportieve recreatieve voorzieningen, zoals een klimhal, bowlingbaan (kegelen, curling), sauna, fitness, zonnestudio, sportschool;
- attracties/speelparken, zoals een kinderspeelparadijs;
- maatschappelijke activiteiten, die ten dienste staan van de werknemers op het bedrijventerrein Harselaar of van de reizigers, die gebruik maken van het transferium, zoals kinderopvang.

Onder kleinschalige stationsgebonden horeca en detailhandel, wordt detailhandel en horeca verstaan, die duidelijk gerelateerd zijn aan het station. Het gaat hier om bijvoorbeeld een lectrurshop, bloemen- en cadeauwinkel, drogisterij, een kiosk, waar drank en kleine etenswaren worden verkocht, een snackbar of een lunchroom. Ook werkers op het bedrijventerrein kunnen hier gebruik van maken.

Het beleid van de gemeente is gericht op het concentreren van detailhandel in het centrum. De toegestane detailhandel in het Transferium is dan ook beperkt van omvang (maximaal 100 m² bvo per winkel met een totale maximale oppervlakte van 750 m² b.v.o.). Dit betekent, dat bijvoorbeeld een 'stationsuper' zich hier niet kan vestigen, omdat deze meer ruimte nodig heeft. Een dergelijke super hoort gelet op de aard en omvang van het station Barneveld-Noord hier niet thuis. Indien in de toekomst de stationsactiviteiten substantieel groeien kunnen na vrijstelling winkels met een grotere omvang worden toegestaan (tot maximaal 500 m² b.v.o.), indien door distributieplanologisch onderzoek is aangetoond, dat geen onevenredige verstoring plaatsvindt van een evenwichtige opbouw van detailhandel in de gemeente Barneveld.

Binnen het transferium is alleen kleinschalige stationsgebonden horeca toegestaan. (maximaal 100 m² bvo per horeca activiteit met een totale maximale oppervlakte van 750 m² b.v.o.). De primaire functie van het transferium is parkeren. Hier is geen ruimte voor meer grootschalige horeca activiteiten.

Langs de Baron van Nagellstraat en op de hoek van de Baron van Nagellstraat/Harselaarseweg mogen kantoren gebouwd worden. Daarnaast is hier ook ruimte voor een evenementenhal en horeca (hotels, restaurants en zaalaccommodatie).

In het overige plangebied zijn naast kantoren ook bedrijven toegestaan.

Door ECORYS Nederland BV is in 'Marktverkenning bedrijvenpark Harselaar' onderzoek gedaan naar de vraag op de markt naar bovenstaande inrichting van het plangebied. In het onderzoek wordt rekening gehouden met een drietal scenario's voor toekomstige ontwikkelingen. Uitgangspunt van dit bestemmingsplan is het eerste (voorzichtige) scenario: alleen de aanleg van een transferium bij station Barneveld Noord.

Uitgaande van dit scenario is er voldoende markt voor kantoren en horeca (hotel/restaurant). De markt voor overige vrijetijdsvoorzieningen lijkt in de regio Barneveld redelijk verzadigd.

Voor het gehele plangebied geldt:

- een maximaal oppervlak voor kantoren van 75.000 m² b.v.o.;
- een maximaal oppervlak voor bedrijven van 10.000 m² b.v.o.

Voor horeca, leisure activiteiten en een evenementenhal is maximaal 5.000 m² b.v.o. toegestaan, met dien verstande dat deze oppervlakte in mindering gebracht moet worden op het totale toegestane oppervlak voor kantoren en bedrijven van 85.000 m² b.v.o.

2.3.3 Visie op sociale veiligheid station Barneveld Noord

In het (recente) verleden was het station Barneveld Noord herkenbaar noch zichtbaar vanaf de openbare weg. Direct achter het perron ligt het zogenaamde Roekenbos. De ontsluiting van het station was tevens een toegangsweg naar een achtergelegen boerderij. Dit alles droeg bij aan een uit het oogpunt van sociale veiligheid niet optimale situatie.

Voor de sociale veiligheid zijn drie aspecten van belang: de inrichting, beheer en de toezicht op het terrein. Door de verschuiving van het perron komt deze meer in een open situatie te liggen en is daardoor ook beter zichtbaar. Het druktebeeld wordt versterkt door de bouw van het transferium en de verwachte toename van het aantal reizigers. Dit heeft een gunstig effect op de sociale veiligheid.

De verdere maatregelen op inrichtingsniveau die worden genomen om de veiligheid te vergroten zijn:

- een goed verlichtingsniveau van het perron, de fietsenstalling en het parkeerterrein;
- gebruik van semi-open gevels in het transferium en de traverse;

- een goed verlichtingsniveau in het transferium. Hierdoor is 's avonds ook vanaf de buitenkant zichtbaar wat er in het transferium gebeurt. Er is bij het ontwerp van de parkeergarage rekening gehouden met omwonenden.

2.3.4 Visie op vestiging van bordelen en seksinrichtingen

De gemeente heeft een beleid ontwikkeld ten aanzien van de vestiging en exploitatie van bordelen en seksinrichtingen. Voor dit projectgebied betekent dit, dat zich er geen bordelen en andere seksinrichtingen mogen vestigen. In onderhavig bestemmingsplan worden ze dan ook expliciet uitgesloten.

3. JURIDISCHE PLANOPZET

3.1 Inleiding

Algemeen

In het voorgaande hoofdstuk is de gemeentelijk visie voor het station Barneveld Noord in combinatie met infrastructurele aanpassingen en het nieuwe bedrijvenpark Harselaar Centraal uit de doeken gedaan. De geformuleerde beleidsvisie is vervolgens vertaald in een juridische regeling. De regeling sluit aan bij de in de gemeente Barneveld gebruikelijke systematiek. Hieronder zullen de verschillende bestemmingen worden toegelicht.

In het algemeen kan opgemerkt worden, dat Prorail en andere organisaties die belangen hebben in het plangebied, zoals het Waterschap Vallei en Eem, geïnformeerd zullen worden indien gebruik zal worden gemaakt van de in dit bestemmingsplan opgenomen wijzigings- en vrijstellingsbevoegdheden en uitwerkingsverplichting.

3.2 Toelichting van de bestemmingen

De "Uit te werken bestemming doeleinden van dienstverlening en bedrijven"

Voor het te ontwikkelen bedrijvenpark Harselaar Centraal is gekozen voor een bestemmingsregeling met een zo groot mogelijke flexibiliteit.

Bouwactiviteiten en het nieuwe gebruik zijn pas mogelijk na uitwerking van het plan door het college van burgemeester en wethouders, conform artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. De hoofdlijnen waaraan de uitwerkingsplan(nen) moet(en) voldoen zijn opgenomen in dit "moederplan", namelijk in de doeleinden en de uitwerkingsregels. Door in dit bestemmingsplan alleen de hoofdlijnen vast te leggen heeft het plan een grotere flexibiliteit. De doeleinden en uitwerkingsregels zijn zodanig geformuleerd, dat deze voor belanghebbenden voldoende rechtszekerheid bieden met betrekking tot het toekomstige grondgebruik.

Zoals reeds in paragraaf 2.2.3 staat beschreven mogen Burgemeester en Wethouders pas overgaan tot vaststelling van een uitwerkingsplan, nadat een beeldkwaliteitsplan is vastgesteld. Het uitwerkingsplan moet voldoen aan de eisen, die in het beeldkwaliteitsplan zijn opgenomen.

In de doeleinden is aangegeven welk gebruik waar is toegestaan. Voor een onderbouwing van dit gebruik wordt verwezen naar paragrafen 2.3.2.

In de uitwerkingsregels worden de bouw mogelijkheden nader aangegeven en wordt ingegaan op het verkeer en parkeren. Eén en ander is gebaseerd op de paragrafen 2.2 en 2.3.

De bestemming "Bos"

Om het Roekenbos te beschermen heeft dit bos de bestemming 'Bos' gekregen. Hier zijn alleen afrasteringen toegestaan. Ook wordt het monument ter nagedachtenis van burgemeester Nairac positief bestemd.

De bestemmingen "Verkeersvoorzieningen, Spoorwegdoeleinden en Transferium"

Hoofdstuk IV Verkeersdoeleinden omvat drie (deel)bestemmingen:

1. Verkeersvoorzieningen
2. Spoordoeleinden
3. Transferium

Binnen de eerste twee bestemmingen zijn voorzieningen toegestaan ten dienste van het verkeer en het spoor, waaronder de traverse, fietsenstallingen en overdekte wachtruimtes.

Het transferium is positief bestemd. In de begripsbepalingen (artikel 1) wordt een definitie gegeven van een transferium. Naast parkeren en een overdekt bewaakte fietsenstalling zijn ook kleinschalige stationsgebonden horeca en detailhandel toegestaan. Wat hier onder wordt verstaan is in de begripsbepalingen nader uitgewerkt. Via een vrijstelling zijn ook meer grootschalige vormen van detailhandel toegestaan, zoals een stationssuper.

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.

De bestemming "Groen"

Binnen de bestemming "Groen" zijn groen, water, paden en andere bij deze behorende bestemming behorende voorzieningen toegestaan.

3.3 Overige bepalingen

In het eerste hoofdstuk worden enkele begrippen gedefinieerd en wordt de wijze van meten en berekenen omschreven.

Hoofdstuk VI omvat bepalingen met betrekking tot het gebruik van gronden en opstallen. Hier wordt expliciet verboden om de gronden en opstallen te gebruiken in strijd met de bestemming.

Hoofdstuk VII geeft een algemene vrijstellingsbevoegdheid aan Burgemeester en Wethouders om kleine, ondergeschikte afwijkingen van het plan mogelijk te maken.

Hoofdstuk VIII omvat procedures die doorlopen dienen te worden in het kader van het verlenen van een vrijstelling en het opstellen van het uitwerkings- of wijzigingsplan.

Tenslotte zijn in hoofdstuk IX overgangs-, strafrechtelijke en slotbepalingen opgenomen.

4. BELEIDSKADER

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden, door middel van korte samenvattingen van beleidsnota's en beleidsplannen, de beleidskaders en de externe ontwikkelingen aan de orde gesteld, die van belang zijn voor de ontwikkelingen met betrekking tot het station Barneveld Noord en het bedrijvenpark Harselaar Centraal. Achtereenvolgens wordt ingegaan op het relevante beleid van het rijk, de provincie, het waterschap en de gemeente Barneveld.

4.2 Relevant beleid voor station Barneveld Noord en aanpassing infrastructurale voorzieningen

4.2.1 Rijk

Nota Ruimte

De Nota Ruimte is een nota van het Rijk, waarin de uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland zijn vastgelegd. In de Nota Ruimte gaat het om inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland (RHS) een belangrijke rol zal spelen. De nota heeft vier algemene doelen: versterken van de economie (oplossen van ruimtelijke knelpunten), krachtige steden en een vitaal platteland (bevordering leefbaarheid en economische vitaliteit in stad en land), waarborging van waardevolle groengebieden (behouden en versterken natuurlijke, landschappelijke en culturele waarden) en veiligheid (voorkoming van rampen).

"Ruimte voor ontwikkeling" is niet alleen de titel van de Nota Ruimte, maar is ook het uitgangspunt van het nieuwe ruimtelijk beleid: het Rijk geeft meer ruimte aan mede-overheden, maatschappelijke organisaties, marktpartijen en burgers. 'Decentraal wat kan, centraal wat moet' is het motto van het kabinet. Het Rijk daarentegen focust zich meer dan voorheen op gebieden en netwerken die van nationaal belang zijn.

Barneveld fungeert binnen de Valleiregio als subregionale kern en met name het bedrijventerrein Harselaar heeft een belangrijke functie binnen dit gebied. Een belangrijke beleidsopgave hierbij is het bereikbaar blijven van de Randstad en het bedrijventerrein Harselaar.

Nota Mobiliteit (september 2004)

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 geeft aan op welke wijze de nationale overheid dit wil doen. In de Uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit staat beschreven hoe uitvoering wordt gegeven van het in de Nota Mobiliteit geschetste beleid. 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.

Uitgangspunten van de nota zijn o.a.:

- sterkere economie door bereikbaarheid te verbeteren;
- groei van verkeer en vervoer mogelijk maken;
- betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur;
- openbaar vervoer: kracht benutten.

Bij regionaal openbaar vervoer zorgt het rijk dat provincies en WGR-plusregio's maatwerk kunnen leveren en openbaar vervoer in de stedelijke netwerken en de bereikbaarheid van voorzieningen in het land mogelijk kunnen blijven maken.

De bouw van het transferium, verlegging van het station Barneveld Noord en de infrastructurele wijzigingen zijn concrete uitwerkingen van het voorgestane beleid op nationaal niveau.

4.2.2 Provincie

Het provinciale ruimtelijk beleid is vastgelegd in verschillende (sectorale) plannen en nota's: provinciale strategische plannen (de streekplannen, het milieubeleidsplan, het waterhuishoudingsplan en het verkeers- en vervoersplan), en provinciaal facet- en sectorbeleid, verspreid over beleidsnota's, plannen, circulaire's, en dergelijke.

De voor onderhavig project van belang zijnde beleidsstukken van de provincie worden in het navolgende behandeld.

Streekplan Gelderland (juni 2005)

Uit het recente streekplan van de provincie Gelderland, blijkt dat de provincie zich meer toelegt op de grote lijnen.

Doel van het ruimtelijk- infrastructurele beleid is het streven naar een goede bereikbaarheid van en in Gelderland. De economische centra en de grote steden in Gelderland, net als concentraties van wonen en voorzieningen, moeten goed bereik-

baar zijn voor burgers en bedrijven. Voorop staat dat het huidige verkeers- en vervoersysteem wordt behouden en goed wordt onderhouden. Waar nodig moet het systeem worden verbeterd. Met een veilig en samenhangend netwerk wordt de wisselwerking tussen de vervoersmodaliteiten bevorderd en krijgen collectieve middelen van vervoer meer kans. Hierbij wordt ingezet op een maximale benutting van bestaande structuren. Daarnaast is het beleid er op gericht de economische potentie die geboden wordt door het aanwezige infrastructuurnet ten volle te benutten.

Het streekplan noemt enkele intensiveringsplannen op het bestaande spoornet, waaronder de Valleilijn.

Wat betreft het werken wil de provincie bijdragen aan het voldoen aan de ruimtelijke voorwaarden voor een succesvolle economische ontwikkeling. Dit betekent o.a. het voorzien in een aanbod aan bedrijventerreinen dat past bij de geraamde regionale behoefte. Duurzame kwaliteit, concentratie en bundeling en zorgvuldig ruimtegebruik zijn hierbij kernbegrippen. Zoveel als mogelijk is moet met inbreiding en/of herstructurering van bestaande bedrijventerreinen ruimte voor bedrijvigheid worden gevonden.

De provincie voert geen kwantitatief beleid inzake kantoorontwikkeling. Het bundelings- en locatie/knopenbeleid in bestaand bebouwd gebied en stedelijke uitbreidingen is bepalend voor nieuwe ontwikkelingen. Van belang daarbij is tevens dat de aard, de schaal en het mobiliteitsprofiel van de kantoorontwikkeling passen bij de betreffende locatie. Nieuwe kantoorlocaties dienen zoveel mogelijk te worden ontwikkeld op/nabijhoogwaardige OV-verbindingen.

De voorgestane ontwikkelingen in dit bestemmingsplan passen in het beleid van de provincie zoals vastgelegd in het streekplan.

Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan-2 (juni 2004)

In het nieuwe PVVP-2 geeft de provincie Gelderland aan hoe zij steden, bedrijventerreinen en voorzieningen bereikbaar wil houden. En hoe dat op een veilige manier wordt uitgevoerd, met zo min mogelijk schadelijke gevolgen voor de leefomgeving. De provincie kiest voor een duurzame mobiliteit. Daarbij ondersteunt het verkeer- en vervoerssysteem een sterke economie en de welvaart, terwijl het de sociale integratie stimuleert.

In het PVVP-2 wordt de opgave gesteld, die erop gericht is de afwikkeling van verkeer uit gebied tussen A1 en A28 te verbeteren. De Veluwe vormt als groot landschappelijk gebied met hoge natuurlijke kwaliteit een bijzonder aandachtsgebied. De opgave is dit gebied zo veel mogelijk verkeersluw te maken en juist voorzieningen voor het openbaar vervoer en de fiets prioriteit te geven. In het noordelijk Valleigebied vragen de files rond knooppunt Hoevelaken om een strategie waarin

allereerst geprobeerd wordt het verkeer in westelijke richting 'af te vangen' door het realiseren van een transferium (Barneveld Noord) in combinatie met een optimale openbaarvervoerverbinding in westelijke richting.

Netwerknota openbaar vervoer (mei 2000)

De netwerknota OV 'Verbinden en ontsluiten' gaf een eerste uitwerking van het PVVP ten aanzien van het openbaar vervoer. Hierin wordt Barneveld Noord genoemd als 'langeafstandstransferpunt' met een transferium om autoverkeer naar de Randstad af te vangen en reizigers de mogelijkheid te bieden vóór de Randstad van de auto over te stappen op het Openbaar Vervoer (OV). Hierdoor wordt de druk op de rijksweg A1 richting het westen verminderd. Door ter plekke een halte te maken voor de snelbusverbinding richting Harderwijk ontstaat een kansrijk OV-knooppunt dat een belangrijke bijdrage kan leveren aan zowel de nationale als de regionale vervoersinfrastructuur.

Nota 'Nieuwe stations in Gelderland' (juni 2001)

De nota 'Nieuwe stations in Gelderland' is vastgesteld door Gedeputeerde Staten en geldt als deeluitwerking van voorgenoemde Netwerknota. Hierin wordt nog eens het streven naar de komst van een station Barneveld Noord op de lijn Amersfoort-Apeldoorn uitgewerkt, met daarnaast een halte op de Valleilijn van Ede-Amersfoort. Door een nieuw station op de kruising van spoorwegen te projecten, ontstaat er een nieuwe overstapmogelijkheid. Hiermee wordt het station Barneveld Noord aangegeven als transferpunt.

De voorgestane ontwikkeling van een station annex transferium past binnen het bovengenoemde provinciale beleid.

Beleid Valleilijn

Goede bereikbaarheid over de weg en spoorweg van de Vallei-regio (West-Veluwe) is van groot economisch belang. De Valleilijn wil wat betreft het openbaar vervoer hoge kwaliteit leveren. De gemeenten Barneveld, Nijkerk, Ede en Wageningen en de provincie Gelderland hebben in juli 2004 een intentieverklaring ondertekend om de Valleilijn tot een succes te maken.

De Valleilijn bestaat uit twee delen: de busverbinding tussen station Ede/ Wageningen en het centrum van Wageningen en het treintraject tussen de intercitystations Ede/Wageningen en Amersfoort. Het openbaar vervoer op deze trajecten wordt op allerlei punten verbeterd, zodat meer mensen van de bus en de trein gebruik kunnen maken.

De verplaatsing van het station Barneveld Noord en de aanleg van een transferium maakt onderdeel uit van de ambitieuze plannen.

4.2.3 Waterschap

De ontwikkelingen binnen het plangebied moeten worden afgestemd op de verordeningen van het waterschap en worden afgestemd op het grondwaterbeheer.

Uit het waterbeheersplan 'Water in beweging' van het Waterschap Vallei en Eem blijkt dat het Waterschap doorgaat met het ontwikkelen van duurzame watersystemen. Onder duurzaam waterbeheer wordt verstaan: veerkrachtige, meer natuurlijke watersystemen, die zijn toegerust voor toekomstige ontwikkelingen. Hierbij wordt rekening gehouden met veranderingen in het klimaat en in het ruimte- en grondgebruik.

Een belangrijk uitgangspunt voor duurzaam waterbeheer is dat problemen niet worden afgewenteld op andere gebieden of toekomstige generaties. Dit geldt zowel voor het verwerken van overtollig regenwater als voor de aanpak van watervervuiling. Voor het ontwikkelen van duurzaam waterbeheer worden twee 'waterprincipes' of 'voorkeursvolgordes' gehanteerd:

- 'vasthouden, bergen en afvoeren' voor het aanpakken van wateroverlast;
- 'schoon houden, scheiden en schoonmaken' voor het verbeteren van de waterkwaliteit.

Duurzaam waterbeheer is alleen te realiseren als water een onderdeel is van ruimtelijke plannen. Het waterschap speelt dan ook actief in op plannen van andere actoren, die ruimtelijke consequenties hebben. Ook worden beleidsdocumenten, stroomgebiedsplannen, beheer- en onderhoudsplannen, etc. zo goed mogelijk afgestemd met alle betrokkenen. Dat zijn provincies, gemeenten, landbouw-, natuur- en milieuorganisaties, landgoedeigenaren, waterleidingbedrijven, ingelanden en andere belanghebbenden.

Het Waterschap Vallei & Eem, het Waterschap Veluwe, de provincie Gelderland en de gemeente Barneveld hebben gezamenlijk een Waterplan opgesteld. Het waterplan bestaat uit een watervisie, het uitvoeringsplan voor de periode 2005-2009 en een operationeel programma. Het Waterplan is door de gemeenteraad vastgesteld op 22 november 2005.

In het kader van dit Waterplan zijn gemeente en Waterschap overeengekomen om de waterproblematiek van het bedrijventerrein Harselaar op te lossen met de aanleg van het Transferium. In het rapport 'Waterstructuur Transferium Barneveld Noord' wordt één en ander nader uitgewerkt.

Voor het concrete beleid met betrekking tot water wordt verwezen naar paragraaf 6.6 van deze toelichting.

4.2.4 Gemeente

Kompas naar 2015, structuurvisie gemeente Barneveld 2015 (april 2003)

In de structuurvisie voor het gemeentelijk grondgebied zijn de gewenste ontwikkelingen tot 2015 beschreven. Dit zijn onder andere de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen, een verbetering van de verkeersstructuur door onder meer een rondweg Harselaar-Zuid, een bufferzone tussen Harselaar en Barneveld en de ontwikkeling van het station Barneveld Noord. Voor deze laatste ontwikkeling is volledig aangesloten op het genoemde provinciale beleid van de Netwerknota Openbaar Vervoer en de nota 'Nieuwe stations in Gelderland'. De provincie beoogt te komen tot een lange afstands-transferpunt voor personenvervoer richting Randstad (transferium) als cordon van poorttransferia rond de Randstad. Door ter plekke een halte te maken voor de snelbusverbinding richting Harderwijk ontstaat een kansrijk openbaar vervoerknooppunt, dat een belangrijke bijdrage kan leveren aan zowel de nationale als de regionale vervoersinfrastructuur.

In de structuurvisie worden de randvoorwaarden voor de ontwikkeling van het transferpunt geduid. Zo wordt het belang van activiteiten zoals extra kantoorontwikkeling, servicevoorzieningen en andere commerciële activiteiten rondom het station aangegeven om een optimale benutting van de potenties van het station te bereiken. Zo vindt een verbetering plaats van de bereikbaarheid van het station Barneveld Noord en wordt de verkeersdruk op de Baron van Nagellstraat vermindert. Ten aanzien van de bereikbaarheid en de veiligheid wordt een ongelijkvloerse kruising voorgestaan van de Baron van Nagellstraat met het spoor. Deze randvoorwaarden zijn uitgewerkt in de Planstudie Transferpunt Barneveld Noord.

Planstudie Transferpunt Barneveld Noord (augustus 2001) / Masterplan Transferpunt Barneveld Noord (december 2002) / Haalbaarheidsstudie Transferpunt Barneveld Noord (februari 2003).

Arcadis heeft de planstudie gemaakt om te onderzoeken of een transferium in het projectgebied haalbaar was. In deze planstudie is een planologische en financiële onderbouwing gegeven waarbij afstemming met provinciaal en gemeentelijk beleid heeft plaatsgevonden. Vervolgens is een masterplan Transferpunt Barneveld Noord tot stand gekomen waarin de ontwikkelrisico's zijn geanalyseerd en verwerkt tot een stedenbouwkundig masterplan. In de Haalbaarheidsstudie Transferpunt Barneveld Noord is een studie verricht om beter inzicht te krijgen in de haalbaarheid van het ontwikkelen van het Transferpunt.

BAM visie op het plan "Ontwikkeling Transferpunt Barneveld Noord" (juni 2003)

Vervolgens heeft de gemeente verschillende marktpartijen gevraagd hun visie op het plan te geven. BAM is naar aanleiding van haar visie geselecteerd. De BAM Groep heeft de uitgangspunten en keuzen van de gemeente op hoofdlijnen onder-

schreven en heeft oplossingen aangedragen om het plan te optimaliseren en haalbaar te maken.

Arcadis rapport 'Andere richtingen' (2003)

In het rapport 'Andere richtingen' is een beschrijving gegeven van de ontwikkelingen op het bedrijventerrein Harselaar waar de locatie Harselaar-West onderdeel van uitmaakt. Het rapport beoogt de ontwikkelingen in onderlinge samenhang te beschrijven en op overzichtelijke wijze te presenteren. Het rapport vormt tevens de basis voor de subsidieaanvraag in het kader van de Tender Investerings Programma Provincies (TIPP) regeling van het ministerie van Economische Zaken.

Ontwikkelingsvisie Transferium Barneveld Noord (november 2003)

De ontwikkelingsvisie geeft de stedenbouwkundige uitwerking alsmede de fasering van de nieuwe ontwikkeling, te weten het versterken van de openbaar vervoer infrastructuur.

Kantoren op Harselaar: the sky is the limit? (1999)

Naar aanleiding van een toename in initiatieven om op Harselaar Oost en West zelfstandige kantoren te realiseren heeft de gemeente in de nota 'Kantoren op Harselaar: the sky is the limit?' de gevolgen, mogelijkheden en wenselijkheden in beeld gebracht van de komst van kantoren op de Harselaar. Hieronder volgt een korte samenvatting van dit rapport, dat dateert uit het jaar 1999.

Geconcludeerd wordt dat vestiging van kantoren op Harselaar in ieder geval verkeersproblemen oplevert. Deze dienen te worden voorkomen, zeker zolang er omtrent oplossingen met betrekking tot de afwikkeling van verkeer geen zekerheid bestaat en er nog geen daadwerkelijke maatregelen zijn getroffen. Voorkomen moet worden dat willekeurige locaties worden ingevuld, terwijl er geen integrale afweging heeft plaatsgevonden omtrent de behoefte (Barneveldse bedrijven) en de meest gewenste -en toelaatbare- locaties, waardoor de invulling van mogelijke betere locaties in de toekomst wordt gefrustreerd. Ontwikkeling van kantoren langs de Baron van Nagellstraat (tussen de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn) en de Rijksweg A1 wordt, indien alleen gelet wordt op stedenbouwkundige aspecten, niet gezien als een negatieve ontwikkeling.

Uit deze samenvatting van het rapport blijkt dat reeds in 1999 een kantoorontwikkeling langs de Baron van Nagellstraat stedenbouwkundig verantwoord werd geacht. Inmiddels zijn de maatregelen voor een betere afwikkeling van het verkeer, de verplaatsing van het station Barneveld-Noord en de bouw van het transferium een feit, waarmee met een daadwerkelijke realisatie van kantoren op deze plaats zonder bezwaren een start kan worden gemaakt.

Nota toelatingsbeleid detailhandel op perifere plaatsen voor de kern Barneveld (1999)

In deze nota wordt geconcludeerd, dat met detailhandel op perifere plaatsen terughoudend dient te worden omgegaan. Uitgangspunt is het handhaven van de winkelfunctie in het bestaande centrum van Barneveld. Voor de Harselaar betekent dit dat hier de komst van detailhandel ongewenst is.

Onderhavig plan laat dan ook geen (perifere) detailhandel toe. Uitzondering hierop is de vestiging van stationsgerelateerde detailhandel in het transferium nabij het station (zie ook paragraaf 2.3.2).

Waterstructuur Transferium Barneveld Noord

In het kader van de bouw van het Transferium is het rapport 'Waterstructuur Transferium Barneveld Noord' opgesteld (zie separate bijlage). Voor een samenvatting van dit plan wordt verwezen naar paragraaf 6.6.

4.3 Geldende bestemmingsplannen

nr.	naam van het plan	vaststelling gemeenteraad	goedkeuring GS
1	Buitengebied 1971	11-05-1971	03-07-1972
2	Buitengebied 2000	30-10-2001	11-06-2002
3	Stationsweg 1992	25-12-1992	22-06-1993

5. BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE

De spoorlijn Amersfoort-Ede (de Valleilijn) en de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn liggen ten zuiden van het bedrijventerrein Harselaar-West. Het treinstation Barneveld Noord is de halte aan de spoorlijn Amersfoort-Ede. Er is geen halte gelegen aan de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn.

De ontsluiting van het treinstation Barneveld Noord verloopt via de Baron van Nagellstraat, die ter hoogte van de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn overgaat in de Stationsweg. Deze wegen liggen ten oosten van het treinstation.

Bij het treinstation zijn fietsvoorzieningen aanwezig en er is een aantal autoparkeerplaatsen.

Het treinstation Barneveld Noord is hooggelegen in het landschap. Vanaf het perron kijkt men in zuidelijke richting uit over het kleinschalige landschap. Daarnaast ligt ten oosten van het perron het zogenaamde 'Roekenbos'. Dit bos is zowel in natuurwetenschappelijke (broedplaats van roeken) als in cultuurhistorisch opzicht interessant. In het Roekenbos (oorspronkelijk 'Heidepark' genoemd) bevindt zich een monument ter nagedachtenis van burgemeester Nairac, die het park ontworpen heeft (1880).

Ten noorden van beide spoorlijnen ligt het bedrijventerrein Harselaar-West. Een deel van de gronden direct ten noorden van het spoor is in eigendom van de Nederlandse Spoorwegen.

Op het bedrijventerrein bevinden zich nog verschillende bedrijven. Een groot deel van de gronden is reeds aangekocht door de gemeente.

Ten oosten van het plangebied is een verkooppunt van motorbrandstoffen gelegen (inclusief de verkoop van LPG). Op de plankaart is de bijbehorende hindercirkel voor het plaatsgebonden risico (45 meter) en groepsrisico (150 meter) getekend. Deze ligt laatste ligt over het plangebied heen (zie verder paragraaf 6.10 van deze toelichting).

6. ONDERZOEKSRESULTATEN

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt op de onderzoeksresultaten van de benodigde onderzoeken voor de ontwikkelingen in het plangebied ingegaan. Ten behoeve van deze ontwikkeling is geen milieu-effectrapportage (MER) voorgeschreven. De aanleg van het transferium is niet MER-plichtig en tevens valt de aanleg van het transferium buiten de criteria voor de verplichte MER-toetsingsprocedures.

6.2 Bodemkwaliteit

Fase 1

Deze locatie is genoegzaam onderzocht. Naast een in omvang geringe bodemsanering ter plaatse van een spoorloot levert de vastgestelde bodemkwaliteit geen beperkingen of belemmeringen op voor het gebruik en bestemming, zoals in dit geval, de aanleg van een voetgangerstraverse en de bouw van een parkeergarage. Voor deze ontwikkelingen is dan ook op basis van een artikel 19 procedure de bouwvergunning verleend.

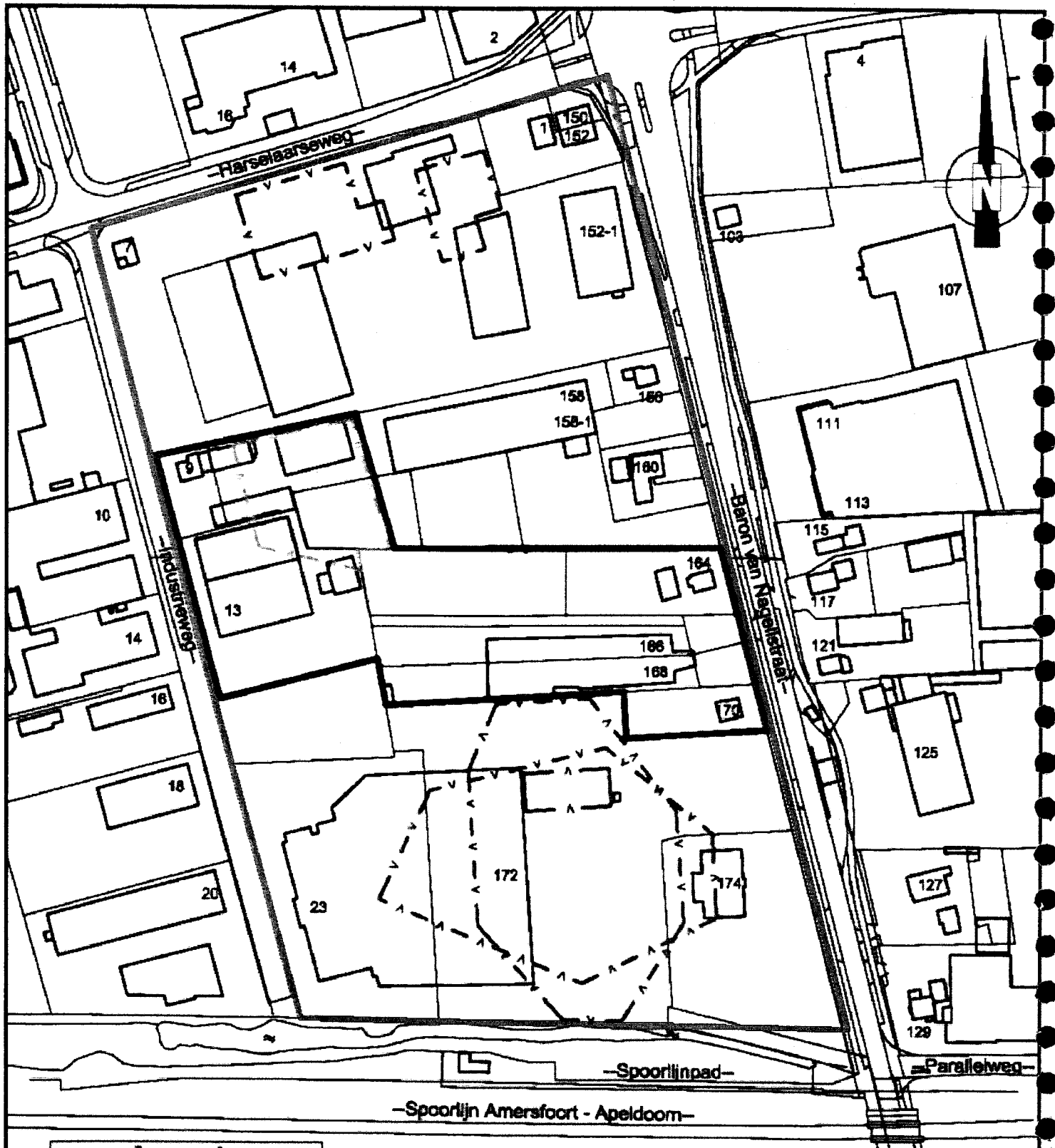
Fase 2

Voor dit gebied is door Vink Milieutechnisch Adviesbureau b.v. een notitie geschreven over de bodemkwaliteit (zie separate bijlage). Deze notitie is gebaseerd op meerdere bodemonderzoeken, die zijn verricht in het plangebied.

Het gaat om de volgende onderzoeken,

1. onderzoeksresultaten van lopend onderzoek door Vink Milieutechnisch Adviesbureau b.v. tot en met 28 maart 2006;
2. milieukundig onderzoek Baron van Nagellstraat 172 te Barneveld, Haskoning, 2005,
3. verkennend onderzoek Transferium Noord te Barneveld, Haskoning, 2004,
4. initieel onderzoek Baron van Nagellstraat 172 Vink Milieutechnisch Adviesbureau b.v., 1994,
5. aanvullend onderzoek Baron van Nagellstraat 172, Vink Milieutechnisch Adviesbureau b.v., 1994,
6. actualisatie onderzoek Baron van Nagellstraat 150-160, Vink Milieutechnisch Adviesbureau b.v., 2004.

Al deze onderzoeken zijn als een separate bijlage bij deze toelichting gevoegd.



Legenda

	Ontwikkelingsvlek Transferium Barneveld Noord
	Nog niet eerder onderzocht terrein
	Verontreiniging chloorbestr.mid.
	Verontreiniging dieselolie
	Verontreiniging freonen
	Verontreiniging kerosine
	Verontreiniging PAK
	Verontreiniging zink

Vink

Vink Milieutechnisch
Adviesbureau b.v.
Veluweweg 62
Postbus 99
3770 AB Barneveld
Tel : 0342 - 408 453
Fax : 0342 - 408 459
E-mail : milieu@vink.nl
Internet : www.vink.nl

Ontruiming:

Ontwikkelingsvlek Transferium Barneveld Noord Overzicht verontreinigde locaties

Project:

Ontwikkelingsvlek Transferium
Barneveld Noord

Opdrachtgever:

Gemeente Barneveld
Afdeling Milieu & Reiniging
Postbus 63 3770 AB Barneveld

Gesekend : P.H.

Datum : 28-03-2006

Status : Definitief

Gecontr. :

Werknr. : M6.069

Rep. nr. : M6.069.02

Afkoord. :

Formaat : A4

Schaal : 1:2000

Tekeningnaam:

M6.069.02_790

Tekn.:

01

Versie:

00

DEZE TEKENING MAG ZONDER DE UITDRUKKELE TOESTEMMING VAN VINK NIET GEHOEFD NOCH AAN DERDEN TER HULPE GEVOEN WORDEN.

Op basis van de thans bekende onderzoeksgegevens kan worden geconcludeerd dat op een aantal locaties binnen het plangebied sprake is van ernstig verontreinigde grond en grondwater met zink, vluchtige aromaten, bestrijdingsmiddelen, minerale olie, PAK's en freonen. Het gaat daarbij om bestaande gevallen (veroorzaakt vóór 1987) waarvoor de provincie bevoegd gezag is.

Op deze lokaties zijn sanerende maatregelen noodzakelijk waarvan de kosten zijn geraamd op 900.000 euro (excl. btw). Deze kosten zijn meegenomen in de exploitatieraming (zie hoofdstuk 7).

In de uitwerkingsregels is opgenomen dat pas een uitwerkingsplan mag worden vastgesteld, nadat het bevoegd gezag in een beschikking goedkeuring heeft verleend aan een saneringsplan.

6.3 Bedrijven en milieuzonering

Fase 1

Voor fase 1 zijn er geen belemmeringen vanuit omliggende bedrijven. De ontwikkeling (verbetering van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en (vracht)wagens) komt de bestaande bedrijvigheid alleen maar ten goede.

Fase 2

Het bedrijvenpark komt te liggen op een bestaand bedrijventerrein. Voor de west- en noordzijde is het bestemmingsplan 'Harselaar West' in de maak. Dit bestemmingsplan vervangt het nu nog geldende bestemmingsplan 'Buitengebied 1971', dat de ruime bestemming kent 'Handel en nijverheid'.

Volgens het nieuwe plan zijn ten westen van de Industrieweg en ten noorden van de Harselaarseweg maximaal categorie 3.2 bedrijven toegestaan. Aan de oostzijde van het plangebied, waar het bestemmingsplan Harselaar Oost van kracht is, mogen maximaal categorie 4 bedrijven worden opgericht.

In principe is de voorgestane functionele invulling van het bedrijvenpark goed te combineren met deze bedrijven. Wel dient voldaan te worden aan de eisen van luchtkwaliteit en externe veiligheid. Hiervoor wordt verwezen naar de paragrafen 6.9 en 6.10.

In de nabijheid van het plangebied, aan de Industrieweg, is het bedrijf 'Beuth Beheer B.V.' gevestigd. Volgens de vigerende Wm-vergunning van 31 juli 2001 mag het bedrijf maximaal 15.000 ton verenmeel per jaar produceren. In die milieuvergunning is geen geurrichtlijn opgenomen (bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State is dit onderdeel vernietigd), zodat het bedrijf feitelijk geen geurcontour

heeft. De procedure loopt nog. Voorts ontwikkelt het bedrijf zich (een deel van de productie is uitgeplaatst) en verder is onduidelijk hoe de contour uiteindelijk komt te liggen (de contouren uit het onderzoek zijn gebaseerd op een productie van 15.000 ton/jaar). Vooralsnog vormt de geuremissie derhalve geen belemmering voor de voorgenomen activiteiten op Harselaar Centraal (zie separate bijlage). Wel is het zaak de ontwikkelingen rondom de milieuvergunning gedurende de bestemmingsplanprocedure verder te volgen.

6.4 Geluidhinder

6.4.1 Inleiding

In het kader van de artikel 19 procedure zijn de gevolgen van fase 1 voor de geluidhinder voldoende onderzocht. Op basis van deze onderzoeken is vrijstelling verleend van het bestemmingsplan en zijn de bouwvergunningen verleend.

In deze toelichting wordt daarom niet verder hierop ingegaan.

Hieronder zal worden ingegaan op de tweede fase. Het betreft hier het gebied met een nader uit te werken bestemming.

6.4.2 Wegverkeerslawaaï

De gemeente is voornemens het gebied tussen de Baron van Nagellstraat, Harselaarseweg, Industrieweg en spoor te herontwikkelen. Er zal niets in de wegligging, rijlijnen, snelheden en maatregelen worden gewijzigd. Wel zal er vanwege de verkeers aantrekkende werking sprake zijn van een hogere geluidsbelasting langs de ontsluitingswegen.

In dit kader is voor geluid onderzocht wat de toename is van de geluidsbelasting op de gevels van de gevoelige objecten in de directe omgeving als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling (zie separate bijlage).

Op basis van de nieuwe verkeersintensiteiten, die op basis van gegevens van de gemeente zijn opgesteld, is geconcludeerd dat alleen op de Wencopperweg 6 een significante verhoging optreedt van meer dan 1,5 d(B)A.

Omdat er geen sprake is van reconstructie van de weg, is er ook geen sprake van reconstructiegevallen. Er hoeft dan ook geen hogere grenswaarde voor bovengenoemd geval te worden aangevraagd.

6.4.3 Railverkeerslawaai

Het railverkeerslawaai vormt geen belemmering voor de toegestane ontwikkelingen binnen fase 2.

6.4.4 Industrielawaai

De voorgestane ontwikkeling binnen fase 2 past binnen de voorgenomen zonering van het industrieterrein 'Harselaar'.

6.5 Belemmeringen

Fases 1 en 2

Binnen het projectgebied bevinden zich geen bovengrondse of ondergrondse belemmeringen, zoals kabels en transportleidingen met bijbehorende beschermingszones, waar bij de planontwikkeling rekening mee moet worden gehouden.

6.6 Water

In het kader van de bouw van het Transferium is het rapport 'Waterstructuur Transferium Barneveld Noord' (Royal Haskoning, 23 maart 2005) opgesteld. Hieronder wordt dit plan kort samengevat.

Gemeente en waterschap zijn in het kader van het Waterplan Barneveld overeengekomen om de waterproblematiek van het bedrijventerrein Harselaar op te lossen met de aanleg van het Transferium.

Voor de afwatering van het bedrijventerrein Harselaar-West (waaronder het bedrijventerpark Harselaar Centraal en het Transferium) en het station Barneveld Noord wordt in het waterstructuurplan gekozen voor:

1. deels infiltratie;
2. deels afvoer naar twee kleine retentiegebieden ten westen en ten oosten van het perronplein van station Barneveld-Noord;
3. deels retentie rond de Esvelderbeek door middel van een aanleg van een duiker onder de spoorlijnen Amersfoort-Apeldoorn en Amersfoort-Ede.

Gebleken is dat de aanleg van de twee kleine retentiegebieden technisch niet haalbaar is vanwege de aanwezigheid van vele kabels en leidingen. Ook bleek het niet mogelijk op de beoogde locatie een grote duiker aan te leggen onder de spoorlijn Amersfoort – Apeldoorn.

Na overleg is door het Waterschap en de gemeente daarom gekozen voor een 'buitenplanse' waterberging rond de Esvelderbeek. Daartoe wordt momenteel een duiker aangelegd net ten westen van het plangebied.

6.7 Flora en Fauna

Fase 1

In het kader van de artikel 19 procedure zijn de gevolgen van fase 1 voor de flora en fauna voldoende onderzocht. Op basis van deze onderzoeken is vrijstelling verleend van het bestemmingsplan en zijn de bouwvergunningen verleend.

In deze toelichting wordt daarom niet verder hierop ingegaan.

Fase 2

Fase 2 betreft een bestaand industrieterrein met een zeer intensieve bebouwing, waar de flora en fauna minimaal is. Geconcludeerd kan dan ook worden, dat de voorgestane ontwikkelingen geen schadelijke effecten zullen hebben op de bestaande flora en fauna.

6.8 Cultuurhistorie en archeologie

Fase 1 en 2

Op grond van het huidige rijks- en provinciale beleid (Verdrag van Malta) is onderzocht of er binnen het plangebied cultuurhistorische, landschappelijke en archeologische (verwachtings)waarden aanwezig zijn. Er is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd naar de verwachting voor de aanwezigheid van archeologische waarden in het plangebied.

De Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) geeft voor het plangebied een lage waarde behoudens de plaats waar het transferiumgebouw gepland is. Daarvoor geldt een gemiddelde verwachting. Nadere bestudering van de diverse kaarten leidt tot de conclusie dat er binnen het plangebied geen dekzandruggen voorkomen en dat derhalve voor het gehele gebied een lage verwachting geldt.

Het gebied wordt ook doorsneden door bestaande straten, spoorsloten en het spoorbed waarvan de spoorsloten feitelijk onderdeel uitmaken. Ook is het gebied dicht bebouwd en is er ook recentelijk gesloopt en herbouwd.

De algehele verwachting voor het gehele plangebied is echter laag, zodat er geen aanleiding is tot het uitvoeren van verder onderzoek. Dit laat onverlet dat tijdens de uitvoering toevalsvondsten kunnen worden gedaan. Deze zullen op grond van de Monumentenwet worden gemeld aan de burgemeester (Monumentenwet 1988,

artikel 47). Alleen indien sprake is van zeer bijzondere vondsten bestaat de mogelijkheid dat geadviseerd wordt het werk enkele dagen stil te leggen om de vondst te documenteren.

6.9 Luchtkwaliteit

Fase 1

In het kader van de artikel 19 procedure zijn de gevolgen van fase 1 voor de luchtkwaliteit voldoende onderzocht. Op basis van deze onderzoeken is vrijstelling verleend van het bestemmingsplan en zijn de bouwvergunningen verleend.

In deze toelichting wordt daarom niet verder hierop ingegaan.

Fase 2

Royal Haskoning heeft de ontwikkelingen op Harselaar Centraal getoetst aan het Besluit Luchtkwaliteit (zie separate bijlage).

De toets heeft zich gericht op het vervoersverkeer op de omliggende wegen van het plangebied (de Stationsweg, de Baron van Nagellstraat, de Harselaarseweg en de Industrieweg). De toetsing is uitgevoerd door op basis van verkeersgegevens met behulp van het hiertoe geëigende model CAR II (versie 5.0, 2006) de luchtkwaliteit in beeld te brengen. Hierbij is getoetst aan de grenswaarden voor verontreinigende stoffen, zoals die genoemd zijn in het Besluit luchtkwaliteit.

Samenvattend kan geconcludeerd worden dat in een groot deel langs de beschouwde wegen in de jaren 2008 t/m 2010 de normen uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 worden overschreden voor zowel de autonome ontwikkeling als de autonome ontwikkeling met de voorgenomen activiteit. Desalniettemin wordt nergens een toename van de overschrijdingen ten gevolge van de voorgenomen activiteit berekend en wordt langs enkele wegvakken zelfs een afname van de concentratie en/of het aantal overschrijdingen berekend.

In 2020 vinden er geen overschrijdingen meer plaats langs de beschouwde wegvakken.

De rekenresultaten geven aan dat de voorgenomen activiteit de luchtkwaliteit voor met name fijn stof en NO₂ niet verslechtert (geen toename van overschrijdingen van de normen zoals opgenomen in Besluit luchtkwaliteit) in alle beschouwde jaren.

Blijkens berekeningen voor het toetsingsjaar 2010 is op de hoofdontsluiting Baron van Nagellstraat – Stationsweg nog ruimte voor respectievelijk 31 en 41 motorvoertuigen extra boven de voorgenomen ontwikkeling. Op de Harselaarseweg is nog ruimte voor 3.810 extra motorvoertuigen. Deze getallen dienen nog getoetst te

worden voor de jaren 2009 en 2020. Omdat het jaar 2010 het meest kritisch is wordt van deze toetsing geen wezenlijk andere uitkomst verwacht. Daarnaast dient de gemeente middels verkeersmaatregelen (ter regulering en dosering) te waarborgen dat de maximale intensiteiten niet worden overschreden.

6.10 Externe veiligheid

Fase 1

In het kader van de artikel 19 procedure zijn de gevolgen van fase 1 voor de externe veiligheid voldoende onderzocht. Op basis van deze onderzoeken is vrijstelling verleend van het bestemmingsplan en zijn de bouwvergunningen verleend.

In deze toelichting wordt daarom niet verder hierop ingegaan.

Fase 2

In het door Royal Haskoning uitgevoerde aanvullende onderzoek externe veiligheid zijn de externe veiligheidsrisico's beschouwd welke veroorzaakt worden door zowel risicovolle inrichtingen als het transport van gevaarlijke stoffen over de weg en het spoor in de omgeving van het bedrijvenpark Harselaar Centraal.

Op basis van dit onderzoek kunnen de onderstaande conclusies getrokken worden.

Inrichtingen

- In de directe omgeving van het plangebied is één inrichting relevant met betrekking tot de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen. Dit is het LPG-tankstation aan de Baron van Nagellstraat;
- Op deze inrichting is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (oktober 2004) van toepassing;
- Het te ontwikkelen plangebied valt buiten de 10-6 contour (45 meter vanaf vulpunt voor een LPG-tankstation met een doorzet tot 1.000 m³ per jaar) voor het plaatsgebonden risico. Het plaatsgebonden risico vormt zodoende geen probleem voor de ontwikkeling van het plangebied;
- Omdat er binnen het effectgebied van het LPG-tankstation (150 meter vanaf vulpunt) géén sprake is van een uniforme personendichtheid mag er niet zondermeer gerekend worden met verblijfscorrecties om het groepsrisico te bepalen. Hiervoor is een meer specifieke risicoberekening nodig (QRA). Deze berekening maakt geen deel uit van deze rapportage;
- Een indicatieve "worst case" benadering van het groepsrisico veroorzaakt door het LPG-tankstation laat zien dat de toegestane personendichtheid binnen het effectgebied (16 personen per hectare) in de huidige situatie niet wordt overschreden;

- Het plangebied bevindt zich gedeeltelijk binnen het invloedsgebied van het LPG-tankstation. Omdat een toename van het aantal personen binnen het effectgebied van een inrichting leidt tot een toename van het groepsrisico, zal hiermee bij de ontwikkeling van het plangebied rekening gehouden moeten worden. Gezien de gewenste ontwikkelingen zal het groepsrisico waarschijnlijk toenemen binnen het plangebied. Bij elke verhoging van het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht hiervoor, volgens de Handreiking Verantwoording Groepsrisico;
- Om te bepalen wat het groepsrisico is en om te bepalen of dit binnen de oriëntatiewaarde blijft dient een gedetailleerde berekening of QRA gemaakt te worden. Zonder deze QRA kan niet bepaald worden welke persoonsdichtheden maximaal zijn toegestaan en welke mitigerende maatregelen voldoende effectief zijn;
- De meest voor de hand liggende en ook meest gebruikte mitigerende maatregel is om LPG 's avonds te laten leveren.

Vervoer gevaarlijke stoffen

- Externe risico's voor bezoekers en werknemers worden onder andere veroorzaakt door het transport gevaarlijke stoffen op de vervoersassen Baron van Nagellstraat, rijksweg A1, de spoorlijn Amersfoort – Apeldoorn en de spoorlijn Barneveld aansluiting – Ede-Wageningen;
- Over de spoorlijn Barneveld aansluiting – Ede-Wageningen vindt zowel in de huidige situatie (gegevens 2004) als in de toekomstige situatie (prognose 2010) géén vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Er zijn dus geen externe risico's door het vervoer van gevaarlijke stoffen aanwezig;
- Voor de spoorlijn Amersfoort – Apeldoorn blijkt dat in de huidige situatie (gegevens 2004) geen PR 10-6 contour aanwezig is en het groepsrisico beneden de oriënterende waarde blijft;
- In de toekomstige situatie (prognose 2010) is het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Amersfoort – Apeldoorn gereduceerd tot nul. Er zijn dan geen externe risico's door het vervoer van gevaarlijke stoffen meer aanwezig;
- Voor de A1 is in de huidige situatie een PR 10-6 contour aanwezig. Deze bedraagt 12 meter (vanaf midden-as). Binnen deze contour bevinden zich echter geen (kwetsbare) objecten. De effecten op het groepsrisico als gevolg van transportbewegingen over de A1 zijn verwaarloosbaar zijn. Het groepsrisico ligt beneden de oriënterende waarde;
- Voor de toekomstige situatie (prognose 2010) is voor de A1 een PR 10-6 contour aanwezig van 17 meter (vanaf midden-as). Omdat de ontwikkelingen in het plangebied op ruime afstand van de A1 plaatsvinden, zal deze 10-6 contour geen knelpunten opleveren. In de toekomstige situatie zal zodoende aan zowel de grenswaarde als de richtwaarde voor het PR worden voldaan. Ook in de toekomstige situatie ligt het groepsrisico beneden de oriënterende waarde. Met

- andere woorden: ter hoogte van het plangebied zijn géén onaanvaardbare externe risico's te verwachten door het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A1;
- De transporten van gevaarlijke stoffen over de Baron van Nagelstraat vinden plaats om het LPG-tankstation te bevoorraden. In het onderzoek is er vanuit gegaan dat het transport óók in de toekomstige situatie plaats zal vinden (en het LPG-tankstation dus niet gesaneerd is);
 - Voor de Baron van Nagelstraat zijn zowel in de huidige als in de toekomstige situatie geen PR 10-5 en PR 10-6 contour aanwezig. Er wordt zodoende voldaan aan zowel de grenswaarde als richtwaarde. Ook het groepsrisico ligt beneden de oriënterende waarde;
 - De exacte invulling van het plangebied is nog niet bekend. Omdat het plangebied grenst aan de Baron van Nagelstraat zullen ontwikkelingen die afwijken van hetgeen in dit rapport beschouwd is invloed kunnen hebben op het groepsrisico. Een aanvullend onderzoek is dan gewenst;
 - Daar het LPG-tankstation vóór 2010 gesaneerd dient te worden, is het echter waarschijnlijk dat in de toekomstige situatie het transport van gevaarlijke stoffen over de Baron van Nagelstraat gereduceerd is tot nul. In dat geval zullen er geen externe risico's meer veroorzaakt worden door transport over de Baron van Nagelstraat;

Royal Haskoning doet de volgende aanbevelingen:

- de voorgenomen ontwikkeling doorzetten, en in gesprek treden met de eigenaar/uitbater van het tankstation om de levering van LPG uitsluitend in de avonduren en het weekend plaats te laten vinden. Dit is de meest gebruikte en meest efficiënte mitigerende maatregel die in het geval van overschrijding van het groepsrisico bij LPG tankstations wordt toegepast;
- direct nader onderzoek (QRA) doen naar de gevoeligheid van het groepsrisico voor personenconcentraties binnen het invloedsgebied gelegen binnen het plangebied en naar de effectiviteit van mitigerende maatregelen.

Gelet op bovenstaande conclusies en aanbevelingen is besloten om in de uitwerkingsregels een bepaling op te nemen, dat burgemeester en wethouders (voorzover het betreft gronden gelegen binnen de 150 meter contour van het LPG-station), alleen over mogen gaan tot vaststelling van een uitwerkingsplan, nadat door middel van een QRA is aangetoond, dat voldaan wordt aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen (oktober 2004).

Nu dient een plicht tot uitwerking onvoorwaardelijk te zijn geformuleerd. Deze mag niet afhankelijk worden gesteld van onzekere gebeurtenissen. Gelet op de specifieke situatie is naar de mening van de gemeente voldoende zekerheid ingebouwd, dat binnen de planperiode voldaan zal kunnen worden aan de eisen uit het Besluit externe veiligheid inrichting. Immers door een simpele, meest gebruikte en meest efficiënte mitigerende maatregel (levering van LPG uitsluitend in de avonduren en het

weekend) kan reeds aan het Besluit worden voldaan. Daarnaast is gelet op de aanwezigheid van andere kwetsbare objecten de kans heel groot dat binnen de planperiode het LPG-station zal worden gesaneerd.

7. FINANCIËEL-ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het bedrijvenpark Harselaar Centraal zal worden ontwikkeld door de gemeente Barneveld in samenwerking met Heilijgers Projectontwikkeling. Deze hebben gezamenlijk een exploitatieraming gemaakt, zoals hierbij is gevoegd. Uit deze raming blijkt, dat het project financieel haalbaar is.

verwerving	€ 16.000.000
bodemsanering	€ 900.000
planontwikkeling	€ 1.700.000
hoofdinfra	€ 1.300.000
bouwrijp	€ 300.000
woonrijp	€ 1.200.000
totaal kosten	€ 21.400.000

huur	€ 2.300.000
kantoren	€ 13.500.000
overig commercieel	€ 3.900.000
overig commercieel	€ 1.700.000
overige opbrengsten	€ 200.000
totaal opbrengsten	€ 21.600.000

saldo kosten en opbrengsten	€ 200.000
kostenstijging	- € 400.000
opbrengstenstijging	€ 2.000.000
rente	- € 1.800.000
eindwaarde	€ 0.000
NCW	€ 0.000

8. HANDHAVING

De gemeente acht handhaving van haar beleid van groot belang om de gewenste ruimtelijke en milieukwaliteit te garanderen. Belangrijke redenen voor handhaven zijn:

- de regels zijn door de gemeente vastgesteld en de inwoners van de gemeente mogen verwachten dat de gemeente die regels handhaaft: waarom zijn er anders regels opgesteld? Inwoners van de gemeente hebben als het ware recht op handhaving;
- handhaving gaat oneigenlijk gebruik van en daarmee de achteruitgang van de kwaliteit van het gemeentelijk grondgebied tegen. Een actueel bestemmingsplan beoogt de ruimtelijke kwaliteit van een gebied in stand te houden en te verbeteren;
- niet daadkrachtig optreden tegen overtredingen van wettelijke voorschriften werkt een toename van het aantal overtredingen in de hand en tast de geloofwaardigheid van daadkrachtig optreden aan. Het in het bestemmingsplan vastgelegde beleid wordt ondermijnd en het bestuur verliest de greep op de gebouwde omgeving.

Onderscheid kan gemaakt worden tussen preventieve en repressieve handhavingsinstrumenten. Onder preventieve instrumenten kunnen onder andere goede regelgeving (o.a. in bestemmingsplan), voorlichting, subsidieverlening, verlening van vrijstellingen en de bouw-, aanleg- en sloopvergunningen worden begrepen. Repressieve instrumenten zijn onder meer controle en toezicht, opsporing en het hanteren van sancties als bestuursdwang en dwangsom.

In 1995 heeft de gemeenteraad ingestemd met de beleidsnota 'Selectieve handhaving'. Deze nota geeft inzicht in de achtergronden die geleid hebben tot de totstandkoming van de nota. Ook geeft het voor overtredingen op het gebied van bestemmingsplan- en bouwregelgeving aan hoe met geconstateerde overtredingen om te gaan en welke prioriteitsstelling daarbij te hanteren (repressieve handhaving).

Bij de handhaafbaarheid van een bestemmingsplan spelen aspecten als communicatie, de planvorm, de normstelling, het daadwerkelijk kunnen handhaven en de controleerbaarheid van normen ook een belangrijke rol.

Randvoorwaarde voor handhaving is dat er voldoende basis/grondslag is om te kunnen handhaven. Deze basis wordt gevormd door:

- de regeling in het bestemmingsplan zelf: de handhaafbaarheid van de planvoorschriften;
- het vrijstellingenbeleid.

In onderhavig bestemmingsplan is gestreefd naar heldere, eenduidige planvoorschriften met zo min mogelijk interpretatiemogelijkheden.

Verder zijn aan de in het plan opgenomen vrijstellingsbevoegdheden en uit te werken bepalingen duidelijke voorwaarden verbonden, die voldoende objectief bepaalbaar zijn.

9. VERSLAG VAN INSPRAAK EN VOOROVERLEG

Als bijlage bij deze toelichting is de 'Notitie inspraak en artikel 10 Bro reacties Transferium Barneveld Noord' gevoegd. Daarin wordt verslag gedaan van de gehouden inspraak en vooroverleg. Waar nodig zijn naar aanleiding van dit verslag toelichting, voorschriften en plankaart aangepast.