

bestemmingsplan

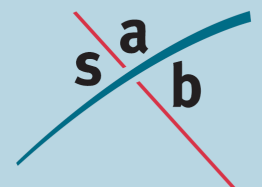
Bedrijventerrein Centerpoort-Noord, Duiven

gemeente Duiven

27 mei 2013

projectnummer 110844

NL.IMRO.0226.BPCENTERPOORT001-VS01



INHOUD

TOELICHTING

1	INLEIDING	1
1.1	AANLEIDING	1
1.2	LIGGING PLANGEBIED	1
1.3	VIGERENDE BESTEMMINGSPLANNEN	2
1.4	OPZET VAN HET BESTEMMINGSPLAN	2
2	HUIDIGE GEBIEDSFUNCTIE	4
2.1	KARAKTERISERING PLANGEBIED	4
2.2	HUIDIGE VERKEERSSTRUCTUUR	5
3	BELEIDSBESCHRIJVING	7
3.1	GEMEENTELIJK BELEID	7
3.2	OVERIG BELEID	18
4	PLANBESCHRIJVING	29
4.1	ALGEMEEN	29
4.2	BEHEER	29
4.3	ONTWIKKELINGSVISIE	31
5	DUURZAAMHEID	32
5.1	INLEIDING	32
5.2	HANDVATTEN ONTWIKKELING DUURZAME BEDRIJVENTERREINEN	32
5.3	ALGEMENE DUURZAAMHEIDASPECTEN	35
5.4	STEDENBOUWKUNDIGE DUURZAAMHEIDASPECTEN	37
6	HAALBAARHEID VAN HET PLAN	38
6.1	INLEIDING	38
6.2	MILIEUASPECTEN	38
6.3	WATER	58
6.4	FLORA EN FAUNA	63
6.5	ARCHEOLOGIE	65
6.6	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	66
7	WIJZE VAN BESTEMMEN	67
7.1	WIJZE VAN BESTEMMEN	67
7.2	DIT BESTEMMINGSPLAN	68
8	PROCEDURE	75
8.1	INLEIDING	75
8.2	VOOROVERLEG	75
8.3	INSPRAAK	78
8.4	ZIENSWIJZEN	79

BIJLAGEN

1. VOORTOETS ECOLOGIE
2. EXTERNE VEILIGHEIDSONDERZOEK BUISLEIDINGEN

3. EXTERNE VEILIGHEIDSONDERZOEK A12
4. RESPONSNOTA
5. RAADSVORSTEL EN RAADSBESLUIT

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

De gemeente Duiven wil de bestemmingsplannen voor de bedrijventerreinen actualiseren. Deze actualisatie heeft diverse doelen. Ten eerste moet hiermee het aantal bestemmingsplannen terug worden gebracht naar vier hoofdbestemmingsplannen. Ten tweede moet de planuniformiteit toenemen, hetgeen meer rechtsgelijkheid en rechtszekerheid tot gevolg heeft. Ten derde moeten de plannen digitaal raadpleegbaar worden gemaakt. Op deze manier zijn de plannen makkelijker te bekijken door burgers en wordt voldaan aan de landelijke digitale uitwisselingsnormen. Ten slotte is het doel actuele bestemmingsplannen voorhanden te hebben, waardoor de 10-jaars-termijn uit de Wet ruimtelijke ordening wordt nageleefd.

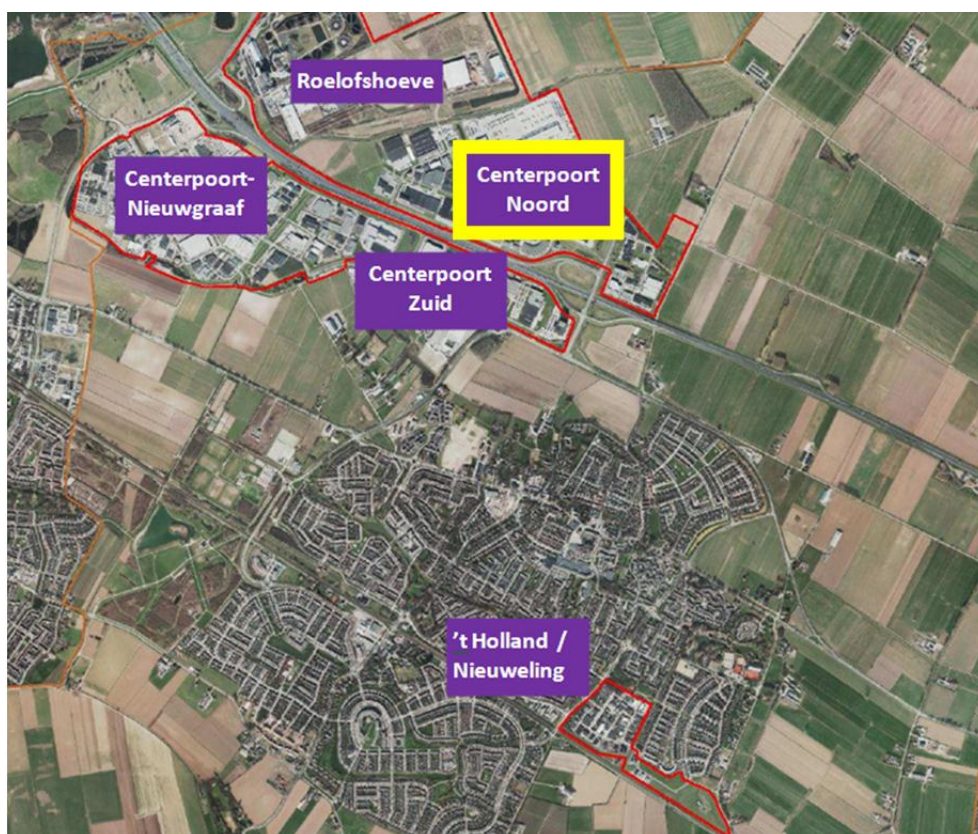
De gemeente heeft besloten in één actualisatietraject de bestemmingsplannen te herzien voor het bedrijventerrein Centerpoort-Nieuwgraaf, Centerpoort-Noord en –Zuid, Roelofshoeve I en II en 't Holland-De Nieuweling. Onderhavig bestemmingsplan omvat de juridisch planologische regeling voor het bedrijventerrein Centerpoort-Noord.

1.2 LIGGING PLANGEBIED

Het plangebied betreft het bedrijventerrein Centerpoort-Noord. Dit bedrijventerrein ligt bij de kern en in de gemeente Duiven. Duiven ligt in de verstedelijkte zone rondom Arnhem aan de rijksweg A12 en maakt deel uit van de stadsregio Arnhem-Nijmegen.

Het bedrijventerrein Centerpoort-Noord behoort tot de bedrijvenzone langs de A12. Deze bedrijvenzone is het grootste aaneengesloten bedrijventerrein van Oost-Nederland. Aan de noordzijde van de A12 zijn dit de bedrijventerreinen Roelofshoeve en Centerpoort-Noord, aan de zuidzijde van de A12 zijn dit Centerpoort-Nieuwgraaf en Centerpoort-Zuid.

Op de navolgende figuur is de globale ligging van de bedrijventerreinen in Duiven weergegeven.



Ligging plangebied (geel omkaderd) in regio en ten opzichte van andere te actualiseren bestemmingsplannen

1.3 VIGERENDE BESTEMMINGSPLANNEN

Voor het plangebied zijn verschillende bestemmingsplannen vigerend. In onderstaande tabel zijn de vigerende bestemmingsplannen voor het plangebied genoemd.

Centerpoort-Noord

	B&W	Raad	GS	KB/RvS
Rijderbos ('Centerpoort Noord')		24-10-1994	09-06-1995	
Rijderbos, 1 ^e wijziging		09-09-1996	09-12-1996	
Rijderbos, 2 ^e herziening		25-06-2011	10-08-2001	
BP Buitengebied		24-11-1980	04-05-1982	18-04-1984

1.4 OPZET VAN HET BESTEMMINGSPLAN

Het bestemmingsplan bestaat uit drie delen. Deel 1 vormt de toelichting van voorliggend bestemmingsplan. In deel 2 zijn de regels van het bestemmingsplan opgenomen. Achter in dit plan is de verbeelding bijgevoegd.

In dit deel 1 zal in het navolgende hoofdstuk 2 worden ingegaan op de huidige kenmerken en functies van het plangebied. Daarnaast komen andere aspecten aan de orde, die van invloed zijn op de bedrijventerreinen.

In *hoofdstuk 3* zal het bovengemeentelijk, het waterschaps- als ook het gemeentelijk beleid uiteen worden gezet. Dit beleid vormt het kader voor de ontwikkeling van bedrij-

venterreinen in het algemeen. Daarbij komt tevens aan de orde de vraag en het aanbod van bedrijventerreinen binnen de stadsregio Arnhem-Nijmegen.

In *hoofdstuk 4* wordt het plan beschreven.

In *hoofdstuk 5* wordt ingegaan op het aspect duurzaamheid. Ook wordt ingegaan op aspecten als parkmanagement, intensief ruimtegebruik en vegetatiedaken.

In *hoofdstuk 6* zijn de resultaten van de diverse noodzakelijke milieutechnische onderzoeken opgenomen, evenals de toe te passen milieuzonering. Ook wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid.

In *hoofdstuk 7* wordt onderhavig plan vertaald naar de juridische opzet van dit bestemmingsplan.

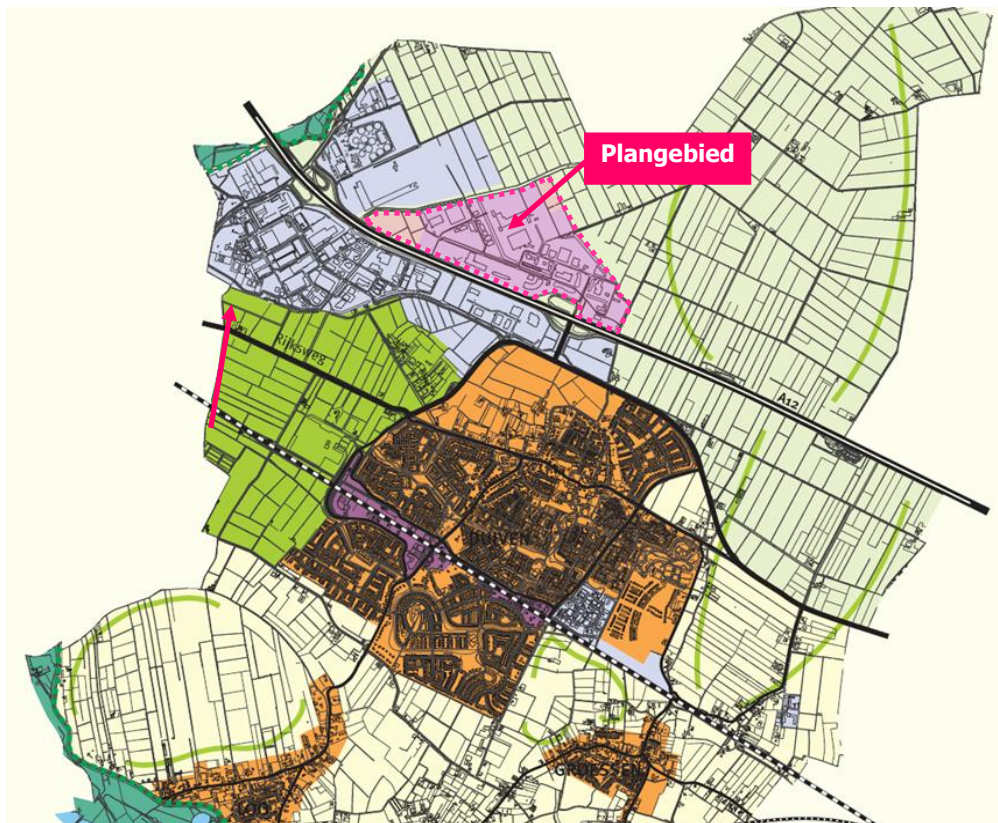
In *hoofdstuk 8* zijn ten slotte de resultaten van het gevoerde overleg ex artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening en de gevolgde inspraakprocedure opgenomen.

2 HUIDIGE GEBIEDSFUNCTIE

2.1 KARAKTERISERING PLANGEBIED

Het bedrijventerrein ligt in het verstedelijkte gebied van de gemeente Duiven en maakt deel uit van de urbane zone Arnhem-Zevenaar, dat op haar beurt weer deel uitmaakt van het stedelijk kerngebied van de stadsregio Arnhem-Nijmegen.

De locatie Centerpoort-Noord ligt aan de A12 ten noordwesten van Duiven.



Ligging plangebieden op functiekaart gemeente Duiven

Het plangebied is in gebruik als bedrijventerrein. Centerpoort-Noord ligt ten noorden van de A12 en is circa 70 hectare groot. Hier zijn met name (groot-)handels-, distributie- en transportbedrijven (reguliere bedrijvigheid) gevestigd.

Het bedrijventerrein grenst aan de noord- en oostzijde aan het buitengebied van Duiven. Aan de oostzijde grenst het bedrijventerrein ook deels aan de te realiseren Truckparking Centerpoort-Noord, een bewaakte en beveiligde parkeervoorziening voor vrachtwagens. De voorziening is middels een separaat bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Aan de zuidkant wordt het bedrijventerrein begrensd door de A12.



Bebouwingsbeeld Centerpoort-Noord



Bestaand bedrijf



Bedrijven langs Impact

2.2 HUIDIGE VERKEERSSTRUCTUUR

hoofdontsluitingsstructuur

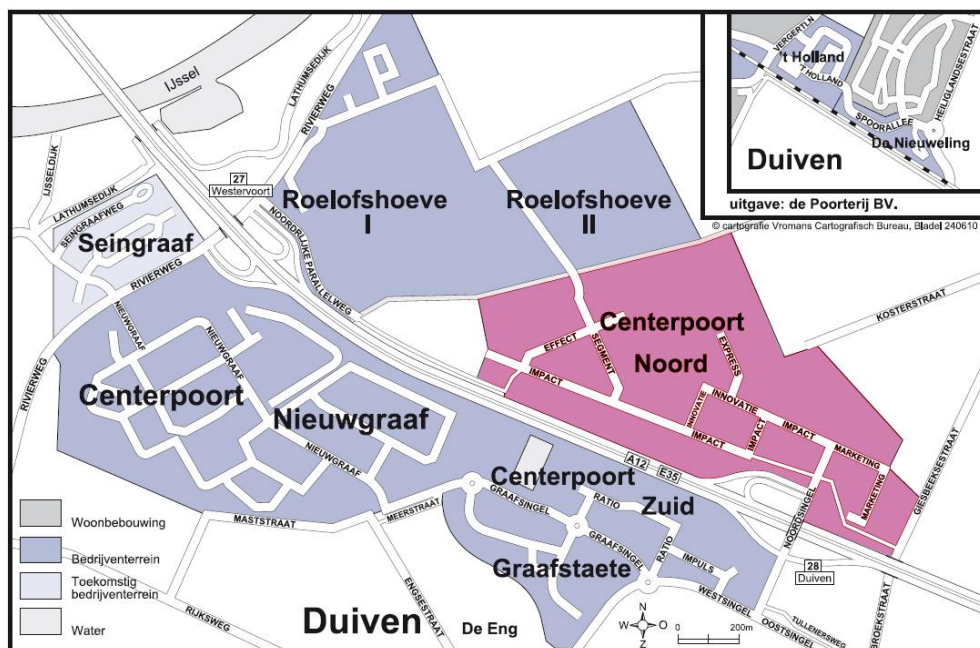
Het bedrijventerrein Centerpoort Noord is gesitueerd aan de noordzijde langs de A12. Het bedrijventerrein is vanaf deze snelweg te bereiken via afslag 28 die uitkomt op de Noordsingel. De bereikbaarheid van de bedrijventerreinen voor het gemotoriseerde verkeer is goed.

interne ontsluitingsstructuur

De interne ontsluiting van Centerpoort-Noord bestaat hoofdzakelijk uit de straat Impact. Deze weg komt uit op de Noordsingel. Vanaf hier is de A12 goed bereikbaar.

openbaar vervoer

De bedrijventerreinen zijn ook bereikbaar met het openbaar vervoer. De concentratie van de bedrijventerreinen langs de A12 heeft grote potentie om te worden opgenomen in een openbaar vervoernetwerk. Busroutes die voor veel werknemers uit de omliggende plaatsen Duiven, Westervoort, Zevenaar, Doesburg en Arnhem voor een goede verbinding met de bedrijventerreinen zorgen, bevorderen het gebruik van openbaar vervoer. Onlangs is er een nieuwe busverbinding (lijn 65) tot stand gekomen tussen Duiven, bedrijventerrein Graafstaete en Centerpoort-Nieuwgraaf en verder richting Doesburg.



Straatnamenkaart plangebied

langzaam verkeer

Binnen de bedrijventerreinen is het langzaam en snel verkeer meestal gecombineerd, fietsers hebben een plaats op de rijbaan. Een uitzondering zijn de vrij liggende fietspaden aan de centrale ontsluitingsassen Impact op bedrijventerrein Centerpoort-Noord. Op de overige bedrijventerreinen zijn geen vrij liggende fietspaden aangelegd. Het fiets- en autoverkeer wordt hier gecombineerd op de rijbaan. Op sommige wegen is wel een (rode) fietspadarcering aangegeven.

Voor voetgangers zijn er op de bedrijventerreinen weinig separate voorzieningen gerealiseerd. De voetpaden die zijn aangelegd langs de wegen zijn met name bedoeld voor gebruik door de werknemers van de verschillende bedrijven in bijvoorbeeld de lunchpauze.

3 BELEIDSBESCHRIJVING

In dit hoofdstuk wordt het kaderstellend beleid uiteengezet. Allereerst wordt ingegaan op het gemeentelijke beleid. Hierna komt het overige beleid aan de orde (rijks-, provinciaal, en regionaal beleid).

3.1 GEMEENTELIJK BELEID

Structuurvisie Duiven 2010-2020

Inleiding

Op 14 december 2009 is de Structuurvisie Duiven 'Omgevingsvisie op een duurzaam Duiven' vastgesteld door de gemeenteraad, voor de periode 2010-2020. Hiermee wordt vervolg gegeven aan het Structuurplan Duiven uit 1999 dat een doorlooptijd kende tot 2015.

De structuurvisie van de gemeente Duiven (Structuurvisie Duiven, "Omgevingsvisie op een duurzaam Duiven") is een kaderstellende nota voor de uitvoering van een groot deel van de plannen en activiteiten binnen de sector Grondgebied.

In en rond de gemeente Duiven vinden allerlei ontwikkelingen plaats zoals de ontwikkeling van een nieuw centrumplan, de ontwikkeling en uitbreiding van bedrijventerreinen, verbeteringen in de interne verkeersstructuur, woningbouw en het openbaar groen. Daarnaast wordt sterk ingezet op thema's zoals duurzaamheid en tegengaan van verspilling. Om te voorkomen dat de samenhang tussen al deze ontwikkelingen uit het oog wordt verloren en er alleen op sectorale terreinen beleid en deelkeuzes worden gemaakt, heeft de gemeente Duiven besloten om een integrale structuurvisie op te stellen. Hiernaast wordt met het opstellen van de structuurvisie voldaan aan de wettelijke verplichting volgend uit de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) die sinds 1 juli 2008 van kracht is, om één of meer structuurvisies vast te stellen voor het gehele grondgebied.

Centrale doelstelling

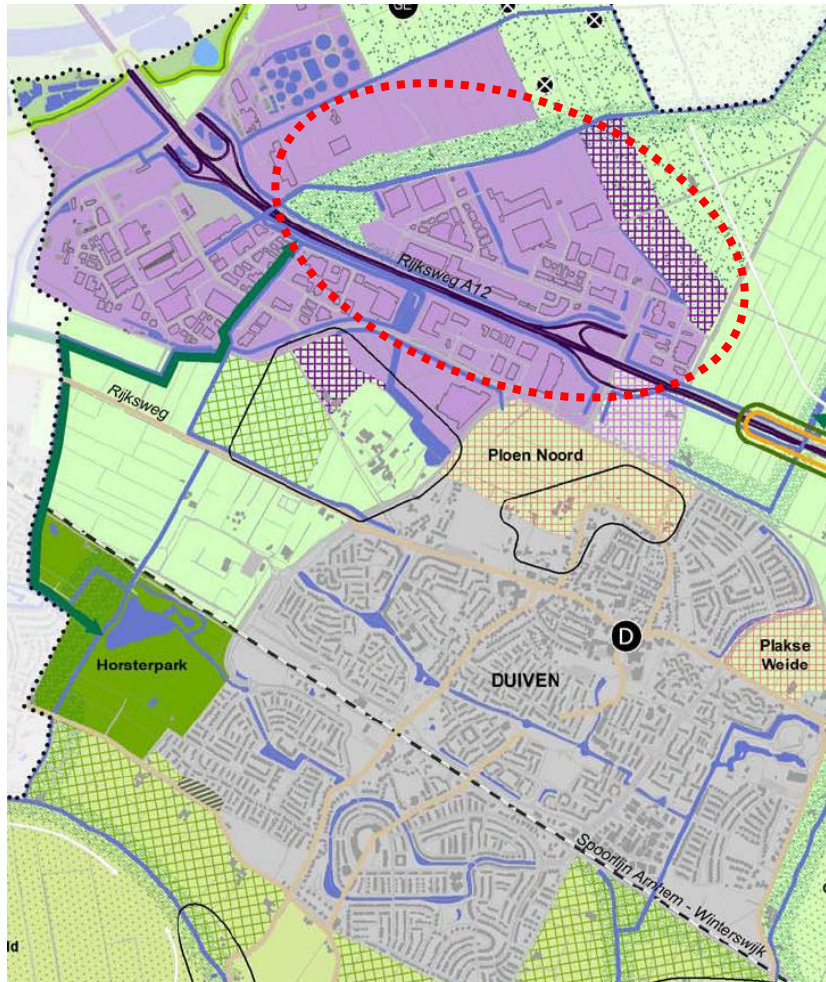
De gemeente Duiven kiest, rekening houdend met bovengemeentelijke plannen, voor een omgevingsvisie die integraal richting geeft aan de ruimtelijke ontwikkeling binnen de gemeente Duiven. Deze nieuwe omgevingsvisie verbetert en versterkt de integratie van milieu, volkshuisvesting, ruimtelijke ordening, openbare ruimte, grondzaken en gebouwde omgeving onderling waardoor het onderwerp duurzaamheid integraal benaderd wordt en er een juiste balans ontstaat tussen het verbeteren van het sociaal en economisch functioneren en de afname van de milieubelasting (People, Planet, Profit). Door deze integrale benadering kunnen bestaande en nieuwe initiatieven elkaar duurzaam versterken.

Economie

De Duivense economische situatie is in Nederlands opzicht bijzonder. In de gemeente Duiven overstijgt het aantal arbeidsplaatsen het werkend deel van de bewoners. De gemeente is daarmee een regionale speler op de arbeidsmarkt. Het grote aantal arbeidsplaatsen is met name geconcentreerd in de in totaal 200 ha grote bedrijventerreinen langs de A12. De Provincie Gelderland en de Stadsregio beschouwen de A12 zone als één van de drie economische zwaartepunten van de regio en dat de gemeente Duiven te typeren valt als economische groeikern.

Vertaling van regionaal en provinciaal beleid vindt plaats op lokale schaal in concrete (bestemmings-)plannen. Daarbij kan in het bijzonder worden gedacht aan het toepassen van duurzaamheidsprincipes en de SER-ladder, bijvoorbeeld door intensivering en revitalisering van bestaande bedrijventerreinen.

De provincie heeft de stadsregio en de betrokken regiogemeenten uitgenodigd om gezamenlijk een Economisch Programmerings- en Ontwikkelingsdocument (EPO) op te stellen. Hierin wordt de regionale behoefte uitgewerkt en geconfronteerd met het aanwezige en toekomstige aanbod. Het vormt ook de input voor een provinciale structuurvisie bedrijventerreinen én nadere afspraken tussen het Rijk en de provincies.



*Uitsnede uit duurzaam ruimtelijk structuurbeeld (bron: Structuurvisie 2010-2020)
Het bedrijventerrein is aangeduid als een bestaand bedrijventerrein.*

Economische doelstelling

Als regionale speler in de arbeidsmarkt is het van belang dat de gemeente Duiven de sterke economische positie behoudt dan wel verbetert. Door verder uitvoering te geven aan de opgaven uit de Structuurvisie 2010-2020 en het regionaal plan Stadsregio Arnhem-Nijmegen 2005-2020, geeft de gemeente richting aan deze ontwikkelingen.

Een bijzondere uitdaging vormt het breder toepassen van duurzaamheidsprincipes bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen, van kavelniveau tot individueel ontwerp. Het reeds ingezette beleid voor parkmanagement zal in nauw overleg met het bedrijfsleven verder worden uitgebouwd.

Bedrijventerreinen

De gemeente Duiven heeft haar visie geformuleerd voor de bedrijventerreinen. Onder meer de volgende hoofdpunten zijn van belang:

- De hoofdfunctie van het deelgebied is en blijft 'bedrijven': alle overige functies staan vooral ten dienste van deze hoofdfunctie.
- Komende jaren wordt geïnvesteerd in een aantrekkelijke openbare ruimte op de bedrijventerreinen.
- Aan de noordzijde van de bedrijventerreinen langs de A12 worden overgangsgebieden van groene economie in combinatie met agrarische natuurontwikkeling gecreëerd.
- Er wordt binnen de bedrijventerreinen gestreefd naar een groen raamwerk, als drager voor de waterafvoer, waterberging, alsook kleinschalige recreatie en ecologie.
- Parkmanagement is het sleutelwoord om ondernemers te verbinden aan de bovenstaande ambities.

De bedrijventerreinen zijn ruimtelijk opgezet en doorsneden door groene zones met weteringen, ten behoeve van de waterafvoer. Ten noorden van de A12 is ten behoeve van een nieuw aan te leggen gasleiding een groene zone gepland tussen Roelofshoeve II en Centerpoort-Noord. Deze groene zone volgt een bestaande wetering. Aan de noordzijde van Roelofshoeve en Centerpoort- Noord wordt in het buitengebied een cluster van vier windmolens ontwikkeld.

De locaties ten noorden van Centerpoort-Noord en ten zuidwesten van Graafstaete zijn aangewezen als zoekgebied bedrijventerrein.

Programma

Het programma op het gebied van werken is gebaseerd op de Toekomstvisie uit 2006 en de Structuurvisie 2009. Daarnaast is afstemming gezocht met de stadsregio Arnhem-Nijmegen, mede in het kader van de te maken "Verstedelijkingsafspraken 2010-2020", de nieuw te maken concessieafspraken vanaf 2010 en de zogenaamde EPO-afspraken.

Volgens de eerder afgesproken programmering met de Stadsregio en in het beleid vastgelegde locaties worden de locaties Roelofshoeve II, Seingraaf, Graafstaete en De Nieuweling genoemd als voorgenomen ontwikkeling.

Op grond van het vigerende regionaal plan van de Stadsregio bestaat nog een aangewezen zoekruimte van circa 15 ha boven Centerpoort-Noord. Kwantitatief lijkt er voor de komende drie tot vijf jaar, derhalve tot 2015 voldoende ruimte om te voldoen aan de verwachte vraag. Voor de periode daarna is het raadzaam om tijdig in te kunnen spelen op de behoeften van de economie. Er is geen noodzaak van grootschalige bedrijventerreinen boven de reeds in ontwikkeling zijnde terreinen.

Hierbij passen de volgende kanttekeningen:

- De vraag vanuit innovatieve en duurzame bedrijvigheid groeit nog, zoals blijkt uit de belangstelling voor Roelofshoeve II. Ruimtelijk-economisch en ecologisch is het sterk aan te bevelen om bij voortdurende vraag daarbij aansluiting te zoeken. De ruimtelijke hoofstructuur én de deelgebiedsvisie bedrijventerreinen voorzien hierin, met de aanduiding 'Groene Economie'.

- De lokale behoefte kan voorlopig nog goed worden opgevangen op Graafstaete en De Nieuweling. Graafstaete is echter bijna geheel uitgegeven en ook op de Nieuweling zijn nog maar enkele hectares beschikbaar. Mocht de conjunctuur bijzonder aantrekken, dan is extra ruimte vraag denkbaar. Een beperkte afronding van Graafstaete ligt dan voor de hand.

Locatiestudie

De gemeente wil zowel op gemeentelijk als KAN-niveau voldoende areaal aan geschikte bedrijventerreinen voor bedrijven met zwaardere en lichtere bedrijfscategorieën ter beschikking hebben. Binnen deze doelstelling van de gemeente geldt nog een aantal randvoorwaarden. Deze zijn:

- Zonering van milieuhinderlijke bedrijvigheid door handhaving van voldoende afstand tot de milieugevoelige objecten (met name woonbebouwing).
- Uitbreiding van Roelofshoeve vindt plaats in aansluiting op bestaand bedrijventerrein en ten behoeve van bedrijven met maximaal categorie 5 en een hinderzone van 500 meter. De wettelijke hinderzones worden niet overschreden en de uitbreiding vindt plaats binnen de afspraken ten aanzien van de maximaal toelaatbare geur-immissieconcentraties in de omgeving.
- Graafstaete wordt ontwikkeld tot bedrijventerrein voor maximaal categorie 3.
- Goede landschappelijke inpassing van de terreinen.
- Mobiliteitsprofielen van te vestigen bedrijven worden afgestemd op de bereikbaarheidsprofielen van de (nieuwe) terreinen.
- Externe ontsluiting van de bedrijventerreinen vindt plaats via de bestaande infrastructuur, waarbij een zo kort mogelijke verbinding met het autosnelwegennet wordt voorgestaan.
- Tussen de terreinen Roelofshoeve en Centerpoort-Noord dient een bufferzone te worden gehandhaafd en parallel en grenzend aan de Wijde Wetering wordt een groenzone gerealiseerd.

Er is een locatiestudie uitgevoerd naar de omvang van de uitbreiding van de bedrijventerreinen in de A12-zone. Voor het terrein Roelofshoeve zijn er milieutechnische en ruimtelijke mogelijkheden voor milieucategorie 5. Voor het terrein Graafstaete zijn de ontwikkelgrenzen in beeld gebracht voor bedrijven met maximaal milieucategorie 3.

Toetsing

Onderhavig bestemmingsplan is in hoofdzaak conserverend van aard. Het bestemmingsplan staat de realisatie van de doelstellingen uit de Structuurvisie Duiven niet in de weg. Enkele doelstellingen, zoals het zoneren van milieuhinderlijke bedrijven, zijn in het bestemmingsplan uitgewerkt doordat, rekening houdend met omliggende functies, een zonering is toegepast waarbij bedrijven in verschillende milieucategorieën toegestaan zijn.

Wat betreft onderhavig bedrijventerrein, Centerpoort-Noord, kan worden gesteld dat de belangrijke groene buffer langs de Wijde Wetering in dit bestemmingsplan gerespecteerd en beschermd wordt.

Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan

Het Duivens Verkeers- en Vervoerplan (DVVP)¹ schetst de hoofdlijnen van het verkeers- en vervoerbeleid voor de komende tien jaar. De maatregelen en het beleid in dit plan zijn echter gebaseerd op een doorkijk verder dan tien jaar. Het plan schetst eerst de uitgangssituatie en de ontwikkelingen die mogen worden verwacht.

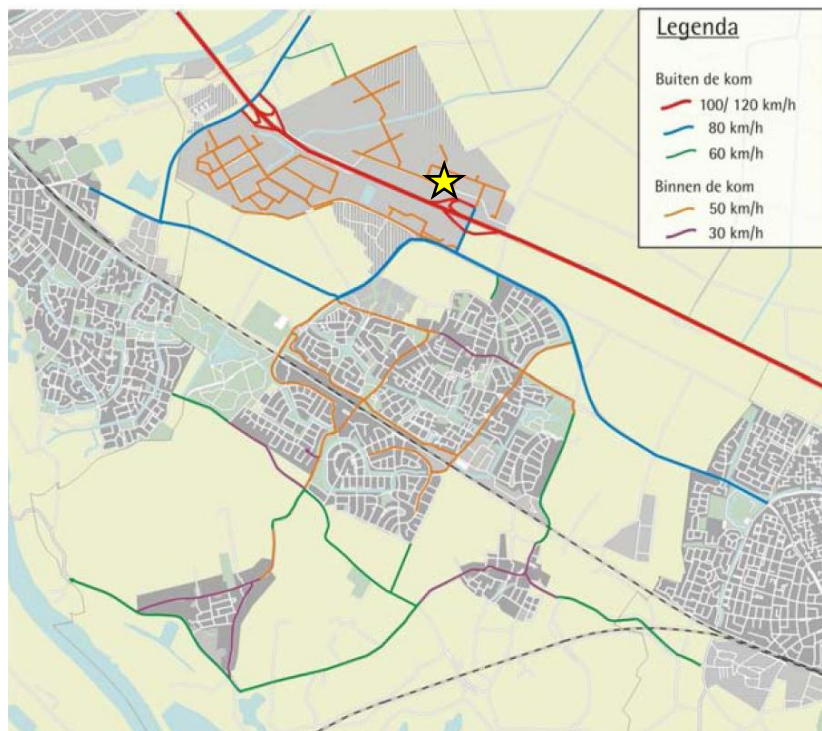
Autoverkeer

Huidige situatie

Voor het autoverkeer geldt dat het netwerk in Duiven over het algemeen naar behoren functioneert. Op een aantal specifieke punten gaat het wel regelmatig mis, namelijk bij een aantal overgangen van de autosnelwegen naar de gemeentelijke en regionale structuur. Deze problematiek heeft vooral te maken met de verkeersafwikkeling. Het autoverkeer is echter ook verantwoordelijk voor de verhoogde kans op verkeersonveilige situaties.

Ontwikkelingen

In tien jaar tijd (2006-2015) groeit het aantal inwoners in Duiven met ongeveer 10%. De bedrijvigheid neemt in diezelfde periode met ongeveer 20% toe. De verkeersafwikkeling voor het autoverkeer zal in de toekomst verder verslechteren. Dat zal in elk geval betekenen dat de spitsperiode langer gaat duren; dit fenomeen wordt ook wel spitsverbreding genoemd. Zonder doortrekking van de A15 verslechteren de problemen op de A12 richting Arnhem. Met doortrekking van de A15 zal de afwikkeling op de A12 op korte termijn (2015) verbeteren en op de langere termijn (2020) ongeveer gelijk zijn aan de huidige situatie.



Kaart beoogde wegencategorisering met aanduiding plangebied (gele ster)

¹ Duivens Verkeers- en Vervoerplan (DVVP), 'Voorwaarden scheppen voor een bereikbare, aantrekkelijke en duurzame gemeente', 25 juni 2008, Goudappel Coffeng BV, kenmerk DVN033/Eks/0492.

Doelstellingen

De doelstellingen voor verkeer van de gemeente Duiven zijn:

- (1) het garanderen van de bereikbaarheid;
- (2) de verantwoordelijkheid voor een verkeersveilige situatie;
- (3) een leefbare gemeente waarin verkeershinder wordt geminimaliseerd.

De uiteindelijke kernopgave is om deze doelstellingen in een gezonde onderlinge balans te brengen en te houden. De doelstellingen zijn uitgewerkt in negen thema's.

Bij onderhavig plan zijn met name de thema's 'externe bereikbaarheid' en 'nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen' van belang. Het thema 'externe bereikbaarheid' betreft het inzetten op een betrouwbare externe bereikbaarheid van Duiven (en de bedrijfsterrainen in het bijzonder) in de beide spitsperiodes en bij calamiteiten. Het thema 'nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen' betreft het faciliteren van de bereikbaarheid en toegankelijkheid van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voor wonen en werken.

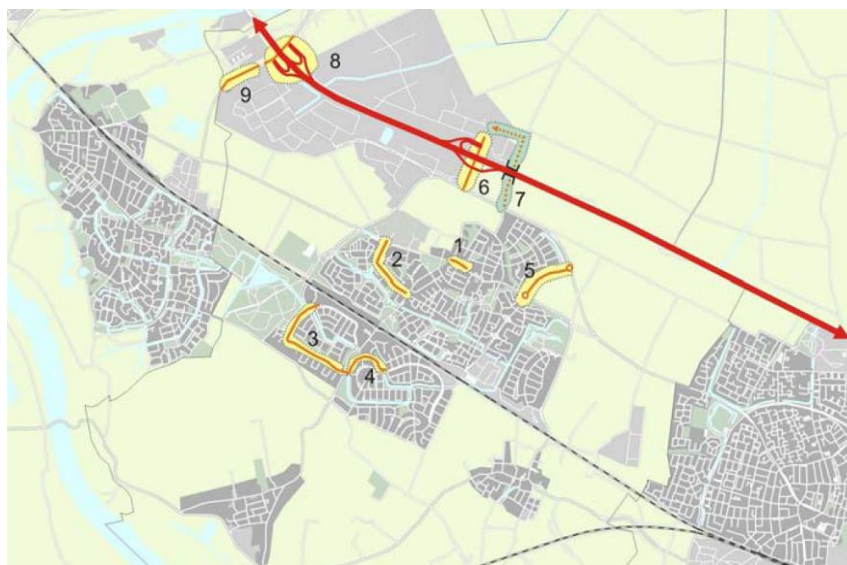
Verkeersproblematiek A12-Rivierweg

De verkeersafwikkeling voor het autoverkeer is problematisch op de aansluitingen met de A12. Dit leidt tot congestie op de aansluitende singels bij aansluiting Duiven en op de Rivierweg bij de zuidelijke aansluiting Westervoort. Zonder ingrijpen zullen deze afwikkelingsproblemen in de toekomst verder toenemen. Dan ontstaan ook knelpunten bij de kruising Rivierweg-Nieuwgraaf en de kruising Oostsingel-Vergertlaan. Het is wenselijk de afwikkeling te verbeteren. De afwikkelingsproblemen als gevolg van de aansluiting Duiven hebben veel te maken met de gebrekkige doorstroming op de A12.

Concrete projecten autoverkeer

Navolgende kaart geeft een overzicht van de concrete projecten voor het autoverkeer in Duiven. Met de uitvoering van deze projecten wil de gemeente komen tot de gewenste situatie.

Voor onderhavig plan zijn de projecten 6 en 7 van belang. Deze projecten worden onderstaand beschreven.



Kaart concrete projecten (zonder doortrekking A15)

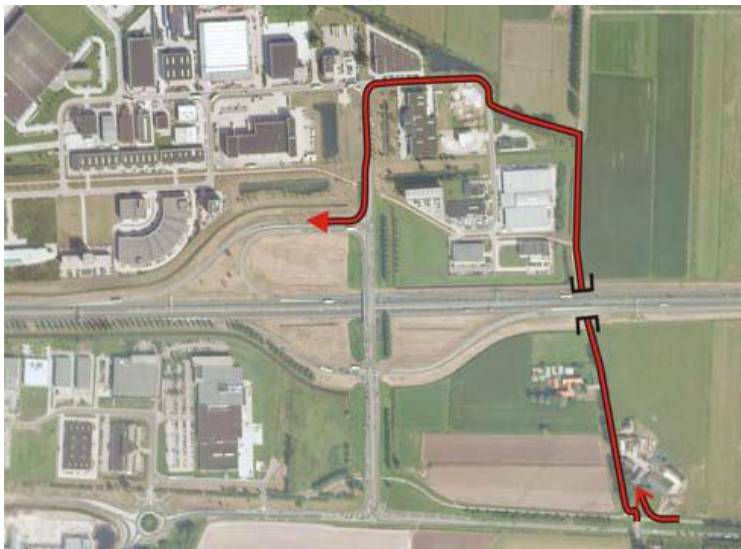
6) Optimaliseren aansluiting A12 Duiven

De aansluiting Duiven kan alleen verder worden geoptimaliseerd door de afwijking op de kruising Westsingel-Oostsingel-Noordsingel te verbeteren. Bij de aansluitingen op de A12 zelf is verdere optimalisatie niet mogelijk door ruimtebeperkingen als gevolg van het kunstwerk en de zandlichamen.

Om de afwijking op de kruising Westsingel-Oostsingel-Noordsingel te verbeteren moeten keuzes gemaakt worden. Eén van die keuzes is meer rood geven voor de verkeersstroom vanuit Zevenaar. Dat geeft ruimte om in de verkeerslichtenregeling op de stroom vanaf de Noordsingel en de Westsingel meer groen te geven. Een deel van het effect zal ook zijn dat verkeer vanuit Zevenaar toch voor de A12 kiest in plaats van de Oostsingel. Daardoor ontstaat ruimte voor verkeer vanuit Duiven-West, dat om die reden niet extra wordt vertraagd ten opzichte van de huidige situatie.

7) Spitsverbinding Broekstraat (=optie)

Een aanvullende optie is een spitsverbinding van de Oostsingel naar de A12 via de Broekstraat en de Jochemstraat (zie onderstaande figuur). Deze route kan mogelijk worden opengesteld voor autoverkeer vanaf de Oostsingel in de ochtendspits van 7:00 tot 9:00.



Spitsverbinding Broekstraat (ondergrond: Google Maps)

De meerwaarde van de maatregel vervalt echter bij doortrekking van de A15. De maatregel heeft een tijdelijk karakter ter ontlasting van de Noordsingel, de zuidelijke aansluiting Duiven en de kruising Westsingel-Noordsingel-Oostsingel gedurende de ochtendspits.

Parkeernormen

Het DVVP geeft invulling aan de parkeernormen die gelden voor Duiven. Deze parkeernormen sluiten aan bij de landelijke kencijfers van het CROW en zijn gebaseerd op het te verwachten parkeergebruik in de komende 10 jaar. Deze normen gelden voor gebieden binnen en buiten het centrum en gelden ook voor alle nieuwe ontwikkelingen.

Het huidige parkeerbeleid kent de volgende pijlers:

- In principe dient elk gebied, voorziening, complex, bedrijf of instelling in de eigen parkeerbehoefte te voorzien. Daarbij is het belasten van omliggende gebieden met parkeerdruk door een plaatselijk tekort ongewenst.

- Gestreefd wordt om in de toekomst geparkeerde auto's zoveel mogelijk aan de openbare ruimte en aan het zicht te onttrekken. Parkeerterreinen en straten met veel geparkeerde auto's zijn ongewenst.
- Het parkeerbeleid is restrictief in die gebieden waar de ruimte schaars is, de aanwezigheid van de auto ongewenst is en waar alternatieven beschikbaar zijn.

In paragraaf 4.2 wordt nader op de parkeernormen ten aanzien van dit bestemmingsplan ingegaan.

Fietsverkeer

Het fietsnetwerk van de gemeente Duiven is uitgebreid en over het algemeen in goede conditie aangelegd. De werkgebieden in de A12 zone evenals de nabij gelegen kernen Arnhem, Westervoort en Zevenaar zijn voor de fietser goed ontsloten. Het huidige fietsnetwerk is ook fijnmazig, omdat fietsers goed gebruik kunnen maken van de erftoegangswegen. Toch zijn er voor het fietsnetwerk in Duiven nog een aantal kwaliteitseisen. Deze hoofdeisen zijn:

- Samenhang: de fietsinfrastructuur vormt een samenhangend geheel en sluit aan op alle herkomstlocaties en bestemmingen van fietsers.
- Directheid: fietsinfrastructuur biedt de fietsers steeds een zo direct mogelijke route.
- Aantrekkelijkheid: de fietsinfrastructuur is zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat fietsen aantrekkelijk is.
- Veiligheid: de fietsinfrastructuur waarborgt de verkeersveiligheid van fietsers en overige weggebruikers.
- Comfort: de fietsinfrastructuur maakt een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk.

De gemeente zet in op een primair netwerk van hoofdroutes, waarover alle kernen en bedrijvenconcentraties direct en veilig met het centrum en elkaar in verbinding staan. Vrij liggende routes of fietsstroken worden binnen de bebouwde kom in rood uitgevoerd zodat zij goed herkenbaar zijn.

Projecten

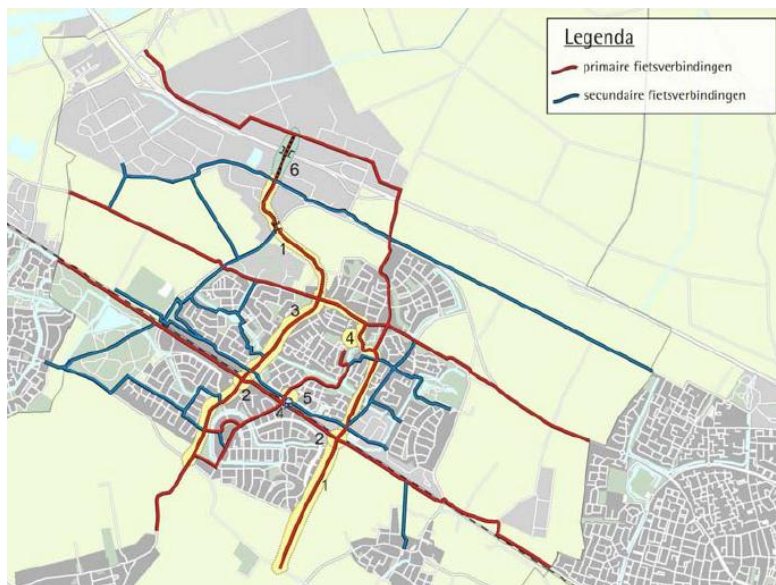
Navolgende kaart geeft een overzicht van de concrete projecten voor het fietsverkeer. Met de uitvoering van deze projecten wil de gemeente komen tot de gewenste situatie. Voor onderhavig plan zijn de projecten 1 en 6 van belang. Deze worden hieronder beschreven.

1) Snelle fietsroute Noord-Zuid as

De gemeente streeft naar een directe fietsverbinding van Duiven zuidoost naar de werkgebieden in de A12-zone. Voor een deel kan voor deze as gebruik gemaakt worden van bestaande fietsvoorzieningen of woonstraten, voor een deel moet in nieuwe infrastructuur worden voorzien.

6) Ongelijkvloerse fietsverbinding Centerpoort

Er is geen goede fietsverbinding tussen het centrum en het bedrijventerrein Centerpoort. Een goede ongelijkvloerse fietsverbinding is gewenst. De ideale locatie hiervoor is een fietskruising met de A12, direct aansluitend op de beoogde Noord-Zuid as. Hiermee ontstaat er richting Centerpoort-Noord en Roelofshoeve ook een goed alternatief voor de auto. De mogelijkheid voor dit fietsproject wordt verkend.



Concrete projecten fietsverkeer

Openbaar vervoer

Voor het openbaar vervoer zijn er ook een aantal concrete projecten die van belang kunnen zijn voor de bedrijventerreinen in Duiven. Deze projecten zijn weergegeven op onderstaande kaart.

Voor onderhavig plan zijn de projecten 4 en 5 van belang. Deze worden onderstaand beschreven.

4) Omleiden bus route door Centerpoort-Noord

De gemeente gaat in regionaal verband inzetten op een busroute via Duiven door Centerpoort Noord en Roelofshoeve, terug langs de Nieuwgraaf. Hierdoor ontstaat een goede busverbinding voor inwoners van Duiven en Westervoort naar de bedrijven in de A12 zone.

5) Bussluis en calamiteiten uitgang Centerpoort-Noord

Tussen de bedrijventerreinen Centerpoort-Noord en Roelofshoeve wordt een bussluis gerealiseerd. Hierdoor kan de bus ongehinderd over de bedrijventerreinen rijden. Deze route wordt niet opengesteld voor het autoverkeer, wel kan de bussluis dienen als calamiteitenontsluiting.



Concrete projecten openbaar vervoer

Uitvoering

Aan de concrete plannen is een uitvoeringsprogramma gekoppeld waarin de projecten benoemd worden en gekoppeld worden aan een tijdsplan en een budget. Dit uitvoeringsprogramma, inclusief de bijbehorende prioritering, zal periodiek worden bijgesteld.

Toetsing

Onderhavig bestemmingsplan staat de uitvoering van de plannen in het DVVP niet in de weg.

Waterbeleid

Het relevante beleid betreffende de waterhuishouding wordt nader benoemd in paragraaf 6.3.

Milieubeleid

Duurzame energie

In het beleidsstandpunt Duurzame energie zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 2 juli 2012 is het volgende aangegeven over duurzame energie op bedrijventerreinen:

- Windenergie: midi-turbines tot 30 meter hoogte toestaan. Hoger niet toegestaan.
- Zonthermisch en zon-elektrisch: positief;
- Warmte/koude-opslag (WKO) en geothermie: positief;
- Mono-mestvergisting: ongewenst;
- Kleinschalige en grootschalige vergisting: ongewenst;
- Warmtekrachtkoppeling (WKK): positief onder voorwaarden;
- Warmteproductie en warmtelevering: positief;
- Alternatieve transportbrandstoffen en elektrisch rijden: positief.

Voor verschillende energievormen gelden voorwaarden. Deze voorwaarden staan in het beleidsstandpunt. Aanvragen worden getoetst aan de wet en aan de voorwaarden in het standpunt.

Bodem

"De gemeente Duiven heeft in samenwerking met de milieusamenwerking regio Arnhem (MRA) een Nota bodembeheer (15 maart 2011) opgesteld. Bij allerlei graafwerkzaamheden en bewerkingen van de (water)bodem komt grond en/of bagger vrij. De nota geeft aan hoe de vrijkomende grond en baggerspecie in en op de bodem kan worden hergebruikt. Grondstromen tussen de verschillende gemeenten worden mogelijk gemaakt."

Geur

De gemeente heeft eigen geurbeleid opgesteld. De Verordening geurhinder en veehouderij gemeente Duiven (26 mei 2008) heeft specifieke normen voor een aantal deelgebieden. Buiten de gebieden genoemd in de verordening, dus voor het overige grondgebied van de gemeente, gelden de wettelijke standaardnormen en standaard vaste afstanden. Wanneer het bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen toelaat, bijvoorbeeld door het toestaan of voorbereiden van nieuwe, geurgevoelige functies, moet rekening worden gehouden met de normen uit de verordening voor de genoemde gebieden.

Geluid

Nota geluidbeleid (4 oktober 2008). Bij nieuwe ontwikkelingen zal getoetst moeten worden aan het gemeentelijk geluidbeleid. Echter, voor de bestaande situatie schept het gemeentelijk beleid geen kaders of randvoorwaarden. Bij uitbreidingsmogelijkheden van wegen, spoorwegen of bedrijven zal het bestemmingsplan het geluidbeleid in de regels dienen te vertalen.

Toetsing

Onderhavig bestemmingsplan is niet strijdig met het gemeentelijke milieubeleid. In hoofdstuk 6 wordt de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan ten opzichte van de milieuaspecten nader toegelicht.

Detailhandelsnota gemeente Duiven²

Aanleiding

Het huidige detailhandelsbeleid van de gemeente Duiven stamt uit 1996 en is verouderd. In de afgelopen periode hebben zich namelijk flinke wijzigingen in het winkelaanbod binnen de gemeente én de omliggende regio voorgedaan, als ook op het gebied van landelijke trends in vraag en aanbod. Deze nota beschrijft de actuele visie op de detailhandelsstructuur van de gemeente Duiven en vormt een adequaat toetsingsinstrument voor nieuwe plannen en initiatieven voor winkelvestiging in de gemeente Duiven. De nota is vastgesteld door de gemeenteraad op 2 juli 2012.

Hoofddoelen

Het detailhandelsbeleid van de gemeente Duiven heeft als hoofddoelstelling te komen tot een goede verzorgingsstructuur voor haar inwoners, een duurzame voorzieningsstructuur en een sterk ondernemersklimaat voor haar ondernemers. Om de consument zo goed mogelijk te bedienen, wordt gestreefd naar sterke winkelconcentraties die elkaar aanvullen. Aan de ondernemers wordt bovendien zo veel mogelijk ruimte binnen de

² Detailhandelsnota gemeente Duiven, Gemeente Duiven, BRO, 5 juli, vastgesteld 2 juli 2012, kenmerk 204X00349.062259_10.

gestelde kaders geboden om in te kunnen blijven spelen op de dynamiek in de detailhandel (vernieuwing).

De huidige detailhandelstructuur vormt een goede basis om op voort te bouwen. De gemeente Duiven kent een overzichtelijke detailhandelsstructuur. De winkelgebieden moeten zich verder versterken, dus de huidige sterke punten vasthouden en uitbouwen en de zwakke aanpakken.

Er worden verschillende deelgebieden onderscheiden in de visie waarvoor specifiek beleid wordt geformuleerd. De bedrijventerreinen worden hierbij niet specifiek benoemd, op bedrijventerrein Nieuwgraaf na. Hierover wordt gesteld dat het in potentie goede mogelijkheden heeft om zich verder als PDV/GDV-winkelgebied te ontwikkelen, in het bijzonder in de branche 'wonen'. Dit betekent dat binnen de overige bedrijventerreinen minder ruimte is voor detailhandel. Detailhandel als nevenactiviteit bij een bedrijf met een andere hoofdactiviteit wordt buiten de genoemde gebieden zoveel mogelijk beperkt.

Bijzondere detailhandel

- Internetafhaalpunten: Deze zijn toegestaan, mits deze niet als winkel functioneren, Dit betekent dat de primaire bedrijfsactiviteit opslag en distributie is, het afhaalpunt geen showroom heeft, er geen productadvertising plaatsvindt en er niet ter plekke kan worden afgerekend.

Toetsing

Conform het detailhandelsbeleid worden er in Centerpoort-Noord geen mogelijkheden geboden voor de vestiging van detailhandel.

3.2 OVERIG BELEID

3.2.1 *Rijksbeleid*

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is nodig gebleken omdat de verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit gedateerd zijn door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau.

De visie is vernieuwend in de zin dat ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden worden. De structuurvisie vervangt daarvoor de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak, de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De Structuurvisie Nationaal Waterplan blijft in zijn huidige vorm als uitwerking van de SVIR bestaan.

In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn).

Doelstelling

De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk "concurrerend, bereikbaar en leefbaar en veilig". Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aan- geeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De drie hoofddoelstellingen en 13 nationale belangen zijn:

1. *Concurrerend = Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economisch structuur van Nederland. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:*
 - *Nationaal belang 1:* een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
 - *Nationaal belang 2:* Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
 - *Nationaal belang 3:* Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
 - *Nationaal belang 4:* Efficiënt gebruik van de ondergrond;
2. *Bereikbaar = Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:*
 - *Nationaal belang 5:* Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor- en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
 - *Nationaal belang 6:* Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor- en vaarweg;
 - *Nationaal belang 7:* Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor- en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;
3. *Leefbaar & veilig = Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn:*
 - *Nationaal belang 8:* Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
 - *Nationaal belang 9:* Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling;
 - *Nationaal belang 10:* Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
 - *Nationaal belang 11:* Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
 - *Nationaal belang 12:* Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;

De rijksverantwoordelijkheid voor het systeem van goede ruimtelijke ordening is zonder hoofddoelstelling, als afzonderlijk belang opgenomen:

- *Nationaal belang 13:* Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Naast de drie hoofddoelen wordt een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte bevorderd. Hiervoor wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt

en mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dan altijd zorgen voor een optimale inpassing en multimodale bereikbaarheid.

Toetsing

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn nationale belangen opgenomen die zorgen voor een gegarandeerde basiskwaliteit voor alle bewoners van Nederland. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is van beperkte betekenis voor onderhavig bestemmingsplan. Het bestemmingsplan raakt geen nationaal belang. Bovendien is het bestemmingsplan grotendeels conserverend van aard. Wel wordt er ruimte geboden voor uitbreiding en nieuw vestiging binnen de bestaande bedrijventerreinen.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro)

Het kabinet heeft in de SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, d.w.z. door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Voor deze onderwerpen voorziet het besluit ook niet in de (definitieve) begrenzing. Ten aanzien van deze begrenzing is bepaald dat de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Een deel van het Barro is gebaseerd op eerdere pkb's en beleidsnota's die in de SVIR zijn herbevestigd. Deze onderdelen zijn op 30 december 2011 in werking getreden.

Het betreft de volgende onderdelen:

- project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- kustfundament;
- grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- defensie, en
- erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Op 28 augustus 2012 is het besluit aangevuld met voorschriften voor de andere beleidskaders uit de SVIR, het Nationaal Waterplan en het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening. Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen:

- rijksvaarwegen;
- hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- elektriciteitsvoorziening;
- buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- ecologische hoofdstructuur;
- primaire waterkeringen buiten het kustfundament, en
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

Voor onderhavig plan is het onderwerp 'hoofdwegen' van belang. In het Barro is vanuit het oogpunt van bescherming van de nationale belangen zoals genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, een regeling opgenomen om rond verschillende hoofdwegen en op verschillende locaties ruimte te reserveren voor toekomstige uitbreiding van het hoofdwegenet. In het Barro vindt een concrete uitwerking plaats door onder andere kaarten.

Een klein deel van het bestemmingsplangebied van onderhavig plan is binnen deze reservering gelegen. In het voorliggende bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen voorzien. Hiermee wordt voldaan aan de gevraagde ruimtereservering.

Ook is in de Barro het Nationaal Belang "ladder voor duurzame verstedelijking" toegevoegd. Dit betekent dat het verplicht is om in de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, te voldoen aan de volgende voorwaarden:

1. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
2. indien uit de beschrijving blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
3. indien uit de beschrijving blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Deze verplichting moet leiden tot een regionale afstemming bij de invulling van een kwantitatieve of kwalitatieve woningbehoefte (in verschillende segmenten en woonmilieus) of bij een behoefte aan bedrijventerreinen (in verschillende milieucategorieën), kantoren, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen. Ook een lokale behoefte aan een stedelijke ontwikkeling kan door de regio onderdeel worden gemaakt van de regionale behoefte.

Toetsing

Dit bestemmingsplan is grotendeels conserverend van aard en past binnen het Barro. De ontwikkelingen sluiten aan op de Barro, omdat de ontwikkeling voldoet aan het aspect 'bundeling van verstedelijking'. Onder bundeling van verstedelijking wordt onder andere verstaan: een optimale benutting van bestaand bebouwd gebied en locatiebeleid bedrijven en voorzieningen en detailhandel. Onderhavige ontwikkeling past binnen de Barro,

omdat er sprake is van een optimale benutting en uitbreiding van de mogelijkheden binnen het bestaand bebouwd gebied. Er worden voor het overige geen nationale belangen geschaad. De ladder duurzame verstedelijking hoeft niet te worden toegepast aangezien het bestemmingsplan conserverend van aard is.

Structuurschema Groene Ruimte

In het Structuurschema Groene Ruimte is het open gebied van de A12-zone opgenomen als belangrijk gebied voor ganzen en kleine en / of wilde zwanen. Verder is het gebied opgenomen als recreatief-toeristisch gebied.

Toetsing

Het bedrijventerrein maakt geen deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Wat betreft de invloed van het bedrijventerrein op de beschermde natuurgebieden is een voortoets uitgevoerd. Hiervan wordt verslag gedaan in paragraaf 6.4.

Nota Mobiliteit

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. Deze Nota Mobiliteit geeft aan op welke wijze het Rijk dit wil doen.

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. Het mobiliteitsbeleid heeft ten doel een groeiende verplaatsingsbehoefte te faciliteren door middel van een doelmatig, veilig en duurzaam functionerend verkeers- en vervoerssysteem, dat een essentiële voorwaarde is voor welvaart en welzijn. Vanuit deze doelstelling zijn bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid speerpunten van beleid.

Toetsing

De Nota Mobiliteit is voor onderhavig bestemmingsplan van beperkte relevantie.

Beleidsagenda bedrijventerreinen

De "Beleidsagenda bedrijventerreinen" van het ministerie van Economische Zaken, zoals dat is gepresenteerd door de staatssecretaris van Economische Zaken tijdens het congres "bedrijventerreinen in de toekomst" te Arnhem op 2 april 2002 zet in op drie sporen, te weten:

1. herstructurering van verouderde bedrijventerreinen;
2. de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen;
3. een hogere kwaliteit van nieuwe en bestaande terreinen.

De drie sporen vormen een samenhangend geheel. Zowel bij het herstructureren als bij het uitbreiden dient het kwaliteitsspoor te worden bewandeld.

Ten aanzien van het eerste spoor - herstructurering van verouderde bedrijventerreinen - is een concreet actieplan ontwikkeld, te weten:

- er worden regionale meerjarige herstructureringsprogramma's opgesteld;

- er wordt een structuur opgezet waarlangs kennis en ervaring over herstructurering wordt uitgewisseld;
- onnodige juridische belemmeringen voor herstructurering worden zoveel mogelijk weggenomen.

De tijdige realisatie van nieuwe terreinen - het tweede spoor - blijft, gelet op de ontwikkelingen in vraag en aanbod, naast intensivering en herstructurering noodzakelijk. In de Vijfde Nota voor de Ruimtelijke Ordening heeft het rijk per landsdeel de ruimtebehoefte bepaald. De concrete uitwerking wordt aan de regio overgelaten. De decentrale overheden worden in de gelegenheid gesteld van onderop invulling te geven aan herstructurering, intensivering en nieuwe terreinen. Bij spoor twee hoort ook het op regionaal niveau ruimte reserveren voor bedrijven die milieuhinder kunnen veroorzaken.

Het verbeteren van de kwaliteit van bestaande en nieuwe bedrijventerreinen – het derde spoor - vraagt om een voortdurende inspanning. Van groot belang is het uiterst zorgvuldig omgaan met het gebruik van ruimte. Hoofdthema's zijn duurzaamheid, bereikbaarheid en een goede ontsluiting. Actiepunten hierbij zijn:

- parkmanagement;
- de architectuur op een hoger niveau brengen;
- goed onderhoud en beheer van bedrijventerreinen.

Toetsing

Het bestemmingsplan is niet strijdig met de Beleidsagenda bedrijventerreinen, aangezien het een bestaand bedrijventerrein betreft.

Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020

In het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 hebben Rijk, IPO en VNG afspraken vastgelegd die betrekking hebben op behoefteraming en planning van nieuwe bedrijventerreinen, op herstructurering, regionale samenwerking en verbeteringen in de kwaliteit. Provincie Gelderland heeft onder meer deze afspraken uitgewerkt in haar Ontwerp Structuurvisie Bedrijventerreinen en werklocaties. Deze is verder niet relevant in het kader van onderhavig bestemmingsplan, aangezien deze ingaat op de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen.

Toetsing

Het bestemmingsplan is niet strijdig met het Convenant Bedrijventerreinen, aangezien onderhavig bestemmingsplan een bestaand bedrijventerrein betreft.

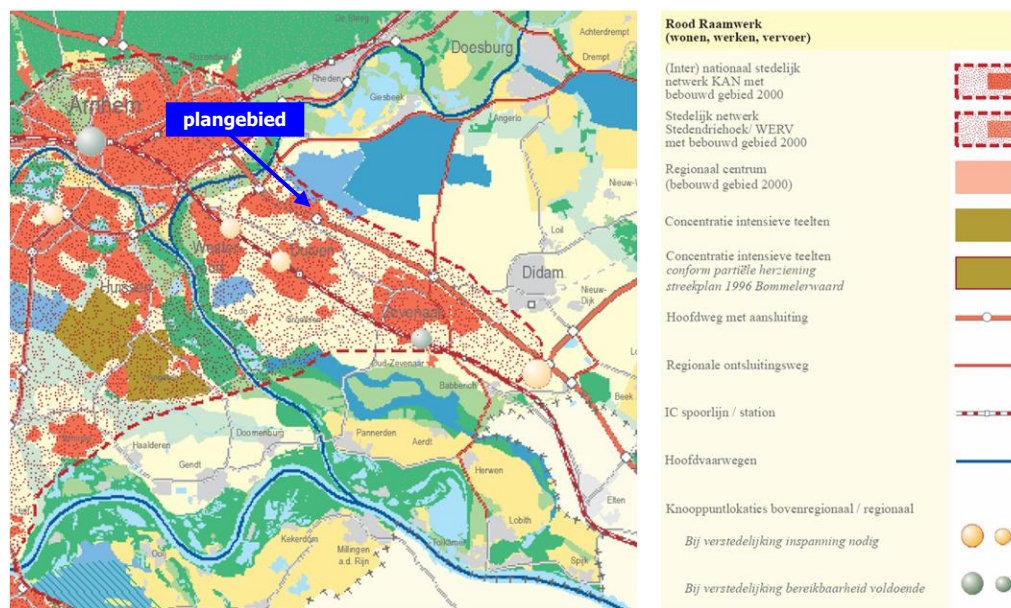
3.2.2 Provinciaal beleid

Streekplan Gelderland 2005 (provinciale structuurvisie)

Het 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 in stedelijke netwerken". De hoofdinfrastructuur vormt de ruggengraat van het 'rode' raamwerk. Daarnaast bepaalt de infrastructuur binnen de stedelijke netwerken de ruimtelijke organisatie van functies binnen de stedelijke netwerken. De vervoersknooppunten in het rode raamwerk zijn belangrijke aanknopingspunten voor intensivering van ruimtegebruik met stedelijke functies op netwerkniveau en van regionale aard en schaal.

Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening per 1 juli 2008 heeft het streekplan Gelderland 2005 de status van structuurvisie gekregen. Dat betekent dat de inhoud van het streekplan voor de provincie de basis blijft voor haar eigen optreden in de ruimtelijke ordening.

De provincie wil er in voorzien dat voldoende ruimte wordt gereserveerd voor de toekomstige behoefte aan woningen en arbeidsplaatsen (bedrijventerrein). Dit leidt voor de periode 2005 - 2015 voor het KAN-gebied (de stadsregio Arnhem-Nijmegen) tot een indicatieve opgave van 460 hectare netto aan bedrijventerrein.



Beleidskaart "Ruimtelijke structuur" uit Streekplan Gelderland 2005

Ook moet er voldoende ruimtelijke reservering zijn voor de behoefte aan stedelijke functies (waaronder werken). De provincie heeft afspraken gemaakt met de regio's om indicatief de reservering van uitbreidingsruimte voor stedelijke functies uit te werken. De provincie wil ook bijdragen aan het voldoen aan de ruimtelijke voorwaarden voor een succesvolle economische ontwikkeling. Dit betekent onder andere het voorzien in een aanbod aan bedrijventerreinen dat past bij de geraamde regionale behoefte.

Het plangebied is gelegen in het bebouwde gebied van het rode raamwerk, binnen het stedelijke netwerk Arnhem-Nijmegen en binnen bestaand bebouwd gebied. In het provinciaal beleid voor stedelijke ontwikkeling wordt onderscheid gemaakt tussen 'bestaand bebouwd gebied' en 'stedelijke uitbreiding'. Het accent van de provinciale beleidsambities ligt op de vernieuwing en het beheer en onderhoud van bestaand bebouwd gebied.

Hiervoor zijn onder meer nodig:

- een verhoging van de kwaliteit van de leefomgeving en openbare ruimte door fysieke aanpassingen;
- het oplossen en voorkomen van milieuproblemen en -knelpunten door een duurzame planontwikkeling;
- intensivering van het stedelijk grondgebruik, maar wel met behoud van karakteristieke elementen en zorgvuldig omgaan met open ruimten daarbinnen;
- optimalisering van het gebruik van het bestaand bebouwd gebied: meer gebruik van de verticale dimensie (hoogte, diepte) en van de tijdsdimensie (meervoudig gebruik van dezelfde gebouwde ruimte).

Toetsing

Het bestemmingsplan past binnen het beleid van de provinciale structuurvisie. Onderhavig bestemmingsplan staat realisatie van de doelstellingen van de provinciale structuurvisie niet in de weg.

WRO-Agenda 2008-2009

In dit rapport wordt een kader aangegeven voor de toepassing van nieuwe instrumenten in het kader van de invoering van de nieuwe Wro en duidelijkheid te bieden waar dit reeds kan.

Onder meer het locatiebeleid komt aan de orde. Er wordt door de provincie gestreefd naar een uitgekiende locatiekeuze voor bedrijven en voorzieningen op basis van de aspecten economie, mobiliteit en leefomgeving. Onder de nieuwe Wro is het de inzet om te stimuleren dat gemeenten hun ruimtelijke ontwikkeling optimaal richten op knooppunten: "Van essentieel belang daarbij is dat het mobiliteitsprofiel van de te vestigen (gevestigde) bedrijven, voorzieningen en instellingen overeenkomt met het mobiliteitsprofiel van de betreffende locatie/knooppunt. Het is zaak hier reeds vroeg in de planvorming rekening mee te houden."

Toetsing

Het bestemmingsplan staat de realisatie van de doelstellingen uit de WRO-Agenda 2008-2009 niet in de weg.

Structuurvisie Bedrijventerreinen en werklocaties

Op 30 juni 2010 is door Provinciale Staten van Gelderland de Structuurvisie Bedrijventerreinen en werklocaties vastgesteld. Deze structuurvisie dient als uitwerking van de programmeringsopgave bedrijventerreinen die aangekondigd was in het provinciaal streekplan.

Deze structuurvisie is opgesteld tegen de achtergrond van economische en demografische lange termijnontwikkelingen. Daarbij is het van belang een trendmatig ontwikkelingspad in beeld te brengen. Verwacht mag worden dat de feitelijke vraag tijdelijk beïnvloed wordt door de kredietcrisis, maar dat dit weer hersteld na de crisis.

Provincie Gelderland gaat bij ramingen uit van werkgelegenheidsgroei volgens het toekomstscenario Transatlantic Market dat voor Gelderland is uitgewerkt in de studie 'Gelderland in vier bedrijven' (2006). Daarbij wordt opgemerkt dat de daarin vastgestelde ruimtevrage op basis van (macro)economische ontwikkelingen niet de enige bron is die ruimtevrage genereert. Ook beleid, zoals in de vorm van transformatie, intensiever ruimtegebruik of groeiambities, heeft gevolgen voor de behoefte.

De opgave ligt in het realiseren van voldoende ruimte voor bedrijfsontwikkeling, van goede kwaliteit en in het voorkomen van overschotten en leegstand. Belangrijk uitgangspunt daarbij is dat allereerst wordt ingezet op benutting van bestaande bedrijventerreinen, vervolgens op revitalisering en pas daarna op uitbreiding en aanleg van nieuwe terreinen (de SER-ladder).

Bij onderhavig plangebied is, als bestaand bedrijventerrein, met name van belang dat wordt ingezet op herstructurering. Hierbij wordt optimaal gebruik gemaakt van het bestaande bedrijventerrein door middel van een goede ruimtelijke inpassing, een zorgvuldige vormgeving, een zo laag mogelijke milieubelasting en een intensivering van het

grondgebruik. Om te komen tot een versnelde aanpak van de herstructurering heeft de provincie met de in de regio samenwerkende gemeenten een provinciaal herstructureringsprogramma bedrijventerreinen (PHP) opgesteld.

De provincie ziet perifere en grootschalige detailhandel als een specifieke bedrijfssector die een bijzondere ontwikkeling doormaakt en een passende plek nodig heeft. Ze wil er voor zorgen dat ook deze sectoren zo goed mogelijk kunnen worden geacommodeerd.

Toetsing

Onderhavig bestemmingsplan staat de doelstellingen uit de structuurvisie bedrijventerreinen en werklocaties, met name de beoogde herstructurering van de bedrijventerreinen, niet in de weg.

Ruimtelijke Verordening Gelderland

Het streekplan Gelderland 2005 heeft op grond van het overgangsrecht de status gekregen van structuurvisie ingevolge artikel 2.2 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening. Daarnaast kunnen, indien provinciale of nationale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken, bij of krachtens provinciale verordening respectievelijk bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels worden gesteld omtrent de inhoud en toelichting van bestemmingsplannen. De Ruimtelijke Verordening Gelderland voorziet hierin.

De verordening richt zich net zo breed als het streekplan op de fysieke leefomgeving in de provincie. De vigerende ruimtelijke structuurvisie hanteert als uitgangspunt dat nieuwe verstedelijking voor wonen en werken hoofdzakelijk plaatsvindt binnen het bestaand bebouwd gebied. De verordening legt dit beleid van bundeling en intensivering vast door hiervoor voorschriften op te nemen. Voorschriften ten aanzien van werken, zoals bedrijventerreinen of kantoorlocaties, zijn nog niet in deze verordening opgenomen, aangezien nieuw beleid terzake in voorbereiding was op het moment van vaststelling van de ontwerp-verordening. Dit beleid (zoals opgenomen in de Structuurvisie bedrijventerreinen en werklocaties) is in de eerste herziening van de Ruimtelijke Verordening Gelderland, zoals deze op 27 juni 2012 door Gedeputeerde Staten is vastgesteld, overgenomen.

Bij de afzonderlijke voorschriften uit de verordening is in de artikelsgewijze toelichting een korte duiding en verantwoording van het provinciaal belang opgenomen. De voor het plan van belang zijnde voorschriften zijn navolgend kort behandeld.

In voorliggend plan is de bestemming "Bedrijven" van toepassing. In de Ruimtelijke Verordening Gelderland is het beleid uit de Structuurvisie Bedrijventerreinen en werklocaties, zie bovenstaand, overgenomen.

Toetsing

Het bestemmingsplan past binnen de Ruimtelijke Verordening Gelderland.

3.2.3 Regionaal beleid

Regionaal plan 2005-2020, stadsregio Arnhem-Nijmegen

De Stadsregio Arnhem Nijmegen heeft in dit Regionaal Plan de gemeenschappelijke beleidsambities voor de ontwikkeling van de regio Arnhem Nijmegen vastgelegd. Het doel

van dit Regionaal Plan is het werken aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat van de regio Arnhem Nijmegen voor haar inwoners, ondernemers en bezoekers.

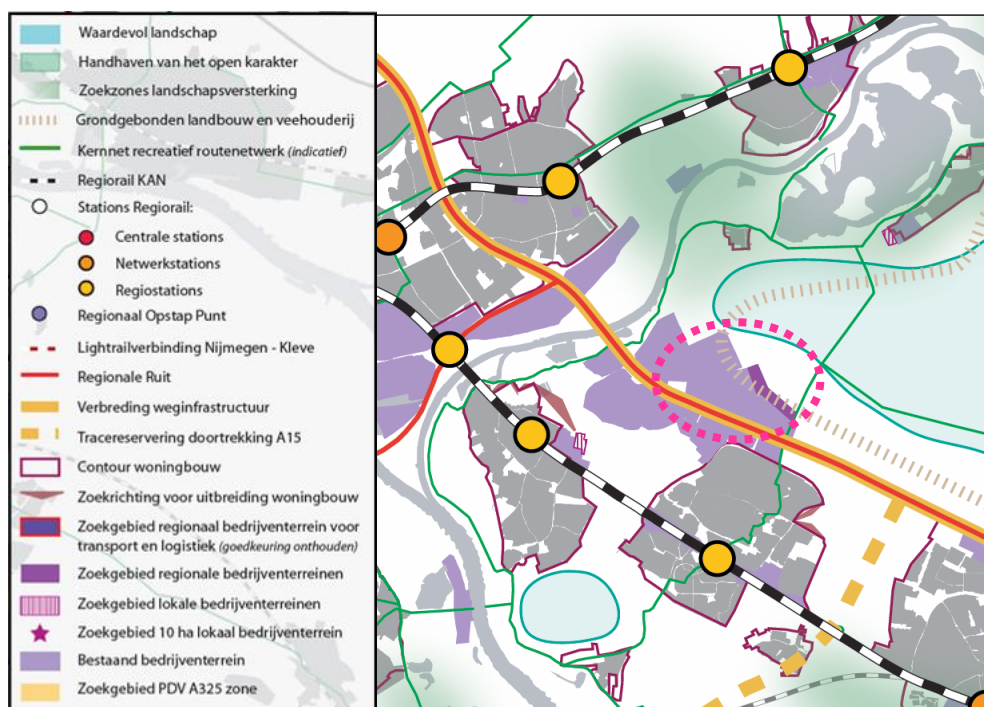
Wat betreft economie is de doelstelling het versterken van het economisch vestigingsklimaat in (inter)nationaal perspectief, waarbij de potenties van de stuwende werkgelegenheid worden uitgebuit.

De verschillen in de ligging en de bereikbaarheid van werklocaties in de regio laten zien dat op termijn ook de economische mogelijkheden van die werklocaties onderling sterker gaan verschillen. Zo heeft de A12-zone als bedrijvenzone de afgelopen jaren een sterke groei doorgemaakt van grote, vaak hoogwaardige bedrijven op gebied van logistiek, distributie, handel en zakelijke dienstverlening. Gekoppeld aan de verbreding van de A12 en de doortrekking van de A15-A12 is op termijn te verwachten dat bedrijven in deze zone steeds meer hoogwaardig worden en het directe 'zichtprofiel' vanaf de snelweg opzoeken.

De A12 kan als Europese hoofdtransportas, met directe verbindingen met de Duitse economische kerngebieden, de drager worden van een internationaal georiënteerde bedrijvenzone als visitekaartje van de regio. Dit stelt dan ook hoge kwaliteitseisen aan de ruimtelijke inrichting van het gebied.

In de A12-zone is het programma bepaald op 135 hectare nieuw uit te geven bedrijventerrein. Dit is minder dan de opgave die in het Streekplan wordt genoemd, aangezien gebruik is gemaakt van de SER-ladder (allereerst verdichting, hergebruik en revitalisering en pas daarna uitbreiding).

De extra ruimtevraag wordt geacommodeerd ten noorden van Centerpoort-Noord (circa 15 hectare) en het overige deel ten zuiden van de A12, oostelijk van de spoorlijn Zevenaar-Didam. Voor de opvang van 'zware' bedrijven die vallen onder milieucategorie 4 en 5 is de behoefte 20 hectare. Deze ruimtebehoefte is al opgenomen in het bestemmingsplan voor de locatie Roelofshoeve II in Duiven uit het oude structuurplan.



uitsnede uit plankaart Regionaal Plan met aanduiding plangebieden (roze stippelijn)

Toetsing

Het bestemmingsplan is niet strijdig met dit beleidsdocument. Op de beleidskaart is het bedrijventerrein als bestaand bedrijventerrein aangeduid.

Regionaal Programma Bedrijventerreinen

Het meest actuele regionale bedrijventerreinenprogramma is omschreven in het Regionaal Programma Bedrijventerreinen (RPB). Dit rapport beoogt het voorkomen van overaanbod en leegstand op bedrijventerreinen. Daarnaast moet er voldoende ruimte voor kwalitatieve bedrijfsontwikkeling zijn. Dat gebeurt door afstemming, deels op regionaal niveau en deels op subregionaal niveau (namelijk de A12 zone, de A15 zone en de A73 zone).

In het RPB is de vraag naar bedrijventerreinen weergegeven. De vraag naar bedrijventerrein is berekend naar het Europees Transatlantic Market-scenario (TM). De bedrijventerreinen Duiven behoren tot de A12 zone. Voor deze zone bedraagt de vraag naar bedrijventerreinen tot en met het jaar 2025 116 hectare.

De A12 zone heeft daarnaast een aantal beleidsopgaven die leiden tot extra vraag naar bedrijventerreinen die niet zijn meegenomen in de TM modelberekeningen. Eén van deze opgaven is de ontwikkeling van een centrale parkeerplaats voor vrachtwagens in Duiven op het bedrijventerrein Centerpoort-Noord. Deze parkeerplaats betreft circa 5 hectare. Voor deze ontwikkeling wordt een separaat bestemmingsplan opgesteld.

Op de bedrijventerreinen Duiven is nog uitgeefbare grond beschikbaar. Op het bedrijventerrein Nieuweling is er tot en met 2015 nog 3,3 hectare uitgeefbaar. Op Graafstaete is er tot en met 2015 nog 4,1 hectare uitgeefbaar. Het bedrijventerrein Roelofshoeve II heeft nog 15,1 hectare uitgeefbare grond tot en met 2020. Hiermee kan de vraag naar bedrijventerreinen voor de A12 gedeeltelijk worden ingevuld op de bedrijventerreinen van Duiven.

In het RPB wordt er een onderscheid gemaakt tussen plannen die kunnen doorgaan en plannen die on hold zijn gezet. Daarnaast wordt ingezet op zorgvuldig ruimtegebruik, intensivering van het ruimtegebruik, profilering en/of segmentering van bedrijventerreinen en kwaliteitsverbetering en herstructurering van bestaande bedrijventerreinen.

Toetsing

Dit bestemmingsplan is grotendeels conserverend van aard en betreft de actualisatie van het geldende bestemmingsplan. Om die reden is dit beleidsstuk van een beperkte relevantie.

4 PLANBESCHRIJVING

4.1 ALGEMEEN

Het voorliggende bestemmingsplan omvat de planologische regeling voor het gebruik van de gronden en gebouwen op bedrijventerrein Centerpoort-Noord. Het bestemmingsplan is hoofdzakelijk beheergericht, oftewel: gericht op het op een goede manier vertalen van de bestaande situatie in een juridisch planologische regeling. Hiernaast laat het bestemmingsplan echter enige ruimte voor ontwikkeling. Op beide aspecten wordt in de navolgende paragrafen ingegaan.

4.2 BEHEER

algemeen

In het algemeen kan worden gesteld dat het huidige gebruik van gronden en gebouwen grotendeels de basis heeft gevormd voor dit onderdeel van het plan. In algemene zin consolideert het bestemmingsplan dus in belangrijke mate de ruimtelijke situatie.

gebruik

De bestaande bedrijven zijn gelegen binnen een bedrijfsbestemming. Hierbinnen zijn bedrijven toegestaan tot de aangegeven bedrijfscategorie (zie ook de volgende paragraaf 'specifiek'). Hiermee wordt maximale uitwisselbaarheid en flexibiliteit bereikt op het bedrijventerrein.

Andere functies zijn niet overal toegestaan. Deze zijn beperkt. Dit wordt verder uitgelegd in de paragraaf 'specifiek'.

bouwregels

De op de verbeelding aangeduide bouwvlakken zijn gebaseerd op de vigerende bestemmingsplankaarten. Hierbij zijn verder zo veel mogelijk de stedenbouwkundig belangrijke doorzichten gewaarborgd. De maximale bouwrechten uit het vigerende bestemmingsplan zijn op zodanige wijze in het nieuwe bestemmingsplan opgenomen, dat de bouwvlakken zo getekend zijn dat als deze voor 100% worden bebouwd, de volledige bestaande bouwrechten worden gebruikt. Om die reden geldt als bouwregel dat maximaal 100% van het bouwvlak mag worden bebouwd, tenzij er een specifieke aanduiding op de verbeelding staat.

Wat betreft de toegestane bouwhoogte is uitgegaan van de bestaande rechten. Hiermee wordt er niet meer toegestaan dan in de vigerende bestemmingsplannen.

regeling

Bij de regeling is getracht het aantal regels zo beperkt mogelijk te houden en slechts datgene te regelen, wat werkelijk noodzakelijk is. Wel is hierbij de overweging geweest om de regelingen uit bestaande bestemmingsplannen over te nemen.

In een concrete situatie kan het voorkomen dat een beperkte afwijking van de gestelde normen gewenst is. Hiertoe zijn in het bestemmingsplan enkele binnenplanse afwijkingsbepalingen opgenomen. Deze flexibiliteitsbepalingen maken afwijkingen van geringe aard mogelijk, waarbij de aan de grond toegekende bestemming gehandhaafd dient te blijven.

specifiek

algemeen

Het bedrijventerrein Centerpoort-Noord is gericht op de reguliere bedrijvigheid en er zijn met name (groot-)handels-, distributie- en transportbedrijven gevestigd.

Er zijn bedrijven met maximaal bedrijfscategorie 4.1 toegestaan.

Behalve bedrijvigheid zijn er binnen het plangebied verkeersvoorzieningen, groenstroken en watergangen aanwezig.

kantoren

Bestaande zelfstandige kantoren zijn binnen het plangebied aangeduid. Voor het overige zijn zelfstandige kantoren niet toegestaan.

bedrijfswoningen

Bestaande bedrijfswoningen zijn binnen het plangebied aangeduid. Voor het overige zijn bedrijfswoningen niet toegestaan.

specifieke functies

Ook ligt er binnen het plangebied een Helihaven aan Impact 85 / 87. Deze wordt specifiek aangeduid binnen het bestemmingsplan.

Parkeren

In het DVVP, dat is besproken in paragraaf 3.1, zijn de parkeernormen opgenomen die de gemeente Duiven voor verschillende gebieden en functies hanteert. Deze parkeernormen sluiten aan bij de landelijk kencijfers van het CROW en zijn gebaseerd op het te verwachten parkeergebruik in de komende 10 jaar. Deze normen gelden voor gebieden binnen en buiten het centrum en gelden ook voor nieuwe ontwikkelingen. Hieronder zijn de parkeernormen voor het plangebied opgenomen.

		parkeerkencijfer CROW		parkeernorm Duiven
soort grondgebruik	eenheid	minimum	maximum	
woning dure klasse	woning	1,5	1,7	1,6
woning middenklasse	woning	1,3	1,5	1,4
woning goedkope klasse	woning	1,2	1,3	1,25
service/aanleunwoning	woning	0,3	0,6	0,5
winkels	100 m ²	2,8	3,8	3,3
dorpscentrum	100 m ²	2,5	4,0	4,0
markt	100 m ²	2,5	4,0	3,25
kantoor met baliefunctie	100 m ²	1,7	2,3	2,2
kantoor zonder baliefunctie	100 m ²	1,0	1,7	1,6
bezoekintensieve bedrijven	100 m ²	1,2	1,7	1,6
bezoekextensieve bedrijven	100 m ²	1,0	1,2	1,1
bedrijfsverzamelgebouw	100 m ²	0,8	1,7	1,5
café/bar/cafetaria	100 m ²	4,0	6,0	5,0
restaurant	100 m ²	8,0	10,0	8,0
bibliotheek	100 m ²	0,5	0,7	0,6
bioscoop	zitplaats	0,2	0,3	0,25
sportthal	100 m ²	1,7	2,2	2,0
sportschool	100 m ²	3,0	4,0	3,5
cultureel centrum	100 m ²	1,0	3,0	2,0
verpleeg/verzorgingshuis	100 m ²	0,5	0,7	0,6
medische voorzieningen	100 m ²	1,5	2,0	1,75
dagonderwijs	lokaal	0,5	1,0	1,0
crèche/peuterspeelzaal	arbeidspl.	0,6	0,8	0,7
religiegebouw	zitplaats	0,1	0,2	0,15
arbeidsextensieve bedrijven	100 m ²	0,5	0,6	0,5

Tabel Te hanteren parkeernormen tot 2015 (in roze)

De functies die op het bedrijventerrein voorkomen, staan in bovenstaand schema gekleurd weergegeven. Uitgangspunt voor het bedrijventerrein is, dat er voldoende parkeerplaatsen zijn op het bedrijventerrein zelf, zodat er geen parkeerdruk wordt afgewenteld op de omgeving. De parkeernormen zijn overgenomen in onderhavig bestemmingsplan.

Daarnaast is een parkeernorm opgenomen voor de fiets in bijlage 2 van de regels.

4.3 ONTWIKKELINGSVISIE

Onderhavig bestemmingsplan betreft een in hoofdzaak consoliderend bestemmingsplan. Er worden in het bestemmingsplan in principe geen ontwikkelingen meegenomen. Ook biedt het bestemmingsplan niet meer ontwikkelingsruimte voor bestaande bebouwing en functies dan de vigerende bestemmingsplan. Het onderhavige bestemmingsplan is hiermee gericht op het continueren van de bestaande planologisch-juridische situatie.

5 DUURZAAMHEID

5.1 INLEIDING

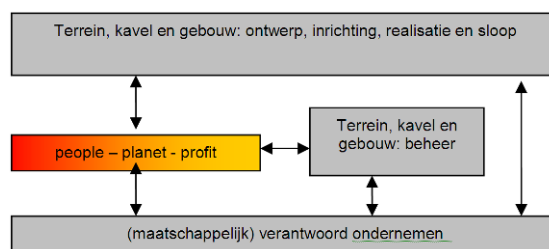
De gemeente Duiven streeft naar duurzame bedrijventerreinen. Een duurzaam bedrijventerrein is te karakteriseren als een terrein waar vanuit locatiekeuze, ontwerp, inrichting, aanleg, uitgifte en beheer planmatig rekening wordt gehouden met mens en milieu.

In dit hoofdstuk wordt een aantal handvatten gegeven en ingegaan op de wijze waarop duurzaamheid in het planproces een rol kan spelen.

5.2 HANDVATTEN ONTWIKKELING DUURZAME BEDRIJVENTERREINEN

5.2.1 *duurzaamheidskader gemeente Duiven*

Duurzame ontwikkeling is het container begrip waarmee wordt ingezet op een toekomstbestendige ontwikkeling. Duurzaamheid moet als begrip vertaald worden in aangrijpingspunten in verschillende beleids-thema's en op verschillende planniveaus. Het schema hier-naast is een aanzet voor de concrete vertaling van duurzaamheid voor bedrijventerreinen.



Niveau bedrijventerrein: Voorbeelden hiervan zijn: bewuste locatiekeuze, stedenbouwkundige aspecten, compact ruimtegebruik, functioneel en flexibel ruimtegebruik, materiaalgebruik in inrichting openbare ruimte, energievoorziening, inrichting en oppervlakte water en groen, cascadering bedrijven, enz.

Kavel en gebouw: ontwerp, inrichting, realisatie, sloop en beheer. Voorbeelden hiervan zijn: stedenbouwkundige aspecten, functioneel ruimtegebruik (binnen en buiten), flexibel bouwen, materiaalgebruik, energetische waarde (energievoorziening, energiebesparing, type en inregeling installaties), water, groen, duurzaam inkoop van beheertaken groen en infra, enz.

Verantwoord ondernemen en eigen bedrijfsvoering: Voorbeelden van onderwerpen zijn: beperking milieubelasting (alle onderdelen van de verruimde reikwijdte: beperking gebruik grondstoffen als energie en water, afvalpreventie, vervoersmanagement), duurzaam inkopen, enz.

Op deze drie niveaus kan duurzaamheid worden geconcretiseerd naar de verdeling people, planet en profit.

Kwaliteitseisen; toekomstwaarde, gebruikswaarde en belevingswaarden		
Doelen en inrichting bedrijventer-	Inrichting kavels	Bedrijfsprocessen / maatschappe-

	rein		lijk verantwoord ondernemer
Stedenbouwkundig	PEOPLE: <i>Leefbaarheid en gezondheid</i> • omgevingskwaliteit • inrichting openbare ruimte • sociale veiligheid • grijze omgevingsfactoren (geluid, lucht, geur, externe veiligheid) • groenstructuur PLANET <i>Water</i> • hemelwater • opp.vl. waterkwaliteit • grondwater <i>Culturele waarde</i> • waardevolle elementen • historische structuren <i>Natuur / ecologie</i> • waardevolle elementen • natuur	PEOPLE <i>Leefbaarheid en gezondheid</i> • inrichting openbare ruimte • sociale veiligheid • grijze omgevingsfactoren <i>Kwaliteit gebouwen</i> PLANET <i>Ruimtegebruik: intensief, meervoudig en zorgvuldig ruimtegebruik</i> <i>Water: Hemelwater, opp.vl. waterkwaliteit, grondwater</i> <i>Verkeer / mobiliteit:</i> • (beperking) autogebruik • parkeren <i>Klimaat:</i> • EPL t.o.v. Bouwbesluit • duurzame energie opwekking • energiegebruik gebouwen en openbare ruimte • materiaal (milieubelasting en hergebruik) <i>Bodem:</i> • bodemkwaliteit • saneren en beheren • grondwater PROFIT <i>Flexibiliteit v.d. bebouwde omgeving (functionaliteiten en ruimtelijke flexibiliteit)</i> <i>Imago: architectuur en ruimtelijke uitstraling</i>	PEOPLE <i>Leefbaarheid en gezondheid</i> • omgevingskwaliteit • grijze omgevingsfactoren <i>Kwaliteit gebouwen</i> PLANET <i>Ruimtegebruik: (milieu)zonering</i> <i>Verkeer / mobiliteit:</i> • (beperking) autogebruik • openbaar vervoer (OV) • fiets <i>Klimaat:</i> • duurzame energie opwekking • energiegebruik gebouwen en openbare ruimte • materiaal (milieubelasting + en hergebruik) <i>Afval: bedrijfsafval en zwerfafval</i> <i>Bodem: bodemkwaliteit</i> PROFIT <i>Levensloop-bestendigheid: maatschappelijk, sociaal en economisch</i> <i>Flexibiliteit v.d. bebouwde omgeving (functionaliteiten en ruimtelijke flexibiliteit)</i> <i>Imago: architectuur en ruimtelijke uitstraling</i> <i>Vitaliteit en diversiteit: economisch, sociaal en ecologisch</i>
Gebouw	PEOPLE <i>Leefbaarheid en gezondheid</i> • omgevingskwaliteit • sociale veiligheid • grijze omgevingsfactoren <i>Kwaliteit gebouwen</i> PLANET <i>Klimaat:</i> • EPL t.o.v. Bouwbesluit • duurzame energie opwekking • energiegebruik gebouwen en openbare ruimte • materiaal (milieubelasting en hergebruik) PROFIT <i>Flexibiliteit v.d. bebouwde omgeving (functionaliteiten en ruimtelijke flexibiliteit)</i> <i>Imago: architectuur en ruimtelijke uitstraling</i>	PEOPLE <i>Leefbaarheid en gezondheid</i> • inrichting openbare ruimte • sociale veiligheid <i>Kwaliteit gebouwen</i> PLANET <i>Ruimtegebruik</i> • beperking ruimtevraag en ruimtegebruik: intensief, meervoudig en zorgvuldig ruimtegebruik • (milieu)zonering <i>Water: hemelwater en proceswater</i> <i>Klimaat</i> • duurzame energie opwekking • energiegebruik gebouwen en openbare ruimte • materiaal (milieubelasting + en hergebruik) <i>Afval: bedrijfsafval en zwerfafval</i> <i>Bodem: Bodemkwaliteit en beheer</i> PROFIT <i>Levensloop-bestendigheid: maatschappelijk, sociaal en economisch</i> <i>Flexibiliteit v.d. bebouwde omgeving (functionaliteiten en ruimtelijke flexibiliteit)</i> <i>Imago: architectuur en ruimtelijke uitstraling</i>	PEOPLE <i>Kwaliteit gebouwen</i> PLANET <i>Ruimtegebruik</i> • beperking ruimtevraag en ruimtegebruik: intensief, meervoudig en zorgvuldig ruimtegebruik • (milieu)zonering <i>Water: hemelwater en proceswater</i> <i>Klimaat</i> • duurzame energie opwekking • energiegebruik gebouwen en openbare ruimte • materiaal (milieubelasting + en hergebruik) <i>Afval: bedrijfsafval en zwerfafval</i> <i>Bodem: Bodemkwaliteit en beheer</i> PROFIT <i>Levensloop-bestendigheid: maatschappelijk, sociaal en economisch</i> <i>Flexibiliteit v.d. bebouwde omgeving (functionaliteiten en ruimtelijke flexibiliteit)</i> <i>Imago: architectuur en ruimtelijke uitstraling</i>
Energie en materialen	PLANET <i>Verkeer / mobiliteit:</i> • (beperking) autogebruik • openbaar vervoer (OV) • fiets • parkeren <i>Klimaat:</i> • EPL t.o.v. Bouwbesluit • duurzame energie opwekking • energiegebruik gebouwen en openbare ruimte • materiaal (milieubelasting en hergebruik)	PEOPLE <i>Kwaliteit gebouwen</i> PLANET <i>Verkeer / mobiliteit:</i> • (beperking) autogebruik • openbaar vervoer (OV) • fiets • parkeren <i>Klimaat:</i> • EPL t.o.v. Bouwbesluit • duurzame energie opwekking • energiegebruik gebouwen en openbare ruimte • materiaal (milieubelasting en hergebruik) PROFIT <i>Levensloop-bestendigheid: maatschappelijk, sociaal en economisch</i> <i>Flexibiliteit v.d. bebouwde omgeving (functionaliteiten en ruimtelijke flexibiliteit)</i>	PLANET <i>Ruimtegebruik</i> • beperking ruimtevraag en ruimtegebruik: intensief, meervoudig en zorgvuldig ruimtegebruik • (milieu)zonering <i>Beperking gebruik grondstoffen als water en energie.</i> <i>Verkeer / mobiliteit:</i> • (beperking) autogebruik • openbaar vervoer (OV) • fiets • parkeren <i>Klimaat:</i> • materiaal (milieubelasting en hergebruik) <i>Afval: bedrijfsafval en zwerfafval</i> <i>Bodem: Bodemkwaliteit en beheer</i> PROFIT <i>Levensloop-bestendigheid: maatschappelijk, sociaal en economisch</i> <i>Flexibiliteit v.d. bebouwde omgeving (functionaliteiten en ruimtelijke flexibiliteit)</i> <i>Beperking gebruik grondstoffen als water en energie</i>

Aanleg en uitgifte	PLANET <i>Verkeer / mobiliteit:</i> • openbaar vervoer (OV) • fiets <i>Klimaat:</i> • duurzame energie opwekking <i>Bodem:</i> • saneren en beheren • hergebruik	PLANET Ruimtegebruik • beperking ruimtevraag en ruimtegebruik: intensief, meervoudig en zorgvuldig ruimtegebruik • (milieu)zonering <i>Verkeer / mobiliteit:</i> • (beperking) autogebruik • openbaar vervoer (OV) • fiets <i>Klimaat:</i> • duurzame energie opwekking • energiegebruik gebouwen en en openbare ruimte • Materiaal (milieubelasting en hergebruik) PROFIT <i>Levensloop-bestendigheid: maatschappelijk, sociaal en economisch</i> <i>Flexibiliteit v.d. bebouwde omgeving (functionaliteiten en ruimtelijke flexibiliteit)</i>	PEOPLE <i>Leefbaarheid en gezondheid</i> • omgevingskwaliteit • sociale veiligheid • grijze omgevingsfactoren <i>Kwaliteit gebouwen</i> PLANET <i>Ruimtegebruik</i> • beperking ruimtevraag en ruimtegebruik: intensief, meervoudig en zorgvuldig ruimtegebruik • (milieu)zonering <i>Water: Waterbeheer</i> <i>Verkeer / mobiliteit:</i> • (beperking) autogebruik en parkeren • fiets. <i>Klimaat:</i> • duurzame energie opwekking <i>Bodem: Bodemkwaliteit en beheer</i> PROFIT <i>Levensloop-bestendigheid: maatschappelijk, sociaal en economisch</i> <i>Flexibiliteit v.d. bebouwde omgeving (functionaliteiten en ruimtelijke flexibiliteit)</i> <i>Imago: architectuur en ruimtelijke uitstraling</i> <i>Vitaliteit en diversiteit: economisch, sociaal en ecologisch</i>
Gebruik en beheer	PEOPLE Leefbaarheid en gezondheid • omgevingskwaliteit • sociale veiligheid • grijze omgevingsfactoren PLANET Ruimtegebruik Water: waterbeheer <i>Verkeer / mobiliteit:</i> • (beperking) autogebruik • openbaar vervoer (OV) en fiets • parkeren <i>Klimaat:</i> • gebruik duurzame energie • energiegebruik gebouwen en en openbare ruimte <i>Afval: bedrijfsafval en zwerfafval</i> <i>Bodem: beheer</i> PROFIT Vitaliteit en diversiteit: economisch, sociaal en ecologisch	PLANET Maatschappelijk verantwoord ondernemen PROFIT Maatschappelijk verantwoord ondernemen	PEOPLE Leefbaarheid en gezondheid • omgevingskwaliteit • sociale veiligheid • grijze omgevingsfactoren (geluid, lucht, geur, externe veiligheid) - kwaliteit gebouwen PLANET - maatschappelijk verantwoord ondernemen PROFIT - maatschappelijk verantwoord ondernemen

5.3 ALGEMENE DUURZAAMHEIDSASPECTEN

5.3.1 *milieukwaliteit*

Bij milieukwaliteit gaat het om het in stand houden van het draagvermogen van het milieu ten behoeve van een duurzame ontwikkeling. Om een duurzame ontwikkeling te bevorderen zijn in het nationaal milieubeleid de volgende hoofdlijnen opgenomen.

Integraal ketenbeheer

Hierbij gaat het onder meer om het sluiten van (stof)kringlopen en het spaarzaam gebruiken van natuurlijke grondstoffen.

Energie-extensivering

Energie-extensivering omvat onder meer het besparen van energie, het verhogen van de energie-efficiency en het inzetten van duurzame energiebronnen. Concreter kan worden gedacht aan nutsvoorzieningen met hoog rendement en andere energiebronnen zoals vernoemd in het beleidsstandpunt over duurzame energie (inclusief gestelde voorwaarden).

Kwaliteitsbevordering

Bij kwaliteitsbevordering kan worden gedacht aan het bevorderen van kwaliteit (boven kwantiteit) van grondstoffen, producten, afval, productieprocessen, met het oog op de langere benutting van stoffen in de economische kringloop.

"Grijze" leefomgevingsfactoren

Hiermee wordt bedoeld op aspecten als geluidhinder, luchtverontreiniging en externe veiligheid. Bij de vergunningaanvragen voor de individuele bedrijven moet hierop nader worden ingegaan. Daarbij is het uitgangspunt dat minimaal wordt voldaan aan standaarden zoals de Nederlandse Emissie Richtlijn (NER) en het ALARA-principe (emissies zo laag als redelijkerwijs mogelijk is). Op voorhand zijn de "grijze" effecten beperkt doordat de gemeente uitgaat van een milieuzonering aan de hand van referentiepunten.

Voorts wordt voor het bedrijventerrein uitgegaan van bedrijven in de hindercategorieën tot en met 4.1 (VNG-Richtlijn Bedrijven en milieuzonering). Hierdoor zijn de mogelijke hinderafstanden voor geluid, stank of veiligheid voor dit gebied op voorhand beperkt tot maximaal 200 meter.

5.3.2 *duurzame bedrijfsprocessen en verantwoord ondernemen*

Een hoge milieukwaliteit kan met name op bedrijfsniveau worden gerealiseerd en in mindere mate op inrichtingsniveau. Bij duurzame bedrijfsprocessen gaat het niet alleen om het duurzaam produceren (interne bedrijfsprocessen), maar ook om onderling samenwerken (externe bedrijfsprocessen).

Op bedrijventerreinen wordt nu stadsverwarming toegepast. De gemeente staat ook positief tegenover andere vormen van duurzame energie. Zie hiervoor paragraaf 3.1. in dit plan.

Naast uitwisseling van energie, grondstoffen en water ter bevordering van energie-extensivering, bestaan er ook mogelijkheden op het gebied van:

- gezamenlijk gebruik van utilities en bedrijfsfuncties;
- bedrijfsgerichte commerciële dienstverlening, zoals collectieve terreinbeveiliging en collectief onderhoud van gebouwen, groen en openbaar gebied;
- collectieve inzameling, afvoer en koppeling van afvalstoffen en -stromen;
- gezamenlijk duurzaam energiebeheer;
- het combineren van vervoer van goederen en personen.

5.3.3 ***parkmanagement***

In Duiven wordt parkmanagement ingevoerd op de nieuwe en waar mogelijk bestaande bedrijventerreinen. Parkmanagement geeft invulling aan een operationele samenwerking tussen het bedrijfsleven onderling en het bedrijfsleven en de overheid (gemeente, provincie) en draagt bij aan een duurzame ontwikkeling en beheer van bedrijventerreinen.

Door parkmanagement te introduceren op nieuwe en waar mogelijk bestaande bedrijventerreinen levert de gemeente Duiven een bijdrage aan het zorgvuldig gebruik en inrichten van de beschikbare ruimte en het milieu. Ook bedrijven profiteren hiervan. Zaken collectief regelen leidt tot kostenbesparingen. Daarnaast zal een bedrijventerrein dat goed onderhouden wordt, ertoe bijdragen dat het vastgoed zijn waarde zal behouden.

5.3.4 ***gebouw- en materiaalniveau***

Duurzame bedrijfsprocessen en parkmanagement kunnen worden gestimuleerd in met name de uitgifte-, vergunningen-, bouw- en beheerfase. Hetzelfde geldt voor duurzame maatregelen op gebouw- en materiaalniveau. In de uitgiftefase kan bijzondere aandacht worden besteed aan de volgende aspecten.

Flexibel en aanpasbaar bouwen

Op gebouwniveau wordt gedacht aan het verlengen van de levensduur van gebouwen door flexibel, aanpasbaar of demontabel te bouwen. Via deze bouwwijzen kan een gebouw meerdere opeenvolgende functies dienen. Evenals bij woningbouw streeft de gemeente Duiven ernaar om ook bij bedrijfsbebouwing flexibel en aanpasbaar bouwen te stimuleren. Flexibel en aanpasbaar bouwen biedt mogelijkheden voor de toekomst- en gebruikswaarde van een terrein (interessant bij hervestiging van bedrijven).

Duurzaam bouwen

In uitgiftefase toepassen van het gemeentelijk kader "Energie-advies op kavelniveau", zoals vastgesteld door College van B&W op 2 maart 2010.

Duurzame energie

De gemeente heeft inzake het aspect duurzame energie een beleidsstandpunt geformuleerd. ("Beleidsstandpunt duurzame energie, toelichting op standpunt en handreiking uitvoeringskader", vastgesteld 2 juli 2012).

In deze visie zijn specifieke wensen en eisen opgesteld voor duurzame energie in verschillende gebiedstypen in Duiven, waaronder bedrijventerreinen.

Energieprestatienormen

Ten aanzien van energieverbruik kan een EPL-eis (energieprestatie op locatie) worden vastgesteld. Waar mogelijk dient gebruik te worden gemaakt van restwarmte van de AVR

of andere vormen van energie. De gemeente staat positief over diverse vormen van duurzame energie. Zie hiervoor de beschrijving van het beleidsstandpunt duurzame energie van de gemeente in paragraaf 3.1 van dit plan.

Milieuscan

Om de mogelijkheden van duurzaam bouwen, energiebesparing en intensief ruimtegebruik te benutten kan bij nieuwvestiging een milieuscan (bedrijfsdoorlichting) uitgevoerd worden. Op basis van het bedrijfsplan c.q. de bedrijfsvoering op de oude locatie worden de mogelijkheden geschetst van energie- en waterbesparing, afvalpreventie en duurzaam materiaalgebruik.

5.4 STEDENBOUWKUNDIGE DUURZAAMHEIDASPECTEN

5.4.1 *ruimtelijke kwaliteit*

De ruimtelijke kwaliteit van een gebied kan worden onderscheiden in de volgende criteria.

Toekomstwaarde

Gedacht kan worden aan flexibiliteit, zodat in de toekomst met relatief geringe inspanningen kan worden ingespeeld op veranderende (markt)eisen en inzichten, wensen en/of mogelijkheden van het bedrijfsleven of de overheid.

Bij een grote diversiteit aan bedrijvigheid is een terrein aantrekkelijk voor hervestiging van een grotere verscheidenheid aan bedrijven. Flexibiliteit op gebouwniveau is hiervoor belangrijk. Snel en makkelijk aanpassen van bedrijfspanen kan deze hervestiging nog aantrekkelijker maken.

Gebruikswaarde

Gebruikswaarde komt tot uitdrukking in het functioneren van het bedrijventerrein. Factoren als bereikbaarheid en toegankelijkheid spelen hierbij een rol. Het is tevens belangrijk dat alle vereiste voorzieningen voor het optimaal kunnen functioneren van het bedrijventerrein in het beginstadium aanwezig zijn.

Belevingswaarde

Bij een belevingswaarde is het van belang hoe het gebied wordt ervaren door gebruikers, passanten en omwonenden. Inpassing in het landschap, omgang met cultuurhistorische elementen en inrichting van de openbare ruimte op het bedrijventerrein spelen hier een belangrijke rol.

Naast een goede landschappelijke inpassing kan met toepassing van een beeldkwaliteitsplan de belevingswaarde worden verhoogd met bijvoorbeeld grasdaken.

6 HAALBAARHEID VAN HET PLAN

6.1 INLEIDING

Het al dan niet voldoen aan verschillende randvoorwaarden is bepalend voor de vraag of een nieuw bestemmingsplan ook daadwerkelijk uitvoerbaar is. Hierbij moet onder meer gedacht worden aan milieuaspecten als geluid, bodem en hinder van bedrijven, water, ecologie, archeologie, verkeer en de economische uitvoerbaarheid. Ook onderhavig plan is hierop getoetst. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de resultaten van de onderzoeken.

6.2 MILIEUASPECTEN

6.2.1 *m.e.r.-beoordeling*

de milieueffectrapportage

Een m.e.r. is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten die kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De m.e.r. is wettelijk verankerd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer. Naast de Wet milieubeheer is het Besluit m.e.r. belangrijk om te kunnen bepalen of bij de voorbereiding van een plan de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen.

Bij het Besluit m.e.r. zit een bijlage, die uit vier onderdelen bestaat; de onderdelen A, B, C en D. Om te beoordelen of er een m.e.r.-procedure nodig is, zijn vooral de onderdelen C en D van belang. Onderdeel C bevat activiteiten, plannen en besluiten waarvoor het doorlopen van een m.e.r. verplicht is. Onderdeel D bevat activiteiten, plannen en besluiten waarvoor het maken van een m.e.r.-beoordeling verplicht is. In de onderdelen C en D worden per activiteit de drempelwaarden beschreven. Deze worden uitgedrukt in aantallen, grootte, lengtes of oppervlakten.

Bestemmingsplannen kunnen via het Besluit m.e.r. zowel plan-m.e.r.-plichtig zijn als besluit-m.e.r.-plichtig. Van een plan-m.e.r.-plichtig bestemmingsplan is sprake als dit een kader stelt voor activiteiten die m.e.r.(beoordelings)plichtig zijn. Er is sprake van een besluit-m.e.r.-plichtig bestemmingsplan als het bestemmingsplan als besluit wordt gezien op basis waarvan activiteiten worden uitgevoerd. Het kan dan onder meer gaan om een uitbreiding van een bedrijventerrein.

toetsing

Bij onderhavig bestemmingsplan is geen sprake van een besluit-m.e.r.-plichtig plan, dit is bijvoorbeeld het geval bij een uitbreiding van een bedrijventerrein en hiervan is geen sprake.

Wat betreft de vraag of het bestemmingsplan plan-m.e.r.-plichtig is, worden in het onderhavige bestemmingsplan geen activiteiten toegestaan die worden genoemd als activiteiten in bijlage C en D van het Besluit m.e.r. Deze worden namelijk expliciet uitgesloten in de specifieke gebruiksregeling.

Ook bevat onderhavig bestemmingsplan geen bestaande activiteiten die worden genoemd als activiteiten in bijlage C en D van het Besluit m.e.r. en die met onderhavig bestemmingsplan zouden worden gecontinueerd. Om die reden is een m.e.r.-beoordeling niet nodig.

6.2.2 *bedrijven en milieuzonering*

Algemeen

Uitgangspunt bij bedrijventerreinontwikkeling is een zodanige milieuzonering van de bedrijventerreinen dat geen hinder ontstaat voor de omringende woonomgeving.

Het vaststellen van hinderzones rond bedrijventerreinen wordt in hoofdzaak bepaald door de (toekomstig) aanwezige typen bedrijven enerzijds en de omgevingstypen anderzijds. De zonering heeft betrekking op meerdere categorieën van bedrijfstypen, waarbij per categorie de noodzakelijk geachte afstanden voor de factoren geur, geluid, stof en gevaar ten opzichte van een bepaald omgevingstype zijn weergegeven. Voor een nadere invulling van de bedrijfs- en omgevingsaspecten wordt uitgegaan van de brochure 'Bedrijven en Milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (uitgave 2009).

Als maatgevend omgevingstype wordt uitgegaan van een 'rustige woonwijk' (woonwijk met weinig verkeer, praktisch geen bedrijven en/of winkelcentra). Voor de typen van bedrijvigheid worden zes bedrijfscategorieën onderscheiden, al dan niet onderverdeeld in subcategorieën.

Het bedrijventerrein wordt bestemd voor de categorieën tot en met maximaal 4.1. en deels 3.2.

In de onderstaande tabel zijn de hinderzones in relatie tot de bedrijfscategorieën nader gespecificeerd.

Categorie bedrijvigheid en zonering

Categorie bedrijvigheid	<i>Noodzakelijk geachte afstanden tot rustige woonwijk*</i>
1	0 en 10 m
2	30 m
3	50 m (3.1) en 100 m (3.2)
4	200 m (4.1) en 300 m (4.2)
5	500 m (5.1), 700 m (5.2) en 1.000 m (5.3)
6	1.500 m

** Binnen categorie afstanden afhankelijk van het type en omvang bedrijf dat zich vestigt.*

Toetsing

Onderhavig bestemmingsplan beoogt de bestaande situatie vast te leggen. Er wordt niet meer milieuruimte geboden dan in de vigerende bestemmingsplannen. De bestaande toegestane bedrijfscategorieën zijn overal zo goed mogelijk overgenomen. Hierin is rekening gehouden met de omliggende gevoelige functies. In de bestaande situatie zijn geen bedrijven met een hogere milieucategorie binnen het plangebied gevestigd.

Dit betekent dat onderhavig bestemmingsplan niet tot een verslechtering van de milieusituatie leidt. Om die reden worden geen belemmeringen op het gebied van 'bedrijven en milieuzonering' verwacht.

6.2.3 **bodem**

Inleiding

Voordat een bestemmingsplan kan worden vastgesteld, moet zijn aangetoond dat de bodem en het grondwater in het plangebied geschikt zijn voor het beoogde gebruik.

Toetsing

Aangezien nieuwe ontwikkelingen niet worden meegenomen binnen onderhavig bestemmingsplan, hoeft er geen nader onderzoek naar de bodemkwaliteit te worden verricht. Vanuit de bestaande situatie zijn er geen knelpunten bekend.

Conclusie

Het aspect 'bodem' leidt niet tot belemmeringen voor onderhavig bestemmingsplan.

6.2.4 **geluid**

Wegverkeerslawaaï

Binnen het bestemmingsplan wordt geen ruimte geboden voor de realisatie van nieuwe geluidhindergevoelige functies (met name wonen). Er is dus geen sprake van nieuwe situaties noch gevoelige bestemmingen conform de Wet geluidhinder. Er zijn geen zwaardere bedrijfscategorieën toegestaan in vergelijking met het voorgaande bestemmingsplan. Daarom is geen akoestisch onderzoek nodig en vormt het aspect wegverkeerslawaaï geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

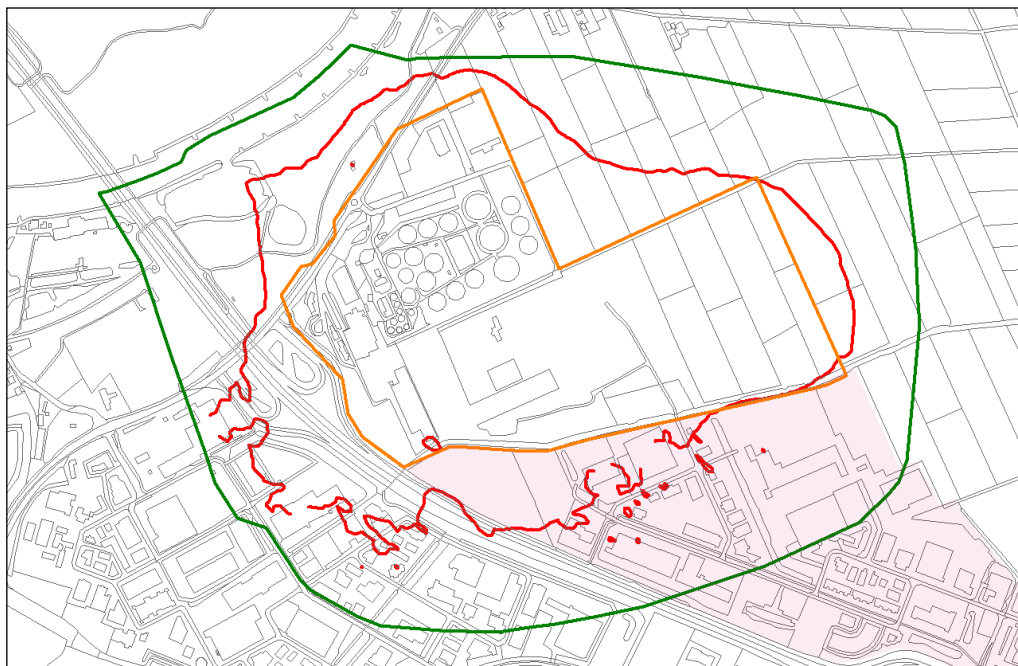
Industrielawaai

Zone industrielawaai bedrijventerreinen Roelofshoeve I en II

Het bedrijventerrein Roelofshoeve I en II is een regionaal industrieterrein (conform terminologie Wet geluidhinder) dat is bedoeld voor de zwaardere, meer milieubelastende, categorie bedrijvigheid.

Op basis van hoofdstuk V van de Wet geluidhinder (Wgh) dient rondom een industrieterrein waarop bepaalde typen lawaaiproducerende bedrijven zijn gevestigd of kunnen worden gevestigd, een geluidszone te worden vastgesteld. Deze bedrijven zijn aangewezen in artikel 2.1. lid 3 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) en werden voorheen aangeduid met het begrip A-inrichtingen.

De geluidszone vormt een bufferzone tussen de bedrijven op het industrieterrein en de geluidsgevoelige bestemmingen in de omgeving. Buiten deze zone mag de geluidsbelasting vanwege alle bedrijven op het industrieterrein tezamen niet hoger zijn dan 50 dB(A). Binnen de zone gelden beperkingen voor geluidgevoelige bestemmingen. Binnen de geluidszone is de realisatie van nieuwe woningen (en andere geluidsgevoelige bestemmingen) niet mogelijk.



Kaartbeeld met ligging van de geluidszone (groen) en plangebied (roze)

Voor de geluidszone van Roelofshoeve is een thematisch bestemmingsplan opgesteld. De geluidszone valt deels over het onderhavige plangebied. Binnen de zone gelden beperkingen voor de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige functies. Aangezien in onderhavig bestemmingsplan geen geluidsgevoelige functies toegestaan zijn, vormt dit geen belemmering voor onderhavig bestemmingsplan.

6.2.5 ***luchtkwaliteit***

Algemeen

Luchtkwaliteit is een belangrijke pijler voor een goede leefomgeving. De vaststelling van een bestemmingsplan wordt in de jurisprudentie aangemerkt als de uitoefening van een bevoegdheid die gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit.

De Eerste Kamer heeft op 9 oktober 2007 het wetsvoorstel voor de wijziging van de Wet milieubeheer goedgekeurd (Stb. 2007, 414). Met name hoofdstuk 5 titel 2 uit genoemde wet is veranderd. Omdat titel 2 handelt over luchtkwaliteit staat de nieuwe titel 2 bekend als de Wet luchtkwaliteit. Deze wet is op 15 november 2007 (Stb. 2007, 434) in werking getreden en vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005.

De wet is één van de maatregelen die de overheid heeft getroffen om:

- negatieve effecten op de volksgezondheid als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging aan te pakken;
- mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling te creëren ondanks de overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Luchtkwaliteitseisen vormen onder de nieuwe Wet luchtkwaliteit geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtverontreiniging;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL, dat in werking treedt nadat de EU derogatie heeft verleend.

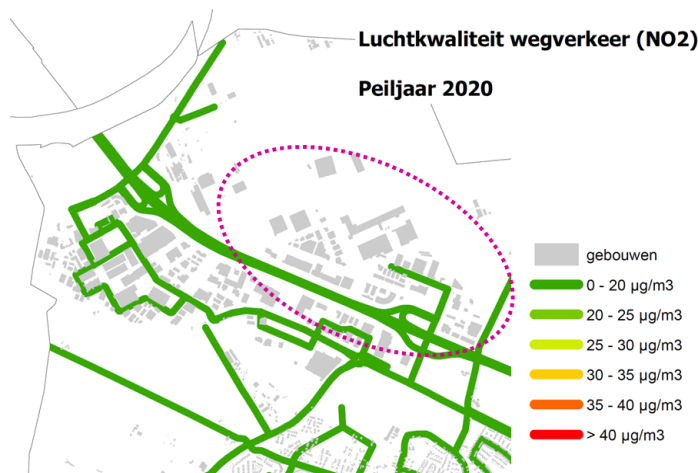
Onderzoek

In opdracht van de gemeente Duiven zijn voor de gehele gemeente kaartbeelden ontwikkeld waarop de milieuaspecten wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en luchtkwaliteit zijn weergegeven³. De bedoeling van het onderzoek is dat dit kan worden gebruikt als ondersteuning van het geluidbeleid en bij toetsing van onderzoeken bij nieuwbouwprojecten.

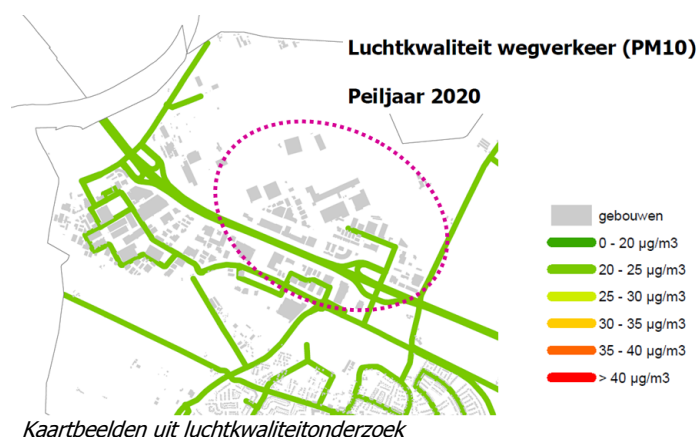
Op de kaarten wordt het verloop van de concentraties NO₂ en PM₁₀ weergegeven in de volgende stappen:

- 0 - 20 µg/m³
- 20 - 25 µg/m³
- 25 - 30 µg/m³
- 30 - 35 µg/m³
- 35 - 40 µg/m³
- 40 µg/m³

De intensiteiten zijn berekend voor de jaartallen 2011, 2015 en 2020 resulteren in kaarten waarop de jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM₁₀ op 10 meter uit de rand van de weg zijn weergegeven.



³ Milieukaarten gemeente Duiven, DGMR, kenmerk V.2011.0636.00.R001, 8 december 2011



Zoals uit de kaartbeelden uit het onderzoek blijkt, wordt de luchtkwaliteit in de komende jaren tot 2020 steeds beter. In 2020 worden voor geen van de omliggende wegen intensiteiten verwacht hoger dan: voor PM10 (fijnstof): 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en voor stikstofdioxide (NO_2): 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als gevolg van het wegverkeer.

Conclusie

Aangezien dit bestemmingsplan conserverend van aard is en er op basis van het bestemmingsplan geen nieuwbouw van omvang kan worden gerealiseerd, leidt het plan niet in betekenende mate tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Uit het gemeentelijke luchtkwaliteitonderzoek blijkt hiernaast dat in de gemeente Duiven de concentraties luchtvervuilende stoffen onder de Europese grenswaarden liggen. Deze grenswaarden zijn op wetenschappelijk niveau bepaald en vastgesteld ter bescherming van mens en milieu tegen schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's.

Er zijn dus aldus geen belemmeringen voor onderhavig bestemmingsplan op het gebied van luchtkwaliteit.

6.2.6 **geur**

Algemeen

In een bestemmingsplan moet in het kader van een goed woon- en verblijfsklimaat worden aangetoond dat geurgevoelige objecten op voldoende afstand zijn gelegen van veehouderijen. Welke afstand voldoende is, wordt bepaald door diverse regelgeving. Voor geur van dierenverblijven geeft de Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) het beoordelingskader. Onder meer bedrijven zijn geurhindergevoelig, indien daar voortdurend mensen verblijven.

De Wgv biedt de mogelijkheid om door middel van een gemeentelijke verordening de geurnormen af te stemmen op de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. De gemeente Duiven heeft hier gebruik van gemaakt en op 26 mei 2008 de "Verordening geurhinder en veehouderij gemeente Duiven 2008" vastgesteld. Middels de verordening is bepaald dat een geurgevoelig object op ten minste 50 m van een veehouderij moet zijn gelegen voor zover dit betrekking heeft op bedrijven met dieren waarvoor vaste afstanden gelden.

Toetsing

In de nabijheid van het bedrijventerrein (50 meter of minder) liggen geen agrarische bedrijven met een geurcontour. Ook buiten de 50 meter liggen geen agrarische bedrijven waarvan de geurbelasting strekt tot over het bedrijventerrein. Hiermee liggen de bedrijven (geurgevoelige objecten) binnen voldoende afstand. Op het bedrijventerrein worden geen relevante geuremitterende bedrijven toegestaan. Geurhinder voor de omliggende geurgevoelige objecten is hiermee uitgesloten. Het aspect geur vormt daarmee geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

6.2.7 **externe veiligheid**

6.2.7.1 **Beleidskader**

In dit hoofdstuk gaan we in op de achtergrond van externe veiligheid. Allereerst gaan we in op de begrippen plaatsgebonden risico en groepsrisico, welke de basis vormen van het externe veiligheidsbeleid. Vervolgens bespreken we de juridische achtergrond.

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

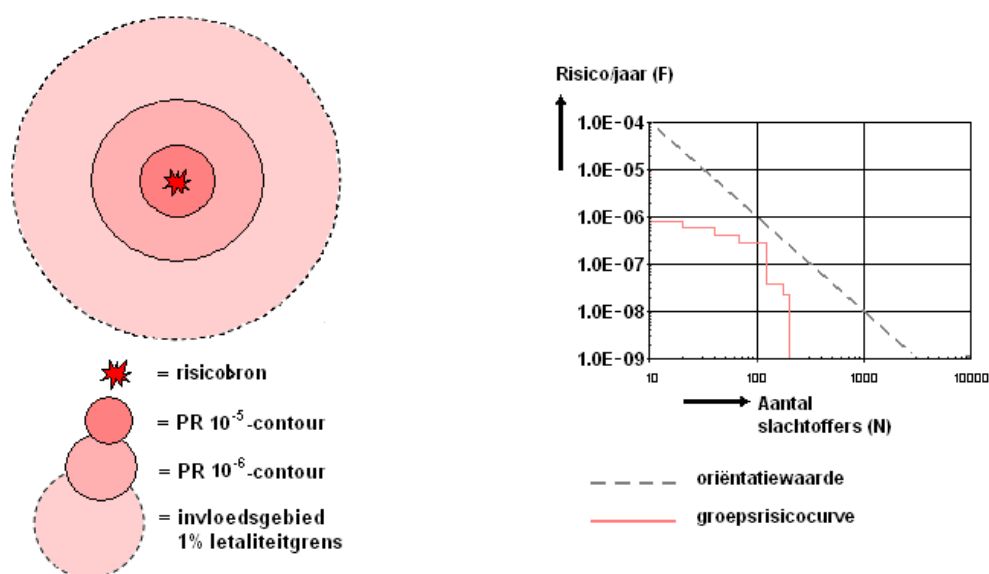
Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes, zoals spoorwegen of buisleidingen. Bij externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden beide begrippen verder uitgewerkt.

Plaatsgebonden Risico (PR)

Het plaatsgebonden risico geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10⁻⁶ contour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10⁻⁶ contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N), de fN-curve. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt doorgaans begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald), ofwel door de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen.



Figuur 1. Weergave plaatsgebonden risicocontouren, invloedsgebied en groepsrisicografiek met oriëntatiewaarde voor transport

Verantwoording van het groepsrisico

Het juridisch kader voor externe veiligheid spreekt van een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico. Deze verantwoordingsplicht houdt in dat de omvang en toename van het groepsrisico als gevolg van planologische keuzes moeten worden onderbouwd én verantwoord door het bevoegd gezag. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. In de relevante wettelijke besluiten zijn bepalingen opgenomen waaraan deze verantwoording dient te voldoen, welke in de Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico (Min. VROM, 2007) zijn uitgewerkt.

Het juridische kader gaat uit van enige verschillen tussen verantwoording bij bedrijven, transportroutes en transportleidingen voor gevaarlijke stoffen. De verantwoordingsplicht geldt voor transportroutes bij een toename van het groepsrisico of een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Voor bedrijven is de verantwoordingsplicht van toepassing indien sprake is van een ruimtelijke ontwikkeling binnen het invloedsgebied van een Bevi-inrichting. Bij buisleidingen, zoals hogedrukaardgastransportleidingen, moet in principe bij ieder ruimtelijk plan binnen het invloedsgebied van de leiding verantwoording worden afgelegd.

Verplichte en onmisbare onderdelen:	
A	Ligging GR t.o.v. oriënterende waarde
B	Toename GR t.o.v. nulsituatie
C	De mogelijkheden van zelfredzaamheid van de bevolking
D	De mogelijkheden van hulpverlening
E	Nut en noodzaak van de ontwikkeling
F	Het tijdsaspect

Figuur 2. Verplichte en onmisbare onderdelen van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico.

6.2.7.2 **Juridisch kader**

Het huidige beleid voor inrichtingen (bedrijven) is afkomstig uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Het beleid voor transportroutes staat beschreven in de circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' (cRvgs), dat op termijn vervangen zal worden door het Btev (Besluit transportroutes externe veiligheid). Voor buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden.

Besluit externe veiligheid buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het Bevb brengt het externe veiligheidsbeleid voor buisleidingen op dezelfde lijn als het beleid voor inrichtingen en vervoer van gevaarlijke stoffen. Hier geldt eveneens een grenswaarde en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico alsmede een verantwoordingsplicht ten aanzien van het groepsrisico voor het bevoegd gezag voor de ruimtelijke ordening. Voor de verantwoordingsplicht is een onderscheid gemaakt tussen het 100%-letaliteitsgebied en het 1%-letaliteitsgebied. Binnen eerstgenoemd gebied geldt een uitgebreide verantwoordingsplicht, in laatstgenoemd gebied dient alleen bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid beschouwd te worden. Een bestemmingsplan geeft de ligging weer van de in het plangebied aanwezige buisleidingen alsmede de daarbij behorende belemmeringsstrook ten behoeve van het onderhoud van de buisleiding. De belemmeringsstrook bedraagt ten minste vijf meter aan weerszijden van een buisleiding gemeten vanuit het hart van de buisleiding.

Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen

Vervoer van gevaarlijke stoffen vindt sinds jaar en dag plaats via het spoor, over de weg en het water. Knelpunt hierbij is dat er geen plafond bestaat voor de omvang en samenstelling van dit vervoer. Theoretisch kan het vervoer ongelimiteerd toenemen, met dan eveneens ongelimiteerde gevolgen voor de ruimtelijke ordening. Het beleid achter het landelijke Basisnet is dat een plafond vastgesteld wordt voor dit vervoer van gevaarlijke stoffen. Het Basisnet zal onderdeel uitmaken van het wettelijke kader van het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid (BTEV) dat eind 2008 als ambtelijk concept is gepubliceerd, maar nog geen vastgesteld beleid is.

Plasbrandaandachtsgebied

Met de komst van het Basisnet en het 'Besluit transportroutes externe veiligheid' wordt ook een nieuw toetsingselement toegevoegd: het plasbrandaandachtsgebied. Uitgaande van deze komende wetgeving betreft dit een strook van 30 meter, gemeten vanaf de buitenzijde van het buitenste spoor. Het plasbrandaandachtsgebied wordt geen zone waarbinnen verboden gaan gelden zoals bij het plaatsgebonden risico. Binnen dit gebied moet onderzocht worden hoe schade en letsel ten gevolge van de warmte van een plasbrand beheerst kan worden.

Wijziging 'Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen'

In de wijziging van de 'Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' (cRvgs), gepubliceerd op 21 december 2009 in de Staatscourant, is ingespeeld op de ontwikkelingen rondom basisnet Weg en basisnet Water. De ontwikkelingen rondom Basisnet Spoor worden naar verwachting in een nieuwe wijziging van de cRvgs in de zomer van 2012 doorgevoerd. Veranderingen die vanwege de ontwikkelingen omtrent Basisnet Weg en

Water zijn doorgevoerd, betreffen de volgende:

- berekeningen van PR 10-6/jr.-contouren voor (rijks)wegen zijn niet meer nodig, aangezien veiligheidszones in bijlage 5 zijn gegeven die als plaatsvervangend voor de PR 10-6/jr.-contouren gelden;
- bij vaarwegen is een onderscheid gemaakt tussen 'rode' en 'zwarte' vaarwegen afhankelijk van het type schip dat over deze vaarweg stoffen vervoert. In bijlage 6 is dit onderscheid gemaakt en tevens aangegeven welke transporthoeveelheden dienen te worden gehanteerd bij risicoberekeningen. Deze aantallen zijn zo gekozen dat ze geen PR 10-6/jr.-contour veroorzaken die buiten de vaarweg is gelegen. Vaarwegen die niet in de bijlage worden genoemd, hebben geen noemenswaardige risicocontouren;
- Bij de berekening van het groepsrisico voor zowel Weg als Water dienen de getallen uit respectievelijk bijlage 5 en 6 te worden gebruikt. In het geval van de Weg wordt alleen nog gebruik gemaakt van de hoeveelheden lpg.

6.2.7.3 **Onderzoek**

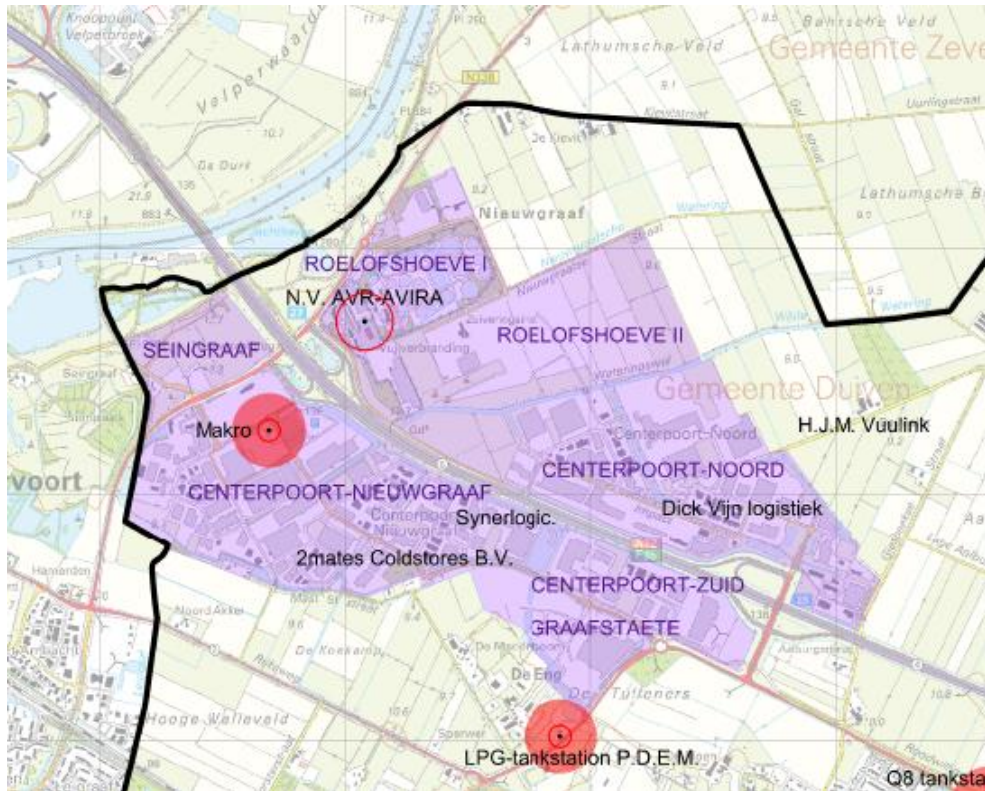
Bestemmingsplan Centerpoort-Noord

Het bestemmingsplan Centerpoort-Noord omvat het bedrijventerrein Centerpoort-Noord. Dit is gericht op de reguliere bedrijvigheid en er zijn met name (groot-)handels-, distributie- en transportbedrijven gevestigd.

Het bestemmingsplan is een beheersplan, dat wil zeggen dat de bestemmingen zoals in de vigerende bestemmingsplannen zijn opgenomen, op dezelfde wijze terugkomen in het nieuwe bestemmingsplan. Dit heeft tot gevolg dat hetzelfde aantal personen is toegestaan op basis van de bestemmingsplancapaciteit in deze toekomstige situatie als in de vigerende situatie. Dat is de uitgangssituatie voor dit onderzoek.

Inrichtingen

Bij de inventarisatie van Bevi-inrichtingen is gebleken dat zich meerdere Bevi-inrichtingen binnen of in de omgeving van het plangebied bevinden. Voor de volledigheid zijn de risicovolle inrichtingen die niet onder het Bevi vallen eveneens beschouwd. Op de navolgende afbeelding zijn de verschillende risicovolle inrichtingen aangegeven in de omgeving van het plangebied. Hiervan liggen enkele risicovolle inrichtingen op voldoende korte afstand om relevant te kunnen zijn. De overige inrichtingen hebben geen PR-contour of invloedsgebied welke overlapt met het bestemmingsplan Centerpoort-Noord.



Figuur 3 Uitsnede signaleringskaart met risicovolle inrichtingen

1. Het bedrijf Dick Vijn logistiek is gelegen binnen het plangebied aan de Innovatie 5. Deze inrichting is wel op de risicokaart aangegeven vanwege een opslag van pallets, maar het bedrijf kent geen PR 10-6/jr.-contour noch een invloedsgebied. Daarmee vormt dit bedrijf geen relevante risicobron.
2. Aan de Graafsingel 18 is het BRZO-bedrijf Synerlogic gelegen met verschillende PGS 15-opslagen op circa 80 meter van het plangebied. Conform de risicokaart heeft het bedrijf geen PR 10-6/jr.-contour noch een invloedsgebied. In het kader van een vergunningsprocedure wordt een nieuwe QRA uitgevoerd. Daarmee vormt dit bedrijf geen relevante risicobron.
2. Aan de Kosterstraat 11, op circa 300 meter afstand van het plangebied zijn twee propaantanks van 4,9 m³ die eigendom zijn van H.J.M. Vuulink. Dergelijke tanks hebben een veiligheidsafstand conform het Activiteitenbesluit van maximaal 20 meter. Deze risicobron heeft daarom geen invloed op het plangebied.
3. Aan de Rivierweg 20, op circa 350 meter van het plangebied, bevindt zich het bedrijf N.V. AVR-AVIRA waar opslag plaatsvindt van ammoniak in twee tanks van 60 m³. De bijbehorende PR-contour ligt binnen de perceelsgrens van het bedrijf. Binnen de PR-contour bevinden zich derhalve geen kwetsbare objecten, zodat geen wettelijke beperkingen gelden voor het plangebied. Het invloedsgebied valt ook niet tot buiten de perceelsgrens zodat er geen sprake zal zijn van een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Deze risicobron is niet relevant voor het plangebied.
4. Aan de Nieuwgraaf 17 is het bedrijf 2Mates coldstores BV gelegen, op circa 450 meter van het plangebied. Deze inrichting heeft een opslag van ammoniak en kent geen PR 10-6/jr.-contour noch een invloedsgebied. Daarmee vormt dit bedrijf geen relevante risicobron.

In tabel 1 zijn de transportstromen over de A12 weergegeven met bijbehorende invloedsgebieden. Deze transportstromen zijn gebaseerd op tellingen van Rijkswaterstaat (januari 2009).

tabel 1 Transport van gevaarlijke stoffen over de A12

Naam	Stof	A12	Invloedsgebied in meters
Brandbare vloeistoffen	LF1	ja	58
Zeer brandbare vloeistoffen	LF2	ja	58
Licht toxische vloeistoffen	LT1	ja	760
Toxische vloeistoffen	LT2	ja	950
Brandbare gassen	GF2	ja	240
Brandbare gassen	GF3	ja	325
Toxische gassen	GT3	nee	575
Sterk toxische gassen	GT4	ja	4000

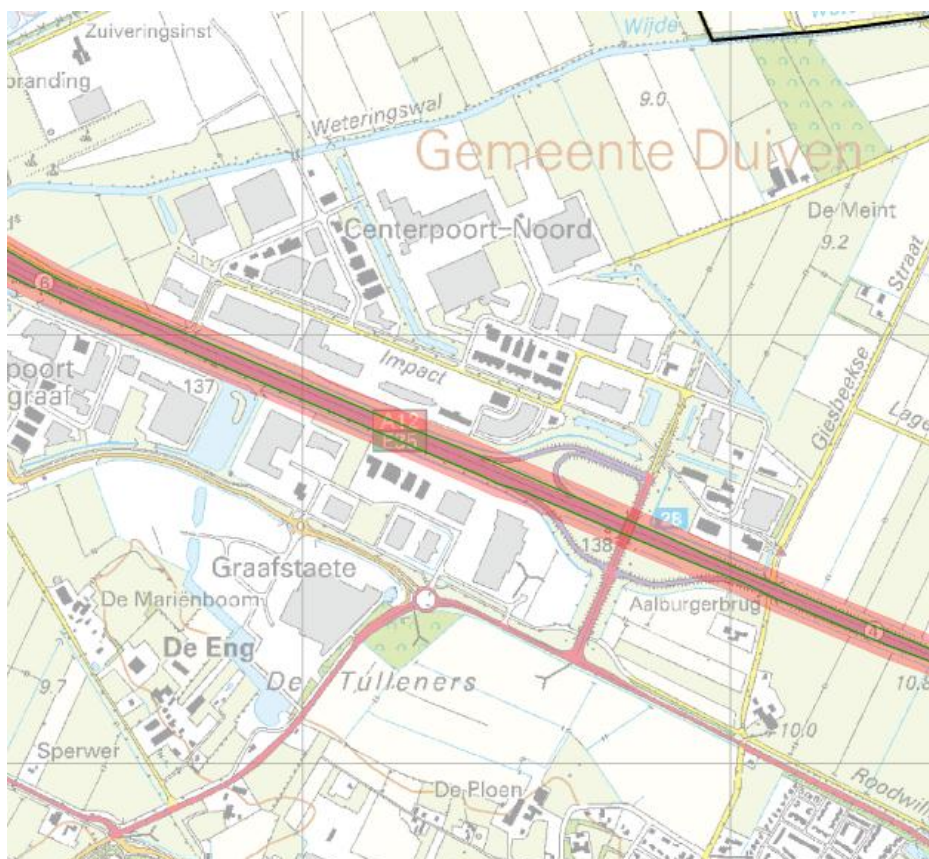
Gezien de ligging van een deel van de A12 direct naast het plangebied zijn alle genoemde stofcategorieën relevant voor het bestemmingsplan. De risico's van de A12 zijn nader beschouwd door de Milieusamenwerking Regio Arnhem en in concept gerapporteerd in het rapport "Risicoberekening A12", rapportnummer MRA0014, d.d. 27 augustus 2012. Dit rapport is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Plaatsgebonden risico

De veiligheidszone voor het wegvak dat is gelegen door de gemeente Duiven heen bedraagt 0 meter. Dit houdt in dat in de praktijk geen beperkingen vanuit het plaatsgebonden risico worden opgelegd aan het bestemmingsplan.

Zoals zichtbaar in figuur 5 is voor het gehele traject van de A12 door Duiven wel sprake van een plasbrandaandachtsgebied, zoals beschreven in de paragraaf Beleidskader. Dit gebied beslaat 30 meter vanaf de rechterrاند van de rechterrijstrook en ligt daarmee gedeeltelijk binnen het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan is echter geen enkel bouwvlak gelegen binnen het gedeelte dat overlapt met het plasbrandaandachtsgebied. Aangezien het plasbrandaandachtsgebied gevolgen heeft voor bepaalde bouw- en constructie-eisen en dat hier niet van toepassing is, hoeft hier daaraan verder geen aandacht aan te worden besteed.

Voorgaande conclusies worden bevestigd in het onderzoek "Risicoberekening A12" van de MRA. De risicocontour voor het plaatsgebonden risico ligt binnen de rijbanen van de A12 en vormt om die reden geen belemmering voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de A12. Verder worden binnen het plasbrandaandachtsgebied geen nieuwe kwetsbare objecten mogelijk gemaakt. Het betreft hier uitsluitend de bestemming groen. Dit vormt ook geen belemmering.



figuur 5 Kaart ligging plasbrandaandachtsgebied

Groepsrisico

Aangezien het traject van de A12 invloed heeft op dit bestemmingsplan, dient te worden beschouwd of het groepsrisico ergens langs het traject de oriëntatiewaarde overschrijdt. Dit zou immers aanleiding geven tot de verantwoording van het groepsrisico conform de cRvgs. Bovendien zou een verhoging van het groepsrisico door de ontwikkelingen tot een zelfde conclusie leiden; aangezien het bestemmingsplan conserverend is, is hier geen sprake van.

In het kader van de trajectnota/MER voor de A15 is een berekening van het groepsrisico uitgevoerd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A12 ("Deelrapport TN/MER Externe Veiligheid: Betere bereikbaarheid door een robuust wegennetwerk in de regio Arnhem/Nijmegen", DHV, 2011). Deze berekening is ook uitgevoerd ter hoogte van de bedrijventerreinen in Duiven. Uit de resultaten bleek dat het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde lag. Door de invoering van het Basisnet en de aanpassing van de cRvgs dient nu gerekend te worden met een transportintensiteit voor GF3 die 2 maal zo hoog ligt als de intensiteit die in genoemde rapportage is gehanteerd. Uit de Eindrapportage Basisnet Weg (Arcadis, 2009) is bekend dat met de transportintensiteiten uit het Basisnet geen overschrijding van de oriëntatiewaarde is berekend.

De hoogte van het groepsrisico is, ter hoogte van de verschillende bedrijventerreinen, door de MRA berekend in het rapport "Risicoberekening A12"⁴. Het groepsrisico is berekend voor de meest risicovolle kilometer. Uit de berekening blijkt dat het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde ligt en dat er ook geen toename is van het groepsrisico.

⁴ Risicoberekening A12, MRA, kenmerk MRA0014, 27 augustus 2012

Dit betekent dat conform de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen het groepsrisico niet hoeft te worden verantwoord.

Provinciale wegen

Binnen de gemeente Duiven zijn twee provinciale wegen gelegen, de N810 en de N338. Conform de tellingen die zijn gepubliceerd door de Dienst Verkeer en Scheepvaart van Rijkswaterstaat vindt geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over deze wegen. In 2011 is een onderzoek uitgevoerd door de Provincie Gelderland naar de externe veiligheid op de provinciale wegen: hieruit is eveneens gebleken dat de N810 en de N338 geen relevante transportassen voor gevaarlijke stoffen zijn.

Lokale routing

In de rapportage "Transport gevaarlijke stoffen gemeentelijke wegen, MRA, Eindrapportage" (juni 2011) zijn de lokale transporten van gevaarlijke stoffen beschouwd in diverse gemeentes binnen de milieuregio Arnhem, waaronder de gemeente Duiven. Uit het onderzoek kwam dat binnen de gemeente Duiven in totaal 1500 vervoersbewegingen met gevaarlijke stoffen per jaar plaatsvinden het merendeel ten noorden van de kern Duiven richting de A12 en terug. Over het bedrijventerrein Centerpoort-Noord vinden eveneens transporten van gevaarlijke stoffen plaats, met name benzine en diesel. Bij Centerpoort-Zuid komen transporten langs op korte afstand waarmee het LPG-tankstation aan de Westsingel wordt bevoorrad.

Plaatsgebonden risico

Met betrekking tot het plaatsgebonden risico wordt opgemerkt dat de maximale transportfrequentie van LPG over de verschillende wegvakken te laag is om een plaatsgebonden risicocontour 10-6/jr. te veroorzaken die groter is dan 0 meter. Het plaatsgebonden risico van de lokale transporten legt daarmee geen beperkingen op aan het bestemmingsplan.

Groepsrisico

De maximale transportfrequentie voor LPG over een wegvak in de gemeente Duiven is 160 LPG-tankwagens per jaar. Op de beide bedrijventerreinen liggen deze frequenties nog lager. Gezien deze beperkte transportintensiteiten, zal het groepsrisico niet de oriëntatiewaarde overschrijden.

Spoorlijn Arnhem-Zevenaar

De spoorlijn Arnhem-Zevenaar is gelegen binnen de kern van Duiven op circa 1.500 meter van Centerpoort-Zuid. Conform de prognose 'Marktverwachting vervoer gevaarlijke stoffen per spoor' van ProRail (geactualiseerd in 2007) vindt geen vervoer van gevaarlijke stoffen hierover plaats. Echter, de realisatiecijfers van ProRail uit 2010 en 2011 maken wel melding van vervoer van gevaarlijke stoffen. In tabel 2 zijn de realisatiecijfers zichtbaar zoals ze uit deze jaren bekend zijn. In het Basisnet Spoor wordt deze spoorlijn ook vermeld als een waarover incidenteel transport van gevaarlijke stoffen plaats kan vinden. In het bijbehorende kaartmateriaal van het Basisnet zijn echter geen intensiteiten terug te vinden die inzicht geven in de te verwachten transportstromen. Omdat dit niet in het Basisnet is terug te vinden en gezien de aanwezigheid van de Betuweroute in de gemeente, waarover de bulk van de gevaarlijke stoffen vervoerd zal gaan worden, is uitgegaan van de realisatiecijfers uit 2010 en 2011, die al fors lager zijn dan in de jaren daarvoor het geval was en in 2011 verder dalen. In tabel 2 zijn deze cijfers zichtbaar. Het

invloedsgebied van de zeer toxische vloeistoffen reikt tot binnen het plangebied, waarmee de spoorlijn relevant zou zijn.

Echter, omdat het een conserverend plan betreft zal er geen toename van het groepsrisico zijn; voor ligging van het groepsrisico ten opzichte van de oriëntatiewaarde worden de vuistregels uit het HART toegepast. Dit betekent dat in dit geval wordt gekeken naar de tabel met drempelwaarden voor brandbare gassen en tweezijdige bebouwing. Bij 200 transporten per jaar en een afstand tussen bebouwing en as van het baanvak van 20 meter, zou er sprake dienen te zijn van een dichtheid van meer dan 100 personen per hectare om de oriëntatiewaarde te overschrijden, rond de 150 personen per hectare. Dit komt overeen met een zeer dicht bebouwde stedelijke omgeving met hoogbouw. Hier voldoet de bebouwde omgeving naast het spoor ter hoogte van het bedrijventerrein niet aan. De oriëntatiewaarde wordt dus niet overschreden.

tabel 2 Transport van gevaarlijke stoffen over het spoor

Stofcategorie	Intensiteit 2010 (wagons/jaar)	Intensiteit 2011 (wagons/jaar)	Invloedsgebied in meters
Brandbare vloeistoffen (C3)	850	300	30
Toxische vloeistoffen (D3)	10	0	250
Zeer toxische vloeistoffen (D4)	20	30	3.000
Brandbare gassen (A)	200	100	300

Betuweroute

De Betuweroute is opgenomen in het Basisnet als een route waar een significante hoeveelheid gevaarlijke stoffen over vervoerd wordt en waarvoor een plasbrandaandachtsgebied geldt.

De transportintensiteiten die in het Basisnet Spoor worden gehanteerd voor groepsrisicoberekeningen zijn zichtbaar in onderstaande tabel 3.

tabel 6 Transport van gevaarlijke stoffen Betuweroute, traject Elst-Zevenaar

Stofcategorie	Intensiteit (wagons/jaar)	Invloedsgebied in meters
Brandbare vloeistoffen (C3)	110380	30
Toxische vloeistoffen (D3)	6720	250
Zeer toxische vloeistoffen (D4)	4060	3.000
Brandbare gassen (A)	50850	300
Toxische gassen (B2)	6580	1.500
Zeer sterke toxische gassen (B3)	700	5.000

Het traject van de Betuweroute is gelegen op circa 3700 meter van het bestemmingsplan. Het invloedsgebied van de zeer sterk toxische gassen valt daarmee over het plangebied. Omdat de vervoershoeveelheden erg groot zijn op de Betuweroute, wordt nader ingegaan op de risico's.

Plaatsgebonden risico

In het Basisnet Spoor is vastgelegd hoe groot de veiligheidszone is voor dit traject (de maximale plaatsgebonden risicocontour 10-6/jr.): deze bedraagt 30 meter. Het plaatsgebonden risico legt daarmee geen beperking op aan het bestemmingsplan.

Groepsrisico

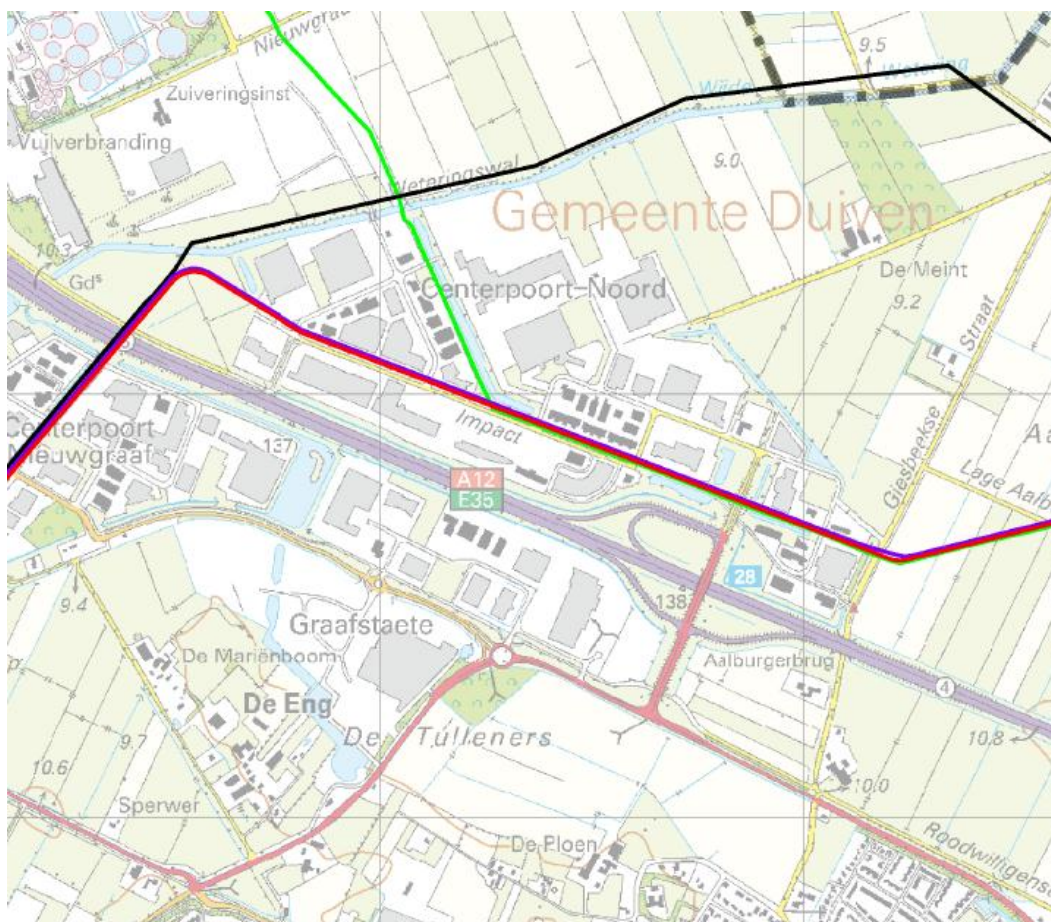
In het kader van het Basisnet Spoor zijn eveneens berekeningen gemaakt van het te verwachten groepsrisico wanneer bovenstaande transportintensiteiten worden gehanteerd. De exacte hoogte van het groepsrisico is hieruit niet af te leiden, wel dat het groepsrisico niet boven de oriëntatiewaarde ligt. Dit komt overeen met de lage personendichtheden naast de Betuweroute; binnen de 325 meter van deze spoorlijn, waarbinnen het groepsrisico wordt bepaald, zijn weinig personen aanwezig. Een toename van het groepsrisico is ook uitgesloten gezien de conserverende aard van het bestemmingsplan. Deze risicobron komt niet in de verantwoordingsplicht terug.

Vervoer over het water

Ten slotte vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over het water. Het betreft hier de rivier de Geldersche IJssel ten westen van Duiven en ten zuiden het Pannerdensch kanaal, waarvan de Geldersche IJssel op circa 1100 meter is gelegen en het Pannerdensch kanaal op enkele kilometers afstand van Centerpoort-Noord. In de cRvgs worden deze vaarwegen in bijlage 6 respectievelijk als onderdeel van de route Rijn-Oost-Nederland en de route Amsterdam-Rijn genoemd als 'zwarte' vaarwegen. In de cRvgs is hier het volgende over te lezen: "Op zowel rode als zwarte vaarwegen worden veel brandbare vloeistoffen getransporteerd. Op zwarte vaarwegen wordt alleen gebruik gemaakt van binnenvaartschepen en op de rode vaarwegen bovendien van zeeschepen." In dezelfde bijlage 6 zijn de transportintensiteiten genoemd waarmee gerekend dient te worden bij een groepsrisicoberekening. Deze intensiteiten zijn opgenomen in tabel 4. Hieruit blijkt dat beide vaarwegen geen relevante risicobron zijn: het invloedsgebied van beide vaarwegen komt niet tot aan het plangebied.

tabel 4 Transport van gevaarlijke stoffen Geldersche IJssel en Pannerdensch kanaal conform cRvgs

Stofcategorie	Pannerdensch kanaal (vaarbewegingen/jaar)	Geldersche IJssel (vaarbewegingen/jaar)	Invloedsgebied in meters
Brandbare vloeistoffen (LF1)	8303	810	30
Zeer brandbare vloeistoffen (LF2)	9063	347	30
Brandbare gassen (GF3)	332	-	325



figuur 6 Uitsnede risicokaart met buisleidingen

Binnen de gemeente Duiven zijn meerdere aardgastransportleidingen aanwezig. Vier van deze leidingen liggen binnen het plangebied. Deze leidingen zijn opgenomen in tabel 5.

tabel 5 Buisleidingen binnen gemeente Duiven

Buisleiding	PR buiten leiding	1%-letaliteitsgebied	100%-letaliteitsgebied
A-507 66 bar, 42 inch	nee	490	190
A-505, 66 bar, 36 inch	ja	430	180
N-559, 40 bar, 12 inch	nee	140	70
A-663, 80 bar, 48 inch	Nee	580	220

Voor de gemeente Duiven zijn berekeningen uitgevoerd voor het plaatsgebonden risico, waaruit is gebleken dat op een aantal plaatsen een PR 10-6/jr-contour aanwezig is die buiten de leidingen is gelegen.

Één van deze PR 10-6/jr-contouren is aanwezig binnen het plangebied, aan de westkant van het bedrijventerrein Centerpoort-Noord dat agrarisch is bestemd. Uit het onderzoek is gebleken dat geen objecten aanwezig zijn of zijn geprojecteerd binnen deze contour.

Met betrekking tot het groepsrisico zijn de bevindingen terug te vinden in het rapport "Externe veiligheid buisleidingen MRA: Analyse t.b.v. toetsing aan het Bevb"⁵ (Oranjewoud, 2011, kenmerk: 241309.01). In het grootste gedeelte van Duiven is op basis van expert-judgement geconcludeerd dat geen sprake is van een ligging van het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde. Voor de leidingen die binnen de bedrijventerreinen liggen zijn wel nadere berekeningen uitgevoerd vanwege de hoge personendichtheden. Daaruit is gebleken dat het groepsrisico beneden de oriëntatiewaarde is gelegen. Vanwege de conserverende aard van het bestemmingsplan zal er geen toename van het groepsrisico zijn.

Wel geldt de verantwoordingsplicht vanwege de ligging van het bestemmingsplan binnen het invloedsgebied van alle leidingen.

6.2.7.4 **Verantwoordingsplicht**

Omdat het bestemmingsplan is gelegen binnen het invloedsgebied van vier hogedruk aardgasleidingen dient conform het Bevb invulling van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico plaats te vinden. Hoewel op basis van de cRvgs niet verplicht wordt ook de A12 in de verantwoordingsplicht betrokken.

Omdat geen sprake is van een toename van het aantal personen bij dit bestemmingsplan, kan de verantwoordingsplicht op beknopte wijze ingevuld worden.
Risicobronnen en scenario's

Risicobronnen

Hieronder volgt een korte opsomming van de risicobronnen die in de verantwoordingsplicht terugkomen:

- A12: het bestemmingsplan ligt binnen het invloedsgebied van toxische stoffen, brandbare vloeistoffen en brandbare gassen. De bijbehorende scenario's zijn respectievelijk een toxisch scenario, een plasbrand scenario en een BLEVE scenario.
- Buisleidingen: zie tabel 5 voor de kenmerken van de leidingen. Het relevante scenario bij een calamiteit met een hogedruk aardgasleiding is het fakkelbrand scenario.

Scenario's

Aan de hand van de gegevens uit de voorgaande alinea is bekend dat vier relevante scenario's voor het bestemmingsplan gelden, te weten het plasbrand scenario, het toxisch scenario, het BLEVE-scenario en het fakkelbrand scenario.

- BLEVE-scenario: het scenario waarbij een LPG-wagen (of ketelwagon) met brandbaar gas tot ontploffing komt en een druk- en hittegolf veroorzaakt. Het invloedsgebied (ook wel 1%-letaliteitsgebied, dus het gebied waarbinnen 1% van de blootgestelde personen overlijdt) van een BLEVE bedraagt ca. 325 meter.
- Toxisch scenario: Het gevaar van een toxische wolk is dat deze door personen in de omgeving van het incident ingeademd wordt. Afhankelijk van de concentratie kan door blootstelling letaal letsel optreden. Het invloedsgebied kan enkele kilometers bedragen en hangt mede af van de weersgesteldheid op het moment van de calamiteit.

⁵ "Externe veiligheid buisleidingen MRA: Analyse t.b.v. toetsing aan het Bevb", SAVE, Oranjewoud, 2011, kenmerk: 241309.01, 6 februari 2012

- Plasbrand scenario: Het gevaar van een brand is dat door warmtestraling onbeschermde personen overlijden dan wel verwond kunnen worden of het overslaan van brand.
- Fakkelfbrand scenario: Het gevaar van een fakkelfbrand is dat door warmtestraling onbeschermde personen overlijden dan wel verwond kunnen worden of het overslaan van brand.

Omvang van het groepsrisico

Er vindt geen verandering van het groepsrisico plaats, vanwege de geheel conserverende aard van de ontwikkelingen.

Bij de buisleidingen ligt het groepsrisico niet boven de orientatiewaarde; bij de A12 is het mogelijk dat ter hoogte van dit bestemmingsplan, mede vanwege de hoge personen-dichtheden op de bedrijventerreinen Centerpoort-Noord, Centerpoort-Zuid en Centerpoort-Nieuwgraaf de oriëntatiewaarde overschreden wordt.

De personendichtheid in het bestemmingsplan is gemiddeld tot laag, met name in vergelijking met de overige bedrijventerreinen in de omgeving. Dit komt omdat het grootste gedeelte van het bestemmingsplan bestemd is voor logistieke bedrijven en handelsbedrijven. Dergelijke bedrijvigheid is niet gekenmerkt door een hoge personendichtheid.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is de mate waarin personen zich in veiligheid kunnen brengen (schuilen of vluchten) zonder hulp van buitenaf. Hoge zelfredzaamheid kan de effecten van een calamiteit beperken. De volgende overwegingen spelen een rol bij de verschillende scenario's:

- Bij een dreigende 'warme' BLEVE is binnen de 150 meter voor de aanwezige personen vluchten de enige optie. Na afloop van de calamiteit is het zaak voor de aanwezigen om weg te kunnen vluchten van eventuele 'secondaire' branden. Buiten de 150 meter van een BLEVE is schuilen de beste optie.
- Bij een toxisch scenario is schuilen het beste zelfredzame gedrag.
- Bij een plasbrand scenario dienen personen buiten het invloedsgebied te geraken (circa 60 meter) en vormt vluchten derhalve zelfredzaam gedrag.
- Vluchten tot buiten het invloedsgebied is de beste optie in het geval van een fakkelfbrand scenario.

Met het oog op de geringe risico's en het conserverende karakter van het bestemmingsplan is het niet opportuun om in deze ruimtelijke procedure maatregelen op te nemen waarmee de zelfredzaamheid wordt verbeterd, zoals het aanleggen van extra vluchtwegen.

Risicocommunicatie

Risicocommunicatie is het middel bij uitstek om het handelingsperspectief van personen te verbeteren. Van belang is dat mensen geïnformeerd zijn over wat te doen bij een calamiteit en dat ze snel gealarmeerd worden wanneer zich een calamiteit voordoet. Binnen het bestemmingsplan dient gelet te worden op de aanwezigheid van een goede dekking van het Waarschuwing Alarm Systeem (WAS).

Bereikbaarheid

Voor de hulpdiensten zijn de volgende elementen wat betreft de bereikbaarheid van het plangebied van belang:

- aantal toegangswegen die geschikt zijn voor hulpverleningsdiensten (plangebied en ramplocatie),
- tweezijdig (boven- en benedenwinds) aan kunnen rijden,
- opkomsttijd hulpdiensten (brandweer en GHOR) plangebied,
- bereikbaarheid/ontsluiting van ramplocatie voor brandweer,
- opstellocaties voor hulpdiensten.

Bluswatervoorzieningen

Hier gaat het om een beoordeling van de feitelijk aanwezige bluswatercapaciteit, zowel primair (brandkranen), secundair (open water) en tertiair bluswater. Daarbij wordt beschouwd of dit overeenkomt met de benodigde bluswatercapaciteit in het geval van een calamiteit van één van de vier scenario's.

Ruimtelijke maatregelen

Gezien de conserverende aard van de ontwikkelingen en de beperkte risico's worden ruimtelijke maatregelen niet overwogen.

Tijdsaspect

In de verantwoordingsplicht wordt ook aandacht besteed aan het 'tijdsaspect'. Hierbij wordt ingegaan op toekomstige ontwikkelingen die een invloed hebben op de risico's. Er zijn geen ontwikkelingen in de toekomst voorzien die invloed hebben op de risico's.

6.2.7.5 Conclusie

De verantwoording van het groepsrisico heeft over de volle breedte plaatsgevonden. Het optredende restrisico wordt door het bestuur van de gemeente Duiven geaccepteerd.

6.3 WATER**6.3.1 *wettelijk kader***

Per 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening in werking getreden. Ook in deze wet is afstemming van ruimtelijke ontwikkelingen en water voor ruimtelijke plannen opgenomen. Al sinds enige jaren wordt in ruimtelijke plannen aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met de waterhuishouding. Hiervoor wordt het watertoets-proces doorlopen waarbij de conclusies ten aanzien van alle wateraspecten in een waterparagraaf worden beschreven.

De watertoets is met ingang van 1 november 2003 wettelijk verplicht voor ruimtelijke plannen die vallen onder de Wet ruimtelijke ordening. In het Nationaal Bestuursakkoord Water-actueel (NBW-actueel, juni 2008) hebben rijk, provincies, gemeenten en Waterschappen onder meer opnieuw afgesproken dat de watertoets ook wordt toegepast bij waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten die niet vallen onder de Wro.

Deze watertoets is een belangrijk stedenbouwkundig instrument om plannen hierop te beoordelen.

Gezamenlijk met het waterschap Rijn en IJssel wordt er invulling gegeven aan de water-aspecten en kan water een positieve bijdrage leveren aan de leefomgeving.

6.3.2 *vigerend beleid*

Waterplan Gelderland 2010-2015

Het provinciaal beleid is verwoord in het Waterplan Gelderland 2010-2015. Hierin staat verwoord hoe de provincie wil zorgen voor voldoende schoon water én droge voeten. Het Waterplan Gelderland 2010-2015 is op 9 december 2008 door Gedeputeerde Staten vastgesteld.

In het Waterplan staan de doelen voor het waterbeheer, de maatregelen die daarvoor nodig zijn en wie ze gaat uitvoeren. Voor oppervlaktewaterkwaliteit, hoogwaterbescherming, regionale wateroverlast, watertekort en waterbodems gelden provinciebrede doelen. Voor een aantal functies, zoals landbouw, natte natuur, waterbergingsgebieden en grondwaterbeschermingsgebieden, zijn specifieke doelen geformuleerd.

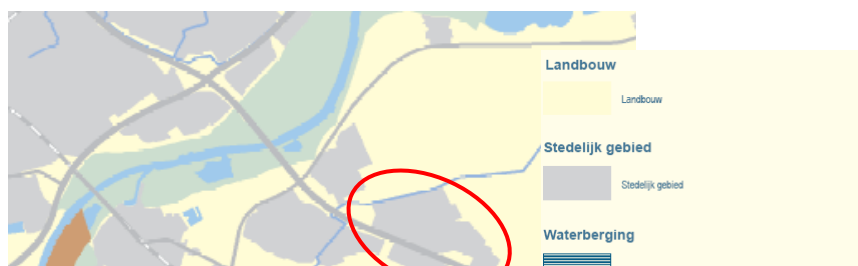
De provincie heeft haar beleid voor water nader vastgelegd in het waterhuishoudingsplan "Water leeft in Gelderland". Dit plan heeft als doel om in 2030 het waterbeheer volledig op orde te hebben ten behoeve van de maatschappelijke functies. Hiervoor worden in het waterhuishoudingsplan de volgende ordeningsprincipes gehanteerd:

- waterkwantiteit: vasthouden – bergen – afvoeren;
- waterkwaliteit: niet vervuilen – zuinig gebruiken – hergebruik – schoonmaken.

Voor stedelijke ontwikkelingen zijn in het waterhuishoudingsplan de volgende uitgangspunten opgenomen:

- afkoppelen waar mogelijk;
- infiltreren waar mogelijk, gezien de bodem en het grondwatersysteem;
- welke verandering van het rioolstelsel leidt tot scheiden van regen- en afvalwater;
- voorgenomen activiteiten beïnvloeden de geohydrologie niet: scheidende lagen blijven intact; geen substantiële effecten bij (ondergronds) bouwen.

Het plangebied heeft op de functiekaart de functie stedelijk gebied. Zowel in nieuw als in bestaand stedelijk gebied streeft de provincie naar een duurzaam watersysteem. Het water in de stad wordt met het omringend watersysteem als één geheel beschouwd. Nadelige effecten op de waterhuishouding moeten in beginsel voorkomen worden.



Functiekaart Waterplan Gelderland 2010-2015

Waterschap Rijn en IJssel

Waterschap Rijn en IJssel werkt aan het realiseren en in stand houden van een duurzaam en aantrekkelijk watersysteem en het beschermen van het beheersgebied tegen water overlast en overstromingen.

Het beleid van het waterschap Rijn en IJssel is vastgelegd in het waterbeheerplan 2010-2015. Het plan geeft aan welke doelen het waterschap nastreeft en op welke wijze dit bereikt wordt. Samenvattend werkt waterschap Rijn en IJssel in de planperiode aan:

- Veiligheid: Onder meer het uitvoeren van verbeteringswerken aan de primaire en regionale waterkeringen, op basis van de toetsingen van deze keringen aan de geldende veiligheidsnormen.
- Watersysteembeheer: Onder meer het werken aan de verbetering van de stroomgebieden van de waterlichamen, het realiseren van ecologische functies en het uitvoeren van het waterakkoord 'blauw knooppunt'. Ook een nauwe samenwerking met gemeenten in het stedelijk waterbeheer, o.a. door samen te werken in de watertoets en bij waterplannen, en door voorbereidingen te treffen voor een gezamenlijk waterloket voor vergunningverlening, is een beleidspunt.
- Waterketenbeheer: Samenwerken met gemeenten aan de verbetering van waterkwaliteit in stedelijke gebieden, door uitvoeren van maatregelen in combinatie met verbeteringen in het rioolstelsel (overstorten).
- Uitvoering: sterker inzetten op projectmatig en programmatisch werken, waarbij voldoende tijd voor de 'voorbereiding van de uitvoering' is geraamd.

Verder is "de keur voor de watergangen en de waterhuishouding" alsmede "de keur op de waterkeringen" van het waterschap Rijn en IJssel van toepassing.

Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk beleid, verwoord in het gemeentelijk rioleringsplan, is gericht op het scheiden van (afval)waterstromen. Relatief schoon regenwater hoeft niet te worden afgevoerd naar de zuivering maar wordt zo lang mogelijk vastgehouden in het gebied middels retentievoorzieningen en/of infiltratie. Bij vervangingswerkzaamheden van het gemengde riool, zal worden bezien in hoeverre afkoppeling van verhard oppervlak mogelijk is, eventueel door het aanleggen van een apart regenwaterriool. Daar waar afkoppeling van, in meer of mindere mate verontreinigd, regenwater leidt tot onacceptabele

belasting van het oppervlaktewater zullen in eerste instantie maatregelen met een lokaal karakter worden genomen. De reden hiervoor is dat het aanleggen van verbeterd gescheiden stelsels zorgt voor onnodig transport van relatief schoon afvalwater naar de zuivering, hetgeen een negatief effect op het zuiveringsrendement heeft.

6.3.3 **waterhuishoudkundige situatie plangebied**

waterhuishoudkundige situatie

Het plangebied hoort tot het waterschap Rijn en IJssel. Het bestemmingsplan moet voldoen aan de eisen van het waterschap Rijn en IJssel, zoals die zijn vastgelegd in het Waterbeheerplan 2010-2015.

Aan de noordkant van Centerpoort-Noord loopt een watergang.

grondwaterverontreiniging

In het gebied is geen sprake van grondwaterverontreiniging.

grondwaterwinning

In de nabijheid van het bedrijventerrein Centerpoort Noord bevindt zich geen onttrekking van grondwater ten behoeve van drinkwaterwinning. De locatie bevindt zich ook niet in een grondwaterbeschermingsgebied.

6.3.4 **relevante waterhuishoudkundige aspecten**

Watertoetstabel

Op basis van het schema uit de "Standaard Waterparagraaf voor bestemmingsplannen" is een overzicht gemaakt van de verschillende waterhuishoudkundige aandachtspunten die een rol spelen bij dit initiatief.

Thema	Toetsvraag	Relevant
HOOFDTHEMA'S		
Veiligheid	1. Ligt in of nabij het plangebied een primaire of regionale waterkering? 2. Ligt in of nabij het plangebied een kade?	Nee Nee
Riolering en Afvalwaterketen	1. Is er toename van het afvalwater (DWA)? 2. Ligt in het plangebied een persleiding van WRIJ? 3. Ligt in of nabij het plangebied een RWZI van het waterschap?	Nee Ja Ja
Wateroverlast (oppervlaktewater)	1. Is er sprake van toename van het verhard oppervlak? 2. Zijn er kansen voor het afkoppelen van bestaand verhard oppervlak? 3. In of nabij het plangebied bevinden zich natte en laag gelegen gebieden, beekdalen, overstromingsvlaktes?	Nee Ja Nee
Grondwateroverlast	1. Is in het plangebied sprake van slecht doorlatende lagen in de ondergrond? 2. Bevindt het plangebied zich in de invloedzone van de Rijn of IJssel? 3. Is in het plangebied sprake van kwel? 4. Beoogt het plan dempen van slootjes of andere wateren?	Nee Ja Ja Nee
Oppervlakte-waterkwaliteit	1. Wordt vanuit het plangebied water op oppervlaktewater geloosd? 2. Ligt in of nabij het plangebied een HEN of SED water? 3. Ligt het plangebied geheel of gedeeltelijk in een Strategisch actiegebied?	ja Nee Nee
Grondwaterkwaliteit	1. Ligt het plangebied in de beschermingszone van een drinkwateronttrekking?	Nee

Volksgezondheid	1. In of nabij het plangebied bevinden zich overstorten uit het gemengde of verbeterde gescheiden stelsel? 2. Bevinden zich, of komen er functies, in of nabij het plangebied die milieuhygiënische of verdrinkingsrisico's met zich meebrengen (zwemmen, spelen, tuinen aan water)?	Nee Nee
Verdroging	1. Bevindt het plangebied zich in of nabij beschermingszones voor natte natuur?	Nee
Natte natuur	1. Bevindt het plangebied zich in of nabij een natte EVZ? 2. Bevindt het plangebied zich in of nabij beschermingszones voor natte natuur?	Nee Nee
Inrichting en beheer	1. Bevinden zich in of nabij het plangebied wateren die in eigendom of beheer zijn bij het waterschap? 2. Heeft het plan herinrichting van watergangen tot doel?	Ja Nee
AANDACHTSTHEMA'S		
Recreatie	1. Bevinden zich in het plangebied watergangen en/of gronden in beheer van het waterschap waar actief recreatief medegebruik mogelijk wordt?	Nee
Cultuurhistorie	1. Zijn er cultuurhistorische waterobjecten in het plangebied aanwezig?	Nee

Toelichting per waterhuishoudkundig thema

Riolering en Afvalwaterketen

Voorliggend bestemmingsplan is grotendeels conserverend van aard. Het afvalwater neemt niet toe. Het huishoudelijk afvalwater wordt via het bestaande gescheiden stelsel afgevoerd.

Aangezien onderhavig bestemmingsplan consoliderend van aard is, wordt de bestaande rioolwaterpersleiding in het plangebied niet verstoord. De rioolwaterpersleiding wordt in dit bestemmingsplan beschermd middels een dubbelbestemming waaraan een omgevingsvergunning voor werken en werkzaamheden verbonden is.

Wateroverlast

Binnen en aangrenzend aan het plangebied bevindt zich oppervlaktewater waar schoon hemelwater op kan worden afgevoerd.

Grondwateroverlast

Binnen het plangebied is geen permanente grondwateroverlast aanwezig. Wel is er bij hoge waterstanden op de IJssel een kwelstroom naar het plangebied. Het grondwater wordt niet beïnvloed, aangezien onderhavig bestemmingsplan grotendeels consoliderend is.

Oppervlaktewaterkwaliteit

Er wordt momenteel hemelwater geloosd op het oppervlaktewater. Er is sprake van een verbeterd gescheiden stelsel. De Leidraad aan- en afkoppelen verharde oppervlakken wordt toegepast.

Er is geen sprake van vervuild oppervlaktewater binnen het plangebied.

Bij nieuwe ontwikkelingen wordt het gebruik van uitlogende bouwmaterialen zo veel mogelijk tegengegaan. Het gebruik van maatregelpakketten voor Duurzaam Bouwen wordt sterk aanbevolen bij nieuwbouw.

Inrichting en beheer

In het plangebied bevinden zich oppervlaktewateren welke in beheer bij het waterschap zijn. Deze oppervlaktewateren worden niet aangetast, aangezien onderhavig bestemmingsplan consoliderend van aard is. Op deze oppervlaktewateren is de Keur van het waterschap Rijn en IJssel van toepassing.

Overleg met het waterschap

In het kader van de watertoets is op 26 en 28 november 2012 overleg gevoerd met het waterschap. De bestemmingen van watergangen en de situering van rioolpersleidingen op de verbeelding is naar aanleiding dit overleg aangepast. Ook is de bovenstaande tekst overeenkomstig de tijdens dit overleg namens het waterschap gemaakte opmerkingen aangepast.

6.4 FLORA EN FAUNA

6.4.1 *inleiding*

Bij elk ruimtelijke plan moet worden nagegaan of er sprake kan zijn van invloeden op natuurwaarden en beschermde soorten. In het bestemmingsplan dient, in het kader van de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet, te worden aangetoond dat van een negatief effect geen sprake is, dan wel dat daarvoor ontheffing is verkregen.

In het kader van onderhavig bestemmingsplan is zowel getoetst aan de natuurbeschermingswet en de flora en faunawet. De volgende paragrafen gaan hierop nader in.

6.4.2 *natuurbeschermingswet*

Algemeen

Het plangebied ligt binnen de invloedsfeer van drie Natura 2000-gebieden, namelijk de Uiterwaarden van de IJssel, de Gelderse Poort en de Veluwe. Hierdoor zijn negatieve effecten van de plannen op deze beschermde gebieden niet op voorhand uit te sluiten. De mogelijke effecten in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 die optreden als gevolg van de plannen worden in de vorm van een voortoets onderzocht.

In de voortoets is het bestemmingsplan bekeken in relatie tot de kwetsbaarheid van de beschermde waarden van het betreffende Natura 2000-gebied. In de voortoets is globaal beoordeeld welke effecten in ieder geval niet optreden en welk ingrepen leiden tot mogelijke (significant) negatieve effecten. Het onderzoek bestaat uit een gebiedsanalyse en een analyse van beschikbare (verspreidings-) gegevens van aangewezen soorten en habitattypen. In de voortoets is het bestemmingsplan beoordeeld op de storingsfactoren, die het ministerie van Economische zaken, Landbouw & Innovatie (EL&I) per Natura 2000-gebied heeft benoemd. Hiermee geeft de voortoets inzicht in de gevolgen van de gehele bestemmingsplanontwikkeling op Natura 2000-gebieden.

Een m.e.r.-plicht voor bestemmingsplannen kan op twee manieren ontstaan, namelijk via het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) en de Natuurbeschermingswet 1998. Bepalend hierbij is de activiteit (of zijn de activiteiten) waarop het plan of besluit betrekking heeft. Om deze vraag te beantwoorden of het bestemmingsplan via de Natuurbeschermingswet 1998 plan m.e.r.-plichtig is, is deze voortoets opgesteld. Indien uit de voortoets blijkt dat de maximale ontwikkelingen die het bestemmingsplan biedt, ten opzichte van de feitelijke situatie, leiden tot mogelijk significante of significante negatieve effecten op Natura 2000-gebied, dan is het bestemmingsplan plan m.e.r.-plichtig.

Resultaten voortoets

Uit deze voortoets⁶ blijkt dat het toekomstige bestemmingsplan voor bedrijventerrein Centerpoort-Noord niet leidt tot negatieve effecten op Natura 2000-gebieden. Met de uitvoering van het bestemmingsplan worden geen instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden Uiterwaarden IJssel, Gelderse Poort en de Veluwe aangetast en er is met zekerheid geen sprake van significante effecten. Een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 hoeft niet te worden aangevraagd. Een passende beoordeling en een m.e.r. zijn hiernaast niet aan de orde

6.4.3 flora en faunawetWet- en regelgeving

In de Flora- en faunawet, die sinds 1 april 2002 van kracht is, is de bescherming van planten- en diersoorten geregeld. De bescherming krijgt gestalte via een aantal verbodsbepalingen, die gelden bij ruimtelijke ingrepen, plannen en projecten. Het is verboden om vaste broed-, rust- en groeigebieden en andere vaste verblijfplaatsen van beschermde inheemse dieren en planten te vernielen of te verstoren. In hoeverre de verbodsbepalingen van toepassing zijn is afhankelijk van het beschermingsregime waartoe de soort behoort. Ook is in de Flora- en faunawet een zogenaamde zorgplichtbepaling opgenomen. Deze houdt in dat een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen voor flora en fauna kunnen worden veroorzaakt, verplicht is dergelijke handelingen achterwege te laten.

Toetsing

Aangezien onderhavig bestemmingsplan een conserverend bestemmingsplan betreft, behoeft er geen onderzoek te worden uitgevoerd in het kader van de Flora- en faunawet.

6.4.4 conclusie

Het aspect 'flora en fauna' leidt niet tot belemmeringen voor onderhavig bestemmingsplan.

⁶ Voortoets Bestemmingsplan Centerpoort-Noord Gemeente Duiven, 27 juli 2012, SAB, kenmerk 110844

6.5 ARCHEOLOGIE

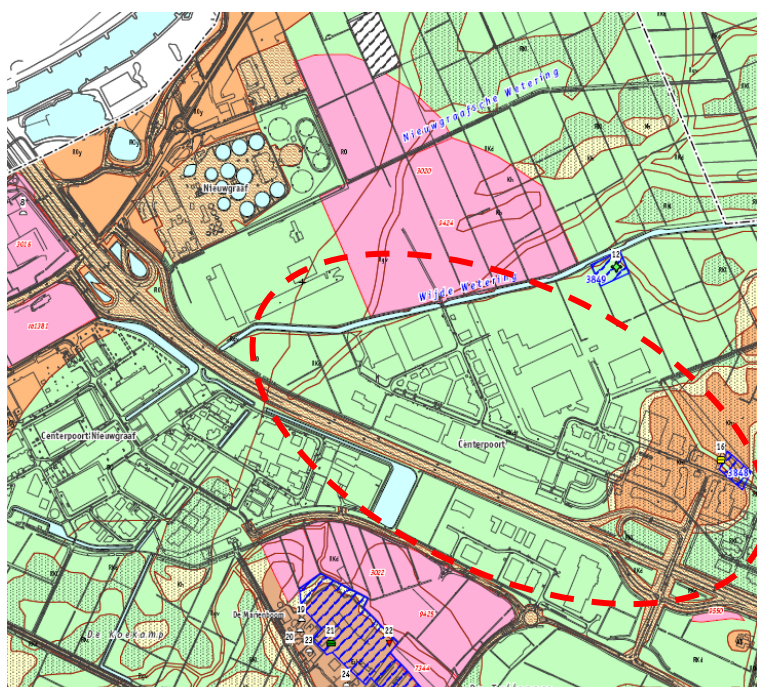
inleiding

Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, moet worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast. Archeologisch onderzoek zal moeten worden uitgevoerd indien sprake is van een hoge of middelhoge trefkans of indien het plangebied niet is gekarteerd.

archeologische waarden- en verwachtingskaart

De gemeente Duiven heeft voor het gehele gemeentelijke grondgebied een archeologische waarden- en verwachtingskaart laten opstellen. Uit de kaart blijkt dat de bedrijventerreinen grotendeels een lage archeologische verwachting hebben. Hieronder wordt ingegaan op de verschillende bedrijventerreinen.

Archeologische verwachtingskaart gemeente Duiven

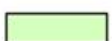


legenda

verwachte dichtheid aan archeologische resten

 hoge verwachting

 middelmatige verwachting

 lage verwachting

toevoegingen

 hoge verwachting. Deels met oud bouwlanddek (>50 cm: hoge enkeerdgronden en/of diep bewerkte oude woongrond)

 met (deels ingedrongen) kleidek

 associatie van stuifzand- en dekzandruggen

Voor het plangebied Centerpoort-Noord is grotendeels sprake van een lage verwachting. Aan de oostzijde van Centerpoort-Noord geldt gedeeltelijk een (middel) hoge verwachtingswaarde. Op de gronden aan de noordoostkant van Centerpoort-Noord zijn archeologische opgravingen gedaan en sporen van een oude nederzetting gevonden. Deze archeologische vondsten moeten behouden blijven als uniek punt in Duiven en bieden ook kansen als punt langs een regionaal fietspadennetwerk.

Archeologie in dit bestemmingsplan

De gemeente Duiven heeft voor het gehele gemeentelijke grondgebied het paraplu-bestemmingsplan 'Archeologie' vastgesteld. Dit bestemmingsplan is vastgesteld ten behoeve van de bescherming van archeologische waarden. Deze regeling is overgenomen in dit bestemmingsplan. Dit betekent dat in dit bestemmingsplan één of meer dubbelbestemmingen zijn opgenomen ter bescherming van de archeologische waarden.

De gemeente heeft de bedoeling om in alle nieuwe bestemmingsplannen de archeologische regeling uit het paraplu-bestemmingsplan 'Archeologie' over te nemen. Hiermee kan op termijn dit paraplu-bestemmingsplan komen te vervallen.

In paragraaf 7.2.1 wordt nader ingegaan op de wijze waarop de archeologische waarden in de regeling en op de verbeelding zijn opgenomen.

Conclusie

Concluderend kan voor het gehele plangebied gesteld worden dat het aspect archeologie geen negatieve invloed heeft op dit bestemmingsplan. Bij toekomstige ontwikkelingen is het uitgangspunt dat de ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische waarden zo min mogelijk worden aangetast.

6.6 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

In dit bestemmingsplan is sprake van een bestaande situatie waaraan reeds eerder een planologische regeling is toegekend.

Er wordt nu geen ruimte gegeven voor nieuwe bouwplannen in de zin van art. 6.12 Wet ruimtelijke ordening resp. art. 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening; er is dus geen sprake van wettelijk verplicht kostenverhaal.

De kosten van het opstellen en doen vaststellen van dit bestemmingsplan is een wettelijke gemeentelijke taak waarvan de kosten worden gedekt uit de algemene middelen van de gemeente.

7 WIJZE VAN BESTEMMEN

7.1 WIJZE VAN BESTEMMEN

67

7.1.1 *Algemeen*

Wat is een bestemmingsplan?

Het gemeentelijke bestemmingsplan is een middel waarmee functies aan gronden worden toegekend. Het gaat dus om het toekennen van gebruiksmogelijkheden. Vanuit de Wet ruimtelijke ordening volgt een belangrijk principe: het gaat om toelatingsplanologie. Het wordt de grondgebruiker (eigenaar, huurder etc.) toegestaan om de functie die het bestemmingsplan geeft, uit te oefenen. Dit houdt in dat:

- de grondgebruiker niet kan worden verplicht om een in het bestemmingsplan aangewezen bestemming ook daadwerkelijk te realiseren, en
- de grondgebruiker geen andere functie mag uitoefenen in strijd met de gegeven bestemming (de overgangsbepalingen zijn hierbij mede van belang).

Een afgeleide van de gebruiksregels in het bestemmingsplan zijn regels voor bebouwing (omgevingsvergunning voor het bouwen) en regels voor het verrichten van 'werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden' (omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden).

Een bestemmingsplan regelt derhalve:

- het toegestane gebruik van gronden (en de bouwwerken en gebouwen);
- en een bestemmingsplan kan daarbij regels geven voor:
- het bebouwen van de gronden;
 - het verrichten van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden.

Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument voor het voeren van ruimtelijk beleid, maar het is zeker niet het enige instrument. Andere ruimtelijke wetten en regels zoals bijvoorbeeld de Woningwet, de Monumentenwet 1988, de Algemene Plaatselijke Verordening, de Wet milieubeheer en de Bouwverordening zijn ook erg belangrijk voor het uitoefenen van ruimtelijk beleid.

7.1.2 *Over bestemmen, dubbelbestemmen en aanduiden*

Op de verbeelding wordt aangegeven welke bestemming gronden hebben. Dit gebeurt via een bestemmingsvlak. Voor het op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlak gelden de gebruiksmogelijkheden zoals die in de bijbehorende regels worden gegeven. Die toegekende gebruiksmogelijkheden kunnen op twee manieren nader worden ingevuld:

1. Via een dubbelbestemming. Een dubbelbestemming is, zoals de naam al zegt, een bestemming die óók aan de gronden wordt toegekend. Voor gronden kunnen dus meerdere bestemmingen gelden. Er geldt altijd één 'enkel' bestemming (dat is dé bestemming) en soms geldt er een dubbelbestemming (soms zelfs meerdere). In de regels van de dubbelbestemming wordt omschreven wat er voor de onderliggende gronden geldt aan extra bepalingen in aanvulling, of ter beperking, van de mogelijkheden van de onderliggende bestemmingen.

2. Via een aanduiding. Een aanduiding is een teken op de verbeelding. Dat teken kan bestaan uit een lijn, een figuur, of een lettercode etc. Via een aanduiding wordt in de regels 'iets' geregeld. Dat 'iets' kan betrekking hebben op extra mogelijkheden of extra beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing en/of het aanleggen van werken. Aanduidingen kunnen voorkomen in een bestemmingsregel, in meerdere bestemmingsregels en kunnen ook een eigen regel hebben.

7.1.3 *Hoofdstukindeling van de regels*

De regels zijn verdeeld over 4 hoofdstukken:

1. Inleidende regels. In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de regels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de regels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de regels (artikel 2).
2. Bestemmingsregels. In dit tweede hoofdstuk zijn de regels van de bestemmingen opgenomen. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Per bestemming is het toegestane gebruik geregeld en zijn bouwregels en, eventueel, ook bepalingen met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden opgenomen. Als er dubbelbestemmingen zijn worden die ook in dit hoofdstuk opgenomen. Die komen, ook in alfabetische volgorde, achter de bestemmingsregels. Ieder artikel kent een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn bouwregels opgenomen. Aansluitend volgen afwijkingsregels met betrekking tot bouw- en/of gebruiksregels. Ten slotte zijn eventueel bepalingen met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden en/of wijzigingsbevoegdheden opgenomen. Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsregels ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moet worden. Alleen zo ontstaat een volledig beeld van hetgeen is geregeld.
3. Algemene regels. In dit hoofdstuk zijn regels opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. Het zijn achtereenvolgens een anti-dubbeltelbepaling, algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene afwijkingsregels en algemene wijzigingsregels.
4. Overgangs- en slotregels. In het laatste hoofdstuk is het overgangsrecht en een slotregel opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

7.2 **DIT BESTEMMINGSPLAN**

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

7.2.1 *Bijzonderheden in dit bestemmingsplan*

De regels in dit bestemmingsplan zijn opgezet aan de hand van hetgeen hiervoor is beschreven.

Dit bestemmingsplan kent de bestemmingen 'Agrarisch', 'Bedrijventerrein', 'Groen', 'Verkeer', 'Water' en de dubbelbestemmingen 'Leiding-Gas', 'Leiding – Riool' en 'Waarde – Archeologie'.

Agrarisch

Deze bestemming is van toepassing op de agrarische gronden binnen het plangebied. Hier is de uitoefening van een agrarisch bedrijf toegestaan. Er is geen bebouwing toegestaan, alleen, in beperkte mate, bouwwerken geen gebouw zijnde.

Bedrijventerrein

Algemeen

Het grootste deel van het plangebied bestaat uit de bestemming 'Bedrijventerrein'. Binnen de bestemming zijn verschillende zones opgenomen van lagere en hogere milieucategorieën (tot en met categorie 3.2, danwel tot en met categorie 4.1). Hierin is rekening gehouden met de omliggende gevoelige functies. In de bestaande situatie zijn er geen bedrijven met een hogere milieucategorie binnen het plangebied gevestigd.

Aan de regels is een Staat van bedrijfsactiviteiten toegevoegd waarop de bedrijven vermeld staan die in het plangebied (mogen) voorkomen.

Per bedrijfsgebouw is één reclamezuil toegestaan.

Functies

- Er zijn geen bestaande bedrijfswoningen en nieuwe bedrijfswoningen mogen niet worden toegevoegd.
- Bestaande zelfstandige kantoren zijn specifiek aangeduid. Nieuwe zelfstandige kantoren zijn niet toegestaan.
- Binnen het plangebied is geen detailhandel toegestaan.
- Hiernaast is specifiek aangeduid waar een heliaven toegestaan is.

Bouwregeling

Gebouwen mogen worden gerealiseerd binnen de op de verbeelding aangegeven bouwvlakken.

Voor de maximale bouwhoogte van gebouwen geldt dat deze op de verbeelding is weergegeven.

Flexibiliteitsbepalingen

In de bestemming is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om van verschillende hoogtebepalingen te kunnen afwijken. Ook voor een afwijkende milieucategorie is een afwijking mogelijk.

Groen

Structureel groen (plantsoenen, groensingels, et cetera) heeft de bestemming "Groen" gekregen. Kleine(re) stukjes groen zijn in de regel in de verkeersbestemmingen opgenomen. Hierdoor is een zekere flexibiliteit in de inrichting van de openbare ruimte ge-

waarborgd. Een specifieke aanduiding is opgenomen voor het toestaan van een reclamezuil.

Verkeer

De wegen en straten en dergelijke en daarmee samenhangende infrastructuur zijn bestemd tot Verkeer. Deze bestemming is toegekend aan wegen met een functie voor het doorgaande verkeer en wegen met een functie voor bestemmingsverkeer. Gebouwen mogen op deze gronden niet worden gebouwd.

Water

Het in het plangebied voorkomende oppervlaktewater met een functie voor de waterberging of waterhuishouding en de overige grotere wateroppervlakten zijn bestemd tot "Water". Gebouwen mogen op deze gronden niet worden gebouwd.

Leiding - Gas

Ter plaatse van de bestaande gastransportleiding(en) is een dubbelbestemming geprojecteerd ter bescherming van de gastransportleiding, alsmede het woon- en leefklimaat ter plaatse van de verbinding.

Via een omgevingsvergunning kan onder voorwaarden worden afgeweken van de bouwregels en/of gebruiksregels van deze dubbelbestemming ten behoeve van het bouwen in overeenstemming met andere hier geldende bestemmingen alsmede voor het toestaan van beperkt kwetsbare objecten. Ter bescherming van de leiding is tevens een omgevingsvergunningstelsel opgenomen voor het uitvoeren van werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden.

Dubbelbestemming Leiding - Riool

De voor Leiding - Riool aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen mede bestemd voor een rioolpersleiding ter plaatse van de aanduiding 'hartlijn - riool' en voor de aanleg, het beheer, het onderhoud en de bescherming van de leiding. Op deze gronden zijn uitsluitend andere bouwwerken ten behoeve van deze bestemming toegestaan met een maximale bouwhoogte van 2 meter.

Via een omgevingsvergunning kan onder voorwaarden worden afgeweken van de bouwregels van deze dubbelbestemming ten behoeve van het bouwen in overeenkomst met andere hier geldende bestemmingen. Ter bescherming van de rioolpersleiding is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen voor het uitvoeren van werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden.

Waarde - Archeologie

De voor Waarde - Archeologie aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming van de aan de grond eigen zijnde archeologische waarden. Ter bescherming van archeologische waarden is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen voor het uitvoeren van werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden.

De hiervoor genoemde omgevingsvergunningen zijn pas nodig bij ontwikkelingen vanaf een bepaalde oppervlakte. Teneinde aan te geven welke oppervlakte waar geldt zijn aanduidingen op de verbeelding opgenomen. De regeling is overgenomen uit het bestemmingsplan 'Archeologie'. In navolgende tabel is deze regeling verduidelijkt en is in beeld gebracht op welke wijze de aanduidingen op de archeologische beleidsadvieskaart (zie paragraaf 6.4) zijn vertaald in de regeling. De genoemde oppervlaktes betreffen de

minimale bodemingreep waarbij eerst archeologisch onderzoek is vereist. De diepte vermeldt bij welke diepte van de verstoring vooraf archeologisch onderzoek vereist is.

Aanduiding op archeologische beleidsadvieskaart	Specifieke aanduiding op verbeelding	Oppervlak (m²)	Diepte (m)
De terreinen van zeer hoge archeologische waarde	specifieke vorm van waarde – terrein van zeer hoge archeologische waarde 1 (swr-zhaw 1)	0	0
De terreinen van archeologische waarde, van hoge archeologische waarde en terrein van archeologische betekenis	specifieke vorm van waarde – terrein van archeologische waarde 2 (swr-aw 2)	30	0,5
De terreinen met een hoge archeologische verwachting	specifieke vorm van waarde - hoge archeologische verwachting 3 (swr-hav 3)	500	0,5
De terreinen met een middelmatige archeologische verwachting	specifieke vorm van waarde - middelmatige archeologische verwachting 4 (swr-mav 4)	5000	0,5
De terreinen met een lage archeologische verwachting met daarbij ook de afgegraven gronden, water en reeds onderzochte percelen. De reden waarom de afgegraven gronden, water en reeds onderzochte percelen toegevoegd zijn aan deze categorie is dat er altijd nog de kans bestaat dat er iets gevonden wordt	specifieke vorm van waarde - lage archeologische verwachting 5 (swr-lav 5)	10000	0,5
Deze 6de categorie is een bijzondere groep gronden. Sommige gronden hebben gelet op hun historie een hoge verwachting maar op basis van de analyse die is uitgevoerd om te komen tot de verwachtingswaarde hebben deze gebieden toch niet altijd die hoge(re) waarde toegekend gekregen. Daarom wordt via deze 6de categorie in aanvulling op de onderliggende regeling extra verstoringsgrenzen gelegd. Het wordt gedaan voor de oorspronkelijk middeleeuwse dijk en het historisch dorpslint. Voor deze gebieden gelden de onderliggende begrenzingen maar gelden óók de begrenzingen volgens deze 6de categorie	specifieke vorm van waarde – oude dijken en historische dorpslinten 6 (swr-odhd 6)	100	0,5

Tabel: vertaling archeologische beleidsadvieskaart in regeling Waarde - Archeologie

Bij dit bestemmingsplan zijn de volgende aanduidingen van toepassing:

- specifieke vorm van waarde – terrein van archeologische waarde 2 (swr-aw2);
- specifieke vorm van waarde - hoge archeologische verwachting 3 (swr-hav 3);
- specifieke vorm van waarde - middelmatige archeologische verwachting 4 (swr-mav 4);
- specifieke vorm van waarde - lage archeologische verwachting 5 (swr-lav 5).

7.2.2 **Algemene regels**

Naast de bestemmingen bevat het plan een aantal algemene regels over bijvoorbeeld begrippen, de wijze van meten, algemene afwijkingen en overgangsrecht. Deze min of meer standaardregels in bestemmingsplannen worden hier verder niet toegelicht.

Er is voor gekozen géén aanduidingsregeling op te nemen voor de geluidszone van het industrieterrein Roelofshoeve. Hiervoor is namelijk een specifiek thematisch bestemmingsplan vastgesteld.

7.2.3 **Bedrijvenlijst**

De als Bijlage 1 bij de regels opgenomen staat van bedrijfsactiviteiten is gebaseerd op de categorale bedrijfsindeling uit de herziene uitgave van de publicatie van de Vereniging van Nederlandse gemeenten 'Bedrijven en milieuzonering' (VNG-uitgeverij, Den Haag, herdruk 2009). Naast de omschrijving van de bedrijfstypen is in deze Bedrijvenlijst (in de kolom "cat") aangegeven tot welke milieucategorie een bepaald bedrijfstype wordt gerekend.

De bij dit bestemmingsplan gevoegde staat van bedrijfsactiviteiten betreft een selectie van de in de SBI onderscheiden bedrijfstypen. Om te komen tot een lijst die is afgesteld op deze specifieke situatie zijn bepaalde bedrijven uitgesloten. Het betreft bedrijfstypen die in het algemeen vanwege de aard van de activiteiten op een bedrijventerrein niet toelaatbaar worden geacht. Daarnaast zijn bedrijven uitgesloten vanwege de mogelijke milieuhinder.

Doordat bij de milieucategorisering uitgegaan moet worden van gemiddelden, dienen de in de staat van bedrijfsactiviteiten genoemde afstanden niet als vaststaande normen, maar als indicaties te worden gehanteerd. Dit betekent dat de Bedrijvenlijst wel het middel vormt om te toetsen of een bedrijf van een bepaald bedrijfstype op grond van de bestemmingsplanregels toelaatbaar is, maar dat de werkelijk optredende hinder van een bepaald bedrijf sterk kan worden beïnvloed door de ruimtelijke opzet van het bedrijf, in combinatie met de concrete bedrijfsvoering.

Daardoor is het mogelijk dat de werkelijk optredende hinder van een bedrijf veel geringer blijkt dan op grond van de milieucategorisering zou mogen worden verwacht. Dit betekent onder andere dat de afstand van een bepaald bedrijf tot een in de omgeving staande woning geringer kan zijn dan de in de Bedrijvenlijst aangegeven 'grootste afstand in meters', indien ten gevolge van de bedrijfsvoering de werkelijk optredende hinder minder ver reikt dan de vermelde 'grootste afstand'. Dit dient afgestemd te worden in de te verlenen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu, danwel in maatwerkvoorschriften te worden vastgelegd.

7.2.4 ***Uitwerking toegestane bedrijfspcategorieën.***

Algemeen

De bedrijven die worden toegelaten, zijn opgenomen in de Staat van bedrijfsactiviteiten. De staat van bedrijfsactiviteiten is gebaseerd op de genoemde VNG-uitgave. Bij de indeling naar bedrijfstype in die uitgave is de standaard bedrijfsindeling (SBI) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) gevolgd, een systematische hiërarchische indeling van economische activiteiten. In de staat van bedrijfsactiviteiten zijn bedrijven en bedrijfstypen genoemd met vermelding van de milieucategorie waartoe zij behoren.

Bedrijfspcategorieën

Bedrijven die aanleiding geven tot een ongewenste cumulatieve milieubelasting worden niet toegelaten. Dit betekent dat bedrijven tot maximaal categorie 4.1 zich mogen vestigen.

Bedrijfsactiviteiten

De navolgende activiteiten worden in het bestemmingsplan niet gerekend tot het planologisch begrip 'bedrijf', danwel passend qua aard van de bedrijvigheid niet op dit bedrijventerrein, danwel wat betreft de bijbehorende stikstofdepositie niet gewenst zijn op dit bedrijventerrein, en zijn uit dien hoofde niet in de bedrijvenlijsten opgenomen. Het betreft:

- Landbouw en dienstverlening t.b.v. de landbouw. (SBI-code 01/SBI-code 2008 01). Met uitzondering van 014/016 dienstverlening t.b.v. de landbouw.
- Visserij- en visteeltbedrijven (SBI-code 05/SBI-code 2008 03). Met uitzondering van 0502/ 032 Vis- en schaaldierkwekerijen.
- Turfwinning (SBI-code 10/ SBI-code 2008 08).
- Aardolie- en aardgaswinning (SBI-code 11/ SBI-code 2008 06).
- Winning van zand, grind, klei, zout e.d. (SBI-code 14/ SBI-code 2008 08).
- Vervaardiging van voedingsmiddelen en dranken (SBI-code 15 / SBI-code 2008 10,11)
- Verwerking van tabak (SBI-code 16 / SBI-code 2008 12).
- Winning en distributie van water (SBI-code 04/ SBI-code 2008 36).
- Vervaardiging van glas, aardewerk, cement-, kalk- en gipsproducten, voor wat betreft de categorieën:
 - Baksteen en baksteenelementenfabrieken (SBI-code 264 / SBI-code 2008 233);
 - Dakpannenfabrieken (SBI-code 264 / SBI-code 2008 233);
 - Slijp- en polijstmiddelen fabrieken(SBI-code 2681/ SBI-code 2008 2391);
 - Isolatiematerialenfabrieken (excl. glaswol) (SBI-code 2682/SBI-code 2008 2399);
 - Minerale productenfabrieken n.e.g. (SBI-code 2682 / SBI-code 2008 2399).
- Productie en distrib. Van stroom, aardgas, stoom en warm water (SBI-code 40 / SBI-code 2008 35);
- Handel/reparatie van auto's, motorfietsen, benzineservicestations (SBI-code 50 / SBI-code 2008 45, 47).
- Logies-, maaltijden- en drankenverstrekking (SBI-code 55/ SBI-code 2008 55). Met uitzondering van 552/562 Cateringbedrijven.
- Vervoer over water (SBI-code 61,62/ SBI-code 2008 50,51).

- Post en telecommunicatie (SBI-code 64/ SBI-code 2008 53). Met uitzondering van 641/531,532 post en koeriersdiensten.
- Verhuur van en handel in onroerend goed (SBI-code 70/ SBI-code 2008 41,68).
- Speur- en ontwikkelingswerk (SBI-code 73/ SBI-code 2008 72).
- Overige zakelijke dienstverlening: kantoren (SBI-code 74 / SBI-code 2008 63,69 t/m 71, 73, 74, 77, 78, 80 t/m 82).
- Openbaar bestuur, overheidsdiensten, sociale verzekeringen (SBI-code 75/ SBI-code 2008 84).
- Onderwijs (SBI-code 80/ SBI-code 2008 85).
- Gezondheids- en welzijnszorg (SBI-code 85/ SBI-code 2008 86).
- Diverse organisaties (SBI-code 91/ SBI-code 2008 94).
- Cultuur, sport en recreatie (SBI-code 92/ SBI-code 2008 59).
- Daarnaast wordt Detailhandel en reparatie t.b.v. particulieren (SBI-code 52/ SBI-code 2008 47) niet in de bedrijvenlijst opgenomen.
- Financiële instellingen en verzekeringwezen (SBI-code 65,66,67/ SBI-code 2008 64,65,66) betreft kantoren. Ook deze activiteiten worden niet rechtstreeks via de bedrijvenlijst toegestaan.

Vestiging van bedrijven die werkzaam zijn in de afvalbranche vindt binnen de gemeente Duiven plaats op bedrijventerrein Roelofshoeve. Dergelijke bedrijven zijn dan ook niet opgenomen in de bedrijvenlijst. Dit betreft:

- Bio-energieinstallaties elektrisch vermogen < 50 MWe (SBI-code 4035 / SBI-code 2008 35, nr. B0,B1 en B2);
- Autosloperijen (SBI-code 5157 / SBI-code 2008 4677);
- Overige groothandel in afval en schroot (SBI-code 5157.2/3 / SBI-code 2008 4677) en Milieudienstverlening (SBI-code 90 / SBI-code 2008 37,38,39) exclusief rioolgemalen (SBI-code 9001 / SBI-code 2008 3700) en Vuilophaal-, straatreinigingsbedrijven e.d. (SBI-code 9002.1 / SBI-code 2008 381).

8 PROCEDURE

8.1 INLEIDING

75

8.1.1 *Vooroverleg*

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is advies gevraagd aan de provincie Gelderland, het waterschap Rijn en IJssel, de gemeente Westervoort, de gemeente Zevenaar, het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat Oost-Nederland, N.V. NUON Infra Oost, Vitens, KPN Telecom, ProRail Infraprojecten, N.V. Nederlandse Gasunie, Tennet TSO B.V., Brandweer Duiven, Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden, ministerie van Defensie, Monet, Gelders Particulier Grondbezit, Stichting Bello, Lindus en Kamer van Koophandel Centraal Gelderland.

8.1.2 *Inspraak*

Het voorontwerp-bestemmingsplan Bedrijventerrein Centerpoort-Noord heeft van 11 oktober tot en met 21 november 2012 ter inzage gelegen in het gemeentehuis, sectorbalie Grondgebied, Kastanjelaan 3 te Duiven. Voorts was het plan te raadplegen op de website www.ruimtelijkeplannen.nl en via de gemeentelijke website www.duiven.nl. Gedurende deze periode konden inspraakreacties worden ingediend.

8.1.3 *Inloopavond*

Op woensdagavond 7 november 2012 was het voorontwerp-bestemmingsplan tijdens een inloopavond in het gemeentehuis van Duiven in te zien en kon desgevraagd een toelichting op de plannen worden verkregen en konden opmerkingen ten aanzien van het bestemmingsplan worden gemaakt.

8.2 VOOROVERLEG

8.2.1 *Provincie Gelderland*

Brief van 19 november 2012

Inhoud reactie

Het provinciale ruimtelijke beleid is vastgelegd in de provinciale structuurvisie Streekplan Gelderland 2005 en verschillende uitwerkingen en herzieningen daarvan. Voorts gelden er verschillende thematische structuurvisies.

Een gedeelte van het provinciaal beleid is op grond van de Wro-Agenda vastgelegd in de Ruimtelijke Verordening Gelderland. De verordening stelt eisen ten aanzien van de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen.

Het voorontwerp geeft de provinciale afdelingen aanleiding om te adviseren ten aanzien van het onderstaand provinciaal belang.

In de Structuurvisie bedrijventerreinen en werklocaties is het provinciaal beleid voor bedrijfsterreinen verwoord. Dit beleid is nader uitgewerkt in de Ruimtelijke Verordening Gelderland. De afdelingen hebben geconstateerd dat vorengenoemd beleid goed is verwerkt in het plan.

De afdeling adviseren het plan verder in procedure te brengen.

Beantwoording

De reactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

8.2.2 ***Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden (Regionale Brandweer)***

Brief van 18 oktober 2012

Inhoud reactie

Risicobronnen

De voor het plangebied relevante risicobronnen zijn de snelweg A12 en een drietal aardgastransportleidingen. Voor transport over de weg is het worstcasescenario een BLEVE en een LPG-tankwagen. Een plasbrand als gevolg van een incident met brandbare vloeistoffen is het maatgevende scenario. Voor aardgasleidingen is een fakkelbrand het scenario.

Mogelijkheden rampenbestrijding

Langs de snelweg is nauwelijks of geen bluswater voorhanden. Daardoor is een incident slechts moeizaam te bestrijden. Op het bedrijventerrein bevinden zich brandkranen met circa 60 m³/uur bluswatercapaciteit. Daarnaast is op en rond het bedrijventerrein open water beschikbaar wat kan dienen als secundaire waterwinning.

Centerpoort-Noord wordt gedekt door het sirenenetwerk. Medio 2013 treedt NL-Alert in werking waarmee mensen binnen een bepaald gebied gericht geïnformeerd kunnen worden middels een SMS-bericht.

Conclusie en advies

Omdat het een bedrijventerrein betreft zullen de aanwezige personen, mits tijdig gewaarschuwd, in staat zijn om zichzelf tijdig in veiligheid te brengen. Ingeval van een incident zullen de mogelijkheden voor de hulpverlening en rampenbestrijding in het plangebied zeer waarschijnlijk niet worden overstegen.

Vanwege het conserverend karakter van de bestemmingsplannen is er geen reden of noodzaak om te adviseren over eventuele planologische, bouwkundige of organisatorische maatregelen.

Beantwoording

De reactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

8.2.3 ***N.V. Nederlandse Gasunie***

Brief van 16 oktober 2012

Inhoud reactie

Dit bestemmingsplan geeft de Nederlandse Gasunie aanleiding tot het maken van de volgende opmerking.

Verbeelding

Op de verbeelding van het bestemmingsplan Centerpoort-Noord is de ligging van leiding A-663 niet goed weergegeven. De leiding is in dit bestemmingsplan niet opgenomen, waar die in de andere bestemmingsplannen wel is opgenomen.

Artikel 'Leiding-Gas'

Verzocht wordt het artikel "Leiding-Gas" zodanig aan te vullen, dat de onderstaande werken, geen bouwwerk zijnde of werkzaamheden, uitgevoerd binnen een zone van 4 of 5 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leidingen (belemmeringenstrook), behoudens een omgevingsvergunning voor de activiteit 'aanleg' verboden zijn: het permanent opslaan van goederen.

Beantwoording

Leiding A-663 is naar aanleiding van deze opmerking op de verbeelding van het bestemmingsplan Centerpoort-Noord aangegeven.

Het betreffende artikel is in de regels van het bestemmingsplan overeenkomstig gemaakte opmerking aangepast.

8.2.4 ***Rijkswaterstaat - ministerie van Infrastructuur en Milieu***

Brief van 29 oktober 2012

Inhoud reactie

Per 1 oktober 2012 zijn een aantal wijzigingen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) in werking getreden.

In het Barro is vanuit het oogpunt van bescherming van de nationale belangen zoals genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, een regeling opgenomen om rond verschillende hoofdwegen en op verschillende locaties ruimte te reserveren voor toekomstige uitbreiding van het hoofdwegennet.

In het Rarro vindt een concrete uitwerking plaats door onder andere kaarten.

Een klein deel van het bestemmingsplangebied van de plannen Centerpoort-Noord en Centerpoort-Zuid is binnen deze reservering gelegen. In de voorliggende bestemmingsplannen worden geen nieuwe ontwikkelingen voorzien. Verzocht wordt in de toelichting wel aandacht te besteden aan de opname van deze reservering in zowel het Barro als het Rarro.

Beantwoording

De toelichting van dit bestemmingsplan is overeenkomstig de gemaakte opmerking tekstueel aangevuld.

8.2.5 **ProRail Regio Noordoost**

Mailbericht van 1 november 2012

Inhoud reactie

Geen opmerkingen ten aanzien van dit bestemmingsplan.

Beantwoording

n.v.t.

8.2.6 **Waterschap Rijn en IJssel**

Overleg d.d. 26 en 28 november 2012

In het kader van de watertoets is op 26 en 28 november 2012 overleg gevoerd met het waterschap. De bestemmingen van watergangen en de situering van rioolpersleidingen op de verbeelding is naar aanleiding dit overleg aangepast. Ook is de plantoelichting overeenkomstig de tijdens dit overleg namens het waterschap gemaakte opmerkingen aangepast.

8.3 **INSPRAAK**

8.3.1 **Vraagpunten en opmerkingen gemaakt tijdens inloopavond d.d. 7-11-2012**

Opmerking

De bestaande bouwhoogte op het perceel Impact 4 is 12 meter. In het voorontwerp-bestemmingsplan wordt echter een beperking tot 9 meter aangeven.

Antwoord

Deze opmerking is in het ontwerp-bestemmingsplan verwerkt. Op de verbeelding zijn de bestaande bouwhoogten aangebracht.

Opmerking

Advies voor logistieke terreinen is een bouwhoogte tussen de 12 en 20 meter aan te houden.

Antwoord

In het onderhavige bestemmingsplan zijn de bestaande bouwrechten uit het geldende bestemmingsplan Rijderbos overgenomen. Indien de bestaande bouwhoogten hiervan afwijken is voor de locaties, waarvoor dit bekend is, de bestaande bouwhoogte op de verbeelding van het bestemmingsplan opgenomen.

Opmerking

Ten oosten van het bedrijfspand ligt een groenbestemming. Is in deze bestemming parkeren mogelijk?

Antwoord

Het betreft gemeenteground. Op deze gronden kunnen op basis van de bestemming 'Groen' ook verhardingen worden aangebracht.

8.3.2 **Schriftelijke inspraakreacties**

Zienswijze

NSI N.V., mede namens dochtervennootschap NSI Bedrijfsgebouwen B.V., eigenaar van het complex Impact 1-15, bij digitale reactie van 21 november 2012.

Opmerking

Het complex bevindt zich bij de entree van het gebied Centerpoort-Noord. Aan de zichtzijde naar/vanaf de A12 zijn kantoorruimten gesitueerd. Achter deze kantoorruimten bevinden zich diverse bedrijfsruimten. Zittende huurders hebben geen behoefte aan deze kantoorruimten. Aan de kantoorruimten wordt in het voorontwerp-bestemmingsplan Centerpoort-Noord geen kantoorbestemming gegeven. Verzocht wordt om voor de kantoorunits op de kop van het complex naast de huidige functies ook een kantoorbestemming in het (ontwerp-) bestemmingsplan op te nemen.

Reactie

In verband met de aanwezigheid van het truckservicecentrum en de hinderzone die dit centrum met zich meebrengt is een separate kantoorbestemming voor een gedeelte van het complex Impact 1-15 niet mogelijk. Indien gewenst kan in overleg worden gekeken naar een maatwerkinvulling van de leegstaande ruimten.

In 2012 wordt van gemeentewege de leegstand op Centerpoort-Noord in beeld gebracht. In dit verband zullen wij ook NSI N.V. en/of NSI Bedrijfsgebouwen B.V. benaderen om te bezien welke mogelijkheden er zijn voor daadwerkelijke herinvulling van de nu leegstaande ruimten.

Mocht er bij NSI op kortere termijn behoefte bestaan om samen met de gemeente Dui-ven te kijken naar herinvullingsmogelijkheden van de leegstaande ruimten dan kan hier- toe separaat overleg plaatsvinden.

Opmerking

De op de verbeelding aangegeven bouwhoogten zijn lager dan de daadwerkelijk (ver- gunde) bouwhoogten.

Reactie

Deze opmerking is in het ontwerp-bestemmingsplan verwerkt. Op de verbeelding zijn de bestaande bouwhoogten aangegeven.

8.4 **ZIENSWIJZEN**

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 31 januari tot en met 13 maart 2013 ter visie gelegen. Binnen deze termijn is één zienswijze ingediend. Deze worden besproken en beantwoord in een responsnota die als bijlage aan dit bestemmingsplan is toegevoegd.