

bestemmingsplan

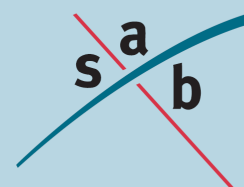
Truckparking Centerpoort-Noord

Gemeente Duiven

Datum: 21 mei 2012

Projectnummer: 100451

ID: NL.IMRO.0226.BPCENTERPOORT002-VS01



INHOUD

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	1
1.3	Vigerend bestemmingsplan	3
1.4	Leeswijzer	3
2	Bestaande en toekomstige situatie	4
2.1	Inleiding	4
2.2	Huidige situatie	4
2.3	Toekomstige situatie	7
3	Beleidskader	17
3.1	Inleiding	17
3.2	Rijks-, provinciaal en regionaal beleid	17
3.3	Gemeentelijk beleid	23
3.4	Toetsing plan aan beleidskader	25
3.5	SER-ladder toets	26
4	Onderzoek/verantwoording	30
4.1	Inleiding	30
4.2	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	30
4.3	Bedrijven en milieuzonering	32
4.4	Geur	33
4.5	Geluidhinder wegverkeerlawaaai	34
4.6	Bodem	35
4.7	Luchtkwaliteit	36
4.8	Archeologie en cultuurhistorie	37
4.9	Flora en fauna	40
4.10	Externe veiligheid	41
4.11	Water	45
5	Wijze van bestemmen	50
5.1	Algemeen	50
5.2	Dit bestemmingsplan	52
6	Economische uitvoerbaarheid	54
7	Procedure	55
7.1	Overleg en inspraak	55
7.2	Zienswijzen	57

Bijlagen

- 1. Beknopte beschrijvingen deelaspecten**
 - A. Groenplan
 - B. Beveiliging
- 2. Bodemrapport**
- 3. Luchtkwaliteit**
- 4. Flora en fauna**
- 5. Externe veiligheidsonderzoek en advies brandweer**
 - A. Externe veiligheidsonderzoek
 - B. Advies brandweer
 - C. Aanvullend onderzoek externe veiligheid
- 6. Water**
 - A. Waterhuishoudkundig onderzoek
 - B. Waterhuishoudings- en rioleringsplan
- 7. Onderzoeksrapporten vrachtwagenparkeerplaats Liemers**
- 8. Zakelijke beschrijving**
- 9. Vooroverlegreacties**
 - A. Reactie provincie Gelderland
 - B. Reactie VROM-Inspectie
- 10. Flankerend beleid**
- 11. SER-ladder toets**
- 12. Raadsvoorstel**
- 13. Raadsbesluit**
- 14. Responsnota**

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Een particuliere initiatiefnemer is voornemens een bewaakte vrachtwagenparkeerplaats te realiseren op het bedrijventerrein Centerpoort-Noord te Duiven, op een strategische locatie dicht bij de op- en afrit naar de A12. Op de bewaakte vrachtwagenparkeerplaats kunnen vrachtwagenchauffeurs in hun vrachtwagens overnachten. Bij de parkeerplaats wordt een gebouw gerealiseerd met horeca en diverse ondersteunende voorzieningen.

De plannen zijn binnen het vigerende bestemmingsplan niet mogelijk. Om die reden is een nieuw bestemmingsplan nodig. In deze toelichting komt dit bestemmingsplan “Truckparking Centerpoort-Noord” aan de orde.

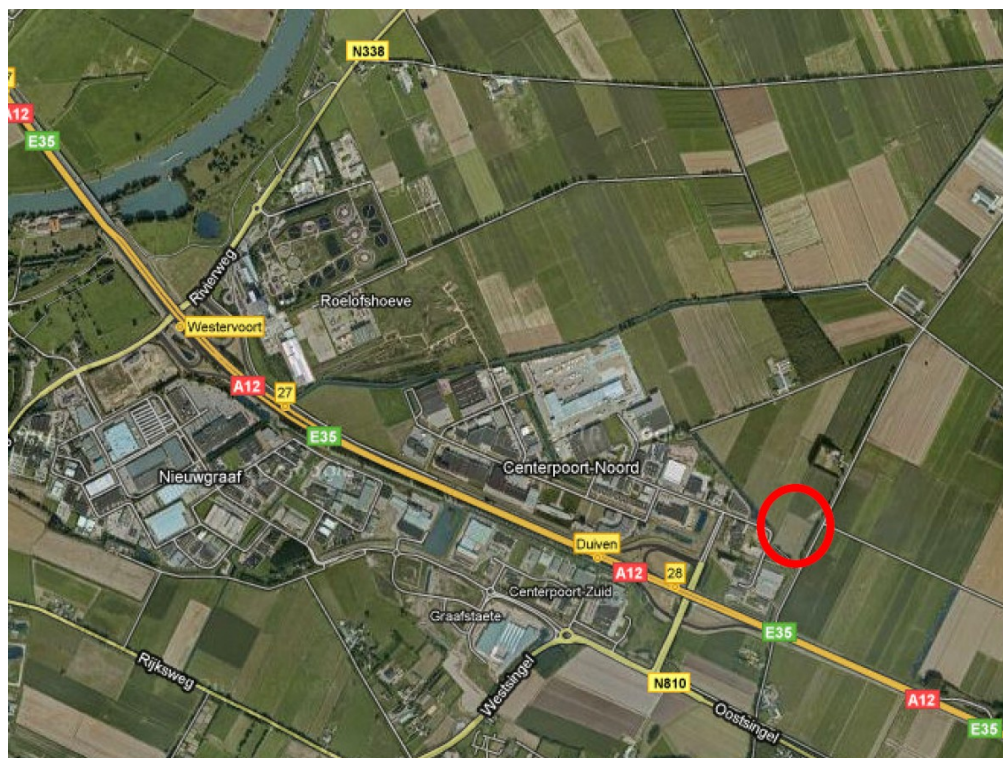
1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen aan de rand van het bestaande bedrijventerrein Centerpoort-Noord. Het ligt aan de Marketing, één van de centrale routes door het bedrijventerrein. Via de Noordsingel is er een snelle en directe verbinding richting de A12 (afslag 28 Duiven). De locatie is momenteel in agrarisch gebruik als open weideland en agrarisch bouwland. Aan de zuidzijde wordt de locatie begrensd door de Jochemstraat en aan de oostzijde door de Giesbeeksestraat. Aan de westelijke zijde grenst het plangebied aan het bestaande bedrijventerrein.

Op onderstaande kaart staat de locatie globaal aangeduid. Op de volgende pagina volgen twee luchtfoto's met een meer specifieke aanduiding van het plangebied.



Ligging plangebied op topografische kaart



Luchtfoto van het plangebied

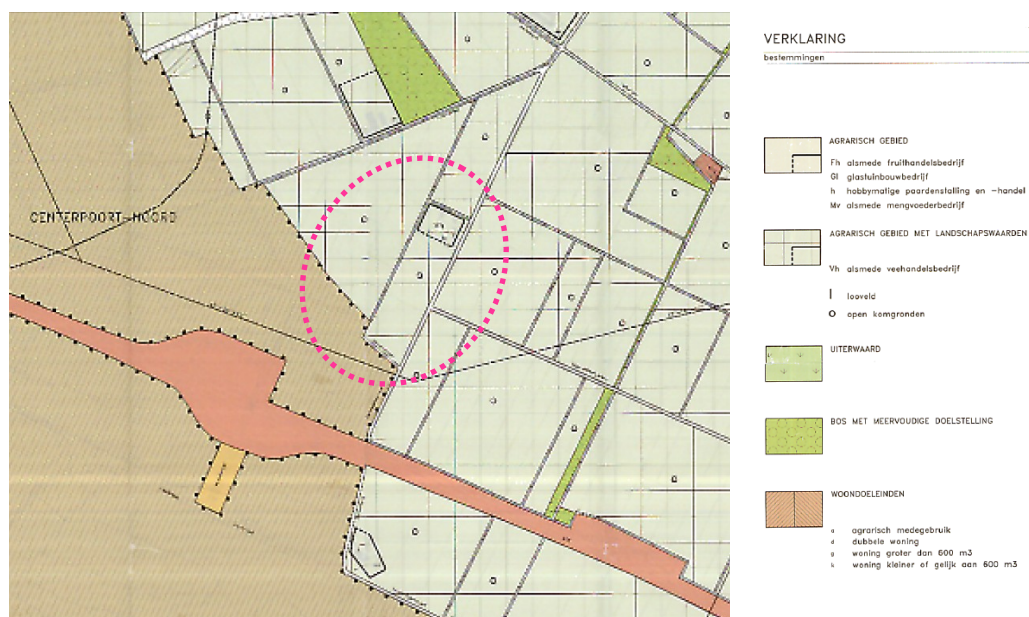


Luchtfoto van het plangebied (ingezoomd) met aanduiding globale contour plangebied

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het plangebied is gelegen binnen het bestemmingsplan “Buitengebied 2002”. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Duiven d.d. 17 februari 2003 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten (GS) d.d. 23 september 2003.

Binnen dit bestemmingsplan is de locatie gelegen in de bestemming ‘Agrarisch gebied met landschapswaarden’. Een nadere aanduiding (‘o’) geeft aan dat de landschapswaarden meer specifiek de visueel ruimtelijke waarde van de open komgronden betreffen. De gronden zijn bestemd voor de uitoefening van een agrarisch bedrijf alsmede behoud en bescherming van de landschappelijke waarden. Bebouwing is ter plekke niet toegestaan.



Uitsnede uit plankaart vigerend bestemmingsplan met aanduiding plangebied

Onderhavig plan is binnen het geldende bestemmingsplan niet mogelijk, zowel qua gebruik (agrarisch tegenover bedrijfs- c.q. parkeerbestemming) en bebouwing (geen bebouwing toegestaan tegenover parkeerverharding en horeca- en voorzieningengebouw). Om die reden is het nodig voor onderhavig plan een nieuw bestemmingsplan op te stellen.

1.4 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en deze toelichting.

De toelichting is opgebouwd uit 7 hoofdstukken. Na het inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 allereerst ingegaan op de bestaande situatie en hierna de beoogde situatie (de planbeschrijving). In hoofdstuk 3 wordt het beleidskader weergegeven. In hoofdstuk 4 wordt de haalbaarheid van het plan aangetoond voor wat betreft milieuaspecten, geur, geluid, bodem, luchtkwaliteit, archeologie en cultuurhistorie, flora en fauna, externe veiligheid en water. Hoofdstuk 5 geeft een toelichting op de juridische planopzet en hoofdstuk 6 gaat in op de economische uitvoerbaarheid. Hoofdstuk 7 ten slotte gaat in op de resultaten van de procedure (overleg en inspraak en zienswijzen).

2 Bestaande en toekomstige situatie

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt allereerst een beschrijving van het huidige plangebied gegeven. Hierna wordt ingegaan op de ontwikkeling.



Ligging van plangebied in de gemeente (bron: Structuurplan)

2.2 Huidige situatie

Duiven

De gemeente Duiven maakt onderdeel uit van het stedelijk netwerk knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN). De gemeente ligt in een sterk verstedelijkt gebied ten oosten van Arnhem tussen de gemeente Westervoort aan de westzijde en de gemeente Zevenaar aan de oostzijde. Duiven is nadat het in de jaren '80 van de vorige eeuw is aangewezen als groeikern, sterk gegroeid. Binnen de gemeente zijn de hoofdkern Duiven en het bedrijventerrein ruimtelijk van elkaar gescheiden.

Bedrijventerreinen A12-zone

Vanaf de jaren '70 van de vorige eeuw zijn uitgestrekte bedrijventerreinen met een regionaal karakter gerealiseerd langs de snelweg A12. De terreinen strekken zich uit vanaf de brug over de IJssel tot aan de Giesbeeksestraat. Bij de ontwikkeling van de terreinen is het economisch en vestigingsbeleid gericht geweest op het aanbieden van een zo divers mogelijk aanbod teneinde de totale bedrijvenmarkt te beslaan. De bedrijvenzone A12 vormt het grootste bedrijventerrein van Oost-Nederland.

Er is onderscheid te maken naar de terreinen Roelofshoeve, Centerpoort-Noord en Centerpoort-Zuid, alsmede enkele kleinere terreinen. De terreinen Graafstaete en Seingraaf zijn hiernaast respectievelijk in uitvoering en in voorbereiding. Roelofshoeve kan worden gekenschetst als een terrein voor zware industrie. Centerpoort-Noord en -Zuid en Nieuwgraaf en (het nog te ontwikkelen) Seingraaf zijn met name bestemd voor regionale (grootschalige) bedrijven. De kleinschalige en lokale bedrijven tenslotte zijn met name gelegen op Graafstaete en enkele kleinere terreinen. Wat betreft Centerpoort-Noord kan hiernaast nog worden gesteld dat het bedrijventerrein specifiek is gericht op de logistieke bedrijvigheid.

Onderhavig plangebied

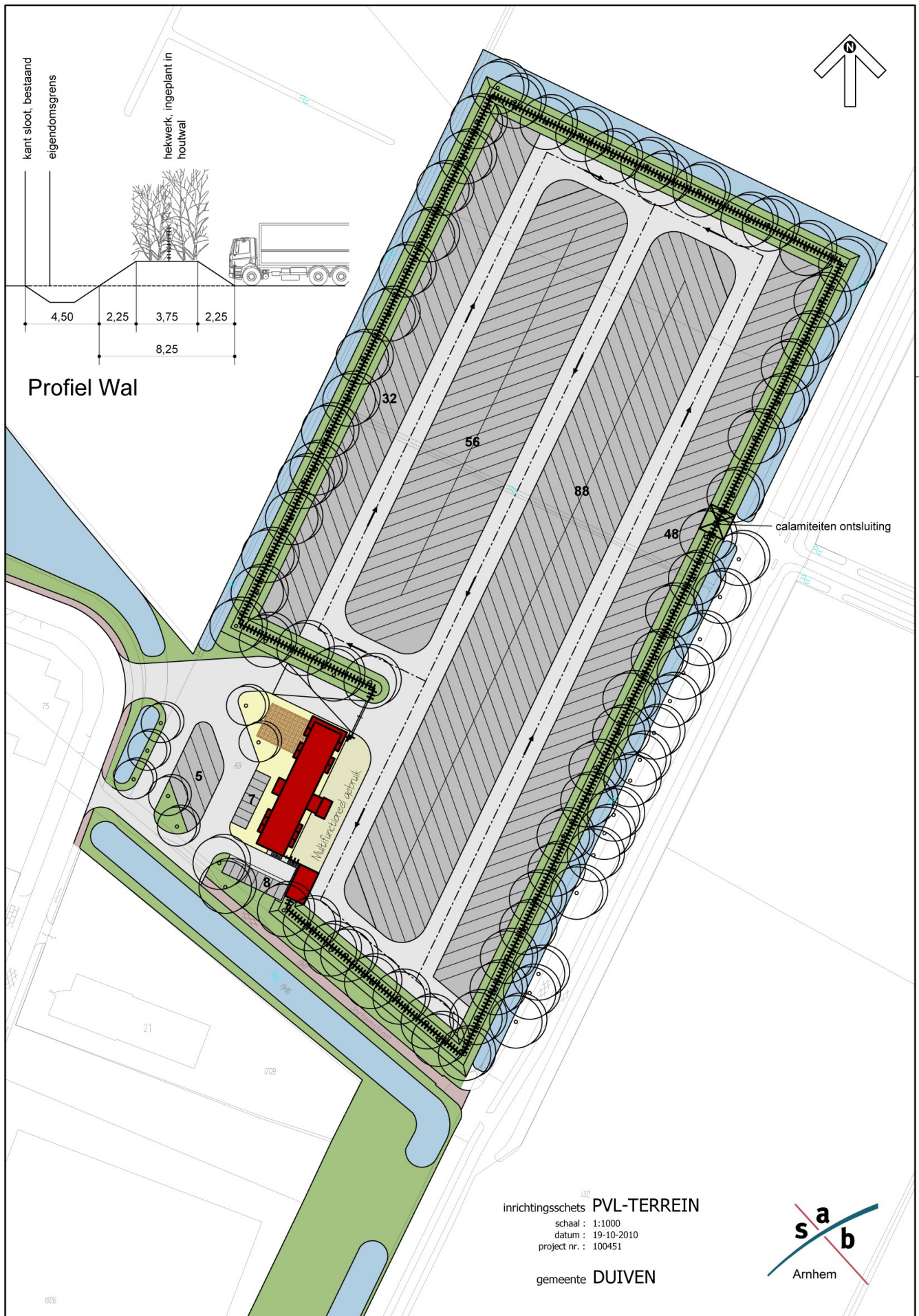
Het plangebied is gelegen aan de rand van het bedrijventerrein Centerpoort-Noord. Het grenst aan de zuidzijde en de westzijde aan het bestaande bedrijventerrein. Aan de oost- en noordzijde grenst de locatie aan het buitengebied van de gemeente Duiven. De locatie wordt ontsloten via de Marketing, één van de wegen op het bedrijventerrein. Deze weg sluit via de Noordsingel direct aan op de oprit van de snelweg A12. De locatie wordt aan de zuidzijde begrensd door de Jochemstraat. Dit is een straatje dat een verbinding vormt tussen de Marketing en de Giesbeeksestraat dat middels een slagboom is afgesloten voor het gemotoriseerde verkeer en (behoudens calamiteiten) alleen kan worden gebruikt voor langzaam verkeer. Ten zuiden van de Jochemstraat bevindt zich een bestaande waterpartij.

Aan de oostzijde van het plangebied ligt de Giesbeeksestraat, die kan worden gekenschetst als landbouwweg door het buitengebied. Voor het lokale verkeer vormt het een verbinding tussen Duiven en Giesbeek. Langs de westrand van de Giesbeeksestraat bevindt zich een bomenrij, die zal worden gehandhaafd, alsmede een sloot. Aan de westelijke zijde wordt het plangebied eveneens begrensd door een bestaande sloot. Aan de noordzijde grenst het plangebied aan het buitengebied. Verder in noordelijke richting, op circa 130 m, is een agrarisch bouwblok gelegen.



Zicht op plangebied vanaf de hoek van de Marketing en Jochemstraat

Het plangebied is momenteel geheel in agrarisch gebruik (weidegronden en agrarisch bouwgrond). Het plangebied is circa 3,3 ha groot.



2.3 Toekomstige situatie

2.3.1 Algemeen

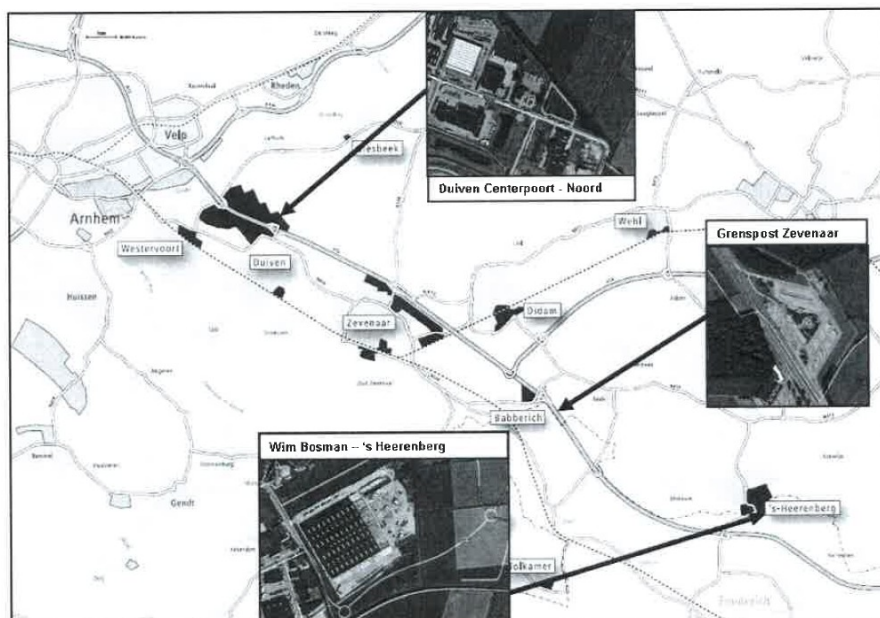
De plannen betreffen de realisatie van een bewaakte vrachtwagenparkeerplaats met in totaal circa 230 parkeerplaatsen inclusief een horecagebouw met algemene voorzieningen. De realisatie van deze functie op deze locatie is om twee redenen logisch: ten eerste omdat het bedrijventerrein Centerpoort-Noord reeds een bedrijventerrein is, dat zich specifiek richt op logistieke bedrijvigheid. Ten tweede aangezien in de nabijheid van de locatie het grensgebied met Duitsland ligt en er zich hiernaast een douanekantoor in de directe nabijheid bevindt.

2.3.2 Aanleiding

Onderzoek regio Liemers ('Buck-rapport')

Onderhavig plan komt direct voort uit een studie die is uitgevoerd door verschillende partijen in regio Liemers (gemeenten Duiven, Montferland, Zevenaar, Kamer van Koophandel Centraal Gelderland, Lindus en Stadsregio Arnhem Nijmegen)¹.

Aanleiding voor dit onderzoek is dat de regio Liemers, en meer specifiek de A12-zone en het Euregionale bedrijventerrein in 's-Heerenberg, in toenemende mate een probleem kent met kort en lang parkerende vrachtauto's. Dit heeft nadelige effecten voor de veiligheid (verkeer en diefstal), maar ook het aanzicht van de terreinen. Belangrijke oorzaak van het probleem is de afwezigheid van voldoende en adequate parkeervoorzieningen voor vrachtauto's.



Kaartbeeld onderzochte locaties

¹ Realisatie vrachtautoparkeerplaats Liemers, Buck Consultants International, Nijmegen, november 2009.

Gezien het bovenregionale karakter van het probleem werken de genoemde partijen samen bij het vinden van een oplossing. De eerste signalen duiden er op dat er behoefte is aan één of twee vrachtautoparkeerplaatsen in de Liemers. Dit zowel gezien de bestaande problemen met kort en lang parkeren als de verhoogde kans op lading-diefstal uit vrachtauto's die geparkeerd staan op de openbare weg of op een bedrijventerrein. De belangrijkste beperking hierbij is het vinden van een geschikte locatie met de juiste bestemming. Doel van de nota is in de eerste plaats de mogelijke oplossing(en) helder in beeld brengen en deze voor te leggen aan de bestuurders van de betrokken gemeenten en organisaties.

Uit het rapport komen (onder meer uit gevoerde gesprekken met mogelijk exploitanten) verschillende exploitatiemogelijkheden en verschillende locaties naar voren. Deze gesprekken hebben zich in eerste instantie specifiek gericht op twee locaties in Centerpoort-Noord in Duiven en de locatie Grenspost Zevenaar. Later is hier ook de locatie Wim Bosman in 's-Heerenberg aan toegevoegd.

Eén van de twee locaties op Duiven Centerpoort-Noord betreft onderhavig plangebied. Gesteld wordt dat een privaat geëxploiteerd terrein hier de meest logische optie is. Ook wordt geconstateerd dat op deze locatie wel het bestemmingsplan gewijzigd dient te worden.

'Eureka-rapport'

Het onderhavige onderzoek is ook verwerkt in een rapport van Eureka, een onderdeel van de stadsregio Arnhem Nijmegen. De inhoud van beide rapporten is grotendeels hetzelfde. Om deze reden wordt het Eureka-rapport hier niet separaat besproken. Wel wordt hierop kort ingegaan in het beleidshoofdstuk.

Locatiekeuze

Op basis van bovengenoemd Buck-rapport zijn de ontwikkelingsmogelijkheden van de 4 besproken locaties verder onderzocht. De locatie Grenspost Zevenaar (eigenaar: Rijkswaterstaat) bleek niet geschikt voor een bewaakte vrachtwagenparkeerplaats, aangezien dit terrein vanwege het openbare karakter niet kan worden omheind (bewaking kan hier alleen plaats vinden door middel van het gebruik van camera's). Om die reden is deze locatie afgefallen.

De locatie Wim Bosman bleek een beperkte capaciteit te hebben en alleen geschikt te zijn voor het parkeren van vrachtwagens van het bedrijf Wim Bosman zelf. Dit terrein biedt dus ook geen oplossing voor de voorliggende problematiek.

Wat betreft de locaties op Centerpoort-Noord kan worden gesteld dat de eerste locatie (de locatie Vuulink) niet kan worden gebruikt, omdat de heer Vuulink bij nader inzien de grond niet mocht vervreemden.

Concluderend kan dus worden gesteld dat van de onderzochte locaties in het Buck-rapport onderhavig plangebied dat wordt ontwikkeld door PVL als enige is overgebleven als mogelijke locatie voor een bewaakte vrachtwagenparkeerplaats.

Conclusie

Concluderend kan worden gesteld dat er een duidelijke aanleiding is voor onderhavig plan. Zoals ook in bovengenoemd rapport is omschreven, neemt de behoefte aan terreinen die volgens een Europese standaard zijn ingericht voor het bewaakt parkeren voor vrachtauto's snel toe. Dit is ondermeer het gevolg van de nog steeds groeiende vrachtwagencriminaliteit. Deze behoefte wordt nog eens versterkt door de toenemende waarde van de inhoud van vrachtwagens. Als gevolg daarvan stellen verzekeringen steeds hogere eisen aan het veilig parkeren van vrachtauto's.

Van het tekort aan geschikte passende bewaakte parkeervoorzieningen is met name sprake in het gebied waar de A12, A15, A18 en A50 bij elkaar komen. Hier is sprake van structurele parkeerproblemen. Dit uit zich onder meer in veel 'wild' geparkeerde vrachtwagens en overlast. Om die reden is er een grote vraag naar bewaakte vrachtwagenparkeerterreinen.

Ten slotte is gebleken dat van de onderzochte mogelijke geschikte vestigingslocaties voor een bewaakte vrachtwagenparkeerplaats, onderhavig plangebied als enige is overgebleven.

Om bovengenoemde redenen is er een duidelijke aanleiding om onderhavig plan te ontwikkelen.

2.3.3 Stedenbouwkundig plan

Algemeen

Het plan omvat een terrein met een bruto oppervlakte van 3,3 ha, waarvan aan de noordzijde ca. 0,7 ha buiten het zoekgebied bedrijfsterrein Centerpoort-Noord is gelegen. Van deze 3,3 ha wordt ca. 0,5 ha in beslag genomen door het hoofdgebouw en het openbare parkeerterrein buiten de hekken. Het ruimtebeslag door de aarden wal en de watergangen bedraagt ca. 0,6 ha. Voor het parkeren van de vrachtwagens binnen de hekken resteert derhalve een terrein van ca. 2,2 ha. Op deze 2,2 ha kunnen ongeveer 230 parkeerplaatsen voor vrachtauto's worden gerealiseerd. Van deze 230 plaatsen zullen gemiddeld ca. 170 parkeerplaatsen bezet zijn en bij een piek niet meer dan ca. 204 parkeerplaatsen; de overige plaatsen (ca. 10-25 %) zijn nodig voor een flexibel functioneren van de voorziening voor de komende en vertrekkende vrachtauto's. In hoofdstuk 6 wordt nader ingegaan op de exploitatie van de parkeervoorziening. Het terrein is gelegen aan de noordoostzijde van Centerpoort-Noord langs de Giesbeeksestraat en wordt ontsloten 'in de knik' van Marketing. Deze locatie garandeert een vlotte bereikbaarheid vanaf de afslag Duiven van de A12. De vrachtwagenparkeerplaats is bedoeld voor zowel vrachtwagenchauffeurs die een half uur tot een uur willen pauzeren als vrachtwagenchauffeurs die voor langere tijd op de parkeerplaats willen verblijven om hier te overnachten.

Bewaakt terrein

Een belangrijk kenmerk van het plan is, dat de vrachtwagenparkeerplaats bewaakt wordt aangelegd. Dit betekent ten eerste dat er permanent toezicht aanwezig zal zijn op het terrein. Wat betreft de inrichting moet de combinatie van een brede sloot, dichtbegroeide groenwal en een ononderbroken hekwerk voorkomen dat het wegvoeren van gestolen ladingen van het terrein af mogelijk is en dat onbevoegden het terrein betreden. Ter hoogte van de aansluiting op de Marketing bevindt zich de centrale ingang die zal worden bewaakt en voorzien van slagbomen (in een 'sluis'-inrichting). Deze toegang wordt zodanig ingericht dat alleen vrachtwagens het terrein kunnen oprijden en verlaten door middel van een begeleide toegangscontrole.

Een deel van het plangebied (ca. 0,3 ha) zal geen deel uitmaken van het bewaakte terrein. Dit vrij toegankelijke gebied is bestemd voor onder meer het parkeren van passanten en personeel, bestelwagens van toeleveringsbedrijven, vuilophaaldiensten en voor vrachtautochauffeurs die voor een korte pauze geen gebruik willen maken van het beveiligde terrein. De ontsluiting van de parkeerplaatsen voor het onbewaakte terreindeel vindt deels plaats via de Jochemstraat, die hiervoor zal worden aangepast (deels verbreed en verplaatsen slagboom).

Hoofdgebouw

Op het terrein wordt ter hoogte van de hoofdingang een hoofdgebouw gerealiseerd. Het gebouw bevindt zich op een zichtlocatie aan de Marketing en fungeert als blikvanger van het parkeerterrein. De bedoeling is dat het hoofdgebouw een bijzondere vormgeving krijgt, waarbij de architectonische uitwerking dient te refereren aan de functie van het gebouw voor het vrachtverkeer. De vormgeving van het hoofdgebouw wordt in een later stadium uitgewerkt. De voetprint van het hoofdgebouw (exclusief aanbouwen, bijgebouwen en terras) is geraamd op circa 10 bij 45 m. De hoogte van het gebouw is circa 10 m t.o.v. maaiveld tot maximaal 11,5 m. Deze uitgangspunten zijn vastgelegd in de regels van onderhavig bestemmingsplan.

Op een deel van het plangebied (ca. 0,2 ha.) worden ter hoogte van het hoofdgebouw hoofdzakelijk de faciliteiten ondergebracht voor de vrachtwagenchauffeurs en passanten, te weten een restaurant, een koffiecafé en retailruimte en diverse sanitaire voorzieningen. Een deel van het gebouw behoort tot het beveiligde deel van de truckparking. In dit deel van het gebouw, dat alleen toegankelijk is voor chauffeurs die hun vrachtwagen op het bewaakte deel van het terrein geparkeerd hebben, bevinden zich o.a. was- en douchegelegenheden voor de chauffeurs en enkele kantoor kamers. Ook het personeel voor de bewaking en beveiliging wordt in het hoofdgebouw ondergebracht.

Aan de voorzijde van het hoofdgebouw zal een terras worden gerealiseerd. Direct aansluitend aan het hoofdgebouw aan de achterzijde bevinden zich verder een multifunctioneel terrein en een vrijstaand bijgebouw (ten behoeve van stalling en opslag).

Detallering inrichting parkeerterrein

De toegang tot de bewaakte vrachtwagenparkeerplaats kent 3 rijstroken die uitmonden in een sluis van ca. 27 m, geschikt voor de langste vrachtwagencombinaties van 25,25 m, voorzien van slagbomen. Alle rijstroken zijn geschikt voor 'in en uit'. Om te voorkomen dat wachtende vrachtwagens op de openbare weg staan is wachtruimte op het eigen terrein geprojecteerd.

Uitgangspunt bij de inrichting van de vrachtwagenparkeerplaats zijn een optimale bereikbaarheid, een efficiënte indeling van de beschikbare ruimte en voldoende manoeuvreerruimte. Er is voorzien in een routing in de vorm van enkele lussen over het parkeerterrein waarvan de bedoeling is dat die allemaal slechts in één richting te berijden zijn. Op het terrein zullen vrachtwagens middels borden en bepijlingen op de rijbaan de goede richting op gedirigeerd worden.

Ter vergemakkelijking van het in- en uitparkeren voor de vrachtwagenchauffeurs zijn alle parkeerplaatsen diagonaal gepositioneerd ten opzichte van deze routing.

Ten behoeve van de veiligheid wordt het parkeerterrein niet onderbroken door zichtbelemmerende objecten. De verlichting van het parkeergedeelte is zodanig gesitueerd en aangebracht dat de verlichting enerzijds voldoet aan veiligheidscriteria en anderzijds geen onnodige lichtoverlast geeft naar de omgeving toe. Hiervoor wordt een dynamische verlichting aangelegd die zich aanpast aan de behoefte en zoveel mogelijk beperkt blijft tot het terrein.

Tevens bevinden zich op het terrein diverse plaatsen waar camera's worden geïnstalleerd ten behoeve van de beveiliging van het terrein.

Bijlage 1B

Voor een meer uitgebreide omschrijving van de beveiliging kan worden verwezen naar bijlage 1B.

2.3.4 Landschappelijke inpassing

Uitgangspunten

Uitgangspunt van de plannen is dat wordt voorzien in een passende landschappelijke inpassing. Dit betekent dat aan zijden waar het plangebied grenst aan het buitengebied, te weten de gehele noord- en oostzijde en gedeeltelijk de west- en zuidzijde, zal worden voorzien in een groene rand die zodanig wordt uitgevoerd dat die een voldoende afschermende werking heeft.

Groenranden

De groene rand wordt uitgevoerd in de vorm van een groene wal van circa 1,5 m hoog en een bovenbreedte van circa 4 m. Deze zal worden beplant met dichte begroeiing. Er zal worden gekozen voor plantensoorten die een dichte begroeiing geven en hiernaast 'onvriendelijk' zijn voor 'ongenode gasten'.

Midden op de wal zal, tussen de begroeiing, het hekwerk (ca. 2 m hoog) worden geplaatst. Door de aarden wal in combinatie met het groen op de wal worden de vrachtwagens voor een belangrijk deel aan het zicht onttrokken. Vanuit het buitengebied zal het plangebied hierdoor een groene aanblik krijgen.

De bestaande laanbeplanting langs de Giesbeeksestraat ter hoogte van het plangebied zal geheel worden gehandhaafd en langs de Giesbeeksestraat worden verlengd. Ook deze bestaande groene rand draagt bij aan een goede landschappelijke inpassing van de truckparking.

Watergangen

Langs de buitenzijdes van de groene rand zullen de bestaande sloten op de perceelgrenzen aan de binnenzijde worden verbreed. De grond die vrijkomt door het verbreden van deze sloten wordt benut voor het opwerpen van de groenwallen. De verbrede sloten hebben niet alleen een afschermende werking, maar zijn ook benodigd ten behoeve van de opvang van hemelwater. De watergangen worden zodanig geproportioneerd dat er voldoende capaciteit is om bij een zware regenbui het regenwater van het verharde gesloten oppervlak op te vangen. Om te voorkomen dat olieresten, slib en dergelijke vrijelijk afstromen en in de watergangen terechtkomen zullen de afvoeren naar deze watergang zijn voorzien van slibvangers.

De watergangen zullen worden aangesloten op de bestaande waterstructuur.

Bijlage 1A

Voor een meer uitgebreide omschrijving van het groenplan kan worden verwezen naar bijlage 1A.

2.3.5 Verkeerseffecten

Algemeen

In algemene zin kan worden gesteld dat het plan gunstig wordt ontsloten via de Marketing, Noordsingel en A12. Verwacht kan worden dat de extra verkeersdruk als gevolg van onderhavig plan goed is op te vangen binnen het heersende verkeersbeeld van de Marketing en de Noordsingel. De ruime profielen van beide wegen lenen zich

hiernaast goed voor vrachtverkeer. Vanuit verkeersveiligheid zijn er hiernaast eveneens geen problemen te verwachten. Aan de Marketing en Noordsingel zijn geen woningen gelegen. Ook worden beide wegen niet gebruikt als belangrijke fietsroute. Vrachtverkeer kan dus op een verkeersveilige manier van en naar de truckparking rijden.

Verkeersafwikkeling Noordsingel / A12

Extra vrachtverkeer dat voortvloeit uit de ingebruikname van de truckparking is van invloed op de verkeersafwikkeling van het knooppunt Noordsingel-A12. Maar de vraag is of - zeker in de aanloopperiode van de exploitatie van het project die wellicht enige jaren zal duren - deze invloed zodanig is dat de verkeersregeling ter plaatse moet worden aangepast.

Het gaat bij de parkeervoorziening om ca. 230 plaatsen. Zoals in hoofdstuk 6 (Economische haalbaarheid) is aangegeven wordt met een (incidentele) piekbelasting gerekend van 1,2 x een gemiddeld maximale bezetting van 170 vrachtauto's. Eén piek komt dus overeen met 204 vrachtauto's.

In het rekenmodel wordt in de eindsituatie per dag uitgegaan van maximaal $3 \times 170 = 510$ vrachtauto's. Omdat het niet reëel is te rekenen met 3x een (incidentele) piekbelasting per dag, wordt voor een hele dag uitgegaan van 3x de gemiddeld maximale bezetting van 170 vrachtauto's, overeenkomend met 510 aankomende en 510 vertrekkende vrachtauto's.

Beleidsmatig is de truckparking primair bedoeld voor bedrijven op Centerpoort-Noord zelf. In het rekenmodel is tegen die achtergrond geraamd dat 1/3 van het aantal geparkeerde vrachtauto's afkomstig zal zijn van de bedrijven van Centerpoort-Noord zelf. Gezien het grote aantal logistieke bedrijven op dit bedrijventerrein, w.o. TNT, Middelkoop, Visser en Beyer Logistiek is deze raming niet irreëel. Alleen al van Beyer Logistiek zal een belangrijk deel van de 60 vrachtauto's gebruik maken van de truckparking.

Als extra vrachtverkeer wordt in de eindsituatie per dag gedurende een normale werkweek dus gerekend met $2/3 \times 510 = 340$ aankomende en 340 vertrekkende vrachtauto's die het genoemde knooppunt belasten. In relatie tot de afstand naar de Rotterdamse haven (een bestemming voor veel vrachtauto's die in Duiven geparkeerd zullen staan) is rekening gehouden met een groot aantal vrachtauto's dat voor 7 uur 's morgens zal vertrekken om de ochtendspits zoveel mogelijk te mijden.

De verdeling van dit verkeer, verdeeld over een 7-tal tijdsblokken, is als volgt.

<i>Tijdsblok</i>	<i>Aankomend</i>	<i>Vertrekkend</i>	<i>Extra spitsuurbelasting knooppunt met A12</i>
04-07 uur	0	90	
07-10 uur	50	80	130 vrachtauto's
10-12 uur	30	30	
12-14 uur	50	50	
14-16 uur	40	40	
16-19 uur	80	30	110 vrachtauto's
19-22 uur	90	20	
<i>Totaal</i>	<i>340 (+- 10%)</i>	<i>340 (+- 10%)</i>	

In de eerste jaren zullen deze aantallen zeker niet worden gehaald. Bovendien zal in de perioden naar 2018 toe - in relatie tot de realisering van de A15 - opnieuw gekeken gaan worden naar de belasting van het knooppunt met de A12. Verkeersstromen van vrachtauto's zullen dan zeker anders gaan lopen dan in de daaraan voorafgaande periode van 2012 - 2018.

In de maatgevende drie uur durende ochtendspits maken dus in de eindsituatie maximaal circa 130 extra vrachtauto's gebruik van de aansluitingen op de A12. Dit is per uur circa 43 vrachtauto's. Met Rijkswaterstaat is overlegd dat dit relatief geringe aantal geen significante gevolgen heeft voor de afwikkeling en verkeersregeling op de aansluitingen van en naar de A12.

2.3.6 **Parkeren**

Bewaakte vrachtwagenparkeerplaatsen

Op het bewaakte deel van het plangebied zijn 230 parkeerplaatsen. Hiermee kunnen de verwachte gemiddelde belasting van 170 vrachtwagens en de piekbelastingen van 204 vrachtwagens soepel en flexibel worden opgevangen.

Openbare parkeerplaatsen

Parkeernormen

Onderhavig plan is voor wat betreft de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen getoetst aan de parkeernormen zoals die zijn opgenomen in het Duivens Verkeers- en vervoersplan (DVVP, 25 juni 2008, kenmerk DVN033/Eks/0492). De parkeernormen sluiten aan bij de CROW notitie: 'Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom' uit 2004. Voor onderhavig plan zijn de volgende normen van belang:

Parkeernormen project Truckparking Centerpoort Noord		
<i>Categorie</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Norm DVVP</i>
Café, bar, cafetaria	100 m2 bvo	5,0
Restaurant	100 m2 bvo	8,0
Winkels	100 m2 bvo	3,3

Onderhavig plan houdt het midden tussen een restaurant en een cafetaria/bar. Om die reden is het redelijk om een gemiddelde norm toe te passen van 6,5.

Bij voorliggend plan zijn de brutovloeroppervlaktes uitgerekend van de openbaar toegankelijke delen van het centrale hoofdgebouw. Tezamen betreft het de gehele begane grondvloer van het centrale hoofdgebouw. De verdieping betreft kantoren en wasruimtes voor de vrachtwagenchauffeurs die niet openbaar toegankelijk zijn en dus ook niet hoeven te worden meegenomen in de berekeningen.

De oppervlaktes zijn opgenomen in de navolgende tabel waarin de parkeernormen zijn uitgewerkt:

Parkeerberekening project Truckparking Centerpoort Noord o.b.v. DVVP					
<i>Onderdeel</i>	<i>Opp.</i>	<i>Categorie</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Norm DVVP</i>	<i>Aantal p.plaatsen</i>
Horecagedeelte	262,4 m ²	Café, bar, cafetaria, restaurant	100 m ² bvo	6,5	17,1 p.p.
Retailgedeelte	99,8 m ²	Winkels	100 m ² bvo	3,3	3,3 p.p.
Totaal					20,4 p.p.

Wat in deze rekensom nog niet is meegenomen is dat de horeca en retaildoeleinden voor een belangrijk deel worden gebruikt door de chauffeurs van de vrachtwagens die op het bewaakte parkeerterrein staan. Een conservatieve schatting is dat het aandeel hiervan minimaal 50% is. Het is dus redelijk dat de parkeernorm met 50% wordt teruggebracht. Hiermee komt het aantal parkeerplaatsen op 10 (10,2).

Ten slotte is het nog zaak het personeelsparkeren mee te nemen in de berekeningen. Een schatting is dat op hetzelfde moment maximaal 8 medewerkers aanwezig zijn op de locatie (bewaking, horecapersoneel). Alle werknemers komen uit Duiven zelf of de directe omgeving. Een conservatieve schatting is daarom dat de helft daadwerkelijk de auto gebruikt. Dit zijn nog eens 4 parkeerplaatsen.

Hiermee komt de parkeernorm in totaal op 14 parkeerplaatsen uit.

Parkeren binnen onderhavig plan

Binnen onderhavig plan worden in totaal 20 openbare parkeerplaatsen gerealiseerd. Gesteld kan worden dat met 20 parkeerplaatsen zeer ruim kan worden voldaan aan de parkeernorm van 14 parkeerplaatsen.

2.3.7 Overige onderwerpen

Hospitality en services

Aansluitend aan de inrit van het terrein ligt het hoofdgebouw, gelegen op een terp, waarin behalve een openbaar toegankelijk restaurant ook voorzieningen voor chauffeurs en bewakingspersoneel zijn ondergebracht. De voetprint van het gebouw bedraagt circa 10 x 45 m, exclusief een aantal uitstulpingen voor bijvoorbeeld de hoofdingang, het terras, de security-aanbouw, de containeropslag voor afval, de strooizoutopslag, enz. Aan de oostzijde van het gebouw ligt een multifunctionele buitenruimte. De hoogte van het gebouw is maximaal 11,00 m ten opzichte van het peil met een vrijstelling tot 12,50 m. Daarbij is rekening gehouden met een aflopende bebouwingshoogte ten opzichte van de omliggende bedrijfsgebouwen.

Voor de exploitatie van het restaurant met toebehoren is uitgegaan van een exploitatie in eigen beheer. Dit maakt het mogelijk om aantrekkelijke regelingen te treffen voor de chauffeurs die gebruik maken van de parkeervoorziening.

De capaciteit van de restauratieve voorziening is afgestemd op zowel kort verblijf (15, 30, 45 minuten) als lang verblijf (van 2½ tot meer dan 9 uur).

Gasten zijn naast vrachtautochauffeurs ook personeel van lokale terreinen en passanten als werklieden en medewerkers van toeleveringsbedrijven.

Op basis van de verwachte bezoekersaantallen is uitgegaan van een schaalgrootte die indicatief ruimte biedt aan:

- een restaurant met 75 à 80 zitplaatsen, enkele tientallen zitplaatsen aan de bar en een buitenterras. Bij de geserveerde producten zal het gaan om grote porties van goede kwaliteit die snel geserveerd worden. Er zal sprake zijn van een klein/smal assortiment. De hospitality bestaat uit meerdere gastronomieconcepten, ontwikkeld vanuit de behoefte van de chauffeur (ochtend, middag, avond, nacht);
- een koffiecafé & retail voor ca. 35 zit- en stapplaatsen plus een klein buitenterras. Het uitgangspunt is selfservice met een combinatie van een huiselijk koffiecafé met verse broodjes en convenience-producten zoals broodjes, dranken, muffins en zoetwaren. Daarnaast is een retail-assortiment opgenomen zoals tijdschriften, kranten, dvd's en specifieke 'chauffeursartikelen'.

De genoemde ruimten lopen binnen het gebouw in elkaar over.

Qua huisstijl willen chauffeurs, na een dag vaak alleen in hun auto, tijdens hun (verplichte) stops van een gezellige omgeving kunnen genieten. Daarbij wordt gedacht aan een zgn. huiskamerfunctie met ontspanningsmogelijkheden door tv, video, krant, gezellig kletsen met collegae dan wel actieve elementen zoals een internet café, fitness, dart, biljard, enz.

Ook aan voorzieningen voor persoonlijke verzorging van zowel dames als heren – te denken valt aan sanitaire voorzieningen en natte ruimtes met douche, wastafels, haardrogers, aansluitingen voor scheerapparaten – is in ruime mate aandacht besteed. Eén ruimte is ingericht voor wasmachines en wasdrogers.

De korte stop chauffeur, die op de niet bewaakte passanten parkeerplaats van deze service gebruik wil maken, kan gedurende de openingstijden van het restaurant gebruik maken van het vrij toegankelijke deel van het gebouw.

Los van de beveiliging biedt het hoofdgebouw werk aan ca. 25 arbeidsplaatsen.

Beveiliging

In bijlage 1B is een beschrijving gegeven van de beveiliging. De beveiliging kent in de eerste plaats de omheining met een stekelige beplanting. Aan de bovenzijde van het hekwerk is prikkeldraad aangebracht. Belangrijk is het cameratoezicht met een bewegingsdetectie die het gehele terrein bestrijkt.

Door middel van een pasjessysteem krijgen de chauffeurs toegang tot het bewaakte parkeerterrein en van daaruit tot het restaurant. Binnen het hoofdgebouw krijgen de chauffeurs toegang tot specifiek voor hen bestemde voorzieningen.

Voor de bewaking wordt gerekend op ca. 10 arbeidsplaatsen. De bewakingsfunctionarissen kunnen wellicht als 'boa' ook voor de omgeving worden ingezet.

Ten behoeve van het terrein, maar ook binnen het hoofdgebouw, zullen voorzieningen voor brandpreventie en -bestrijding aanwezig zijn.

Hoofdropzet civiel-technische constructie

Het parkeerterrein zal worden voorzien van een klinkerverharding die wordt gelegd op een funderingspakket met een dikte van 40 à 60 cm. Het gehele parkeerterrein wordt geëgaliseerd en opgehoogd.

De riolering wordt zoveel mogelijk binnen dit pakket gelegd en ter plaatse van de lozing in de watergang voorzien van een slibopvang.

Het gebouw wordt op een terp gebouwd en onderheid met betonpalen.

Voor de aarden wal wordt gebruik gemaakt van grond die vrijkomt bij het graven/verbreden van de aangrenzende watergang.

Duurzaamheid

Aan 'duurzaamheid' zal speciale aandacht worden besteed, waarbij gedacht wordt aan zaken als:

- de afkoppeling van de regenwaterafvoer van het hoofdgebouw;
- waar mogelijk toepassing van zonne-energie voor de elektriciteitsvoorziening;
- de toepassing van een dynamische verlichting (sterkte aangepast aan behoefte);
- indien daaraan behoefte bestaat een voorziening voor het laden van elektrische auto's;
- de toepassing van recyclebare bestratings- en bouwmaterialen;
- gescheiden vuilverzameling en –verwijdering;
- het beschikbaar stellen van fietsen aan chauffeurs die boodschappen willen doen.

Slotopmerkingen

- Bij het opstellen en uitvoeren van het plan staat kwaliteit en uitstraling van het geheel voorop.
- Door het waar mogelijk inzetten van personeel met een beperking, bijvoorbeeld voor tuinonderhoud en het schoon houden van de omringende beplanting en het buitenterrein, wordt een bijdrage geleverd aan 'maatschappelijk bewust ondernemen'.
- Gelet op de doelgroep zal van enige concurrentie, met bijvoorbeeld het nabij gelegen Van der Valk hotel en restaurant, geen sprake zijn.

3 Beleidskader

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komt het beleidskader aan de orde. Allereerst wordt ingegaan op het relevante ruimtelijke bovengemeentelijke beleid van rijk, provincie en regio. Hierna wordt het relevante ruimtelijke gemeentelijke beleid behandeld en vervolgens wordt onderhavig plan getoetst aan het vigerende beleid. In de laatste paragraaf van het hoofdstuk komt de SER-ladder specifiek aan de orde, en wordt onderhavig plan hieraan globaal getoetst.

3.2 Rijks-, provinciaal en regionaal beleid

Nota Ruimte

De Nota Ruimte, Ruimte voor ontwikkeling (vastgesteld in de Ministerraad d.d. 23 april 2004) bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Het schept ruimte voor ontwikkeling uitgaande van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet' en verschuift het accent van het stellen van ruimtelijke beperkingen naar het stimuleren van gewenste ontwikkelingen. De nota ondersteunt gebiedsgerichte ontwikkeling.

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is om ruimte te scheppen voor de verschillende ruimteveragende functies. Het beperkte oppervlak dat in Nederland ter beschikking staat, maakt het nodig dit op een efficiënte en duurzame wijze te doen en niet alleen in kwantitatieve, maar ook in kwalitatieve zin vorm te geven. Daarbij is het belangrijk dat iedere overheidslaag in staat wordt gesteld de eigen verantwoordelijkheid waar te maken. Meer specifiek richt het kabinet zich in het nationaal ruimtelijk beleid op:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter-)nationale ruimtelijke waarden;
- borging van de veiligheid.

Deze vier doelen worden in onderlinge samenhang nagestreefd en zijn een uitdrukking van de voornaamste ruimtelijke beleidsopgaven die het kabinet ziet voor de kortere en langere termijn.

Streekplan Gelderland, 2005

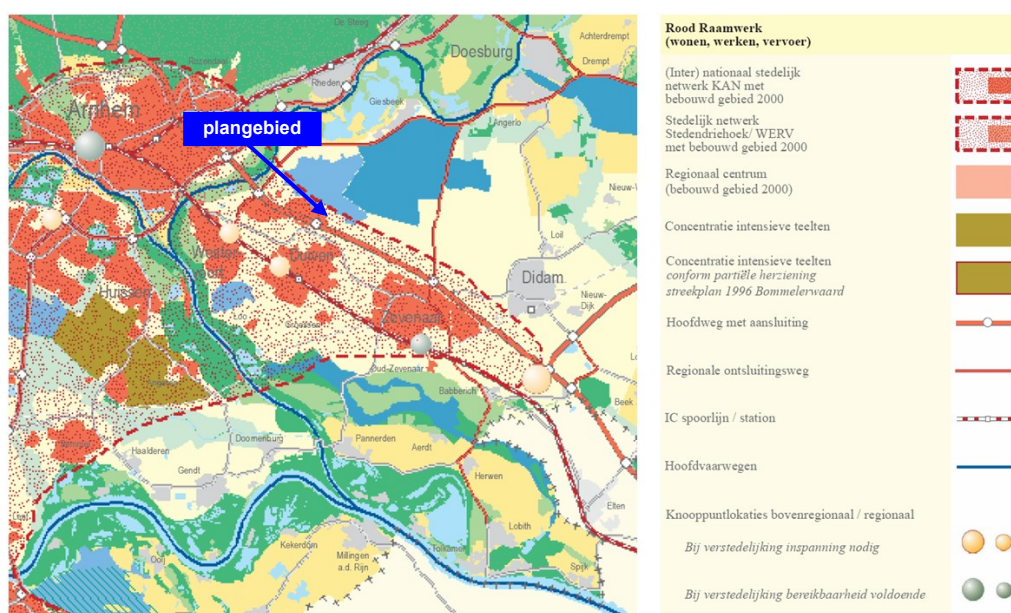
Algemeen

Het streekplan Gelderland 2005 is vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 29 juni 2005. Het streekplan beschrijft het ruimtelijk beleid voor de komende jaren voor Gelderland. Het streekplan is er op gericht de verschillende functies in regionaal verband een zodanige plek te geven dat de ruimtelijke kwaliteiten worden versterkt en er zuinig en zorgvuldig met de ruimte om wordt gegaan.

Beheer en behoud 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.

Onderhavig plangebied is gelegen aan de rand van c.q. juist buiten het bebouwd gebied 2000, maar het is wel gelegen binnen de contour van het internationaal stedelijk netwerk KAN (Knooppunt Arnhem Nijmegen).



Beleidskaart "Ruimtelijke structuur" uit Streekplan Gelderland 2005

Bedrijventerreinen

Het streekplan gaat uit van het bundelen van verstedelijking aan of nabij infrastructuur. Bedrijvigheid is een vorm van verstedelijking. Daarnaast geldt dat transformaties van plekken bij gunstige weglocaties geschikt zijn voor gemengde of specifieke (werk)functies (met goede wegontsluiting).

De provincie wil voorzien in een aanbod aan bedrijventerreinen dat past bij de geraamde regionale behoefte. Een kwalitatief hoogwaardig, op de vraag afgestemd aanbod: het juiste bedrijf op het juiste terrein. Duurzame kwaliteit, concentratie en bundeling zijn hierbij kernbegrippen. De noodzaak tot uitbreiding van bestaande bedrijventerreinen of ontwikkeling van nieuwe, moet worden gezien in relatie tot de mogelijkheden tot inbreiding en herstructurering van bestaande terreinen. De opgave voor de stadsregio Arnhem Nijmegen is netto 490 ha. in aanvulling op het bestaande plaanbod in de A73, de A15 en de A12-zone, met een intensiveringsopgave van 170 ha.

Mobiliteit

Het mobiliteitsprofiel van de te vestigen (gevestigde) bedrijven, voorzieningen en instellingen moet overeenkomen met het mobiliteitsprofiel van de locatie / het knooppunt, met zoveel mogelijk bundeling van bovenlokale stedelijke functies aan knooppunten in het rode raamwerk.

Water

Een ander belangrijk aspect dat in het streekplan genoemd wordt is de waterhuishouding. De huidige watersituatie mag niet verslechteren. Waterhuishoudkundige gevolgen mogen niet afgewenteld worden op naastgelegen of benedenstroomse gebieden of naar de toekomst. De kosten zijn voor de veroorzaker. Er moeten afspraken met het waterschap worden gemaakt over een duurzame invulling van het waterbeheer. Randvoorwaarde: afzonderlijk afvoeren van regenwater naar bodem of oppervlaktewater (afkoppelen).

Structuurvisie

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening in werking getreden. De nieuwe wet verandert niets aan de inhoud van het Streekplan 'Gelderland 2005'. Het enige is dat in de nieuwe wet de term 'streekplan' niet meer formeel gebruikt wordt. Daarvoor in de plaats heet het streekplan formeel nu 'structuurvisie'.

WRO-Agenda 2008-2009

Algemeen

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."

Structuurvisie Bedrijventerreinen en werklocaties, provincie Gelderland

Algemeen

Deze structuurvisie beschrijft welke aspecten van het plannen, ontwikkelen en beheeren van bedrijventerreinen de provincie belangrijk vindt en welke aspecten passen bij de verantwoordelijkheid van de provincie. Eén van die aspecten die van groot belang is, is de implementatie van de SER-ladder. Met andere woorden: een zorgvuldige afweging van het gebruik van de ruimte loopt als een rode draad door deze structuurvisie.

Toepassing SER-ladder

De gevraagde ruimte voor bedrijventerreinen wordt zo veel mogelijk opgevangen op de bestaande bedrijventerreinen. Hierbij wordt de SER-ladder gehanteerd. De SER-ladder dient als ondersteuning van een zorgvuldige afweging van het ruimtegebruik. De SER-ladder is een denkmodel van de Sociaal Economische Raad waarbij aan het accommoderen van ruimtebehoefte voor bedrijventerreinen een volgorde wordt toegerekend. Daarbij ligt het accent op herstructurering en revitalisering boven de aanleg van nieuwe terreinen. Bij dit laatste wordt ingezet op het versterken van de intergemeentelijke afstemming en samenwerking. Er worden net als bij de planning en programmering van bedrijventerreinen, met de in de regio samenwerkende gemeenten

hierover in een Regionaal Programma Bedrijventerreinen (RPB) bestuurlijke afspraken gemaakt.

Bij het accommoderen van de ruimtebehoefte voor bedrijventerreinen, wordt de volgende volgorde aangehouden:

- 1 optimalisering gebruik beschikbare ruimte o.a. door herstructurering;
- 2 het beter benutten van de ruimte door meervoudig ruimtegebruik en intensivering;
- 3 en tenslotte indien nodig uitbreiding van het ruimtegebruik door bedrijventerreinen.

De wijze van implementatie van de SER-ladder moet worden aangegeven in de toelichting van het bestemmingsplan voor bedrijventerrein. Er wordt verslag gedaan van het zoekproces naar de mogelijkheden voor:

- optimalisering van de beschikbare ruimte waaronder de mogelijkheden voor herstructurering;
- intensiever- en meervoudig ruimtegebruik;
- nieuwe verstedelijking, indien nog noodzakelijk.

Dit mede onder verwijzing naar eventuele nadere afspraken hieromtrent zoals vastgelegd in het RPB. Bij de planbegeleiding zal worden beoordeeld of hierbij ook regionale afstemming heeft plaatsgevonden. Voor de provincie is het opnemen en toepassen van de SER-ladder een essentieel uitgangspunt, echter de primaire verantwoordelijkheid voor een consequente toepassing van de SER-ladder ligt bij de (regionaal samenwerkende) gemeenten.

Regionaal Plan 2005-2020 (Stadsregio Arnhem Nijmegen)

Algemeen

De Stadsregio Arnhem Nijmegen heeft op 26 oktober 2006 het Regionaal Plan 2005-2020 (RP) vastgesteld. De Stadsregio Arnhem Nijmegen legt in dit Regionaal Plan de gemeenschappelijke beleidsambities vast voor de ontwikkeling van de regio Arnhem Nijmegen. Het doel van dit Regionaal Plan is het werken aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat van de regio Arnhem Nijmegen voor haar inwoners, ondernemers en bezoekers. De stadsregio wil burgers en bedrijven aan de regio binden door het verbeteren van condities voor 'het goede leven': het bieden van mogelijkheden voor prettig wonen en succesvol werken in een mooi, aantrekkelijk landschap en waar men zich snel en comfortabel kan verplaatsen.

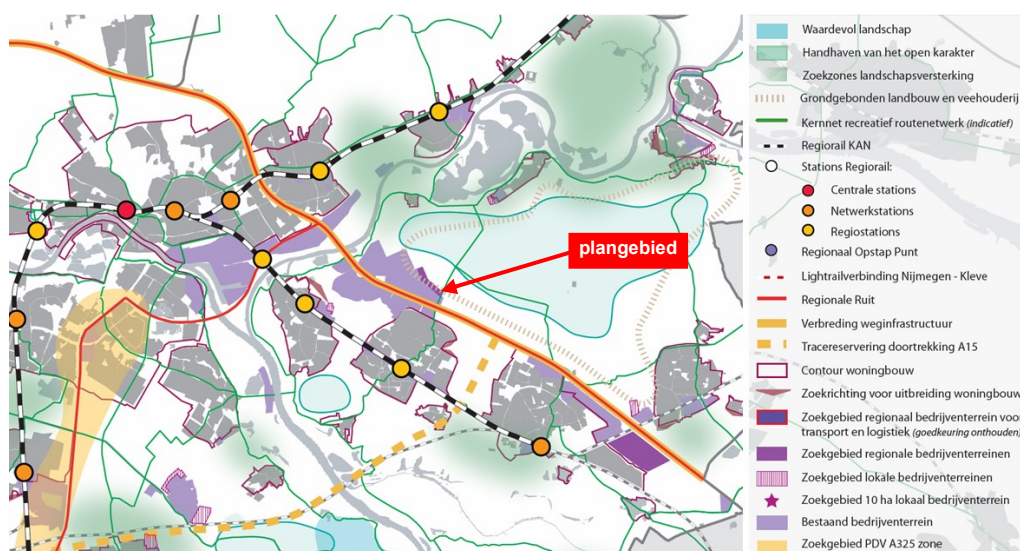
Accent op herstructurering en herontwikkeling

Ten opzichte van het vorige regionaal plan is sprake van een accentverschuiving in het regionale beleid: het bestaande staat centraal. Ging het vorige plan vooral over nieuwe uitbreidingen, nieuwe infrastructuur en nieuwe bedrijventerreinen, in dit Regionaal Plan draait het om de herstructurering en herontwikkeling van het bestaand ruimtegebruik.

Het leidt tot een verschuiving naar de herstructurering en intensivering van het huidige ruimtegebruik. Nieuwe grootschalige uitbreidingen voor wonen en werken zijn niet langer noodzakelijk en wenselijk.

Economie

Op het gebied van de economie geldt de doelstelling: het versterken van het economisch vestigingsklimaat in (inter)nationaal perspectief, waarbij de potenties van de stuwende werkgelegenheid worden uitgebuit. Herstructurering van bestaande bedrijventerreinen staat hierbij voorop: dat houdt in dat er voor gemeenten een opgave ligt op bestaande, te revitaliseren bedrijventerreinen, ook ruimte voor nieuwe vraag aan te bieden. Voor de regionale opgave aan bedrijventerrein past de stadsregio de SER-ladder toe: allereerst verdichting, hergebruik en revitalisering en pas daarna uitbreiding.



A12-zone

Gesteld wordt dat de A12-zone bijzondere potenties heeft en ontwikkeld moet worden tot de (inter)nationale 'etalage van de regio'. Dit stelt dan ook hoge kwaliteitseisen aan de ruimtelijke inrichting van het gebied. Op termijn is te verwachten dat bedrijven in deze zone steeds meer hoogwaardig worden en het directe 'zichtprofiel' vanaf de snelweg opzoeken. Met dit Regionaal Plan (RP) spreekt de regio Arnhem Nijmegen zich breed uit over allerlei thema's van regionale ontwikkeling: ruimte, economie, cultuur, natuur en mobiliteit. De Stadsregio Arnhem Nijmegen legt in het Regionaal Plan de beleidsambities vast voor de ontwikkeling van de regio Arnhem Nijmegen. Het doel is om een aantrekkelijke, internationaal concurrerende regio te ontwikkelen waarbij niet langer ingezet wordt op uitbreiding, maar met name op transformatie van bestaand stedelijk en landelijk gebied. De transformatie wordt bewerkstelligd door het verbeteren van bestaande ruimtelijke kwaliteiten.

Uitbreiding bedrijventerreinen

Van de totale behoefte van 490 hectare aan uitbreiding van nieuwe bedrijventerreinen wordt, door toepassing van de SER-ladder, netto 135 ha. opgevangen in de A12-zone, netto 85 ha. in de A15-zone en tot 2015 netto 63 ha. in de A73-zone. In het 'Zoekgebied regionale bedrijventerreinen' wordt in de bestemmingsplannen voor deze zoekgebieden de definitieve begrenzing voor de bedrijventerreinen vastgelegd.

Bij uitbreiding van bedrijventerreinen en nieuwe bedrijventerreinen vindt door de gemeenten een zorgvuldige ruimtelijke inpassing plaats, inspelend op landschappelijke waarden, cultuurhistorie en aardkundige kwaliteiten.

Voor nieuwe terreinen in het 'Zoekgebied regionale bedrijventerreinen' dienen de instrumenten voor zorgvuldig ruimtegebruik op terreinniveau (bouwsteen C) en kavelniveau (bouwsteen D) te worden toegepast.

'Eureka-rapport', Vrachtautoparkeerplaats, Bewaakt en onbewaakt parkeren in de Liemers, Eureka, Stadsregio Arnhem-Nijmegen, Buck Consultants, 2010

Inhoud rapport

Dit rapport is opgesteld aangezien er wordt geconstateerd dat in de regio Liemers een toenemende problematiek is inzake het kort en lang parkeren van vrachtauto's. De belangrijkste oorzaak van het probleem is de afwezigheid van voldoende en adequate parkeervoorzieningen voor vrachtauto's.

Doel van het rapport is in de eerste plaats de mogelijke oplossing(en) helder in beeld brengen en deze voor te leggen aan de bestuurders van de betrokken gemeenten en organisaties.

In het rapport wordt een onderbouwing gegeven voor de noodzaak van de realisatie van één of meerdere vrachtautoparkeerterreinen in de Liemers en wordt de aanzet gegeven voor de mogelijke invulling hiervan.

De belangrijkste beperking die wordt geconstateerd, is het vinden van een geschikte locatie met de juiste bestemming. Indien deze belemmering kan worden weggenomen, kan worden geconcludeerd dat de markt bereid is zelf de realisatie en exploitatie van een vrachtautoparkeerterrein verder op te pakken.

Relatie met het 'Buck-rapport'

Het 'Eureka-rapport' hangt in belangrijke mate samen met het 'Buck-rapport' zoals dat in paragraaf 2.3.2. is besproken. De belangrijkste conclusie van het 'Eureka-rapport' is, dat het vinden van één of twee geschikte locaties voor een bewaakte vrachtwagenparkeerplaats ook door de Stadsregio Arnhem Nijmegen nadrukkelijk als een belangrijke doelstelling is uitgesproken.

3.3 Gemeentelijk beleid

Visie Wonen en Werken, 2003

Deze visie op wonen en werken heeft als doel duidelijk te krijgen waar inbreiding en uitbreiding (op korte en middellange termijn) mogelijk en wenselijk is. Tevens wordt een koppeling gelegd tussen de kwalitatieve opgaven van het woonbeleid en de ruimtelijke ordening.

Wat betreft de gebieden Centerpoort-Noord en -Zuid en Nieuwgraaf wordt gesteld dat dit gebieden zijn met een divers aanbod aan bedrijven, waar de (boven)regionale functie de gemeenschappelijke karakteristiek is. De bedrijvenfuncties variëren van volumineuze detailhandel tot bedrijven uit de transport- en logistieke sector. De bedrijven zijn te rekenen tot de milieucategorieën 1 tot en met 3. De terreinen zijn ruim van opzet, maar waar mogelijk wordt intensivering van het ruimtegebruik nagestreefd. Te denken valt aan parkeren ondergronds of op daken van gebouwen.

Structuurvisie 2010-2020

Algemeen

De structuurvisie Duiven 'omgevingsvisie op een duurzaam Duiven' is op 14 december 2009 vastgesteld door de gemeenteraad. De structuurvisie is een beleidsdocument waarin de gemeente de hoofdzaken van het ruimtelijk beleid opgenomen heeft. Aanleiding voor het opstellen van de structuurvisie is allereerst dat op grond van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening iedere gemeente dient te beschikken over een structuurvisie. Hiernaast heeft de gemeente ervoor gekozen om deze wettelijke taak te combineren met het streven om één integrale, kaderstellende nota op te stellen. De structuurvisie annex omgevingsvisie geeft daarmee zowel de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid aan als de hoofdlijnen van het (middel)lange beleid voor het fysieke deel van de gemeente.

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 in de arbeidsmarkt. Het grote aantal arbeidsplaatsen is met name geconcentreerd op de in totaal 200 ha grote bedrijventerreinen langs de A12.

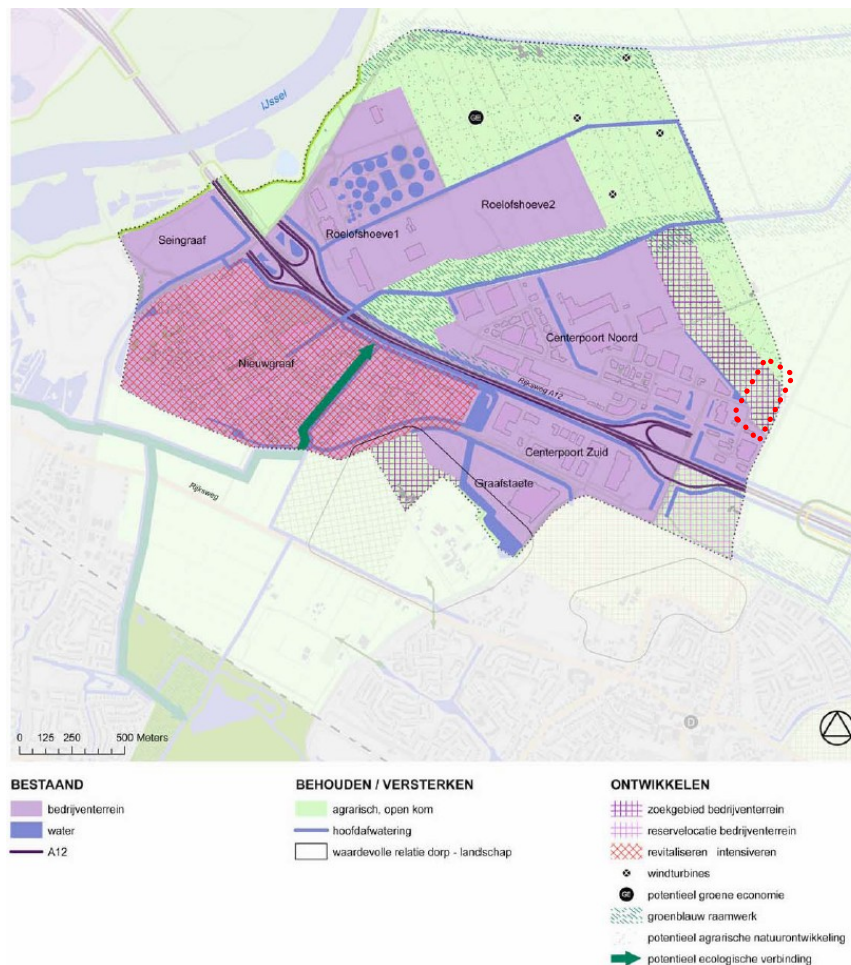
Aan de noordzijde bevinden zich de bedrijventerreinen Roelofshoeve en Centerpoort-Noord, aan de zuidzijde Centerpoort-Nieuwgraaf en Centerpoort-Zuid. Centerpoort-Noord wordt hierbij gekenmerkt door een aanzienlijke concentratie van logistiek, transport, distributie en groothandel. Gelet op het regionaal gewenste profiel voor de A12-ontwikkeling kent Duiven zeer weinig kantooractiviteiten. Er is op dit moment nog een aantal bedrijventerreinen in ontwikkeling.

Ambities

Als regionale speler in de arbeidsmarkt is het van belang dat de gemeente Duiven deze sterke positie behoudt dan wel verbetert. Door verder uitvoering te geven aan de opgaven uit de Visie Wonen en Werken en het regionaal plan Stadsregio Arnhem-Nijmegen 2005-2020, geeft de gemeente richting aan deze ontwikkelingen. De Stadsregio heeft in het regionaal plan 2005-2020 een zone van ca. 15 ha boven Centerpoort-Noord als zoekrichting voor nieuwe regionale bedrijvigheid aangewezen.

Met het oog op behoud van kwaliteit en om onnodige uitbreiding van het areaal bedrijventerrein in het buitengebied te voorkomen, zal een studie verricht worden naar de mogelijkheden om op bestaande terreinen te komen tot intensief ruimtegebruik, mogelijk in combinatie met revitalisering en in aansluiting op de in het vooruitzicht gestelde middelen uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling.

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.



Structuurvisiekaart Bedrijventerreinen met globale aanduiding plangebied

Visie deelgebied bedrijventerreinen

In de structuurvisie is het beleid per deelgebied verder geconcretiseerd. Eén deelgebied betreft de 'bedrijventerreinen'. Het deelgebied bedrijventerreinen betreft de gehele noordwestelijke bedrijvenzone inclusief het landelijke gebied ten noorden van Centerpoort-Noord. De gemeente Duiven wil de positie als werkgemeente de komende jaren behouden en versterken. Dit houdt in dat de hoofdfunctie 'bedrijven' vanzelfsprekend is en blijft en dat alle overige functies in dit deelgebied vooral ten dienste staan van deze hoofdfunctie.

In het algemeen hanteert Duiven bij ruimtevraag de SER-ladder (1. beheren en herstructureren, 2. intensiveren en combineren en 3. uitbreiden). Er is geen noodzaak voor nieuwe grootschalige uitbreidingen bovenop het bestaande bedrijvenareaal in-

clusief de in uitvoering zijnde locaties. De nadruk ligt daarom op revitalisering, inbreiding en concentrering. De in het vorige structuurplan vastgestelde zoeklocatie voor nieuwe bedrijvigheid ten noorden van Centerpoort-Noord blijft echter daarbij gehandhaafd. Bij de uitbreiding in deze richting is het realiseren van een goede afronding van dit geplande bedrijventerrein van belang.

Zoals op de kaart is te zien die is opgenomen op de vorige pagina, is onderhavig plangebied voor het overgrote deel gelegen binnen de (globale) aanduiding van het zoekgebied bedrijvigheid.

3.4 Toetsing plan aan beleidskader

Wat betreft het bovenlokale beleid kan gesteld worden dat, alhoewel het beleid in eerste instantie vooral is gericht op inbreiden en herstructureren, uitbreidingen van bedrijventerreinen niet uitgesloten worden. Onderhavig plangebied sluit aan bij aan de zone die in het Regionaal Plan is aangeduid als uitbreidingsgebied voor regionale bedrijven. In dit beleid past onderhavig project dus goed.

Hiernaast kan onderhavig plan uitvoering geven aan het voornemen om één of twee bewaakte vrachtwagenparkeerterreinen te realiseren in de regio de Liemers, zoals dit wordt uitgesproken in het 'Eureka-rapport'.

Concluderend kan gesteld worden dat het project in hoofdzaak passend is binnen het gemeentelijke beleid. Onderhavig project kan een bijdrage leveren aan de ambitie van de gemeente om de sterke economische regionale rol te behouden en te verbeteren. Hiernaast past onderhavig plan (de realisatie van een dienstverlenend bedrijf in de transportsector) goed binnen de segmentering die de gemeente aan heeft gebracht in haar bestaande bedrijventerreinen: Centerpoort-Noord is immers specifiek bedoeld voor de transport- en logistieke sector.

Er kan worden gesteld dat het plangebied voor het overgrote deel is gelegen in de zone die door de gemeente in haar meest recente structuurvisie is aangeduid als zoekgebied bedrijventerrein. Onderhavig plan past dus goed binnen het gemeentelijk beleid en de gemeentelijke structuurvisie.

3.5 SER-ladder toets

3.5.1 Inleiding

In het Regionaal Programma Bedrijventerreinen (RPB) van de provincie Gelderland zijn afspraken opgenomen over welke bedrijventerreinen worden ontwikkeld. Onderhavig plan voor de truckparking heeft hierbij de status van 'doorgaan'. Dit betekent dat door de provincie is ingestemd met de planvorming, maar dat in de toelichting bij het bestemmingsplan nog wel moet worden aangetoond dat aan het SER-ladder protocol voor de A-12 zone is voldaan. In navolgende paragrafen komt de toets aan de SER-ladder aan de orde. Hiervoor zijn integraal de relevante delen overgenomen uit de notitie 'Toetsing SER-ladderprotocol A12-Zone Seingraaf & Truckparking Centerpoort-Noord'². Het gehele stuk is als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd.

3.5.2 Korte beschrijving plan Truckparking Centerpoort Noord

De regio Liemers, en meer specifiek de A12-zone en het Euroregionale bedrijventerrein in 's-Heerenberg, kent in toenemende mate een probleem met kort en lang parkeren de vrachtwagens. Dit heeft nadelige effecten voor de veiligheid (verkeer en diefstal), maar ook voor het aanzicht van de terreinen. Een particuliere initiatiefnemer wil hierop inspelen door het realiseren van een bewaakte vrachtwagenparkeerplaats op het bedrijventerrein Centerpoort-Noord te Duiven. De parkeerplaats komt op een strategische locatie dicht bij de op- en afrit naar de A12. Op de parkeerplaats kunnen chauffeurs in hun vrachtwagens overnachten en gebruikmaken van horeca en diverse ondersteunende voorzieningen. Het totale plangebied is 3,3 hectare netto.

3.5.3 Beoordeling kwantitatieve behoefte

Is behoefte kwantitatief voldoende aangetoond?

In het Regionaal Programma Bedrijventerreinen is de behoefte voor een Truckparking in de TM-raming niet meegenomen. Deze behoefte komt voort uit een beleidsopgave die wel is opgenomen in het RPB. Conform deze beleidsopgave wordt de truckparking gerealiseerd. De beleidsopgave is gebaseerd op diverse onderzoeksrapporten die de behoefte voor een truckparking aantonen.

Aanleiding: toename diefstal en overlast kort en lang parkerende vrachtauto's

De behoefte voor een truckparking is aangetoond in de rapporten 'Realisatie vrachtwagenparkeerplaats Liemers', BCI november 2009 en het 'Eurekarapport, Vrachtwagenparkeerplaats, bewaakt en onbewaakt parkeren in de Liemers'. Aanleiding is dat de regio Liemers, en meer specifiek de A12-zone en het Euroregionale bedrijventerrein in 's-Heerenberg, steeds meer problemen kent met kort en lang parkerende vrachtwagens. Dit heeft nadelige effecten voor de veiligheid (verkeer en diefstal), maar ook voor het aanzicht van de terreinen. Belangrijke oorzaak van het probleem is de afwezigheid van voldoende en adequate parkeervoorzieningen voor vrachtwagens.

² 'Toetsing SER-ladderprotocol A12-Zone Seingraaf & Truckparking Centerpoort-Noord', gemeente Duiven & Stadsregio Arnhem Nijmegen, Stec Groep B.V. 9 maart 2012

Behoeftte aangetoond voor één à twee vrachtautoparkeerplaatsen in de regio

Conclusie van het rapport is dat er behoefte is aan één of twee vrachtwagenparkeerplaatsen in de Liemers om aan deze problemen tegemoet te komen. De belangrijkste beperking hierbij is het vinden van een geschikte locatie met de juiste bestemming. Uit het rapport komen (onder meer uit gevoerde gesprekken met mogelijke exploitanten) verschillende exploitatiemogelijkheden en locaties naar voren. Deze gesprekken hebben zich in eerste instantie specifiek gericht op twee locaties op Centerpoort-Noord in Duiven en de locatie Grenspost Zevenaar. Later is hier ook de locatie Wim Bosman in 's-Heerenberg aan toegevoegd. Eén van de twee locaties op Centerpoort-Noord betreft onderhavig plangebied. Gesteld wordt dat een privaat geëxploiteerd terrein hier de meest logische optie is. Op deze locatie dient wel het bestemmingsplan gewijzigd te worden.

Overige kwantitatieve aspecten: historische uitgiftecijfers, aanbodcijfers en leegstandcijfers A-12 regio

Vanwege het specifieke karakter van de Truckparking zijn de reguliere stappen in de SER-ladder als historische uitgiftecijfers, aanbodcijfers en leegstandcijfers niet van toepassing. Voor de behoefte en locatiekeuze voor een Truckparking spelen vooral kwalitatieve aspecten een rol.

3.5.4 Beoordeling kwalitatieve behoeftearaming

Segmentering klopt met Regionaal Programma Bedrijventerreinen

In het RPB zijn regionale afspraken gemaakt over segmentering. Belangrijk is dat er voor alle bedrijven in de Stadsregio ruimte is. Voor de thema's logistiek, bedrijven uit de hogere milieucategorieën (HMC-bedrijvigheid), kadegebonden bedrijvigheid, agrobusinessparken, biovergistingsinstallaties en helikopterterreinen is in het RPB aangegeven waar deze bedrijvigheid in de Stadsregio kan plaatsvinden. Deze doelgroepen zijn uitgesloten in het bestemmingsplan Truckparking Centerpoort-Noord. Dit bestemmingsplan maakt de volgende functies mogelijk: parkeerruimte, horeca en ondersteunende voorzieningen.

Vraag voor de beoogde doelgroepen is voldoende aangetoond

De kwalitatieve behoefte voor een Truckparking in de A-12 is in diverse onderzoeken aangetoond. Zie onder andere: Realisatie vrachtwagenparkeerplaats Liemers, BCI, Nijmegen, november 2009 en 'Eurekarapport, Vrachtwagenparkeerplaats (bewaakt en onbewaakt parkeren) in de Liemers', 2010.

Kwalitatieve aanbod van A-12 zone is meegenomen in de behoeftearaming

Keuze voor Duiven in de A-12 zone

In de A-12 zone kwamen vier locaties aan bod die mogelijk geschikt zijn voor de realisatie van een Truckparking. Dit zijn twee locaties op Centerpoort Noord in Duiven, de locatie Grenspost in Zevenaar en de locatie Wim Bosman in 's-Heerenberg. Uiteindelijk is de huidige locatie in Centerpoort-Noord overgebleven. De locatie grenspost Zevenaar (eigenaar Rijkswaterstaat) bleek niet geschikt voor een bewaakte vrachtwagenparkeerplaats, aangezien dit terrein vanwege het openbare karakter niet kan worden omheind. De locatie Wim Bosman in 's-Heerenberg bleek te klein. De andere locatie op Centerpoort-Noord viel af vanwege verwervingsproblemen, na het afhaken van de initiatiefnemer.

Locatie afweging voor Centerpoort-Noord

Binnen de gemeente Duiven is geen reëel alternatief voorhanden. Er is geen bestaand particulier terrein op Centerpoort-Noord beschikbaar met de benodigde omvang. De nieuwe bedrijventerreinen Seingraaf, Graafstaete en Roelofshoeve II voldoen gezien de wijze van ontsluiting op de A12 niet en passen qua profiel niet. Daarnaast is vanuit financieel-economisch perspectief op deze locaties geen haalbare exploitatie te realiseren. De huidige gekozen locatie, aansluitend aan Centerpoort-Noord, is gelegen dichtbij de aansluiting van Duiven op de A12 en direct ontsloten via de A12. Daarnaast zijn in de directe nabijheid een truckservicepunt en een douanekantoor gesitueerd. Om deze redenen is de gekozen locatie de juiste plek voor dit initiatief.

Plan heeft aantoonbare economische meerwaarde voor de A-12 zone

Vanwege het specifieke karakter van een Truckparking is een reguliere Economische Effect Rapportage in de vorm van een berekening van de toegevoegde waarde niet te maken. De economische meerwaarde van een Truckparking zit in de vermindering van het aantal gestolen ladingen, inclusief vermindering van vertraging en gevolgschade. Daarnaast vermindert deze faciliteit de congestie op terreinen waar nu parkeeroverlast is. Dit verhoogt de efficiency en economische prestatie (tijdswinst, beter vestigingsklimaat) van deze terreinen. De directe economische meerwaarde uitgedrukt in arbeidsplaatsen bestaat uit circa 35 arbeidsplaatsen van medewerkers die de bewaking verzorgen en de horeca 'runnen' op de Truckparking.

3.5.5 Beoordeling inbreidingsmogelijkheden in de A-12 zone

Hierbij gaat het erom of in plannen en bestaande terreinen in de A-12 zone alle mogelijkheden zijn afgewogen voor:

- Benutten restkavels/verdichten;
- Verkavelen;
- Stapelen;
- Segmenteren en clusteren;
- Gemeenschappelijke voorzieningen;
- Parkeren;
- Herstructurering.

Op dit moment is de informatie die nodig is om tot een gedegen objectieve beoordeling te komen nog niet actueel en voorhanden. Bovendien kent een Truckparking specifieke locatie-eisen, bijvoorbeeld bereikbaarheid vanaf de snelweg. De vier locaties die zijn afgewogen zijn binnen de regio de enige reële mogelijkheden voor de ontwikkeling van een Truckparking. Uiteindelijk blijkt de locatie Centerpoort-Noord het meest geschikt.

3.5.6 Beoordeling bestemmingsplan op intensief ruimtegebruik

Bij de beoordeling van het bestemmingsplan op intensief ruimtegebruik gaat het om de volgende aspecten:

- Minimaal te hanteren bebouwingspercentage
- Minimale bebouwingshoogte
- Omvang kavel aansluitend bij de doelgroep

Navolgende tabel geeft het totale ruimtebeslag van de Truckparking weer. Het benodigde ruimtebeslag voor het parkeren en de voorzieningen zijn in overeenstemming met het gebruik van de beoogde doelgroepen.

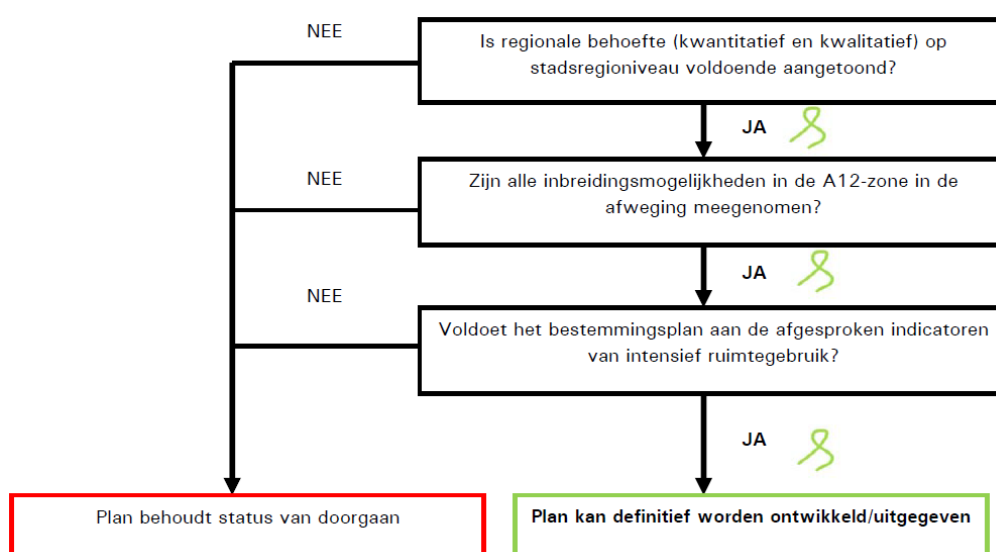
Tabel ruimtebeslag truckparking	
Functie	Ruimtebeslag
230 bewaakte parkeerplaatsen	2,2 hectare
Openbaar terrein plus hospitality en services (hoofdgebouw) (security, restauratieve voorzieningen, voorzieningen voor persoonlijk en verzorging, containeropslag voor bijv. afval en strooizout)	0,5 hectare
Maximale bouwhoogte 11 meter (vrijstelling 12,5)	Maximale bouwhoogte 11 meter (vrijstelling 12,5)
Aarden wal en watergangen	0,6 hectare
Totaal	3,3 hectare

De omvang van 3,3 hectare betekent circa 230 bewaakte parkeerplaatsen. Om een truckcenter rendabel te kunnen exploiteren zijn minimaal zo'n 180 parkeerplaatsen nodig, zo geeft de initiatiefnemer aan. Dit is in lijn met onze bevindingen over en advieswerk voor andere truckcentra in het land (o.a. Tilburg, Maasvlakte) en referenties in het buitenland.

3.5.7 Conclusie Truckparking Centerpoort-Noord

Algemeen

Op grond van de beschikbare informatie kan worden geconcludeerd dat aan het SER-ladderprotocol is voldaan. Een Truckparking heeft echter zulke specifieke eisen en kwaliteiten dat een reguliere beoordeling met het SER-ladderprotocol niet goed mogelijk is. Dat betekent niet dat voor specifieke functies niet moet worden gekeken naar mogelijkheden voor intensief ruimtegebruik op de verschillende niveaus. Het optimum voor de specifieke functie kan zeker worden gezocht. Het protocol is hiervoor een goed hulpmiddel.



4 Onderzoek/verantwoording

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de planologische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. De volgende aspecten komen hierbij aan bod:

- Vormvrije m.e.r.-beoordeling (paragraaf 4.2);
- Bedrijven en milieuzonering (paragraaf 4.3);
- Geur (paragraaf 4.4);
- Geluidhinder wegverkeer (paragraaf 4.5);
- Bodem (paragraaf 4.6);
- Luchtkwaliteit (paragraaf 4.7);
- Archeologie en cultuurhistorie (paragraaf 4.8);
- Flora en fauna (paragraaf 4.9);
- Externe veiligheid (paragraaf 4.10);
- Water (paragraaf 4.11).

4.2 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

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.

De vrachtwagenparkeerplaats valt onder categorie 11.2 van onderdeel D van de bijlage van het Besluit m.e.r.. Het gaat hier om 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen'. In de toelichting op het Besluit m.e.r. staat het volgende over deze categorie:

"Bij een stedelijk ontwikkelingsproject kan het gaan om bouwprojecten als woningen, parkeerterreinen, bioscopen, theaters, sportcentra, kantoorgebouwen en dergelijke of een combinatie daarvan."

De vrachtwagenparkeerplaats heeft een bruto oppervlakte van 3,3 ha. Deze ligt ruim onder de relevante drempelwaarde van 100 hectare of meer. De drempelwaarden in onderdeel D van het Besluit m.e.r. zijn echter indicatieve waarden (zie artikel 2, lid 5, onder b van het Besluit m.e.r.). Dit betekent concreet dat het bevoegd gezag zich ervan moet vergewissen of de activiteit, wanneer deze onder de drempelwaarden zit,

daadwerkelijk geen belangrijke nadelige milieugevolgen kan hebben, waarbij in het bijzonder moet worden nagegaan of sprake is van de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de Europese Richtlijn betreffende de milieueffectbeoordeling. Een dergelijke beoordeling wordt een 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' genoemd.

In categorie 11.2 wordt het bestemmingsplan als besluit genoemd. Er dient dus te worden bepaald of er bij het besluit ter vaststelling van het bestemmingsplan sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, waardoor een nadere m.e.r.-beoordeling nodig is.

Bij het bepalen van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu wordt, conform de Bijlage III van de Europese Richtlijn, ingegaan op de volgende onderdelen:

- de kenmerken van het project;
- de plaats waar de activiteit wordt verricht;
- de kenmerken van het potentiële effect.

De kenmerken van het project

Het plan omvat een terrein met een bruto oppervlakte van 3,3 ha. Van deze 3,3 ha wordt ca. 0,5 ha in beslag genomen door het hoofdgebouw en het openbare parkeerterrein buiten de hekken. Het ruimtebeslag door de aarden wal en de watergangen bedraagt ca 0,6 ha. Voor het parkeren van de vrachtwagens binnen de hekken resteert derhalve een terrein van ca. 2,2 ha. Op deze 2,2 ha kunnen ongeveer 230 parkeerplaatsen voor vrachtauto's worden gerealiseerd.

De parkeerplaats wordt voorzien van een groene wal met opgaande beplanting, aan de zijden die grenzen aan het buitengebied. De watergangen rond het terrein worden zodanig geproportioneerd dat er voldoende capaciteit is om bij een zware regenbui het regenwater van het verharde gesloten oppervlak op te vangen.

De verwachting is dat als gevolg van de parkeerplaats 680 vrachtauto's (340 aankomende en 340 vertrekkende vrachtauto's) het knooppunt Noordsingel-A12 belasten. Met Rijkswaterstaat is overlegd dat dit relatief geringe aantal geen negatieve gevolgen heeft voor de afwikkeling en verkeersregeling op de aansluitingen van en naar de A12.

De plaats waar de activiteit wordt verricht

Het plangebied is gelegen aan de rand van het bedrijventerrein Centerpoort-Noord. Het grenst aan de zuidzijde en de westzijde aan het bestaande bedrijventerrein. Aan de oost- en noordzijde grenst de locatie aan het buitengebied van de gemeente Duiven. Het plangebied is momenteel geheel in agrarisch gebruik (weidegronden en agrarisch bouwgrond).

Op de archeologische waarden- en verwachtingskaart van de gemeente Duiven is het zuidelijk deel van het plangebied aangeduid als gebied met een lage archeologische verwachtingswaarde. Het noordelijk deel van het plangebied heeft gedeeltelijk een middelhoge en hoge verwachtingswaarde.

Het plangebied ligt niet in of nabij een beschermd gebied in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 of de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

De kenmerken van het potentiële effect

In de volgende hoofdstukken van hoofdstuk 4 van deze toelichting wordt aangetoond dat onderhavig plan past binnen de gestelde normen voor de diverse milieuaspecten. Tevens is er geen sprake van ontwikkelingen en activiteiten in de nabijheid van de parkeerplaats, die kunnen leiden tot cumulatieve milieueffecten.

Ten aanzien van de verkeersafwikkeling van de parkeerplaats worden geen negatieve gevolgen verwacht. De toekomstige geluidswaarden en de effecten op de luchtkwaliteit als gevolg van het vrachtverkeer worden, op basis van onderzoek, ruimschoots aanvaardbaar geacht.

Gezien de geringe mate aan bodemverstorende werkzaamheden en het beschermende regime, zoals opgenomen in dit bestemmingsplan, worden er geen nadelige effecten voor het aspect archeologie verwacht.

Conclusie

Op grond van het voorgaande komt het bevoegd gezag tot de conclusie dat er geen nadelige milieugevolgen te verwachten zijn, waardoor een nadere m.e.r.-beoordeling niet noodzakelijk is.

4.3 Bedrijven en milieuzonering

Algemeen

Indien door middel van een plan nieuwe milieuhindergevoelige functies mogelijk worden gemaakt, dient te worden aangetoond dat deze niet worden gerealiseerd binnen de hinderzone van omliggende bedrijven. Anderzijds mogen milieuhindergevoelige functies in de directe omgeving van het plangebied niet negatief worden beïnvloed door de ontwikkelingen die met het plan mogelijk worden gemaakt en mogen omliggende (agrarische) bedrijven niet in hun ontwikkelingsmogelijkheden worden aangetast.

Bij het realiseren van nieuwe bestemmingen dient gekeken te worden naar de omgeving waarin de nieuwe bestemmingen gerealiseerd worden. Hierbij spelen twee vragen een rol:

1. Past de functie in de omgeving?

Algemeen

Uitgaande van de VNG publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) kan onderhavig plan worden geschaard onder de noemer 'Stalling van vrachtwagens (met koelinstallaties)' (SBI2008 code 5221, categorie 3.2, zone 100 m). Er bevinden zich geen hindergevoelige functies binnen 100 m van het plangebied.

Hiernaast kan worden gesteld dat om de hinder voor de omgeving tot het minimum te beperken, de stallingslocatie voor de koelwagens worden gesitueerd zoveel mogelijk aan de zuidzijde van het plangebied.

Specifieke toetsing industrielawaai

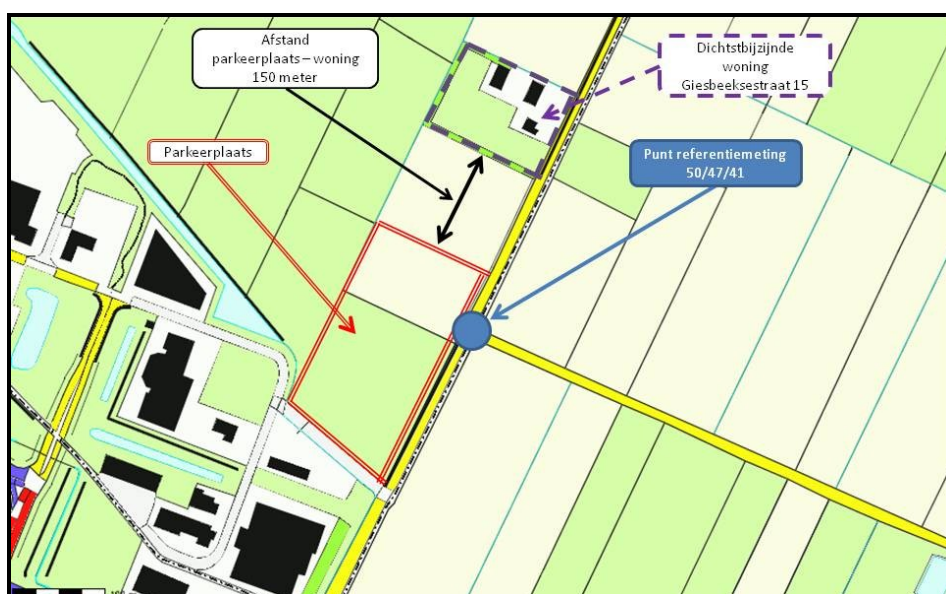
Er heeft een specifieke toetsing inzake industrielawaai plaatsgevonden. Hieronder wordt kort op de toetsing ingegaan.

De geluidsbelastingen die horen bij een rustige woonwijk zijn volgens de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening 1998, 45 dB(A), 40 dB(A) en 35 dB(A) voor de dag-, avond- en nachtperiode. In het geluidbeleid wordt gesteld dat de ambitiewaarde van het buitengebied rustig is, met een bovenklasse van redelijk rustig. De geluidsbelasting horende bij een rustige woonwijk conform handreiking hoofdstuk 4, tabel 4, is gelijk aan de ambitiewaarde gesteld in het geluidbeleid voor het buitengebied, namelijk 45 dB(A) etmaalwaarde.

In 2006 zijn referentiemetingen uitgevoerd (J.2003.0396.00.R002) in de omgeving van het plangebied. Een representatief punt voor het gebied in kwestie is de kruising van de Giesbeeksestraat en de Lage Aalburgerweg. De gemeten referentieniveaus zijn 50 dB(A), 47 dB(A) en 41 dB(A) voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

Deze liggen in alle drie de perioden hoger dan de ambitiewaarde uit het geluidbeleid, en de gestelde grenswaarde in de Handreiking (1998).

De geluidsbelasting, uitgaande van de referentiemetingen, is niet lager dan verwacht kan worden bij een rustige woonwijk (handreiking) / buitengebied (geluidbeleid). Derhalve is de richtafstand uit de VNG brochure van 100 m aanvaardbaar. Aangezien de afstand tussen het parkeerterrein en de woning groter is dan 100 m (150 m) is hier sprake van een akoestische aanvaardbare situatie.



Tekening ligging plangebied t.o.v. woning en referentiepunt geluidsmeting

2. Laat de omgeving de nieuwe functie toe?

In de nabijheid bevinden zich, op bedrijventerrein Centerpoort-Noord, diverse bedrijven. Onderhavig plan betreft echter geen hindergevoelige functie (met uitzondering van het aspect geur, dat hierna specifiek aan de orde komt). Mensen verblijven er slechts voor beperkte tijd. Er is dus geen sprake van belemmeringen.

4.4 Geur

Algemeen

In het algemeen is het zo dat wanneer geurgevoelige objecten op voldoende afstand van veehouderijen worden gepland, het woon- en verblijfklimaat als goed wordt aangemerkt en niemand onevenredig in zijn belangen wordt geschaad. Welke afstand

voldoende is, wordt bepaald door diverse regelgeving. Voor geur van dierenverblijven geeft de Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) het beoordelingskader. 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

Onderhavig plan (bedrijfsontwikkeling) dient als geheel te worden aangemerkt als geurgevoelig. De vrachtwagens op zich zijn niet geurgevoelig, maar de Hospitality en services zijn dat wel.

Het plan is als geheel gelegen buiten de contouren van omringende agrarische bedrijven. Het dichtstbijzijnde agrarische bedrijf is op circa 400 m gelegen. Dit bedrijf is op een dermate grote afstand gelegen dat van geurhinder geen sprake is.

Conclusie

Het aspect geur vormt geen belemmering voor onderhavig plan.

4.5 Geluidhinder wegverkeerlawaaï

Algemeen

De Wet geluidhinder regelt de mate waarin het geluid, veroorzaakt door het spoor- en wegverkeer, het woonmilieu mag belasten. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen "geluidsgevoelige objecten" en "niet geluidsgevoelige objecten". Indien geluidsgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wet geluidhinder (Wgh) de verplichting een akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van wegen. Tevens kent de Wgh een onderzoeksplicht bij de aanleg van nieuwe wegen of een reconstructie van wegen. Bij deze situatie wordt gekeken in hoeverre de geluidshinder afkomstig van deze weg acceptabel is bij de nabij gelegen woningen.

Toetsing

Aangezien onderhavig bestemmingsplan alleen de realisatie van een bewaakte vrachtwagenstalling betreft, waar mensen gedurende beperkte tijd verblijven, is geen sprake van het toevoegen c.q. het realiseren van een geluidgevoelige functie. In het kader van onderhavig bestemmingsplan zijn er geen belemmeringen op het gebied van geluidshinder wegverkeerslawaaï en kan het uitvoeren van een akoestisch onderzoek naar (spoor-)wegverkeerslawaaï dan ook achterwege worden gelaten. Ook is er geen sprake van een openbaar parkeerterrein waardoor mogelijk onderzoek zou moeten worden verricht naar de toevoeging van een nieuwe verkeersvoorziening.

Conclusie

Vanuit het aspect geluidhinder wegverkeerslawaaï zijn er geen belemmeringen voor onderhavig plan.

4.6 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. Daarom is een verkennend milieukundig bodemonderzoek uitgevoerd³.

Aanleiding en doelstelling

De aanleiding tot het onderzoek is de voorgenomen bestemmingsplanwijziging van het onderzoeksgebied. Het doel van het onderhavige onderzoek is het vastleggen van de actuele milieuhygiënische bodemkwaliteit ter plaatse in het kader van de voorgenomen bestemmingsplanwijziging. Het bodemonderzoek is gebaseerd op de richtlijnen uit de NEN 5740, waarbij de strategie voor een grootschalig onverdachte locatie (ONV-GR) is gehanteerd.

Resultaten

Uit de profielbeschrijvingen blijkt dat de bodem tot 1,4 à 1,8 m -mv. uit sterk siltige klei bestaat. Hieronder is tot de maximaal geboorde diepte van 4,0 m -mv. matig grof, matig siltig zand aangetroffen. Tijdens de uitvoering van de veldwerkzaamheden zijn geen directe vormen van bodemverontreiniging (olie-waterreactie e.d.) in het opgeboorde materiaal waargenomen. Wel zijn aan de oostzijde van de onderzoekslocatie, ter plaatse van de toegang naar het akkerbouwland vanaf de Giesbeeksestraat, asbestverdachte plaatmaterialen aan het maaiveld aangetroffen. De oppervlakte van het gebied waar asbestverdachte materialen zijn aangetroffen bedraagt ca 50 m² (7 x 7 m). Naar alle waarschijnlijkheid is het materiaal afkomstig van de, met puin verharde, inrit aan de Giesbeeksestraat. Om te verifiëren of hier ook asbestverdachte materialen in de bodem aanwezig zijn, is ter plaatse handmatig een asbestgat gegraven en is het opgegraven materiaal visueel beoordeeld op de aanwezigheid van asbestverdachte materialen. In het opgegraven materiaal zijn echter geen asbestverdachte materialen waargenomen.

In zowel de bovengrond- als de ondergrondmengmonsters zijn geen verhoogde gehalten aan onderzochte componenten aangetoond.

Het grondwater uit de peilbuizen 001 (2,1-3,1), 009 (2-3), 016 (2-3) en 022 (2-3) bevat licht verhoogde concentraties aan barium. Deze concentraties zijn echter niet van die mate dat er maatregelen nodig zijn.

Het, nabij de inrit, aan het maaiveld aangetroffen materiaal is asbesthoudend.

Conclusie

De vooraf op basis van het bureauonderzoek gestelde hypothese 'grootschalig onverdachte' locatie wordt verworpen, vanwege de met het veldonderzoek aangetoonde verhoogde concentraties aan barium in het grondwater. Deze concentraties zijn echter niet van dien aard dat hiernaar vervolgonderzoek nodig is. Ook leidt dit niet tot belemmeringen voor de geplande bestemmingsplanwijziging voor de onderzoekslocatie. Hetzelfde geldt voor de milieuhygiënische bodemkwaliteit.

De onderzoeksresultaten geven echter wat betreft asbest wel aanleiding tot het uitvoeren van vervolgonderzoek, omdat asbesthoudende materialen aan het maaiveld

³ Verkennend bodemonderzoek Centerpoort Noord te Duiven, Milieukundig onderzoekdossier: D3227-01-001, registratienummer : MD-DE20100237, augustus 2010, DHV B.V.

zijn aangetoond. Door middel van een nader asbestonderzoek zal conform de NEN5707 analytisch moeten worden aangetoond dat ter plaatse geen asbesthoudende materialen in de bodem aanwezig zijn. Aanbevolen wordt dit asbestonderzoek na de oogst van de maïs uit te voeren.

Ten slotte geldt een beperking voor wat betreft de afvoer van grond, Indien grond van de locatie wordt afgevoerd volstaat het onderhavige onderzoek niet en dient formeel een onderzoek conform Besluit Bodemkwaliteit te worden uitgevoerd.

Conclusie

De milieuhygiënische bodemkwaliteit geeft vooralsnog geen belemmering voor de geplande bestemmingsplanwijziging voor de onderzoekslocatie.

Vervolg

Uit het bodemonderzoek blijkt dat voor een gebiedje van ca. 50 m² een vervolgonderzoek naar asbest, mogelijk gevolgd door de noodzakelijke verwijdering ervan, noodzakelijk geacht wordt. Onderzoek en eventuele noodzakelijke verwijdering zullen plaats vinden ten tijde van de realisering van het plan.

4.7 Luchtkwaliteit

Algemeen

De Wet luchtkwaliteit (onderdeel van de Wet milieubeheer) beschermt mensen tegen luchtverontreiniging. Hierin zijn onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht (o.a. fijn stof en stikstofdioxide) vastgesteld. De wet stelt bij een (dreigende) grenswaardenoverschrijding aanvullende eisen en beperkingen voor ruimtelijke projecten die 'in betekenende mate' (IBM) leiden tot verslechtering van de luchtkwaliteit of 'gevoelige bestemmingen' binnen onderzoekszones van provinciale- en rijkswegen. Daarnaast moet uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening afgewogen worden of het aanvaardbaar is het project op deze plaats te realiseren. Hierbij speelt de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het project 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Onderhavig project betreft de realisatie van een bewaakte vrachtwagenparkeerplaats. De ministeriële regeling NIBM kwantificeert de (N)IBM-grens niet voor een dergelijke parkeervoorziening. Dit betekent dat op een andere manier inzichtelijk gemaakt moet worden of het project (niet) in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Om die reden is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd⁴.

Luchtkwaliteitsonderzoek

Onderzocht is of er inzake luchtkwaliteit mogelijke belemmeringen zijn vanuit de Wet milieubeheer. Verder is beoordeeld of het in deze context aanvaardbaar is om dit project op de beoogde locatie te realiseren en of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

⁴ Luchtkwaliteitsonderzoek Vrachtwagenparkeerplaats Centerpoort-Noord, Gemeente Duiven, 8 september 2010, projectnummer 100451, SAB Arnhem.

Op basis van het onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Het project leidt 'niet in betekenende mate' tot een verslechtering van de luchtkwaliteit op locaties waar beoordeling plaats vindt op grond van het toepasbaarheidsginsel en de blootstellingcriteria.
- Het project betreft geen 'gevoelige bestemming' binnen 300 m van een rijksweg of 50 m van een provinciale weg.

Conclusie

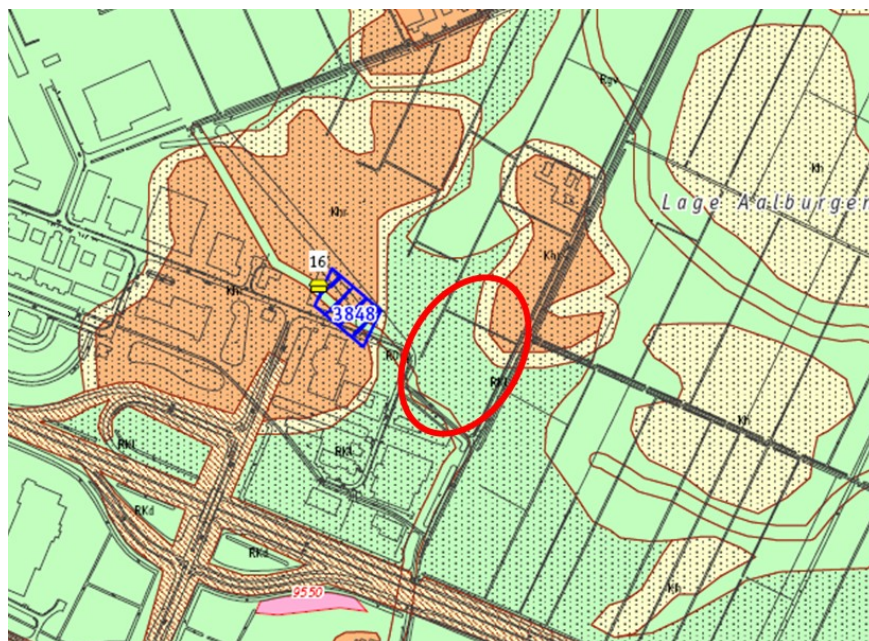
Op basis van het uitgevoerde luchtkwaliteitonderzoek kan geconcludeerd worden dat zowel vanuit de Wet milieubeheer als vanuit een goede ruimtelijke ordening de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het onderhavige initiatief.

4.8 Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

Algemeen

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.

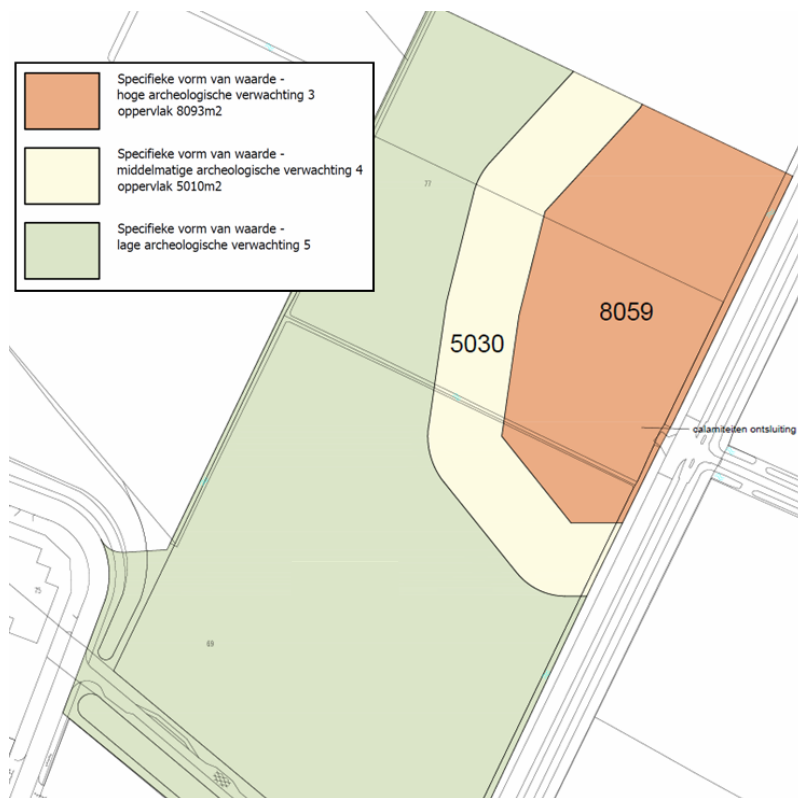


Uitsnede uit gemeentelijke archeologische beleidsadvieskaart

Gemeentelijke beleidskaart

Op de archeologische waarden- en verwachtingskaart van de gemeente Duiven is het zuidelijk deel van het plangebied (daar waar de bebouwing is beoogd) aangeduid als gebied met een lage archeologische verwachtingswaarde.

Het noordelijk deel van het plangebied, dat volgens de inrichtingstekening uitsluitend dienst zal doen als parkeerterrein en waar derhalve geen sprake is van de aanleg van een fundering, heeft gedeeltelijk een middelhoge en hoge verwachtingswaarde.



Overlaykaart plangebied en archeologische verwachting

Zoals te zien is op bovenstaande overlaykaart ligt 5.030 m² van het plangebied in het gebied met een middelmatische en 8.059 m² met een hoge archeologische verwachtingswaarde. Verder ligt de rest van het plangebied (circa 2 ha) binnen een zone met een lage verwachtingswaarde.

Het archeologische beleid, zoals dat ook is verwoord in het bestemmingsplan 'Archeologie' (vastgesteld door de raad d.d. 31 mei 2010) is als volgt vormgegeven:

- In gebieden met een lage archeologische indicatie dient bij bodemverstoringen groter dan 1 ha (10.000 m²) en dieper dan 0,5 m vooraf archeologisch onderzoek te worden gedaan.
- In gebieden met een middelmatische archeologische indicatie dient bij bodemverstoringen groter dan 5.000 m² en dieper dan 0,5 m vooraf archeologisch onderzoek te worden gedaan.
- In gebieden met een hoge archeologische indicatie dient bij bodemverstoringen groter dan 500 m² en dieper dan 0,5 m vooraf archeologisch onderzoek te worden gedaan.

Gesteld kan worden dat bij onderhavig plan in hoofdzaak alleen een parkeerterrein wordt aangelegd. Hierbij zal de toplaag van de bodem worden weggehaald en zal het geheel worden opgehoogd met geel zand en puin. Hierboven zal de verharding (dichte klinkerverharding) worden aangebracht. Waterafvoerbuizen en rioleringspijpen worden in het gele zand gelegd. Gesteld kan dus worden dat vooral sprake is van een ophoging van de bodem. Een bodemverstoring van dieper dan 0,50 m –mv is niet aan de orde.

Een bodemverstoring dieper dan 0,5 m kan wel aan de orde zijn bij de aanleg van de sloten en de fundering van het hoofdgebouw (heipalen).

Het hoofdgebouw krijgt een oppervlakte van maximaal ca. 600 m². De sloten aan de west- en oostzijde van het plangebied worden verbreed en aan de noordzijde aangelegd. Vooralsnog wordt uitgegaan van een diepte van maximaal 0,5 m –mv. Het is echter mogelijk dat plaatselijk dieper wordt gegraven. In het uiterste geval wordt de sloot voor de gehele lengte verdiept aangelegd. De lengte van de sloot is (heel ruim gemeten) 700 m. Uitgaande van een breedte van maximaal 0,5 m verbreding (wederom heel ruim genomen) is sprake van een oppervlakte van maximaal circa 350 m². Van de sloot bevindt zich circa 400 m in de zone met de lage archeologische indicatie (ca. 200 m² bodemverstoring), circa 50 m in de zone met de middelmatige archeologische indicatie (ca. 25 m² bodemverstoring) en circa 250 m in de zone met de hoge archeologische indicatie (ca. 125 m² bodemverstoring). Als nu wordt getoetst aan het archeologische beleid, ontstaat het volgende beeld:

Archeologische zone	Maximale bodemverstoring (schatting)	Ondergrens onderzoeks noodzaak	Onderzoek nodig?
Laag	800 m ² (600+200)	10.000 m ²	Nee
Middelmatig	25 m ²	5.000 m ²	Nee
Hoog	125 m ²	500 m ²	Nee

Concluderend kan worden gesteld dat naar verwachting geen archeologisch onderzoek benodigd is. Aangezien echter de bodemverstoring naar inschatting van de regionaal archeoloog, die namens de gemeente Duiven als bevoegd gezag opereert, nog te onduidelijk is, zal de bodemverstoring preciezer in beeld worden gebracht na afronding van de civieltechnische uitwerking van de plannen. Hierna zal de definitieve toetsing door het bevoegd gezag worden gemaakt of archeologisch onderzoek benodigd is.

Om de archeologische waarden te beschermen, wordt in dit bestemmingsplan het bestemmingsplan 'Archeologie' van de gemeente Duiven van toepassing verklaard. Hierin is voornoemd archeologisch beleid opgenomen.

Cultuurhistorie

Er bevinden zich binnen het plangebied of in de nabijheid geen cultuurhistorisch waardevolle elementen. Onderhavig plan zal dus geen cultuurhistorische waarden schaden.

Algemene conclusie

Vanuit het aspect cultuurhistorie zijn er geen belemmeringen voor onderhavig plan. Vooralsnog lijkt een archeologisch onderzoek niet benodigd. Dit zal echter in een later stadium definitief worden bepaald. De archeologische waarden worden beschermd door een verwijzing in de regels van dit bestemmingsplan naar het bestemmingsplan 'Archeologie' van de gemeente Duiven.

4.9 Flora en fauna

Algemeen

Bij elke ruimtelijke ontwikkeling 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. De ontwikkelingslocatie wordt hoofdzakelijk gerealiseerd ter plaatse van agrarisch gebied. Ook worden bij onderhavig plan de bestaande sloten verbreed, waar mogelijk sprake is van natuurwaarden. Om die reden is een quick scan uitgevoerd naar het aspect flora en fauna⁵.

Gebiedsbescherming

In het kader van de Natuurbeschermingswet (NB-wet) en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) dient getoetst te worden of de beoogde ontwikkelingen een negatieve invloed hebben op de beschermde gebieden. Het plangebied ligt niet in of nabij een beschermd gebied in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 of de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het dichtstbijzijnde gebied betreft de uiterwaarden van de IJssel nabij Duiven, het Natura 2000-gebied "Uiterwaarden IJssel". Dit gebied maakt tevens onderdeel uit van de EHS. Op basis van de afstand (2.4 km), tussenliggende reeds versturende elementen (bedrijventerrein, wegen) en de kleinschalige ingreep zijn negatieve effecten op beschermde gebieden uit te sluiten.

Soortenbescherming

Strikt beschermde soorten

In het kader van de Flora- en faunawet is getoetst of ter plaatse van de ruimtelijke ingrepen sprake is/kan zijn van negatieve effecten op beschermde planten en dieren. De beoogde ontwikkelingen kunnen biotoopverlies of verstoring (indirect biotoopverlies) tot gevolg hebben. De aanleg van de vrachtwagenparkeerplaats vindt plaats op intensief bewerkte en gebruikte agrarische gronden. Sloten zijn aanwezig aan de randen van het plangebied, maar deze zijn niet permanent watervoerend. De aanwezigheid van strikt beschermde vissen is daarmee uit te sluiten. Ook zijn de watergangen ongeschikt voor strikt beschermde amfibieën.

Op basis van het vorenstaande is het onwaarschijnlijk dat strikt beschermde soorten een vaste rust- en verblijfplaats in het plangebied hebben. Met de plannen vindt geen aantasting plaats van belangrijke onderdelen van het leefgebied van strikt beschermde soorten. Een ontheffing ex artikel 75 van de Flora- en faunawet is niet noodzakelijk.

Volgens de plannen worden de bestaande watergangen aan de binnenzijde van het plangebied verbreed. Tijdens de werkzaamheden dient rekening gehouden te worden met het winterrust- en het voortplantingsseizoen van vissen en amfibieën. Dit betekent dat men de werkzaamheden bij voorkeur in de periode februari/maart, of augustus tot oktober uitvoert. Bovendien dient in de toekomstige situatie voorkomen te worden dat vervuild water van de parkeerplaats in de watergangen terecht komt en zodoende de waterkwaliteit aantast.

⁵ Briefrapport flora en fauna Centerpoort-Noord te Duiven, kenmerk 100451/KROO, 5 oktober 2010.

Licht beschermde soorten

Mogelijk komen binnen het projectgebied wel enkele licht beschermde soorten (tabel 1 Flora- en faunawet) voor zoals Mol, Haas, Konijn en Bruine kikker. Voor deze licht beschermde soorten geldt dat aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen op basis van een algehele vrijstelling mogelijk is, zonder dat er sprake is van procedurele consequenties. Dit betekent dat voor deze soorten de werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden zonder ontheffing.

Effectbeoordeling

In de toekomstige situatie wordt beplanting aangebracht. Hierdoor ontstaan meer mogelijkheden voor diersoorten zoals vogels om een vaste rust- en verblijfplaats te vinden in het plangebied. De toekomstige situatie heeft daarmee positieve effecten op soorten ten opzichte van de huidige situatie.

Wanneer in de toekomstige situatie dynamische verlichting wordt toegepast bij de truckparking, dan dient ervoor gezorgd te worden dat er geen licht uitstraalt richting de huidige bomenrijen aan de (zuid- en oost-)rand van het plangebied. Om dit te realiseren dienen er speciale armaturen gebruikt te worden, die ervoor zorgen dat het licht zich concentreert op de parking. Verlichting van deze bomenrijen gedurende de nacht betekent dat er verstoring optreedt van eventueel aanwezige vaste rust- en verblijfplaatsen van vogels en boombewonende vleermuizen, of vaste vliegroutes van vleermuizen. Het verstoren van vaste rust- en verblijfplaatsen van strikt beschermde soorten betekent een overtreding van artikel 11 van de Flora- en faunawet.

Met de plannen dient rekening gehouden te worden met een tweetal algemene voorwaarden vanuit de Flora- en faunawet, die altijd van toepassing zijn:

- in het broedseizoen van vogels (globaal half maart tot half juli) mogen de vegetatie, bosjes en opstallen in het projectgebied niet worden verwijderd;
- op basis van de zorgplicht volgens artikel 2 van de Flora- en faunawet dient bij de uitvoering van de werkzaamheden voldoende zorg in acht te worden genomen voor de in het wild levende dieren en hun leefomgeving.

Conclusie

Uit de quick scan blijkt dat met de plannen geen aantasting plaatsvindt van belangrijke onderdelen van het leefgebied van strikt beschermde soorten. Een ontheffing ex artikel 75 van de Flora- en faunawet is niet noodzakelijk. Het aspect flora en fauna vormt dus geen belemmering voor onderhavig plan.

4.10 Externe veiligheid

4.10.1 Inleiding

Ten aanzien van het aspect externe veiligheid is uit een eerste inventarisatie gebleken dat in de nabijheid van de locatie geen risicobronnen zijn die mogelijk een belemmering vormen voor onderhavig plan, op een hogedruk aardgasleiding na, die is gelegen aan de zuidzijde van het plangebied. Om die reden is naar dit aspect een nader onderzoek uitgevoerd. In paragraaf 4.10.2 wordt ingegaan op de inhoud van dit onderzoek.

nen binnen 200 m van de transportroute dienen de externe veiligheidsrisico's te worden beoordeeld. Het plangebied ligt daar ver buiten, namelijk op 300 m van de weg.

Conclusie

Concluderend kan worden gesteld dat op basis van het externe veiligheidsonderzoek geen belemmeringen hoeven te worden verwacht voor onderhavig plan als gevolg van het aspect 'externe veiligheid'.

4.10.3 Advies regionale brandweer

Inleiding

De regionale brandweer (Hulpverlening Gelderland Midden) heeft bij brief van 17 november 2010 een advies uitgebracht inzake onderhavig plan⁷. Hieronder wordt allereerst ingegaan op de inhoud van dit advies. Hierna wordt aangegeven hoe met dit advies is omgegaan.

Inhoud advies

Uit de veiligheidsanalyse die is gemaakt inzake onderhavig plan komen de volgende resultaten:

Risicobronnen, maatgevend scenario en effectafstanden

- In de omgeving van het plangebied zijn de snelweg A12 en een drietal aardgas-transportleidingen als risicobronnen aanwezig.
- De 1%-letaalafstand van een BLEVE⁸ op de snelweg reikt ongeveer tot de grens van het plangebied. De afstanden van een toxisch scenario reiken wel over het plangebied. Verder ligt het plangebied binnen de 10 kW/m² contour (de grens voor het ontstaan van secundaire branden) van de aardgastransportleidingen.
- De effectafstanden van een incident bij 2Mates Coldstore (lekkage ammoniakkoelinstallatie) reiken naar alle waarschijnlijkheid niet over het plangebied. In geval van het maatgevend incident bij Synerlogic, een brand in de PGS opslag, ligt het plangebied afhankelijk van de heersende windrichting wel in de rook.

Mogelijkheden rampenbestrijding en zelfredzaamheid

- De bereikbaarheid van het plangebied is voldoende. Het plangebied ligt aan de Marketing, één van de centrale routes over het bedrijventerrein. Via de Noordsingel is er een snelle en directe verbinding richting de A12.
- Op het industrieterrein ligt een 110 mm leiding met brandkranen, een dergelijke leiding levert ruim 100 m³/uur. Aan de westzijde van het plangebied ligt een sloot die mogelijk gebruikt kan worden als secundair bluswater. Voor snelwegen geldt een optimale hoeveelheid bluswater van 180 m³/uur, noodzakelijk voor het inzetten van twee waterkanonnen voor koeling van een aangestraalde tankwagen. Deze capaciteit is niet beschikbaar.
- Mits de aanwezige mensen tijdig gewaarschuwd kunnen worden ligt het in de verwachting dat zij in staat zijn om zichzelf in veiligheid te kunnen brengen. Infrastructuurle mogelijkheden liggen voornamelijk in het faciliteren van vluchtwegen die di-

⁷ Advies inzake concept bestemmingsplan Truckparking Centerpoort-Noord, kenmerk HGM/PPP/2010/223, 17 november 2010, Hulpverlening Gelderland Midden

⁸ "boiling liquid expanding vapour explosion" (kokende vloeistof-gasexpansie-explosie). Dit is een soort explosie die kan voorkomen als een houder (tank) met een vloeistof onder druk openscheurt.

rect uit het bedreigde gebied leiden. Het plangebied is via meerdere routes te ontvluchten, echter vluchtwegen van de risicobron af zijn beperkt.

Conclusie (on)mogelijkheden hulpverlening

- Als alleen het plangebied beschouwd wordt, ligt het niet in de verwachting dat de mogelijkheden voor de hulpverlening worden overstegen bij het zich voordoen van een BLEVE.
- In geval van een fakkelbrand van een van de gasleidingen parallel aan het plangebied, zullen er vanwege de hittebelasting zeker secundaire branden ontstaan in het plangebied. Vanwege dezelfde hittebelasting is het voor de brandweer niet mogelijk om in dit gebied op te kunnen treden waardoor de mogelijkheden voor de hulpverlening sterk beperkt zijn.

Advies

Gezien het bovenstaande worden de volgende adviezen gegeven:

- Het plangebied dusdanig inrichten dat het gebouw met horeca en diverse ondersteunende voorzieningen op een zo groot mogelijke afstand van de buisleidingen is gelegen.
- De nooduitgangen niet aan de risicobronzijde te plaatsen en centraal afsluitbare mechanische ventilatie toe te passen in het gebouw.
- In een breder kader de bluswatervoorzieningen langs de snelweg A12 te optimaliseren door op strategische locaties geboorde putten te plaatsen.
- Middels risicocommunicatie mensen te informeren over de risico's en wat te doen in geval van een incident, om zo de zelfredzaamheid van omwonenden te verhogen.
- Advies te vragen bij de lokale brandweer over de bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid op planniveau in het kader van de basisbrandweezorg en brandpreventieve zaken.

Wijze waarop met het advies wordt omgesprongen

- *Gebouw op een zo groot mogelijke afstand van de buisleidingen realiseren*
Vanuit stedenbouwkundig en functioneel oogpunt dient de bebouwing te worden gerealiseerd in de zuidoosthoek van het plangebied. Stedenbouwkundig, omdat het gebouw hiermee in de zichtlijn is gelegen van de Marketing en zo dicht mogelijk aansluit bij de bestaande bebouwing op Centerpoort-Noord. Functioneel, omdat het gebouw dient te worden gerealiseerd bij de centrale ingang.
De realisatie van de bebouwing aan de noordzijde van het plangebied zou hiernaast vanuit stedenbouwkundig en functioneel oogpunt zeer onwenselijk zijn. Stedenbouwkundig, omdat hiermee de ruimtelijke impact van het plan veel groter zou zijn (minder goede landschappelijke inbedding). Functioneel, omdat het gebouw hiermee volstrekt onlogisch zou worden gepositioneerd ten opzichte van de entree van het terrein.
De voornoemde redenen wegen zwaarder dan de overweging om de bebouwing zo ver mogelijk van de gasleiding te situeren. Om die reden wordt niet tegemoet gekomen aan dit advies.
- *Situering nooduitgangen en toepassing centraal afsluitbare mechanische ventilatie*
Deze adviezen worden meegenomen in de uitwerking van de bouwplannen.
- *In een breder kader bluswatervoorzieningen langs de snelweg A12 optimaliseren*
Deze aanbeveling is voor onderhavig plan niet van belang, aangezien het een inrichtingsadvies betreft buiten de kaders van het plangebied.

- *Risicocommunicatie*
Deze adviezen worden meegenomen bij de uitwerking en realisatie van de plannen.
- *Advies vragen bij lokale brandweer*
Er zal te zijner tijd nog overleg worden gevoerd met de lokale brandweer.

4.10.4 Aanvullend externe veiligheidsonderzoek

Algemeen

Op basis van een vooroverlegreactie van de VROM-inspectie, is een aanvullend externe veiligheidsonderzoek uitgevoerd inzake het transport van gevaarlijke stoffen op de A12⁹. De externe veiligheidsrisico's zijn beoordeeld, omdat het projectgebied gedeeltelijk binnen het invloedsgebied van de snelweg A12 gelegen is.

Plaatsgebonden risico

Conform bijlage 5 bij de Circulaire RnVGS mag het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen op het midden van de A12 niet meer bedragen dan 10⁻⁶ per jaar. Met de gerekende waarden is er geen PR 10⁻⁶ contour ter plaatse van de snelweg A12, en deze zal ook niet voorkomen in de toekomst als gevolg van onderhavig plan. De plaatsgebonden risicocontour vormt daarom dus geen belemmering.

Groepsrisico

Ter hoogte van het plangebied Jochemstraat wordt de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet overschreden. Voor zowel de huidige als toekomstige situatie is het groepsrisico circa 0.018 keer de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico is voor beide situaties circa 55 keer kleiner dan de oriëntatiewaarde. Er is geen verschil berekend tussen de huidige situatie en de toekomstige situatie. Het groepsrisico hoeft daarom niet te worden verantwoord.

Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat er geen belemmeringen op het gebied van externe veiligheid zijn als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen op de A12.

4.11 Water

4.11.1 Vigerend beleid

Rijksbeleid

Het rijksbeleid ten aanzien van water is neergelegd in de Vierde Nota Waterhuishouding (1998). Hierin is aangegeven dat het waterbeheer in Nederland moet zijn gericht op een veilig en goed bewoonbaar land met gezonde duurzame watersystemen. Om dit te bereiken moet zoveel mogelijk worden uitgegaan van een watersysteembenadering en integraal waterbeheer. In de nota is onder andere aangegeven dat stedelijk water meer aandacht moet krijgen. Volgens de nota Waterbeheer 21e eeuw moet aan

⁹ Externe veiligheid bestemmingsplanwijziging Jochemstraat te Duiven, transport gevaarlijke stoffen, A12, kenmerk 112056, datum 27 september 2011, AVIV Adviseurs.

het watersysteem meer aandacht worden gegeven om de natuurlijke veerkracht te benutten. Voorkomen van afwenteling door het hanteren van de drietrapsstrategie “vasthouden-bergen-afvoeren” staat hierbij centraal. Van belang is dat overtollig water zoveel mogelijk wordt vastgehouden in de “haarvaten” van het bestemmingsplangebied. Wanneer dit ontoereikend is moet worden gezocht naar bergingsmogelijkheden. Pas in laatste instantie is afvoer van overtollig water naar benedenstroomse gebieden aan de orde.

Provinciaal beleid

Het meest recente provinciaal beleid op het gebied van water is neergelegd in het Derde Waterhuishoudingsplan Gelderland. Het Waterhuishoudingsplan schetst de mogelijkheden om de kansen van water voor mens en natuur goed te benutten in Gelderland. Naast kansen voor verbetering van de kwaliteit van onze leefomgeving zijn er ook maatregelen noodzakelijk om veiligheid te blijven bieden tegen overstroming met rivierwater en om wateroverlast na hevige regenval te voorkomen. Voor ‘stedelijk’ gebied is de inrichting en het beheer van het waterhuishoudkundig systeem gericht op:

- het voorkomen of beperken van wateroverlast;
- de ontwikkeling en het behoud van de natuur in het stedelijk gebied;
- het voorkomen van zettingen;
- het herbenutten van ontwateringswater voor drink- en industriewatervoorziening of voor herstel van verdroogde natuur;
- het weren van (diepe) drainage en het voorkomen van instroming van oppervlaktewater op de riolering;
- het beperken van de vuilbelasting door riooloverstorten;
- het beperken van de invloed van bronbemaling.

Uit het plan blijkt bovendien dat de provincie Gelderland het van belang acht dat water in voldoende mate in het ontwerp van nieuw stedelijk gebied wordt meegenomen. Bij stedelijke uitbreidingen wordt het afzonderlijk afvoeren van regenwater naar de bodem of oppervlaktewater als een uitgangspunt beschouwd. In de ontwikkeling van stadskernen (stedelijke uitloopgebieden en buitenplaatsen) moet rekening worden gehouden met de bergingsbehoefte van het aangrenzende stedelijk gebied.

Voor waterbeheer in stedelijk gebied geldt voorts:

- 1 vasthouden, bergen en afvoeren van water;
- 2 niet vervuilen, zuinig gebruiken, hergebruik, schoonmaken van water.

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 wateroverlast en overstromingen. Het waterschap stelt de volgende doelen:

- de watersystemen zijn in balans en ze kunnen tegen een stootje. Dit betekent dat perioden van grote neerslaghoeveelheden of perioden van extreme droogte geen grote, maatschappelijke, ecologische of financiële gevolgen hebben;
- het water wordt zoveel mogelijk vastgehouden daar waar het valt. In extreme omstandigheden wordt overtollig water zoveel mogelijk in het eigen systeem opvangen;

- het grondgebruik is afgestemd op de mogelijkheden en beperkingen van de grond, het watersysteem en het waterbeheer;
- water, landbouw en natuur zorgen gezamenlijk voor een aantrekkelijk landschap waar het ook aangenaam recreëren is, zowel in het landelijk gebied als in de bebouwde gebieden;
- het water is zo schoon dat het optimale leef- en voortplantingsmogelijkheden biedt aan planten en dieren;
- de zwemwateren zijn schoon en helder zodat recreanten zonder risico een frisse duik kunnen nemen.

4.11.2 Waterparagraaf

Inleiding

In het kader van onderhavig plan is een waterhuishoudkundig onderzoek verricht¹⁰. De waterparagraaf die in dit onderzoek is opgenomen is hieronder integraal overgenomen.

Waterparagraaf

Algemeen

Aan het bedrijventerrein Centerpoort-Noord in Duiven wordt een bewaakte parkeervoorziening voor ca. 230 vrachtwagens gerealiseerd. Door de ontwikkelingen neemt het verhard oppervlak in het plangebied toe.

Geohydrologische situatie

Uit geohydrologisch onderzoek blijkt dat de bodem tot 1,5 m-mv bestaat uit klei. Hieronder bevindt zich een zandpakket dat bestaat uit matig grof, grindhoudend zand. De deklaag in het plangebied is slecht doorlatend. Het zandpakket hieronder is goed doorlatend met k-waarden die variëren van 2,5 tot 3,5 m/dag.

De ingeschatte GHG varieert van 0,4 tot 0,8 m-mv. en ligt op maximaal 8,7 m +NAP. De huidige ontwatering is hiermee niet voldoende voor de te realiseren ontwikkelingen. Door het maaiveld op te hogen tot 9,4 m +NAP kan worden voldaan aan de gestelde ontwateringseisen.

Watertoetstabel

Ten behoeve van de watertoets toetst het Waterschap Rijn en IJssel aan een twaalfstal thema's die van belang worden geacht ten behoeve van het waarborgen van een gunstige waterhuishoudkundige situatie in de toekomst. In de navolgende tabel worden deze thema's behandeld.

¹⁰ Centerpoort-Noord Duiven, Duiven, Geohydrologisch onderzoek en waterparagraaf, oktober 2011, kenmerk: LW-DE20100151, status: definitief, DHV.

Thema	Toetsvraag	Relevant a
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 Nee Nee
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?	Ja Nee 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?	Ja Nee Nee Nee
Oppervlaktewaterkwaliteit	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
Grondwater-kwaliteit	1. Ligt het plangebied in de beschermingszone van een drinkwateronttrekking?	Nee
Volksgesondheid	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)?	Ja 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 Ja
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

De thema's waarop met een 'ja' is geantwoord komen hierna nader aan de orde.

Wateroverlast

Wateroverlast wordt voorkomen door hemelwater middels een rioolstelsel af te voeren op een watergang ten oosten en noorden van het plangebied. Middels een knijpconstructie wordt water in deze watergang vastgehouden en conform de landelijke afvoersmaatstaven afgevoerd op het omliggende oppervlaktewatersysteem. De bovengenoemde watergang zal worden gedimensioneerd op de te bergen hoeveelheid water (1.742 m³).

Grondwateroverlast

De deklaag in het plangebied bestaat uit klei en is slecht doorlatend. De gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) ligt op maximaal 8,7 m +NAP. Door het terrein op te hogen wordt grondwateroverlast voorkomen.

Oppervlaktewaterkwaliteit

Afstromend hemelwater wordt middels een verbeterd gescheiden stelsel afgevoerd op het oppervlaktewater. Dit betekent dat het eerste meest vervuilde afstromende hemelwater wordt afgevoerd op het vuilwaterriool.

Volksgezondheid

Nabij het plangebied (op circa 100 m) bevinden zich twee overstorten van het verbeterd gescheiden stelsel (nrs. Dvn_c77777 en Dvn_c88888). Hier stort relatief schoon hemelwater over op oppervlaktewater. Hierdoor zijn de risico's ten aanzien van volksgezondheid zeer beperkt.

Inrichting en beheer

Ten zuiden en westen bevinden zich watergangen die in beheer zijn van het waterschap. De watergang ten westen van het plangebied wordt verbreed zodat bergingscapaciteit wordt gecreëerd voor het plangebied. Het onderhoud van deze watergang kan vanaf één zijde plaatsvinden.

Rioleringsplan

Het waterhuishoudkundig onderzoek heeft de basis gevormd voor een waterhuishoudings- / rioleringsplan¹¹ alsmede een tweetal inrichtingstekeningen op basis van de waterparagraaf. Deze stukken zijn als bijlage bijgevoegd.

Watertoets

Met het waterschap Rijn en IJssel heeft overleg plaatsgevonden in het kader van de watertoets. Het Waterschap kan instemmen met de hoofdlijnen van de wijze van waterafvoer.

¹¹ Memo Korte toelichting op ontwerp waterhuishoudings- / rioleringsplan Truckparking Duiven, CPL, kenmerk 60017-05, datum 26-10-2011.

5 Wijze van bestemmen

5.1 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 (het overgangsrecht is 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 ten behoeve van het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en 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 (aanleggen).

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 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, Woningwet, de Monumentenwet 1988, de Algemene Plaatselijke Verordening, de Wet Milieubeheer en de bouwverordening zijn ook erg belangrijk voor het uitoefenen van het ruimtelijke beleid.

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 bijhorende regel worden gegeven. Die toegekende gebruiksmogelijkheden kunnen op twee manieren nader worden ingevuld:

- 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 regel 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.

- Via een aanduiding. Een aanduiding is een teken op de plankaart dat betrekking heeft op een vlak op die kaart. 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.

Hoofdstukopbouw van de regels

De regels zijn verdeeld over 4 hoofdstukken:

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).

- 1 Bestemmingsregels. In dit tweede hoofdstuk zijn de bepalingen 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 bestemmingsbepalingen.
- 2 Ieder artikel kent een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn bouwregels opgenomen. Aansluitend volgen afwijkingsbevoegdheden 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 bestemmingsbepalingen ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moet worden. Alleen zo is een volledig beeld te verkrijgen van hetgeen is geregeld.
- 3 Algemene regels. In dit hoofdstuk zijn bepalingen opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. Het zijn achtereenvolgens een antidubbeltelbepaling, algemene gebruiksregels, algemene wijzigingsregels en een van toepassing verklaring van het bestemmingsplan ‘Archeologie’.
- 4 Overgangs- en slotregels. In het laatste hoofdstuk zijn respectievelijk 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.

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Het doel van deze wet is om te komen tot een samenhangende beoordeling in één procedure van verschillende activiteiten die invloed hebben op de fysieke leefomgeving.

De Wabo heeft tot gevolg dat verschillende vergunningen worden verleend in één besluit, de omgevingsvergunning. Ook vergunningen en ontheffingen op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) vallen onder de Wabo.

Voor het bestemmingsplan heeft dit gevolgen voor de gebruikte terminologie. Termen als 'aanlegvergunning', 'sloopvergunning', 'ontheffing' en 'bouwvergunning' zijn vervangen door 'omgevingsvergunning ten behoeve van...'.

5.2 Dit bestemmingsplan

5.2.1 Algemeen

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. Het bestemmingsplan is opgesteld conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen uit 2008 (SVBP2008 als onderdeel van de RO-standaarden 2008).

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.

5.2.2 Bijzonderheden in dit bestemmingsplan

Voorliggend bestemmingsplan kent de volgende bestemmingen: Bedrijf, Groen en Verkeer - Verblijfsgebied.

De bestemming Bedrijf is de belangrijkste bestemming in dit bestemmingsplan, die op het gehele vrachtwagenparkeerterrein is gelegd. In de regels is vastgelegd dat binnen de bestemming een bewaakte en beveiligde vrachtwagenparkeerplaats, een openbare parkeerplaats en horeca ten behoeve van deze bestemming toegestaan zijn. Horeca is toegestaan, waarbij in de definities is omschreven wat onder horeca wordt verstaan. Bebouwing in de vorm van gebouwen is alleen mogelijk binnen het bouwvlak. Er is een redelijk ruim bouwvlak op de verbeelding aangegeven ter hoogte van de locatie waar het beoogde hoofdgebouw zal worden gerealiseerd. Het ruime bouwvlak laat nog ruimte over om in het inrichtingsplan enigszins met de situering en vormgeving van dit gebouw te schuiven. De maximale omvang van het gebouw is in de regels vastgelegd: 600 m², dus bebouwing van het gehele bouwvlak is niet toegestaan. De maximale bouwhoogte is vastgelegd op 11 m ten opzichte van het peil. Bij afwijking is een verhoging van de maximale bouwhoogte naar 12,50 m ten opzichte van het peil mogelijk.

De bestemming Groen is bedoeld voor de groen- en watervoorzieningen aan de randen van het plangebied. Binnen deze bestemming is geen bebouwing toegestaan. Terreinafscheidingen zijn toegestaan tot een hoogte van 4 m.

De bestemming Verkeer - Verblijfsgebied is gelegd op het deel van de Jochemstraat dat wordt benut voor de ontsluiting van onderhavig plan. Ook het deel van de hoofd-ontsluiting van het plangebied op de Marketing, voor zover dit is gelegen op gemeentelijk grondgebied, is gelegd binnen deze bestemming. Het tussenliggende gebied is,

om een samenhangend plangebied te krijgen, ook opgenomen in onderhavig plangebied en gelegd binnen de bestemming 'Groen'.

5.2.3 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.

Wel bijzonder is de overige regel inzake het van toepassing verklaren van het bestemmingsplan 'Archeologie' van de gemeente. Hiermee worden in algemene zin mogelijke archeologische waarden in het gebied beschermd. Zoals gesteld wordt in een later stadium vastgesteld of er mogelijk nog een archeologisch onderzoek dient te worden uitgevoerd.

6 Economische uitvoerbaarheid

Het plan wordt ontwikkeld door een private ontwikkelaar. De kosten voor het opstellen van het bestemmingsplan, de in dit kader noodzakelijke onderzoekskosten en de gemeentelijke kosten komen voor rekening van de ontwikkelaar. Daarnaast vindt een afdracht van de bovenplanse kosten -gebaseerd op de gemeentelijke structuurvisieplaats. Hiertoe is door de gemeente met de ontwikkelaar een anterieure overeenkomst aangegaan.

Economisch gaat het om twee te onderscheiden activiteiten, te weten de exploitatie van het bewaakte parkeerterrein en de exploitatie van het hoofdgebouw.

Bij de exploitatie van het parkeerterrein wordt de belangrijkste kostenpost (ca. 80%) gevormd door de personeelsinzet, inclusief managementkosten geraamd op circa € 400.000,- per jaar. De overige 20% betreft de materiële kosten zoals het schoonhouden en het onderhoud van het parkeerterrein, de aarden wal, de watergangen, de verlichting en de beveiligingsapparatuur. Daarnaast dienen de aanloopkosten, de verplichtingen uit de anterieure overeenkomst, de investeringen, de rente op leningen, enz. – tezamen geraamd op ruim € 1,8 miljoen – in gemiddeld 10 jaar te worden terugverdiend. De dekking van deze kosten (ca. € 660.000,-) vereist, rekening houdend met de vennootschapsbelasting en een gewenst rendement van circa 10%, een noodzakelijke omzet van circa € 900.000,- per jaar.

De inkomsten worden gegenereerd uit de parkeergelden. Er worden in dat verband onderscheid gemaakt tussen kort parkeerders (ten minste een half uur), enkelvoudige overnachtingen, weekendovernachtingen en jaarabonnementen. De tarieven liggen in een range van € 17,50 – € 25,- per overnachting. Verder wordt rekening gehouden met gemiddeld 2 maanden per jaar 'stilte' wegens vakanties e.d. Om de noodzakelijke omzet van circa € 900.000,- te behalen is per dag een gemiddelde bezetting van zo'n 150 à 170 geparkeerde vrachtauto's noodzakelijk. Voor piekbelastingen wordt gerekend met een factor 1,2 hetwelk leidt tot een gewenst aantal van circa 190 parkeerplaatsen.

Voor het flexibel functioneren van het parkeerterrein – plaatsen van vertrekkende vrachtauto's worden niet onmiddellijk ingenomen door binnenkomende vrachtauto's – wordt op grond van praktijkervaring eveneens een factor 1,2 gehanteerd. Een en ander leidt tot een ruimtebeslag voor circa 230 bewaakte parkeerplaatsen waarvoor netto 2,2 ha en bruto 3,3 ha nodig is (zie ook par. 2.3.3 onder Algemeen).

Bij de exploitatie van het hoofdgebouw gaat het erom dat gedurende de openingstijden de combinatie van de bezetting van het restaurant met 75 à 80 zitplaatsen en de 'vluchtige passanten' die gebruik maken van het koffiecfé en de retail, voldoende omzet genereren. Hierbij gelden specifieke omzet-vereisten.

7 Procedure

7.1 Overleg en inspraak

7.1.1 *Inspraak, vooroverleg en flankerend beleid*

Overeenkomstig artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) heeft het voorontwerp-bestemmingsplan van 31 maart tot en met 11 mei 2011 ter inzage gelegen in het gemeentehuis.

Daarnaast was het plan te raadplegen op de website www.ruimtelijkeplannen.nl en op de gemeentelijke website www.duiven.nl onder 'plannen en projecten'.

Het plan is op woensdagavond 6 april 2011 gepresenteerd aan omwonenden, buurtvereniging De Woerd, LTO-Noord, milieuvrienden Duiven, ondernemersassociatie Lindus en de politie Gelderland-Midden. Tijdens deze bijeenkomst is door de genodigden input geleverd voor het flankerend beleid teneinde eventueel negatieve uitstraling en overlast tegen te gaan.

Het flankerend beleid is vervolgens op dinsdagavond 5 juli 2011 gepresenteerd. Beide bijeenkomsten zijn aangekondigd via de Informeelpagina in De Duivenpost.

De beleidsnotitie betreffende het flankerende beleid is opgenomen in één van de bijlagen behorende bij dit bestemmingsplan.

De VROM-Inspectie - ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Gelderland en het waterschap "Rijn en IJssel" zijn in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen als bedoeld in artikel 3.1.1 Bro.

Gedurende de termijn van terinzageligging is gelegenheid geboden zienswijzen naar voren te brengen bij burgemeester en wethouders van Duiven. De ontvangen reacties zijn bij brief van 5 juli 2011 beantwoord. De antwoordbrief is tijdens de tweede bijeenkomst betreffende het flankerende beleid aan betrokkenen uitgereikt.

7.1.2 *Bespreking van binnengekomen reacties*

Brief VROM-Inspectie, Ministerie van Infrastructuur en Milieu van 17 mei 2011

Hoofdinfrastructuur en Verkeersafwikkeling aansluiting A12

Rijkswaterstaat ziet truckparking en bewaakt parkeren in de nabijheid van rijkswegen als een goede ontwikkeling om bijv. de criminaliteit ten aanzien van vrachtladingen te bestrijden.

In de brief wordt vervolgens aandacht gevraagd voor de extra verkeersbewegingen en de belasting van de aansluiting op de A12.

Reactie

De verantwoording inzake de verkeersafwikkeling in relatie tot de A12 is in paragraaf 2.3.5. opgenomen. Conclusie van de aanvullende berekening en verantwoording is kortweg dat er een relatief gering aantal extra verkeersbewegingen van vrachtwagens op de aansluiting van de A12 is te verwachten. In overleg met Rijkswaterstaat is besproken dat onderhavig plan geen significante gevolgen heeft voor de afwikkeling en verkeersregeling op de aansluitingen van en naar de A12.

Milieukwaliteit en externe veiligheid

Geadviseerd wordt onderzoek te verrichten naar de externe veiligheid conform hetgeen staat vermeld in de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen onder H6.1.2 en H6.1.3.

Reactie

Er heeft een aanvullend onderzoek plaatsgevonden naar de externe veiligheidsrisico's als gevolg van de snelweg A12 (Externe veiligheid, bestemmingsplanwijziging Jochemstraat te Duiven, transport gevaarlijke stoffen, A12, kenmerk 112056, datum 27 september 2011). Het onderzoek is uitgevoerd omdat het projectgebied gedeeltelijk binnen het invloedsgebied van de snelweg A12 gelegen is.

In het onderzoek is het externe veiligheidsrisico door het transport van gevaarlijke stoffen over de weg ter hoogte van het plangebied Jochemstraat te Duiven berekend. Hieruit komen de volgende resultaten:

- *Plaatsgebonden risico*: Conform bijlage 5 bij de Circulaire RnVGS mag het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen op het midden van de A12 niet meer bedragen dan 10⁻⁶ per jaar. Met de gerekende waarden is er geen PR 10⁻⁶ contour ter plaatse van de snelweg A12, en deze zal ook niet voorkomen in de toekomst als gevolg van onderhavig plan. De plaatsgebonden risicocontour vormt daarom dus geen belemmering.
- *Groepsrisico*: Ter hoogte van het plangebied Jochemstraat wordt de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet overschreden. Voor zowel de huidige als toekomstige situatie is het groepsrisico circa 0.018 keer de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico is voor beide situaties circa 55 keer kleiner dan de oriëntatiewaarde. Er is geen verschil berekend tussen de huidige situatie en de toekomstige situatie. Het groepsrisico hoeft daarom niet te worden verantwoord.

Brief provincie Gelderland van 9 mei 2011

Opmerking

Opgemerkt wordt, dat de locatie een zoekzone voor werken is, zoals opgenomen in het provinciale beleid “zoekzones stedelijke functies en landschappelijke versterking” en dat het plangebied gelegen is direct grenzend aan het bestaande bedrijventerrein Centerpoort-Noord, in de directe nabijheid van de op- en afritten van de A12 afslag Duiven.

De provinciale afdelingen hebben geconstateerd dat in het voorontwerp geen provinciale belangen aan de orde zijn. Zij zien daarom geen reden hierover advies uit te brengen.

Reactie

Deze opmerking spreekt voor zich en behoeft geen reactie.

7.2 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan “Truckparking Centerpoort-Noord” heeft met ingang van donderdag 15 december 2011 voor eenieder gedurende zes weken ter visie gelegen. In deze termijn kon door eenieder een zienswijze worden ingebracht.

Er zijn in totaal 3 zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen zijn samengevat en voorzien van een beantwoording in de responsnota die als bijlage aan dit bestemmingsplan is toegevoegd.