

**Responsnota naar aanleiding van de zienwijzen betreffende het ontwerp-
bestemmingsplan Truckparking Centerpoort-Noord, Gemeente Duiven**



Inhoudsopgave van deze responsnota

1. Inleiding
2. Zienswijzen ontwerp-bestemmingsplan Truckparking Centerpoort-Noord
3. Zienswijze 1
4. Zienswijze 2
5. Zienswijze 3

Bijlage: Truckparking Centerpoort-Noord – Flankerend beleid

1. Inleiding

Het bestemmingsplan Truckparking Centerpoort-Noord beoogt de realisatie van een bewaakt en beveiligd parkeerterrein voor circa 230 vrachtauto's met bijbehorende restauratieve voorziening planologisch mogelijk te maken.

Het plangebied is gelegen aan de rand van het bestaande bedrijventerrein Centerpoort-Noord. Het plangebied grenst aan de Marketing, één van de centrale routes over het bedrijventerrein. Via de Noordsingel is er een snelle en directe verbinding richting de A12 (afslag 28 Duiven). 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 Centerpoort-Noord.

Het parkeerterrein wordt omgeven door een groene aarden wal. De bestaande laanbeplanting met bomen langs de Giesbeeksestraat blijft gehandhaafd en wordt doorgetrokken. De toegang, en in het bijzonder de omgeving van het restaurant, krijgt een groene uitstraling.

2. Zienswijzen ontwerp-bestemmingsplan Truckparking Centerpoort-Noord

Vanaf donderdag 15 december 2011 is gedurende 6 weken de gelegenheid geboden om zienswijzen kenbaar te maken ten aanzien van het ontwerp-bestemmingsplan. Van deze gelegenheid is gebruik gemaakt door:

- LTO Noord, afdeling De Liemers, Zwartewaterallee 14 te 8031 DX Zwolle (Postbus 240 te 8000 AE Zwolle), bij brief van 18 januari 2012 - zienswijze 1;
- de heer H.J.W. Vuulink, Kosterstraat 13 te 6921 RW Duiven, bij brief van 22 januari 2012 - zienswijze 2;
- de heer H. en mevrouw D. Vuulink, Kosterstraat 11 te 6921 RM Duiven, bij brief van 24 januari 2012 - zienswijze 3.

3. Zienswijze 1

Zienswijze

Bij de gemeente in eigendom zijnde gronden worden als pachtgronden aangeboden aan de agrarische sector. LTO Noord, afdeling De Liemers (hierna: LTO), kan zich niet vinden in de lijn, dat pachtgronden als compensatie kunnen worden gezien.

Het parkeerterrein ligt voor een deel buiten het zoekgebied. De oppervlakte van de overschrijding is niet van belang. Er is sprake van overschrijding van het gebied en aantasting van kostbare gronden met een agrarische bestemming.

Er worden ook geen andere gronden ter compensatie voor agrarische doeleinden bestemd.

Reactie

LTO geeft aan een vorm van compensatie te willen zien voor het verlies van agrarische gronden als gevolg van de realisering van de truckparking. Het beschikbaar stellen van gemeentelijke pachtgronden aan uitsluitend agrarische ondernemers acht LTO hiervoor niet voldoende. Het beschikbaar stellen van gronden met een niet-agrarische bestemming voor landbouwdoeleinden is voor de gemeente echter geen optie.

Wat betreft de grootte van het plangebied ligt er een directe relatie tussen de exploitatiekosten en de omvang van het plan.

De investeringen in grond, de aanleg van de parkeervoorziening met rioleringsstelsel, de bouw en inrichting van het horecapand, de ontwikkelingskosten, de aanloopkosten, renteverliezen e.a. worden geraamd op ca. € 4,8 miljoen.

De jaarlijkse exploitatiekosten toe te rekenen aan de parkeervoorziening sec bedragen:

• Beveiliging 24 uur per dag, 7 dagen per week: loonkosten voor 10 arbeidsplaatsen Voor beveiliging + schoonmaak (gebaseerd op outsourcing ¹)	€ 400.000,- per jaar
• Kosten management, huisvesting, rente, onderhoud terrein en groen, energie, schoonmaak, enz.	€ 260.000,- per jaar
Subtotaal	€ 660.000,- per jaar
• Afschrijvingen, gemeentelijk belastingen, waterschapskosten (incl. kosten onderhoud watergangen), verzekeringen, enz.	€ 240.000,- per jaar
Totaal	€ 900.000,- per jaar

Om deze kosten te dekken is in het ondernemingsplan op basis van een bepaalde tariefstructuur een jaaromzet voor het eerste jaar berekend die uitkomt op ruim € 900.000,-. In de tariefstructuur is over een periode van een jaar rekening gehouden met kortparkeerders (per dag 175 vrachtwagens 2,5 uur), langparkeerders door de week (per dag 170 vrachtwagens 12 uur), weekendparkeerders (125 vrachtwagens) en jaarabbonementen (50 vrachtwagens). Gemiddeld komt dit uit op een bezetting van 150 à 170 vrachtauto's die per dag tegelijkertijd staan geparkeerd.

De opbrengst van een gebruikte parkeerplaats per dag ligt tussen de € 17,50 en € 25,- met een gemiddelde rond de € 18,75.

Als gevolg van vakanties e.a. zal de verdeling over het jaar in werkelijkheid niet constant verlopen en zich concentreren op zo'n 300 dagen per jaar.

In het ondernemingsplan is rekening gehouden met een ontwikkeling waarbij met name de aantallen kortparkeerders en weekendparkeerders aanmerkelijk zullen toenemen.

Het verschil tussen de gemiddelde bezetting van 150 à 170 per dag en de 230 geprojecteerde parkeerplaatsen houdt verband met de noodzakelijke flexibiliteit bij de aankomst- en vertrekbewegingen van de vrachtauto's (factor 1,2) en voor het opvangen van piekbelastingen (factor 1,2).

Rekening houdend met deze factoren komt het aantal te projecteren parkeerplaatsen uit op $(150 \text{ à } 170) \times 1,2 \times 1,2 = 230$.

Voor het restaurant wordt uitgegaan van een dekkende exploitatie, waarbij de inkomsten en uitgaven met elkaar in balans worden gebracht. Dit staat los van 'ruimtelijk beslag'.

De ruimtelijke vertaling van de 230 parkeerplaatsen naar de benodigde 3,3 ha is als volgt.

Bij een optimale terreinindeling, dat wil zeggen met parkeerplaatsen in een gestrekt patroon, kunnen maximaal 105 vrachtauto's per ha worden geparkeerd. Voor het inrichten van 230 parkeerplaatsen is derhalve netto 2,2 ha nodig.

De bruto-oppervlakte ontstaat door toevoeging van:

- 0,5 ha voor de horecavoorziening met vrije parkeerplaatsen, inclusief een aantal door de gemeente gewenste vrije parkeerplaatsen voor vrachtauto's 'buiten de hekken'.

¹ Uitbesteding

- 0,6 ha als gevolg van de eisen van het waterschap (verbreding watergangen in verband met bergingscapaciteit) en de gemeente (omliggende groene wal met beplanting).

De 3,3 ha overschrijdt het zoekgebied met 0,7 ha. De aan de westzijde grenzende agrarische gronden, die eigendom zijn van de indiener van zienswijze 3 zijn niet beschikbaar, waardoor het initiatief niet een kwartslag kon worden gedraaid.

Overigens sluit de planomvang van 3,3 ha aan bij de constatering in het rapport van Buck Consultancy BV² dat in opdracht van de gemeenten Duiven, Zevenaar en Montferland, de Stadsregio Arnhem Nijmegen, de Kamer van Koophandel Midden Gelderland en ondernemersassociatie Lindus is opgesteld en waarin wordt gesproken over een terreingrootte van 3 à 5 ha voor een verantwoord te exploiteren parkeerterrein. Dit strookt met een vergelijkbare registratie in het Eureka-rapport 'Bewaakt parkeren voor vrachtauto's in de Liemers' van de Stadsregio Arnhem Nijmegen.

Zienswijze

Het gebied ten noorden van de A12 is in meerdere visies aangemerkt als landbouwkundig gebied. Op pagina 59 van het regionale plan 2005-2020 van de stadsregio Arnhem-Nijmegen is beschreven welke rol en ontwikkelingsmogelijkheden de moderne landbouw heeft. Ook de Duivense Broek wordt in dit perspectief beschreven.

De gemeente respecteert de grenzen van het zoekgebied uit het regionaal plan niet. Ook kleine oppervlakten onttrekken aan het gebied is een aanslag op het gebied met een agrarische bestemming.

Reactie

Binnen het kader van de Regionale Programmering Bedrijventerreinen Stadsregio Arnhem Nijmegen³ zijn regionale afspraken gemaakt over welke bedrijventerreinen kunnen worden ontwikkeld en welke bedrijventerreinen 'on-hold' zijn gezet. Dit is een verdere uitwerking van het provinciale beleid, zoals opgenomen in de provinciale structuurvisie "bedrijventerreinen en werklocaties".

Van het zoekgebied ter grootte van 15 hectare in de gemeente Duiven ten noorden van het gerealiseerde bedrijventerrein Centerpoort-Noord is 11,7 hectare 'on-hold' gezet. De ontwikkeling van deze gronden tot bedrijventerrein vindt op zijn vroegst in de periode 2021-2025 plaats. De enige bedrijvengerelateerde ontwikkeling in dit gebied is dan ook deze truckparking van 3,3 hectare.

Zoals hiervoor is aangegeven komt de 3,3 ha voort uit de exploitatie-eisen en eisen van de zijde van waterschap en gemeente.

Het bestemmingsplan regelt de begrenzing van het plan, inclusief de 0,7 ha die buiten het zoekgebied ligt. De initiatiefnemer is (economisch) eigenaar van het perceel waarvan de genoemde 0,7 ha deel uitmaakt. Het resterende deel van dat perceel houdt zijn agrarische bestemming. Om die reden kan moeilijk worden volgehouden dat de 0,7 ha een wezenlijke aantasting betekent van het 'bij uitstek agrarisch gebied', onderdeel van het landschappelijk open kommengebied met ontwikkelingsmogelijkheden voor de landbouw. Het plan past in het door de provincie Gelderland geaccordeerde regionale beleidskader. De landschappelijke inpassing van het parkeerterrein met een groene wal en beplanting is vastgelegd in paragraaf 2.3.4 van de plantoelichting en in bijlage 1A van het bestemmingsplan.

² Het Buck-rapport is als bijlage 7 in het bestemmingsplan opgenomen.

³ Vastgesteld door de Stadsregioraad op 15 december 2011.

Zienswijze

Ook de Structuurvisie van de gemeente Duiven gaat in op het belang van het agrarisch gebied te noorden van de A12.

LTO is van mening, dat de gemeente zich onvoldoende inspant om het agrarisch gebied te behouden en de invloed van bedrijventerreinen te verminderen.

De gemeente stimuleert de ontwikkeling van het bedrijventerrein en de truckparking. Dit wordt beschouwd als een ongewenste ontwikkeling en een onzorgvuldige uitvoering van het gestelde beleid.

Reactie

De Structuurvisie Duiven, “omgevingsvisie op een duurzaam Duiven”⁴, geeft de gemeente alle ruimte om bij een invulling op bestemmingsplanniveau de verschillende belangen nauwkeurig af te wegen. Daarbij kan de realisering van de onderhavige parkeervoorziening, die grenst aan het bestaande bedrijventerrein en vrijwel geheel past in de zoekruimte voor bedrijfsterreinen, niet als een ontwikkeling worden gezien die het beleid om het agrarisch gebied zoveel mogelijk te behouden aantast.

Daarnaast bepaalt het ontwikkelingskader Buitengebied⁵ van de gemeente Duiven het volgende. “Ondanks de economisch moeilijke positie van de agrarische sector in het algemeen, is en blijft het agrarisch gebruik de belangrijkste economische en landschappelijke drager in het Duivense Broek. Naar verwachting zal binnen de sector schaalvergroting plaatsvinden. Ook zal sprake zijn van behoefte aan verbreding van de bedrijfsvoering. Inpassing van de schaalvergroting en verbreding in het landschap zijn van belang. Oude kavelgrenzen en landschapspatronen dienen zoveel mogelijk te worden gerespecteerd.

De goed functionerende agrarische bedrijven vragen in de toekomst naar verwachting grotere bouw kavels om aan wetgeving voor dierenwelzijn te kunnen voldoen. Landschappelijke inpassing van deze grootschalige bedrijven is daarbij van belang.

In het nieuw op te stellen bestemmingsplan voor het buitengebied krijgen de agrarische bouwpercelen in het Duivense Broek ruimte om zich uit te breiden (maximaal 2 hectare en voor intensieve veehouderij maximaal 1,5 hectare).”

De gemeente biedt derhalve zowel een perspectief aan de agrarische ondernemers in de Duivense Broek als ruimte voor de ontwikkeling van een van regionaal belang zijnde bewaakt en beveiligde parkeervoorziening voor vrachtauto's.

Zienswijze

Bestaande bedrijventerreinen moeten worden benut voor de aanleg van de truckparking. De gemeente spant zich onvoldoende in voor alternatieven.

Het doel van de gemeente is te komen tot een totaal logistiek concept met alle service-elementen voor de logistieke dienstverlening op één locatie. Dit is een te gemakkelijke benadering. Alternatieven zijn wel voorhanden binnen de gemeente Duiven, maar vragen aanpassingen op andere gebieden, zoals ontsluiting.

De gemeente heeft gronden ter beschikking op bedrijventerreinen, maar wil deze niet uitgeven voor de truckparking vanwege de kosten/opbrengsten-verhoudingen. De gronden zouden voor dit doel te duur zijn. De agrarische sector is zeer teleurgesteld in deze benadering.

Verschillende gemeenten in de regio hebben te maken met overtollige gronden, die bestemd zijn voor bedrijventerreinen. De gemeente Duiven zou zich kunnen inspannen voor het vinden

⁴ Vastgesteld door de gemeenteraad op 14 december 2009.

⁵ Vastgesteld door de gemeenteraad op 6 februari 2012.

van alternatieve gronden die als overtollig te boek staan. De gemeente zou een meer proactieve houding kunnen tonen.

Reactie

Zowel de gemeente als de initiatiefnemer hebben zonder resultaat in aanvang intensief gezocht naar een andere locatie voor de truckparking. De gemeente heeft vervolgens weloverwogen gewacht met een locatiekeuze en heeft eerst een onderzoek door Buck Consultants BV afgewacht. Dit onderzoek, uitgevoerd in opdracht van de gemeenten Duiven, Zevenaar en Montferland, de stadsregio Arnhem Nijmegen, de Kamer van Koophandel Centraal Gelderland en ondernemersassociatie Lindus, bevestigde in positieve zin de huidige locatie, mede in relatie tot de omvang van het plan. De ligging op een bestaand logistiek bedrijfsterrein, de zeer goede bereikbaarheid ten opzichte van afslag 28 (Duiven) van de A12, de nabijheid van het douanekantoor en van een vrachtwagenservicepunt speelden bij deze locatiebepaling een belangrijke rol.

De opmerking dat de gemeente meer proactief had moeten zijn, willen wij dan ook graag binnen dit perspectief plaatsen.

Zienswijze

LTO pleit voor een versoberde uitvoering en oppervlakte van de truckparking. De bezettingsgraad blijft veelal achter bij de verwachtingen. In Alblasserdam blijkt een bezetting van 50-60% gewoon.

Reactie

Zoals eerder vermeld wordt voor een sluitende exploitatie uitgegaan van een gemiddelde bezetting van 160 à 170 vrachtauto's, zijnde ca. 73%. Hoewel Alblasserdam qua faciliteiten niet vergelijkbaar is met het plan in Duiven, zal ook in Duiven een bezetting van 50-60% kunnen voorkomen. Zeker in de aanloopperiode. Maar het plan in Duiven houdt rekening met een gezonde, maar niet overspannen ontwikkeling, waarbij ook de geplande doortrekking van de A15 van Bemmelen naar de A12 bij Duiven (o.a. gerelateerd aan de uitbreiding van de Maasvlakte) een positief effect op de bezetting zal hebben.

Zienswijze

De bouw, ontwikkeling en exploitatie van de truckparking is risicovol in het huidige en toekomstige economische klimaat. Verzocht wordt de haalbaarheid en betaalbaarheid te onderzoeken.

Reactie

Het plan is niet ontwikkeld op basis van de huidige economische situatie. Gerekend is met een gemiddelde langjarige ontwikkeling waarbij ondermeer de groei van de goederenstroom tussen Rotterdam (uitbreiding Maasvlakte o.a. voor containers) en het Midden Europese achterland is meegenomen. Overigens is het ondernemersplan in opdracht van de initiatiefnemer beoordeeld door een accountant, die kan instemmen met de gehanteerde financiële prognoses en parameters.

4. Zienswijze 2

Zienswijze

De truckparking kan beter op het bedrijventerrein Roelofshoeve dan op Centerpoort-Noord worden gevestigd. Dit sluit immers beter aan bij het beleid van de gemeente betreffende inbreiding en afronding en het behoud van het open kommengebied en het stimuleren van agrarische bedrijven.

Reactie

Zowel de gemeente als de initiatiefnemer hebben zonder resultaat in aanvang intensief gezocht naar een andere locatie voor de truckparking. Daarbij is ook naar inbreidingsmogelijkheden gekeken. De gemeente heeft vervolgens weloverwogen gewacht met een locatiekeuze en heeft eerst een onderzoek door Buck Consultants BV⁶ afgewacht. Dit onderzoek, uitgevoerd in opdracht van de gemeenten Duiven, Zevenaar en Montferland, de stadsregio Arnhem Nijmegen, de Kamer van Koophandel Centraal Gelderland en de ondernemersvereniging Lindus, bevestigde in positieve zin de huidige locatie, mede in relatie tot de omvang van het plan. De ligging op een bestaand bedrijfsterrein, de zeer goede bereikbaarheid ten opzichte van afslag 28 (Duiven) van de A12, de nabijheid van het douanekantoor en van een vrachtwagenservicepunt speelden bij deze locatiebepaling een belangrijke rol.

Het beleid op agrarisch gebied voor het Duivense Broek is, zoals reeds aangegeven en hiervoor nader beschreven, in het ontwikkelingskader Buitengebied⁷ vastgelegd.

Zienswijze

Er staat een woning op geringe afstand van het nieuwe parkeerterrein. Er mogen geen wagens met gas of chemicaliën worden geplaatst en koelwagens die voor geluidoverlast zorgen.

Reactie

De afstand tussen parkeerterrein en woning bedraagt ca. 150 meter.

Er mogen geen vrachtwagens met gevaarlijke stoffen worden geparkeerd.

Vanuit het aspect geluidhinder wegverkeerslawaaï zijn er geen belemmeringen voor het plan. Los daarvan voorziet het plan in speciale parkeerplaatsen voor koelwagens (ver van de woning) waarbij een voorziening is aangebracht voor het elektrisch aandrijven van de koeling, zodat dieselmotoren kunnen worden uitgezet.⁸

Zienswijze

Gevreesd wordt voor verkeersoverlast onder aan de oprit, omdat de 230 vrachtwagens van rechts komen kan dit problemen opleveren op de A12.

Reactie

De extra verkeersbelasting⁹ en de doorstroming op de aansluiting op de A12 zijn ondermeer naar aanleiding van opmerkingen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu¹⁰ goed bekeken en aan het ministerie voorgelegd. Het ministerie verwacht geen problemen. Bovendien speelt hierbij mee dat het knooppunt, mede in relatie tot de aansluiting van de A15 op de A12, in de toekomst geheel wordt herzien.

⁶ Het Buck-rapport is als bijlage 7 in het bestemmingsplan opgenomen.

⁷ Vastgesteld door de gemeenteraad op 6 februari 2012.

⁸ Alle relevante milieu-aspecten worden in hoofdstuk 4 van de bestemmingsplantoelichting besproken.

⁹ De verkeerseffecten worden in paragraaf 2.3.5 van de bestemmingsplantoelichting besproken.

¹⁰ De reactie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt in paragraaf 7.2.1 van de bestemmingsplantoelichting besproken.

5. Zienswijze 3

Zienswijze

De tenaamstelling van het ontwerp-bestemmingsplan klopt niet. Het betreft een bewaakte truckparking.

Reactie

In de regels van het bestemmingsplan, artikel 3, aanhef en lid 3.1, onder a, is bepaald dat de voor bedrijf aangewezen gronden zijn bestemd voor een bewaakte en beveiligde vrachtwagenparkeerplaats. Daarnaast is de naam van het bestemmingsplan "Truckparking Centerpoort-Noord".

Zienswijze

De heer en mevrouw Vuulink geven aan zich niet serieus genomen te voelen wat betreft de tijdens de inspraak aangegeven punten van kritiek betreffende overlast.

Reactie

Met de heer en mevrouw Vuulink is regelmatig informeel overleg gevoerd en op alle tijdens de inspraak aangegeven punten is serieus ingegaan. Dit was mede aanleiding voor het opstellen en vaststellen van flankerend beleid.¹¹

Zienswijze

De truckparking kan beter op het bedrijventerrein Roelofshoeve dan op Centerpoort-Noord worden gevestigd. Dit sluit immers beter aan bij het beleid van de gemeente betreffende inbreiding.

Reactie

Zowel de gemeente als de initiatiefnemer hebben zonder resultaat in aanvang intensief gezocht naar een andere locatie voor de truckparking. Daarbij is ook naar inbreidingsmogelijkheden gekeken. De gemeente heeft vervolgens weloverwogen gewacht met een locatiekeuze en wenste eerst een onderzoek door Buck Consultants BV af te wachten. Dit onderzoek, uitgevoerd in opdracht van de gemeenten Duiven, Zevenaar en Montferland, de stadsregio Arnhem Nijmegen, de KvK Centraal Gelderland en de ondernemersvereniging Lindus, bevestigde in positieve zin de huidige locatie, mede in relatie tot de omvang van het plan. De ligging op een bestaand bedrijfsterrein, de zeer goede bereikbaarheid t.o.v. een afslag van de A12, de nabijheid van het douanekantoor en van een vrachtwagenservicepunt speelden bij deze locatiebepaling een belangrijke rol.

Zienswijze

Er zijn te weinig plaatsen voor onbetaald parkeren.

De chauffeurs kunnen niet verplicht worden voor betaald parkeren te kiezen. Handhaving door middel van de APV kost mankracht die er nu al te weinig is.

Reactie

Bewust is niet gekozen voor een groot aantal plaatsen voor onbetaald parkeren. Het aantal vrije parkeerplaatsen is afgestemd op het gebruik van het restaurant en is in overeenstemming

¹¹ Het flankerend beleid is als bijlage 10 in het bestemmingsplan opgenomen en is als bijlage bij deze responsnota gevoegd.

met het gemeentelijk beleid¹². In het kader van de veiligheid op het bedrijfsterrein hecht de gemeente er aan dat in de avond- en nachturen niet op de openbare weg wordt geparkeerd door vrachtauto's. Chauffeurs kunnen niet worden verplicht betaald te parkeren, maar wel worden beperkt in hun vrijheid als het gaat om parkeren op de openbare weg.

Zienswijze

Het uitzicht van de heer en mevrouw Vuulink wordt volledig weggenomen.

Ook het uitzicht op het open kommengebied wordt aangetast. Hetzelfde geldt voor het uitzicht op de Veluwe en de Posbank.

Reactie

De afstand van de woning van de heer en mevrouw Vuulink tot het parkeerterrein bedraagt ca. 400 m. Op die afstand is een groenwal met beplanting zichtbaar, waarachter de geparkeerde vrachtauto's schuil gaan. Het uitzicht van de heer en mevrouw Vuulink verandert op afstand in beperkte mate, maar tast het uitzicht op het open kommengebied vanuit de bedrijfswoning van de heer Vuulink niet wezenlijk aan.

De beperking van het uitzicht op de Veluwe en de Posbank, bekeken vanaf de A12 valt, gelet op de bestaande beplanting langs de A12 en langs de Giesbeekseweg en de hoogte van de groenwal, te verwaarlozen.

Zienswijze

De gronden van de heer en mevrouw Vuulink grenzen aan het parkeerterrein. Dit brengt op meerdere vlakken overlast met zich mee, te weten:

- overlast van de dynamische verlichting;
- geluidoverlast van de vrachtwagens;
- zwerfafval in de weide;
- groei van Jacobskruiskruid of St. Janskruid, dat gevaar voor de gezondheid oplevert;
- drainage moet goed geregeld worden;
- overlast van het geluid koelwagens.

Reactie

In het flankerend beleid zijn deze punten uitgebreid besproken, waarna hierbij wordt verwezen.¹³

- De dynamische verlichting houdt in dat de verlichting alleen aangaat op plaatsen waar activiteit plaats vindt en dan niet sterker dan nodig is.
- Naar het item geluidoverlast is goed gekeken. Vanuit het aspect geluidhinder verkeerslawaaï zijn er geen belemmeringen voor het onderhavige plan.
- De beveiliging (24/7) zal toezien op het schoonhouden van het terrein en directe omgeving.
- In overleg met de gemeente wordt het beplantingsplan opgesteld, waarbij geen aanplant zal plaatsvinden die een gevaar voor de gezondheid oplevert.
- Het waterschap heeft ingestemd met het afwateringsplan.
- Koelwagens worden geparkeerd op een plaats waar de koelmotoren elektrisch kunnen worden aangedreven. Het doordraaien van dieselmotoren is dan niet nodig.

¹² Het plan is getoetst aan de parkeernormen zoals die zijn opgenomen in het Duivens Verkeers- en Vervoersplan (DVVP, 25 juni 2008, kenmerk DVN033/Eks/0492) en voldoet hieraan.

¹³ Het flankerend beleid is vastgesteld door burgemeester en wethouders op 28 juni 2011. Het flankerend beleid is als bijlage 10 in het bestemmingsplan opgenomen en is daarnaast als bijlage bij deze responsnota gevoegd.

Zienswijze

Na een faillissement moet er een bewaakte parkeervoorziening blijven met 24-uur personeel aanwezig voor bewaking en de nodige camera's.

Reactie

Ook in het geval van een faillissement blijft de bestemming van de gronden bewaakte en beveiligde vrachtwagenparkeerplaats. Voor het hypothetische geval dat dit wel zo is, zal over het beheer een afdoende afspraak worden gemaakt.

Zienswijze

Het parkeerterrein moet niet langs het drukke fietspad voor kinderen uit Lathum, Giesbeek en Duiven worden aangelegd. Het aanleggen van een parkeerterrein langs het fietspad geeft een onveilig gevoel.

Reactie

Aan de westzijde van de Giesbeeksestraat is thans sprake van een berm met bomen, een sloot en een weiland. Dit wordt nu een berm met bomen, een sloot en een ingeplante groenwal van 1,5 m hoogte op ca. 15 meter van het fietspad dat aan de oostzijde van de Giesbeeksestraat ligt. Het parkeerterrein wordt derhalve dan ook niet direct naast een fietspad aangelegd.

Zienswijze

Gevreesd wordt voor criminaliteit en prostitutie.

Reactie

Over deze vrees is tijdens de inspraakavonden uitvoerig gesproken. De daarbij aanwezige politie gaf aan tot nu toe nog nimmer te zijn geconfronteerd met criminaliteit of prostitutie die te herleiden is tot chauffeurs die het bedrijfsterrein Centerpoort-Noord bezoeken.¹⁴ Gelet op de versterking van de beveiliging en de aantrekkelijke voorzieningen voor de chauffeurs, waarbij niet meer wild mag worden geparkeerd, wordt daarnaast een verbetering van de veiligheidssituatie verwacht.

¹⁴ Het flankerend beleid is vastgesteld door burgemeester en wethouders op 28 juni 2011. Het flankerend beleid is als bijlage 10 in het bestemmingsplan opgenomen en is daarnaast als bijlage bij deze responsnota gevoegd.

Truckparking Centerpoort Noord - flankerend beleid

1. Inleiding

Het flankerend beleid is op 28 juni 2011 door burgemeester en wethouders van Duiven vastgesteld. Het doel ervan is eventueel negatieve uitstraling en overlast tegen te gaan.

Het plan voor de truckparking is op 6 april 2011 gepresenteerd aan omwonenden, buurtvereniging De Woerd, LTO-Noord, milieuvrienden Duiven, ondernemersassociatie Lindus en de politie Gelderland-Midden. Tijdens deze bijeenkomst is aan de genodigden gevraagd aan te geven welke vraag- en probleempunten zij in relatie met de truckparking brengen. Tijdens de bijeenkomst zijn 12 punten ingebracht, die in paragraaf 3 van dit document worden benoemd en besproken.

Het flankerend beleid is vervolgens op 5 juli 2011 tijdens een bijeenkomst in het gemeentehuis van Duiven gepresenteerd en kenbaar gemaakt.

2. Oplossend vermogen van de truckparking

Naast de vraag- en probleempunten, die in relatie met de truckparking worden gebracht, is tijdens de bijeenkomst van 6 april 2011 ook gevraagd het oplossend vermogen van de truckparking in beeld te brengen. Hierna wordt een aantal voordelen van de truckparking genoemd.

- 'Wildparkeren' wordt tegengegaan;
- Onveilige situaties worden teruggedrongen;
- Ongewenste activiteiten in groen- en watervoorzieningen (picknicken en sanitair) worden tegengegaan;
- Vergroting van veiligheid door samenwerking tussen de bedrijventerreinen beveiligd Bello en de bewakers/beveiligers van de truckparking;
- Vrachtauto's worden uit de bebouwde kom geweerd;
- Een thuis (huiskamer) voor chauffeurs wordt gecreëerd;
- Een gestuurde ontmoetingsplek voor chauffeurs wordt gecreëerd.

3. Flankerend beleid

1. De bestemming van de locatie.

Omwonenden willen dat de bestemming van het parkeerterrein duidelijk wordt omschreven, in verband met toekomstig gebruik na een eventuele mislukking van de bewaakte parkeerplaats

De bestemming wordt 'bewaakt en beveiligd parkeren'.

2. Drainage/vervuiling sloot c.q. watergang.

Er is angst voor vervuiling van de watergang/sloten en daarmee het grondwater.

Op het verharde terrein van de truckparking wordt een robuust rioleringsstelsel aangelegd, dat voldoet aan de eisen van het waterschap "Rijn en IJssel" wat betreft waterkwaliteit en waterkwantiteit. Eventuele vervuiling van het parkeerterrein wordt afgevangen en geborgen waardoor het hemelwater wordt gezuiverd, voordat het op de watergang mag worden geloosd.

3. Overlast.

Omwonenden verwachten een aantrekkende werking op prostitutie, handel en drugs.

- Straatprostitutie/tippelen is verboden in de APV (artikel 3:9);
- Drugshandel is wettelijk verboden in de Opiumwet (artikelen 2 en 3);
- Drugsrunnen is verboden in de APV (artikel 2:74);
- Openlijk drugsgebruik op straat gaat verboden worden (nieuw artikel in APV).

Als de parkeerplaats is aangelegd zal de politie de situatie in de gaten houden. De politie zal samenwerken met de beveiligers van de truckparking en met bedrijventerreinbeveiligers Bello. Mocht het nodig zijn dan zal het toezicht worden verscherpt en handhavend worden opgetreden.

4. Vrees voor woninginbraken (de Woerd).

Er lopen regelmatig vreemde figuren in buurt De Woerd huizen te fotograferen. Vermoedelijk vrachtwagenchauffeurs, die aan de Oostsingel geparkeerd staan en door de buurt lopen naar het centrum van Duiven om daar boodschappen te doen (Lidl). Het aantal woninginbraken is de laatste tijd al toegenomen.

De laatste tijd is het aantal woninginbraken in Duiven gestegen. Wat betreft de inbraken in De Woerd is een verband met truckchauffeurs, die mogelijk van de parkeerplaats aan de Oostsingel naar het centrum van Duiven lopen, niet aangetoond.

Woninginbraken zijn een speerpunt voor gemeente en politie. Dat komt, omdat het aantal woninginbraken de laatste jaren stijgt en omdat een woninginbraak een ernstige inbreuk is op de persoonlijke levenssfeer. Gemeente en politie doen aan voorlichting (preventietips geven). De politie doet altijd sporen- en buurtonderzoek na een inbraak. De politie communiceert snel over inbraakgolven naar pers en partners, zodat zoveel mogelijk mensen op de hoogte zijn en (indien mogelijk) preventiemaatregelen kunnen nemen.

De belangrijkste bijdrage aan het verminderen van woninginbraken zal echter door de inwoners zelf geleverd moeten worden. In het algemeen kan een wijk of buurt een aantal preventieve maatregelen nemen tegen woninginbraken:

- De buurt moet alert zijn op verdachte situaties (bijv. bij het uitlaten van de hond);
- De buurt moet verdachte situaties melden bij de politie;
- Wijk-/buurtbewoners kunnen individueel preventieve maatregelen nemen aan hun woningen (allerlei inbraakwerende maatregelen);
- Burgers kunnen gebruik maken van burgernet;
- De buurt kan overwegen om een buurtpreventieteam op te richten. Gemeente en politie ondersteunen de oprichting van buurtpreventieteams in Duiven.

5. Zwerfvuil.

Omwonenden verwachten dat afval in het aangrenzende weiland wordt gegooid.

Op het parkeerterrein worden afvalbakken geplaatst. Mocht er desondanks zwerfafval direct buiten het terrein terecht komen, dan draagt exploitant zorg voor de verwijdering hiervan.

6. Lichtvervuiling.

Omwonenden vragen zich af hoeveel en hoe sterke verlichting er op het parkeerterrein komt. Zij wensen geen uitstraling naar de omgeving.

Door de toepassing van dynamische verlichting wordt lichtvervuiling tot een minimum beperkt. Voor de beveiligingscamera's is weinig licht nodig. Als er beweging op het terrein wordt geregistreerd gaat de verlichting op het bewaakte parkeergedeelte aan in de directe omgeving van die beweging. De lichtmasten, waaraan ook de camera's worden gehangen, zijn maximaal 10 meter hoog.

7. Beveiliging op het terrein.

Hoe is de beveiliging op het terrein geregeld?

Het terrein wordt 24 uur per dag door particuliere beveiligers/bewakers beveiligd en bewaakt. Voor toegang tot het bewaakte en beveiligde deel van het terrein en het afgeschermd deel van het restaurant, wordt gebruik gemaakt van een pasjessysteem.

8. Beveiliging buiten het terrein.

Hoe is de beveiliging in de omgeving van het terrein geregeld?

Als de parkeerplaats is aangelegd zal de politie de situatie in de gaten houden. De politie zal samenwerken met de beveiligers van de truckparking en met bedrijventerreinbeveiliging Bello. Mocht het nodig zijn dan zal het toezicht worden verscherpt en handhavend worden opgetreden.

9. Aantal vrije parkeerplaatsen.

Er is maar weinig vrije parkeerruimte buiten het parkeerterrein beschikbaar. Terwijl er wel een voor publiek toegankelijk horecagedeelte is. Men vraagt zich af of er wel voldoende vrije parkeerplaatsen zijn in relatie tot de horeca.

Parkeernormen

Het plan is 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 wordt een gemiddelde norm van 6,5 gehanteerd.

Bij voorliggend plan zijn de bruto vloeroppervlakten uiterekend 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 oppervlakten zijn opgenomen in onderstaande 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 m2	Café, bar, cafetaria, restaurant	100 m2 bvo	6,5	17,1 p.p.
Retailgedeelte	99,8 m2	Winkels	100 m2 bvo	3,3	3,3 p.p.
Totaal					20,4 p.p.

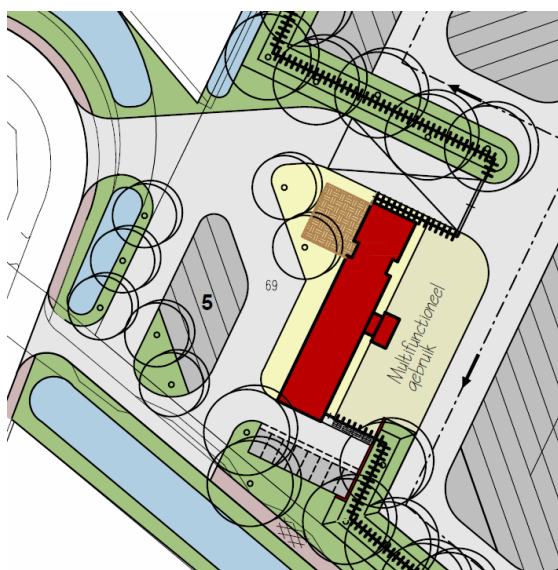
Wat in deze rekensom nog niet is meegenomen is dat de horeca en retaildoeleinden voor een belangrijk deel worden gebruikt door de chauffeurs van de vrachtwagens die op het bewaakte parkeerterrein staan. Een conservatieve schatting is dat het aandeel hiervan minimaal 50% is. Het is dus redelijk dat de 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.

Feitelijk aantal parkeerplaatsen

Onderstaand (links) is de inrichtingstekening uit het voorontwerp-bestemmingsplan opgenomen, waarbij is ingezoomd op het openbare voorterrein van het centrale hoofdgebouw. Hier zijn 8 haaksparkerplaatsen ingetekend en 5 parkeerplaatsen voor vrachtwagens. Het totale aantal parkeerplaatsen is hiermee 13 stuks. Hiermee zou de norm net niet helemaal gehaald worden.



Inrichtingstekening VO-Bestemmingsplan



Tekening mogelijke aanpassing inrichtingsplan

Op de bovenstaande tekening (rechts) is globaal ingetekend hoe het centrale hoofdgebouw circa 5 meter naar achteren zou kunnen worden verplaatst, waarbij aan de voorzijde het mogelijk wordt een extra rij parkeerplaatsen te realiseren. Hier is ruimte voor circa 7 parkeerplaatsen. Hiermee is met een kleine wijziging van het inrichtingsplan, het mogelijk in totaal 20 openbare parkeerplaatsen te realiseren. Deze planwijziging wordt uitgevoerd.

Samenvatting en conclusie

Het publiek toegankelijke deel van de horeca- en retail-activiteiten in het centrale hoofdgebouw van de Truckparking Centerpoort-Noord is getoetst aan de parkeernormen. De parkeernorm is 14 parkeerplaatsen. Binnen voorliggend inrichtingsplan in het voorontwerpbestemmingsplan zijn 13 openbare parkeerplaatsen ingetekend. Dit voldoet dus niet aan de norm. Echter, door een eenvoudige ingreep en het enigszins verschuiven van het centrale hoofdgebouw, kunnen 7 extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Hiermee komt het totaal op 20 parkeerplaatsen en wordt ruim voldaan aan de parkeernorm. Mocht niettemin op termijn blijken, dat het aantal van 20 plaatsen onvoldoende is, dan is er op het terrein, parallel aan de Jochemstraat, ruimte voor de aanleg van nog eens 7 à 8 parkeerplaatsen.

10. Wildparkeren.

Chauffeurs die niet willen betalen voor het parkeren, zullen het bewaakte terrein mijden en elders parkeren. Dat zal dan tot parkeeroverlast leiden. Hoe wordt dat voorkomen en gehandhaafd?

Op de bedrijventerreinen binnen onze gemeente geldt door-de-weeks een parkeerverbod van 18.00 tot 08.00 uur en in het weekend van 0.00 uur tot 24.00 uur (24 uur). Met de politie Gelderland-Midden is afgesproken, dat na de opening van de truckparking gedurende een nader te bepalen periode projectmatig wordt opgetreden tegen het 'wildparkeren'. Daarnaast zal altijd ingeval van parkeerexcessen worden opgetreden.

11. Overlast huidige parkeerplaats Q8 (Oostsingel).

Bewoners van Lommerweide ondervinden verschillende vormen van overlast van de huidige parkeerplaats bij Q8 aan de Oostsingel: wildplassen, barbecueën, wildkamperen, lawaai, afval. Hier zou wat aan gedaan moeten worden. En hoe wordt hiermee omgegaan als de bewaakte parkeerplaats gereed is?

De geconstateerde overlast bij de vrachtwagenparkeerplaats aan de Oostsingel kan het best worden opgelost door de functie van vrachtwagenparkeerplaats daar op te heffen. De parkeerplaats dient dan nog uitsluitend als carpoolplaats. Dit kan door het nemen van een verkeersbesluit waarbij het inrijden van vrachtwagens wordt verboden door het plaatsen van een bord C07.

Handhaving is eenvoudig en eventueel nog te vergemakkelijken door het fysiek onmogelijk maken dat vrachtauto's daar kunnen inrijden.

12. Geluidshinder.

De omwonenden verwachten geluidshinder vanaf de bewaakte parkeerplaats: achteruitrijdende vrachtwagens (piepen), manoeuvreren met vrachtwagens, koelinstallaties van vrachtwagens, lawaai door chauffeurs.

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) wordt het plan 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 wordt, om hinder voor de omgeving tot een minimum te beperken, de stallingslocatie voor de koelwagens zoveel mogelijk aan de zuidzijde van het plangebied gesitueerd.

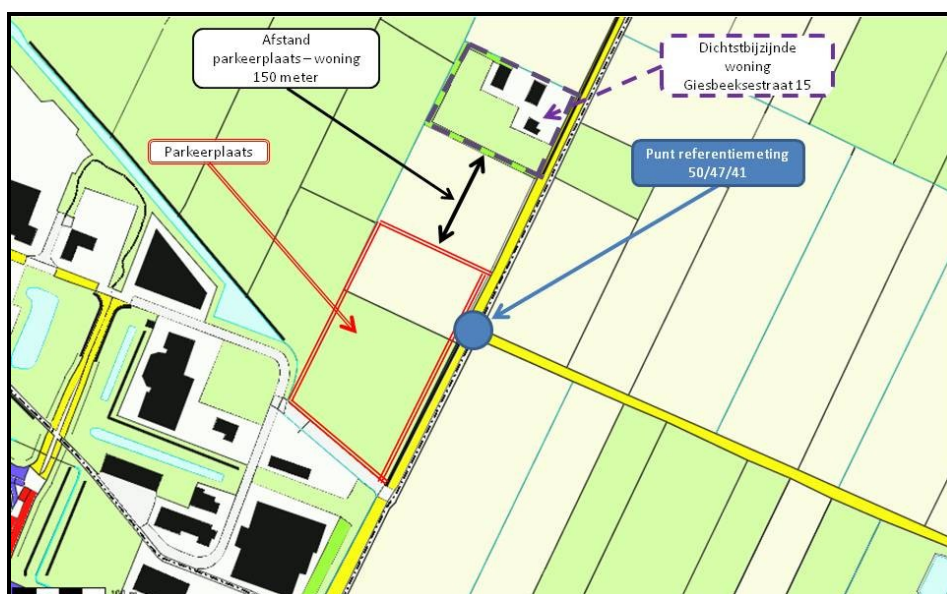
Specifieke toetsing industrielawaai

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