

bestemmingsplan

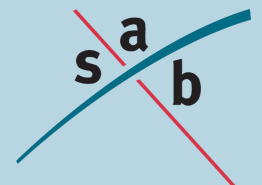
Bedrijventerrein De Nieuweling, eerste herziening, Duiven

gemeente Duiven

10 februari 2014

projectnummer 110844.01

NL.IMRO.0226.BPNIEUWELING002-VS01



INHOUD

TOELICHTING

1	INLEIDING	1
1.1	AANLEIDING	1
1.2	LIGGING PLANGEBIED	1
1.3	VIGEREND BESTEMMINGSPLAN	2
1.4	OPZET VAN HET BESTEMMINGSPLAN	3
2	HUIDIGE EN BEOOGDE SITUATIE	4
2.1	HUIDIGE SITUATIE	4
2.2	BEOOGDE SITUATIE	5
3	BELEIDSTOETSING	8
3.1	GEMEENTELIJK BELEID	8
3.2	OVERIG BELEID	8
4	UITVOERINGSASPECTEN	11
4.1	INLEIDING	11
4.2	BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING	11
4.3	BODEM	13
4.4	GELUID WEGVERKEERSLAWAAI	14
4.5	LUCHTKWALITEIT	15
4.6	GEUR	15
4.7	EXTERNE VEILIGHEID	16
4.8	WATER	29
4.9	FLORA EN FAUNA	30
4.10	ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE	30
4.11	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	31
5	WIJZE VAN BESTEMMEN	32
5.1	WIJZE VAN BESTEMMEN	32
5.2	DIT BESTEMMINGSPLAN	33
6	PROCEDURE	36

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

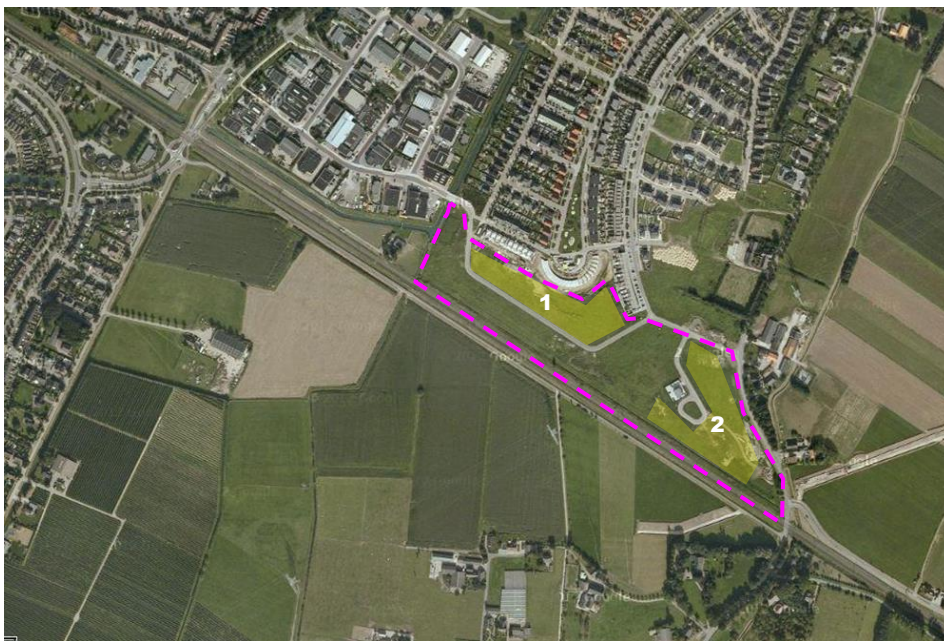
Het bedrijventerrein De Nieuweling in Duiven is momenteel nog in aanleg. Een deel van het bedrijventerrein is reeds uitgegeven, maar het resterende deel van het bedrijventerrein is nog onbebouwd. Ten behoeve van de realisatie van het bedrijventerrein is in 2001 een bestemmingsplan vastgesteld. De planologische regeling hieruit is grotendeels overgenomen in het recent vastgestelde actualiserende bestemmingsplan 't Holland / De Nieuweling.

Bij de uitgifte van bedrijfspercelen zijn de bestaande bouw- en gebruiksregels voor enkele specifieke locaties echter te beperkend gebleken om deze aantrekkelijk te maken voor potentiële vestigende bedrijven. Hiernaast bestaat er geen goede aanleiding vanuit milieu- of ruimtelijk oogpunt om deze belemmeringen te handhaven en is de huidige bouwregeling vanuit stedenbouwkundig oogpunt deels niet geheel wenselijk. Om deze reden is het de wens het bestemmingsplan op enkele locaties aan te passen. Onderhavig bestemmingsplan voorziet hierin. In deze toelichting wordt het bestemmingsplan toegelicht.

1.2 LIGGING PLANGEBIED

Het plangebied betreft een deel van het bedrijventerrein De Nieuweling. Dit bedrijventerrein ligt aan de zuidostrand van de kern Duiven, direct aansluitend aan de bebouwde kom van Duiven en aan de zuidzijde begrensd door de spoorlijn Arnhem - Zevenaar / Winterswijk.

Op de navolgende figuur is de globale ligging van de bedrijventerreinen in Duiven weergegeven. In lichtgroen is globaal aangeduid op welke plangebieden onderhavig bestemmingsplan betrekking heeft. Het westelijke deelgebied wordt aangemerkt als 'Spoorallee-Noord' (op de kaart aangeduid met 1), het rechter deelgebied als 'Parkgebied De Nieuweling 2' (op de kaart aangeduid met 2).



Ligging plangebied

1.3 VIGEREND BESTEMMINGSPLAN

Voor het plangebied is het bestemmingsplan 't Holland/De Nieuweling vigerend. Dit bestemmingsplan is vastgesteld d.d. 27 mei 2013. Dit bestemmingsplan betreft een conserverende regeling voor het plangebied, waarbij de bestaande bouwrechten uit het destijds vigerende bestemmingsplan zijn overgenomen.

Onderhavig plangebied betreft twee deellocaties binnen het bestemmingsplangebied.



Ligging deelgebied Spoorallege-Noord



Ligging deelgebied Parkgebied De Nieuweling

Deelgebied 'Sporallege-Noord' betreft de strook met bedrijfsperven direct aangrenzend aan de woonwijk De Nieuweling. In het bestemmingsplan is een regeling opgenomen die hier bedrijven toestaat in milieucategorie 1 en 2 (en deels uitsluitend in categorie 1). In de achterliggende strook zijn echter in afwijking hierop uitsluitend bedrijfswoningen toegestaan. Deze strook ligt buiten het bouwvlak.

Het is gebleken dat de bouwregels te beperkend zijn en dat de kavels om deze reden markttechnisch moeilijk verkoopbaar zijn. Er is vanuit ruimtelijk en milieuoogpunt geen aanleiding voor deze beperkende regeling.

Deelgebied 'Parkgebied De Nieuweling' betreft het oostelijke deel van het bedrijventerrein. Hier zijn bedrijven tot en met categorie 3.1 mogelijk. Het bouwvlak geeft aan waar de gebouwen toegestaan zijn. Het is gebleken dat de getekende bouwvlakken te beperkend zijn en de verkoopbaarheid moeilijk maakt. Stedenbouwkundig gezien is de ligging van de bouwrens ten opzichte van de Heiliglandsestraat onlogisch. Hiernaast geven de bouwregels geen ruimte voor het realiseren van een stedenbouwkundig accent in het oostelijke deel van het bedrijventerrein, terwijl dit vanuit stedenbouwkunde wel gewenst is.

Aangezien de beoogde en gewenste verruiming van de bouw- en gebruiksregels niet mogelijk is binnen het vigerende bestemmingsplan, is ervoor gekozen onderhavig bestemmingsplan te ontwikkelen.

1.4 OPZET VAN HET BESTEMMINGSPLAN

Het bestemmingsplan bestaat uit drie delen. Deel 1 vormt de toelichting van voorliggend bestemmingsplan. In deel 2 zijn de regels van het bestemmingsplan opgenomen. Achter in dit plan is als deel 3 de verbeelding bijgevoegd.

In dit deel 1 zal in het navolgende hoofdstuk 2 worden ingegaan op de huidige en de toekomstige situatie.

In *hoofdstuk 3* zal het bovengemeentelijk, als ook het gemeentelijk beleid uiteen worden gezet. Dit beleid vormt het kader voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen in het algemeen.

In *hoofdstuk 4* wordt ingegaan op de planologische en economische uitvoerbaarheid.

In *hoofdstuk 5* wordt onderhavig plan vertaald naar de juridische opzet van dit bestemmingsplan.

In *hoofdstuk 6* zijn ten slotte de resultaten van de procedure opgenomen.

2 HUIDIGE EN BEOOGDE SITUATIE

2.1 HUIDIGE SITUATIE

Bedrijventerrein De Nieuweling

Het plangebied maakt onderdeel uit van het bedrijventerrein De Nieuweling en is gelegen aan de zuidoostzijde van de kern Duiven, ingeklemd tussen de bestaande kern en de spoorlijn Arnhem - Zevenaar / Winterswijk, dat aan de zuidzijde is gelegen. Het bedrijventerrein wordt aan de noordkant begrensd door de woonwijk De Nieuweling. Aan de oostkant grenst het bedrijventerrein aan het buitengebied. Aan de westkant grenst het bedrijventerrein aan bedrijventerrein 't Holland. Het bedrijventerrein is te bereiken middels de wijkontsluitingswegen en de Heiliglandsestraat. De interne ontsluiting van het bedrijventerrein De Nieuweling bestaat uit de Spoorallee.

Op het bedrijventerrein De Nieuweling, dat in totaal circa 7 hectare groot is, is met name lokale bedrijvigheid gevestigd. Het is een betrekkelijk recent bedrijventerrein dat deels nog niet is uitgegeven; hier is dus nog ruimte voor nieuwe bedrijvigheid.



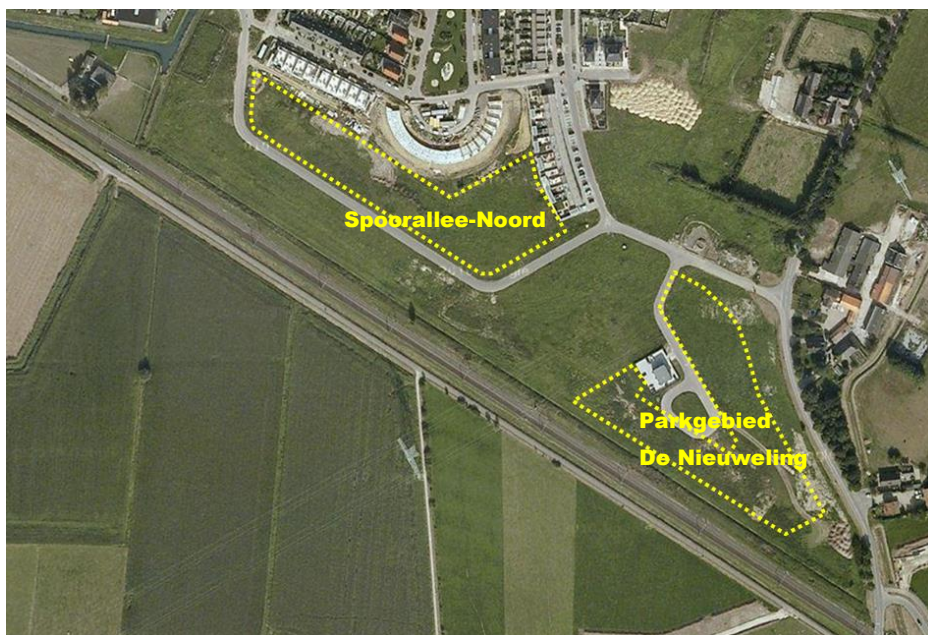
Bedrijven op de Nieuweling



Bedrijven op de Nieuweling

Plangebied

Het plangebied betreft twee deelgebieden binnen het bedrijventerrein De Nieuweling. Deze zijn globaal aangeduid op de onderstaande luchtfoto. De beide plangebieden zijn momenteel nog onbebouwd.



Aanduiding plangebied op luchtfoto

2.2 BEOOGDE SITUATIE

Onderhavig bestemmingsplan beoogt de bouw- en gebruiksregels die momenteel gelden voor het in aanleg zijnde bedrijventerrein De Nieuweling op twee specifieke locaties te verruimen. Hier bestaat vanuit milieu- en ruimtelijk oogpunt geen bezwaar tegen en dit is wenselijk vanuit markttechnisch oogpunt, aangezien de bedrijfskavels momenteel moeilijk verkoopbaar zijn. Ook zijn er enkele stedenbouwkundige argumenten om de bouw- en gebruiksregels op deze punten te wijzigen.

Het plangebied valt uiteen in twee deelgebieden die hieronder specifiek aan de orde komen.

Deelgebied 1: Spoorallee-Noord

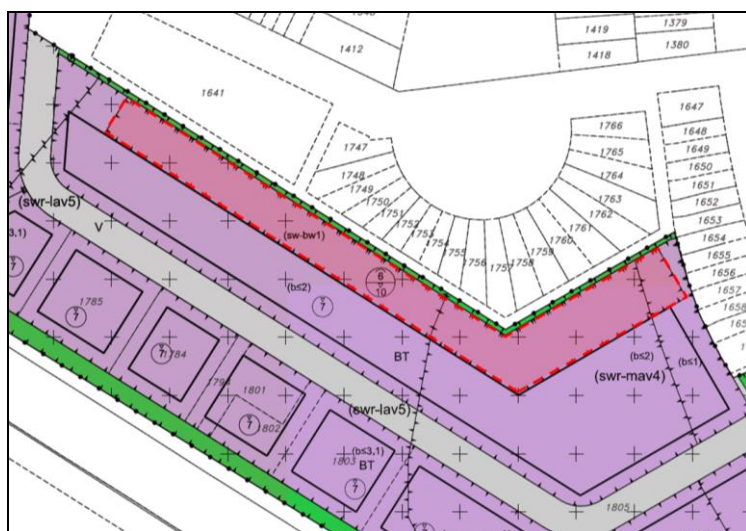
Ligging

Dit deelgebied is gelegen direct aangrenzend aan de woonwijk De Nieuweling. Zoals gesteld zijn de bouwmogelijkheden beperkt, aangezien de strook direct langs de grens met het woongebied uitsluitend mag worden benut voor bedrijfswoningen.

Beoogde regeling

De bedoeling is om de bouwmogelijkheden te verruimen. Hiermee worden binnen de bedrijfswoningenstrook (het rood gehighlightte gebied op onderstaand kaartbeeld) ook bedrijven toegestaan in de laagste milieucategorie 1. Om dit mogelijk te maken wordt tevens het bouwvlak richting de noordzijde verruimd. De zonering in milieucategorieën, waarbij in de strook direct langs de Spoorallee milieucategorie 2 is toegestaan en in de achterliggende strook milieucategorie 1, wordt eveneens vastgelegd op de verbeelding.

De specifieke aanduiding inzake de bedrijfswoningen blijft gehandhaafd, maar wordt hernoemd in 'bedrijfswoning'. De regeling inzake bedrijfswoningen blijft behouden, dit betekent dat ook in dit bestemmingsplan bedrijfswoningen uitsluitend toegestaan worden in het rood gearceerde gebied. Het aantal bedrijfswoningen is verder gemaximeerd tot 1 woning per bedrijf.



Kaartbeeld deelgebied 'Spoorallee-Noord' op plankaart vigerend bestemmingsplan met aanduiding strook waar uitsluitend bedrijfswoningen toegestaan zijn.

Argumentatie

De volgende argumenten kunnen worden genoemd voor de beoogde verruiming van de bouw- en gebruiksregels:

- De uit te geven bedrijfsperven zijn momenteel markttechnisch weinig ideaal, door de beperkingen in het bestemmingsplan. Hiermee zijn de bedrijfsperven moeilijk verkoopbaar. Het is niet gewenst dat het bedrijventerrein niet geheel wordt ingevuld.
- Er is vanuit milieuoogpunt geen aanleiding om de gebruiksmogelijkheden voor de achterliggende strook zo ver te beperken. Zoals in paragraaf 4.2 wordt besproken, is de realisatie van bedrijven in de laagste milieucategorie in deze strook mogelijk, zonder dat redelijkerwijs hinder te verwachten is op de aangrenzende woningen.
- Vanuit ruimtelijk oogpunt is het in algemene zin gewenst dat de beschikbare ruimte op het bestaande bedrijventerrein optimaal wordt gebruikt. Onderhavig plan kan, door een verruiming van de bouw- en gebruiksregels, hier aan bijdragen.

Deelgebied 2 'Parkgebied De Nieuweling'

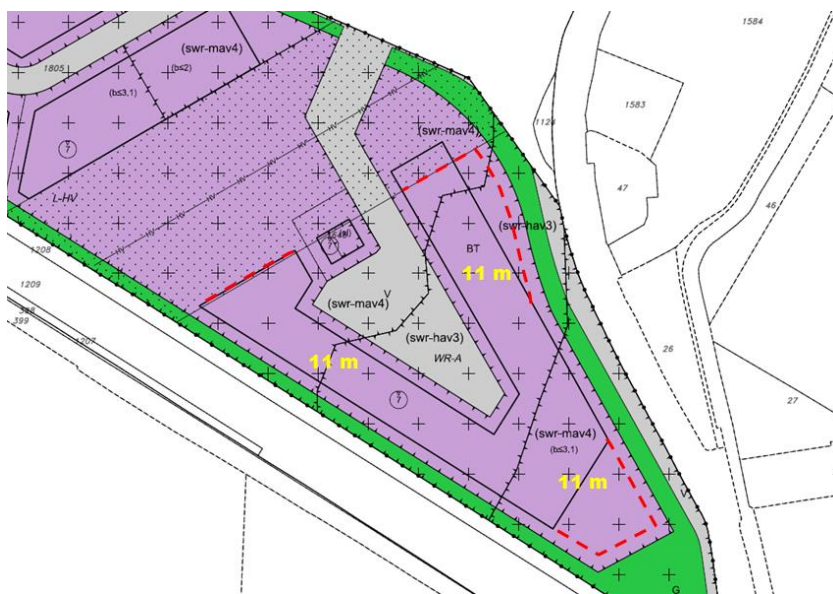
Ligging

Dit deelgebied betreft het zuidoostelijke deel van het plangebied. De locatie wordt aan de noordzijde begrensd door de Heilinglandsestraat en aan de zuidzijde door de spoorlijn Arnhem - Zevenaar / Winterswijk.

Voorgestelde regeling

Zoals gesteld zijn in dit deelgebied met name de bouwregels te beperkt wat betreft de omvang en ligging van het bouwvlak en de mogelijkheid om in de uiterste hoek een stedenbouwkundig accent te ontwikkelen. Om dit op te lossen wordt het bouwvlak aan de zijde van de Heilinglandsestraat enigszins vergroot, zodanig dat de bouwgrens overall op een gelijke afstand van de as van de weg komt te liggen. De beoogde groenstrook blijft ongemoeid.

Hiernaast bevindt zich in het vigerende bestemmingsplan een deel van het bouwvlak binnen de beschermingszone van de hoogspanningsleiding. Dit is ongewenst, aangezien hier in principe bebouwing niet gewenst is. Hier is het bouwvlak zodanig verkleind dat deze geheel buiten de beschermingszone van de hoogspanningsleiding is gelegen.



Kaartbeeld 'Parkgebied De Nieuweling' op plankaart vigerend bestemmingsplan met globale aanduiding van beoogde verruiming bouwvlak (rood) en verruiming bouwhoogtes (geel)

In de uiterst zuidoostelijke hoek wordt het bouwvlak eveneens vergroot. Hiermee is richting de uiterste zuidoostelijke 'punt' van het bedrijventerrein een bedrijfsgebouw als stedenbouwkundig accent mogelijk.

Hiernaast wordt in het parkgebied deels een hogere bouwhoogte toegestaan van 11 m. Hiermee is ten eerste ook wat betreft bouwhoogte een stedenbouwkundig accent in de zuidoostelijke 'punt' mogelijk en ten tweede wordt hiermee in westelijke richting een aflopende bouwhoogte mogelijk (van 11 m naar 7 m). Dit leidt tevens tot meer flexibiliteit, zodat hier volumes met wisselingen in bouwhoogte kunnen worden gerealiseerd. Eén en ander is schematisch weergegeven in voorgaand kaartbeeld.

Argumentatie

De volgende argumenten kunnen worden genoemd voor de beoogde verruiming van de bouwregels:

- Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is de mogelijkheid om op de 'punt' van het bedrijventerrein een accent te kunnen realiseren, gewenst. Dit stedenbouwkundige accent kan het bedrijventerrein en de rand van kern Duiven markeren. Om deze reden is het gewenst het bouwvlak en de toegestane bouwhoogte hier te vergroten.
- De vergroting van de bouwvlakken alsmede het toestaan van de hogere bouwhoogtes (waarbij de maximale bouwhoogte in westelijke richting afloopt van 11 m en 7 m) zijn passend binnen de stedenbouwkundige uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de proef die de gemeente ingesteld heeft voor een welstandsluw beleid op het bedrijventerrein De Nieuweling. Uitgangspunt van dit beleid is dat door meer vrijheid te bieden en minder regels op te leggen, er een grotere flexibiliteit ontstaat die kan leiden tot een grotere verscheidenheid in architectuur, een bredere differentiatie aan mogelijke functies en meer verschillen in bedrijfsomvang en verkaveling. Onderhavig bestemmingsplan biedt een passend raamwerk voor de planologische verruiming en de flexibiliteit die passend zijn bij dit genoemde minder stringente welstandsbeleid.
- Vanuit milieuoogpunt zijn er geen bezwaren tegen de verruiming van de bouw mogelijkheden. Zoals in paragraaf 4.2 wordt besproken, is er geen aanleiding om te verwachten dat er sprake is van hinder op naburige woningen.

3 BELEIDSTOETSING

In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op het geldende beleid. Allereerst wordt ingegaan op het gemeentelijke beleid. Hierna komt het overige beleid aan de orde (rijks-, provinciaal, en regionaal beleid). De toetsing aan het beleid is beknopt, aangezien onderhavig bestemmingsplan slechts de beperkte verruiming van de bouw- en gebruiksmogelijkheden van het in aanleg zijnde bedrijventerrein De Nieuweling betreft.

3.1 GEMEENTELIJK BELEID

Structuurvisie Duiven 2010-2020

De Structuurvisie Duiven 'Omgevingsvisie op een duurzaam Duiven' is op 14 december 2009 vastgesteld door de gemeenteraad, voor de periode 2010-2020. In deze structuurvisie is gekozen voor een integrale benadering van thema's, waarbij bestaande en nieuwe initiatieven elkaar duurzaam kunnen versterken.

Ten aanzien van bedrijventerreinen is aandacht voor de vertaling van regionaal en provinciaal beleid inzake duurzaamheidsprincipes en de SER-ladder, bijvoorbeeld door intensivering en revitalisering van bestaande bedrijventerreinen. Bedrijventerrein De Nieuweling wordt hierbij gezien als bestaand bedrijventerrein. Een bijzondere uitdaging vormt het breder toepassen van duurzaamheidsprincipes bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Verder wordt het beleid voor parkmanagement uitgebouwd.

Toetsing gemeentelijk beleid

Onderhavig bestemmingsplan betreft uitsluitend een gedeeltelijke verruiming van de bouw- en gebruiksmogelijkheden van het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein De Nieuweling. Dit is niet strijdig met het structuurvisiebeleid. Door verruiming van de bouwregels, kan tevens in beperkte mate intensivering van het ruimtegebruik plaatsvinden. Dit past binnen de gemeentelijke structuurvisie.

3.2 OVERIG BELEID

3.2.1 ***Rijksbeleid***

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. In de SVIR zijn, uitgaande van de verantwoordelijkheden van het Rijk, de ambities uitgewerkt in rijksdoelen tot 2028, waarbij is aangegeven welke nationale belangen aan de orde zijn. De rijksoverheid streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland, met een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. De ruimtelijke structuur van Nederland heeft zich ontwikkeld van steden in een landelijk gebied naar stedelijke regio's in interactie met landelijke en cultuurhistorische gebieden. Die samenhang van het internationale en regionale schaalniveau wil het Rijk laten groeien en versterken. De 3 hoofddoelen van de structuurvisie zijn:

1. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;

2. het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Barro

Op 1 oktober 2012 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) volledig in werking getreden. Het Barro, dat nauw met het SVIR samenhangt, heeft als doel om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen. Het Barro is het inhoudelijke beleidskader van de rijksoverheid waaraan bestemmingsplannen van gemeenten moeten voldoen.

Er worden enkele specifieke onderwerpen benoemd in het SVIR die moeten worden vertaald in het Barro. Geen van deze onderwerpen is voor onderhavig bestemmingsplan relevant.

Hiernaast is in het Barro de zogenaamde 'ladder voor duurzame verstedelijking' opgenomen, die dient te worden gebruikt bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Dit is bij onderhavig plan ook niet relevant.

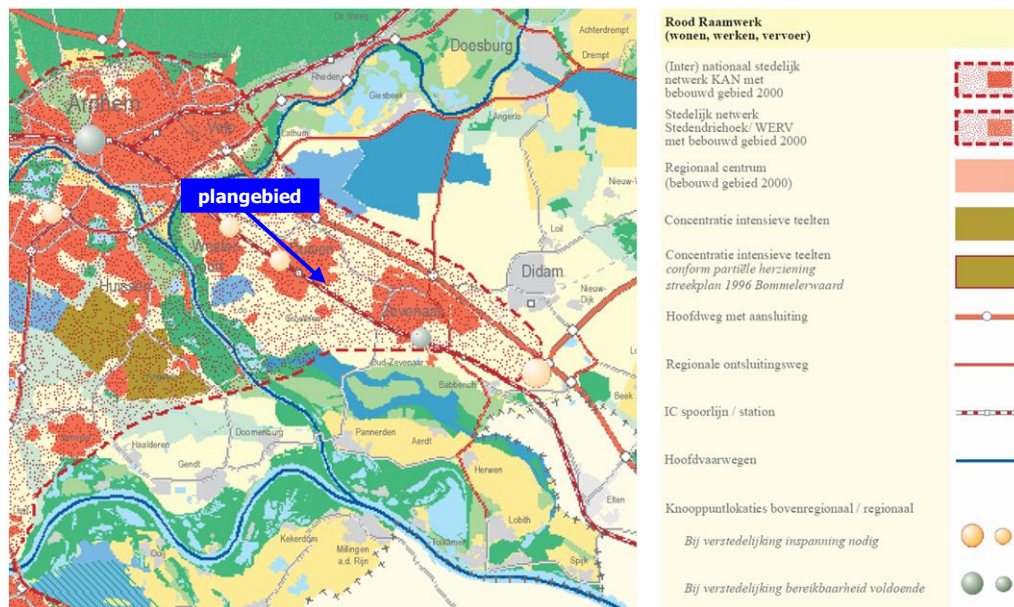
Toetsing rijksbeleid

Onderhavig bestemmingsplan raakt geen nationale belangen c.q. onderdelen die aan de orde komen in de SVIR en het Barro. Onderhavig bestemmingsplan is dus niet strijdig met het rijksbeleid.

3.2.2 Provinciaal beleid

Provinciale structuurvisie Gelderland 2005

Het hoofddoel van het beleid zoals omschreven in de provinciale structuurvisie is het scheppen van ruimte voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak. Om krachtige steden en vitale regio's te bevorderen zijn de belangrijkste uitgangspunten "bundeling van verstedelijking aan/nabij infrastructuur" en het "organiseren in stedelijke netwerken". De hoofdinfrastructuur vormt de ruggengraat van het 'rode' raamwerk.



Beleidskaart "Ruimtelijke structuur" uit Streekplan Gelderland 2005

Het plangebied is gelegen in het bebouwde gebied van het rode raamwerk, binnen het stedelijke netwerk Arnhem-Nijmegen en binnen bestaand bebouwd gebied. Het accent van de provinciale beleidsambities ligt op de vernieuwing en het beheer en onderhoud van bestaand bebouwd gebied. Hiervoor is onder meer nodig het oplossen en voorkomen van milieuproblemen en -knelpunten door een duurzame planontwikkeling.

Ruimtelijke verordening Gelderland

De ruimtelijke verordening bevat voorschriften die direct doorwerken op het gemeentelijke beleid op basis van het ruimtelijk beleid zoals in hoofdzaak opgenomen in de provinciale structuurvisie. Voor bestaande bedrijventerreinen, zoals bedrijventerrein De Nieuweling gelden geen specifieke bepalingen.

Structuurvisie Bedrijventerreinen en werklocaties

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

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

Toetsing provinciaal beleid

Het bestemmingsplan past in algemene zin binnen het beleid van de provinciale structuurvisie en de structuurvisie Bedrijventerreinen en werklocaties, aangezien het zal bijdragen aan de intensivering van het ruimtegebruik.

4 UITVOERINGSASPECTEN

4.1 INLEIDING

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

- Bedrijven en milieuzonering;
- Bodem;
- Geluid;
- Water;
- Luchtkwaliteit;
- Geur;
- Flora en fauna;
- Archeologie en cultuurhistorie;
- Duurzaamheid;
- Economische uitvoerbaarheid.

4.2 BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING

Algemeen

Uitgangspunt bij bedrijventerreinontwikkeling is een zodanige milieuzonering van de bedrijventerreinen dat geen hinder ontstaat voor de omringende (woon-)omgeving. Hulpmiddel bij het bepalen van mogelijke milieuhinder vormt de handreiking 'Bedrijven en Milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (uitgave 2009). Hierin zijn voor verschillende categorieën van bedrijfstypen de noodzakelijk geachte afstanden voor de factoren geur, geluid, stof en gevaar ten opzichte van een bepaald omgevingstype weergegeven.

Voor de typen van bedrijvigheid worden zes bedrijfscategorieën onderscheiden, al dan niet onderverdeeld in subcategorieën. Het bedrijventerrein de Nieuweling is bestemd voor de lichtere categorieën tot en met 3.1 en deels tot en met 1 of 2.

In onderstaand schema is de milieuzonering uitgewerkt tot en met categorie 4.

<i>Categorie bedrijvigheid</i>	<i>Afstanden omgevingstype rustige woonwijk</i>	<i>Afstanden omgevingstype bedrijventerrein</i>
Categorie 1	10 m	0 m
Categorie 2	30 m	10 m
Categorie 3.1	50 m	30 m
Categorie 3.2	100 m	50 m
Categorie 4.1	200 m	100 m
Categorie 4.2	500 m	200 m

Er geldt een andere zonering bij verschillende omgevingstypes. De grootste zones gelden voor het omgevingstype 'rustige woonwijk' (woonwijk met weinig verkeer, praktisch geen bedrijven en/of winkelcentra). Bij anderssoortige omgevingstypes (dorpscentra, historische bebouwingslinten of bedrijventerreinen) is het geoorloofd één afstandsstap terug te

gaan. Hiervan is bij onderhavig plan echter geen sprake, aangezien de aangrenzende woonwijk De Nieuweling dient te worden gezien als een 'rustige woonwijk'.

Toetsing

Er is bij de toetsing van uitgegaan dat wat betreft de bestaande bouw- en gebruiksmogelijkheden voor de bedrijven zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan, reeds in voldoende mate is aangetoond dat de er sprake is van een goede milieusituatie en een goede afstemming tussen de woon- en bedrijfsfuncties.

De toetsing richt zich daarom specifiek op de verruiming van de bouw- en gebruiksmogelijkheden die onderhavig bestemmingsplan mogelijk maakt. Hiermee zou meer hinder kunnen optreden voor de omgeving.

Deelgebied 1 'Spoorallee-Noord'

In 'Spoorallee-Noord' worden de gebruiksmogelijkheden verruimd voor de strook waar binnen het vigerende bestemmingsplan uitsluitend bedrijfswoningen toegestaan zijn (deze is op onderstaande kaart blauwpaars aangekleurd). Hier worden middels onderhavig bestemmingsplan ook bedrijven in categorie 1 toegestaan.

De hinderzone betreft 10 m. Deze geldt in principe vanaf de rand van de inrichting van het bedrijf tot aan de gevel van de woning (het deel van de woning dat wordt bewoond, dus niet de bijgebouwen of bergingen).

In de onderhavige situatie worden de bedrijfsperven gescheiden van de woningen door een groenstrook en een achterpad (brandpad). Vanaf de achtergevels van de woningen is een zone van 10 m uitgezet (rode stippellijn op onderstaande kaart). Binnen deze zone zouden geen bedrijven in categorie 1 mogelijk moeten zijn, aangezien als dit wel het geval is, er mogelijk sprake is van hinder. Uit het kaartbeeld blijkt dat de 10 m zone overall buiten de bedrijfsbestemmingsplan blijft. Hiermee zijn deze bedrijven dus in te passen in de omgeving. Er hoeft geen hinder op de omringende woningen te worden verwacht.



Milieusituatie deelgebied 1 'Spoorallee-Noord'

Deelgebied 2 'Parkgebied De Nieuweling'

In 'Parkgebied De Nieuweling' worden middels onderhavig bestemmingsplan de bouw-mogelijkheden verruimd. Het bouwvlak wordt aan de zijde van de Heiliglandsestraat vergroot. Aan deze straat bevinden zich enkele bestaande woningen. Er is getoetst wat de afstanden zijn van deze bestaande woningen tot het vergrote bouwvlak. Dit is in onderstaande tekening weergegeven. De uitbreiding van het bouwvlak is weergegeven in donkerblauw. De relevante bestaande woningen zijn rood gekleurd. Uit de toetsing blijkt dat de woningen respectievelijk ca. 43, 50 en 45 m zijn gelegen van het uit te breiden bouwvlak.

Uitgaande van het omgevingstype 'rustige woonwijk' is de indicatieve hinderzone van de mogelijk nieuw te vestigen bedrijven in categorie 3.1 50 m. De aangepaste bouwvlakken en bouwkvavels zijn dus deels in de uitwaartse zone van deze woningen gelegen. Om mogelijke hinder te voorkomen, zijn de zones die zijn gelegen binnen 50 m van de woningen gelegd binnen een aanduiding die hier uitsluitend bedrijven in categorie 2 toestaat (dit is op onderstaande tekening aangegeven met de lichtrode aanduidingen). De indicatieve hinderzone van bedrijven in categorie 2 bedraagt 30 m. Op deze wijze is er dus geen hinder te verwachten en zijn de bedrijven in te passen in de omgeving.



Milieusituatie deelgebied 2 'Parkgebied De Nieuweling'

4.3 BODEM

Inleiding

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

Toetsing

In het kader van de ontwikkeling van het bedrijventerrein De Nieuweling is reeds bodemonderzoek verricht. Het betreft een bodemonderzoek conform de NEN5740 dat is verricht in 2000. Uit dit onderzoek blijkt dat enkel licht verontreinigde locaties zijn aangetroffen die geen belemmering vormen voor de beoogde functie. Gesteld kan worden dat sinds 2000 er geen mogelijk bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden binnen het plangebied. Hiermee zijn de conclusies uit dit bodemonderzoek nog steeds van toepassing.

Onderhavig bestemmingsplan ziet hiernaast alleen toe op een geringe verruiming van de bouw- en gebruiksregels. Hierbij wordt geheel binnen de bestaande bestemmingsplanvlakken voor bedrijventerrein gebleven. De bodemkwaliteit is hier zoals gesteld reeds geschikt bevonden voor de beoogde functie. Om deze reden is nader onderzoek niet nodig.

Conclusie

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

4.4 GELUID WEGVERKEERSLAWAAI

Inleiding

De Wet geluidhinder regelt de mate waarin geluid bepaalde functies mag belasten. Indien geluidgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wet geluidhinder de verplichting een akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van wegen en spoorwegen.

Toetsing

In het kader van de ontwikkeling van bedrijventerrein De Nieuweling heeft reeds akoestisch onderzoek plaatsgevonden en is de haalbaarheid in algemene zin reeds aangetoond. In het akoestische onderzoek dat destijds is uitgevoerd (in 2001) is gekeken naar zowel wegverkeerslawaaï als railverkeerslawaaï. Om deze reden blijft de toetsing beperkt tot de verruiming van de bouw- en gebruiksregels die onderhavig bestemmingsplan biedt in vergelijking tot het vigerende bestemmingsplan.

Binnen deelgebied 1 'Spoorallee-Noord' wordt de vestigingsmogelijkheid voor bedrijven verruimd in de meest noordelijke strook, waar vooralsnog alleen bedrijfswoningen toegestaan zijn. De bedrijven zijn zelf niet hindergevoelig. Hiernaast is naar verwachting geen sprake van geluidshinder op de omgeving, zoals reeds is besproken in paragraaf 4.2. Wat betreft de bedrijfswoningen kan worden gesteld dat deze net als in het vigerende bestemmingsplan alleen mogelijk zijn in de meest noordelijk gelegen strook. Onderhavig bestemmingsplan biedt geen ruimere mogelijkheden dan het voormalige bestemmingsplan. In het voormalige bestemmingsplan is de haalbaarheid wat betreft geluid reeds aangetoond. Om die reden is in het kader van onderhavig bestemmingsplan geen nieuw akoestisch onderzoek nodig.

Voor deelgebied 2 'Parkgebied De Nieuweling' zijn er geen bijzonderheden inzake het aspect geluid.

Conclusie

Er is geen akoestisch onderzoek nodig en het aspect wegverkeerslawaaï vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

4.5 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 vastgesteld, o.a. fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂). 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 betekende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Toetsing

In het kader van de ontwikkeling van het bedrijventerrein De Nieuweling is reeds onderzoek verricht. Onderhavig bestemmingsplan ziet alleen toe op een geringe verruiming van de bouw- en gebruiksregels. In theorie is het mogelijk dat de bebouwingsdichtheid van bedrijven enigszins toeneemt in relatie tot de bestaande planologische mogelijkheden. De verschillen zijn echter dermate klein, dat kan worden verwacht dat dit geen negatieve effecten heeft op de luchtkwaliteit.

Hiernaast blijkt uit onderzoek van de gemeente¹ dat de achtergrondconcentraties van NO₂ en PM₁₀ laag zijn. De bestaande luchtkwaliteit is dus voldoende om geen belemmeringen te hoeven verwachten inzake de blootstelling van personen aan luchtvervuiling.

Conclusie

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

4.6 GEUR

Algemeen

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

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

¹ Milieukaarten gemeente Duiven, DGMR, kenmerk V.2011.0636.00.R001, 8 december 2011

Toetsing

Onderhavig bestemmingsplan verruimd in beperkte mate de bouw mogelijkheden voor nieuwe bedrijven. Bedrijven zijn geurhindergevoelig. Om deze reden is aan dit aspect getoetst. In de nabijheid van het plangebied (50 meter of minder) liggen geen agrarische bedrijven met een geurcontour. Het voormalige agrarisch bedrijf aan de Heiliglandsestraat 7, dichtbij het plangebied, is inmiddels verdwenen, zodat hier geen sprake meer is van een milieuzone.

Ook buiten de 50 meter liggen geen agrarische bedrijven waarvan de geurbelasting strekt tot over het plangebied. Geurhinder voor de omliggende geurgevoelige objecten is hiermee uitgesloten.

Conclusie

Het aspect geur vormt daarmee geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

4.7 EXTERNE VEILIGHEID

Inleiding

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

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

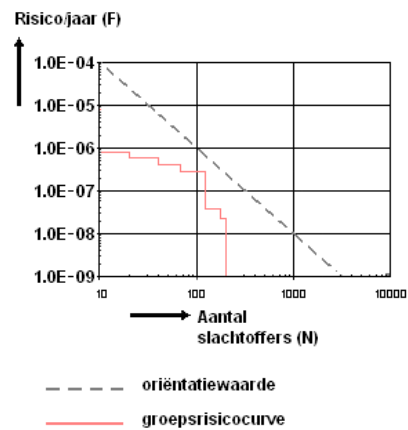
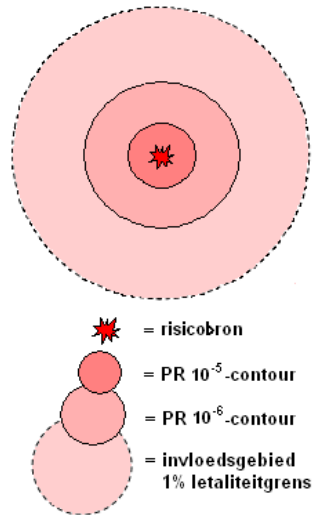
Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes, zoals spoorwegen of buisleidingen. Bij externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden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

Plaatsgebonden Risico (PR)

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

Groepsrisico (GR)

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



Weergave plaatsgebonden risicocontouren, invloedsgebied en groepsrisicografiek met oriëntatiewaarde voor transport

Verantwoording van het groepsrisico

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

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

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

Verplichte en onmisbare onderdelen van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico

Juridisch kader

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

Besluit externe veiligheid buisleidingen

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

Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen

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

Plasbrandaandachtsgebied

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

Wijziging 'Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen'

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

Water zijn doorgevoerd, betreffen de volgende:

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

Onderzoek

Bestemmingsplan 't Holland/De Nieuweling

Het bestemmingsplan 't Holland/De Nieuweling omvat de bedrijventerreinen 't Holland en De Nieuweling. Op de bedrijventerreinen 't Holland en De Nieuweling is met name lokale bedrijvigheid gevestigd. Aan de noordkant worden de bedrijventerreinen begrensd door woningbouw, waardoor zware bedrijvigheid niet is toegestaan. (Zelfstandige) kantoren zijn overal op dit bedrijventerrein toegestaan.

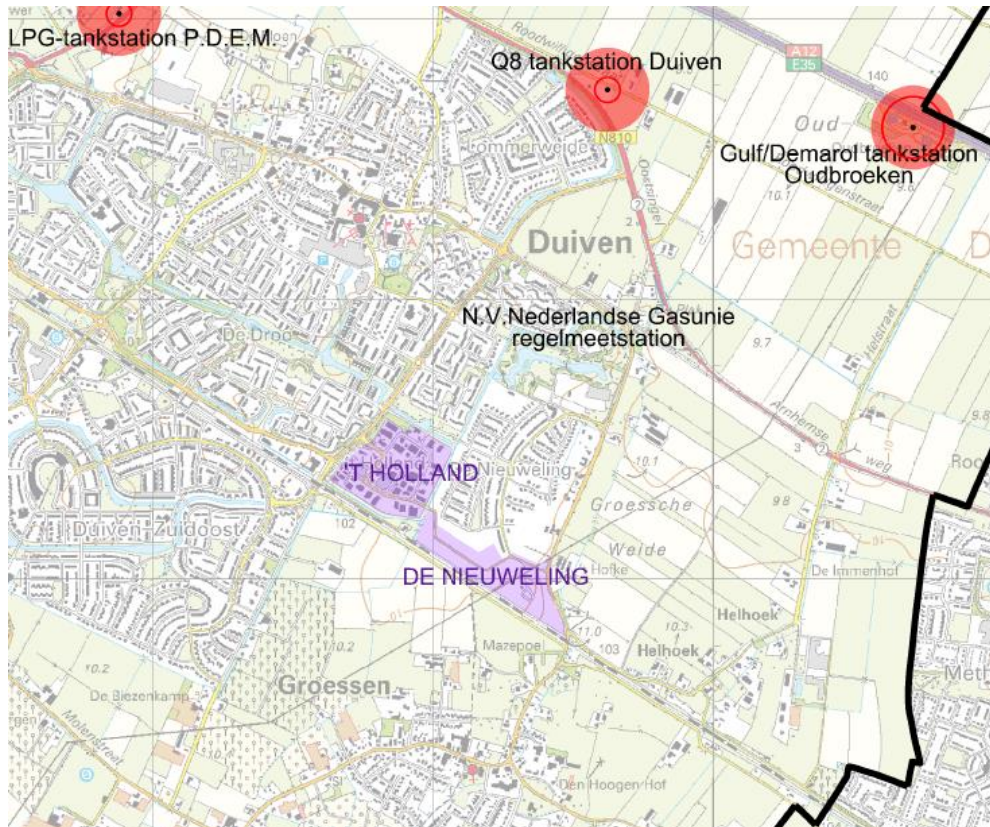
Het bestemmingsplan bevat een beperkte aanpassing van de bouw- en gebruiksregels voor enkele specifieke locaties. Dit omdat de gehanteerde bestemming te beperkend is gebleken voor potentieel vestigende bedrijven. De wijziging in de gebruiksregels leiden niet tot meer personen in het plangebied. De verruiming van de bouwregels kan resulteren in een beperkte toename van het aantal personen dat in het gebied kan verblijven.

Het meest zuidoostelijk deel betreft een uitbreiding van circa 1.300 m². Noordwestelijk circa 500 m². Dus in totaal 1.800 m². Uitgaande van de worstcase variant waarbij de volledige uitbreiding in gebruik wordt genomen als kantoor en een personendichtheid 200 personen per hectare. Dit betekent een toename van het aantal personen dat in het plangebied aanwezig is van 36 personen. Deze toename is te verwaarlozen ten opzichte van de aanwezige personen in het gehele plangebied.

Voor het overige komen de vigerende bestemmingen op dezelfde wijze terug. Hoewel het bedrijventerrein De Nieuweling nog niet geheel uitontwikkeld is, verandert de planologische situatie daarmee niet.

Inrichtingen

Bij de inventarisatie van Bevi-inrichtingen is gebleken dat zich geen Bevi-inrichtingen binnen het plangebied bevinden. Wel zijn in de omgeving enkele Bevi-inrichtingen aanwezig, hoewel deze op relatief grote afstand zijn gelegen. Voor de volledigheid zijn de risicovolle inrichtingen die niet onder het Bevi vallen eveneens beschouwd. Op de navolgende afbeelding zijn de verschillende risicovolle inrichtingen aangegeven. Voor twee van deze inrichtingen wordt kort aangehaald of ze relevant zijn of niet. De overige inrichtingen hebben geen PR-contour of invloedsgebied welke overlapt met het bestemmingsplan.



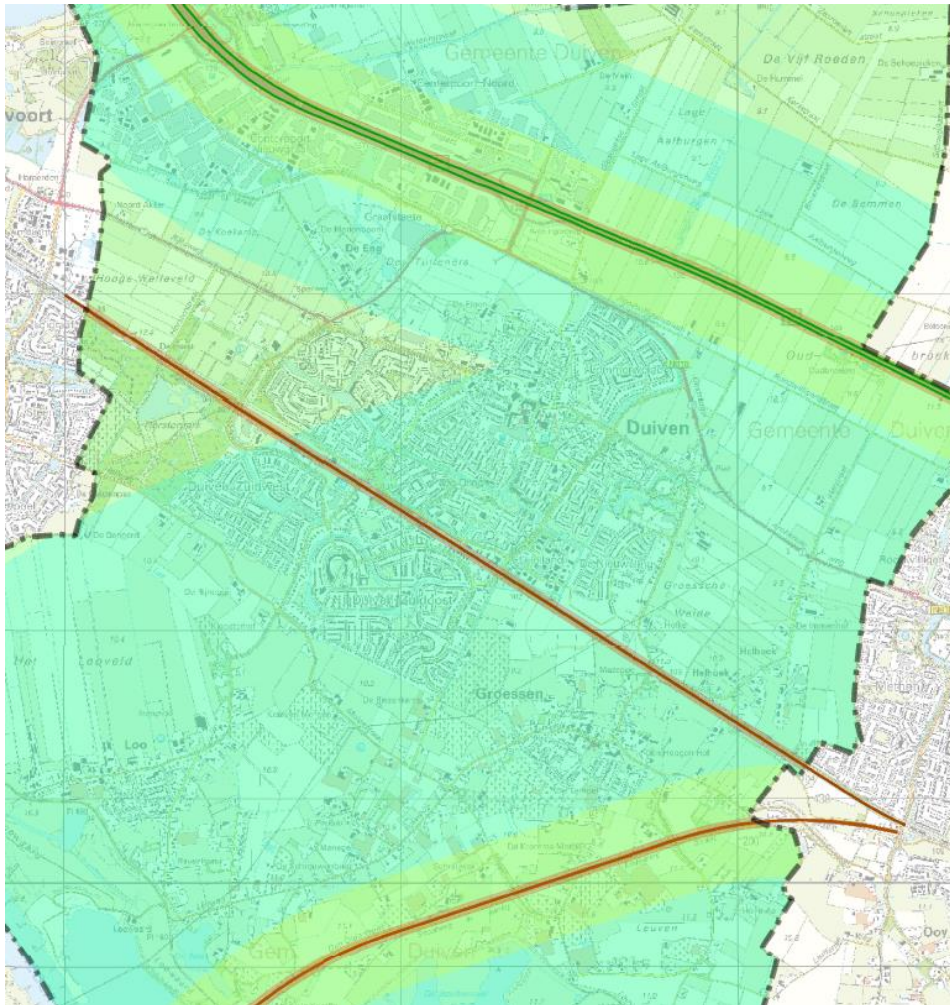
Uitsnede signaleringskaart met risicovolle inrichtingen

1. Aan de Rijksweg (A12) bevindt zich het LPG-tankstation Gulf/Demarol Oudbroeken op circa 1800 meter van het plangebied. De doorzet is niet gelimiteerd in de vergunning en de bijbehorende PR-contour bedraagt 110 meter. De PR-contour reikt niet tot aan het plangebied en legt dus geen wettelijke beperkingen op aan het plangebied. Het invloedsgebied bedraagt 150 meter en ligt niet over het plangebied heen. Deze risicobron is niet relevant voor het plangebied.
2. Aan de Oostsingel 15 is het LPG-tankstation Q8, op circa 1400 meter van het plangebied, gelegen met een doorzet van 499 m³/jaar. Het invloedsgebied bedraagt 150 meter en ligt niet over het plangebied heen. De PR 10-6-contour is 45 meter, aangezien het gaat om een nieuw ruimtelijk besluit en daarbij de afstanden uit Revi 2004 dienen te worden gehanteerd. De PR-contour legt geen wettelijke beperkingen op aan het plangebied. Deze risicobron is niet relevant voor het plangebied.

Vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor

A12

Binnen de gemeente vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats over de rijksweg A12. De A12 wordt genoemd in bijlage 5 van de wijziging van de 'Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen'.



Uitsnede risicokaart met transportassen

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

Tabel: Transport van gevaarlijke stoffen over de A12

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

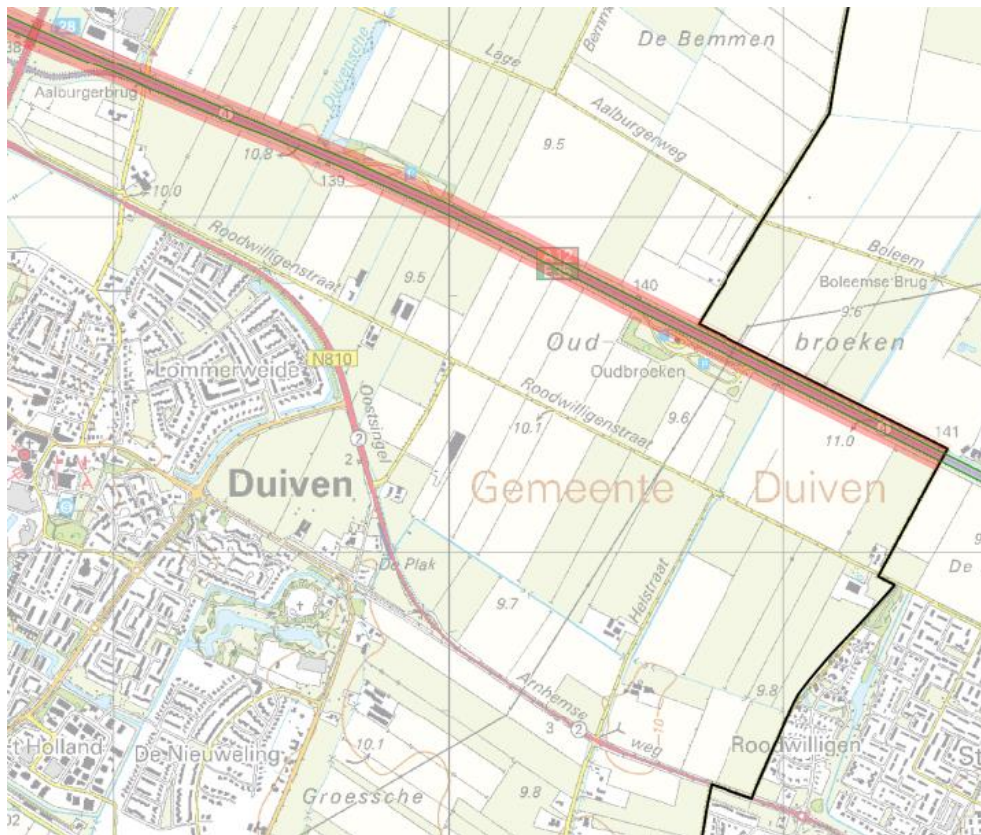
Het traject van de A12 is gelegen op circa 1700 meter van het plangebied. Het invloedsgebied van de sterk toxische gassen valt over het plangebied, maar de vervoershoeveelheden zijn erg beperkt (70 tankwagens per jaar). Omdat de vervoershoeveelheden erg groot zijn, zijn de risico's van de A12 nader beschouwd door de Milieusamenwerking Regio Arnhem en in concept gerapporteerd in het rapport "Risicoberekening A12", rapportnummer MRA0014, d.d. 27 augustus 2012.

Plaatsgebonden risico

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

Zoals zichtbaar in onderstaande figuur is voor het gehele traject van de A12 door Duiven wel sprake van een plasbrandaandachtsgebied, zoals beschreven in de paragraaf Beleidskader. Dit gebied beslaat 30 meter vanaf de rechterrاند van de rechterraaststrook en is daarmee niet relevant voor het bestemmingsplan.

Voorgaande conclusies worden bevestigd in het onderzoek "Risicoberekening A12" van de MRA. De risicocontour voor het plaatsgebonden risico ligt binnen de rijbanen van de A12 en vormt om die reden geen belemmering voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de A12. Verder ligt het plasbrandaandachtsgebied ruim buiten het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. Dit vormt ook geen belemmering.



Kaart ligging plasbrandaandachtsgebied

Groepsrisico

Aangezien het traject van de A12 invloed heeft op het bestemmingsplan 't Holland/De Nieuweling, dient te worden beschouwd of het groepsrisico ergens langs het traject de oriëntatiewaarde overschrijdt. Dit zou immers aanleiding geven tot de verantwoording van het groepsrisico conform de cRvgs. Bovendien zou een verhoging van het groepsrisico door de ontwikkelingen tot een zelfde conclusie leiden.

In voorgaande figuur is zichtbaar dat de A12 ter hoogte van het plangebied (linksonder in de afbeelding zijn de bedrijventerreinen zichtbaar) door agrarisch gebied gaat. De hoogte van het groepsrisico wordt volledig bepaald door de aanwezigheid van personen binnen 325 meter van de weg. Binnen deze 325 meter is ter hoogte van het plangebied enkel agrarisch gebied aanwezig dat een lage personendichtheid kent. Daarmee kan met zekerheid worden gesteld dat het groepsrisico niet boven de oriëntatiewaarde zal liggen. Aangezien het plangebied ligt op circa 1.800 meter, dus ruim verder dan genoemde 325 meter, kan tevens worden geconcludeerd dat het groepsrisico niet wijzigt.

Dit wordt bevestigd middels de resultaten van het rapport "Risicoberekening A12" dat is opgesteld door de MRA. Uit de berekening blijkt dat het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde ligt. Dit betekent dat conform de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen het groepsrisico niet hoeft te worden verantwoord.

Provinciale wegen

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

Lokale routing

In de rapportage "Transport gevaarlijke stoffen gemeentelijke wegen, MRA, Eindrapportage" (juni 2011) zijn de lokale transporten van gevaarlijke stoffen beschouwd in diverse gemeentes binnen de milieuregio Arnhem, waaronder de gemeente Duiven. Uit het onderzoek kwam dat binnen de gemeente Duiven in totaal 1.500 vervoersbewegingen met gevaarlijke stoffen per jaar plaatsvinden het merendeel ten noorden van de kern Duiven richting de A12 en terug. In de omgeving van deze bedrijventerreinen vinden geen lokale transporten plaats, zodat ook het invloedsgebied van deze transporten niet het plangebied overlapt. Daarmee is geen sprake van een relevante risicobron.

Spoorlijn Arnhem-Zevenaar

De spoorlijn Arnhem-Zevenaar is gelegen binnen de kern van Duiven direct naast het bestemmingsplan. Conform de prognose 'Marktverwachting vervoer gevaarlijke stoffen per spoor' van ProRail (geüpdatet in 2007) vindt geen vervoer van gevaarlijke stoffen hierover plaats. Echter, de realisatiecijfers van ProRail uit 2011 en 2012 maken wel melding van vervoer van gevaarlijke stoffen. In navolgende tabel zijn de realisatiecijfers zichtbaar zoals ze uit deze jaren bekend zijn. In het Basisnet Spoor wordt deze spoorlijn ook vermeld als een waarover incidenteel transport van gevaarlijke stoffen plaats kan vinden. In het bijbehorende kaartmateriaal van het Basisnet zijn echter geen intensiteiten terug te vinden die inzicht geven in de te verwachten transportstromen. Omdat dit niet in het Basisnet is terug te vinden en gezien de aanwezigheid van de Betuweroute in de gemeente, waarover de bulk van de gevaarlijke stoffen vervoerd zal gaan worden, is uitgegaan van de realisatiecijfers uit 2011 en 2012, die al fors lager zijn dan in de jaren daarvoor het geval was en in de toekomst verder dalen. In navolgende tabel zijn deze cijfers zichtbaar.

Gezien de ligging van een deel van de spoorlijn direct naast het plangebied zijn alle genoemde stofcategorieën relevant voor het bestemmingsplan 't Holland/De Nieuweling.

Tabel: Transport van gevaarlijke stoffen over het spoor

Stofcategorie	Intensiteit (wagons/jaar)	2011	Intensiteit (wagons/jaar)	2012	Invoedsgebied in meters
Brandbare vloeistoffen (C3)	300		250		30
Toxische vloeistoffen (D3)	10		10		250
Zeer toxische vloeistoffen (D4)	20		20		3.000
Brandbare gassen (A)	100		240		300

Plaatsgebonden risico

Uitgaande van de vuistregels voor het transport van gevaarlijke stoffen uit het concept Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) is er geen sprake van een plaatsgebonden risicocontour 10-6/jr. voor de spoorlijn. Het plaatsgebonden risico levert daarmee geen beperkingen op voor eventuele ontwikkelingen in de omgeving.

Groepsrisico

Aangezien het plangebied dichtbij het spoor ligt, dient te worden beschouwd of het groepsrisico de oriëntatiewaarde overschrijdt. Dit zou immers aanleiding geven tot verantwoording van het groepsrisico conform de cRvgs. Bovendien zou een verhoging van het groepsrisico door de ontwikkelingen tot een zelfde conclusie leiden; aangezien het bestemmingsplan conserverend is, is hier geen sprake van.

Onder meer in een onderzoek uit 2009 voor de ontwikkeling van een Sporthal in de spoorzone zijn berekeningen uitgevoerd om de risico's te kwantificeren die zijn verbonden aan het vervoer van gevaarlijke stoffen over deze spoorlijn. Hieruit bleek het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde te liggen. Echter, de gehanteerde vervoersintensiteiten lagen in deze berekening vele malen hoger, zodat dit geen representatieve uitkomst is voor de huidige situatie. Gezien de huidige transportintensiteiten ligt het groepsrisico in de huidige situatie met grote waarschijnlijkheid onder de oriëntatiewaarde. Toepassing van de vuistregels uit het HART betekent dat in dit geval wordt gekeken naar de tabel met drempelwaarden voor brandbare gassen en eenzijdige bebouwing. Bij 200 transporten per jaar en een afstand tussen bebouwing en as van het baanvak van 20 meter, zou er sprake dienen te zijn van een dichtheid van meer dan 200 personen per hectare om de oriëntatiewaarde te overschrijden. Aangezien een bedrijventerrein (zoals De Nieuweling en 't Holland) in het hoogste geval een personendichtheid van 200 personen per hectare kent, is het duidelijk dat de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden. Bovendien is ter hoogte van het plangebied aan de andere kant van de spoorlijn enkel sprake van agrarisch gebied met een lage personendichtheid. Op grond hiervan is geconcludeerd dat het groepsrisico de oriëntatiewaarde niet overschrijdt. Dit betekent dat geen verantwoordingsplicht geldt voor deze spoorlijn.

Betuweroute

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

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

Tabel: Transport van gevaarlijke stoffen Betuweroute, traject Elst-Zevenaar

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

Het plangebied is gelegen op circa 1000 meter afstand van de spoorlijn, zodat sprake is van overlap van het invloedsgebied van toxische gassen en vloeistoffen met het plangebied.

Plaatsgebonden risico

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

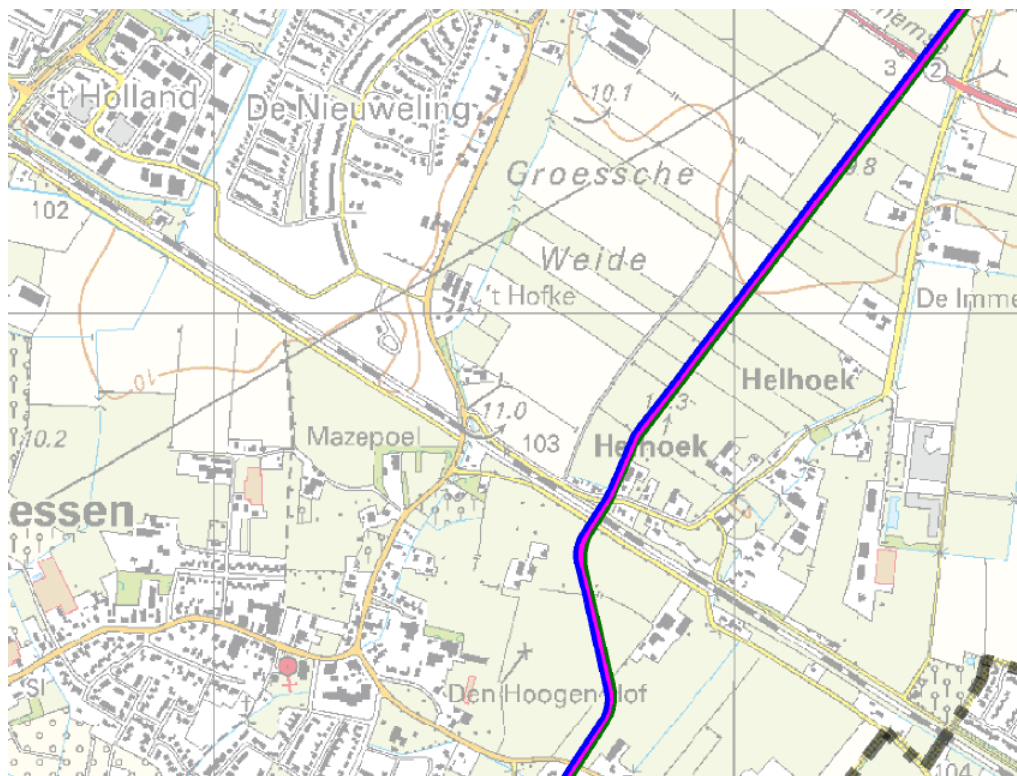
Groepsrisico

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

Vervoer over het water

Ten slotte vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over het water. Het betreft hier de rivier de Geldersche IJssel ten westen van Duiven en ten zuiden het Pannerdensch kanaal die beide op grote afstand van het bestemmingsplan zijn gelegen. Beide vaarwegen vormen geen relevante risicobron: het invloedsgebied van beide vaarwegen komt niet tot aan het plangebied.

Vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen



Uitsnede risicokaart met buisleidingen

Binnen de gemeente Duiven zijn meerdere aardgastransportleidingen aanwezig. Van drie van deze leidingen overlapt hun 1%-letaliteitsgebied met het plangebied en ze zijn gelegen op circa 300 meter van het plangebied. Deze leidingen zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Tabel: Buisleidingen binnen gemeente Duiven

Buisleiding	PR buiten leiding	1%-letaliteitsgebied	100%-letaliteitsgebied
A-524, 66 bar, 48 inch	nee	540	210
A-533, 66 bar, 48 inch	nee	540	210
A-635, 66 bar, 48 inch	nee	540	210

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

Met betrekking tot het groepsrisico zijn de bevindingen terug te vinden in het rapport "Externe veiligheid buisleidingen MRA: Analyse t.b.v. toetsing aan het Bevb" (Oranjewoud, 2011, kenmerk: 241309.01). In het grootste gedeelte van Duiven is op basis van expert-judgement geconcludeerd dat geen sprake is van een ligging van het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde. Voor de drie leidingen die ter hoogte van het plangebied liggen zijn geen berekeningen uitgevoerd en geconcludeerd dat het groepsrisico laag is, vanwege de ligging in buitengebied. Het bestemmingsplan zal niet leiden tot een toename van het groepsrisico.

Wel geldt de verantwoordingsplicht vanwege de ligging van het bestemmingsplan binnen het invloedsgebied van alle leidingen. Omdat het plangebied buiten het 100%-letaliteitsgebied ligt, maar wel binnen het 1%-letaliteitsgebied, volstaat een beknopte verantwoordingsplicht conform het Bevb waarbij alleen aandacht aan bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid hoeft te worden besteed.

Verantwoordingsplicht

Doordat het bestemmingsplan is gelegen binnen het invloedsgebied van drie hogedruk aardgasleidingen dient conform het Bevb (een beknopte) invulling van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico plaats te vinden. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt ook de spoorlijn Arnhem-Zevenaar als relevante risicobron in de verantwoordingsplicht betrokken.

Aangezien er sprake is van een zeer beperkte toename van het aantal personen bij dit bestemmingsplan, kan de verantwoordingsplicht op beknopte wijze ingevuld worden. Daarnaast kenmerkt het bestemmingsplan zich door lage personendichtheden, wat extra reden geeft om maar zeer beknopt op de verantwoordingsplicht in te gaan.

Risicobronnen en scenario's

Risicobronnen

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

- De spoorlijn Arnhem-Zevenaar: het bestemmingsplan ligt binnen het invloedsgebied van toxische stoffen, brandbare vloeistoffen en brandbare gassen. De vervoersintensiteiten van de toxische stoffen zijn echter zo beperkt dat deze niet als relevant worden aangemerkt. De bijbehorende scenario's zijn daarmee een plasbrand scenario en een BLEVE scenario.
- Buisleidingen: zie voorgaande tabel. Het relevante scenario bij een calamiteit met een hogedruk aardgasleiding is het fakkelbrand scenario.

Scenario's

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

- BLEVE-scenario: het scenario waarbij een LPG-wagen (of ketelwagon) met brandbaar gas tot ontploffing komt en een druk- en hittegolf veroorzaakt. Het invloedsgebied (ook wel 1%-letaliteitsgebied, dus het gebied waarbinnen 1% van de blootgestelde personen overlijdt) van een BLEVE bedraagt ca. 325 meter.
- Plasbrand scenario: Het gevaar van een brand is dat door warmtestraling onbeschermde personen overlijden dan wel verwond kunnen worden of het overslaan van brand.
- Fakkelbrand scenario: Het gevaar van een fakkelbrand is dat door warmtestraling onbeschermde personen overlijden dan wel verwond kunnen worden of het overslaan van brand.

Omvang van het groepsrisico

Er vindt geen verandering van het groepsrisico plaats, vanwege de geringe toename van het aantal personen en de afstand ten opzichte van risicobronnen.

Bij de buisleidingen en de spoorlijn ligt het groepsrisico niet boven de oriëntatiewaarde. Bij de buisleidingen is het bestemmingsplan op relatief grote afstand gelegen, zodat de risico's beperkt zijn. Bij de spoorlijn is het plangebied dichtbij gelegen, maar is er sprake van slechts beperkt transport over deze spoorlijn waardoor de risico's laag zijn. Op basis hiervan wordt dan zeer beknopt op de overige verantwoordingsaspecten ingegaan: de risico's zijn immers laag.

De personendichtheid in het bestemmingsplan 't Holland en de Nieuweling is gemiddeld in vergelijking met de rest van de gemeente Duiven. Dit komt omdat het bestemmingsplan bestemd is voor lokale bedrijvigheid.

Zelfredzaamheid

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

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

Met het oog op de geringe risico's is het niet opportuun om in deze ruimtelijke procedure maatregelen op te nemen waarmee de zelfredzaamheid wordt verbeterd, zoals het aanleggen van extra vluchtwegen. Dit aspect wordt in het kader van de beleidsvisie externe veiligheid voor de gehele gemeente Duiven reeds beschouwd. Voor het aspect bestrijdbaarheid geldt dezelfde redenering.

Risicocommunicatie

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

Bestrijdbaarheid

Bereikbaarheid

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

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

Bluswatervoorzieningen

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

Ruimtelijke maatregelen

Gezien de beperkte risico's worden ruimtelijke maatregelen niet overwogen.

Tijdsaspect

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

Conclusie

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

4.8 WATER

Inleiding

In het kader van het Nationaal Bestuursakkoord Water moet bij ruimtelijke ontwikkelingen worden aangetoond, middels hydrologisch onderzoek, dat de waterhuishouding niet negatief wordt beïnvloed door de beoogde ruimtelijke ontwikkeling. Dit is vastgelegd in het procesinstrument de Watertoets. In de waterparagraaf van het bestemmingsplan moeten de resultaten van deze toets worden opgenomen, waaronder het wateradvies van de waterbeheerder.

Toetsing

Onderhavig bestemmingsplan betreft uitsluitend een beperkte verruiming van de bouwen en gebruiksmogelijkheden voor bedrijven in vergelijking met de planologische mogelijkheden binnen het vigerende bestemmingsplan. De bestemmingsvlakken voor bedrijven worden niet vergroot en de beoogde groenvoorzieningen blijven volledig gehandhaafd. Om die reden hoeft niet te worden verwacht dat er negatieve effecten zijn voor de waterhuishouding.

Wat betreft de waterhuishoudkundige aspecten als riolering en afkoppeling en opvang van hemelwater, kan worden gesteld dat hier in het kader van het bestemmingsplan De Nieuweling reeds plannen voor zijn gemaakt die in het kader van de watertoets zijn besproken met de waterbeheerder (het waterschap). Onderhavig bestemmingsplan verandert hier niets aan.

Conclusie

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

4.9 FLORA EN FAUNA

Inleiding

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

Toetsing

Onderhavig bestemmingsplan betreft uitsluitend een beperkte verruiming van de bouw- en gebruiksmogelijkheden voor bedrijven in vergelijking met de planologische mogelijkheden binnen het vigerende bestemmingsplan. De bestemmingsvlakken voor bedrijven worden niet vergroot (alleen de bouwvlakken worden op enkele plaatsen verruimd). In het kader van het bestemmingsplan De Nieuweling is het aspect 'flora en fauna' reeds onderzocht. Hierna is het bedrijventerrein bouwrijp gemaakt. Het plangebied is nu nog onbebouwd gebied (open grasveld), maar wordt intensief beheerd. Om die reden hoeft niet te worden verwacht dat zich na het bouwrijp maken van het bedrijventerrein nog beschermde planten- of diersoorten in het plangebied hebben ontwikkeld. Een nader onderzoek is niet benodigd.

Conclusie

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

4.10 ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE

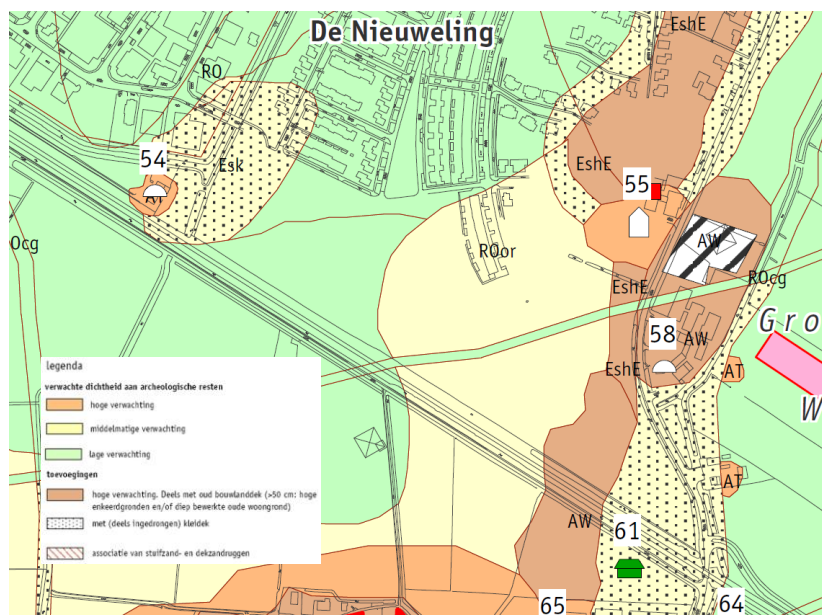
Archeologie

Inleiding

Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, moet worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast.

Toetsing

De gemeente Duiven heeft voor het gehele gemeentelijke grondgebied een archeologische waarden- en verwachtingskaart laten opstellen. Uit de kaart blijkt dat het plangebied binnen deels een middelmatige of hoge verwachtingswaarde is gelegen.



Archeologische verwachtingskaart gemeente Duiven

De gemeente Duiven heeft voor het gehele gemeentelijke grondgebied het paraplu-bestemmingsplan 'Archeologie' vastgesteld. Dit bestemmingsplan is vastgesteld ten behoeve van de bescherming van archeologische waarden. Deze regeling is hierna overgenomen in het vigerende bestemmingsplan 't Holland / De Nieuweling'. Dit betekent dat in dit bestemmingsplan één of meer dubbelbestemmingen zijn opgenomen ter bescherming van de archeologische waarden.

In onderhavig bestemmingsplan worden de archeologische dubbelbestemmingen overgenomen. Hiermee wordt voorkomen dat archeologische waarden mogelijk worden verstoord.

Conclusie

In onderhavig bestemmingsplan is de bestaande gemeentelijke regeling inzake archeologie overgenomen. Hiermee wordt voorkomen dat archeologische waarden mogelijk worden verstoord.

4.11 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Onderhavig bestemmingsplan betreft uitsluitend een beperkte vergroting van de bouwen en gebruiksmogelijkheden. Inzake de ontwikkeling van bedrijventerrein De Nieuweling als geheel kan worden gesteld dat hiervoor het kostenverhaal reeds is geregeld. Het is niet benodigd in het kader van dit bestemmingsplan hiervoor een exploitatieovereenkomst of -plan vast te stellen.

5 WIJZE VAN BESTEMMEN

5.1 WIJZE VAN BESTEMMEN

5.1.1 *Algemeen*

Wat is een bestemmingsplan?

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

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

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

Een bestemmingsplan regelt derhalve:

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

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

5.1.2 *Over bestemmen, dubbelbestemmen en aanduiden*

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

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

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

5.1.3 **Hoofdstukindeling van de regels**

De regels zijn verdeeld over 4 hoofdstukken:

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

5.2 **DIT BESTEMMINGSPLAN**

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

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

5.2.1 ***Bijzonderheden in dit bestemmingsplan***

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

Dit bestemmingsplan kent de bestemming 'Bedrijventerrein' en de dubbelbestemmingen 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' en 'Waarde – Archeologie'.

Bedrijventerrein

In dit bestemmingsplan is de bestaande bestemming uit het vigerende bestemmingsplan 't Holland / De Nieuweling' zoveel mogelijk overgenomen. Binnen de bestemming zijn bedrijven toegestaan. De zonering in de toegestane milieucategorieën is gehandhaafd, in die zin dat voor de bestaande bedrijfswoningstrook is vastgelegd dat hier bedrijven toegestaan in milieucategorie 1.

De bestaande afwijkingsmogelijkheden en wijzigingsbevoegdheden uit het vigerende bestemmingsplan zijn hiernaast één op één overgenomen.

De volgende wijzigingen hebben plaatsgevonden in de regeling:

- niet relevante regels inzake planonderdelen die buiten onderhavig plangebied vallen, zijn niet overgenomen;
- de aanduiding 'specifiek vorm van wonen – bedrijfswoning 1' is niet overgenomen, in plaats hiervan is een regeling opgenomen die bedrijfswoningen toestaat ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning'. Er is maximaal één bedrijfswoning per bedrijf toegestaan.

Dubbelbestemming Leiding - Hoogspanningsverbinding

Ter plaatse van de bovengrondse hoogspanningsverbinding is een dubbelbestemming geprojecteerd ter bescherming van de hoogspanningsverbinding, alsmede het woon- en leefklimaat ter plaatse van de verbinding. De regeling is identiek aan het vigerende bestemmingsplan 't Holland / De Nieuweling'.

Waarde - Archeologie

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

Bij dit bestemmingsplan zijn de volgende aanduidingen van toepassing:

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

De regeling is identiek aan het vigerende bestemmingsplan 't Holland / De Nieuweling'.

5.2.2 ***Algemene regels***

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

5.2.3 **Bedrijvenlijst**

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

De bedrijvenlijst is identiek aan die in het vigerende bestemmingsplan 't Holland / De Nieuweling' is opgenomen.

6 PROCEDURE

Het ontwerpbestemmingsplan ‘Bedrijventerrein De Nieuweling, eerste herziening, Duiven’ heeft met ingang van 15 augustus 2013 tot en met 25 september 2013 voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen. Binnen deze termijn is eenieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te brengen. Er zijn geen zienswijzen ingebracht.