

Bestemmingsplan

'Sluispoort – Kop'

NL.IMRO.0252.HEbpSluispoortKop-VA01

gemeente Heumen

Vastgesteld



In opdracht van:
Dhr. E.W. Stiemsma

Door:
HSRO Stedenbouw en Ruimtelijke ontwikkeling

December 2014

Bestemmingsplan

'Sluispoort – Kop'

NL.IMRO.0252.HEbpSluispoortKop-VA01

gemeente Heumen

Vastgesteld



Figuur 1 Topografische kaart

COLOFON

Bestemmingsplan 'Sluispoort – Kop', gemeente Heumen

Status: **Vastgesteld-bestemmingsplan**

December 2014

Versie 1.1-20141218

In opdracht van:

Dhr. E.W. Stiemsma

Sluisweg 1

6582 AG Heumen

Door:

HSRO Stedenbouw en Ruimtelijke Ontwikkeling

Hoogstraat 1

6654 BA Afferden

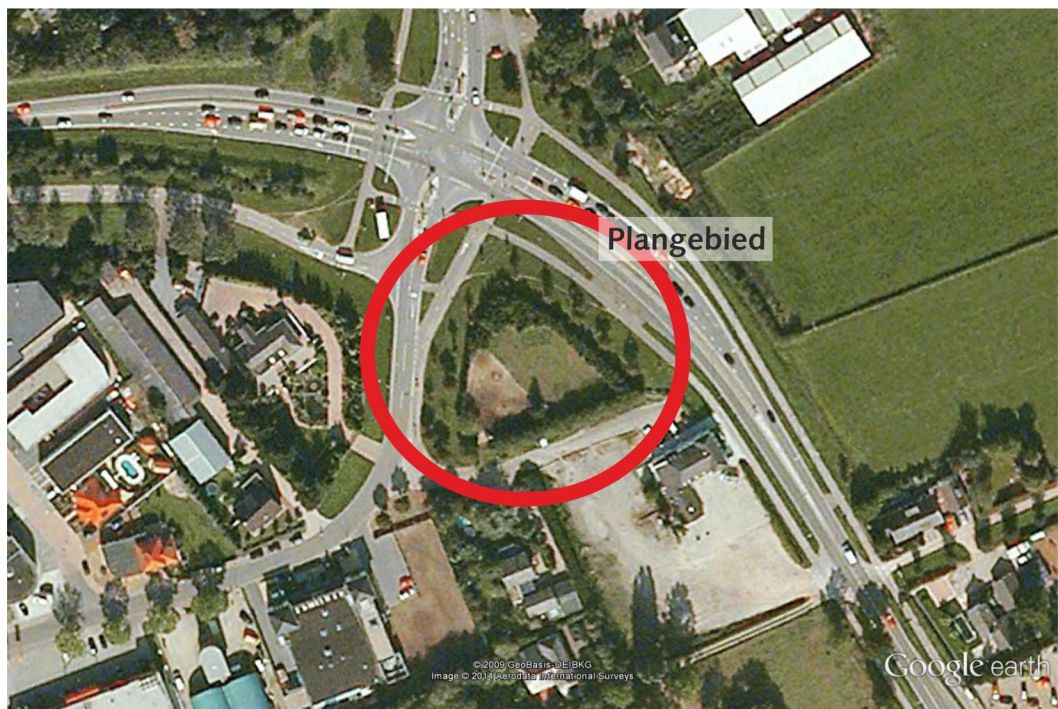
tel: 0487-542906

fax: 0487-542905

www.hsro.nl

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding.....	7
1.1. Aanleiding.....	7
1.2. Ligging en begrenzing plangebied.....	7
1.3. Bij de ruimtelijke onderbouwing behorende stukken.....	7
1.4. Vigerend Bestemmingsplan.....	8
1.5. Leeswijzer.....	9
2. Planbeschrijving.....	10
2.1. Het voornemen.....	10
2.2. Verkeer en parkeren.....	11
2.3. Beeldkwaliteitsparagraaf.....	14
3. Beleidskader.....	18
3.1. Europees en Rijksbeleid.....	18
3.2. Provinciaal beleid.....	22
3.3. Regionaal beleid.....	28
3.4. Gemeentelijk beleid.....	30
4. Milieuhygiënische aspecten.....	31
4.1. Water.....	31
4.2. Geluid.....	33
4.3. Bodem.....	35
4.4. Lucht.....	36
4.5. Zonerings bedrijf en omliggende bedrijven.....	36
4.6. Externe veiligheid.....	38
4.7. Ecologie.....	38
4.8. Cultuur en Archeologie.....	40
5. Economische uitvoerbaarheid.....	42
6. Juridische planopzet.....	43
6.1. Plansystematiek.....	43
6.2. Juridische planopzet.....	44
7. Motivering.....	46
7.1. Algemeen.....	46
7.2. Motivering planvoornemen.....	46
8. Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	47
8.1. Inspraak en (voor)overleg.....	47
8.2. Zienswijzen.....	48
Externe bijlagen.....	49
Bijlage 1: Verkeerskundige analyse en advies realisatie wasstraat Sluisweg.....	49
Bijlage 2: MEMO: Verkeersafwikkeling kruispunt Sluisweg – N271 na realisatie wasstraat kop Sluisweg.....	49
Bijlage 3: Tekeningen diverse varianten weginrichting Sluisweg.....	49
Bijlage 4: Watertoets Sluispoort – carwash.....	49
Bijlage 5: Bodemonderzoek Sluisweg Heumen Envita 02-04-2014.....	49
Bijlage 6: Staat van Bedrijfsactiviteiten.....	49
Bijlage 7: Quicksan Natuurwaarden Malden Sluisweg ongenummerd 2014-02-24 Concept.....	49
Bijlage 8: Archeologisch onderzoek Synthesgra 10-03-2014.....	49



Figuur 2 Luchtfoto's plangebied (Bron: Google earth)



Figuur 3 Foto's plangebied



Figuur 4 Foto's omgeving

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding

De heer E.W. Stiemsma, heeft het voornemen om de gronden, gelegen in de oksel van de Rijksweg N271 en de Sluisweg (zie figuur 1 t/m 4), tot ontwikkeling te brengen. Het voornemen bestaat primair uit de realisatie van een carwash. De locatie van het voornemen maakt onderdeel uit van het entreegebied van bedrijventerrein Sluisweg en wordt ook wel aangeduid als Sluispoort, Kop'.

Naast het bestemmingsplantechnisch mogelijk maken van de carwash, voorziet het plan tevens in het mogelijk maken van andere vormen van bedrijvigheid. Hierdoor kan de fysieke realisatie van de entree van bedrijventerrein Sluisweg worden gewaarborgd.

Het plangebied is momenteel gelegen in bestemmingsplan 'Buitengebied Heumen 2009' en heeft de enkelbestemming 'Verkeer'. Voor de realisatie van dit bestemmingsplan zal het zeer recente bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen De Hoge Brug, Taaiendijk en Sluisweg' als referentie kader dienen.

Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heumen heeft per 28 januari 2014 de principebereidheid uitgesproken planologische medewerking te verlenen aan de realisatie.

- Onderliggende ruimtelijke onderbouwing betreft het door de gemeente Heumen gevraagde bestemmingsplan van de gewenste ontwikkeling, getoetst aan de geldende wet- en regelgeving.

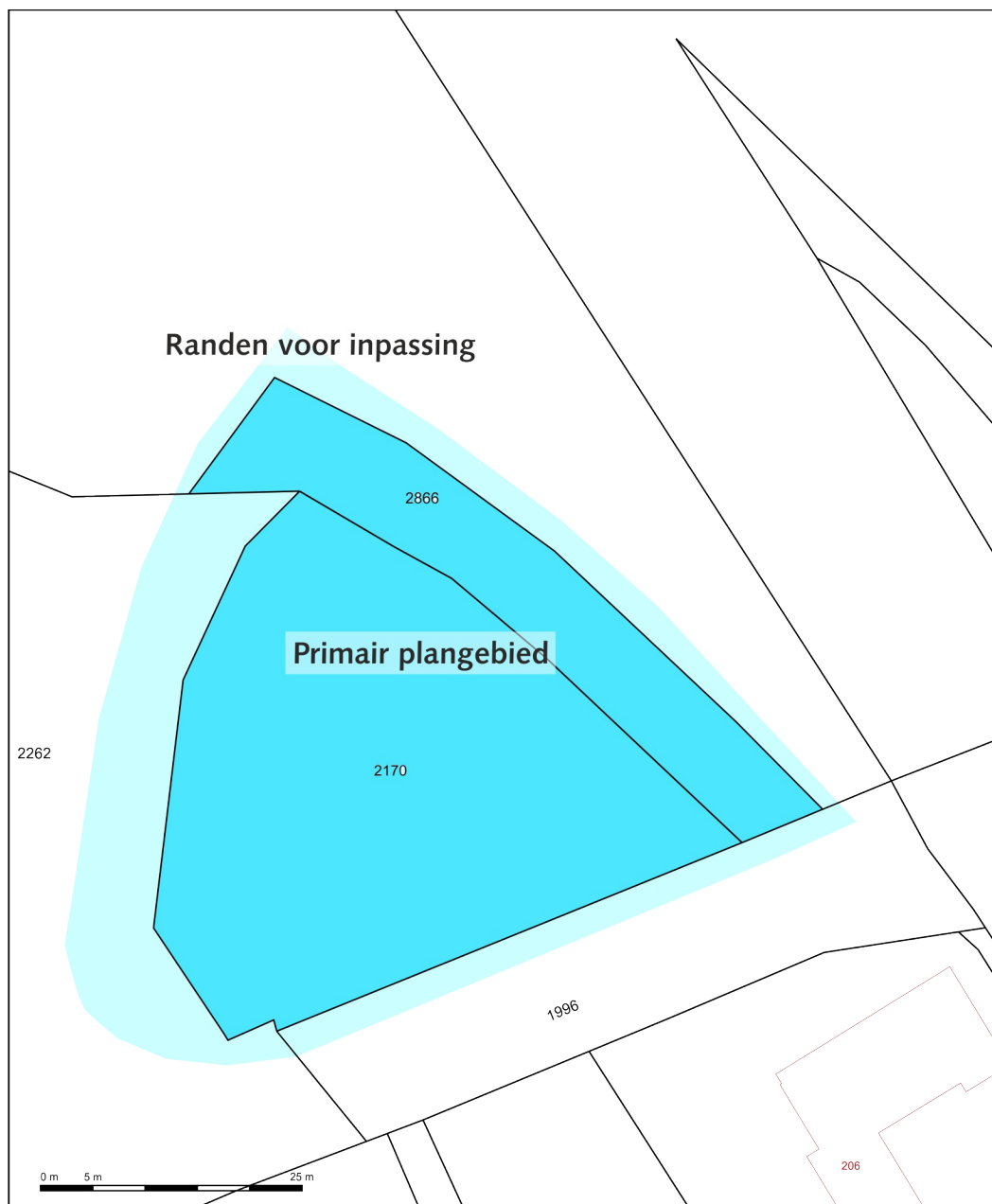
1.2. Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen in de oksel van de Rijksweg N271 en de Sluisweg. In de ruimtelijke visie Sluispoort wordt deze locatie ook wel aangeduid als deelgebied 'De Kop'. Het plangebied betreft samen met de deelgebieden 'Poort', 'Scharnier' en 'Groene hof' de entree van bedrijventerrein Sluisweg. De Sluisweg is de hoofdweg van het bedrijventerrein. Het plangebied betreft de kadastrale gemeente Heumen, sectie C nummers 2170 en 2866 geheel en nummers 1996, 2262 en 2867 gedeeltelijk. (zie figuur 5). De percelen welke geheel worden meegenomen, het primaire plangebied, betreffen eigendom van de initiatiefnemer. Voor de percelen welke gedeeltelijk worden meegenomen geldt, dat deze worden meegenomen om de aansluiting tussen het primaire plangebied en zijn omgeving te kunnen realiseren.

Het plangebied is momenteel in gebruik als weide (zie figuur 3+4). Aan de noordzijde van het plangebied, aan de overzijde van de Rijksweg, ligt de zuidelijke toegang tot Malden. Aan de west- en zuidzijde ligt het bedrijventerrein Sluisweg. Aan de zuidoostzijde was een horecabedrijf gevestigd. Dit is afgebrand.

1.3. Bij de ruimtelijke onderbouwing behorende stukken

Dit bestemmingsplan bestaat uit een digitale en analoge versie. Beide bestaan uit toelichting, regels, verbeelding en bijbehorende deelonderzoeken.



Figuur 5 kadasterkaart locatie plangebied

1.4. Vigerend Bestemmingsplan

Het plangebied valt onder het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied Heumen 2009' gemeente Heumen zoals dat vastgesteld is door de gemeenteraad van Heumen op 16 december 2010.

Het plangebied heeft momenteel de bestemming 'Verkeer' (zie figuur 6). In de noordoosthoek van het plangebied ligt de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologische Waarde 1'. Ook de gronden rondom het plangebied hebben de bestemmingen 'Verkeer'. Direct naast het plangebied ligt het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen De Hoge Brug, Taaiendijk en Sluisweg'. Qua methodiek zal aansluiting worden gezocht bij dit bestemmingsplan en de hier voorkomende bestemmingen.

- Het voornemen, het realiseren van een carwash past niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Om de ontwikkeling mogelijk te maken is het noodzakelijk dat het plangebied de bestemming 'Gemengd' krijgt. De bestemming wordt in de basis gevormd door de bestemming 'Bedrijventerrein' uit het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen De Hoge Brug, Taaiendijk en Sluisweg'. Hier worden echter de niet binnen deze bestemming passende functies 'horeca in de vorm van horecacategorie 1, 2 en 3' aan toegevoegd. Voor de nieuwe regels van dit bestemmingsplan zal gebruik worden gemaakt van de systematiek van het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen De Hoge Brug, Taaiendijk en Sluisweg'.



Figuur 6 verbeelding vigerend bestemmingsplan

1.5. Leeswijzer

Dit bestemmingsplan is opgebouwd uit 8 hoofdstukken. Het inleidende hoofdstuk 1 beschrijft de aanleiding en de bestaande situatie. Hoofdstuk 2 geeft de planbeschrijving weer, waarna in hoofdstuk 3 het beleidskader aan de orde komt. In hoofdstuk 4 wordt de haalbaarheid van het plan aangetoond voor wat betreft diverse (milieu-)aspecten, waaronder water, archeologie, flora en fauna. Hoofdstuk 5 gaat in op de economische uitvoerbaarheid. Hoofdstuk 6 betreft de juridische planopzet. Hoofdstuk 7 geeft de motivering van het planvoornemen. En in hoofdstuk 8 wordt de maatschappelijke uitvoerbaarheid beschreven.

Per onderdeel wordt het planvoornemen getoetst aan het beleid en de milieu hygiënische aspecten. Deze 'toetsstukjes' beginnen steeds met een •.

2. PLANBESCHRIJVING

2.1. Het voornemen

Het planvoornemen vindt zijn oorsprong in de ruimtelijke visie Sluispoort d.d. 24 juli 2012 en de nadere uitwerking van de Ruimtelijke Visie Sluispoort Malden, d.d. 6 november 2012. Hierin staat het gebied omschreven als deelgebied 'De Kop'. Deelgebied De Kop vormt samen met het ten westen daarvan gelegen deelgebied 'Poort' de entree van het bedrijventerrein Sluisweg. Het deelgebied moet gaan dienen als het visitekaartje voor het bedrijvenpark.

Onvoorziene omstandigheden hebben ervoor gezorgd dat de ontwikkeling enkele jaren heeft stil gelegen. De initiatiefnemer, dhr. E.W. Stiemsma heeft de wens aan de gemeente kenbaar gemaakt hier een carwash te realiseren.

De carwash zal worden gerealiseerd parallel aan de Rijksweg N271. Hier zal een 40 meter lange wasstraat worden aangelegd. Mogelijk wordt de wasstraat verlaagd uitgevoerd. Dit zal in een later stadium, bij het definitieve ontwerp worden bepaald. Aan de zuidwestzijde van het gebouw worden stofzuigplekken aangelegd. Hiervan worden er enkele overdekt uitgevoerd. De stofzuigplekken zijn toegankelijk na gebruik van de wasstraat.

Ten behoeve van het personeel zal op het terrein parkeergelegenheid worden aangebracht. In overleg kan worden bepaald of deze openbaar toegankelijk worden gemaakt. Om ongewenst parkeren van derden tegen te gaan zal dit in eerste instantie niet het geval zijn.

Het plangebied zal worden ingepast in zijn omgeving, waarbij in eerste instantie zal worden aangesloten op de reeds bestaande openbare ruimte. Aan de westzijde van het plangebied zal, zoals staat beschreven in het verkeersonderzoek van verkeerskundig adviesbureau Loendersloot Advies, het fietspad en de aansluiting met het kruispunt Sluisweg – Rijksweg N271 worden aangepast.

Aan de zijde van de Rijksweg zal de landschappelijke structuur van de Rijksweg op een kwalitatieve en passende wijze worden doorgetrokken. Het opknappen en indien noodzakelijk herstellen van de bestaande meidoornhaag behoort hier tot de mogelijkheden. Hierbij zal echter wel de uitstraling van het nieuwe gebouw, als entree van bedrijventerrein Sluispoort, het primaire uitgangspunt zijn. Groen en groenelementen krijgen hierbij een prominente plaats in het ontwerp van de openbare ruimte.

Naast het bestemmingsplantechnisch mogelijk maken van de carwash, voorziet het plan, met het oog op toekomstige ontwikkelingen, tevens in het mogelijk maken van andere vormen van bedrijvigheid, waaronder horeca. Hierdoor wordt de fysieke realisatie van de entree van bedrijventerrein Sluisweg gewaarborgd.

Voor de nieuwe bestemming 'Gemengd' wordt in de basis aangesloten bij de bestemming 'Bedrijventerrein' uit het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen De Hoge Brug, Taaiendijk en Sluisweg'. Hier worden de niet binnen deze bestemming passende functies 'horeca in de vorm van horecacategorie 1, 2 en 3' aan toegevoegd. Binnen deze nieuwe bestemming 'Gemengd' is het mogelijk het planvoornemen te realiseren.

- Een nieuw bestemmingsplan is noodzakelijk om de gewenste ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken.

2.2. Verkeer en parkeren.

Verkeer

Het bedrijventerrein Sluisweg wordt ontsloten door de Sluisweg op de Rijksweg N271. De Sluisweg vormt de centrale ontsluitingsweg op het bedrijventerrein. De Steiger en de Hofstraat sluiten aan de noordzijde op de Sluisweg aan, waarbij de Steiger een lusvorm heeft. De Schutkolk vormt de zuidelijke ontsluiting op de Sluisweg. De Bolder sluit lusvormig aan op de Schutkolk.

Het plangebied is gelegen in de oksel van de Rijksweg N271 en de Sluisweg en is ontsloten via een zijtak van de Sluisweg, aan de zuidzijde van het plangebied. Bij het realiseren van het bedrijvenpark is reeds rekening gehouden met de realisatie van het entreegebied. In overleg is besloten onderzoek te doen naar de wegencapaciteit, het kruispunt en de capaciteit van de verkeersregelininstallatie. Hiertoe is door verkeerskundig adviesbureau Loendersloot Advies een verkeerskundige analyse en advies voor de realisatie van een wasstraat gemaakt, en is een memo opgesteld betreffende de verkeersafwikkeling van kruispunt Sluisweg – N271 na realisatie van de wasstraat kop Sluisweg. De onderzoeken zijn bijgevoegd als losse bijlage 1 t/m 3 en de conclusies en aanbevelingen van beide onderzoeken zijn hieronder ingevoegd.

Conclusie en advies: Verkeerskundige analyse en advies realisatie wasstraat Sluisweg

5. Conclusie en advies

De vestiging van de wasstraat op de voorgenomen locatie is verkeerskundig gezien mogelijk en verantwoord. Om het verkeer van en naar de wasstraat op een veilige en snelle manier te kunnen faciliteren zijn wel enkele aanpassingen noodzakelijk.

In- en uitrit wasstraat

De voorgenomen locatie van de in- en uitrit is zo gelegen dat het in- en uitgaande verkeer elkaar niet kruisen en geen hinder van elkaar ondervindt. Op de uitrit dient wel een voorrangregeling te worden aangebracht, waarmee de locatie en uitvoering van de in- en uitrit verkeerskundig verantwoord is.

Inrichting Sluisweg

Op het voorrangskruispunt en de fietsoversteek dient de bebording B06 aangebracht te worden. Met deze aanpassingen voldoet de weginrichting op de Sluisweg en het kruispunt Sluisweg - Sluispad aan de verkeerskundige richtlijnen. Om de situatie voor de weggebruiker te verduidelijken, dient het begin van de 30 km-zone op de Sluisweg te worden verplaatst tot na het kruispunt Sluisweg – Sluispad.

Daarnaast is het aan te bevelen om een apart linksafvak aan te leggen op de Sluisweg, zodat het verkeer richting de wasstraat het doorgaande verkeer over de Sluisweg minimaal hindert en de fietsers veiliger kunnen oversteken.

Het is tot slot ook aan te raden om het vrijliggend fietspad op de Sluisweg fysiek af te scheiden van de rijbaan om onverwachte oversteekbewegingen tegen te gaan en de fietsers te laten oversteken op de daarvoor beoogde oversteek.

Inrichting nabij verkeerslichten

Bij de verkeerslichten is er, op een enkel moment tijdens de spitsperiode na, geen sprake van een afwikkelingsprobleem of opstopping aan de zijde van de Sluisweg. Om het verkeer vanaf de Sluisweg adequaat af te wikkelen is het noodzakelijk het regelprogramma aan te passen en de opstelstrook voor rechtsafslaand verkeer te verlengen. Het is daarnaast aan te bevelen om een "afteller" in de verkeerslichten te installeren om de verkeersafwikkeling te

verbeteren. Tot slot is het ook aan te raden om de infrastructuur dusdanig aan te passen dat in de toekomst een uitbreiding van 2 naar 3 opstelstroken eenvoudig te realiseren is.

Conclusie en advies: MEMO: Verkeersafwikkeling kruispunt Sluisweg – N271 na realisatie wasstraat kop Sluisweg

4. Conclusie en advies

Volgens het onderzoek van de provincie en Royal Haskoning (2012) wikkeld de verkeerslichtenregeling in de toenmalige situatie het verkeer, op de avondspitsperiode na, voldoende af. Uit de gegevens van de kwaliteitscentrale alsmede tellingen en een schouw blijkt echter dat de intensiteiten in de huidige situatie (2014) lager liggen. Er zijn dan ook geen grote problemen opstoppen op het kruispunt, met uitzondering van enkele momenten tijdens de avondspitsperiode (m.n. vanaf N271 west richting Malden).

De voorgenomen realisatie van de wasstraat + woninginrichter zullen leiden tot toename van de intensiteiten, met name op de Sluisweg richting de N271. Natuurlijk zal ook het verkeer dat náár de Sluisweg toerijdt toenemen, maar het effect hiervan op de regeling is beperkt en kan zelfs een licht positief gevolg hebben (betere spreiding, dus betere afwikkeling). Het verkeer komt van 3 richtingen en een gedeelte is substitutie (verkeer slaat af naar Sluisweg waar het normaal rechtdoor zou gaan). Andere richtingen worden ontlast. Daarnaast is het bekend dat een wasstraatbezoek vaak wordt gecombineerd met een boodschap (bijv. de Praxis of Haardenwinkel van Benthum).

Om deze intensiteiten adequaat door de regeling te laten verwerken is het minimaal noodzakelijk het regelprogramma aan te passen en de opstelstrook voor rechtsafslaand verkeer op de Sluisweg te verlengen. Beide maatregelen dragen bij aan een vergroting van de afwikkelingscapaciteit op het kruispunt en maken de vestiging van een wasstraat uit verkeerskundig oogpunt mogelijk.

Indien de intensiteiten als gevolg van andere ontwikkelingen in de toekomst toenemen, bestaat de kans dat de situatie met twee verlengde opstelstroken niet meer voldoet en kan overwogen worden om de weg aan te passen en 3 opstelstroken te realiseren. Daarnaast kan de veiligheid van de fietsers meteen verbeterd worden door in de Sluisweg een middengeleider te realiseren ter hoogte van de weg naar de wasstraat.

Advies en aanbevelingen

Het is noodzakelijk om bij de realisatie van de wasstraat minimaal de rechtsafstrook te verlengen. Het is echter aan te bevelen om de huidige infrastructuur aan de zijde van de Sluisweg dusdanig aan te passen dat in de toekomst, bij mogelijk hogere intensiteiten, een uitbreiding van 2 naar 3 opstelstroken eenvoudig te realiseren is (zie tekening). Het is de vraag of dit ooit nodig zal zijn gezien de verwachte (beperkte) toename van het verkeer. Voor de vestiging van een wasstraat voldoet het, tot in ieder geval 10 jaar na realisatie, om het de regeling aan te passen en de rechtsafstrook te verlengen. Om deze verlenging mogelijk te maken dienen fietspad en voetpad verlegd te worden. Wanneer fiets- en voetpad over de gehele lengte iets verder naar de oostelijke richting te leggen is kan indien nodig in de toekomst een aanzienlijke kostenbesparing gerealiseerd worden wanneer er toch een uitbreiding naar 3 stroken noodzakelijk is.

Om het comfort voor afslaande automobilisten richting wasstraat te vergroten en om de veiligheid voor de fietsers te verhogen wordt tevens aanbevolen een klein linksafvak op de Sluisweg te realiseren (zie bijgevoegde tekeningen). Om de verkeersafwikkeling op het kruispunt te verbeteren, is het verder aan te bevelen om een "afteller" (3-2-1) in de verkeerslichten te installeren. Hierdoor staat het verkeer als het ware klaar om op te trekken

waardoor het optrekverlies verminderd wordt.

Daarnaast kan overwogen worden om met de ondernemersvereniging in overleg te gaan om de eindtijden van de diverse bedrijven op elkaar af te stemmen. Wanneer deze meer gespreid zijn, zal dit een positief effect hebben op de verkeersafwikkeling aan de zijde van de Sluisweg.

Overleg verkeersaspect planvoornemen

Op basis van het onderzoek van verkeerskundig adviesbureau Loendersloot Advies is overleg gevoerd tussen initiatiefnemer, het bevoegd gezag en het verkeerskundig adviesbureau. In overleg is besloten dat reconstructie van de Sluisweg niet absoluut noodzakelijk is. Vooralsnog blijft deze dan ook achterwege. Besloten is om op de volgende wijze om te gaan met het aspect verkeer.

Doorwerking van het aspect 'verkeer' in het plan

Ontsluiting gemotoriseerd verkeer

Het plangebied ligt op de grens van Malden en Heumen, de Sluisweg zelf is de scheidslijn tussen de twee kernen. De Sluisweg kent een snelheidsregime van 30 km/u en sluit aan op de provinciale weg N271 (Rijksweg Jan J. Ludenlaan). De wasstraat zal gerealiseerd worden aan een doodlopende stuk Sluisweg ten oosten van de eigenlijke Sluisweg.

Weginrichting

Na realisatie van de wasstraat aan de Sluisweg zou er op basis van de berekende intensiteiten een beperkte verlenging (10m) van de rechtsafstrook nodig zijn. Aangezien de berekening een gemiddelde waarde betreft is een verlenging vooralsnog geen strikte noodzaak. Wel zal er ter hoogte van de toegangsweg (Sluisweg) naar de wasstraat in de Sluisweg een middengeleider worden gerealiseerd waardoor het aan fietsers mogelijk is in twee etappes over te steken. Tevens heeft de geleider een snelheidsremmend effect. Uit het verkeerskundige onderzoek is wel gebleken dat aanpassing van de Sluisweg nodig is indien de intensiteiten sterk (+ 20%) toenemen; dan is verlenging van voorsorteervakken c.q. uitbreiding van voorsorteervakken noodzakelijk. In ruimtelijke zin wordt daarop geanticipeerd door de grond ten oosten van het huidige fietspad van de Sluisweg niet op te nemen als deel van het perceel van de wasstraat. Op deze wijze is uitbreiding van de voorsorteervakken in de toekomst mogelijk.

Ontsluiting langzaam verkeer en verkeersveiligheid

Aan de ontsluiting voor langzaam verkeer zal niets wijzigen. Qua verkeersveiligheid zijn er geen belemmeringen te verwachten.

Ontsluiting openbaar vervoer

Voor gebruik van het openbaar vervoer is het plangebied aangewezen op de haltevoorzieningen langs de N271. De halte ligt direct aan de noordzijde van het perceel.

Verkeersveiligheid

De Sluisweg is een 30 km/u zone. In de weg liggen diverse snelheidsremmers. Op dit deel van de Sluisweg hebben zich geen ongevallen voorgedaan. Het plangebied is gelegen aan een doodlopend deel van de Sluisweg. Behalve de wasstraat en 1 woonhuis ontsluiten er geen andere functies op dit wegdeel. Verkeer dat de wasstraat verlaat, doet dit via een uitrit aan het doodlopende deel en verleent doorgang aan het overige verkeer. De doodlopende poot van de Sluisweg van/naar de wasstraat sluit middels een overzichtelijk kruispunt aan op de Sluisweg (hoofdweg). De voorrang is hier geregeld. De fietsers op het doodlopende deel van de Sluisweg rijden richting Molenhoek, aan de zuidzijde van de Sluisweg (doodlopend

deel) en kruisen hierbij het verkeer van de wasstraat niet. De verkeersveiligheid zal door het plan niet of nauwelijks wijzigen.

- Het planvoornemen voorziet in de realisatie van een carwash. Als gevolg van het voornemen zal de verkeersintensiteit op de omliggende wegen mogelijk toenemen. Zoals in de onderzoeken van verkeerskundig adviesbureau Loendersloot Advies staat beschreven zal dit echter geen problemen opleveren voor de verkeersafwikkeling. In overleg is besloten om de weg nog niet te reconstrueren, maar hier al wel op te anticiperen mocht de toekomst uitwijzen dat dit noodzakelijk is. Zoals beschreven zal de verkeersveiligheid door het plan niet of nauwelijks wijzigen.

Parkeren

Het planvoornemen voorziet in de realisatie van 2 parkeerplaatsen ten behoeve van het personeel van de carwash. Deze worden gesitueerd nabij de entree van het terrein. Ten einde ongewenst parkeren tegen te gaan zullen deze niet toegankelijk zijn voor derden. In overleg kan worden bepaald of deze openbaar toegankelijk worden gemaakt. Op het terrein van de carwash zijn 15 opstelplaatsen gereserveerd als stofzuigplek. Al het parkeren (en stofzuigen) zal daardoor plaatsvinden op eigen terrein. Parkeren aan de openbare weg is niet aan de orde. Daarnaast zal ook de wachtrijvorming voor de wasstraat op het eigen terrein opgevangen worden, met uitzondering van incidentele momenten van grote drukte.

Voor de functie 'carwash' zijn geen parkeerkencijfers voorhanden. Gezien de functie, het reinigen van auto's voldoet het planvoornemen aan voldoende opstelplaatsen. Met de parkeerplaatsen voor het personeel en de opstelplaatsen voor het stofzuigen van de auto, voorziet het plan in voldoende parkeergelegenheid.

- Het planvoornemen voorziet aanleg van 2 parkeerplaatsen en 15 opstelplaatsen voor het stofzuigen van de auto. Parkeren aan de openbare weg is niet aan de orde.

2.3. Beeldkwaliteitsparagraaf

Doel van deze beeldkwaliteitsparagraaf is om uitgangspunten vast te leggen voor het creëren van een kwalitatief hoogwaardige entree voor bedrijventerrein Sluispoort. De aandacht voor de planlocatie is hierbij vooral gericht op de inpassing in zijn omgeving: het omliggende landschap en het stedelijk gebied. Vooral de beeldkwaliteit van de randen bepaalt in sterke mate de belevingswaarde vanuit de omgeving.

2.3.1. Ruimtelijke visie

Het plangebied, ook wel De Kop van Sluispoort, vormt samen met het ten westen hiervan gelegen deelgebied Poort (gebied aan westzijde Sluisweg) de entree van Sluispoort. Deze twee deelgebieden vormen een toegangspoort tot het bedrijventerrein Sluisweg vanaf het kruispunt Rijksweg / Ludenlaan.

De bebouwing wordt hierbij 'omarmd' door groen met een wat formeler karakter. Hierbij is er expliciet voor gekozen om het karakter van het Lierdal niet over de Rijksweg te trekken. Sluispoort houdt zijn meer zakelijke karakter met een groenstructuur die aansluit op structuren in het bestaande bedrijventerrein en het 'dorp lint' van de Rijksweg. Bebouwing en groen moeten elkaar versterken.

2.3.2. Relatie met het Lierdal

Naast een algemeen streven voor een goede ruimtelijke inpassing, wordt er speciale aandacht besteed aan een goede ruimtelijke relatie van De Kop met het Lierdal. Bij alle ruimtelijke maatregelen is hieromtrent een zorgvuldige afweging gemaakt.

2.3.3. Ruimtelijke inpassing in de omgeving

Het deelgebied hoort enerzijds bij het bedrijventerrein, maar ligt anderzijds in de nabijheid van bestaande bebouwing en het groen aan de overzijde van de Rijksweg (Lierdal). Door haar vooruitgeschoven positie heeft het deelgebied een sterk representatieve functie voor het achterliggende bedrijventerrein. Daarmee vormt het deelgebied een visitekaartje voor bedrijvenpark Sluisweg.

Groene omzoming

- De functies van dit deelgebied worden gevat in representatieve architectuur;
- Door zichtrelaties kunnen bebouwing en groen elkaar versterken;
- Het karakter van het Lierdal wordt niet over de Rijksweg getrokken: Sluispoort houdt zijn eigen, meer zakelijke karakter met een eigen groenstructuur;
- De groenstructuur sluit aan op het 'dorpslint' van de Rijksweg en andere bestaande groenstructuren;
- De bebouwing wordt (gedeeltelijk) 'omzoomd' door groen met een wat formeler karakter;
- Het beeld bestaat uit groene grasbermen met daarin verspreid staande, solitaire bomen, of hagen.

Oriëntatie

- Door de strategische ligging van deelgebied 'De Kop' en het grenzen van dit deelgebied aan verschillende belangrijke ruimtelijke structuren en routes is een meervoudige oriëntatie van de bebouwing zeer belangrijk;
- Er mogen geen achterkantsituaties ontstaan;
- De representatieve functie vereist zowel een oriëntatie van de bebouwing op de Rijksweg als op de Sluisweg;
- De oriëntatie op de Sluisweg betreft zowel richting kruispunt (extrovert) als richting het bestaande bedrijventerrein zelf (introvert).

2.3.4. Beeldkwaliteit bebouwing

Algemeen

Van algemeen belang voor de nieuwe bebouwing is een goede zichtbaarheid, een oriëntatie op de wegen en een representatief karakter. Het ruimtelijke concept zorgt er voor dat het geheel een entree-uitstraling krijgt. In figuur 7 is een impressie van de bebouwing volgens deze beeldkwaliteitsparagraaf opgenomen.

Hoogte en bebouwingspercentage

Op deze locatie kan een gebouw in meerdere bouwlagen gerealiseerd worden. De toegestane hoogte (max 12 meter bij een bebouwingspercentage van 70%) is vanuit de optiek van het creëren van een entree-uitstraling, minder relevant dan de vorm en de overige gedefinieerde specificaties. Een hoogte-element kan een bijdrage leveren aan de poortgedachte.

Volumeopbouw en geleding

- Een gebouw (of gebouwen) in meerdere bouwlagen is mogelijk. In ieder geval geldt dat er sprake is van een samenspel tussen horizontale en verticale elementen. In alle gevallen, zowel bij een gebouw met een enkele bouwlaag als een gebouw met meerdere bouwlagen, moet sprake zijn van een samengesteld volume;
- De geleding komt tot expressie door het gebruik van verschillende materialen;
- De begane grond en/of plint zal een massieve organische uitstraling hebben;
- Een eerste en/of tweede verdieping wijkt hiervan af door een meer transparant karakter;
- Voor de eerste bouwlaag worden natuurlijke materialen met een 'aards' karakter gebruikt. Te denken valt aan baksteen, keramische gevelementen en gevelbeplantingen;
- Om het aardse karakter te benadrukken gaat de voorkeur uit naar een samenstelling van kleuren. Dit verlevendigt het oppervlak en geeft diepte;
- De kleuren dienen hierbij niet teveel uiteen te liggen. Men moet denken aan een reeks van bijv. drie tinten die tot dezelfde 'familie' behoren;
- Hanteren van organische, ronde vormen;
- De materialisatie bestaat op de verdiepingen uit voornamelijk glas en staal, die goed aansluiten bij de meer aardse plint.

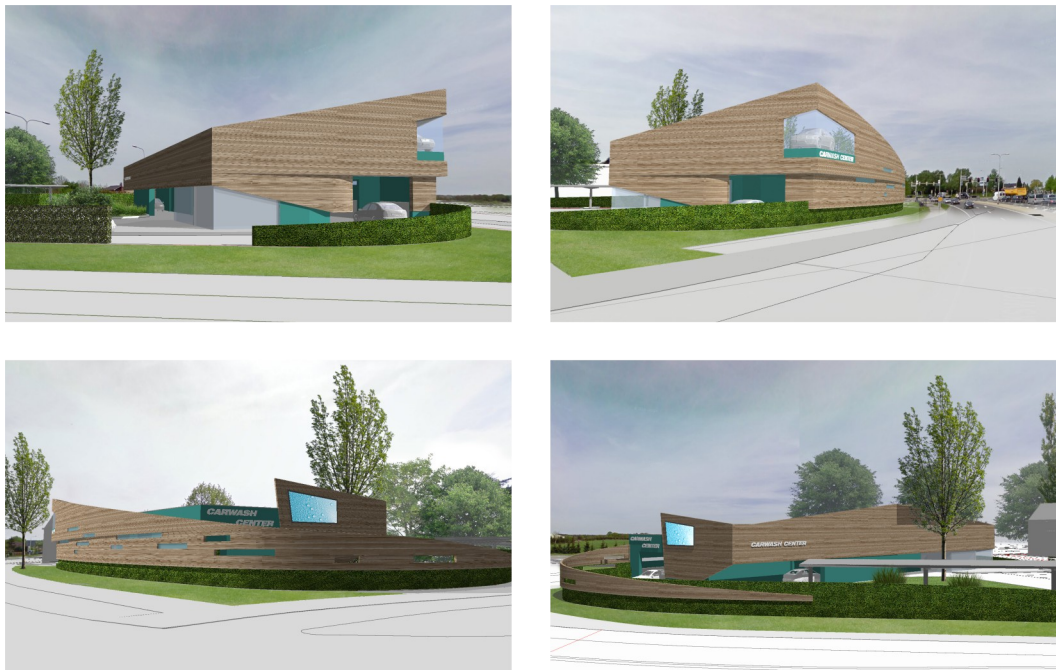
Accent

In alle gevallen geldt dat het gebouw een accentwerking dient te hebben op de hoek Sluisweg – Rijksweg. Het betreft een accent in vormgeving, en/of in hoogte. Hiervoor gelden de volgende spelregels:

- Bij bebouwing in één bouwlaag dient de vormgeving van het gebouw als accent. Hier mag een extra hoogte element toegevoegd worden ter accentuering van de locatie;
- In het geval van een volume in twee lagen zal dit accent uitsteken boven de dakrand van het hoofdvolume;
- Het accent kent mogelijk een naar voren springende rooilijn;
- In het geval van een volume in drie lagen wordt het accent gevormd door de verbinding tussen de begane grond en de derde bouwlaag;
- De materialisatie van deze lagen gaat hierbij mee in het accent;
- Door de daklijst als het ware om te klappen grijpt het accent alle lagen bijeen.

Reclame

- In het plangebied is een 'object' mogelijk waarop reclame-uitingen worden weergegeven;
- Overige reclame-uitingen dienen zoveel mogelijk te worden opgenomen in of tegen de (vlies)gevel van het gebouwde element;
- Zij dienen zoveel mogelijk mee te gaan in de vormgeving van het gebouw;
- Verlichte reclame-uitingen zijn onvermijdelijk verbonden met de geprojecteerde functies. Gezien de ligging zal hier echter zorgvuldig mee worden omgegaan;
 - voor in de gevel opgenomen aaneengesloten verlichte vlakken geldt een maximum van 7 m².
- Incidenteel kan de rand van de luifel / overkapping worden benut;
- De reclame-uitingen kunnen zowel op de Rijksweg, als op de J.J. Ludenlaan en de Sluisweg georiënteerd zijn.



Figuur 7 Impressie planvoornemen op basis beeldkwaliteitsparagraaf

3. BELEIDSKADER

3.1. Europees en Rijksbeleid

3.1.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Zo beschrijft het kabinet in de Structuurvisie in welke infrastructuurprojecten het de komende jaren wil investeren. Provincies en gemeentes krijgen meer bevoegdheden bij ruimtelijke ordening. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals verbetering van de bereikbaarheid.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vervangt verschillende bestaande nota's zoals: de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak, de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Verder vervallen met de SVIR de ruimtelijke doelen en uitspraken uit de Agenda Landschap, Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR 3 Rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

De provincies en gemeenten krijgen in het nieuwe ruimtelijke en mobiliteitsbeleid meer bevoegdheden. Bijvoorbeeld op het gebied van landschappen, verstedelijking en het behoud van groene ruimte. Provincies en gemeenten zijn volgens het kabinet beter op de hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat er in een gebied moet gebeuren.

In de SVIR geeft het kabinet aan hoe het de bereikbaarheid in Nederland de komende jaren wil verbeteren. Bijvoorbeeld door in de Randstad standaard snelwegen van 2x4 rijstroken aan te leggen. Uiterlijk in 2020 moeten op de drukste trajecten 6 intercity's en 6 sprinters per uur rijden. Reizigers kunnen zo de trein nemen zonder hun reis vooraf te plannen. Dit heet spoorboekloos reizen. Verder wordt veel geld uitgetrokken voor het verbeteren van het wegenonderhoud. Verder worden bestaande wegen beter benut. Bijvoorbeeld door spitsstroken ruimer open te stellen en reizen buiten de spits te stimuleren.

- De SVIR is geen direct relevant beoordelingskader. Wél zijn in de SVIR regels opgenomen om te zorgen voor een generieke basiskwaliteit (o.a. luchtkwaliteit, externe veiligheid). Het planvoornemen voorziet in een verbetering van het plangebied en haar omgeving en zal dienst gaan doen als entree van het bedrijventerrein Sluisweg. Het voornemen heeft geen invloed op de doelstellingen en hoofddoelen van de SVIR.

3.1.2. Besluit (algemene regels) ruimtelijke ordening

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, d.w.z. door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (B(ar)ro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Dit kabinet kiest ervoor de normering uit het B(ar)ro zoveel mogelijk direct te laten doorwerken op het niveau van de lokale besluitvorming

- Het B(ar)ro geeft kaders voor toetsing van de inhoud en opbouw van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. In al deze stukken wordt extra aandacht gevraagd voor de cultuurhistorische waarden, zowel onder als boven de grond. Onderstaand volgt hiervan de (juridische) achtergrond uit het Bro.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) herzien. Met die herziening is de Ladder voor Duurzame Verstedelijking opgenomen in artikel 3.1.6., onder het tweede lid. Het doel van deze motiveringseis is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. De ladder kent drie treden die achter elkaar worden doorlopen. Ten eerste dient er sprake te zijn van een actuele regionale behoefte. Indien blijkt dat er inderdaad sprake is van een actuele regionale behoefte, dient te worden beschreven in hoeverre die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins. Indien blijkt dat de betreffende stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de regio kan plaatsvinden moet tot slot worden gezocht naar een locatie die multimodaal ontsloten is of kan worden gemaakt passend bij de schaal en de omvang van de ontwikkeling.

Naast toetsing aan de rijksladder voor duurzame verstedelijking zal het plan tevens getoetst worden aan de Gelderse Ladder van duurzaam ruimtegebruik. Deze toetsing sluit aan bij de rijksladder (zie paragraaf 3.2.4).

Toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking

De ladder voor duurzame verstedelijking is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt. Overheden dienen op grond van het Bro nieuwe stedelijke ontwikkeling standaard te motiveren met behulp van drie opeenvolgende stappen. Deze stappen borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkelingen wordt gekomen. De stappen schrijven geen vooraf bepaald resultaat voor, omdat het optimale resultaat moet worden beoordeeld door het bevoegd gezag dat de regionale en lokale omstandigheden kent. Dit gezag draagt de verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke afweging over die ontwikkeling. In het kader van de beoordeling van het regionale en lokale bevoegde gezag heeft de provincie Gelderland in de omgevingsvisie de eigen Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik ontwikkeld. De toetsing aan de Gelderse ladder staat beschreven in paragraaf 4.2.4. Hieronder zal de toetsing aan de rijksladder worden beschreven.

In trede 1 wordt bepaalt of de ontwikkeling pas in de regionale ruimtevraag (kwantitatief én kwalitatief) voor wonen, werken, detailhandel en overige voorzieningen. Het gaat om de ruimtevraag waarin elders in de regio nog niet is voorzien: : eventuele andere initiatieven in de regio, zoals geplande woningbouwlocaties of een binnen stedelijke herstructurering, dekken immers al (deels) de regionale ruimtevraag. Ook leegstand speelt een rol in de bepaling van de vraag. De vraag is gelijk aan de behoefte minus het aanbod (in plannen én in de bestaande voorraad met eenzelfde kwaliteit als de gevraagde kwaliteit). Wanneer de regionale ruimtevraag in beeld is, kan worden beoordeeld of een voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte.

- De ontwikkeling van het entreegebied van bedrijventerrein Sluisweg, sluit aan bij de lokale en regionale behoefte tot het ruimtelijk visueel afronden van het bedrijventerrein. Hiertoe is de ontwikkeling van het gebied tevens opgenomen in het Regionaal Programma Bedrijventerreinen (RPB) van de stadsregio (zie paragraaf 3.3.1).

De realisatie van een carwash voorziet in een lokale behoefte en zal door lokale ondernemers worden ingevuld. Binnen de kern en in de omgeving van Malden is momenteel geen gelijksoortige inrichting voor het wassen en reinigen van auto's aanwezig en staat ook geen soortgelijke voorziening in de planning gerealiseerd te worden. De meest nabije, vergelijkbare inrichting, is de ANAC carwash in Nijmegen. Gezien de ruime afstand heeft deze ontwikkeling geen negatieve gevolgen voor dit bedrijf. De carwash is daarnaast een kwalitatieve bijdrage aan de gemeente en kern Malden, met als bijkomend voordeel een positief effect op het lokale watersysteem.

Het plan voorziet in de realisatie van de bestemming 'Gemengd'. Binnen deze bestemming is het mogelijk om de bedrijfsactiviteiten en horeca in de vorm van horecacategorie 1, 2 en 3 te realiseren. Horeca is een passende aanvulling voor het plangebied passend bij de uitgangspunten en visie voor het bedrijventerrein Sluisweg. De gekozen horecacategorieën zorgen ervoor dat de realisatie van horecavoorzieningen behorende bij een bedrijventerrein en zichtlocatie mogelijk worden. Gedacht moet worden aan een foodcorner, snackhoek / -bar, fastfood en of wegrestaurant à la McDonalds, Burger King etc. De klantenkring van deze horeca zal bestaan uit lokale bezoekers van het bedrijventerrein en/of de nabije woonwijken. Voor de klanten betekent deze toevoeging meer keuzevrijheid. Voor vergelijkbare ondernemingen extra concurrentie. Deze toevoeging zal niet leiden tot leegstand of ontwrichting van het voorzieningen niveau.

Regionale aspecten zijn, gezien het verzorgingsgebied van de voorziening en de aard van de locatie niet aan de orde. De gekozen invulling is logisch gezien de ruimtelijke karakteristieken van de locatie. Een zichtlocatie met een goede, directe ontsluiting op het gemeentelijk wegennet. Hierdoor kan het planvoornemen een uithangbord worden voor zowel het bedrijventerrein Sluisweg als voor de kern Malden. Het beoogde ruimtegebruik is multi-functioneel en door de mogelijke stapeling van functies voldoende intensief, passend bij deze locatie.

Trede 2 betreft de locatie van het voornemen. Kan de beoogde ontwikkeling plaatsvinden binnen het stedelijk gebied door een andere bestemming van een gebied, door herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden? De ladder spitst zich hier toe om twee aspecten:

- De beschikbare ruimte (kwantiteit);
- De (financiële) haalbaarheid van de intensivering (kwalitatief).

Vervolgens moet de ruimte vraag aansluiten bij het ruimteaanbod. Is er ruimte in bestaand stedelijk gebied en sluit dit aan bij de regionale vraag. Daarna moet de resterende regionale vraag worden bepaald.

- Het planvoornemen is gepland binnen bestaand 'stedelijk' gebied. Het plangebied maakt onderdeel uit van het bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van dienstverlening en bedrijvigheid en het daarbij behorende stedelijk groen en infrastructuur van het bedrijventerrein Sluisweg. Het planvoornemen voorziet in de versterking van de functies, sociale veiligheid en kwaliteit van de entree van het bedrijventerrein Sluisweg. Waar nu een duidelijke entree van het terrein ontbreekt, voorziet de ontwikkeling, samen met de ontwikkeling van het deelgebied 'De Poort', in de realisatie van een moderne toegang tot het bedrijventerrein. Voor de planrealisatie wordt geen bestaande bebouwing gesloopt. Het huidige voornemen voorziet in een ruimtelijke verbetering van het plangebied met een positieve uitstraling op de omliggende gronden.

De financiële haalbaarheid van het plan wordt middels een overeenkomst tussen initiatiefnemer en gemeente gewaarborgd.

Trede 3 betreft bouwen buiten bestaand stedelijk gebied. Indien bij trede 2 ontkennend beantwoord wordt betreffende een mogelijke locatie binnen bestaand stedelijk gebied, moet worden bepaald of een nieuwe locatie kan worden gevonden buiten bestaand stedelijk gebied. Belangrijkste aandachtspunt betreft de ontsluiting van het plangebied. Is de locatie multimodaal ontsloten of kan de ontsluiting worden aangepast om te voldoen aan de regionale behoefte. Hierbij staan twee vragen centraal:

- Welke plekken zijn of worden op korte termijn multimodaal ontsloten op een wijze die past bij de schaal van de ontwikkeling?
- Wat is een optimale afstemming tussen de resterende regionale vraag en het aanbod aan passende (in potentie) multimodaal ontsloten of op korte termijn te ontsluiten locaties?

Het antwoord op deze vragen is het eindresultaat van de toepassing van de ladder: zicht op (in potentie) multimodale locaties die passen bij de schaal en de omvang van de ontwikkeling.

- Bij trede 2 is positief geantwoord. Trede 3 hoeft niet te worden gemotiveerd. Met betrekking tot de ontsluiting van het plangebied wordt gewezen op paragraaf 2.2, Verkeer en parkeren. In deze paragraaf is een uitgebreide beschrijving gegeven van de verkeersaspecten. Het planvoornemen voorziet in een goede ontsluiting van het plangebied. Het huidige verkeerssysteem volstaat daarbij om de extra verkeersdruk op te kunnen vangen.
- Het plan voldoet aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. De ontwikkeling voorziet in een positieve ontwikkeling en verbetering van het entree gebied van het bedrijventerrein Sluisweg. De nieuwe functies voorzien daarbij in een lokale behoefte, met als positief effect een verbetering van het lokale watersysteem. Hierbij wordt aangesloten op de wens van zowel gemeente, regio als provincie voor de ruimtelijke afronding van het bedrijventerrein Sluisweg.
- Het plan voldoet daarmee aan de uitgangspunten zoals beschreven in "De ladder voor duurzame verstedelijking".

Bro ten aanzien van borging erfgoedwaarden

In het Besluit ruimtelijke ordening staat in artikel 3.1.6, dat cultuurhistorische waarden uitdrukkelijk worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen. Dat betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden in een bestemmingsplangebied en moeten aangeven welke conclusies ze daar aan verbinden en op welke wijze ze deze waarden borgen in het bestemmingsplan.

- Erfgoedwaarden zijn bij dit planvoornemen niet in het geding.

3.2. Provinciaal beleid

3.2.1. Streekplan Gelderland

Het ruimtelijk beleid van de provincie Gelderland tot 2015 is vastgelegd in het Streekplan Gelderland 2005. Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening per 1 juli 2008 heeft het streekplan Gelderland 2005 de status van structuurvisie gekregen. Dat betekent dat de inhoud van het streekplan voor de provincie de basis blijft voor haar eigen optreden in de ruimtelijke ordening. In het provinciaal beleid voor stedelijke ontwikkeling wordt onderscheid gemaakt tussen 'bestaand bebouwd gebied' en stedelijke uitbreiding. Het accent van de provinciale beleidsambities ligt op de vernieuwing en het beheer en onderhoud van bestaand bebouwd gebied. Het provinciaal beleid is erop gericht om de bouwopgave voor wonen en werken zoveel mogelijk binnen het bestaand stedelijk gebied te realiseren. Zowel in de stedelijke als de landelijke regio's moet het accent liggen op inbreiden en herstructureren.

Het beleid voor bedrijventerreinen is gericht op de zorg voor voldoende aanbod aan kwalitatief hoogwaardige, op de vraag van het bedrijfsleven afgestemde, bedrijventerreinen. Hierbij dient te worden bevorderd dat het juiste bedrijf wordt gevestigd op het juiste terrein. Gemeenten buiten het rode raamwerk, zoals Heumen, worden aangespoord om lokale bedrijvigheid te accommoderen. Op terreinen voor lokale bedrijvigheid dienen bedrijven zich te kunnen vestigen, welke qua aard, schaal en functie daarbij passend zijn.

- Het planvoornemen sluit aan bij de wensen en eisen van het Streekplan Gelderland. Het plan is een aansporing voor de lokale bedrijvigheid en zal dienen als uithangbord voor het bedrijvenpark Sluisweg.

3.2.2. Ruimtelijke Verordening Gelderland (2010)

Op 15 december 2010 hebben Provinciale Staten, in aanvulling op de provinciale structuurvisie, de Ruimtelijke Verordening Gelderland vastgesteld. De verordening is in werking getreden op 22 januari 2011 en bevat regels met betrekking tot de bescherming van provinciale belangen. De verordening vormt een beleidsneutrale vertaling van reeds vastgesteld ruimtelijk beleid (zoals opgenomen in de structuurvisie) en vormt het toetsingskader voor gemeentelijke bestemmingsplannen. Onderwerpen die van provinciaal belang zijn en waarvoor in de Ruimtelijke Verordening regels zijn opgenomen, zijn onder meer verstedelijking, wonen, detailhandel, recreatie, ecologische hoofdstructuur en grondwaterbescherming.

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan is niet aangemerkt als 'bestaand bebouwd gebied' (zie figuur 8) maar ligt hier direct aansluitend aan. Het provinciaal beleid is erop gericht om nieuwe verstedelijking plaats te laten vinden binnen bestaand stedelijk gebied en binnen de in de verordening opgenomen zoekrichtingen en zoekzones. Binnen het bestaand stedelijk gebied zijn gemeenten vrij om te voorzien in stedelijke ontwikkelingen. Doordat het plangebied niet is gelegen binnen de contouren van het 'bestaand bebouwd gebied', zoals

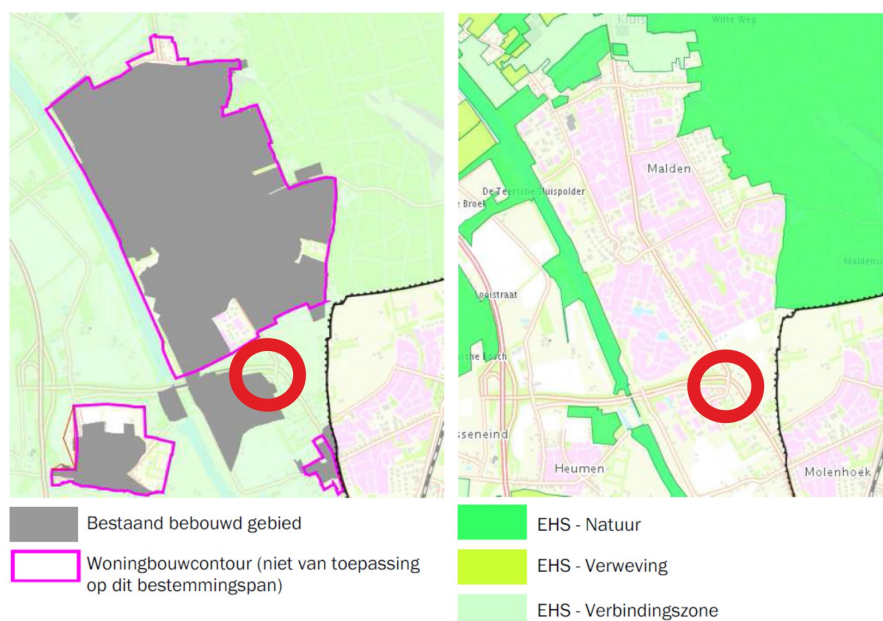
vastgelegd in de Ruimtelijke Verordening Gelderland, dient de provincie mede te beoordelen of de ontwikkeling passend is binnen het provinciale beleid.

De verordening biedt Gedeputeerde Staten de mogelijkheid om ontheffing te verlenen ten behoeve van het 'bouwen buiten bestaand bebouwd gebied', buiten de woningbouwcontour en de zoekrichting woningbouw van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen, buiten de zoekzones bedrijventerreinen van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen en buiten de zoekzones wonen en werken. In sommige gevallen zullen Gedeputeerde Staten hieraan een voorwaarde verbinden tot het verkleinen van een zoekzone elders binnen de gemeente.

In onderhavig geval is het aanvragen van ontheffing niet aan de orde. Momenteel is de Provincie Gelderland bezig met de laatste fase van het opstellen van de nieuwe Omgevingsverordening (zie paragraaf 3.2.5). De bijbehorende Omgevingsvisie is reeds op 9 juli 2014 vastgesteld door Provinciale Staten en in werking getreden. In de Omgevingsvisie wordt het verstedelijkingsbeleid met de woningbouwcontouren losgelaten. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten gemotiveerd worden conform de Rijksladder voor duurzame verstedelijking (zie paragraaf 3.1.3). De nieuwe Omgevingsverordening wordt naar verwachting in oktober 2014 vastgesteld door Provinciale Staten en treedt snel daarna in werking. Juridisch gezien mag een bestemmingsplan ten tijde van de vaststelling niet in strijd zijn met de provinciale verordening. Onderhavig plan wordt naar alle waarschijnlijkheid vastgesteld in december 2014. Ten tijde van de vaststelling van dit plan zal de nieuwe Omgevingsverordening vigerend zijn. Het aanvragen van ontheffing zal dan niet meer aan de orde zijn.

Het provinciaal beleid is er tevens op gericht om de wezenlijke kenmerken en waarden van de ecologische hoofdstructuur te behouden. In principe zijn geen bestemmingen toegestaan die de kenmerken of waarden aantasten. Nieuwe ontwikkelingen in of nabij de EHS worden niet mogelijk gemaakt en de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied worden niet aangetast. Er wordt derhalve voldaan aan de regels van Ruimtelijke Verordening.

- Het plangebied is in de vigerende Ruimtelijke Verordening Gelderland niet aangegeven als bestaand stedelijk gebied (zie figuur 8), maar wordt erdoor omringd. Op basis van het vigerende beleid zou een ontheffing aangevraagd moeten worden. Echter. De nieuwe ruimtelijke verordening zal in oktober 2014 door Provinciale Staten worden vastgesteld en snel hierna in werking treden. In de nieuwe omgevingsvisie en omgevingsverordening wordt afgeweken van het verstedelijkingsbeleid met woningbouwcontouren. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten gemotiveerd worden conform de Rijksladder voor duurzame verstedelijking. De verwachting is dat dit bestemmingsplan in december 2014 zal worden vastgesteld. De nieuwe omgevingsverordening is dan in werking getreden. Een ontheffing is dan niet aan de orde.
Het voornemen past binnen de ruimtelijke uitgangspunten van de vigerende ruimtelijke verordening. De ontwikkeling van dit gebiedje zorgt voor de ruimtelijke afronding van het bedrijvenpark en draagt daardoor bij aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Tevens is de ontwikkeling van het gebied opgenomen in het Regionaal Programma Bedrijventerreinen (RPB) van de stadsregio (zie paragraaf 3.3.1).
Gewezen wordt op paragraaf 3.1.2 en de toetsing aan de Ladder van duurzame verstedelijking. De ladder is het nieuwe toetsingskader voor ruimtelijke plannen. Zoals uit de toetsing aan de ladder blijkt, betreft het voornemen een goede en passende ontwikkeling voor het entreegebied van het bedrijventerrein.



Figuur 8 uitsneden kaartbeelden Verstedelijking en EHS (Bron: Ruimtelijke Verordening Gelderland)

3.2.3. Provinciale Omgevingsvisie Gelderland

De Gelderse omgevingsvisie is een integrale visie, niet alleen op het gebied van de ruimtelijke ordening, maar ook voor waterkwaliteit en veiligheid, bereikbaarheid, economische ontwikkeling, natuur en milieu, inclusief de sociale gevolgen daarvan. De omgevingsvisie is de vervanger van het streekplan en van huidige strategische plannen voor water, milieu en mobiliteit. De omgevingsvisie is door Gedeputeerde Staten vastgesteld op 14 januari 2014 en door Provinciale Staten op 9 juli 2014.

De Omgevingsvisie richt zich formeel op de komende tien jaar, maar wil ook een doorkijk bieden aan Gelderland op een langere termijn. Veel maatschappelijke vraagstukken zijn zo complex dat alleen een gezamenlijke inzet succesvol kan zijn. In de omgevingsvisie zijn de opgaven voor Gelderland daarom in nauwe samenwerking met partners uitgedacht. Daarbij kijken de provincie en partners vanuit een integraal en internationaal perspectief naar Gelderland. Met deze bestuurlijke strategie kunnen voor Gelderland toekomstbestendige keuzes gemaakt worden.

In de visie komt een sterker accent te liggen op stedelijke netwerken als economische kerngebieden van Gelderland. Dit zijn de gebieden waar nu al de meeste mensen wonen en werken en die ook in de toekomst met name veel jongeren zullen trekken. Voor de versterking van (boven)regionale voorzieningen ligt de focus op drie stedelijke netwerken: dit zijn sterk verstedelijkte zones die de vorm aannemen van een netwerk van grotere en kleinere compacte steden, elk met een eigen karakter en profiel binnen het netwerk. De stedelijke netwerken zijn van groot belang voor Gelderland als geheel: als motor voor de economie en vanwege de voorzieningen voor de gehele regio. In Gelderland zijn drie stedelijke netwerken:

- Apeldoorn-Zutphen-Deventer
- Arnhem-Nijmegen
- Ede-Wageningen

Ook de zes stadsregio's in de provincie Gelderland krijgen aandacht in de Omgevingsvisie. Voor de stadsregio zijn de speerpunten: innovatie en economische structuurversterking. Binnen deze speerpunten zijn de volgende clusters geformuleerd: energie- en milieutechnologie, logistiek, agro, toerisme, sociaal-economische vitaliteit en verstedelijking en het benutten van gebiedskwaliteiten.

Een goede afweging bij keuzes voor nieuwbouw in landelijk en stedelijk gebied is belangrijk. Het uitgangspunt hierbij is dat grote ontwikkelingen in of dichtbij stedelijke gebieden plaatsvinden.

De provincie heeft in de Omgevingsvisie twee doelen gedefinieerd. Het zijn doelen die de rol- en kerntaken van de provincie als middenbestuur benadrukken.

- Een duurzame economische structuurversterking.
Een gezonde economie met een aantrekkelijk vestigingsklimaat vraagt om sterke steden en een vitaal landelijk gebied met voldoende werkgelegenheid. Het streven is om de concurrentiekracht van Gelderland te vergroten door het duurzaam versterken van de ruimtelijk-economische structuur. De komende jaren zullen minder in het teken staan van denken in termen van 'groei' en meer in termen van 'beheer en ontwikkeling van het bestaande'.
- Het borgen van de kwaliteit en veiligheid van onze leefomgeving.
Dit doel betekent vooral:
 - *ontwikkelen met kwaliteit, recht doen aan de ruimtelijke, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van de plek; uitgaan van doelen, niet van regels;*
 - *zorg dragen voor een compact en hoogwaardig stelsel van onderling verbonden natuurgebieden en behoud en versterking van de kwaliteit van het landschap;*
 - *een robuust en toekomstbestendig water- en bodemsysteem voor alle gebruiksfuncties; bij droogte, hitte en waterovervloed;*
 - *een gezonde en veilige leefomgeving.*

Om deze doelen in beleid te vertalen, hanteert de provincie drie aandachtsgebieden: Dynamisch, Mooi en Divers Gelderland. Ontwikkelingen in Gelderland wil de provincie benaderen vanuit elk van deze drie perspectieven, die elkaar aanvullen:

- Dynamisch: de (ruimtelijk-economische) ontwikkelingen en de geleiding daarvan op provinciaal niveau.
- Mooi: de Gelderse kwaliteiten die bescherming nodig hebben en ruimte voor behoud door ontwikkeling.
- Divers: het herkennen van de regionale verschillen in maatschappelijke vraagstukken en opgaven en het koesteren van de regionale identiteiten.

Het accent van stedelijke ontwikkelingen verschuift van nieuwbouw naar het vitaliseren van bestaande gebieden en gebouwen. Voor een goede afweging van keuzes voor locaties van nieuwe gebouwen staat de 'Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik' centraal. Met deze ladder wordt een transparante besluitvorming en een zorgvuldige ruimtelijke afweging nagestreefd. Het gaat om het tijdig afwegen van kansen en mogelijkheden om bestaande gebouwen te benutten bij overwegingen van nieuwe bebouwing.

- Het plangebied maakt onderdeel uit van het stedelijk netwerk Arnhem – Nijmegen. Ontwikkeling van het plangebied draagt dan ook bij tot de versterking van dit netwerk van grotere en kleinere gemeenten. Hoewel de geplande ontwikkeling geen (boven)regionale voorziening betreft, draagt de ontwikkeling wel mee aan de

versterking van de stedelijke structuur van de gemeente Heumen, en daarmee, versterking van het stedelijk netwerk. Gelegen aan de rand van het bestaande bedrijventerrein en aan de rand van de kern Malden is de locatie van de nieuwbouw tevens passend in de visie van de provincie, door deze te laten plaatsvinden in het stedelijk gebied.

Het planvoornemen voorziet in de ruimtelijke afronding van het bedrijventerrein Sluisweg middels het realiseren van een goede, heldere entree van het bedrijventerrein. De ontwikkeling zorgt voor een duurzame ruimtelijke structuur, waardoor de economische situatie van de plaats Malden wordt versterkt. Hierbij wordt onder andere ingezet op het recht doen aan de ruimtelijke, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van de locatie. Middels een goede entree, ruimtelijke afronding van het bedrijventerrein, continuering van groenstructuren wordt aangesloten bij de doelen uit de Omgevingsvisie van de provincie. Tevens wordt in meer en mindere mate recht gedaan aan de drie aandachtsgebieden, Dynamisch, Mooi en Divers.

3.2.4. Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik

In de omgevingsvisie heeft de provincie een 'Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik' ontwikkeld. Goede afwegingen bij keuzes voor nieuwbouw in landelijk en stedelijk gebied zijn belangrijk. De provincie wil en durft te variëren in het maken van keuzes. Soms is een toevoeging in het landelijk gebied een plus die gewenst is. Dit kan zijn op het gebied van kleinschalig wonen, werken, vrijetijdseconomie etc. Het uitgangspunt is wel dat grote ontwikkelingen in of dichtbij stedelijke gebieden plaatsvinden.

De Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik is gebaseerd op de rijksladder voor duurzame verstedelijking. De rijksladder is al van kracht. Ook als de provincie deze rijksladder niet in haar verordening opneemt, zijn partijen gebonden aan de rijksladder. De ladder is beoogd als instrument om niet te denken in termen van 'waar mag iets wel of niet' maar in termen van 'denk goed na, volg de goede stappen' om te komen tot nieuwe ontwikkelingen binnen en buiten stedelijk gebied en bij het stellen van prioriteiten bij overcapaciteit.

De provincie heeft de ambitie om de achterliggende principes van de ladder ook van toepassing te laten zijn op landelijke functies. Hierop vooruitlopend is de naam gewijzigd in ladder voor duurzaam ruimtegebruik ipv. verstedelijking.

Ladder vervangt beleid van zoekzones en woningbouwcontour

De ladder vervangt het beleid van de woningbouwcontour en de zoekzones. Deze contouren hebben na de vaststelling van de Omgevingsvisie geen officiële provinciale status meer. Dit betekent dat sommige plannen die eerst binnen de woningbouwcontour of zoekzones lagen nu van provinciaal belang worden. De argumenten om plannen te realiseren binnen de zoekzones of woningbouwcontour zullen straks niet opeens achterhaald zijn. Goede argumenten verliezen hun houdbaarheid niet als het beleid wijzigt. De provincie zal met de gemeenten de werking van de ladder monitoren, knelpunten signaleren, zoeken naar passende oplossingen en waar nodig werkafspraken maken.

Doelen van de Gelderse ladder zijn:

- Begeleiden van de bundeling van de verstedelijking in Gelderland en op gepaste wijze ruimte geven aan spreiding van stedelijke functies in landelijk gebied. De provincie faciliteert het actuele veranderingsproces van nieuwbouw naar beheer en

vernieuwing stedelijk gebied;

- Voorkomen dan nieuwe ontwikkelingen ten koste gaan van bestaand stedelijk gebied;
- Bevorderen van vraaggerichte programmering waarbij de behoefte aan de betreffende stedelijke functie centraal staat en aangetoond moet worden. Bijdragen aan duurzaam ruimtegebruik;
- Stimuleren van overtuigende motivering in en transparante besluitvorming over ruimtelijke plannen.

Uitgangspunten voor de Gelderse ladder:

- Bij verstedelijking in eerste instantie de focus leggen op de bestaande voorraad aan gebouwen (denk aan hergebruik en transformatie) en in tweede instantie aan beschikbare gronden (denk aan nieuwbouw). Eerst in stedelijk gebied dan in landelijk gebied;
- Het stedelijk gebied niet bij voorbaat volbouwen. Het gaat om het maken van een zorgvuldige afweging, waarbij stedenbouw, wateropvang, klimaatadaptatie en leefomgevingskwaliteiten redenen kunnen zijn om 'open' plekken in het stedelijk weefsel te handhaven en te versterken;
- Aandacht voor stads- en dorpsrandzones door introductie van het al dan niet grenzen aan bestaand stedelijk gebied;
- In z'n algemeenheid geeft grondeigendom alleen geen recht om te mogen bouwen.

Randvoorwaarden bij locatiekeuze:

- Behoeft stedelijke functie aantonen in relatie tot de bestaande of te herstructureren voorraad;
- Meer aandacht voor passende ontsluiting en betere benutting van multimodale knooppunten;
- Meewegen van gebiedskwaliteiten en omgevingscondities op gebied van milieu, gezondheid en veiligheid;
- Rekening houden met het generieke beleid voor de betreffende functie en de daarbij behorende gebiedscategorieën.

De Gelderse ladder is een uitbreiding op de vigerende Rijksladder voor duurzame verstedelijking. Belangrijk verschil ten aanzien van de rijksladder is dat de bestaande voorraad in afweging moet worden meegenomen. Daarnaast wordt een andere benaming gebruikt. Duurzaam ruimtegebruik in plaats van duurzame verstedelijking. Deze naam past beter bij de provinciale wens om de ladder ook toe te passen voor landelijke functies. Gelijk aan de rijksladder gelden hier de 3 trede, te weten:

- Trede 1: Past de ontwikkeling in de regionale ruimtevraag (kwantitatief én kwalitatief) voor wonen, werken, detailhandel en overige voorzieningen?
- Trede 2: Kan de beoogde ontwikkeling plaatsvinden binnen het stedelijk gebied door een andere bestemming van een gebied, door herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden? Hierbij toegespitst op de volgende twee aspecten:
 - De beschikbare ruimte (kwantiteit);
 - De (financiële) haalbaarheid van de intensivering (kwalitatief).
- Trede 3: Indien bij trede 2 ontkennend is geantwoord ten aanzien van bouwen in

bestaand stedelijk gebied moet worden bepaald of een nieuwe locatie kan worden gevonden buiten bestaand stedelijk gebied. Belangrijkste aandachtspunt betreft de ontsluiting van het plangebied. Is de locatie multimodaal ontsloten of kan de ontsluiting worden aangepast om te voldoen aan de regionale behoefte. Hierbij staan twee vragen centraal:

- Welke plekken zijn of worden op korte termijn multimodaal ontsloten op een wijze die past bij de schaal van de ontwikkeling?
- Wat is een optimale afstemming tussen de resterende regionale vraag en het aanbod aan passende (in potentie) multimodaal ontsloten of op korte termijn te ontsluiten locaties?

Ten aanzien van de rijksladder stelt de gelderse ladder eigenlijk twee extra vragen:

- Past de ontwikkeling in de doelen van de provincie Gelderland?
- Zo ja, hoe voegt de ontwikkeling extra kwaliteit toe?

Belangrijk is dat de toepassing van de Gelderse ladder niet 'mechanisch' werkt. Dat betekent dat de ladder niet als een strak keurslijf dient maar als een richtinggevend instrument, waarbij de stappen dan eerder 'cyclisch iteratief' op elkaar inwerken: samen schakelen tussen de stappen om te komen tot een optimum met de daarbij behorende goede argumentatie. De gelderse ladder is een instrument voor het goede gesprek, zo vroeg mogelijk in het plantraject. Het is deze 'voorfase' waaraan groot belang wordt gehecht en waarin het betreffende initiatief goed voor het voetlicht wordt gebracht en gepositioneerd in de dynamiek en de kwaliteiten van het betreffende gebied, c.q. regio. Zo kan de ladder bijdragen aan de gewenste gebiedsdoelen en legt het de basis voor het vragen van het minimaal leveren van bepaalde kwaliteitsprestaties.

- Het planvoornemen, de realisatie van een carwash ter plaatse aan de entree van het bedrijventerrein Sluisweg, dient te worden getoetst aan de Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik. Gewezen wordt op paragraaf 3.1.3. Hierin is het planvoornemen getoetst aan de Rijksladder voor duurzame verstedelijking.

De ontwikkeling van het plangebied is opgenomen in het Regionaal Programma Bedrijventerreinen (RPB) van de stadsregio (zie paragraaf 3.3.1). Afronding van het entreegebied van bedrijventerrein Sluisweg, sluit aan bij de lokale en regionale behoefte tot het ruimtelijk visueel afronden van het bedrijventerrein. De invulling van de locatie met een carwash betreft het vervullen van een lokale behoefte. Deze draagt tevens bij aan het verbeteren van het milieu en vermindert het wassen van de auto 'thuis', wat een verbeterde situatie oplevert voor het watersysteem ter plaatse. Bovengenoemde sluit aan bij de provinciale visie ten aanzien van duurzaam ruimtegebruik en de kwalitatieve ontwikkeling van kernen, bedrijventerreinen en landschappelijk gebied.

Het planvoornemen is dan ook passend binnen de doelen, uitgangspunten en randvoorwaarden behorende bij de Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik.

3.2.5. *Omgevingsverordening*

De doelstellingen uit de Omgevingsvisie worden juridisch vertaald in de (ontwerp) Omgevingsverordening. De verordening wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de Provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch gewaarborgd is. De verordening voorziet ten opzichte van de Omgevingsvisie niet in nieuw beleid en is daarmee dus beleidsneutraal. De Omgevingsverordening richt zich net zo breed

als de Omgevingsvisie op de fysieke leefomgeving in de Provincie Gelderland. Dit betekent dat vrijwel alle regels die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving opgenomen zijn in de Omgevingsverordening. Het gaat hierbij om regels op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, water, mobiliteit en bodem. De Omgevingsverordening heeft de status van een Ruimtelijke verordening in de zin van artikel 4.1 Wet ruimtelijke ordening.

In de Omgevingsverordening is de woningbouwcontour die momenteel van kracht is in de Stadsregio losgelaten en de Gelderse Ladder voor duurzame verstedelijking ingevoerd. De ontwerp-Omgevingsverordening heeft, net als de ontwerp-omgevingsvisie, ter visie gelegen van 21 mei tot en met 2 juli 2013. Op dit moment is echter nog de Ruimtelijke Verordening Gelderland van kracht.

De nieuwe Omgevingsverordening wordt naar verwachting in oktober 2014 vastgesteld door Provinciale Staten en treed snel daarna in werking.

3.3. Regionaal beleid

3.3.1. Regionaal Programma Bedrijventerreinen (RPB) Stadsregio

In het Regionaal Programma Bedrijventerreinen (RPB) maken de stadsregio en de regiogemeenten afspraken met elkaar over onder meer afstemming van vraag en aanbod van bedrijventerreinen, herstructurering van bedrijventerreinen, zorgvuldig ruimtegebruik en –beheer en het toepassen van de SER-ladder. Met het toepassen van de SER-ladder (inmiddels 'ladder voor duurzame verstedelijking') wordt eerst bekeken of alle mogelijkheden op bestaande bedrijventerreinen worden benut voordat er een nieuwe locatie wordt uitgegeven.

Zonder intergemeentelijke afstemming ontstaat er mogelijk een overaanbod van bedrijfsruimte. Dat willen de stadsregiogemeenten voorkomen. Ook willen de regiogemeenten dat er voldoende ruimte is voor kwalitatieve bedrijfsontwikkeling. Door afstemming, deels op regionaal niveau en deels op sub regionaal niveau (namelijk de A12 zone, de A15 zone en de A73 zone), proberen de stadsregiogemeenten dit te realiseren.

Om het aanbod te reguleren heeft de Stadsregio alle plannen gewogen op de volgende criteria:

- vraag-aanbod subregio: is er vraag naar deze terreinen?
- Wordt de SERladder toegepast op subregionaal niveau?
- Grondposities: hoeveel gronden zijn al verworven?
- Stand van zaken planvorming;
- subregionaal belang;
- lokaal belang: past het terrein naar doelgroep en kavelomvang;
- segmentering: juiste doelgroep op de juiste plek?

Op basis van deze criteria zijn voor de A12, de A15 en de A73 zones bedrijventerreinen aangegeven waarvoor de planvorming en verwervingen kunnen doorgaan. Voor de A73 zone zijn dit:

- Groesbeek: Hulsbeek fase 1;
- Heumen: Sluispoort;
- Ubbergen: Lieskes Wengs.
- Het plangebied maakt onderdeel uit van de uitbreiding van het bedrijventerrein

Heumen, Sluispoort. Het planvoornemen is dan ook passend binnen het regionale beleidskader ten aanzien van ontwikkelingen op / en aan bedrijventerrein.

3.3.2. Verstedelijkingsvisie van Koers naar Keuze

De Verstedelijkingsvisie is een integrale visie waarin de hoofdlijnen van het Regionaal Plan worden herbevestigd. De stadsregio streeft naar een sterke koppeling tussen de ambities voor wonen, werken en mobiliteit. De stadsregio legt prioriteit bij de afronding van de al ingezette ontwikkeling op uitleglocaties, zoals de Vinex-locaties Schuytgraaf, Westeraam en Waalsprong. Uit WoON 2009 (woningbehoefteonderzoek) blijkt dat 75 % van de externe woningzoekenden zich wil vestigen in het stedelijk kerngebied tussen Arnhem, Nijmegen en Overbetuwe. De relatie tussen economie en wonen zit in de omslag die de stadsregio wil maken naar een meer vraaggericht woningaanbod zodat we een aantrekkelijke regio kunnen blijven.

De Verstedelijkingsvisie dient als kader voor de afspraken tussen de samenwerkende gemeenten, ook in subregionaal verband. In de subregio's vindt regelmatig een bestuurlijk afstemmingsoverleg plaats over kwaliteit (woonmilieus) en tempo rondom onder andere woningbouwprogrammering.

De belangrijke regionale kwesties zijn onder te verdelen in Economie, Ruimte, Mobiliteit en Wonen. Te weten:

- Economie:
 - Brede economie stimuleren
 - Samenwerken aan vitale steden
- Ruimte:
 - Herstructurering is oneindig
 - (Door)bouwen in het middengebied
- Mobiliteit:
 - Doortrekking van de A15
 - Prioriteiten in het regionaal HOV
- Wonen:
 - Aanbod van woonmilieus herijken
 - Omgaan met stabilisatie en krimp
- Het plangebied voorziet in de ontwikkeling van bedrijventerrein Sluispoort. Het voornemen speelt in op het stimuleren van de economische ontwikkeling van de gemeente Heumen. Kwaliteitsverbetering is uitgangspunt bij de ontwikkeling, waarbij wordt aangesloten bij een bestaand bebouwd gebied. Het planvoornemen komt tegemoet aan de uitgangspunten van de Verstedelijkingsvisie.

3.4. Gemeentelijk beleid

3.4.1. Welstandsnota Heumen (2004)

In de Welstandnota wordt vastgelegd op welke wijze het welstandstoezicht in de gemeente Heumen is geregeld. Tevens geeft deze nota uitgangspunten en criteria voor het welstandsoordeel. Het gemeentebestuur wil met deze nota een belangrijke stap zetten naar modernisering en vermaatschappelijking van het welstandstoezicht. Via deze nota voldoet de gemeente tevens aan de verplichtingen die de nieuwe Woningwet stelt in artikel 12a.

Het planvoornemen zal worden getoetst aan de beleidsuitgangspunten voor B2 Bedrijventerrein opgenomen in hoofdstuk 4.7 van de welstandsnota.

- Welstandstoetsing heeft nog niet plaatsgevonden. Dit zal onderdeel uitmaken van de aanvraag omgevingsvergunning.

4. MILIEUHYGIËNISCHE ASPECTEN

4.1. Water

4.1.1. *Beleid diverse partijen*

Het waterbeleid is op Europees niveau vastgelegd in de Kaderrichtlijn Water en op nationaal niveau in de Waterwet. Op lokaal niveau is het beleid van het Waterschap Rivierenland richtinggevend in de vorm van Keur en Watertoets. Dit beleid wordt geconcretiseerd in het verkavelingsplan en het bestemmingsplan van de betreffende gemeentes.

De waterpartners in Heumen:

- Rijkswaterstaat is als beheerder verantwoordelijk voor de Rijkswateren.
- De provincie Gelderland verzorgt de doorvertaling van het landelijk beleid en is operationeel beheerder van het grondwater.
- Waterschap Rivierenland verzorgt het operationele waterbeheer binnen de gemeente. Dit betekent het peilbeheer en onderhoud van het oppervlaktewater. Ook initiëren zij veelal de projecten gericht op verbetering van het watersysteem (waterkwaliteit, ecologie en veiligheid).
- De gemeente Heumen draagt de zorg voor de efficiënte inzameling van regen- en afvalwater. Zij beheert het rioleringsstelsel in de gemeente en is tevens beheerder van de openbare ruimte.
- De grondeigenaren verzorgen het onderhoud van de niet-leggerwaterlopen en de ontwatering van het eigen perceel.

Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet van kracht geworden. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen bijvoorbeeld het waterbeheer en de ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten.

De nieuwe Waterwet schept een kader voor de noodzakelijke modernisering van het Nederlandse waterbeheer voor de komende decennia. Door het samenvoegen van meerdere vergunningen nemen de bureaucratie en de regeldruk voor burgers en bedrijven af. De Waterwet sluit goed aan op de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro), waardoor de relatie met het ruimtelijke omgevingsbeleid wordt versterkt.

Waterplan Gelderland 2010-2015

Het Waterplan Gelderland 2010-2015 is de opvolger van het derde waterhuishoudingsplan Gelderland (WHP3). Het Waterplan heeft op basis van de nieuwe Waterwet de status van structuurvisie. In het waterplan is beschreven welke instrumenten uit de Wet ruimtelijke ordening de provincie wil inzetten voor de realisatie van specifieke waterdoelen. Voor een aantal functies, zoals landbouw, natte natuur, waterbergingsgebieden en grondwaterbeschermingsgebieden, zijn specifieke doelen geformuleerd. In het waterplan heeft het plangebied de functie 'landbouw'.

Waterschap Rivierenland

In de regio is het Waterschap Rivierenland de waterbeheerder. Met ingang van 22 december 2009 is het Waterbeheerplan 2010-2015 'Werken aan een veilig en schoon Rivierenland'

bepalend voor het waterbeleid. Dit plan gaat over het waterbeheer in het hele rivierengebied en het omvat alle watertaken van het waterschap: waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterketen. Daarnaast beschikt het Waterschap Rivierenland over een verordening: de Keur voor waterkeringen en wateren. Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden kan een vergunning nodig zijn. De werkzaamheden in of nabij de watergangen en waterkeringen worden getoetst aan de beleidsregels

Het beleid uit het Waterbeheerplan is er op gericht schoon hemelwater niet af te voeren naar de riolering. In het kader van duurzaam waterbeheer is het gewenst om bij alle nieuwbouw maximale afkoppeling van het hemelwater toe te passen. Hierbij hanteert het waterschap de drietrapsstrategie vasthouden, bergen en afvoeren. Het schone hemelwater dient geïnfiltreerd te worden in de bodem of anders via een bodempassage afgevoerd te worden naar het oppervlaktewater. Daarnaast dient afhankelijk van de keuze van de oplossing de versnelde afvoer van het verhard oppervlak te worden gecompenseerd.

Gemeentelijk Rioleringsplan 2012-2016

In de Wet Milieubeheer is beschreven dat iedere gemeente dient te beschikken over een actueel en vastgesteld Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP). Hiervoor heeft de gemeente Heumen het Gemeentelijk Rioleringsplan 2012-2016 opgesteld als een Verbreed GRP. Hierin is tevens invulling gegeven aan de twee nieuwe zorgplichten (voor grondwater en de inzameling van hemelwater).

Het GRP is gericht op 3 kerntaken, te weten de Zorgplicht afvalwater, de Zorgplicht Hemelwater en de Zorgplicht Grondwater. De insteek van het huidige GRP sluit daarbij aan bij de gemeentelijke Strategische visie 2020. In de visie kiest de gemeente voor een andere rol, namelijk die van terugtrekkende overheid. De gemeente doet minder zelf en laat meer verantwoordelijkheid over aan de inwoners van Heumen. De gemeente Heumen hecht in de Strategische visie aan duurzaamheid. Keuzes die we nu maken over gebruik van grondstoffen en inrichting van watersystemen mogen niet leiden tot nadelige gevolgen voor toekomstige generaties. In dit plan is hier ook aandacht voor. Het beleid is er op gericht bij de aanleg van een riool gebruik te maken van duurzaam materiaal en de vuilemissies naar oppervlaktewater en bodem verder te reduceren.

- Het planvoornemen heeft directe invloed op het watersysteem ter plaatse. Zowel de omgang met afvalwater, hemelwater en de gevolgen voor het grondwater dienen in het plan te worden meegewogen. De gemeente stelt onder andere de eis dat het hemelwater ter plaatse zal moeten infiltreren. De wijze waarop dit toegepast zal worden, zal in het ontwerp worden meegenomen. Met betrekking tot afvalwater zal worden aangesloten op het gemeentelijk rioleringsstelsel. Het plan voorziet in de bouw van een moderne wasstraat. In een moderne wasstraat wordt al het gebruikte water met de eigen zuiveringsinstallatie behandeld en hergebruikt. Zeer incidenteel wordt er water geloosd op het riool. Hier zal nader overleg over gevoerd worden. Voor grondwater dient het plan neutraal te zijn. Het bouwplan zal hier nader op ingaan.

4.1.2. Watertoets

Algemeen

In het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het overleg met de waterschappen, de provincie en het rijk bij de voorbereiding van een bestemmingsplan opnieuw voorgeschreven. Dit is te vergelijken met het vroegere artikel 10 BRO overleg.

Bij de watertoets gaat het om het van meet af aan meenemen van water bij ruimtelijke plannen en besluiten. Daarvoor is in een zo vroeg mogelijk stadium overleg nodig met de waterbeheerder. Het gaat niet om een toets achteraf. Het doel is actieve inbreng van de waterbeheerder en maatwerk voor elk plan. Het resultaat is een beschrijving van het lokale watersysteem, advies van de waterbeheerder en de expliciete afweging van de maatregelen met betrekking tot waterbeheer in het plan. Deze dienen bij voorkeur in een waterparagraaf te worden beschreven. De Watertoets wordt toegepast op alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De waterhuishoudkundige aspecten omvatten zowel oppervlakte- als grondwater, gevaar van overstroming vanuit meren, rivieren en de zee, wateroverlast door neerslag of grondwater, waterkwaliteit en verdroging.

Www.dewatertoets.nl

Acht waterschappen in Noord- en Midden-Nederland hebben een website voor gemeenten ontwikkeld: dewatertoets.nl. Gemeenten kunnen zo sneller zien of zij bij de vaststelling van een bestemmingsplan of bouwproject rekening moeten houden met wateraspecten of niet.

Nederland kent sinds 2003 de watertoetsprocedure. Omdat bijna elk bouwproject invloed heeft op de waterhuishouding, moet een gemeente die een ruimtelijk plan opstelt daarover advies aanvragen bij het waterschap. In de praktijk zijn er plannen met een verwaarloosbaar waterbelang en met een ingrijpend waterbelang. Voor die eerste groep kennen de waterschappen een verkorte procedure. Deze blijkt voor 90% van de plannen te volstaan.

De digitale watertoets is bedoeld voor die ruimtelijke plannen, waar geen, of een gering waterbelang speelt. In die gevallen kan een initiatiefnemer van een plan, via de website, snel inzicht krijgen in de waterbelangen binnen zijn plangebied en krijgt hij een voorzet voor een waterparagraaf.

- Op basis van de huidige status van het planvoornemen heeft een voorlopige toetsing plaatsgevonden via de website www.dewatertoets.nl. Deze toetsing is als losse bijlage 4 bij gevoegd. Het definitieve planvoornemen zal in een later stadium met het waterschap worden besproken.

4.2. Geluid

4.2.1. Wet Geluidhinder

De Wet geluidhinder (Wgh) vormt het juridische kader voor het Nederlandse geluidsbeleid. De Wgh noemt drie geluidsbronnen waarbij 'geluidsgevoelige bestemmingen' in 'nieuwe situaties' getoetst moeten worden op mogelijke overlast. Deze drie bronnen zijn wegverkeer, spoorweg- en industrielawaai. Bij het berekenen van de geluidsbelasting op een 'gevoelige bestemming' zijn afstand (tot de infrastructuur) en intensiteit (potentiële bron) bepalende factoren.

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. Hierbij kan gedacht worden aan weg- en railverkeer maar ook aan industriële activiteiten. De Wet geluidhinder, de Wet milieubeheer en het Bouwbesluit geven normen weer voor de hoogst acceptabele geluidbelasting en de minimale geluidwering bij geluidsgevoelige objecten (zoals woningen). Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen bestaande en nieuwe situaties.

- Het plangebied ligt binnen de invloedssfeer van verschillende verkeerswegen. In voorliggend bestemmingsplan worden echter geen nieuwe (bedrijfs)woningen of andere geluidsgevoelige functies toegelaten. Op grond van de Wet geluidhinder hoeft daarom geen akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai te worden verricht.

Bedrijvigheid en milieuzonering

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang om te kijken naar de bestaande, omliggende functies in relatie tot de nieuwe functie die planologisch mogelijk wordt gemaakt. Indien een bedrijf in de omgeving van nieuwe ruimtelijke plannen is gelegen, moet worden getoetst of de nieuwe bestemming de vergunde rechten van bestaande bedrijven niet aantast. Daarnaast mogen hindergevoelige functies (zoals een woning) in de omgeving niet door de nieuwe bestemming worden gehinderd.

Voor de aanbevolen afstanden tussen bedrijvigheid en de gevoelige woonfunctie is de VNG-uitgave Bedrijven en milieuzonering geraadpleegd. Hierin zijn richtafstanden voor meerdere omgevingstypen (gemengd gebied, rustige woonwijk en rustig buitengebied) opgenomen. Gemengde gebieden betreffen gebieden die langs hoofdinfrastructuur liggen en/of gebieden met matige tot sterke functiemenging. In een rustige woonwijk en buitengebied komen vrijwel geen andere functies voor. De in de VNG-uitgave opgenomen richtafstanden gelden voor een gemiddeld nieuw bedrijf en gaan uit van het gebiedstype Rustig woongebied. Voor gemengde gebieden kunnen de richtafstanden worden verminderd. Het gaat bij deze beide omgevingstypen bij de verschillende hindercategorieën om de volgende afstanden:

Categorie	Richtafstanden (in meters) tot omgevingstype	
	Rustige woonwijk en rustig buitengebied	Gemengd gebied
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200
5.1	500	300
5.2	700	500
5.3	1000	700

De indicatieve afstanden uit de bedrijvenlijst zijn de afstanden die moeten worden aangehouden tot de gevels van woningen in een 'rustige woonwijk'. Voor woningen in een 'gemengd gebied' mag deze afstand worden gecorrigeerd en kan de indicatieve afstand met één trede worden verlaagd. Een correctie is alleen mogelijk voor de aspecten geluid, geur en stof. Voor het aspect gevaar is verlaging van de indicatieve afstand niet mogelijk.

Door het opnemen van een maximale milieucategorie in de regels en een Staat van Bedrijfsactiviteiten kan op bestemmingsplanniveau worden voorzien in voldoende afstand tussen hinderproducerende en hindergevoelige functies (grofmazige toetsing). Wanneer daadwerkelijk sprake is van de vestiging van een nieuw bedrijf vindt in het kader van de omgevingsvergunning (of de algemene regelgeving op het gebied van milieuhinder) altijd een nadere (fijnmazige) toetsing plaats.

De toelaatbaarheid van bedrijven in het plangebied is gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten. In de Staat van Bedrijfsactiviteiten is een selectie gemaakt van

toegestane bedrijven. Fysiek onmogelijke activiteiten (bijvoorbeeld railgebonden bedrijvigheid) en ongewenste functies als detailhandel en zelfstandige kantoren zijn uit de lijst gefilterd. Via afwijking kan een bedrijf worden toegestaan dat niet voorkomt in de Staat van Bedrijfsactiviteiten, maar naar aard en invloed op de omgeving gelijk is te stellen met de toegelaten milieucategorieën.

- Bij dit bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van dezelfde systematiek als bij het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen De Hoge Brug, Taaiendijk en Sluisweg'. Dezelfde Staat van bedrijfsactiviteiten zal worden opgenomen als bijlage 6 bij dit bestemmingsplan. Het plan voorziet niet in de realisatie van een gevoelige functie in de vorm van woningen, maar wel in de realisatie van een bedrijfsbestemming. In de directe nabijheid van het plangebied zijn enkele bedrijven en woningen gevestigd. Er zijn geen hindercontouren van de nabij gelegen bedrijven op het bedrijventerrein Sluisweg welke invloed hebben op het plan.

Omgekeerd heeft het planvoornemen geen belemmerende invloed op de omliggende bedrijvigheid. Ten aanzien van de omliggende woningen geldt dat met uitzondering van de woning Sluisweg 1, geen woningen zijn gelegen binnen de zoneringsafstand van 30m gemeten vanaf de rand van het bestemmingsvlak. Omdat het hier echter een gemengd gebied betreft, mag de zoneringsafstand met 1 stap terug worden gebracht. Hierdoor geldt voor dit gebied een zoneringsafstand van 10m ten opzichte van de bestemmingsgrens. De gevel van Sluisweg 1 is gelegen op een afstand van 27,5m tot de grens van het bestemmingsvlak en ligt dus buiten de zoneringsafstand.

Er kan worden geconcludeerd dat het aspect geluid geen belemmering vormt de uitvoering van het plan.

4.3. Bodem

Voor de locaties waar nieuwe bouw mogelijkheden zijn opgenomen, dient een bodemonderzoek (conform NEN 5740) te worden verricht om eventuele bodem- en/of grondwaterverontreinigingen in kaart te brengen. Wanneer een ontwikkeling geen bestemmingswijziging tot gevolg heeft, hoeft er geen bodemonderzoek in het kader van het bestemmingsplan uitgevoerd te worden; de bodem wordt in dat geval geschikt geacht voor de toegestane functie. Het bodemonderzoek wordt in die gevallen uitgevoerd in het kader van de omgevingsvergunning voor het bouwen.

- Het planvoornemen voorziet in de wijziging van de bestemming ter plaatse en nieuwe bouw mogelijkheden, derhalve is een bodemonderzoek noodzakelijk. Dit onderzoek is uitgevoerd door Envita, Ingenieursbureau voor ruimtelijke ontwikkeling, bodem, water & milieu. Het onderzoek is als losse bijlage 5 opgenomen. De conclusies uit het onderzoek zijn hieronder ingevoegd.

4.3.1. Conclusies bodemonderzoek. (Envita rapportnr.: 203909-10/B02)

Op basis van het uitgevoerde onderzoek blijkt dat de bovengrond licht verhoogde gehalten bevat aan diverse zware metalen, PAK en PCB.

Er zijn geen stoffen in gehalten boven de lussenwaarde aangetoond. Dit houdt in dat er conform de Wet bodembescherming geen aanleiding is voor het uitvoeren van nader onderzoek en/of sanerende maatregelen.

De bodemkwaliteit, zoals aangetoond op basis van onderhavig bodemonderzoek en op basis van het verkennend bodemonderzoek uitgevoerd in 2010, levert geen belemmeringen op voor de bestemmingswijziging en de voorgenomen bouwactiviteiten op het terrein.

In het kader van kostenefficiëntie adviseren wij om vrijkomende grond zoveel mogelijk binnen de onderzoekslocatie te hergebruiken. Indien grond van de locatie vrijkomt, moet er rekening mee worden gehouden dat deze niet zonder meer elders toepasbaar is. Op hergebruik van grond is het Besluit bodemkwaliteit van toepassing. De toepassing van grond elders moet worden gemeld via het "meldpunt bodemkwaliteit" van Agentschap NL.

- Op basis van het uitgevoerde onderzoek is geen nader onderzoek of sanerende maatregelen noodzakelijk. De bodemkwaliteit levert geen belemmeringen op voor de uitvoering van het planvoornemen.

4.4. Lucht

4.4.1. Wet Luchtkwaliteit

Hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit') bevat de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. In de Wet milieubeheer zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen voor diverse verontreinigende stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). In artikel 5.16 is vastgelegd dat bestuursorganen bevoegdheden, zoals het vaststellen van een bestemmingsplan of het nemen van een projectbesluit, mogen uitoefenen wanneer sprake is van één of meer van de volgende gevallen:

- a. Er is geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden.
- b. De concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht verbetert of blijft ten minste gelijk.
- c. Het plan draagt 'niet in betekende mate' bij aan de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht.
- d. De ontwikkeling is opgenomen in een vastgesteld programma, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

De regelgeving met betrekking tot het begrip 'niet in betekende mate' is vastgelegd in het 'Besluit niet in betekende mate' en de 'Regeling niet in betekende mate'. In de Regeling zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als 'niet in betekende mate' worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven. Er is blijkens deze regeling geen onderzoek nodig voor 'woningbouwlocaties, indien een dergelijke locatie, in geval van één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1.500 nieuwe woningen omvat, dan wel, in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling, netto niet meer dan 3.000 woningen omvat'.

- Aannemelijk is dat het plangebied is te typeren als NIBM in relatie tot de Wet luchtkwaliteit. Het voornemen voorziet slechts in de realisatie van een carwash. Dit is slechts een kleine ontwikkeling en passend binnen de typering van NIBM. Het aspect luchtkwaliteit vormt hier geen belemmering tot het wijzigingen van de bestemming.

4.5. Zonering bedrijf en omliggende bedrijven

De toelaatbaarheid van bedrijvigheid kan globaal worden beoordeeld met behulp van de methodiek van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (2009). In deze brochure is een bedrijvenlijst opgenomen, die informatie geeft over de milieukeurmerken van verschillende typen bedrijven. In de lijst is op basis van een aantal factoren (waaronder

geluid, geur en gevaar) een indicatie gegeven van de afstand tussen bedrijven en hindergevoelige functies (zoals woningen) waarmee gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening kunnen houden.

Milieuzonering is erop gericht een ruimtelijke scheiding aan te brengen tussen milieubelastende en milieugevoelige activiteiten. Over het algemeen gebeurt dit door de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten via de planregels te koppelen aan een zogenaamde Staat van Bedrijfsactiviteiten. Voor bedrijventerreinen kan daarnaast een zonering worden opgenomen. Hierbij wordt bedrijvigheid in een hogere milieucategorie op grotere afstand van woningen toegestaan dan bedrijven in een lagere categorie.

In de VNG-brochure worden twee omgevingstypen onderscheiden, namelijk 'rustige woonwijk'/'rustig buitengebied' en 'gemengd gebied'. Het gaat bij deze beide omgevingstypen bij de verschillende hindercategorieën om de volgende afstanden:

Categorie	Richtafstanden (in meters) tot omgevingstype	
	Rustige woonwijk en rustig buitengebied	Gemengd gebied
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200
5.1	500	300
5.2	700	500
5.3	1000	700

De indicatieve afstanden uit de bedrijvenlijst zijn de afstanden die moeten worden aangehouden tot de gevels van woningen in een 'rustige woonwijk'. Voor woningen in een 'gemengd gebied' mag deze afstand worden gecorrigeerd en kan de indicatieve afstand met één trede worden verlaagd. Een correctie is alleen mogelijk voor de aspecten geluid, geur en stof. Voor het aspect gevaar is verlaging van de indicatieve afstand niet mogelijk.

Door het opnemen van een maximale milieucategorie in de regels en een Staat van Bedrijfsactiviteiten kan op bestemmingsplanniveau worden voorzien in voldoende afstand tussen hinderproducerende en hindergevoelige functies (grofmazige toetsing). Wanneer daadwerkelijk sprake is van de vestiging van een nieuw bedrijf vindt in het kader van de omgevingsvergunning (of de algemene regelgeving op het gebied van milieuhinder) altijd een nadere (fijnmazige) toetsing plaats.

De toelaatbaarheid van bedrijven in het plangebied is gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten. In de Staat van Bedrijfsactiviteiten is een selectie gemaakt van toegestane bedrijven. Fysiek onmogelijke activiteiten (bijvoorbeeld railgebonden bedrijvigheid) en ongewenste functies als detailhandel en zelfstandige kantoren zijn uit de lijst gefilterd. Via afwijking kan een bedrijf worden toegestaan dat niet voorkomt in de Staat van Bedrijfsactiviteiten, maar naar aard en invloed op de omgeving gelijk is te stellen met de toegelaten milieucategorieën.

- Bij dit bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van dezelfde systematiek als bij het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen De Hoge Brug, Taaiendijk en Sluisweg'. Dezelfde Staat van bedrijfsactiviteiten zal worden opgenomen als bijlage 6 bij dit bestemmingsplan.

4.6. Externe veiligheid

Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten verbonden is voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport. Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen.

Risicobronnen kunnen worden onderscheiden in risicovolle inrichtingen (onder andere lpg-tankstations), vervoer van gevaarlijke stoffen en leidingen (onder andere aardgas, vloeibare brandstof en elektriciteit). Om voldoende ruimte te scheppen tussen een risicobron en personen of objecten die risico lopen (kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten) moeten vaak afstanden in acht worden genomen. Ook ontwikkelingsmogelijkheden die ingrijpen in de personendichtheid kunnen om onderzoek vragen.

Risicovolle inrichtingen

In het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' (Bevi) worden risicovolle inrichtingen benoemd. Ook wordt daarin voor bepaalde gevallen aangegeven welke afstanden (voor het plaatsgebonden risico) moeten worden aangehouden, of in welk gebied (voor het groepsrisico) nader onderzoek moet worden gedaan. Binnen het plangebied is geen Bevi-inrichting aanwezig.

Transport van gevaarlijke stoffen

In het plangebied en in de directe omgeving van het plangebied komt geen relevant transport van gevaarlijke stoffen over de weg voor.

- Externe veiligheid vormt geen belemmering voor het uitvoeren van het planvoornemen. De bestemming ter plaatse kan worden gewijzigd ten behoeve van de gewenste ontwikkeling. Zowel gevaar voor groeps- als plaatsgebonden risico is niet aan de orde.

4.7. Ecologie

Bij ruimtelijke ingrepen zoals de bouw van nieuwe woningen of een bedrijf moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurwaarden van het plangebied en omgeving. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden tussen gebiedsbescherming en soortenbescherming.

Door HSRO is een quickscan natuurwaarden uitgevoerd. De quickscan is als losse bijlage 7 bijgevoegd. De samenvatting en eindconclusie van de quickscan is hieronder ingevoegd.

4.7.1. Samenvatting en eindconclusie

Soortenbescherming

De Flora- en Faunawet is een soortbeschermingswet. De wet draait niet om het beschermen van individuele organismen, maar om de duurzame instandhouding van soorten. Indien voldoende voorzorgsmaatregelen worden genomen lijkt het voornemen uitvoerbaar binnen de Flora- en Faunawet. In het plangebied komen alleen algemeen beschermde flora- en

faunasoorten voor. Deze soorten genieten een algemene vrijstelling (soorten van tabel 1 van de AmvB art. 75 bij de Flora en Faunawet) van de verbodsbepalingen art. 8 tot en met 12 als gevolg van schade door ruimtelijke ontwikkelingen en projecten. Voor deze soorten is geen ontheffing vereist. Hierbij dient wel rekening gehouden worden met de algemene zorgplicht en de aanbevelingen voor de uitvoering.

Voor vogels kan worden vastgesteld dat schade aan nesten, holen, eieren en verontrusting van individuen door de nodige voorzorgsmaatregelen kan worden voorkomen. Voor vogels zal enkel een ontheffing in het kader van de Flora- en Faunawet noodzakelijk zijn indien het voornemen schade toebrengt aan vaste broed-, rust- en verblijfsplaatsen. Geadviseerd wordt, om het uitvoeren van de werkzaamheden uit te stellen tot het einde van de broedperiode. Omdat de broedperiode niet voor iedere soort gelijk is, is geen vaste tijdsperiode aan te geven. Op het moment dat beschermde inheemse broedvogels bezig zijn met hun broedproces, mogen er geen versturende werkzaamheden of activiteiten plaatsvinden, dus ongeacht de periode van het jaar. Het (laten) uitvoeren van een controle op de aanwezigheid van een broedgeval voor de aanvang van de werkzaamheden, kan eveneens voorkomen dat er onnodige vertraging van de plannen en verstoring van broedvogels plaatsvindt. Tevens wordt aangeraden om eventuele kap- en bouwwerkzaamheden geleidelijk uit te voeren. Op deze wijze wordt dieren de gelegenheid geboden uit te wijken.

Met inachtneming van de algemene zorgplicht, is een ontheffing in het kader van de Flora- en Faunawet niet nodig.

Gebiedsbescherming

Ecologische Hoofdstructuur

Het plangebied maakt geen deel uit van het Gelders Natuurnetwerk. Het voornemen heeft door zijn aard en omvang geen invloed op de wezenlijke kenmerken en waarden van het GNN. Vanuit het provinciale natuurbeleid is er daarom geen bezwaar tegen de voorgenomen ingreep. Een nadere beoordeling is niet nodig.

Natuurbeschermingswet 1998

Met de inwerking treding van de nieuwe Natuurbeschermingswet 1998 in oktober 2005 is de Europese wet- en regelgeving volledig in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De Natuurbeschermingswet ziet toe op de bescherming van specifiek aangewezen gebieden ten behoeve van specifieke instandhoudingsdoelen. Het plangebied ligt op circa 4.250 meter van het door de Natuurbeschermingswet 1998 beschermde Natura 2000-gebied 'Sint Jansberg'. Gezien de locatie van het plangebied en de aard van de ingreep, doet het voornemen geen afbreuk aan de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied. Een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 (ex. artikel 19d lid 1) is niet nodig.

Algemene aanbevelingen

De directe omgeving is potentieel geschikt als leefgebied voor huismus, gierzwaluw, huiszwaluw en verschillende vleermuissoorten. Deze soorten staan onder druk door steeds verder afnemende broedgelegenheid. Met geringe inspanningen kan de nieuwbouw mogelijkheden bieden voor de vestiging van verschillende soorten. Door het plaatsen van bijvoorbeeld nestkasten (mussenflat), speciale dakpannen, vogelvides, (inbouw) vleermuiskasten en vooral door maatwerk kan een positieve impuls worden gegeven aan de lokale populaties.

Vogelbescherming Nederland heeft een unieke checklist (zie bijlage 2) ontwikkeld, waarmee iedere bouwonderneming zijn projecten en de directe omgeving natuurvriendelijker kan maken. Door middel van het beantwoorden van enkele ja/nee vragen, kunnen eenvoudige maatregelen worden toegepast die goed zijn voor stadsnatuur en in het speciaal voor vogels.

De Zoogdiervereniging heeft de brochure 'Vleermuisvriendelijk Bouwen' (zie bijlage 3) ontwikkeld met daarin handvatten waarmee bij het ontwerp, bouw en renoveren van gebouwen eenvoudig rekening kan worden gehouden met verblijfplaatsen van vleermuizen

- Binnen het voornemen zijn geen ontheffingen nodig in het kader van de Flora- en faunawet en/of de Natuurbeschermingswet 1998. Ook is het voornemen uitvoerbaar binnen het beleidskader van de Ecologische Hoofdstructuur.

4.8. Cultuur en Archeologie

De bescherming van het archeologische erfgoed in de bodem en de inbedding ervan in de ruimtelijke ontwikkeling is het onderwerp van het Europese Verdrag van Valletta (Malta, 1992). Dit verdrag is uitgewerkt in een wijziging van de Monumentenwet. 1 september 2007 is de wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Hiermee worden de uitgangspunten van het Verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen.

Op basis van het planvoornemen is een archeologisch onderzoek uitgevoerd voor het plangebied. Het onderzoek is uitgevoerd door SyntheGra Archeologie (rapportnr. S140014). Het onderzoek is als bijlage 8 bij het bestemmingsplan gevoegd. De conclusies en aanbevelingen zijn hier onder opgenomen.

4.8.1. Conclusies en aanbevelingen Archeologisch onderzoek (SyntheGra (rapportnr. S140014))

Inleiding

Het doel van het archeologisch bureauonderzoek was het opstellen van een gespecificeerde archeologische verwachting voor het plangebied. Voor het plangebied gold op basis van het bureauonderzoek een middelhoge verwachting voor vuursteenvindplaatsen uit het laat-paleolithicum en mesolithicum en nederzittingsresten uit het neolithicum tot en met de vroege middeleeuwen. Voor de late middeleeuwen en de nieuwe tijd gold een lage verwachting. Het doel van het inventariserend veldonderzoek is het toetsen van deze verwachting.

Conclusies / beantwoording onderzoeksvragen

- *Wat is de opbouw van de ondergrond en is het bodemprofiel intact?*
De bodemopbouw bestaat uit een bouwvoor met daaronder een esdek. Onder het esdek is in de boringen 4 en 5 direct de C-horizont waargenomen. In de boringen 1-3 is een restant van de oorspronkelijke bodem een podzolgrond aangetroffen, in de vorm van een B horizont in boring 3 en een BC-horizont in boring 1 en 2.
- *Zijn in het plangebied archeologische vindplaatsen aanwezig?*
In geen van de boringen zijn indicatoren aangetroffen die wijzen op de aanwezigheid van een archeologische vindplaats. De kans dat binnen het plangebied een archeologische vindplaats aanwezig is, wordt daarom klein geacht.

Op grond van de beantwoording van de bovenstaande vraag zijn de twee onderstaande onderzoeksvragen niet meer van toepassing.

- *Wat is te zeggen over de horizontale en verticale verspreiding van de archeologische waarden?*
- *Wat is de vermoedelijke aard en datering van de archeologische resten?*
- *In hoeverre worden eventueel aanwezige archeologische resten bedreigd door de voorgenomen ontwikkeling van het gebied?*
De verwachting is dat binnen het plangebied geen archeologische resten in situ aanwezig zijn, waardoor ook geen archeologische resten worden bedreigd door de voorgenomen ontwikkeling van het gebied.

De middelhoge archeologische verwachting uit het bureauonderzoek voor zowel vuursteenvindplaatsen uit het laat-paleolithicum en mesolithicum als voor nederzettingssporen uit het neolithicum tot en met de vroege middeleeuwen kan op grond van de resultaten van het veldonderzoek naar laag worden bijgesteld. De lage verwachting voor de periode late middeleeuwen tot en met de nieuwe tijd kan naar laag worden bijgesteld.

Aanbevelingen

Op grond van de resultaten van het onderzoek wordt voor het plangebied geen vervolgonderzoek geadviseerd.

Bovenstaand advies vormt een zogenaamd selectieadvies. Met nadruk willen wij de opdrachtgever erop wijzen dat dit selectieadvies nog niet betekent dat al bodemversturende activiteiten of daarop voorbereidende activiteiten kunnen worden ondernomen. De resultaten van dit onderzoek zullen namelijk eerst moeten worden beoordeeld door de bevoegde overheid (gemeente Heumen), die vervolgens een selectiebesluit neemt.

Er is geprobeerd een zo gefundeerd mogelijk advies te geven op grond van de gebruikte onderzoeksmethoden. De aanwezigheid van archeologische sporen of resten in het plangebied kan nooit volledig worden uitgesloten. Synthesgra wil de opdrachtgever er daarom op wijzen dat, mochten tijdens de geplande werkzaamheden archeologische waarden worden aangetroffen, conform artikel 53 van de Monumentenwet uit 1988 (herzien in 2007) een meldingsplicht geldt bij de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap of bij de hem vertegenwoordigende bevoegde overheid, de gemeente Heumen.

- *Op grond van de resultaten van het onderzoek wordt voor het plangebied geen vervolgonderzoek geadviseerd. Op basis van het uitgevoerde onderzoek, waarbij de verwachtingswaarde voor archeologische vondsten naar beneden is bijgesteld, zal geen dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' in het bestemmingsplan worden opgenomen. Dit in tegenstelling tot het vigerende bestemmingsplan.*

5. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het plan wordt door de initiatiefnemer ontwikkeld. Alle kosten in verband met de realisatie zijn voor rekening van de initiatiefnemer. Er zal door de gemeente geen financieel risico worden gelopen. De gemeente is niet betrokken bij de exploitatie of investeringen van het project. Exploitatiebijdragen of baatbelasting zijn, op grond van artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, niet aan de orde. Er wordt door de initiatiefnemer een planschade-overeenkomst gesloten met de gemeente.

6. JURIDISCHE PLANOPZET

In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe het beleid en de planuitgangspunten zijn verwoord in het bestemmingsplan, verbeelding en regels.

6.1. Plansystematiek

Algemeen

In deze paragraaf wordt een toelichting gegeven op het juridisch bindende gedeelte van voorliggend bestemmingsplan. De gekozen wijze van bestemmen komt overeen met bestemmingsregelingen zoals die in de gemeente worden toegepast. Binnen het plangebied zijn geen handhavingszaken die in voorliggend bestemmingsplan worden gelegaliseerd.

6.1.1. *Wat is een bestemmingsplan*

Het bestemmingsplan komt voort uit de Wet ruimtelijke ordening. Het is een instrument voor het voeren van ruimtelijk beleid en is een middel waarmee functies aan gronden worden toegekend. Een bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, verbeelding en regels. De toelichting heeft geen juridisch bindende werking, maar is belangrijk voor een goede interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan. De toelichting gaat in op de noodzaak, de onderzoeken en het beleid die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. De Wet ruimtelijke ordening staat niet los van andere wetten en regels. Vandaar dat in de toelichting van een bestemmingsplan ook de ecologische, economische, milieu-hygiënische en juridische haalbaarheid moet worden aangetoond.

De verbeelding en regels vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen moeten in samenhang worden toegepast. De verbeelding is een kaart van de gronden met bestemmingsvlakken. De bestemmingen zijn gekoppeld aan bijbehorende regels. In de regels staan bepalingen voor gebruik, bebouwing en het verrichten van werken. De regels zijn mede bepalend voor het verlenen van vergunningen in het kader van de WABO. De WABO combineert wet- en regelgeving op het gebied van Milieubeheer, Bouwverordening, Woningwet en Monumentenwet.

De bestemmingen van de gronden kunnen op twee manieren zijn aangeven:

- Via een (enkel)bestemming. Met de bestemming wordt aangegeven voor welke gebruiksdoelen of functies de betreffende gronden mogen worden aangewend. Deze functies zijn in de zogenaamde bestemmingsregels vastgelegd.
- Via een dubbelbestemming. Een dubbelbestemming wordt aan gronden toegekend naast de daarvoor aangegeven (enkel)bestemming, zodat voor dezelfde gronden meerdere bestemmingen naast elkaar kunnen gelden. In de bijbehorende bestemmingsregels wordt de verhouding tussen de doeleinden (functies) van de beide bestemmingen aangegeven. Ook worden in de bestemmingsregels bij de dubbelbestemming vaak extra bepalingen ter aanvulling of beperking op/van de gebruiks- of bouw mogelijkheden van de (enkel)bestemming opgenomen.
- Aanvullend op de bestemmingen worden 'aanduidingen' gebruikt. Er bestaan twee soorten aanduidingen: gebiedsaanduidingen en functieaanduidingen. Met een functieaanduiding gaat het meestal om een specificatie van de gebruiksmogelijkheden binnen een bepaalde bestemming of een gedeelte daarvan. Bij een gebiedsaanduiding, die vaak een gebied met meerdere bestemmingen beslaat, gaat het vaak om een bescherming van specifieke, veelal sectorale belangen. Er worden ook gebruiksdoelen mee aangeduid die zich over meerdere bestemmingen uitstrekken en niet met elk van de bijbehorende bestemmingen apart een functionele relatie hebben. Bij een aanduiding worden regels opgenomen

gericht op de specifieke functieaanduiding (bijv. een maximale oppervlaktemaat) dan wel gericht op specifieke, te beschermen waarden of belangen binnen een gebiedsaanduiding. Op de verbeelding zijn de geldende bestemmingen zichtbaar. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven

6.2. Juridische planopzet

Dit bestemmingsplan is opgesteld aan de hand van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012). Er is qua methodiek aansluiting gezocht bij andere actuele bestemmingsplannen in de gemeente. De regels zijn aangepast aan de sinds 1 oktober 2010 geldende WABO.

6.2.1. Regels algemeen

De regels zijn verdeeld over 4 hoofdstukken:

Inleidende regels

In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de regels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de regels te waarborgen. De wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de regels is vastgelegd in artikel 2.

Bestemmingsregels

In de bestemmingsregels is het toegestane gebruik van de gronden geregeld. Dubbelbestemmingen zijn ook in dit hoofdstuk opgenomen. Ieder artikel kent in beginsel een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn bouwregels opgenomen. Aansluitend volgen afwijkingsbevoegdheden met betrekking tot bouw- en/of gebruiksregels. Tenslotte zijn eventueel een omgevingsvergunningstelsel en/of wijzigingsbevoegdheden opgenomen. Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsbepalingen ook in andere artikelen relevante informatie staat die in relatie tot een bestemming mede gelezen en geïnterpreteerd moet worden.

Algemene regels

In dit hoofdstuk zijn bepalingen opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. Het zijn achtereenvolgens een antidubbeltelbepaling, algemene bouwregels, gebruiksregels, aanduidingsregels, afwijkingsregels, wijzigingsregels en procedureregels.

Overgangs- en slotregels

In het laatste hoofdstuk zijn overgangs- en een slotregels opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

6.2.2 Bestemmingsplan 'Sluisweg – Kop'

Algemeen

Het plangebied aan de rand van het bedrijventerrein Sluisweg. Op het plangebied is momenteel het bestemmingsplan 'Buitengebied Heumen 2009' van toepassing. Voor dit bestemmingsplan wordt echter aangesloten bij het direct naast gelegen bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen De Hoge Brug, Taaiendijk en Sluisweg'. Voor het plangebied is een nieuwe verbeelding gemaakt. Voor de regels wordt in de basis aangesloten bij de regels van bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen De Hoge Brug, Taaiendijk en Sluisweg'. Als gevolg hiervan zijn naast de carwash tevens andere bestemmingen mogelijk, zoals bedrijven tot en

met milieucategorie 2 en horeca. De laatste functie is standaard niet mogelijk binnen de bestemming 'Bedrijventerrein'. Ze past echter zeer goed bij de locatie, zowel ruimtelijk als functioneel. In de opgestelde ruimtelijke visie van het plangebied komt ze reeds naar voren als goede en gewenste inrichting voor deze locatie. Als gevolg hiervan zal het perceel niet de bestemming 'Bedrijventerrein' krijgen maar de bestemming 'Gemengd'. De basis bestaat nog steeds uit de bestemming 'Bedrijventerrein', aangevuld met de extra functie. In de nabije toekomst kan het bestemmingsplan worden opgenomen in een herziening van het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen De Hoge Brug, Taaiendijk en Sluisweg'.

Bestemming 'Gemengd'

Voorliggend Bestemmingsplan 'Sluisweg – Kop' kent aan het plangebied de bestemming 'Gemengd' toe. De maximale bouwhoogte staat weergegevens op de verbeelding. Van de bestemming mag 70% worden bebouwd, conform het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen De Hoge Brug, Taaiendijk en Sluisweg'. Binnen de bestemming is de realisatie van een locatie voor afgifte en verkoop van brandstoffen uitgesloten. In de regels worden de aanduidingen en de bouw- en gebruiksmogelijkheden nader omschreven.

7. MOTIVERING

7.1. Algemeen

In 2012 is reeds gestart met de ontwikkeling van het entreegebied van bedrijvenpark Sluisweg. Door de gemeenteraad is in december 2012 de structuurvisie Sluispoort vastgesteld. Het doel, de (her)ontwikkeling van het gebied dat ondertussen bekend is komen te staan onder de naam Sluispoort. Het planvoornemen betreft de ontwikkeling van het deelgebied 'De Kop'.

7.2. Motivering planvoornemen

De ontwikkeling van 'De Kop' heeft enige vertraging opgelopen en is recentelijk opgepakt door de initiatiefnemer. De wens bestaat op de planlocatie een carwash te realiseren met een hoogwaardige uitstraling. Passend bij een locatie als entree van het bedrijventerrein Sluisweg.

Uitstraling, architectuur, beeldkwaliteit en een goede ruimtelijke inpassing zijn de speerpunten van dit project. Zoals reeds op de eerste visualisaties is te zien wordt gestreefd naar een moderne en flexibele bedrijfslocatie. Het gecombineerd toepassen van een carwash en ruimtelijke kwaliteitsverbetering, groenimpulsen, zorgt voor een kwalitatief hoogstaande entree van het bedrijventerrein.

Het plangebied is momenteel een braakliggend terrein dat recentelijk nog in gebruik was als dierenweide. Momenteel is de entree van het bedrijvenpark Sluisweg voor verbetering vatbaar.

Het planvoornemen is getoetst aan het vigerende beleid van zowel rijk, provincie, regio als gemeente. Hieruit komt duidelijk naar voren dat het ontwikkelen van bedoelde locatie een afronding zal vormen van het bedrijvenpark. Uit milieutechnische toetsing blijkt voorts dat geen knelpunten naar voren gekomen zijn, die de planontwikkeling belemmeren. De bedrijven en woningen in de omgeving worden niet beperkt in hun bedrijfsontwikkeling of woongenot. Het planvoornemen voorziet in ruimtelijke verbetering ten opzichte van de vigerende situatie.

Het voornemen past binnen het beleid van provincie en gemeente. Er is geen strijd met het Rijksbeleid. De gemeente Heumen is voornemens medewerking te verlenen aan de ontwikkeling van het plangebied.

8. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

8.1. Inspraak en (voor)overleg

8.1.1. Algemeen

Voordat Bestemmingsplan 'Sluisweg – Kop', van de gemeente Heumen rechtskracht verkrijgt, dient de procedure te worden doorlopen, zoals deze is neergelegd in de Wet ruimtelijke ordening (ex artikel 3.8 Wro).

Het voorontwerpbestemmingsplan wordt gedurende 6 weken voor inspraak ter inzage gelegd. Gedurende deze periode kunnen inspraakreacties worden ingediend.

Na de gemeentelijke inspraakprocedure en het vooroverleg t.a.v. het voorontwerp zal het plan de procedure van artikel 3.8 en verder van de Wet ruimtelijke ordening doorlopen. Kort weergegeven betreft het de volgende stappen:

- ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan met de bekendmaking van onder meer de mogelijkheid om schriftelijke zienswijzen naar voren te brengen bij de gemeenteraad (artikel 3.8 Wro);
- vaststelling van het bestemmingsplan (inclusief de reacties op de naar voren gebrachte zienswijzen) door de gemeenteraad van Heumen;
- ter inzagelegging van het bestemmingsplan met de mogelijkheid beroep in te stellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

8.1.2. Vooroverleg en inspraak

In het Besluit ruimtelijke ordening staat in artikel 3.1.1 dat een ontwerpbestemmingsplan vergezeld dient te gaan met een beschrijving van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken. Het gaat daarbij onder meer om het betrokken waterschap en die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening.

- Na het voeren van het vooroverleg en inspraak worden de reacties verwerkt in een inspraakverslag. Dit inspraakverslag maakt als losse bijlage deel uit van het ontwerpbestemmingsplan.

Vooroverleg

Het plan is voor vooroverleg toegestuurd aan de overlegpartners. De provincie Gelderland heeft daarop een reactie gegeven. Onderstaand volgt een beknopte samenvatting van de reactie van de provincie en staat de wijze hoe hiermee is omgegaan beschreven.

De provincie heeft de volgende opmerkingen gemaakt:

1. In de toelichting bij het bestemmingsplan is geen aandacht besteed aan het nieuwe provinciale beleid de Omgevingsvisie en de -verordening;
2. De motivering waarmee wordt voldaan aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking is onder de maat;
3. Voor zover het plan ruimte biedt voor de vestiging van meer dan 1.500 m² bruto vloeroppervlak aan perifere detailhandel moet het initiatief voor advies worden voorgelegd aan het Intergemeentelijk Overleg Detailhandel;
4. De bepaling in de planregels omtrent kantoren is onduidelijk. De vestiging van zelfstandige kantoren moet worden uitgesloten.

Wijze van omgang opmerkingen provincie:

1. De toelichting is op dit punt aangevuld.
2. De toelichting is op dit punt aangepast.
3. Theoretisch maakt het plan het inderdaad mogelijk om meer dan 1.500 m² perifere detailhandel te vestigen in de vorm van detailhandel in auto's, boten, caravans, grove bouwmaterialen, landbouwmachines en –werktuigen en machinerieën ten behoeve van bedrijven. Het gaat hier om detailhandel die naar zijn aard niet in een stads- of dorpscentrum past en daarom ook geen gevolgen kan hebben voor de detailhandelsstructuur. De in het plan opgenomen regeling voor wat betreft deze categorie detailhandel is geënt op de regeling zoals die is opgenomen in het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen De Hoge Brug, Taaiendijk en Sluisweg". Er is geen reden om voor het onderhavige perceel een uitzondering te maken op deze voor de meeste Heumense bedrijventerreinen geldende regeling.
4. Deze opmerking is in het bestemmingsplan verwerkt.

8.2. Zienswijzen

De formele procedure start met de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan. Het ontwerpbestemmingsplan wordt daartoe gedurende 6 weken voor ter visie gelegd, in welke periode door eenieder zienswijzen kunnen worden ingediend. In deze paragraaf of in een separate bijlage worden te zijner tijd de zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan en de gemeentelijke reactie hierop opgenomen.

EXTERNE BIJLAGEN

Bijlage 1: Verkeerskundige analyse en advies realisatie wasstraat Sluisweg

**Bijlage 2: MEMO: Verkeersafwikkeling kruispunt Sluisweg – N271 na realisatie
wasstraat kop Sluisweg**

Bijlage 3: Tekeningen diverse varianten weginrichting Sluisweg

Bijlage 4: Watertoets Sluispoort – carwash

Bijlage 5: Bodemonderzoek Sluisweg Heumen Envita 02-04-2014

Bijlage 6: Staat van Bedrijfsactiviteiten

**Bijlage 7: Quicksan Natuurwaarden Malden Sluisweg ongenummerd 2014-02-24
Concept**

Bijlage 8: Archeologisch onderzoek Synthebra 10-03-2014