

GEMEENTE WESTERVOORT

Bestemmingsplan Het Ambacht

Toelichting

1.	INLEIDING.....	3
1.1.	Aanleiding	3
1.2.	Ligging plangebied	4
1.3.	Vigerend bestemmingsplan	5
2.	BELEIDSKADER.....	7
2.1.	Rijksbeleid.....	7
2.2.	Provinciaal beleid	7
2.3.	Regionaal beleid	10
2.4.	Gemeentelijk beleid.....	11
3.	BESTAANDE SITUATIE	15
3.1.	Ruimtelijke structuur.....	15
3.2.	Functionele structuur.....	16
4.	RANDVOORWAARDEN.....	18
4.1.	Milieuzonering	18
4.2.	Bebouwing	19
4.3.	Beeldkwaliteit uitbreiding bedrijventerrein	19
4.4.	Inrichting bedrijfskavels	21
4.5.	Verkeer & parkeren	22
5.	PLANBESCHRIJVING UITBREIDING	23
5.1.	Stedenbouwkundig plan uitbreiding	23
6.	MILIEU- & OMGEVINGSASPECTEN.....	25
6.1.	Archeologie	25
6.2.	Flora & fauna (natuurtoets).....	26
6.3.	Weg- en railverkeerslawaaï	28
6.4.	Luchtkwaliteit	30
6.5.	Bodem	31
6.6.	Waterhuishouding	31
6.7.	Externe veiligheid.....	39
6.8.	Duurzaamheid.....	51
7.	JURIDISCHE PLANOPZET	53
7.1.	Inleiding	53
7.2.	Planregels.....	54

8.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	58
9.	OVERLEG & INSPRAAK.....	59
9.1.	Overleg	59
9.2.	Inspraak	59
9.3.	Zienswijzen	59

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding

Bedrijventerrein 'Het Ambacht' is in de loop der jaren stapsgewijs ontwikkeld en steeds verder ingevuld. Voor het bestaande bedrijventerrein is in 2002 het bestemmingsplan Het Ambacht vastgesteld. Bij deze herziening is de bestaande situatie leidend geweest en waren slechts enkele inbreidingsmogelijkheden in het plan opgenomen. Het perceel op de hoek van de Hamersestraat en de Rivierweg, direct aansluitend op het ten zuiden van het plangebied gelegen bestaande bedrijventerrein aan Het Hazeland, bleef vooralsnog gehandhaafd als open gebied naar de aangrenzende landelijke omgeving. Dit gebied komt nu in aanmerking voor uitbreiding van het bedrijventerrein.

Om de afronding van bedrijventerrein Het Ambacht mogelijk te maken heeft de gemeente Westervoort een nieuw bestemmingsplan op te stellen. Vanwege de invoering van de nieuwe Wro op 1 juli 2008 en de wens om één planologische regeling te hebben voor het hele bedrijventerrein is besloten om naast de uitbreiding ook het vigerende bestemmingsplan Het Ambacht uit 2002 voor het bestaande bedrijventerrein mee te nemen. Dit alles is vertaald in het voorliggende bestemmingsplan "Het Ambacht 2009" ex artikel 3.1 van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro).

Uitbreiding

Het beleid van de gemeente Westervoort is gericht op de concentratie van bedrijven ter plaatse van bedrijventerrein Het Ambacht. Dit bedrijventerrein biedt primair ruimte voor verplaatsing van Westervoortse bedrijven die, ten gevolge van de ligging binnen of aan de rand van woongebieden, ter plaatse van hun huidige vestiging niet meer beschikken over de noodzakelijke uitbreidingsmogelijkheden. Dit eventueel in combinatie met Westervoortse bedrijven die overlast veroorzaken in de directe (woon)omgeving. Echter, ook bedrijven die reeds op het bestaande bedrijventerrein Het Ambacht zijn gevestigd, en ter plaatse van hun huidige vestiging niet meer beschikken over de noodzakelijke uitbreidingsmogelijkheden, komen in aanmerking voor verplaatsing.

Een deel van de uitbreiding van het bedrijventerrein is reeds ingevuld door de verplaatsing van het bedrijf Van Essen. Van Essen bv is een banden- en uitlatenbedrijf voor personen- en vrachtwagens alsmede een betonwarenbedrijf voor tuin en sierbestrating met bijbehorende aanverwante artikelen. Deze verplaatsing is in 2007 nog onder de oude wet mogelijk gemaakt door middel van een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO).

De ruimtelijke opzet zoals mogelijk gemaakt in de vrijstellingsprocedure voor het bedrijf van Van Essen is opgenomen in een verkavelingsvoorstel (zie hoofdstuk 5) welke het uitgangspunt vormt voor onderhavig bestemmingsplan. Naast de door Van Essen in gebruik genomen gronden komen enkele kavels voor andere bedrijven beschikbaar. Deze kavels worden alleen aan lokaal gebonden bedrijven uitgegeven.

1.2. Ligging plangebied

Het plangebied is gelegen direct ten noorden van de spoorlijn Arnhem – Zevenaar. In het noorden loopt de plangrens vanaf de kruising Liemersallee – Hamersestraat in oostelijke richting langs de zuidzijde van de Hamersestraat. De oostelijke grens wordt gevormd door een bestaande watergang die loopt vanaf de Hamersestraat tot aan de zuidzijde van de spoorlijn Arnhem - Zevenaar.

De zuidelijke begrenzing van het plangebied loopt vervolgens aan de zuidzijde van de Zuidelijke Parallelweg (die direct ten zuiden van de spoorlijn is gelegen) in westelijke richting tot aan de Rivierweg waarna de spoorlijn weer overgestoken wordt en de plangrens aan de zuidzijde van de Noordelijke Parallelweg in westelijke richting doorloopt tot aan de Liemersallee. De westelijke begrenzing wordt gevormd door de westzijde van de Liemersallee en loopt door tot aan de Hamersestraat.



Globale ligging plangebied in groter verband (rode cirkel)

Bron: <http://maps.google.nl>



Globale begrenzing plangebied (rode omkadering)

Bron: <http://maps.google.nl>

1.3. Vigerend bestemmingsplan

In het gebied waar de uitbreiding van het bedrijventerrein geprojecteerd is vigeert het bestemmingsplan 'Uitbreidingsplan in Hoofdzaken van 1965'. Het bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van Westervoort op 20 december 1963. Het bestemmingsplan is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Gelderland op 22 maart 1965. De huidige bestemming op de percelen is agrarisch (zonder bebouwing). Binnen deze bestemming is het niet mogelijk om industriële bedrijven en wegen op te richten. De boerderij op Hamersestraat 22 is krachtens het overgangsrecht in de jaren '80 herbouwd.

Het bestaande bedrijventerrein is opgenomen in het bestemmingsplan 'Het Ambacht'. Het bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van Westervoort op 14 oktober 2002. Het bestemmingsplan is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Gelderland op 19 december 2002. In onderhavig bestemmingsplan worden de vigerende regelingen overgenomen. Het betreft immers slechts een actualisatie van het geldende plan.

Een klein gedeelte van de rotonde op de hoek Liemersallee - Hamersestraat valt daarnaast binnen een herziening van het bestemmingsplan 'Beekenoord'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van Westervoort op 17 september 2007 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Gelderland op 28 maart 2008.

Retrospectieve toets

Deze toets is bedoeld om duidelijkheid te scheppen over welke situaties er in bouw en gebruik bestaan die niet in overeenstemming zijn met de vigerende bestemmingsplannen en de verleende vrijstellingen.

De retrospectieve toets kan helpen bij een zorgvuldige totstandkoming van het bestemmingsplan en geeft duidelijkheid richting de burger. Het belang van de toets is aan te geven in welke situaties voorgesteld wordt de oude bestemming te handhaven (na de strijdige situatie te hebben gewraakt) en in welke situatie voorgesteld wordt een nieuwe bestemming te geven, waarmee de strijdige situatie gelegaliseerd wordt. De derde mogelijkheid is het brengen onder het overgangsrecht.

In het kader van onderhavige actualisering van het bestemmingsplan heeft een inventarisatie van de bestaande activiteiten en handhavingszaken plaatsgevonden. Daaruit is gebleken dat in onderhavig plangebied weliswaar activiteiten plaatsvinden die in strijd zijn met het oude bestemmingsplan, maar dat deze in de loop van de tijd middels (binnenplanse) vrijstellingen mogelijk zijn gemaakt. Er zijn geen activiteiten geconstateerd waarvoor een juridisch-planologische basis ontbreekt. Zodoende zijn de vigerende bestemmingen en de door vrijstellingen mogelijk gemaakte ondergeschikte wijzigingen meegenomen in het nieuwe bestemmingsplan. Uiteraard blijft voor afwijkingen van het bestemmingsplan in de toekomst de gemeentelijke procedure voor handhaving van kracht.

2. BELEIDSKADER

2.1. Rijksbeleid

Nota Ruimte

Op 27 februari 2006 is de Nota Ruimte in werking getreden. De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen.

Het kabinet kiest in de Nota Ruimte voor 'decentraal wat kan, en centraal wat moet'. Dat betekent in veel gevallen dat provincies en gemeenten aan zet zijn. Meer dan voorheen focust het Rijk zich op de ruimtelijke hoofdstructuur (RHS) van Nederland.

De nota heeft vier algemene doelen:

- versterking van de Nederlandse economie en concurrentiepositie;
- bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- waarborging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- waarborging van de veiligheid.

Het rijk wil verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen. De daaruit afgeleide beleidsdoelen zijn: ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra, versterking van de economische kerngebieden, verbetering van de bereikbaarheid, verbetering van de leefbaarheid en sociaal-economische positie van steden, bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden, behoud en versterking van de variatie tussen stad en land, afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding en waarborging van milieukwaliteit en veiligheid.

Binnen de bundelingstrategie wordt voldoende aanbod van ruimte gereserveerd voor stedelijke functies en bij de vraag aangesloten. Er wordt optimaal gebruikt gemaakt van de ruimte die in het bestaande bebouwde gebied aanwezig is. Daardoor worden de steden ondersteund in hun functie van economische en culturele motor. In steden en dorpen wordt het draagvlak voor voorzieningen ondersteund, de infrastructuur optimaal benut en het groen in en om de stad in samenhang met het bebouwde gebied verder ontwikkeld en aangesloten op het watersysteem.

2.2. Provinciaal beleid

Op 1 juli 2008 is de fundamentele herziening van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) in werking getreden, de zogenaamde Wet ruimtelijke ordening (Wro). In de nieuwe Wro is de sturingsfilosofie dat elke overheid op basis van de eigen verantwoordelijkheid en de daarbij

behorende instrumenten vooral proactief optreedt ter realisering van haar eigen ruimtelijk beleid. De provincie, ziet er op toe dat bestemmingsplannen ook inderdaad worden vastgesteld conform hun beleid, waarbij zij een reactieve rol vervult. Een en ander vraagt om een nadere vertaling van het Streekplanbeleid. Die vertaling is neergelegd in de Wro-agenda. De Wro-agenda beoogt een kader te bieden voor de toepassing van nieuwe instrumenten en duidelijkheid te bieden waar dit reeds kan. In deze agenda, die het bestaand beleid en de gedragslijn "Gelderland en de nieuwe Wro" als uitgangspunt heeft, wordt beschreven welke instrumenten toegepast (kunnen) worden voor het verwezenlijken van provinciale doelen. De nieuwe wet verandert niets aan de inhoud van het Streekplan 'Gelderland 2005'.

Streekplan Gelderland 2005



Bedrijventerrein Het Ambacht is gelegen binnen het (inter)nationaal stedelijk netwerk van de Stadsregio Arnhem – Nijmegen dat onderdeel is van het rode raamwerk. Het terrein ligt weliswaar binnen de Stadsregio en dicht bij de A12, maar heeft geen regionale functie. Primair dient het terrein voor de opvang van lokale bedrijvigheid, waaronder de verplaatsing van bedrijven uit Westervoort zelf.

Inmiddels heeft de provincie de Structuurvisie Bedrijventerreinen en Werklocaties opgesteld. Deze structuurvisie vervangt het beleid met betrekking tot bedrijventerreinen uit het streekplan.

Structuurvisie bedrijventerreinen

Provinciale Staten van Gelderland hebben op 30 juni 2010 de Structuurvisie Bedrijventerreinen en Werklocaties vastgesteld. Deze structuurvisie vervangt het bedrijventerreinenbeleid uit het streekplan Gelderland 2005 en het regionaal structuurplan.

De structuurvisie bevat een aanpassing van het beleid van het in 2005 vastgestelde streekplan Gelderland. De structuurvisie is een antwoord op nieuwe ontwikkelingen, te weten:

- toekomstprognoses wijzen erop dat na 2020 de vraag naar bedrijventerreinen sterk zal afnemen. Op termijn (vanaf 2025) treedt zelfs krimp op;
- maatschappelijk is er weerstand tegen de verrommeling van het landschap ontstaan. Dit vertaalt zich in een vraag naar meer regie van de provincie op het (her)ontwikkelen van de juiste kwaliteit bedrijventerrein op de juiste plek.

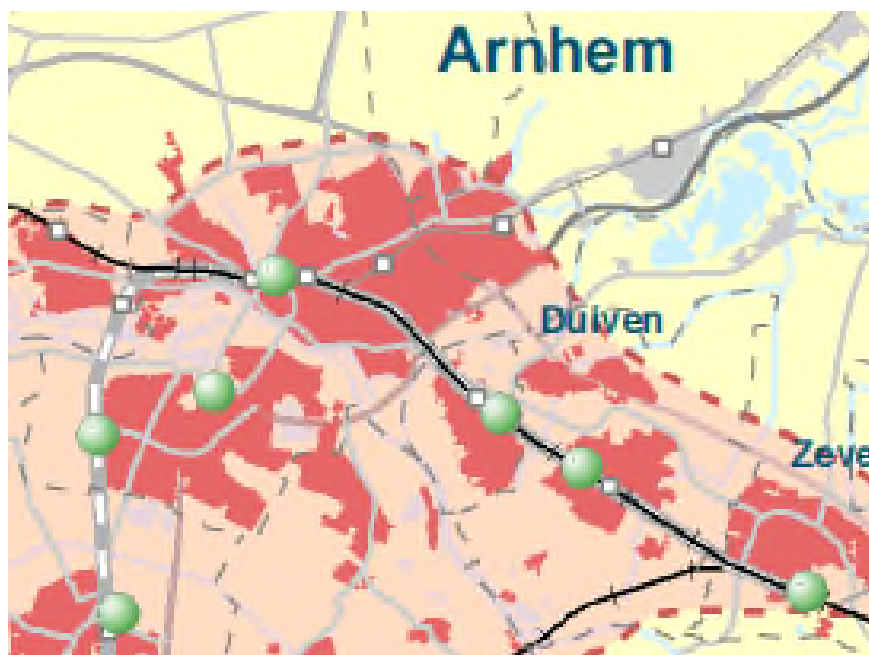
Uitgangspunt van het nieuwe beleid is, dat er eerst optimaal gebruik wordt gemaakt van bestaande bedrijventerreinen voordat er nieuwe worden ontwikkeld. Voldoende ruimte voor bedrijvigheid blijft beleidsuitgangspunt maar een overschot aan bedrijventerrein moet worden voorkomen. Verder wordt de gemeenten gevraagd extra

aandacht te besteden aan kwalitatieve aspecten als een goede ruimtelijke inpassing, een zorgvuldige vormgeving en een zo laag mogelijke milieubelasting.

Toepassing van de SER-ladder is uitgangspunt van het provinciale beleid, waarbij aan het accommoderen van de ruimtebehoefte voor bedrijventerreinen, in samenhang een volgorde wordt toegekend:

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

Bij bestaande en nieuwe locaties wordt een intensivering van het grondgebruik bewerkstelligd. Dit draagt bij aan een waardecreatie op het terrein, die het ook voor bedrijven interessant maakt om te investeren in de kwaliteit van het terrein. In onderhavig geval is sprake van de intensivering van het gebruik van een bedrijventerrein.



Bedrijventerrein Het Ambacht behoort tot het (inter)nationaal stedelijk netwerk dat onderdeel is van het rode raamwerk (bundelingsgebied).

De provincie spoort gemeenten aan gezamenlijk locaties te ontwikkelen voor lokale bedrijvigheid. Hiervoor kunnen zij zo geheten intergemeentelijke bedrijventerreinen ontwikkelen. Daar waar behoefte is aan de nieuwe vestiging van lokale bedrijvigheid zal dus eerst moeten worden gekeken en beoordeeld of en in hoeverre samenwerkende gemeenten gezamenlijk kunnen ontwikkelen en welke bedrijven daar qua aard, schaal en functie passend zijn. Samenwerking van gemeenten leidt

immers ook tot voordelen. Risicospreiding, professionalisering, ontsluiting en beheer zijn beter geregeld. De provincie vindt dit van groot belang.

Een deel van de bedrijvigheid is meer lokaal georiënteerd en zoekt een vestigingsplek direct bij haar toeleveranciers en afnemers. De provincie vindt het belangrijk dat er voor deze bedrijven ontwikkelingsmogelijkheden zijn, maar niet meer overal. De aanleg van lokale terreinen mag alleen nog plaatsvinden aansluitend bij al aanwezige bedrijventerreinen of aansluitend bij kernen waar al bedrijventerrein is gevestigd.

Aanvullend op het algemene beleid voor intergemeentelijke en lokale bedrijventerreinen dient ten aanzien van intergemeentelijke en lokale bedrijventerreinen binnen het bundelingsgebied rekening gehouden met het onderstaande:

Aard en schaal

Of en in welke omvang een bedrijventerrein voor (inter)lokale bedrijvigheid nodig is, is afhankelijk van de al in deze gemeenten aanwezige bedrijven en voor zich nieuw ontwikkelende bedrijvigheid mits deze voldoet aan de criteria voor aard, schaal en functie. De provincie vindt het belangrijk dat aard, schaal en functie van de nieuwe bedrijven passen bij of een goede aanvulling zijn op de bestaande productie- en werkgelegenheidsstructuur en de omvang van de woonkern. Bij nieuwvestiging van bedrijven moet ook sprake zijn van een aangetoonde binding aan de betreffende gemeente/ locatie en van een passend milieuregime (in beginsel maximaal milieucategorie 3 (= categorie 3.2) volgens de publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten). Hiervan kan beargumenteerd worden afgeweken, bijvoorbeeld in het geval van vestiging van een bedrijf uit de zwaardere milieucategorie dat aan de betreffende gemeente/ regio is gebonden. Verder dienen het bereikbaarheidsprofiel van de betreffende locatie en het mobiliteitsprofiel van de (gewenste) vestigingen met elkaar in overeenstemming te zijn.

Instrumenten:

Door middel van planbegeleiding zal de provincie de ontwikkeling van intergemeentelijke en lokale bedrijventerreinen stimuleren. De eisen met betrekking tot aard en schaal zullen worden opgenomen worden in de verordening ex artikel 4.1 Wro.

2.3. Regionaal beleid

Regionaal Plan 2005 - 2020

In het regionaal plan legt de Stadsregio Arnhem – Nijmegen de gemeenschappelijke beleidsambities vast voor de ontwikkeling van de

regio. Het plan kenmerkt zich door een uitvoeringsgerichte aanpak: ontwikkelingsplanologie.

Inmiddels heeft de provincie de Structuurvisie Bedrijventerreinen en Werklocaties opgesteld. Deze structuurvisie vervangt het beleid met betrekking tot bedrijventerreinen uit het regionaal structuurplan.

2.4. Gemeentelijk beleid

Nota Wonen en Werken

De Nota Wonen en Werken is op 21 november 2005 vastgesteld door de gemeenteraad. De nota start met een lagenbenadering waarin per aspect, zoals water en infrastructuur, een overzicht wordt gegeven van de bestaande situatie en het vigerende beleid. Het bedrijventerrein Het Ambacht valt onder de rode laag: verstedelijking. Conclusie van het vigerend beleid is dat de gemeente zich richt op het realiseren van woningbouw binnen het zogenoemde concessiegebied en op de afronding van bestaande bedrijventerreinen. De afronding van bedrijventerrein Het Ambacht ten noorden van Het Hazeland is hierin opgenomen.

Op basis van de informatie uit de lagen en een aantal ruimtelijke bouwstenen is vervolgens een ruimtelijk streefbeeld samengesteld. Het Ambacht valt onder "De Werkgebieden". Bedrijvigheid is de hoofdfunctie van deze gebieden. De bedrijvigheid bestaat overwegend uit lichte tot middelzware, lokaal verzorgende bedrijven met een beperkte ruimtebehoefte. Belangrijk aandachtspunt is het in stand houden en bevorderen van representatieve bedrijvigheid langs de hoofdwegen.

Aan de bedrijfsverplaatsing van Van Essen wordt onder de woonprojecten specifiek aandacht besteed. De conclusie luidt dat verplaatsing naar Het Ambacht zowel vanuit interne bedrijfsvoering als vanuit gemeentelijke optiek noodzakelijk is. De huidige locatie kan daarna getransformeerd worden naar een kleine woonbuurt. Deze verplaatsing zal binnenkort plaatsvinden.

Onder de werkprojecten komt de afronding van Het Ambacht aan bod. Hier wordt duidelijk dat de inbreiding (circa 0,7 ha) binnen het bestaande bedrijventerrein nagenoeg is voltooid en dat er nog mogelijkheden liggen voor een afronding van Het Ambacht richting het nieuwe woongebied Beekenoord (circa 0,5 ha) en ten oosten van de Rivierweg (circa 7 ha). Binnen het laatste gebied is de nieuwe vestiging van Van Essen gesitueerd.

Landschapsbeleidsplan Westervoort 1994

Het Landschapsbeleidsplan, vastgesteld door de gemeenteraad op 11 september 1995, geeft het gemeentelijk beleid weer voor buiten de kom

gelegen gemeentelijke gronden. Eén van de opgaven van het landschapsbeleidsplan is het structureren en behouden / ontwikkelen van natuur- en landschapswaarden in de stadsrandzone.

Het gebied ten noorden van de spoorlijn is een stadsrandzone, versnipperd door de aanwezigheid van infrastructuur, spoor en A12, de voormalige vuilstort en de bedrijventerreinen. Typische stadsrandverschijnselen zoals sportcentra, tuincentra, maneges en verspreid liggende agrarische bedrijven completeren dit beeld.

Het betreffende gebied valt binnen het deelgebied “Noordoostelijk uitloopgebied”. In het deelgebied is ontwikkeling van bedrijven (en woonfunctie) alleen mogelijk voor zover passend in genoemde doelstellingen en randvoorwaarden:

- Groen (recreatief) uitloopgebied;
- Fijnmazig en kleinschalig groen gebied voor opvang recreatieve randverschijnselen;
- Veiligstelling en ontwikkeling natuurwaarden;
- Landbouw van waarde voor beheer en landschapsbeeld;
- Verbetering recreatieve ontsluiting;
- Aanleg extra beplanting.

Op de kaart “Arcadisch uiterwaardengebied parklandschap” wordt het betreffende gebied aangemerkt als “groen bedrijventerrein”. Het “Noordoostelijk uitloopgebied” wordt als apart project aangemerkt, in het kader van een meerjarenplan. Daarin wordt de nadruk gelegd op ontwikkeling van het gebied tot interessant kleinschalig uitloopgebied, als de recreatieve ontsluiting verbeterd wordt en het gebied wordt aangekleed.

In het landschapsbeleidsplan ligt de locatie in een gebied dat aangeduid is als “groen bedrijventerrein”. In het plan wordt voorzien in een recreatieve verbinding langs de watergang de Leigraaf en een recreatieve verbinding tussen de uiterwaarden van de IJssel en het stedelijk uitloopgebied Westervoort - Duiven.

Het Landschapsbeleidsplan geeft aan dat het gebied ontwikkeld kan worden als “groen bedrijventerrein” indien rekening gehouden wordt met de doelstellingen en randvoorwaarden die erin gesteld worden.

De entree van Westervoort, ook gezien van de Duivense kant stelt eisen en randvoorwaarden; groensingels dienen het zicht vanuit het landschap tussen Westervoort en Duiven op de bebouwing van het bedrijventerrein af te schermen.

Landschapsbeleidsplan gemeente Duiven

Het landschapsbeleidsplan van de gemeente Westervoort dient in relatie gezien te worden met het Landschapsbeleidsplan van de gemeente Duiven dat er direct aan grenst. Het plan geeft een buffer aan tussen de verschillende woonkernen en bedrijventerreinen. In de buffer wordt een grote rol toebedacht aan landschap, natuur en recreatie. Eenheden op de kaart voor het gebied dat grenst aan het terrein zijn “zone Duiven - Westervoort recreatief groengebied”, “natuurontwikkeling langs wateringen en waterlopen”, “aanleg/herstel laanbeplanting” voor de Rijksweg en Rivierweg, en in een tweede fase de ontwikkeling van een stadsboerderij. Inmiddels is door de ontwikkeling van het Horsterpark hier grotendeels invulling aan gegeven.

Gemeentelijk geluidbeleid

Met ingang van 1 januari 2007 heeft een wijziging van de Wet geluidhinder plaatsgevonden. Hierdoor heeft de gemeente meer verantwoordelijkheden en bevoegdheden gekregen. Dit biedt de gemeente ook de mogelijkheid om eigen keuzes te maken en eigen prioriteiten te stellen. Op het raakvlak tussen milieu en ruimtelijke ontwikkeling kan de gemeente flexibeler en slagvaardiger optreden.

De doelstelling van het beleid is het behouden van de goede kwaliteit van de leefomgeving en het benutten van kansen om, daar waar mogelijk en noodzakelijk, de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Een belangrijke subdoelstelling is het realiseren van een passende geluidskwaliteit in elk gebied.

De voornoemde verantwoordelijkheden en bevoegdheden zijn door de gemeente Westervoort opgenomen in een nota Geluidsbeleid (vastgesteld december 2007) waarin de hoofdlijnen van het gemeentelijke beleid uiteen worden gezet en een viertal deelnota's, te weten een Nota Hogere Grenswaarden, een Nota Bedrijven en geluid, een Nota Evenementen en Geluid en een Nota Bouwlawaai.

In de nota Geluidsbeleid wordt voor het Ambacht de geluidsambitie gekwalificeerd als ‘onrustig’. De woningen op deze terreinen zijn vaak bedrijfswoningen. Door de drukke wegen en het zware verkeer kan er sprake zijn van hoge geluidsniveaus.

Verder wordt in de Nota Bedrijven en geluid met betrekking tot geluid de volgende beleidsuitspraken gedaan, voor zover relevant voor industrieterreinen dan wel specifiek het Ambacht (deels gericht op vergunningverlening Wet Milieubeheer).

- De gemeente Westervoort kiest ervoor om op bedrijventerreinen geen nieuwe (bedrijfs)woningen toe te staan: dit is een ruimtelijke afweging om zo min mogelijk (hinder)beperkingen voor bedrijven te realiseren.

- De gemeente Westervoort kiest ervoor om voor bedrijven op het bedrijventerrein Het Ambacht de piekgeluidsniveaus die worden veroorzaakt door laad- en losactiviteiten tussen 06.00 en 07.00 uur te beoordelen aan de hand van de normen voor de periode tussen 07.00 en 19.00 uur. De bedrijven moeten echter wel aan de hand van een akoestisch onderzoek aantonen dat hieraan kan worden voldaan.
- Westervoort verlangt in ieder geval een rapport van een akoestisch onderzoek, indien in de periode tussen 19.00 en 7.00 uur transportbewegingen plaatsvinden met vrachtwagens, tenzij binnen een afstand van 50 m van de grens van de inrichting geen geluidsgevoelige objecten aanwezig zijn. Westervoort verlangt eveneens een akoestisch onderzoeksrapport indien aannemelijk is dat de werkzaamheden en activiteiten meer geluid veroorzaken dan de gebiedsgerichte ambitiewaarden zoals eerder genoemd.

3. BESTAANDE SITUATIE

3.1. Ruimtelijke structuur

Het terrein is te karakteriseren als een verzorgd, kleinschalig, ambachtelijk bedrijventerrein: alle typen bedrijven komen er voor. De bebouwing op bedrijventerrein Het Ambacht wordt voornamelijk gebruikt door bedrijven met een lokale en/of regionale functie. Aan de randen presenteert het bedrijventerrein zich met de voorzijde naar de belangrijkste wegen, de Hamersestraat, Liemersallee en de Rivierweg en wordt een hoge ruimtelijke kwaliteit nagestreefd. Het is een representatieve entree van Westervoort.

Met de ontwikkeling van het bedrijventerrein in de loop de jaren is een aantal functies ontstaan die idealiter niet thuis horen op een bedrijventerrein, maar gezien de gegroeide situatie in het verleden al gelegaliseerd zijn. Verder liggen op verschillende plaatsen bedrijfswoningen, deze liggen vooral in het westelijk deel. Ten zuiden van het terrein ligt de spoorlijn Arnhem - Zevenaar met een breed groen talud en langs de zuid- en oostkant ligt een zogenaamde A-watergang.

Het gehele bedrijventerrein is rommelig opgebouwd, zonder eenheid in opzet en bebouwingstype. Ook ontbreken duidelijke en sprekende entrees van het bedrijventerrein. De voorgaande punten resulteren in een onaantrekkelijk beeld van het bedrijventerrein.

Het nieuwe gedeelte van het bedrijventerrein betreft twee voormalige agrarische percelen en heeft een oppervlakte van circa 6,7 ha. Op het westelijke perceel is inmiddels het bedrijf van Van Essen gevestigd. Het meest oostelijke perceel bestaat uit braakliggende gronden. Op de percelen zelf is geen opgaande beplanting aanwezig. Langs de wegen staan enkele (groepen) met bomen en rondom de kavel Hamersestraat 22 is min of meer sprake van een houtwal met hoge bomen.

Hamersestraat

De Hamersestraat legt de verbinding tussen de Rivierweg en de Brugweg. Via deze twee wegen komt men Westervoort binnen. De Hamersestraat is daarmee een schakel in de provinciale verbindingsweg tussen Westervoort en Arnhem in westelijke richting en Duiven in oostelijke richting. Richting Arnhem, naar de Brugweg, heeft het verkeer op de Hamersestraat te maken met congestieproblemen. Deze manifesteren zich met name binnen Westervoort. Daarnaast is de Hamersestraat, en in het verlengde de Dorpstraat, een historische verbinding, met deels begeleidende laanbeplanting.

De bovengenoemde wegen liggen met name ten westen van de kruising met de Rivierweg. Daar is sprake van begeleidende bebouwing, met de

boerderij Huize Hamerden aan de noordzijde en de bedrijfsbebouwing van Het Ambacht aan de zuidzijde.

Op het perceel Hamersestraat 18/20 bevindt zich een karakteristieke boerderij. Deze blijft in het bestemmingsplan vrij van bebouwing waardoor het kenmerkende beeld van de boerderij behouden blijft. Nabij dit beeldbepalende gebouw is extra bedrijfsruimte opgenomen.

Rivierweg

De Rivierweg legt de verbinding tussen Westervoort en de A12. Via deze weg rijdt men het dorp binnen en is daarmee een van de hoofdentrees van Westervoort. Vanaf de kruising Hamersestraat - Rivierweg begint de bebouwde kom van Westervoort waardoor de bedrijfsbebouwing van Het Ambacht een zekere entreefunctie vervult. Langs de Rivierweg bevindt zich aan de westzijde een doorgaande groenstrook. Ter hoogte van de kruising entree is aan weerszijden van de Rivierweg markante bebouwing opgenomen. In zuidelijke richting ligt de spoorlijn Arnhem - Zevenaar die het bedrijventerrein begrenst. Na het viaduct onder het spoor beginnen de woonwijken van Westervoort (Broeklanden en Leigraaf).

Liemersallee

De Liemersallee vormt de westelijke grens van het bedrijventerrein en zorgt tevens voor de westelijke ontsluiting van het plangebied. Ten westen van de Liemersallee wordt de nieuwe woonwijk Beekenoord gerealiseerd.

3.2. Functionele structuur

Het plangebied ligt aan beide zijden van de Rivierweg. De locatie waar de uitbreiding van het bedrijventerrein is geprojecteerd is een braakliggend terrein met nauwelijks begeleidende bebouwing. Aangrenzend aan de locatie waar de uitbreiding geprojecteerd is, bevindt zich het perceel Hamersestraat 22. Hierin is eveneens een bedrijf gevestigd dat zorg draagt voor vervangend vervoer, berging en transport bij pech- en ongevallen in binnen- en buitenland. Overigens is dit een nevenvestiging/servicepunt en niet de locatie van waaruit de hoofdactiviteiten plaatsvinden. De bebouwing van nr. 22 is nauwelijks zichtbaar door afschermdende beplanting met hoge bomen op de perceelsgrens.

Ten westen van de Rivierweg is het grootste gedeelte van het bestaande bedrijventerrein Het Ambacht gelegen. De bedrijven op het bedrijventerrein zijn over het algemeen kleinschalig en ambachtelijk met een lokale en/of regionale functie. Op de hoek van de Rivierweg en de Hamersestraat is een kantoorpand gesitueerd dat met een hoogte van circa 10 m de entree van Westervoort markeert. Tevens zijn er aan deze zijde van de Rivierweg enkele detailhandelsvestigingen gelegen, onder andere voor woningdecoratie, zonwering en kringloopproducten. Ook

bevinden zich aan deze zijde van het bedrijventerrein een tandartsenpraktijk en een sport- en fitnessschool.

Aan de oostzijde van de Rivierweg is alleen aan de zuidzijde (tegen de spoorlijn) sprake van bedrijventerrein. Direct ten zuiden van de geprojecteerde uitbreiding zijn meerdere bedrijven gevestigd aan Het Hazeland. Het betreft o.a. een autohandel/repair op nr. 1 - 3 en een bedrijf op nr. 5 - 7 dat zich bezig houdt met de levering, assemblage en reparatie van hoortoestellen.

Op het bestaande bedrijventerrein bevinden zich twee servicestations voor motorbrandstoffen, aan Het Hazeland 2 en Het Ambacht 35. Het servicestation aan Het Ambacht 35 verkoopt ook LPG.

Langs de Liemersallee, Het Ambacht, Mollevite, Het Vergun, de Hamersestraat en Het Hazeland zijn bedrijfswoningen gesitueerd.

Direct ten noorden van de spoorweg en ten westen van de Rivierweg bevindt zich een NUTS-gebouw. Aan de oostzijde van de Rivierweg (Het Hazeland 20 - 22) staat een hulpwarmtecentrale van energiebedrijf NUON.

4. RANDVOORWAARDEN

Dit hoofdstuk geeft de stedenbouwkundige en landschappelijke randvoorwaarden aan voor de inrichting en de uitgifte van het nieuwe gedeelte van het bedrijventerrein.

4.1. Milieuzonering

Bij de invulling van een bedrijventerrein dient er voldoende ruimtelijke scheiding te zijn tussen bedrijvigheid en woongebieden. Om dit te bewerkstelligen wordt gebruik gemaakt van de staat van bedrijfsactiviteiten, zoals opgenomen in de uitgave Bedrijven en milieuzonering van de Vereniging van Nederlandse gemeenten (2009).

De "Bedrijvenlijst" legt een koppeling tussen de aard van de bedrijven en de ter plaatse acceptabele milieubelasting. Per milieufactor (geur, stof, geluid en/of gevaar) wordt voor de verschillende bedrijven een afstand aangegeven, die tot de dichtstbijzijnde woonbebouwing in acht moet worden genomen. De indeling in milieucategorieën, in zes mogelijke klassen, met bijbehorende subklassen, is afgeleid van de voor dat bedrijf geldende "grootste afstand" tot woonbebouwing. Voor dit bestemmingsplan zijn alleen de milieucategorieën tot en met de maximaal toegestane categorie 3.1 van belang:

Milieu-categorie	Richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied	Richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m

De afstanden tussen het bedrijventerrein en de aangrenzende buiten het plangebied gesitueerde woningen bedragen minimaal 50 m. Daarmee wordt voldaan aan de afstandeisen voor categorie 3.1 bedrijven ten opzichte van nabijgelegen woningbouw.

Rondom de locatie waar zich het perceel Hamersestraat 22 bevindt is de maximaal toegestane milieucategorie 2.

Op het onderhavig bedrijventerrein is de vestiging van zogenaamde geluidhinderlijke bedrijven (voorheen categorie A-inrichtingen genoemd) niet toegestaan. Dit geldt eveneens voor nieuwvestiging van risicovolle inrichtingen (zogenaamde Bevi-inrichtingen). Verder bevinden zich verschillende bedrijfswoningen op het bedrijventerrein en is op het terrein een LPG-tankstation aanwezig. Voor het nieuw aan te leggen gedeelte van het bedrijventerrein is vestiging van bedrijfswoningen uitgesloten. Ook op het bestaande bedrijventerrein is de nieuwvestiging van bedrijfswoningen uitgesloten.

4.2. Bebouwing

Hoogte

De hoogte van de bebouwing dient beperkt te blijven tot maximaal 12 m. Hiermee wordt een redelijk soepele inpassing van de bedrijfsgebouwen ten opzichte van het landschap beoogd. Deze hoogte is in overeenstemming met de aard van het bedrijventerrein.

Bebouwingspercentage

Langs de Rivierweg en Hamersestraat mag per bedrijfsperceel ten hoogste 50% van het perceelsoppervlak worden bebouwd. Voor de overige bedrijfspercelen geldt een maximaal bebouwingspercentage van 60% à 70%. Hiermee wordt bewerkstelligd, dat per perceel voldoende ruimte overblijft voor onder meer parkeren op eigen erf en voor het manoeuvreren van vrachtwagens e.d. Ook wordt hiermee de openheid van het bedrijventerrein gewaarborgd (een te intensieve bebouwing van de bedrijfskavels wordt immers voorkomen).

Alle bedrijfspanden dienen duidelijk vanaf de ontsluitingswegen zichtbaar te zijn. Het belang ligt in een goede oriëntatie op c.q. presentatie van het desbetreffende bedrijf. De bebouwing dient dan ook op redelijke afstand van de rijweg te worden gesitueerd. Hiermee wordt een heldere opbouw van de bebouwingsstructuren beoogd.

4.3. Beeldkwaliteit uitbreiding bedrijventerrein

Teneinde het nieuwe gedeelte van het bedrijventerrein in het open omringend landschap te voegen, dienen vrij strakke randvoorwaarden aan de vormgeving van de bedrijfsgebouwen te worden gesteld (herkenbaar productiemilieu).

Beeldkwaliteit gebouw

Voor de vormgeving kunnen vanuit de stedenbouwkundige opbouw de volgende suggesties worden gegeven:

- Vanuit het algemeen beeld van de omgeving wordt de voorkeur uitgesproken voor gebouwen met een plat dak. De verschijningsvorm van de gebouwen dient te worden gebaseerd op eenvoudige, geometrische vormen en een moderne industriële uitstraling;
- Als hoofdrichting van de gevelvlakken dient zo veel mogelijk de richtingen evenwijdig of haaks op de wegas c.q. rooilijn te worden aangehouden;
- De kantoorgebouwen dienen in een zelfde, vergelijkbare kleurstelling te worden uitgevoerd;
- Voor bijzondere stedenbouwkundige situaties wordt van een afwijkende kleurstelling uitgegaan. Voor het stedenbouwkundig plan geldt dit voor de bebouwing nabij de aansluitingen op de hoofdwegen.





Deze geven daarmee de gehele gevelwand een duidelijk ruimtelijk accent c.q. begin- en eindpunt;

- Een verbijzondering is ook wenselijk en mogelijk per gebouw. Door elke entree een bijzonder karakter te geven, verkrijgt elk gebouw een geheel eigen expressie. Tevens vereenvoudigt dit voor de bezoekers de oriëntatie op de hoofdtoegang tot het complex;
- Indien in de voorgevelrooilijn ook een productiehal wordt gesitueerd, dan heeft het de voorkeur deze eveneens in hetzelfde materiaal uit te voeren als het kantoorgedeelte. Dit bevordert een rustige opbouw van de gevel. De toegangsdeuren tot productieruimten kunnen met een contrasterende kleur (bijvoorbeeld rood) een duidelijk ruimtelijk accent krijgen;
- De achter de voorgevel liggende productiehallen kunnen alsdan wel een kleur krijgen. De toepassing van gedekte tinten (bijvoorbeeld groen) heeft vanuit de omgeving de voorkeur. Het voorkomt een te opdringend karakter van het bedrijventerrein. Grote vlakken kunnen door een bijzondere opschildering worden geleed c.q. visueel verkleind. Dit opschilderen dient plaats te vinden met natuurkleuren (niet opdringend!). Voorts kan door bijzondere aandacht aan licht- en luchttoetreding in de bedrijfsruimten worden besteed. Raampartijen bieden dan de mogelijkheid gesloten productiehallen visueel te geleiden;
- Aansluitend op het openbaar gebied dient voorts een te hoge bebouwing te worden vermeden. Deze dient bij voorkeur meer teruggeplaatst op de kavel te worden gesitueerd. Hiermee wordt een verenging van het ruimtelijk profiel vermeden.

Beeldkwaliteit perceel



- De rand naar het openbaar gebied dient een groen karakter te verkrijgen: eventueel mag een transparante erfafscheiding worden gerealiseerd;
- Het parkeren dient op eigen erf plaats te vinden. Personenauto's, zeker het bezoekersparkeren, dienen bij voorkeur tussen de voorgevel en het openbaar gebied te worden geparkeerd. Hierdoor zijn deze parkeerplaatsen voor een ieder goed en eenvoudig vindbaar;
- De bevoorradingsruimten en laad- en losplatforms dienen bij voorkeur aan de zijkant van het gebouw te worden gesitueerd (vermijden van gebruik openbaar gebied voor manoeuvreren);
- Bedrijfsruimten dienen bij voorkeur achter de voorgevelrooilijn te worden gesitueerd. Hierdoor wordt het straatbeeld sterker door de naar voren springende kantoorruimten bepaald, waardoor de representativiteit van het productiemilieu wordt versterkt;
- Opslag dient achter de voorgevelrooilijn van het bedrijfsgebouw plaats te vinden en niet binnen 5 m van de zijdelingse perceelgrens, behalve waar dit specifiek is toegestaan;

- Braakliggende of reserveterreinen dienen goed te worden ingeplant. Dit bevordert voldoende samenhang in de stedenbouwkundige opbouw van het terrein. Eventuele reserveterreinen dienen vanuit dit oogpunt aan de achterzijde van het perceel te worden gesitueerd;
- Er wordt gestreefd naar de aanleg van een duidelijke toe-/ uitrit per bedrijfskavel. De verkeers- en parkeerbewegingen vinden hierdoor volledig op het eigen terrein plaats. Tussen toe-/ uitrit kan een erfafscheiding worden geplaatst tezamen met begeleidend groen. Hiermee ontstaat naar het openbaar gebied een rustige opbouw.

Ter verhoging van het representatief karakter en ter beperking van onderhoud heeft het de voorkeur de inrichting van buitenruimten bij bedrijven op elkaar af te stemmen (eenduidige omgevingsarchitectuur). Het vergroot de herkenbaarheid van bijvoorbeeld de parkeersituatie.

4.4. Inrichting bedrijfskavels

Bij de inrichting van de kavels dienen op eigen terrein de noodzakelijke parkeerplaatsen voor eigen personeel en bezoekers te worden aangelegd. Hierbij wordt uitgegaan van de volgende situatie. De gemeente Westervoort is een niet stedelijke gemeente (conform stedelijkheidsgraad van Nederlandse Gemeenten). Dit betekent dat volgens het CROW de volgende parkeercijfers¹ aangehouden moeten worden:

Arbeid	Bezoekers	Min	Max
Arbeidsextensief	Bezoekersextensief	0,8	0,9
Arbeidsintensief	Bezoekersextensief	2,5	2,8
Arbeidsextensief	Bezoekersintensief	1,6	1,8
Bedrijfsverzamelgebouw		0,8	1,7

In beide laatste kolommen staat respectievelijk het minimum c.q. maximum aantal parkeerplaatsen aangegeven, dat per 100 m² bruto vloeroppervlak (bvo) aanwezig moet zijn. Het oppervlak van een arbeidsplaats bedraagt circa 25 - 35 m² bvo.

Deze parkeernorm biedt enige flexibiliteit ten aanzien van bijvoorbeeld een eventuele intensivering van de bedrijfsvoering en daarmee van de personeelsbezetting.

Gelet op de te verwachten verschillen tussen de te vestigen bedrijven, wordt de parkeersituatie per bedrijf nader bepaald. Bij kantoren moet - afhankelijk van de bouwhoogte en het totaal oppervlak van de kantoorruimten - met een relatief omvangrijke parkeerbehoefte rekening worden gehouden. Hiervoor geldt in ieder geval het uitgangspunt, dat op het eigen erf in voldoende parkeergelegenheid dient te worden voorzien.

¹ ASVV 2004 uitgave CROW d.d. april 2004

Groenvoorzieningen op eigen erf

Teneinde de attractiviteit van het bedrijventerrein te versterken, is het van groot belang dat op bedrijfskavels groenvoorzieningen worden aangebracht (minimaal 10% van het perceelsoppervlak).

Deze groenvoorzieningen dienen zoveel mogelijk één geheel te vormen met die langs het openbaar gebied. Hiermee wordt een rustig aanzien van het gehele terrein verkregen en wordt de functionele eenheid benadrukt. Tevens wordt de ruimtewerking van het groen versterkt.

4.5. Verkeer & parkeren

Ontsluiting

Voor de ontsluiting van zowel het noordelijk als het zuidelijk plandeel wordt, ongeveer tegenover de Mollevite een nieuwe insteekweg aangelegd. Bij de opzet van het openbaar gebied wordt in principe uitgegaan van het volgende profiel:

- een rijbaan met een breedte van minimaal 6,0 m (asfalt);
- langs de rijbaan wordt een molgoot van circa 0,5 m breedte aangelegd;
- ter weerszijden van de rijbaan worden vervolgens minimaal 2,0 m brede bermen aangelegd.

De totale breedte van het openbaar gebied bedraagt daarmee minimaal 11,0 m.

De inrichting van de bermen is variabel:

- daar waar aan twee zijden van de rijbaan een berm aanwezig is, zullen in de ene berm de kabels en leidingen worden gelegd. Door de aanwezigheid van kabels, leidingen en rioleringen kunnen in de desbetreffende bermen geen diepwortelende bomen worden geplant; wel kunnen hier hagen worden aangeplant;
- de breedte van de toegangen tot de bedrijfspercelen wordt tot een noodzakelijk minimum beperkt. Dit wordt per bedrijfsvestiging nader bepaald;

Het vorenstaande betekent, dat het openbaar gebied niet voor parkeren wordt benut. Dit betekent een groene inrichting zodanig dat parkeren niet mogelijk is.

Parkeren

Bij de inrichting van de kavel dient op eigen terrein de noodzakelijke parkeerplaatsen voor eigen personeel en bezoekers te worden aangelegd. Voor het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen moet gewerkt worden met de parkeerkencijfers uit het ASVV 2004 (CROW). Zie hiervoor de paragraaf 'inrichting bedrijfskavels'.

5. PLANBESCHRIJVING UITBREIDING

In dit hoofdstuk wordt het stedenbouwkundig plan beschreven voor de uitbreiding van het bedrijventerrein, "Het Ambacht IV". Voor het bestaande terrein wordt verwezen naar het hoofdstuk over de bestaande situatie.

5.1. Stedenbouwkundig plan uitbreiding

Het verkavelingsplan is als volgt opgebouwd:

1. De Rivierweg vormt de externe ontsluitingsweg van het bedrijventerrein. Tegenover de Mollevite wordt een nieuwe aansluiting op deze weg ten behoeve van de externe ontsluiting van het onderhavig bedrijventerrein gemaakt. Ten behoeve van deze aansluiting zijn enkele verkeersmaatregelen noodzakelijk. Door onder meer het aanbrengen van voorsorteervakken worden de doorstroming en de verkeersveiligheid gewaarborgd;
2. de Rivierweg wordt door nieuwbouw begeleid. Deze wordt in dezelfde rooilijn geplaatst als de bestaande bebouwing. Hiermee krijgt deze invalsweg van Westervoort een uniform karakter;
3. richting het kruispunt met de Hamersestraat staat aan de oostzijde de nieuwbouw van Van Essen en aan de westzijde een kantoorgebouw. Deze representatieve gebouwen benadrukken de poortfunctie van Westervoort;
4. over het bedrijventerrein wordt een ontsluitingsweg aangelegd. Deze sluit aan de zuidzijde aan op bestaande straten. Hierdoor is een goede routing over het gehele bedrijventerrein mogelijk;
5. ook deze ontsluitingsweg wordt door een duidelijke bebouwing stedenbouwkundig begeleid;
6. aan de oostkant is de ontsluitingsweg in de rand van het bedrijventerrein aangelegd. De profilering van deze weg draagt bij tot een soepele inpassing van het bedrijventerrein in het landschap. Tevens ontstaat vanuit het bedrijventerrein een zekere visueel-ruimtelijke relatie met dat landschap;
7. teneinde de gesloten bedrijfsgebouwen van het landschap af te schermen worden de mogelijkheden voor een groene afscherming bekeken;
8. in de randen van het bedrijventerrein worden de sloten gehandhaafd. De sloot aan de oostrand van het bedrijventerrein wordt zodanig verbreed, dat daarmee aan de noodzakelijke oppervlakte voor waterberging kan worden voldaan. Een deel van het water zal een representatieve voorruimte voor één van de bedrijven vormen;

Ten oosten van de nieuwbouw aan de Rivierweg komt een buitenopslag voor stenen voor de firma van Essen. Deze steenopslag wordt door een deugdelijke afscherming ingepast in de omgeving. Hierdoor is de visuele uitstraling van deze opslag beperkt. Met deze nieuwe opslag vervalt onder andere de bestaande opslag aan Het Hazeland.



6. MILIEU- & OMGEVINGSASPECTEN

In dit hoofdstuk worden alle relevante milieu- en omgevingsaspecten besproken voor het bestaande bedrijventerrein en vooral ook de uitbreiding van het bedrijventerrein.

6.1. Archeologie

In 1992 is het Europese 'Verdrag van Malta' opgesteld met het doel het archeologisch erfgoed in de bodem beter te kunnen beschermen. Uiteindelijk zijn de principes van het Verdrag van Malta op 1 september 2007 doorgevoerd in de Nederlandse wetgeving door de inwerkingtreding van de Wet op de archeologische monumentenzorg (waarbij de Monumentenwet 1988 werd gewijzigd). Bij ruimtelijke ontwikkelingen geldt het uitgangspunt, dat archeologische waarden zoveel mogelijk behouden en geconserveerd blijven in de bodem. Om een eerste indicatie te krijgen van potentieel voorkomende archeologische waarden zijn de Archeologische monumentenkaart (AMK) en de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) geraadpleegd (www.kich.nl). Volgens deze kaarten geldt een lage archeologische verwachtingswaarde voor het gehele plangebied van het bestemmingsplan. In de atlas cultuurhistorische waarden van de provincie Gelderland is sprake van een middelhoge waardering voor het gebied waar de uitbreiding plaatsvindt. Mede op basis hiervan is een nader onderzoek uitgevoerd voor het uitbreidingsgebied.

Locatie Van Essen

Door RAAP is desondanks een archeologisch onderzoek (nr. 957, d.d. december 2004) uitgevoerd voor de locatie van Van Essen in het kader van de voor deze locatie gevoerde vrijstellingsprocedure. Dit betreft een bureau- en inventariserend veldonderzoek. Uit dit onderzoek zijn de volgende conclusies en aanbevelingen naar voren gekomen.

In overeenstemming met wat verwacht werd op basis van het bureauonderzoek (hoge archeologische verwachting voor vindplaatsen uit de Steentijd en een lage tot middelmatige archeologische verwachting voor sporen van bewoning uit de periode IJzertijd tot en met Late Middeleeuwen) zijn in het plangebied archeologische resten aangetroffen. Op grond van de aangetroffen archeologische indicatoren zou het kunnen gaan om een (deel van een) jachtkamp uit het Mesolithicum.

De vindplaats heeft binnen de grenzen van het plangebied een oppervlakte van circa 0,3 ha. Er dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van haardkuilen en vondstconcentraties. Aangezien op de vindplaats in de meeste boringen geen bodemverstoringen dieper dan de bouwvoor zijn aangetroffen, lijken de gaafheid en conservering van de vindplaats goed te zijn.

In het overige deel van het plangebied zijn geen aanwijzingen voor de aanwezigheid van archeologische resten waargenomen.

De archeologische vindplaats kan worden behouden wanneer de graafwerkzaamheden niet dieper dan 80 cm -mv worden uitgevoerd. Verlaging van het waterpeil kan deze vindplaats echter ook bedreigen. Indien de vindplaats niet behouden kan worden, wordt op grond van de resultaten van het karterend booronderzoek aanbevolen de kwaliteit (gaafheid en conservering), aard, datering, omvang en diepteligging nader vast te stellen door middel van een waarderend booronderzoek. Een en ander volgens de in de rapportage opgenomen uitgangspunten.

Opgemerkt wordt dat in het kader van de realisering van de nieuwbouw voor Van Essen de provincie ontheffing heeft verleend voor de afroming van klei binnen het plangebied. Deze werkzaamheden zijn inmiddels uitgevoerd met de bijbehorende grond- en graafwerkzaamheden. De afroming bedraagt hooguit 40 cm waarbij de ondergrond niet verder wordt geroerd. Dit vormt derhalve geen bedreiging voor de archeologische vindplaats.

De nieuwe bebouwing komt voor een klein deel op de vindplaats te staan, het overige deel wordt buitenterrein (bestrating). Ter behoud van de vindplaats is gekozen voor een fundering op stroken, gecombineerd met grondverbetering. Deze wijze van bouwen reikt niet dieper dan 80 cm gerekend vanaf het oorspronkelijk maaiveld. Daarmee is vanuit de nieuwbouwontwikkeling het behoud van de vindplaats gewaarborgd.

Uit paragraaf 5.9 "Waterhuishouding en riolering" blijkt dat de nieuwe waterhuishouding gebaseerd is op de handhaving van het huidige streefpeil van circa NAP +8,4 m. Een significante verlaging van het huidige waterpeil, en daarmee een mogelijke bedreiging van de archeologische vindplaats, is niet aan de orde.

6.2. Flora & fauna (natuurtoets)

Binnen het bestaande bedrijventerrein zijn geen nieuwe ontwikkelingen voorzien zodat geen onderzoek naar het voorkomen van flora & fauna uitgevoerd hoeft te worden. Alleen bij nieuwe ontwikkelingen is een onderzoek naar flora en fauna verplicht.

Uitbreiding bedrijventerrein: Locatie Van Essen

Grontmij heeft in januari 2005 een natuurtoets opgesteld. Wat betreft de planologische bescherming van het gebied kan het volgende worden geconcludeerd. Het plangebied ligt:

- niet in Speciale beschermingszones van de Habitatrichtlijn,
- niet in Speciale beschermingszones van de Vogelrichtlijn,
- niet in aangewezen foerageergebieden van overwinterende ganzen en smienten,

- niet in de EHS en in landelijk gebied D, waar landbouw de richtinggevende functie is.

Vanuit natuuroogpunt geeft de planologische bescherming geen belemmeringen voor de plannen.

Voor de volgende soorten moet een ontheffing van de Flora- en faunawet worden aangevraagd vanwege verstoring en vernietiging van actueel leefgebied:

Nederlandse naam	Wetenschappelijke naam
Fauna	
Aardmuis	Microtus agrestis
Bruine rat	Rattus norvegicus
Dwergspitsmuis	Sorex minutus
Egel	Erinaceus europaeus
Gewone bosmuis	Apodemus sylvaticus
Hermelijn	Mustela erminea
Huisspitsmuis	Crocidura russula
Mol	Talpa europaea
Rosse woelmuis	Clethrionomys glareolus
Veldmuis	Microtus arvalis
Woelrat	Arvicola terrestris
Kleine watersalamander	Triturus vulgaris

Het plangebied is mogelijk leefgebied voor de rugstreeppad. Aangezien dit niet zeker is, wordt geadviseerd een inventarisatie van het plangebied uit te laten voeren.

De rugstreeppad overwintert in waterpoelen en verstopt zich onder plantenmateriaal. Binnen de percelen van Van Essen zijn geen poelen aanwezig en is evenmin plantenmateriaal aanwezig waaronder de rugstreeppad zich zou kunnen schuilhouden. In het overige, mogelijk in de toekomst, nog te ontwikkelen gedeelte van het bedrijventerrein komt deze leefomgeving wel voor. Redelijkerwijs mag dan ook worden aangenomen dat in het geval er sprake is van de aanwezigheid van de rugstreeppad dit in het toekomstige deel te verwachten is en niet binnen onderhavige locatie. Nader onderzoek wordt voor de locatie van Van Essen dan ook niet noodzakelijk geacht.

Uitbreiding bedrijventerrein het Ambacht (excl. percelen Van Essen)

Door allerlei gewijzigde omstandigheden is de eerder gemaakte natuurtoets niet meer actueel. In opdracht van de gemeente Westervoort is voor het bestemmingsplan een actuele (aanvullende) natuurtoets (nr. 99047525, d.d. 2 juni 2009) gemaakt, waarbij kennis is betrokken van de eerdere toets (Grontmij, 2005).

Conclusie

De verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein Het Ambacht geeft geen strijdigheid met wet- en regelgeving op gebied van natuur. Om reden van ruimtelijke kwaliteit en goede ruimtelijke ordening worden aanbevelingen gedaan, waarover gemeente en ontwikkelingsmaatschappij onderling overleg kunnen voeren.

Natuurbeschermingswet en EHS

Het plangebied ligt niet in gebieden welke beschermd zijn als Natura 2000-gebied of Beschermd Natuurmonument. Een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet is daarom niet van toepassing. Het gebied ligt ook niet in de Ecologische Hoofdstructuur of beschermd ganzen- of weidevogelgebied. Het 'nee-tenzij'-principe is niet aan de orde.

Flora- en faunawet

In het plangebied komen op basis van bestaande kennis diverse beschermde soorten voor van tabel 1 van de Flora- en faunawet, waarvoor geen verzoek om ontheffing gedaan hoeft te worden bij ruimtelijke ingrepen. De rugstreeppad is een habitatsoort die streng beschermd is (categorie 3 soort van de Flora- en faunawet), maar in 2009 niet aangetroffen is.

Er komen verschillende soorten broedvogels voor. In het kader van de Flora- en faunawet is het onder andere verboden om broedende vogels te verstoren. Voor het verstoren van broedende vogels wordt door het Ministerie van LNV geen ontheffing verleend. Voor broedvogels moet ervoor gezorgd dat de werkzaamheden niet in het broedseizoen plaatsvinden. Het broedseizoen loopt globaal van 15 maart tot 15 juli.

6.3. Weg- en railverkeerslawaaï

Wegverkeerslawaaï

Bedrijventerrein 'Het Ambacht' is stapsgewijs ontwikkeld en steeds verder ingevuld. Daar er een woning aan de Hazeland ligt dient er onderzocht te worden of er sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Door wijzigingen op of aan de weg zal de intensiteit toenemen. Deze toename mag maar 2 dB zijn. Daarnaast wordt er een wegvak aangelegd tussen de kruising van de Rivierweg met de Mollevite en het noordelijk wegvak van het Hazeland.

De verkeersgegevens met betrekking tot Het Hazeland zijn ontleend aan het CROW publicatie 256 (oktober 2007).

De wettelijke voorkeursgrenswaarde voor bestaande woningen bedraagt 48 dB.

Uit het akoestisch onderzoek dat met standaard rekenmethode II is verricht (zie bijgevoegd rapport Pouderoyen Compagnons) blijkt dat de geluidsbelasting als gevolg van de weg Het Hazeland in de toekomstige situatie met 0.7 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. Dit komt doordat er extra aansluiting op de Rivierweg met het bedrijventerrein wordt gerealiseerd. Dit is in het noordelijk plandeel en sluit aan op de Mollevite. In onderstaande afbeelding is een overzicht van de intensiteiten weergegeven.



De 48 dB contour (wettelijke voorkeursgrenswaarde) van de nieuw aan te leggen weg ligt op 17 m uit de weg. De 43 dB contour (gemeentelijk ambitieniveau) ligt op 37 m uit de weg. In dit gebied liggen geen geluidsgevoelige objecten. Geconcludeerd kan worden dat er geen belemmeringen voor het aspect wegverkeerslawaai.

Railverkeerslawaai

Ten zuiden van het bedrijventerrein ligt de spoorlijn Arnhem-Zevenaar. Binnen een zone van 400 m dient rekening gehouden te worden met railverkeerslawaai. Wanneer het bestemmingsplan binnen deze zone het oprichten van nieuwe geluidsgevoelige objecten mogelijk maakt, dient op basis van akoestisch onderzoek beoordeeld te worden of de geluidsbelasting op dit object aanvaardbaar is.

Omdat het bestemmingsplan geen nieuwe mogelijkheden biedt tot het oprichten van geluidsgevoelige objecten binnen de genoemde zone is akoestisch onderzoek niet noodzakelijk.

6.4. Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de wijziging van de 'Wet milieubeheer' in werking getreden. Deze wet vervangt het 'Besluit luchtkwaliteit 2005' en is één van de maatregelen die de overheid heeft getroffen om:

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

De paragraaf luchtkwaliteit in de 'Wet milieubeheer' voorziet ondermeer in een gebiedgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen. Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

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

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde,
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt, wat wil zeggen dat een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging (meer dan 3% ten opzichte van de grenswaarde),
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL, dat in werking is getreden op 1 augustus 2009 nadat de EU op 7 april 2009 derogatie heeft verleend.

De uitbreiding van het industrieterrein zorgt ter plaatse voor een toename van het aantal verkeersbewegingen. Bij uitbreiding van een bedrijventerrein is onderzoek naar de luchtkwaliteit verplicht.

In opdracht van de initiatiefnemer, de gemeente Westervoort, is door Pouderoyen Compagnons, Vormgeving van Stad en Land bv een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd ten behoeve van de uitbreiding van het bedrijventerrein en de aanleg van het wegvak tussen de kruising van de Rivierweg met de Mollevite en het noordelijk deel van het Hazeland (zie bijgevoegd rapport).

Uit de resultaten blijkt dat in 2010 er weliswaar voor een deel sprake is van een verslechtering van de luchtkwaliteit in betekenende mate, maar dat deze toename niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden zoals weergegeven in bijlage 2 van de Wet Milieubeheer. Omdat voor 2010 is gerekend met de verkeerscijfers voor 2019 na planrealisatie zal in 2019

en de tussenliggende jaren (vanaf 2011) eveneens worden voldaan aan de grenswaarden.

Het plan is daarmee in overeenstemming met de eisen uit artikel 5.16 van de Wet Milieubeheer.

6.5. Bodem

In september 1996 is door ARNS Milieutechniek een bodemonderzoek verricht op de nieuwe locatie van Van Essen. De conclusie uit het rapport is dat het een licht verontreinigde locatie betreft, omdat de gemeten concentraties de streefwaarden overschrijden, maar beneden de waarden blijven waarboven een nader onderzoek noodzakelijk is. De kwaliteit van de grond en de verontreiniging van het grondwater vormen geen belemmering voor het voorgenomen gebruik als ontwikkeling tot een bedrijventerrein. Dit onderzoek wordt nog geactualiseerd en zal betrokken worden in de beoordeling van het bouwplan in het kader van de verlening van de bouwvergunning.

6.6. Waterhuishouding

Fugro Ingenieursbureau heeft een Waterhuishoudingsplan en een Rioleringschetsplan (nr. 1104-0087-000, d.d. januari 2005) voor de uitbreiding van Het Ambacht opgesteld. Er is met betrekking tot dit rapport overleg gevoerd met het waterschap. De opmerkingen van het waterschap zijn vervolgens in het rapport vewerkt. Uit dit rapport kunnen de volgende conclusies worden afgeleid.

De bodemtechnische en geohydrologische opbouw van de projectlocatie wordt als volgt samengevat:

- Op basis van de Topografische kaart van Nederland wordt de maaiveldhoogte op de projectlocatie geraamd op circa NAP +9,7 m. Er zijn geen gegevens van de maaiveldhoogte op het terrein beschikbaar;
- De deklaag op de projectlocatie reikt tot een diepte van circa NAP + 5,5 m (circa 4,0 à 4,5 m -mv) en bestaat uit een afwisseling van zand- en kleilagen. De kleilagen zijn naar verwachting slecht doorlatend. Hieronder wordt het eerste watervoerend pakket aangetroffen bestaande uit goed doorlatend (grindig) zand;
- Het open waterpeil in de watergangen op de projectlocatie wordt naar verwachting beheerst op circa NAP + 8,4 m, de slootbodem van de watergangen bevindt zich volgens het waterschap rond NAP +7,6 m;
- De freatische grondwaterstand kan op basis van de beschikbare gegevens niet goed worden ingeschat. Op basis van ervaring in de omgeving en gegevens van TNO-NITG wordt verwacht dat de grondwaterstand in de gemiddelde situatie (iets) lager is dan de stijghoogte in het 1^e watervoerend pakket. In droge perioden kan de grondwaterstand mogelijk dalen tot onder het open waterpeil of

onder de slootbodem (droogstand), in natte perioden kan de grondwaterstand mogelijk sterk stijgen ten gevolge van kwel;

- Op de projectlocatie wordt een gemiddelde stijghoogte in het 1^e watervoerend pakket verwacht van circa NAP + 8,8 m (circa 0,9 m -mv). Verwacht wordt dat de stijghoogte kan stijgen tot tenminste NAP + 9,3 m (circa 0,4 m -mv);
- Op de projectlocatie wordt een duidelijke kwelsituatie verwacht ten tijde van hoge waterstanden in de IJssel.

De projectlocatie wordt langs de west-, noord- en oostgrens omgeven door watergangen; aan de zuidzijde zijn waarschijnlijk kleine slootjes aanwezig. Lozing en berging van afstromend water van verhardingen mag alleen plaatsvinden op de watergangen aan de noord- en westzijde van de locatie; niet op de hoofdwatgang de Leigraaf aan de oostzijde. De afvoer van water uit het gebied vindt plaats via de Leigraaf richting de Wijde Wetering (naar het zuidoosten) en wordt vervolgens op de IJssel geloosd.

Het streefpeil van de watergangen op de projectlocatie bedraagt circa NAP + 8,4 m, de slootbodem van de watergangen bevindt zich op circa NAP + 7,6 m. In de zomer (droge periode) staat het waterpeil in diverse watergangen laag of treedt er zelfs droogstand op.

Er zijn geen gegevens beschikbaar van de freatische grondwaterstanden op de locatie, dus er is op basis van de beschikbare bodemgegevens een inschatting gemaakt van de hoogte van de lokale grondwaterstanden. Aangezien de sloten op het terrein in droge perioden weinig water voeren of zelfs droog kunnen staan, zullen de lokale grondwaterstanden in elk geval in delen van het jaar lager zijn dan de open waterpeilen (circa NAP +8,4 m) of lager dan het slootbodenniveau (circa NAP +7,6 m), waardoor infiltratie vanuit de watergangen plaatsvindt. In dit geval is er om te blijven voorzien in een constant waterpeil een bepaalde aanvoer van water van buiten de projectlocatie noodzakelijk.

Gezien de grondwater- en stijghoogtegegevens van TNO-NITG en de verwachte kwel vanuit het 1^e watervoerend pakket wordt verwacht dat in nattere perioden hogere freatische grondwaterstanden op het terrein optreden en dat deze (ruim) boven het open waterpeil zullen liggen. De sloten zullen in dit geval drainerend werken op de lokale grondwaterstand en het water afvoeren naaremaal "De Liemers".

Er dient tevens rekening gehouden te worden met stagnatie van infiltrerend regenwater op of in de ondiepe kleilagen, waardoor er afwijkende (hogere) schijngrondwaterspiegels kunnen ontstaan. Er wordt verwacht dat de freatische grondwaterstand op het terrein in de gemiddelde situatie (iets) lager is dan de stijghoogte in het 1^e watervoerend pakket, waardoor er sprake is van een (lichte) kwelsituatie.

In perioden van hoge waterstanden in de IJssel is de stijghoogte ook hoger waardoor er een (veel) sterkere kwelsituatie ontstaat.

Om meer inzicht te verkrijgen in de relatie tussen de grondwaterstanden en open water wordt aanbevolen om in een latere fase aanvullende informatie met betrekking tot de lokale grondwaterstanden en open waterpeilen te verzamelen-

Het Waterschap Rijn en IJssel heeft aangegeven, dat met betrekking tot de waterkwaliteit van het open water op de projectlocatie de basiskwaliteit wordt nagestreefd. De verwachting is dat de waterkwaliteit in de toekomstige situatie niet veel zal afwijken van de huidige situatie.

Bij de inrichting van stedelijk gebied worden in het algemeen de volgende ontwateringscriteria en algemene ontwerprandvoorwaarden aangehouden:

- Afhankelijk van de inrichting bedraagt de noodzakelijke ontwateringsdiepte voor stedelijk gebied 0,5 à 1,0 m;
- Uitgaande van de voorschriften voor nieuwbouw opgenomen in het Bouwbesluit 2003 ~ (art. 3.23) dient bij toepassing van een kruipruimte de constructie die de scheiding vormt tussen een verblijfsgebied en de kruipruimte waterdicht te zijn;
- Om in het algemeen vochtoverlast in woonruimten te voorkomen wordt de norm gehanteerd dat de grondwaterstand niet langer dan 2 dagen boven het niveau van de bodem van kruipruimte -0,20 m mag uitstijgen, uitgaande van een grof zandige kruipruimtebodemp;
- De drooglegging (verschil maaiveldniveau en open waterpeil) in een gebied bedraagt bij voorkeur minimaal 1,2 m, in verband met de ontwatering van het terrein en de mogelijkheden om het hemelwater wat op daken en verhardingen valt onder vrij verval op open water te kunnen laten lozen.
- Voor stedelijke gebieden wordt veelal rekening gehouden met ontwateringsdiepten die variëren van circa 0,5 tot 1,0 m -mv. De ontwateringsdiepte onder verhardingen en secundaire wegen dient minimaal 0,7 m te zijn, ter plaatse van druk bereden wegen wordt veelal uitgegaan van 1,0 m. Om overlast in groenstroken te voorkomen wordt in het algemeen een ontwateringsdiepte van circa 0,5 à 1,0 m -mv aangehouden, afhankelijk van het type begroeiing (struiken of bomen) en het gebruik.

Structureel (te) hoge grondwaterstanden kunnen leiden tot schade aan verhardingen en plantsoenen en wateroverlast in gebouwen (kruipruimten). Met name door stagnerend regenwater op slecht doorlatende bodemlagen kunnen freatische grondwaterstanden dermate hoog stijgen dat wateroverlast kan ontstaan.

Volgens de inrichtingsschets zijn langs de noordgrens van projectlocatie in de oost- en westhoek twee waterpartijen gepland. Het oppervlak van deze waterpartijen is respectievelijk circa 1.850 m² en 1.450 m². De waterpartijen worden in verbinding gebracht met de langs de noordgrens lopende watergang. Het percentage oppervlaktewater en het bergend vermogen van het gebied zal hierdoor toenemen. Er zal in de toekomstige situatie voor zover bekend geen verandering in het streefpeil van circa NAP + 8,4 m optreden. Het water in het gebied zal blijven afwateren richting de Wijde Wetering.

Aangezien de locatie van het open water niet sterk wijzigt (wordt alleen uitgebreid) en het streefpeil voor zover bekend ongewijzigd blijft, zullen de grondwaterstanden naar verwachting grotendeels vergelijkbaar zijn aan de huidige situatie. Dit betekent dat de watergangen soms infiltrerend en soms drainerend zullen werken. Met name tijdens hoogwater in de IJssel zal ten gevolge van de sterkere kwelsituatie water afgevoerd moeten worden uit het gebied; in droge perioden is aanvoer van water noodzakelijk om te voorkomen dat watergangen droogvallen.

De toename van verhard oppervlak in het plangebied kan een effect hebben op de hoogte van de grondwaterstanden.

Uitgaande van een toekomstig open waterpeil op het terrein van circa NAP +8,4 m en een maaiveldniveau van circa NAP +9,7 m, bedraagt de drooglegging (verschil tussen open voldoende om ontwatering van het terrein en het onder vrij verval op open water lozen van het hemelwater wat op daken en verhardingen valt mogelijk te maken. Er zijn echter geen detail maaiveldhoogten van de projectlocatie bekend; het niveau van NAP +9,7 m is een raming op basis van de topkaart. In de vervolgfase dienen de huidige maaiveldhoogten bepaald te worden door middel van een terreinwaterpassing. Het is aan te bevelen het toekomstig maaiveldniveau tevens af te stemmen op te verwachten hoge grondwaterstanden/ stijghoogten die kunnen optreden als gevolg van hoge waterstanden in de IJssel. Er is echter niet genoeg informatie beschikbaar om volledig inzicht te krijgen in de te verwachten piekstijghoogte op de projectlocatie. Uitgaande van de gegevens van TNO-NITG dient rekening gehouden te worden met een maatgevend stijghoogte van circa NAP +9,3 m. De ontwateringsdiepte (afstand tussen grondwaterpeil en maaiveld) bij een voorgesteld maaiveldniveau van NAP +9,7m bedraagt dan slechts 0,4 m. Er wordt in dit geval dus niet overal op het terrein aan de gewenste ontwateringsdiepten voldaan, al is niet zeker dat de freatische grondwaterstanden ook tot het aangegeven niveau zullen stijgen.

Om meer zekerheid te hebben met betrekking tot de ontwatering van het terrein, ook in geval van het optreden van hoogwatergolven op de IJssel, kan gekozen worden voor een (iets) hoger maaiveldniveau van bijv. NAP +10,0 m. Hierdoor ontstaat echter wel een relatief grote drooglegging van

circa 1,6 m, wat problemen kan geven met betrekking tot de inpassing van watergangen (groot ruimtebeslag). Daarnaast dient rekening gehouden te worden met de aansluiting van het maaiveld van de projectlocatie op de omgeving. Op basis van gegevens van de gemeente en het waterschap ligt het maaiveldniveau in de directe omgeving op circa NAP +10,0 m. Het is aan te bevelen na te gaan wat de precieze maaiveldhoogten in de omgeving zijn.

Bij het ophogen van het maaiveld dient rekening gehouden te worden met het optreden van zettingen. De klei die vrijkomt bij het ontgraven van watergangen en wegcunetten kan wellicht gebruikt worden voor het ophogen van groenstroken.

Als er vooralsnog wordt uitgegaan van een ontwerp maaiveldniveau van circa NAP + 10 m, dient de grondwaterstand ter plaatse van secundaire wegen te worden beheerst beneden NAP + 9,3 m en ter plaatse van primaire (doorgaande) wegen beneden NAP + 9,0 m. De wegen die in de toekomstige situatie op de projectlocatie aanwezig zijn, zijn naar verwachting secundaire wegen. Het gewenste ontwateringsniveau van NAP + 9,3 m is ruim boven het niveau van het open water (streefpeil circa NAP + 8,4 m). Uitgaande van grondwaterstanden die in de gemiddelde situatie (iets) lager zijn dan de stijghoogte in het 1^e watervoerend pakket (circa NAP + 8,8 m) wordt het gewenste ontwateringsniveau niet overschreden en is hiervoor in principe geen aanvullende ontwatering noodzakelijk.

Echter, aangezien de grondwaterstanden op de projectlocatie in perioden van hoogwater in de IJssel mogelijk sterk kunnen stijgen (tot circa NAP +9,3 m, eventueel hoger) is het toch aan te bevelen in aanvullende ontwatering te voorzien om deze hoge grondwaterstanden op de projectlocatie af te kunnen vlakken.

Een goede ontwatering van de projectlocatie kan worden gerealiseerd door het aanbrengen van watergangen: (open water), drainages en/of wadi's. De intensiteit van het systeem is afhankelijk van de inrichting en het uiteindelijk gekozen maaiveldniveau en de dikte en doorlatendheid van de ondiepe bodemlagen. Gezien het inrichtingsplan is open water in combinatie met drainage het meest voor de hand liggende ontwateringsmiddel. Uitgaande van het stedenbouwkundig plan van het terrein is langs de randen van het terrein open water aanwezig; de drainage kan aangelegd worden in het wegcunet. Deze drainage zal een groot gedeelte van het jaar boven de te verwachten grondwaterstanden liggen. Alleen in natte perioden en bij hoogwater op de IJssel zal deze drainage de grondwaterstand op de projectlocatie beheersen. De drainage kan mogelijk onder vrij vervallozen op nabijgelegen open water; hierbij is lozing op de watergang langs de oostzijde volgens het waterschap niet toegestaan. Gelet op het voorkomen van stoorlagen

(klei) op de projectlocatie kunnen relatief hoge schijngrondwaterstanden voorkomen. Afhankelijk van de precieze inrichting en de toepassing van kruipruimten of kelders dient mogelijk nabij panden of in groenstroken/tuinen lokaal in aanvullende ontwatering te worden voorzien.

Uit het stedenbouwkundig plan voor de toekomstige situatie is afgeleid dat op het noordelijk deel van het terrein permanent open water gerealiseerd zal worden. In deze paragraaf zal een technische beschouwing worden gegeven of het aanleggen van open watergangen op de projectlocatie vanuit geohydrologisch oogpunt haalbaar is.

Voor permanent watervoerende watergangen is het noodzakelijk om een voldoende waterdiepte te realiseren. Het Waterschap Rijn en IJssel gaat hierbij in principe uit van een minimale waterdiepte van 1,0m. Bij deze waterdiepte en streefpeil van NAP + 8,4 m komt de slootbodem van de watergangen op circa NAP + 7,4 m. Het waterschap heeft aangegeven dat het toegestaan is om de slootbodem van nieuwe watergangen op een niveau van circa NAP + 7,6 m aan te brengen, waardoor de waterdiepte circa 0,8 m bedraagt. Op de projectlocatie wordt een deklaag aangetroffen waarvan de onderzijde zich op circa NAP + 5,5 m bevindt (dikte circa 4,0 à 4,5 m). Uitgaande van een slootbodem van de watergangen op circa NAP + 7,6 m blijft circa 2,1 m deklaag behouden.

Er van uitgaande dat het toekomstige streefpeil van het open water NAP + 8,4 m zal zijn, zal er op de projectlocatie gemiddeld gesproken sprake blijven van een (lichte) kwelsituatie bij een gemiddelde stijghoogte in het eerste watervoerend pakket en een vergelijkbare grondwaterstand van circa NAP + 8,8 m. Gezien de dikte van de resterende deklaag bestaat de kans dat de slootbodem van de watergang opbarst.

Ook als de bodem van de watergangen niet opbarst dient er rekening te worden gehouden met een extra afvoer van water ten gevolge van kwel. In dergelijke (extreme) kwelsituaties kan door een peilstijging van het open water wellicht onvoldoende in berging van hemelwater worden voorzien op de projectlocatie.

In droge perioden zal er wegzijging plaatsvinden van water uit de watergangen in de bodem, waardoor er voldoende aanvoer van open water dient te zijn om in een constant waterpeil te voorzien. Bij het aanbrengen van een extra bodemafdichting dient rekening gehouden te worden met de kans op opbarsten van deze afdichting in een kwelsituatie.

Gezien het voorgaande is het aan te bevelen om nieuwe waterpartijen zo ondiep mogelijk aan te leggen, bijvoorbeeld in de vorm van plasbermen langs bestaand open water. De bodem van de plasberm kan dan iets

onder het open waterpeil worden aangelegd, waardoor een plas-dras gebied ontstaat. Het risico van opbarsten van de waterbodem wordt hiermee sterk verkleind, het kweldebiet is lager, en dergelijke gebieden zijn er op ingericht om droog te vallen in perioden met lage open waterpeilen. Indien toch gekozen wordt voor het aanbrengen van diepere watergangen wordt aanbevolen deze zo smal mogelijk te maken om het opbarst risico en het kweldebiet te verkleinen.

Noodzaak retentie van regenwater

De mogelijkheden voor ondergrondse berging zijn beperkt in perioden waarin hoge grondwaterstanden optreden. Berging van hemelwater vindt daarom bij voorkeur bovengronds plaats. Voorgesteld wordt in het plangebied uit te gaan van berging van hemelwater in open water (bestaand open water en nieuw aan te leggen plas-dras gebieden). Zoals eerder aangegeven worden bij voorkeur wadi's toegepast, maar hiervoor is in het huidige plan waarschijnlijk niet voldoende ruimte; hiervoor is aanpassing van het ontwerp noodzakelijk.

Uitgaande van een toekomstig oppervlak aan open water (bestaande watergang west- en noordzijde en nieuwe waterpartij/ plas-dras gebieden aan noordzijde) op de projectlocatie van circa 4.500 m² is dit in principe voldoende om het hemelwater afkomstig van alle verhardingen zonder toelaatbare afvoer te kunnen bergen. Hierbij dient opgemerkt te worden dat:

- hierbij geen rekening is gehouden met eventueel kwelwater;
- het zeer indicatieve berekeningen zijn, uitgaande van een peilstijging van 0,5 m over het gehele berekende oppervlak. Bij toepassing van plasbermen zal deze peilstijging niet overal 0,5 zijn, waardoor een groter oppervlak voor retentie noodzakelijk is.

In het inrichtingsplan dient rekening te worden gehouden met de inpassing van de hemelwaterafvoeren richting het open water om ervoor te zorgen dat het hemelwater onder vrij verval op open water kan lozen en een voldoende gronddekking op het HWA riool gewaarborgd blijft.

Mogelijkheden voor infiltratie en berging

Gezien de ondiepe bodemopbouw (klei- en zandlagen) kan mogelijk lokaal infiltratie van hemelwater plaatsvinden. Omdat er in delen van het jaar hoge grondwaterstanden/stijghoogten op het terrein kunnen optreden wordt zoals eerder beschreven de toepassing van bovengrondse infiltratie-/ bergingsvoorzieningen aanbevolen.

Als gekozen wordt voor de aanleg van wadi's in het gebied kan het bergen van hemelwater gecombineerd worden met infiltratie via een bodempassage (zuiverende werking) en ontwatering in geval van hoge grondwaterstanden door toepassing van een drain onder in de wadi. Hiervoor dient echter ruimte gereserveerd te worden in het plan en dient er rekening te worden gehouden met kabel- en leidingstroken die tevens

in de groenstroken worden aangelegd. Bij toepassing van watergangen zal met name in droge perioden infiltratie vanuit de sloten naar de omgeving plaatsvinden; in natte perioden zullen de watergangen vooral drainerend werken.

(Geo)hydrologische effecten op de omgeving

Indien het maaiveld van de projectlocatie op een gelijk niveau wordt aangelegd als het maaiveldniveau van het bestaande bedrijventerrein in de directe omgeving, worden er in principe geen (geo)hydrologische effecten op de omgeving verwacht. Wanneer het maaiveld ruim wordt opgehoogd boven het maaiveldniveau van het bestaande bedrijventerrein dient rekening gehouden te worden met de mogelijkheid dat wateroverlast in de omgeving van de projectlocatie optreedt door afstromend hemelwater, of door een wijziging in het grondwaterstromingspatroon. Ook als op de projectlocatie infiltratie van hemelwater plaatsvindt kunnen grondwaterstanden lokaal stijgen en kan een grondwaterstroming richting de omgeving plaatsvinden.

Als de smalle slootjes langs de zuidzijde van de projectlocatie worden gedempt dient mogelijk lokaal in een vervangend ontwateringsmiddel te worden voorzien (drain) om wateroverlast te voorkomen. Deze drain kan eventueel lozen op het open water aan de westzijde van de locatie. Tevens dient nagegaan te worden of er afwatering van verhardingen of daken van naastgelegen bebouwing op de slootjes plaatsvindt. Hiervoor dient een alternatieve lozingsmogelijkheid gevonden te worden (bij voorkeur ruim gecombineerd met het ontwateringsmiddel). Mogelijk is de huidige bebouwing in de omgeving 'op staal' gefundeerd. Dit dient nader te worden onderzocht in verband met eventuele zettingen van de ondergrond ten gevolge van ophogingen.

Rioleringsstructuur

De keuze voor het stelsel binnen het plangebied is gebaseerd op de randvoorwaarden zoals die zijn gegeven door het waterschap. Onderstaand voorstel voor de rioleringsstructuur is een zeer indicatief ontwerp; in een latere fase dient nagegaan te worden wat de precieze randvoorwaarden zijn van het reeds bestaande systeem, en hoe het nieuwe systeem hierop aangesloten kan worden. Er is gebruik gemaakt van de aanlegtekeningen van het aangrenzend bedrijventerrein die door de gemeente ter beschikking zijn gesteld.

Door het waterschap is voor het uitbreidingsgebied aangegeven dat een verbeterd gescheiden stelsel dient te worden aangelegd. Het bestaande VWA systeem zal als basis dienen voor de uitbreiding van het nieuw aan te leggen rioleringsstelsel.

Voorgesteld wordt om de afvoer van het VWA onder vrij verval te laten plaatsvinden, waarna dit zal lozen op gemaal A 50a. Er zal een knip

worden gemaakt in het nieuw aan te leggen VWA stelsel. In het verlengde van Het Hazeland zal de rioolstreng worden verlengd.

Hemelwater

Het HWA zal worden uitgevoerd middels een verbeterd gescheiden stelsel waarbij overstort zal geschieden op de sloot ten westen van het plangebied (aan de Rivierweg). Het betreft hierbij zowel de afvoer van de daken als de afvoer van het wegdek. Voor het realiseren van een verbeterd gescheiden stelsel kan gedacht worden aan het plaatsen van een zogenaamde smartdrain put (Wavin) die ervoor zorgt dat de eerste, vervuilde stroom regenwater (first flush) gescheiden wordt van de volgende schonere stroom regenwater .

Aandachtspunten/ aanvullende informatie

Om meer inzicht te verkrijgen in de relatie tussen de grondwaterstanden en open water wordt aanbevolen om tijdens het aanvullend bodemonderzoek ook informatie met betrekking tot de lokale grondwaterstanden en open waterpeilen te verzamelen. Er wordt voorgesteld de grondwaterstanden en de stijghoogten in het eerste watervoerend pakket gedurende langere tijd te monitoren om inzicht te verkrijgen in het grondwaterstand- en stijghoogteverloop en de eventuele mate van kwel. Gezien het ontbreken van detailinformatie over de maaiveldhoogten op de locatie en in de directe omgeving wordt aanbevolen een terreinwaterpassing uit te voeren. Er dient nagegaan te worden of er afwatering van verhardingen of daken van naastgelegen bebouwing op de slootjes aan de zuidzijde van het terrein plaatsvindt. Tevens dient hierbij de wijze van fundering van de bestaande bebouwing nagegaan te worden.

Indien nauwkeuriger inzicht in de effecten van de aanleg van open water en in de kwelintensiteit wenselijk is, wordt voorgesteld voor een bepaalde variant ondersteunende grondwaterstromingsberekeningen uit te voeren. Om het schetsvoorstel voor de rioleringsstructuur voor de definitieve fase verder uit te kunnen werken is nadere informatie over het naastgelegen, reeds bestaande systeem noodzakelijk.

6.7. Externe veiligheid

Inleiding

Externe veiligheid heeft betrekking op het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen als (zeer) toxische, explosieve of brandbare (of een combinatie van) stoffen over weg, water en spoor en door buisleidingen.

Het rijk heeft normen opgesteld, welke externe veiligheidsrisico's ten hoogste worden geaccepteerd. Het uitgangspunt van het beleid is dat

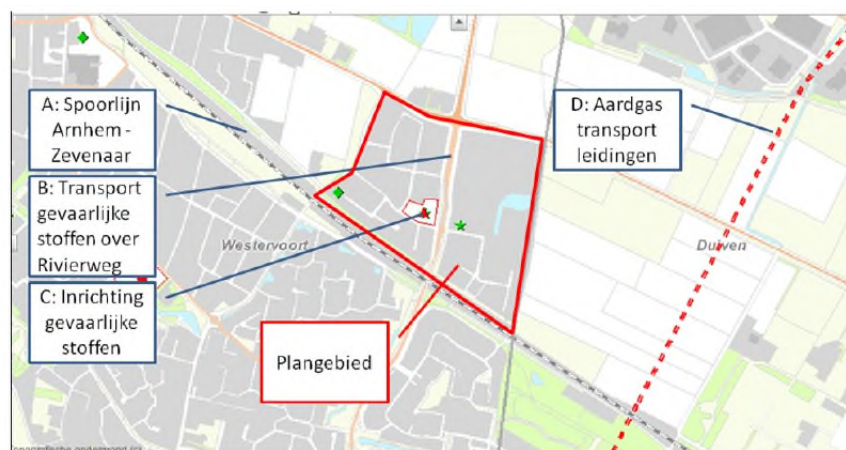
burgers voor de veiligheid van hun woonomgeving mogen rekenen op een minimum beschermingsniveau (plaatsgebonden risico, PR).

Naast het plaatsgebonden risico kent de wetgeving het begrip 'groepsrisico' (GR). Het groepsrisico is een maat voor de maatschappelijke ontwrichting door en beheersbaarheid van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Daarbij geldt dat een ongeval met meerdere slachtoffers 'minder acceptabel' is, dan meerdere ongevallen met één slachtoffer. De kans op een groot ongeluk met veel slachtoffers moet expliciet worden afgewogen en verantwoord bij een plan. Daarbij spelen maatschappelijke baten van en de beschikbare alternatieven voor de betrokken activiteit een belangrijke rol.

In het risicobeleid wordt onderscheid gemaakt tussen 'kwetsbare' en 'beperkt kwetsbare' objecten. De definitie van de begrippen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten is omschreven in het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Er is geen sprake van sluitende definities of een limitatieve opsomming van (beperkt) kwetsbare objecten. De begrippen worden door jurisprudentie nader ingevuld.

In of in de nabijheid van het plangebied bevinden zich de volgende risicobronnen (zie ook onderstaande uitsnede van de risicokaart):

- A. Spoorlijn Arnhem – Zevenaar.
- B. Transport gevaarlijke stoffen over Rivierweg.
- C. Inrichting gevaarlijke stoffen:
 - 1. LPG Tankstation
 - 2. Vuurwerk opslag
- D. Aardgas transportleidingen.



Uitsnede risicokaart (bron: <http://nederland.risicokaart.nl/risicokaart.html>)

Reijngoud Veiligheid heeft onderzoek verricht naar de externe veiligheidsaspecten samenhangend met dit bestemmingsplan (*Externe Veiligheidsonderzoek Bestemmingsplan Het Ambacht*, Reijngoud Veiligheid, december 2010).

LPG station “het Ambacht”

Wettelijk kader

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het besluit verplicht gemeenten en provincies wettelijk vanaf de inwerkingtreding van het besluit bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen met externe veiligheid rekening te houden.

Nieuwe kwetsbare objecten mogen niet worden gerealiseerd in gebieden waar sprake is van een *plaatsgebonden risico* van meer dan 10^{-6} per jaar. Beperkt kwetsbare objecten kunnen in dergelijke gebieden alleen gerealiseerd worden wanneer er sprake is van ‘gewichtige redenen’, zoals bijv. het bestemmen van een bestaande situatie, of het opvullen van kleine open gaten in bestaand stedelijk gebied.

Wanneer het plangebied binnen het invloedsgebied (1% letaliteitsgrens) van een risicovolle inrichting is gelegen dient het *groepsrisico* te worden berekend en verantwoord, waarbij de nieuwe situatie wordt vergeleken met de bestaande situatie. Het berekende groepsrisico wordt getoetst aan de zgn. oriëntatiewaarde. Daarnaast dient het groepsrisico te worden verantwoord, waarbij wordt ingegaan op zaken als de mogelijkheid tot risicovermindering, alternatieven voor het plan, mogelijkheden de omvang van een evt. ramp te beperken en de zelfredzaamheid van personen binnen het invloedsgebied.

De bij het besluit behorende ministeriële regeling “Regeling externe veiligheid inrichtingen” (Revi) werkt de afstanden, de referentiepunten en de wijze van berekenen van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico verder uit ter uitvoering van het Bevi.

Beoordeling

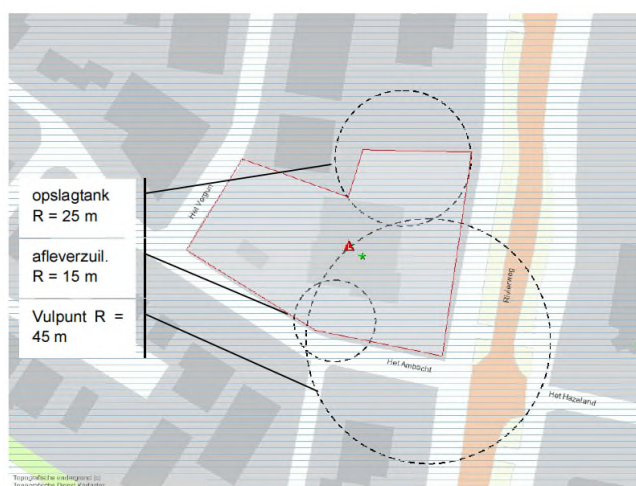
Het op het industrieterrein gevestigde LPG station betreft een station met een doorzet van maximaal $1000 \text{ m}^3/\text{jr}$. Omdat er bij de herziening van een bestemmingsplan sprake is van een nieuwe situatie moet er nog uitgegaan worden van de afstanden uit het oude Revi. Voor een dergelijk LPG station gelden die volgende $10^{-6}/\text{jr}$ afstanden.

	<i>$10^{-6}/\text{jr}$ contour (meters rondom bron)</i>	<i>Afstand (m) tot grens invloedsgebied (1% letaliteitsgrens)</i>
vulpunt	45	150
ondergronds reservoir	25	150
afleverzuil	15	150

Risicocontouren LPG tankstation met een maximale doorzet van $1.000 \text{ m}^3/\text{jr}$ rondom verschillende risicobronnen

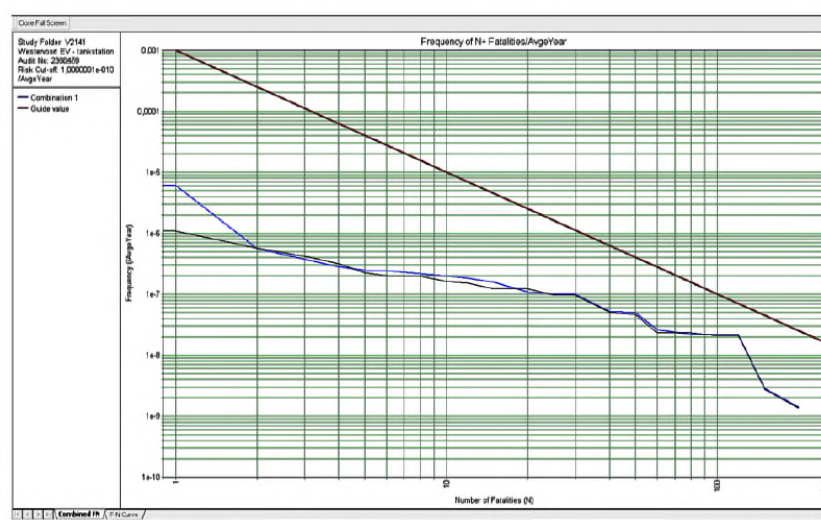
Binnen de 10^{-6} /jr contouren wordt vestiging van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten niet toegestaan. Bestaande beperkt kwetsbare objecten, die al aanwezig zijn, mogen wel positief bestemd worden.

In de onderstaande afbeelding zijn deze contouren weergegeven. Binnen deze contouren worden geen nieuwe kwetsbare objecten mogelijk gemaakt.



10⁻⁶/jr PR contouren LPG tankstation

Door Reijngoud Veiligheid is het groepsrisico voor de bestaande en nieuwe situatie berekend. In onderstaande figuur zijn de berekende bestaande situatie (zwarte curve) alsmede de berekende nieuwe situatie (blauwe curve) weergegeven. Uit de berekening van het groepsrisico volgt dat de uitbreiding van het bedrijventerrein niet leidt tot een wezenlijke toename van het groepsrisico.



Groepsrisico bestaande (zwart) en nieuwe (blauw) situatie

Conform artikel 13 uit het Bevi dient naast de verantwoording van de personendichtheid en het groepsrisico nog aandacht geschonken te worden aan de volgende aspecten (cursief invulling van het aspect):

- indien mogelijk, de maatregelen ter beperking van het groepsrisico die worden toegepast door degene die de inrichting drijft, die dat risico mede veroorzaakt en, indien van toepassing, de voorschriften die zijn of worden verbonden aan de voor die inrichting geldende vergunning, bedoeld in artikel 8.1 van de wet;
In het kader van het convenant dat door de Staatssecretaris van VROM en de LPG-sector op 22 juni 2005 is gesloten worden verschillende maatregelen doorgevoerd ter verbetering van de veiligheid op en rondom LPG-tankstations.
- indien mogelijk, de maatregelen ter beperking van het groepsrisico die in dat besluit zijn opgenomen;
zie voorgaande opmerking
- de voor- en nadelen van andere mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico;
Het bestemmingsplan binnen het invloedsgebied van de inrichting is conserverend. Er zijn geen reële ruimtelijke aanpassingen die bijdragen aan een verlagen van het groepsrisico.
- de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval als bedoeld in artikel 1 van de Wet rampen en zware ongevallen in de inrichting die het groepsrisico veroorzaakt, waarvan de gevolgen zich uitstrekken buiten die inrichting, en
- de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de inrichting die het groepsrisico veroorzaakt, om zich in veiligheid te brengen indien zich in die inrichting een ramp of zwaar ongeval voordoet.
Binnen het invloedsgebied zijn voldoende vluchtmogelijkheden in het kader van een ramp. De mensen die zich in het invloedsgebied bevinden zijn in het algemeen voldoende zelfredzaam. Verder wordt in het kader van de vergunningverlening eisen gesteld aan de brandveiligheid van en brandvoorzieningen in de inrichting.

Vuurwerkopslag Ambacht 1-3

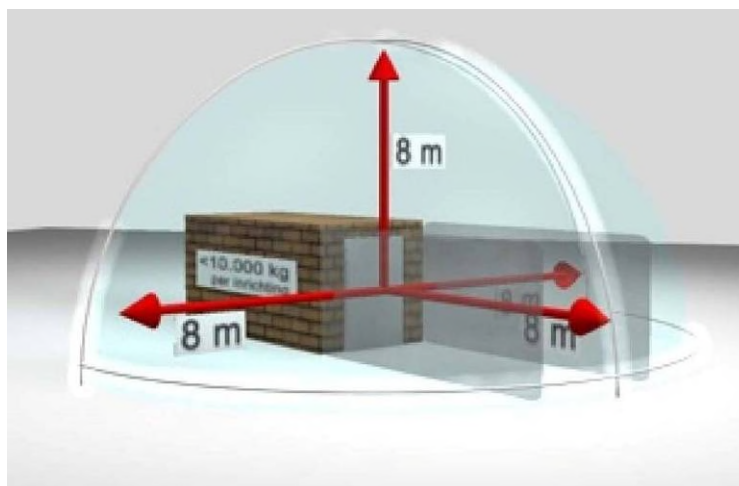
Naast het LPG station bevindt zich op het Ambacht een bedrijf dat een vergunning heeft voor vuurwerkopslag met een vergunde opslag van maximaal 10.000 kg consumentenvuurwerk.

Binnen de inrichting bevinden zich een drietal vuurwerkopslagplaatsen (voor tekening zie bijlage):

- Opslagplaats met nr. 18 op de tekening: 5.520 kg;
- Opslagplaats met nr. 19 op de tekening: 2.480 kg;
- Opslagplaats met nr. 20 op de tekening: 2.000 kg.

Totaal: 10.000 kg.

Bij een inrichting waarin in totaal niet meer dan 10.000 kg consumentenvuurwerk aanwezig mag zijn, dient, gemeten vanaf de bewaarplaats en de bufferbewaarplaats in voorwaartse richting, tot een kwetsbaar object en een geprojecteerd kwetsbaar object een veiligheidsafstand van ten minste 8,0 m in acht te worden genomen, zoals afgebeeld in onderstaande figuur.



Veiligheidsafstanden vuurwerkopslag

De betreffende veiligheidsafstanden vanaf de verschillende opslagplaatsen reiken niet buiten de grens van de inrichting. Binnen deze afstanden bevinden zich dan ook geen (beperkt) kwetsbare objecten, buiten de inrichting zelf. De bedrijfswoning is op het adres Het Ambacht 1 -3 is in gebruik als kantoor. Omdat het vuurwerkbesluit geen bescherming biedt aan bedrijfswoningen binnen de inrichting, staat dit besluit het opnieuw inrichten van het kantoor tot bedrijfswoning niet in de weg.

Transport gevaarlijke stoffen spoorlijn Arnhem-Zevenaar-Emmerich

Wettelijk kader

Voor de beoordeling van risico's van transport van gevaarlijke stoffen is de circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' van 4 augustus 2004 richtinggevend. In deze circulaire is zoveel mogelijk aangesloten bij het beleid zoals verwoord in het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

De circulaire regelt hoe een gemeente of provincie moet omgaan met risico's voor mensen als gevolg van transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water. De circulaire definieert grenswaarden en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico. Daarnaast bevat de circulaire een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico.

Op dit moment is voor transport van vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor een basisnet in ontwikkeling. In dit basisnet wordt voor verschillende vervoersmodaliteiten 'gebruikersruimte' vastgelegd. Deze

gebruikersruimte gaat het toetsingskader vormen voor ruimtelijke ontwikkelingen. De (concept) ontwerpen hiervan zijn inmiddels gepubliceerd. Een en ander zal verankerd gaan worden in een nieuw Besluit transport externe veiligheid (Btev).

Vooruitlopend op de implementatie van het basisnet is per 1 januari 2010 de circulaire Rnvgs op een aantal punten gewijzigd. Voor groepsrisicoberekeningen voor gebieden langs wegen en vaarwegen dient uitgegaan te worden van de in bijlage 5 en 6 van deze circulaire vermelde vervoerscijfers.

Daarnaast stelt de circulaire Rnvgs dat er in principe geen beperkingen aan het ruimtegebruik hoeven te worden gesteld in het gebied dat op meer dan 200 m van een route of tracé ligt. Dit laat onverlet dat bestuursorganen in verband met de mogelijke effecten van een ongeval met gevaarlijke stoffen, die soms verder reiken dan de genoemde 200 m, wel andere maatregelen kunnen overwegen.

In het concept-Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) is bepaald dat het groepsrisico niet hoeft te worden verantwoord als er onder 0,1 maal de oriëntatiewaarde wordt gebleven. Dit betekent in de praktijk dat gemeenten langs groene vaarwegen het groepsrisico niet hoeven te verantwoorden. Gemeenten langs zwarte vaarwegen moeten het groepsrisico verantwoorden indien het aantal inwoners de 1500 per hectare bij dubbelzijdige bebouwing overschrijdt. Bij enkelzijdige bebouwing geldt 2.500 inwoners per ha. Langs rode vaarwegen is de verantwoording altijd noodzakelijk.

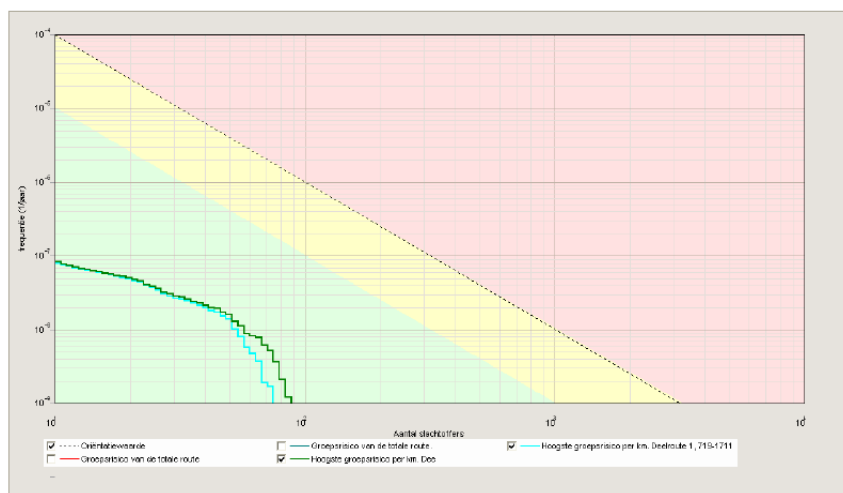
Beoordeling

In de onderstaande tabel zijn de aantallen transporten, opgesplitst per stofcategorie weergegeven. Deze zijn gebaseerd op de meest recente cijfers van Prorail en dit zijn de realisatiecijfers van 2005 t/m 2009. Voor de toekomst wordt verwacht dat er geen transport van gevaarlijke stoffen meer over de lijn plaats zal vinden. Deze verwachting is opgenomen in de "Beleidsvrije marktverwachting vervoer gevaarlijke stoffen per spoor voor de middellange termijn" van Prorail in 2007. Het transport is in de toekomst echter niet volledig uit te sluiten. Dit risiconiveau moet ook meegenomen worden in de verantwoording van het groepsrisico over de toekomstige situatie. Het uitgangspunt is hierbij dat het transport in de toekomst ook over de spoorlijn zal plaatsvinden, maar dat de aantallen niet toe zullen nemen.

Jaar		Aantallen transporten gevaarlijke stoffen - som beide richtingen					
		A – Brandbare gassen	B2 – Giftige gassen	B3 – Zeer giftige gassen	C3 – Zeer brandbare vloeistoffen	D3 – Acrylnitril	D4 – Zeer giftige vloeistoffen
2009	–	400	0	0	750	0	20
Realisatiegegevens							
2008	–	550	10	0	2200	0	50
realisatiegegevens							
2007	–	4000	40	0	4300	50	600
Realisatiegegevens							
2006	–	1900	50	0	3500	50	550
Realisatiegegevens							
2005	–	600	0	0	2250	0	600
Realisatiegegevens							

Bovenstaande tabel geeft een inzicht in de transportcijfers van de afgelopen jaren en laat een afnemend aantal transportbewegingen gevaarlijke stoffen zien. Op basis van de prognoses van Prorail, zal het aantal transporten gevaarlijke stoffen afnemen, maar is vooralsnog niet geheel uit te sluiten. Derhalve is in de risicoberekeningen uitgegaan van de meest recente transportcijfers, zijnde de transportcijfers uit 2009.

In de navolgende afbeelding zijn de berekende groepsrisico curves van de bestaande situatie (blauwe curve) en de nieuwe situatie (groene curve) weergegeven. Zoals uit de grafiek blijkt, neemt het groepsrisico marginaal toe.



Groepsrisico ten gevolge van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor (bestaand t.o.v. nieuw)

De realisatie van het plan heeft geen kwantitatieve verandering van risico's tot gevolg, omdat verkeersdeelnemers en personen in openbare ruimtes niet betrokken hoeven worden bij de bepaling van het groepsrisico.

Voor de huidige situatie en de toekomstige situatie geldt hetzelfde risiconiveau, omdat aangenomen kan worden dat het aantal transporten in de toekomst niet zal toenemen. Er wordt geen 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour berekend. De transportaantallen zijn hiervoor te laag. Hierdoor wordt er voldaan aan de norm voor het plaatsgebonden risico.

Het berekende groepsrisico ligt op 0,4 % van de oriëntatiewaarde en neemt niet toe met de uitbreiding van het plangebied "Het Ambacht". De normwaarde voor de toekomstige situatie is gelijk aan de bestaande situatie. Een (formele) verantwoording van het groepsrisico kan derhalve achterwege blijven.

Uit de berekeningen is gebleken dat het transport van gevaarlijke stoffen, de realisatie van het plan niet hoeven te belemmeren. Er wordt ruim voldaan aan de normen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico blijft ruim onder de oriëntatiewaarde. Hierbij dient wel vermeld te worden dat het aantal slachtoffers licht toeneemt ten opzichte van de bestaande situatie. Deze toename wordt met name veroorzaakt doordat er meer mensen nabij de risicobron kunnen verblijven.

De zelfredzaamheid van de mensen op het terrein wordt in het algemeen voldoende geacht (betreft m.n. volwassen werknemers). Ook kent het terrein verschillende vluchtwegen (o.a. via de Rivierweg en de Hamersestraat) en biedt het mogelijkheden van de bron af te vluchten. Wel is het, gezien het maatgevend scenario (Bleve), lastig om de zelfredzaamheid van de personen te verbeteren. Tevens zal de gemeente in overleg met de ondernemers door goede voorlichting richting de personen in het gebied het bewustzijn bij de mensen vergroten.

Hierbij dient vermeld te worden dat het transport van voor de externe veiligheid relevante gevaarlijke stoffen in de toekomst (met de komst van het basisnet spoor (2012)) nog verder zal afnemen.

Rivierweg

In lang niet alle gevallen is het noodzakelijk om risico's van het transport van gevaarlijke stoffen te berekenen. Er zijn ondergrenzen waarbij er per definitie geen risiconormen kunnen worden overschreden en vuistregels geven deze ondergrenzen aan. Verdere rekenexercities zijn dan overbodig. Voor zowel weg, spoor, water en buisleidingen gelden vuistregels.

Het toepassen van VNG-vuistregels is een landelijk gehanteerde methode om transportroutes te prioriteren. Hiermee wordt voorkómen dat er onnodige risicoberekeningen worden uitgevoerd aan routes waarvan op voorhand al voorspeld kan worden dat zij geen EV-knelpunten opleveren. De risico-inschatting vindt plaats op basis van de omvang en

aard van de stofstroom en een globale inschatting van het aantal personen langs de route. Er zijn vuistregels voor zowel het inschatten van het plaatsgebonden risico als voor het inschatten van het groepsrisico.

Er is voor de Rivierweg geen sprake van een $PR 10^{-6}$ contour en de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt niet overschreden. Voor de uitbreiding van het plangebied is geen relevante toename van het groepsrisico te verwachten. Hierdoor vormt deze risicobron verder geen belemmering voor het plangebied.

De zelfredzaamheid van de mensen op het terrein wordt in het algemeen voldoende geacht (betreft m.n. volwassen werknemers). Ook kent het terrein aan de westzijde verschillende vluchtwegen van de Rivierweg af (onder andere via de Liemersallee). Aan de oostzijde zijn de vluchtwegen beperkt. Wel is het, gezien het maatgevend scenario (Bleve), lastig om de zelfredzaamheid van de personen te verbeteren.

Tevens zal de gemeente in overleg met de ondernemers door goede voorlichting richting de personen in het gebied het bewustzijn bij de mensen vergroten.

Externe veiligheid buisleidingen

Wettelijk kader

Beoordeling van risico's samenhangend met het transport via hogedruk aardgastransportleidingen, geschiedde tot op heden aan de hand van de circulaire "Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" uit 1984. In deze circulaire staan zoneringscriteria voor nieuwe ruimtelijke plannen in de nabijheid van bestaande aardgastransportleidingen. Voor de zonering rond hogedruk aardgastransportleidingen geldt een minimale afstand tot woonbebouwing en bijzondere objecten. Voor het transport van brandbare vloeistoffen is de circulaire "Zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1, K2 en K3 categorieën" (1991) richtinggevend.

Per 1 januari 2011 zal Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van kracht worden. Het ontwerp van dit besluit is inmiddels gepubliceerd. Het Bevb zal aansluiten op de risicobegrippen zoals deze in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) worden gehanteerd. Concreet betekent dit dat rondom buisleidingen een 10^{-6} /jr plaatsgebonden risicocontour zal moeten worden berekend en dat bij ruimtelijke ontwikkelingen binnen het invloedsgebied van een leiding het groepsrisico dient te worden verantwoord.

Het Bevb zal van toepassing zijn op:

- hogedruk aardgasleidingen (vanaf 16 bar);

- brandstofleidingen voor de categorieën K1, K2 en K3 (inclusief brandstofleidingen van Defensie);
- overige leidingen met gevaarlijke stoffen zoals aangewezen bij ministeriële regeling. Het betreft onder meer CO₂, buteen en chloor.

Voor het plaatsgebonden risico geldt dat er zich geen (geprojecteerde) kwetsbare objecten mogen bevinden binnen de plaatsgebonden risico contour van 10⁻⁶ per jaar. Voor (geprojecteerde) beperkt kwetsbare objecten geldt het 10⁻⁶ per jaar PR criterium als richtwaarde.

Het groepsrisico dient te worden getoetst aan de oriëntatiewaarde. Daarnaast geldt een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico, waarbij het bevoegd gezag wordt verplicht om advies in te winnen bij hulpverleningsdiensten omtrent aspecten als hulpverlening en zelfredzaamheid.

De verantwoordingsplicht is niet van toepassing wanneer

- een bestemmingsplan betrekking heeft op een gebied waarbinnen de letaliteit van personen binnen het invloedsgebied minder dan 100% of bij toxische stoffen waarbij het plaatsgebonden risico kleiner dan 10⁻⁸ per jaar is, of
- de hoogte van het groepsrisico of de toename van het groepsrisico bij verwezenlijking van het bestemmingsplan niet hoger is dan een bij regeling van de Minister gestelde waarde. Deze waarde zal hoogstwaarschijnlijk 10% bedragen van de oriëntatiewaarde of een toename van minder dan 10%.

Beoordeling

Op circa 400 m ten oosten van het plangebied liggen twee buisleidingen (A-507 en A-505). Het betreft 2 aardgastransportleidingen met respectievelijk een diameter van 36 en 42 inch. Daarnaast is met het Noord-Zuid project van de Gasunie de realisatie van nieuwe aardgastransportleiding in voorbereiding (A-663). Deze bestaat uit 48 inch – 80 bar leiding. Op basis van de berekeningen volgt dat de PR 10⁻⁶ op ruime afstand van het plangebied komt.

Uit de berekeningen blijkt dat zowel in de bestaande situatie alsook in de toekomstige situatie de FN-curve ruim beneden de oriënterende waarde blijven. Daarnaast is er geen sprake van een meetbare toename van het groepsrisico. Een (formele) verantwoording van het groepsrisico kan derhalve achterwege blijven.

Bij de resultaten van de GR berekeningen moet nog worden opgemerkt dat de waarden van overschrijdingsfactor van toepassing zijn op andere gebieden dan welke voor het plangebied “Het Ambacht” gelden. Het plangebied “Het Ambacht” ligt om een dusdanige afstand dat dit plangebied geen meetbaar effect heeft op het groepsrisico.

Uit de berekeningen is gebleken dat de hoge druk gastransportleidingen, de realisatie van het plan niet hoeven te belemmeren. Er wordt ruimschoots voldaan aan de normen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico blijft ruim onder de oriëntatiewaarde.

De hoge druk aardgasleidingen zijn wel slecht bereikbaar, gelet op het terrein (landbouwgrond). De duur van een eventuele brand is afhankelijk van de systeemgrootte, de leidinglengte en de snelheid van inblokken en is niet door de hulpverlening te beïnvloeden. De effecten zijn door de hulpverleningsdiensten te beperken door een snelle inzet. De inzet van de brandweer zal zich moeten richten op het voorkomen van uitbreiding van brand. Het plangebied "Het Ambacht" ligt op een afstand groter dan 400 m (10 kW/m² voor een 48 " leiding) grens waardoor de kans secundaire branden op het plangebied aanzienlijk verkleind wordt.

Overige risicobronnen

Er zijn geen hoogspanningsleidingen in en in de directe omgeving om het plangebied aanwezig, die relevant zijn voor de planontwikkeling.

Advies regionale brandweer

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro is aan de regionale brandweer om advies gevraagd omtrent de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en over de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied van de inrichting.

Per brief van 11 maart 2010 heeft de Hulpverlening Gelderland Midden gereageerd op dit verzoek. In deze brief wordt geadviseerd:

1. Alle externe veiligheidsrisico's te beschouwen in het bestemmingsplan.
2. In de toelichting op het bestemmingsplan de groepsrisicoverantwoording uit te breiden over alle relevante risicobronnen.
3. Beheersmaatregelen te nemen op bouwkundig en organisatorisch vlak bij o.a. bouwplannen:
 - a. Aandacht te besteden aan maatregelen die de fysieke veiligheid verhogen door bijvoorbeeld de gevel van een gebouw aan de risiciozijde verhoogd brandwerend uit te voeren met zo min mogelijk galsoppervlak en aan de risiciozijde geen (nood)uitgang(en) te plaatsen.
 - b. Nader advies te vragen aan de lokale brandweer over de preparatieve maatregelen (o.a. optimaliseren van de bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen in het plangebied). Het bestemmingsplan mag daarin geen belemmering vormen.
4. De brandveiligheidsvoorzieningen goed te borgen in het bestemmingsplan, te meer als artikel 12 niet van toepassing is op

brandveiligheidsvoorzieningen. Mogelijk zijn de regels uit te breiden met andere eisen voor (brand)veiligheidsvoorzieningen.

De gemeente Westervoort heeft Reijngoud Veiligheid gevraagd de externe veiligheidsaspecten in relatie tot het plan nader in beeld te brengen en het groepsrisico verder te verantwoorden. Een samenvatting hiervan is in de toelichting opgenomen.

De genoemde bouwkundige aandachtspunten zullen verder aan de orde moeten komen bij de verlening van de omgevingsvergunning. Wel zal nog advies worden gevraagd aan de regionale brandweer omtrent de bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen in het plangebied.

In de relevante bestemmingen zijn nutsvoorzieningen toegestaan, met voldoende hoogte en oppervlak om benodigde brandveiligheidsvoorzieningen te realiseren. Ook kan bevestigd worden dat artikel 12 ook van toepassing is op brandveiligheidsvoorzieningen. Het opnemen van extra mogelijkheden binnen het bestemmingsplan voor dergelijke voorzieningen wordt dan ook niet nodig geacht.

6.8. Duurzaamheid

Onder duurzame ontwikkeling wordt verstaan duurzame bouw en stedenbouw. In het navolgende wordt een overzicht gegeven van de duurzaamheidsmaatregelen, die door de gemeente zijn of worden genomen bij de ontwikkeling van het nieuwe gedeelte van het bedrijventerrein: Deze lijst is ontleend aan een checklist van het Novem en is door de provincie Gelderland in het kader van de "Handreiking Werken aan duurzaamheid op bedrijventerreinen" aan het gemeentebestuur aangeboden.

<i>Efficiënt ruimtegebruik parkeren</i>	Parkeren in het openbaar gebied is uitgesloten.
<i>Efficiënt ruimtegebruik (meervoudig)</i>	De onbebouwde ruimten zijn zoveel mogelijk benut. De verkaveling, gebouwen e.d. zijn gericht op een maximaal en efficiënt ruimtegebruik.
<i>Efficient ruimtegebruik (flexibel)</i>	De wegenstructuur is minimaal.
<i>Kwaliteit en beheer (parkeermanagement)</i>	--
<i>Duurzaam rendement</i>	--
<i>Leefbaarheid en veiligheid</i>	Groen op bedrijventerrein is gerelateerd aan groenstructuur in de omgeving; Groen- en waterstructuur zijn gecombineerd; Bij verkaveling is snippergroen vermeden.
<i>Leefbaarheid en veiligheid</i>	Er wordt naar gestreefd een collectief beveiligingsplan voor het gehele bedrijventerrein uit te werken.
<i>Verkeer en vervoer (goederenvervoer)</i>	--
<i>Watersysteem</i>	Hemelwater afkoppelen & gescheiden rioolstelsel; Waterberging in plangebied.
<i>Waterketen</i>	--
<i>Grondstoffen en afvalstoffen</i>	In principe een gesloten grondbalans nastreven;

<i>Duurzaam bouwen</i>	Hoge stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit op zichtlocaties en nabij entree
<i>Verkeer en vervoer</i>	Openbaar vervoer op loopafstand (halte Het Ambacht (Rivierweg))
<i>Emissies en geluid</i>	Interne milieuzonering Interne en externe zonering
<i>Energie</i>	--

Ten aanzien van het duurzaam bouwen wordt gestreefd naar praktische maatregelen en toepassingen welke uitvoerbaar, beheersbaar en toepasbaar zijn en tevens geen kostenverhogingen tot gevolg hebben. Op het directe bouwniveau kan de laatst gepubliceerde versie van het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen Utiliteitsbouw hiervoor als leidraad dienen. In dit pakket is een lijst opgenomen met DUBO-voorzieningen.

In het geval van een eventuele vernieuwing van de inrichting van het bestaande gedeelte van bedrijventerrein "Het Ambacht" zal - voornamelijk op initiatief van de bedrijven zelf - aan worden gesloten bij zich ontwikkelende ideeën ten aanzien van een duurzame inrichting van het bedrijventerrein. Dit wordt in dit bestemmingsplan bijvoorbeeld reeds tot uitgangspunt genomen ten aanzien van het toekomstige omgaan met schoon hemelwater en de beeldkwaliteit.

7. JURIDISCHE PLANOPZET

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de regels en verbeelding (plankaart). In de voorgaande hoofdstukken is reeds op enkele aspecten ingegaan.

7.1. Inleiding

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. In deze nieuwe wet is de verplichting opgenomen om ruimtelijke plannen en besluiten te digitaliseren. Dit betekent dat bestemmingsplannen (mits ze als ontwerp-bestemmingsplan na 1 juli 2008 ter inzage zijn gelegd) alleen in digitale vorm rechtskracht kunnen krijgen. De papieren versie betreft dan slechts een verbeelding van de digitale versie.

Deze digitaliseringsverplichting is in werking getreden op 1 januari 2010, dit bestemmingsplan is daarom digitaal en IMRO-gecodeerd opgesteld, zodat het digitaal kan worden gepubliceerd op www.ruimtelijkeplannen.nl.

Standaardisering

Op 1 juli 2008 is tevens de Standaard voor vergelijkbare bestemmingsplannen 2008 (SVBP2008) in werking treden. Deze standaardiseringsregels hebben nadrukkelijk geen betrekking op de inhoud van de bestemmingsplannen maar alleen op de uiterlijke verschijningsvorm in zowel digitale als analoge vorm. Hierbij kan gedacht worden aan standaardregels voor benamingen, kleuren en verschijningsvorm van bestemmingen of aanduidingen, de opbouw van de planregels en legenda, regels m.b.t. de (digitale) verbeelding en verbeelding, etc. In dit bestemmingsplan zijn deze nieuwe regels eveneens doorgevoerd.

Opbouw bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding (plankaart), planregels en een toelichting. De verbeelding en de planregels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangegeven. In de regels is het in de toelichting vermelde beleid op juridische wijze vertaald. Tezamen met de verbeelding vormen de regels het instrument waaraan de ruimtelijke ontwikkelingen binnen het plangebied worden getoetst. Aan de bestemmingen zijn bouwregels en planregels betreffende het gebruik gekoppeld.

De toelichting heeft geen juridische betekenis, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen.

Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

De planregels van het bestemmingsplan zijn ondergebracht in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. Deze regels beogen een eenduidige interpretatie en toepassing van de overige, meer inhoudelijke regels en van de verbeelding te waarborgen;
- Hoofdstuk 2 bevat de planregels in verband met de bestemmingsbepalingen. Per bestemming bevat dit hoofdstuk planregels, welke specifiek voor die bestemming gelden;
- Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels. Hierbij gaat het om planregels die op nagenoeg alle bestemmingen betrekking hebben en die vooral om praktische redenen zijn ondergebracht in dit hoofdstuk, alsmede een aantal specifieke planregels, waaronder een anti-dubbeltelbepaling en een procedureregeling;
- Tenslotte bevat hoofdstuk 4 de overgangs- en slotregels. Deze planregels bevatten onder meer het overangsrecht en de titel van het bestemmingsplan.

7.2. Planregels

In deze paragraaf volgt een beschrijving van de opbouw van de bestemmingen alsmede een hoofdstuksgewijze toelichting van de regels zoals ze zijn opgenomen in dit bestemmingsplan.

In de regels is per bestemming een min of meer vaste opbouw gehanteerd. Ieder artikel waarin een bestemming is geregeld, begint met het noemen van het artikelnummer aangevuld met de naam van de bestemming. De bestemmingsnaam geeft in het kort aan waar dit onderdeel van het plan voornamelijk betrekking op heeft.

Het volgende onderdeel in de bestemming is de "bestemmingsomschrijving". Hierin wordt weergegeven voor welke doeleinden de betreffende gronden bedoeld zijn.

Het is dus een verdere uitwerking van de bestemmingsnaam. Zo staat bij de bestemming "Bedrijventerrein" dat de gronden bestemd zijn voor bedrijven, kantoren, detailhandel et cetera. en de daarbij behorende voorzieningen.

Bij een aantal bestemmingen is daarnaast een "nadere detaillering van de bestemmingsomschrijving" opgenomen, waarin een verdere uitleg over de bestemmingsomschrijving wordt gegeven.

Zo is in de nadere detaillering van artikel 3.1.2 aangegeven onder welke voorwaarden buitenopslag is toegestaan, namelijk indien de buitenopslag achter de voorgevelrooilijn van het bedrijfsgebouw plaatsvindt en de stapelhoogte niet meer dan 5 m bedraagt.

Daarnaast vindt in sommige subleden een verwijzing naar aanduidingen op de verbeelding plaats. Bij de bestemming Bedrijventerrein wordt bijvoorbeeld verwezen naar de aanduiding "tuin" zoals deze in de verbeelding is opgenomen. In de regels wordt vervolgens geregeld dat ter plaatse van deze aanduiding een siertuin is toegestaan met een oppervlakte van 2.500 m².

Vervolgens staan onder "bouwregels" de regels voor het bouwen. In dit lid is aangegeven welke bouwwerken bij recht mogen worden opgericht en welke situerings- en maatvoeringseisen hiervoor gelden. Voor de situering en maatvoering van gebouwen zijn er regels opgenomen met betrekking tot onder meer:

- *Bouwhoogte*
De maximale bouwhoogte voor gebouwen staat aangegeven op de verbeelding, hiernaar wordt in de regels dan ook verwezen.
- *Situering gebouwen*
Teneinde de situatie eenduidig te kunnen reguleren, is de bebouwing "gezoneerd". Voor de regulering van functies zijn bouwvlakken op de verbeelding aangeduid. Enkel binnen het bouwvlak zijn gebouwen toegestaan.
Deze zonering biedt de belangrijkste vorm van rechtszekerheid tussen de eigenaren van bouwpercelen onderling.
- *Bebouwingspercentage*
De mate waarin de bouwvlakken mogen worden bebouwd, wordt aangeduid met het bebouwingspercentage. In voorliggend bestemmingsplan is het bebouwingspercentage op de verbeelding aangeduid. Blijkens de regels geldt het bebouwingspercentage per bouwperceel.

Hoofdstuksgewijze toelichting

Hoofdstuk 1: Inleidende regels

Begrippen

In artikel 1 is een aantal begrippen nader gedefinieerd teneinde onduidelijkheid te voorkomen. Deze begrippen zijn noodzakelijk voor een goed begrip van de regels. Bij de meeste begrippen is aansluiting gezocht bij de in de gemeente gebruikelijke definities. Daarnaast worden er enkele begrippen voorgeschreven door het SVBP 2008.

Wijze van meten

In artikel 2 wordt aangegeven op welke wijze gemeten moet worden bij het beoordelen of de maatvoering in overeenstemming is met de regels. Zo wordt in de wijze van meten uitgelegd hoe men de bouwhoogte, het oppervlak en de inhoud van een bouwwerk moet meten. De wijze van meten wordt voorgeschreven door het SVBP 2008.

Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels

In voorliggend plan zijn zes bestemmingen opgenomen:

1. Bedrijf;
2. Bedrijventerrein;
3. Groen;
4. Verkeer;
5. Verkeer-Railverkeer;
6. Water.

Bedrijf

Deze bestemming is opgenomen om te benadrukken dat de regeling van deze gronden een andere is dan de regeling van de gronden met de hoofdbestemming Bedrijventerrein. Dit onderscheid zit met name in het feit dat de gronden binnen deze bestemming enkel bestemd zijn voor de stalling van voertuigen.

Bedrijventerrein

Deze bestemming vormt de hoofdbestemming binnen het plangebied. Binnen deze bestemming zijn bedrijven tot en met maximaal categorie 3.1 van de Staat van bedrijfsactiviteiten toegestaan. Op de verbeelding is door middel van aanduidingen aangegeven waar bedrijven uit een bepaalde categorie zijn toegestaan.

Groen, Verkeer, Verkeer-railverkeer en Water

Deze bestemmingen vormen een vertaling van het gebruik dat in de bestaande situatie van de gronden wordt gemaakt.

Hoofdstuk 3: Algemene regels

Algemene bouwregels

In deze regels is een bepaling opgenomen waardoor legaal gebouwde bouwwerken die in strijd zijn met de regels zoals die in hoofdstuk 2 van dit bestemmingsplan zijn opgenomen, ook onder vigeur van dit bestemmingsplan hun legaliteit behouden.

Algemene aanduidingsregels

In deze regels is de veiligheidszone vanwege het lpg tankstation geregeld. Binnen deze zone, die ook op de verbeelding is aangeduid, mogen geen (beperkt) kwetsbare objecten worden gerealiseerd.

Algemene afwijkingsregels

In deze regel staat een afwijkingsbevoegdheid voor het bevoegd gezag (meestal burgemeester en wethouders) om ten behoeve van openbare nutsvoorzieningen en straatmeubilair grotere bouwwerken toe te staan dan die ingevolge de regels van hoofdstuk 2 van het bestemmingsplan direct zijn toegestaan.

Algemene wijzigingsregels

In deze regels staat een wijzigingsbevoegdheid voor het wijzigen van bestemmingsgrenzen en een wijzigingsbevoegdheid voor het wijzigen van de veiligheidszone vanwege het lpg tankstation.

Algemene procedureregels

In deze regel staat de procedure beschreven die gevolgd moet worden bij de verlening van een nadere eis.

Hoofdstuk 4: Overgangsrecht en slotregel

Overgangsrecht

In dit artikel is een regeling opgenomen voor bestaande bouwwerken en bestaand gebruik welke niet in overeenstemming zijn met het bepaalde in dit bestemmingsplan. Deze bouwwerken vallen en dit gebruik valt, mits er geen sprake is van strijd met het voorheen geldende bestemmingsplan, onder het overgangsrecht. Dit betekent dat hoewel deze bouwwerken en dit gebruik niet positief is bestemd, zij toch mogen worden voortgezet onder dit bestemmingsplan.

Voor deze bepaling is aansluiting gezocht bij het Besluit ruimtelijke ordening, waarin standaard overgangsrecht voor bestemmingsplannen is opgenomen.

Slotregel

De slotregel bevat de titel van het bestemmingsplan.

8. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het ontwikkelingstraject van de uitbreiding van het bedrijventerrein is geheel voor risico en rekening van de ontwikkelende partij. Derhalve heeft de wijziging van het planologische regime geen financiële consequenties voor de gemeente.

Met de gemeente Westervoort is een samenwerkingsovereenkomst afgesloten, waarin procedurele en financiële afspraken zijn vastgelegd. Ter afdekking van het risico en de eventuele kosten van planschade zal de gemeente een planschadeovereenkomst sluiten met de ontwikkelende partij. Kern van deze overeenkomst is dat de kosten van eventuele planschade voor rekening zijn van de ontwikkelaar.

Voor de gemeente Westervoort heeft onderhavige ontwikkeling derhalve geen financiële gevolgen.

9. OVERLEG & INSPRAAK

9.1. Overleg

Artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft aan dat de gemeente bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg moet plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en rijk die betrokken zijn bij de zorg voor ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

In het kader van het vooroverleg is het bestemmingsplan daarom gestuurd naar de volgende instanties:

- Gemeente Duiven;
- Hulpverlening Gelderland Midden (brandweer);
- Provincie Gelderland;
- VROM-Inspectie Oost;
- Waterschap Rijn en IJssel.

De VROM-Inspectie, de provincie Gelderland en de gemeente Duiven hebben aangegeven dat zij geen opmerkingen hebben op het voorontwerp bestemmingsplan. Van het Waterschap Rijn en IJssel is geen reactie ontvangen.

Van Hulpverlening Gelderland Midden is wel een uitgebreide reactie ontvangen. Hierop is besloten Reijngoud Veiligheid bv een onderzoek (nr. BR/TR/RV-1014, d.d. 2 december 2010) uit te laten voeren naar de externe veiligheidsaspecten. De resultaten uit dit onderzoek zijn in dit bestemmingsplan verwerkt.

9.2. Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft op grond van de gemeentelijke inspraakverordening gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen.

Er zijn geen inspraakreacties ingediend.

9.3. Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft op grond van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) met ingang van 30 december 2010 gedurende een termijn van zes weken ter inzage gelegen. In de separaat bijgevoegde zienswijzennota is een samenvatting van de zienswijzen opgenomen en is tevens aangegeven op welke wijze hiermee is omgegaan.