

Bestemmingsplan Transportcentrum

NL.IMRO.0299.BP54TRANSPORTCEN-VA01
Vastgesteld 28 mei 2014





Bestemmingsplan "Transportcentrum"

Gemeente Zevenaar

Datum	28 mei 2014
Gemeente	Zevenaar
Webadres gemeente	www.zevenaar.nl http://0299.roview.net
Contactpersoon gemeente	Mevr. C. van Londen – Verheij
Kenmerk	IN14.01650
Identificatienummer (IDN) bestemmingsplan	NL.IMR0.0299.BP54TRANSPORTCEN-VA01

INHOUDSOPGAVE TOELICHTING

1. INLEIDING	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Ligging en begrenzing van het plangebied	3
1.3 Overzicht vigerende bestemmingsplannen en artikel 19 vrijstellingen	4
1.4 Opzet van het bestemmingsplan	5
1.5 Leeswijzer	5
2. BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE	6
2.1 Inleiding	6
2.2 Ruimtelijke hoofdstructuur	6
2.3 Functionele structuur	6
3. UITGANGSPUNTEN	8
3.1 Bestemmingssystematiek	8
3.2 Bouwvlak en bebouwingspercentage	8
3.3 Maximale bouwhoogte en goothoogte	8
3.4 Beeldkwaliteit	9
3.5 Reclame	9
3.6 Bedrijven / kantoren	10
3.7 Verkeer	10
3.8 Milieu	11
3.9 Archeologie en cultuurhistorie	11
3.10 Kabels, leidingen en straalpaden	11
3.11 Overige uitgangspunten	11
4. BELEIDSKADER	12
4.1 Inleiding	12
4.2 Rijksbeleid	12
4.3 Provinciaal beleid	13
4.4 Regionaal beleid	14
4.5 Gemeentelijk beleid	15
5. MILIEU- EN WAARDENASPECTEN	17
5.1 Geluid	17
5.2 Luchtkwaliteit	17
5.3 Bodem	18
5.4 Externe veiligheid	18
5.5 Bedrijven en milieuzonering	26
5.6 Water	27
5.7 Flora en fauna	29
5.8 Archeologie en cultuurhistorie	29
5.9 Kabels, leidingen en straalpaden	31
6. WIJZE VAN BESTEMMEN	33
6.1 Algemeen	33
6.2 Hoofdstukopbouw van de planregels	33
6.3 Beschrijving per bestemming	36
7. ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	38
7.1 Economische uitvoerbaarheid	38
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	38
8. PROCEDURE	39
8.1 Overleg	39
8.2 Van ontwerp naar vaststelling	39
9. CONCLUSIE	40
BIJLAGEN TOELICHTING	
1. Risicoberekening A12 'Bestemmingsplan Transportcentrum' van de Omgevingsdienst Regio Arnhem van 1 augustus 2013 (kenmerk I13.010722)	
2. Carola risicoberekening 'Bestemmingsplan Transportcentrum' van de Omgevingsdienst Regio Arnhem van 1 augustus 2013 (kenmerk I13.010721)	
3. Advies Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden van 3 september 2013 (kenmerk I13.008553)	
4. Zienswijzennota Bestemmingsplan Transportcentrum	

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Zevenaar is bezig met het actualiseren van haar bestemmingsplannen. Eén van de gebieden waarvoor een actualisatie gewenst is, betreft het 'Transportcentrum'. Het huidige bestemmingsplan is van 1994 en is daarom volgens de Wet ruimtelijke ordening verouderd.

Het bestemmingsplan voor Transportcentrum stemt niet altijd meer overeen met de feitelijke situatie. Ook zijn de inzichten, die een rol spelen bij het opstellen van een bestemmingsplan, in de loop der jaren veranderd. Bovendien maakt het gehanteerde taalgebruik het bestemmingsplan niet altijd even toegankelijk. De gemeente Zevenaar acht het daarom wenselijk voor het gehele terrein een nieuw bestemmingsplan op te stellen. Het bestemmingsplan 'Transportcentrum' wordt gemoderniseerd, waarbij het in overeenstemming gebracht wordt met de huidige wijze van bestemmen conform de systematiek van de SVBP2012 en de geldende wet- en regelgeving.

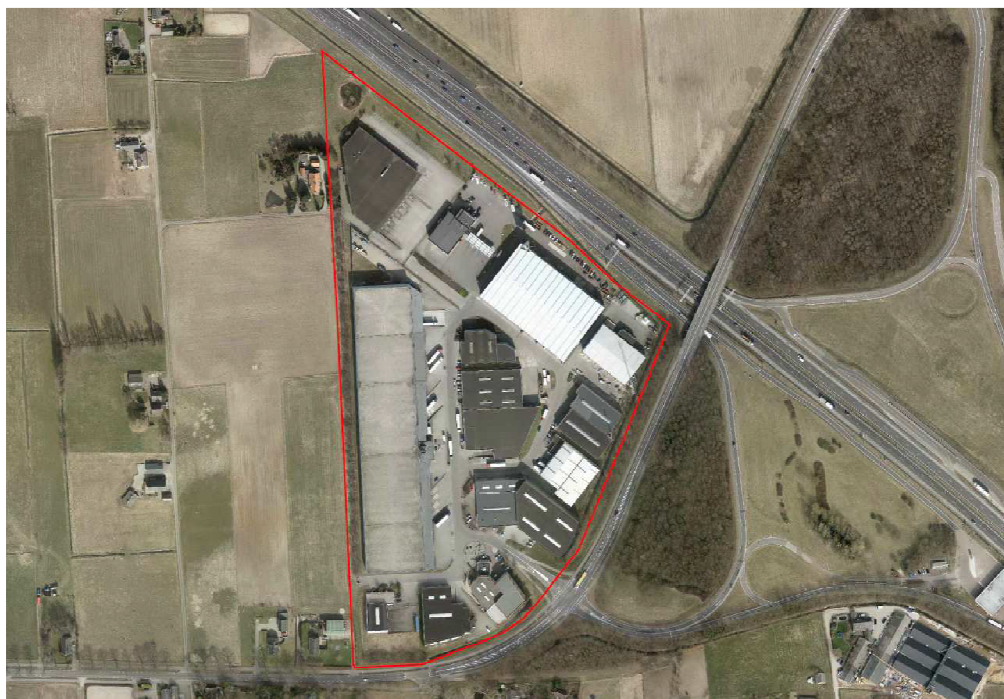
Een actueel bestemmingsplan biedt een grotere rechtszekerheid aan burgers dan een verouderd plan. Gewijzigd ruimtelijk overheidsbeleid (van verschillende niveaus) kan bij een actualisering worden vertaald. Op die wijze blijft het bestemmingsplan, als het centrale plan in de ruimtelijke ordening, drager van het meest actuele ruimtelijke beleid. Een regelmatige actualisering biedt de mogelijkheid om het vigerende bestemmingsplan aan te passen aan de verschillende feitelijke gewijzigde situaties, voorzien middels partiële herziening of vrijstelling, waardoor ook voor burgers een goed overzicht is gewaarborgd. Dit bestemmingsplan is een consoliderend plan. Specifieke, nieuwe ontwikkelingen worden niet meegenomen. Alleen noodzakelijke en ondergeschikte wijzigingen worden doorgevoerd.

1.2 Ligging en begrenzing van het plangebied

Het plangebied heeft betrekking op het bedrijventerrein Transportcentrum. Het Transportcentrum ligt direct naast oprit 30 (Beek/Babberich) van de A12. Het Transportcentrum wordt niet per openbaar vervoer ontsloten. Het bedrijventerrein is onderverdeeld in een transportservicegedeelte, bestaande uit een pompstation met chauffeursrestaurant en een logistiek gedeelte. Het Transportcentrum heeft een etalagefunctie langs de A12 en is daarom landschappelijk ingepast zodat de zichtbaarheid vanuit de rijksweg voldoende gewaarborgd is.

De omvang van het bedrijventerrein is circa negen ha. Alle kavels zijn uitgegeven, er is geen grond voor herontwikkeling beschikbaar. De kavelgrootte varieert van 2.000 tot 15.000 m². Er zijn op het terrein kleinschalige bedrijven gevestigd, maar ook een aantal grotere bedrijven. De maat van de gebouwen is daarom wisselend. Het is een modern terrein met zichtlocatie langs de Beekseweg. Het bestaat veeluit uit laagbouw met ten hoogste twee bouwlagen.

Het gebied kent aan de noordzijde een duidelijke rand, de A12. Aan de oost- en zuidzijde wordt het terrein begrensd door de Beekseweg. De begrenzing aan de westzijde bestaat uit het buitengebied van Babberich. Het ligt vlakbij de Duitse grens.



Ligging plangebied 'Transportcentrum'

1.3 Overzicht vigerende bestemmingsplannen en artikel 19 vrijstellingen

Het bestemmingsplan 'Transportcentrum' van de gemeente Zevenaar is vastgesteld door de gemeenteraad op 11 mei 1994 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Gelderland op 17 augustus 1994 (nr.RE9129657).

Op het plangebied zijn de volgende herzieningen/bestemmingsplannen van kracht:

Naam	Wijziging	Raadsbesluit	Goedkeuringsbesluit
1e herziening	antennemast PTT	18 september 1996	29 oktober 1996
2e herziening	antennemast Libertel	25 maart 1998	11 mei 1998
3e herziening	voorschriften prostitutie	28 juni 2000	10 oktober 2000
4e herziening	prostitutie	20 december 2000	01 maart 2001

Voor het bedrijventerrein zijn de laatste jaren de volgende vrijstellingen verleend:

Procedure	Wijziging	Besluit
Art. 19.2 WRO	Transito 11, oprichten van luifels t.b.v. een tankstation	7 september 2004
Art. 19.2 WRO	Transito 1, uitbreiding koelcel	5 december 2006
Art. 19.2 WRO	Transito 13, geheel oprichten van een autodemontagebedrijf	4 juni 2007
Art. 19.2 WRO	Transito 21, vergroten van de opslagruimte	2 oktober 2007
Art. 19.2 WRO	Transito 13, oprichten van een entree partij	5 november 2008

Met het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan Transportcentrum komen bovengenoemde plannen te vervallen.

1.4 Opzet van het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan is opgesteld binnen de vigore van de Wet ruimtelijke ordening, die sinds 1 juli 2008 van kracht is. Hierin is een wettelijke verplichting opgenomen om bestemmingsplannen en andere ruimtelijke besluiten in digitale vorm vast te stellen. In de Wro zijn nadere regelingen opgenomen om het betrouwbaar beschikbaar stellen en vergelijkbaar maken van ruimtelijke plannen en besluiten te bevorderen. Dit door het gebruik van standaarden voor de vormgeving, inrichting en beschikbaarstelling en voor de opzet en inrichting van de regels die bij een bestemmingsplan worden gegeven.

Het bestemmingsplan met de daarbij behorende toelichting wordt langs elektronische weg vastgelegd en in die vorm vastgesteld. Een volledige verbeelding daarvan op papier wordt gelijktijdig vastgesteld. De volledige verbeelding op papier voor dit bestemmingsplan omvat deze toelichting, de bijlagen bij de toelichting, de regels, de bijlagen bij de regels en een plankaart (verbeelding). Indien na vaststelling de inhoud van het langs elektronische weg vastgelegde bestemmingsplan en die van de verbeelding daarvan op papier tot een verschillende uitleg aanleiding geeft, is de eerstbedoelde inhoud bepalend.

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

1.5 Leeswijzer

Het volgende hoofdstuk omvat de beschrijving van de huidige situatie, waarna het derde hoofdstuk een omschrijving van de uitgangspunten van dit bestemmingsplan bevat.

Het vierde hoofdstuk geeft een korte omschrijving van het geldende beleid van de diverse betrokken overheden en de conclusies van een toetsing aan dit beleid weer.

In het vijfde hoofdstuk vindt toetsing plaats van de milieu- en waardenaspecten. Het zesde hoofdstuk bevat de juridische toelichting, met een beschrijving en onderbouwing van hoe de verbeelding en de regels opgebouwd zijn.

Het bestemmingsplan dient ook financieel en maatschappelijk haalbaar te zijn, dat is het onderwerp van hoofdstuk zeven. Hoofdstuk acht omvat een beschrijving van de procedure en ten slotte geeft hoofdstuk 9 een conclusie.

2. BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE

In dit hoofdstuk is de huidige ruimtelijke en functionele situatie van Transportcentrum beschreven en hoe deze verankerd wordt in het bestemmingsplan. Ingegaan is onder andere op de ruimtelijke en functionele aspecten en de verkeersstructuur.

2.1 Inleiding

Bij de beschrijving van de bestaande situatie is uitgegaan van de bij de gemeente beschikbare informatie. Het geeft inzicht in de feitelijke situatie en in dit geval ook in de gewenste situatie.

2.2 Ruimtelijke hoofdstructuur

Het Transportcentrum ligt direct naast oprit 30 (Beek/Babberich) van de A12. Het terrein heeft een oppervlakte van circa 9 hectare, waar ongeveer 12 bedrijven zijn gevestigd. Alle kavels zijn uitgegeven. In 1987 is een onderzoek uitgevoerd door het Regionaal Economisch Overleg regio Arnhem naar de ontwikkelingsmogelijkheden van een goederencentrum langs de A12. Uiteindelijk is d.m.v. van het bestemmingsplan in 1994 de realisatie van het Transportcentrum in Babberich mogelijk gemaakt. Het bedrijventerrein is onderverdeeld in een transportservicegedeelte, bestaande uit een pompstation met chauffeursrestaurant, en een logistiek gedeelte. Het Transportcentrum heeft een etalagefunctie langs de A12 en is daarom landschappelijk ingepast zodat de zichtbaarheid vanaf de A12 voldoende gewaarborgd is.

Het bedrijventerrein is niet ontsloten door het openbaar vervoer. In 1990 is de 1e kavel uitgegeven. Alle kavels zijn uitgegeven, er is geen grond voor herontwikkeling beschikbaar. De kavelgrootte varieert van 2.000 tot 15.000 m². Er zijn op het terrein vooral grootschalige bedrijven gevestigd en langs de rand een enkel kleinschaliger bedrijf. Het is een modern terrein met zichtlocatie langs de Beekseweg en de A12. Het bestaat veeluit uit loodsen met plat dak en kleinschalige aangebouwde kantoren in ten hoogste twee bouwlagen.

2.3 Functionele structuur

In deze paragraaf wordt aandacht geschonken aan de verschillende functies. Er is een beeld geschetst van de stand van zaken aangaande bedrijvigheid, wonen, kantoren en andere functies in het plangebied.

Bedrijven / kantoren

Naam	Adres	Bedrijfsactiviteit	Milieucategorie
Van Es Foods	Transito 1 6909 DA Babberich	Verwerking, transport en opslag van groenten	3.1 – sbi 46217 en 4631
Trafo	Transito 2 6909 DA Babberich	Distributie/transformator van stroom	2 – sbi 35
Diepvries Zevenaar BV	Transito 3 6909 DA Babberich	Opslag en transport van diep bevroren goederen	3.2 – sbi 52102, 52109 en 494
ABP Recycling BV	Transito 4 6909 DA Babberich	Afvalverwerking- en recycling	3.1 – sbi 4677
END-Y-COM Service BV	Transito 6 6909 DA Babberich	Handel in en recycling van ICT apparatuur	3.1 – sbi 38, 62
Oliehandel Kuster BV	Transito 11 6909 DA Babberich	Tankstation, handel in oliën en brandstoffen.	4.1 en 2 – sbi 46712 en 473
Steenbergen	Transito 13a 6909 DA Babberich	Autodemontagebedrijf	3.2 – sbi 4677
Visser Tentenverhuur	Transito 15 en 17 6909 DA Babberich	Verhuur van tenten	2 – sbi 772
J. van Hunen en zn. verhuisbedrijf	Transito 19 6909 DA Babberich	Verhuisbedrijf	2 – sbi 772
MACH 4 METAL BV	Transito 21 6909 DA Babberich	Handelsonderneming, opslag van goederen en groothandel in machines	3.1 – sbi 466
Aldes Benelux BV	Veem 3 6909 DZ Babberich	Import en verkoop van luchtbehandelingsapparaten	2 – sbi 466, 469
Transportbedrijf Rijnland BV	Veem 5 6909 DZ Babberich	Internationaal transportbedrijf	3.1 – sbi 494

Figuur 1: Situatie per 1 april 2013.

Wonen

De functie 'wonen' is niet binnen het plangebied te vinden. Er zijn geen bedrijfswoningen op het terrein aanwezig.

Verkeer en parkeren

Het bedrijventerrein 'Transportcentrum', is goed bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer. Het plangebied grenst aan de noordzijde aan Rijksweg A12 en is tevens direct naast de op- en afritten (oprit 30, Beek / Babberich) van deze autosnelweg gelegen. De op- en afritten geven toegang naar deze autosnelweg in richting Arnhem en Oberhausen (D). Het Transportcentrum heeft een etalagefunctie langs de A12 en is zodanig landschappelijk ingepast dat de zichtbaarheid vanaf de A12 voldoende gewaarborgd is.

Het plangebied wordt door de weg Transito aan de zuidwest zijde ontsloten op de provinciale weg N812 (Beekseweg). Dit is tevens de enige ontsluitingsroute van het plangebied. In de huidige situatie is het kruispunt Beekseweg – Transito – oprit richting Oberhausen een ongeregeld kruispunt. Vanwege de verkeersbewegingen op dit kruispunt zijn verkeerslichten op termijn waarschijnlijk noodzakelijk. Een verkeerslichtenregelinstallatie neemt extra verkeersruimte in beslag.

De verkeersstructuur in het plangebied is eenvoudig. De weg Transito loopt rond het bedrijventerrein. Direct aan deze weg zijn de bedrijfspercelen gelegen. Er zijn geen parkeervoorzieningen in het openbare gebied. Het parkeren gebeurt op de openbare weg en op eigen terrein. In het plangebied zijn geen voorzieningen voor langzaam verkeer. Het bedrijventerrein wordt niet ontsloten door het openbaar vervoer.

De omvang van het bedrijventerrein is circa 9 ha. Het bedrijventerrein is onderverdeeld in een transportservicegedeelte, bestaande uit een pompstation met chauffeursrestaurant, en een logistiek gedeelte. Er zijn ongeveer 12 bedrijven gevestigd.

3. UITGANGSPUNTEN

In 2012 is begonnen met het Plan van Aanpak ten behoeve van de actualisering van het bestemmingsplan. De uitgangspunten voor het bestemmingsplan zijn beschreven in het Plan van Aanpak. Ook is er een werkgroep ingesteld, bestaande uit ondernemers van Transportcentrum. De werkgroep heeft samen met de gemeente de uitgangspunten en het bestemmingsplan inhoudelijk besproken.

3.1 Bestemmingssystematiek

Om te beginnen is de bestemmingssystematiek bepaald. Het bestemmingsplan is in beginsel opgesteld conform de geldende standaarden: IMR02012, PrBp2012 (Praktijkrichtlijn Bestemmingsplannen), SVBP2012 (Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen) en STRI2012 (Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten).

Het nu geldende bestemmingsplan bestaat al uit diverse aanduidingen/bestemmingen, maar is ook nog zwart/wit. Bij de overgang naar de nieuwe standaarden zijn zoveel mogelijk de bestaande aanduidingen/bestemmingen overgenomen. De nieuwe verbeelding is vanwege de landelijk bepaalde uniforme opbouw en vormgeving een stuk leesbaarder en overzichtelijker.

De opbouw van een verbeelding begint altijd met een recente (digitale) kadastrale ondergrond en het bepalen van de plangrenzen. De plangrenzen sluiten aan op andere bestaande bestemmingsplannen, in dit geval zijn dat de bestemmingsplannen "Buitengebied 2000 Zevenaar" en "Woongebied Kom Zevenaar".

3.2 Bouwvlak en bebouwingspercentage

Het bouwvlak is bedoeld om de situering van de hoofdbebouwing te regelen. Het vlak geeft aan waar bebouwing wordt toegestaan. In het bouwvlak is een bebouwingspercentage opgenomen. Het uitgangspunt voor dit bestemmingsplan is om het bestaande bebouwingspercentage van 70% te verhogen naar 100%. In 2006 is een voorontwerp bestemmingsplan 'Transportcentrum, Oud Zevenaarsedijk 13 en Babberichseweg 40' opgesteld waarbij werd voorgesteld om het bebouwingspercentage te verhogen naar 100%. Uiteindelijk is dit voorontwerp bestemmingsplan niet in procedure gebracht, maar is afgesproken met de ondernemers dat bij een actualisatie van het bestemmingsplan Transportcentrum dit percentage ook voor hun opgehoogd zou worden.

3.3 Maximale bouwhoogte en goothoogte

Er is in het geldende bestemmingsplan zowel bouwhoogte als goothoogte opgenomen. Bij 10 meter uit de as van de weg is de maximale bouwhoogte 10 meter en de maximale goothoogte 7 meter. Bij 20 meter uit de as van de weg is de maximale bouwhoogte 12 meter en de maximale goothoogte 10 meter. In 2006 is een voorontwerp bestemmingsplan 'Transportcentrum, Oud Zevenaarsedijk 13 en Babberichseweg 40' opgesteld waarbij werd voorgesteld om dit te veranderen in overal een maximale bouwhoogte van 12 meter en overal een maximale goothoogte van 10 meter. Uit overleg met de klankbordgroep is de wens naar voren gekomen om hier 15 meter van te maken. Gezien de vraag om de hoogte in te gaan i.v.m. dat men een hogere hijshoogte nodig heeft voor de grote, zware machines die bij sommige bedrijven staan is het voorstel om bij het actualiseren van het bestemmingsplan overal de maximale bouwhoogte in 15 meter te veranderen en overal de maximale goothoogte in 15 meter.

3.4 Beeldkwaliteit

Soms is het gewenst om voor een bepaalde wijk of bedrijventerrein een beeldkwaliteitplan te maken en vast te stellen. Dit beeldkwaliteitplan legt de beoogde beeldkwaliteit vast ter ondersteuning van de onderliggende stedenbouwkundige visie voor een specifieke locatie. Eisen omtrent beeldkwaliteit kunnen ook worden vastgelegd in de gemeentelijke welstandsnota. Voor Zevenaar is de Nota Ruimtelijke Kwaliteit 2012 uitgewerkt, deze bevat eisen en uitgangspunten voor de hele gemeente. De beeldkwaliteit voor Transportcentrum is hier ook in meegenomen. Hierin is bepaald dat voor het gebied kan worden volstaan met een regulier welstandsniveau. Daaronder wordt verstaan dat dit gaat om een gebied waarvan de basiskwaliteit gehandhaafd moet worden. Plannen worden beoordeeld op de relatie met de omgeving, bouwmassa en op hoofdlijnen de materialen en kleuren. Het onderscheid tussen het kantoor- en bedrijfsgebied dient benadrukt te worden, bijvoorbeeld door hoogteverschil in de massaopbouw, vormgeving, verschil in kleur- en materiaalgebruik en openheid.

3.5 Reclame

De gemeente Zevenaar heeft reclamebeleid opgesteld en ook doorvertaald in de Nota Ruimtelijke Kwaliteit 2012. Daarin zijn in bijlage 3 ook de eisen omtrent reclame op bedrijventerreinen specifiek vastgelegd. Bij bedrijventerreinen kan een onderscheid gemaakt worden tussen verschillende soorten boodschappen; naams-, beroeps- en/of productaanduiding met een directe relatie tot het betreffende bedrijf. Hiervoor zijn welstandscriteria opgenomen. Voor verwijzingsreclame c.q. routeborden op het bedrijventerrein, gezamenlijke presentatie van de bedrijven d.m.v. verzamelmasten bij de entree van het terrein, gelden objectcriteria. Gezien de grotere schaal van de gebouwen en het utilitaire karakter, is een grotere hoeveelheid reclame denkbaar dan in andere gebieden. Uitgangspunt blijft dat reclame zich beperkt tot het hoogst noodzakelijke en geen afbreuk doet aan de architectuur van het gebouw. Voor de aanvullende criteria verwijzen wij naar bovengenoemde bijlage 3 van de Nota Ruimtelijke Kwaliteit 2012.

Op het bedrijventerrein is in november 2006 een vergunning verleend voor het plaatsen van een reclamezuil. Het bevoegd gezag heeft deze vergunning verleend voor ten hoogste één reclamezuil op het bedrijventerrein met een maximale hoogte van 25 meter. Onderstaande foto laat de reclamezuil zien zoals deze eruit ziet bij de terinzagelegging van dit bestemmingsplan.



3.6 Bedrijven / kantoren

Bij het actualiseren van het bestemmingsplan is uitgegaan van de bestaande situatie en van de planologische situatie. De huidige situatie is dat er bedrijven gevestigd zijn op Transportcentrum. Er zijn geen solitaire kantoren op het terrein aanwezig. Bij de loodsen zijn kleine kantoren aangebouwd. Op het terrein zijn geen BEVI-bedrijven aanwezig. Er is een koelhuis en een tankstation aanwezig. Ook is een autodemontagebedrijf op het terrein gevestigd.

Om dit door te vertalen in een nieuw bestemmingsplan volgens de geldende bestemmings-systematiek, is een bestemming 'Bedrijventerrein' een manier om de huidige situatie goed vast te kunnen leggen. Het blijft daarmee in de toekomst een terrein waarop bedrijven met milieucategorie 1 tot en met 4.2 zijn toegestaan en waarbinnen ook kantoren mogelijk zijn. Bedrijven in de overige milieucategorieën worden in zijn algemeenheid uitgesloten, omdat deze niet passen bij dit type bedrijventerrein.

3.7 Verkeer

Verkeer

De openbare ruimte op het bedrijventerrein krijgt voor zover niet aangemerkt als 'Groen' de bestemming 'Verkeer'. Parkeren vindt zowel in de openbare ruimte als op eigen terrein plaats. Om het aantal benodigde parkeerplaatsen en fietsparkeervoorzieningen te bepalen, worden de parkeerkencijfers van publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' van het CROW als parkeernorm toegepast. In de publicatie is een rekenmethodiek opgenomen om de parkeerbalans te bepalen. De publicatie is van 27 juli 2012. Voor het gebruik van deze publicatie gelden de volgende uitgangspunten:

- Stedelijkheidsgraad: 'matig stedelijk';
- Stedelijke zone: 'rest bebouwde kom';
- Kencijfer: gemiddelde tussen minimale en maximale waarde.

De kencijfers uit de publicatie blijven van kracht zolang het bestemmingsplan geldig is. Als gebruik wordt gemaakt van de wijzigingsbevoegdheid (binnenplanse wijziging) of wordt afgeweken van een gebruiksregel op een moment dat er een actuele publicatie beschikbaar is, dan vormt de meest actuele publicatie het uitgangspunt voor het wijzigingsplan of het beoogde gewijzigde gebruik.

Parkeren

Het parkeren op de openbare weg kan leiden tot het blokkeren van doorgangen en onveilige verkeerssituaties, zeker op momenten dat (meerdere) vrachtvoertuigen op de openbare weg parkeren. Het parkeren en het manoeuvreren ten behoeve van het parkeren wordt daarom in principe op eigen terrein gerealiseerd. De grens van het bouwvlak wordt op een zodanige afstand achter de bestemmingsgrens gelegd zodat het parkeren en het veilig kunnen manoeuvreren ten behoeve van het parkeren voor de voorgevel mogelijk is. Indien het parkeren niet volledig op eigen terrein kan worden opgelost, kan het resterende deel van de parkeerbehoefte worden gezocht in de openbare ruimte, mits deze ruimte nog niet is benut ten behoeve van de parkeerruimte voor bestaande bedrijven of instellingen.

Het komt met enige regelmaat voor dat vrachtvoertuigen in het weekend parkeren op het bedrijventerrein Transportcentrum. De locatie is tot nu toe geschikt bevonden om het vrachtwagenparkeren toe te staan op de openbare weg (APV). De locatie is naast de afrit van de A12, er is een truckstop, grote eigen terreinen, grote in-/uitritten tussen gevel en openbare weg en er zijn geen woningen. Kortom, het parkeren van vrachtvoertuigen hoeft op zich geen probleem te zijn. De gemeente erkent dat het kan voorkomen dat het parkeren van vrachtvoertuigen leidt tot overlast, zoals sociale overlast of parkeeroverlast in de zin van hinder/blokkeren van de rijbaan. In het laatste half jaar is slechts 1 klacht binnengekomen en de wijkagent heeft toen geconstateerd dat er 3 vrachtvoertuigen op eigen terrein stonden geparkeerd. Er waren geen vrachtvoertuigen die hinderlijk of fout geparkeerd stonden. Dit eventuele knelpunt is geen aanleiding voor aanpassingen in dit bestemmingsplan.

3.8 Milieu

Milieucategorisering

Voor een bedrijventerrein geldt als basis voor milieuzonering een gebruiksregeling op basis van de VNG-uitgave "Bedrijven en milieuzonering". De lijst is door de VNG mede opgezet om duidelijkheid en een zekere uniformiteit te scheppen in de veelheid van systematieken. In het geldende bestemmingsplan is op diverse locaties als hoogst toegestane bedrijfscategorie 'categorie 4' aangewezen. Dat betekent dat er momenteel bedrijven gevestigd kunnen worden in de milieucategorie 1 tot en met 4, mits zij elkaar niet belemmeren.

Milieuaspecten

De diverse milieuaspecten, zoals geluid, luchtkwaliteit, bodem en externe veiligheid worden nader uitgewerkt in de toelichting, hoofdstuk 5 Milieu- en waardenaspecten, van het bestemmingsplan 'Transportcentrum'. Aandachtspunten hierbij zijn dat Transportcentrum is gelegen aan de snelweg A12 en daarom te maken heeft met een dB(A)-contour, alsook met de ambities geluidbeleid van Zevenaar, maar ook met luchtkwaliteit. Het betreft een consoliderend bestemmingsplan, dus onderzoeken voor geluid, lucht en bodem zijn niet noodzakelijk. Geluid en bodem worden geborgd bij de aanvraag omgevingsvergunning, waarbij wordt bepaald of een dergelijk onderzoek uitgevoerd moet worden.

3.9 Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

In 2009 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan "Archeologie" vastgesteld. Dit bestemmingsplan is een parapluplan waarmee het gemeentelijke archeologiebeleid is doorvertaald in alle bestemmingsplannen van de gemeente Zevenaar. Met de inwerkingtreding van dit plan is aan alle bestemmingen een extra bestemming toegevoegd: de archeologische waarde. Deze is daarom ook als dubbelbestemming opgenomen in dit bestemmingsplan. In hoofdstuk 5 is beschreven waarmee men in dit plan rekening moet houden met archeologie.

Cultuurhistorie

Voor cultuurhistorie is in hoofdstuk 5 de wijze beschreven waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. In de regels en in de verbeelding wordt geen specifieke richting gegeven voor de cultuurhistorische waarden en monumenten. Dit omdat ze niet meer als zodanig herkenbaar aanwezig zijn.

3.10 Kabels, leidingen en straalpaden

Alle kabels, leidingen en straalpaden die in het plangebied zijn, zijn beschreven in hoofdstuk 5 van deze toelichting en zijn opgenomen in de verbeelding.

3.11 Overige uitgangspunten

- Naast de bestemming 'Bedrijventerrein', zijn er nog een paar andere bestemmingen. Wegen en fietspaden worden als 'Verkeer' bestemd en groenzones als 'Groen'.
- Aan de zijde van de Rijksweg A12 is een bebouwingsvrijruimte aangehouden van 60 meter gemeten vanuit de middenberm van de rijksweg A12.
- Lange tijd werd door de brandweer de aandacht gericht op onbebouwde zones bij de onderlinge perceelsgrenzen. Tegenwoordig wordt dit steeds verder los gelaten. Dit is en blijft een aandachtspunt voor de brandweer. Dit hangt ook samen met de milieucategorisering en externe veiligheid. Er is daarom advies gevraagd aan de lokale/regionale brandweer en de Veiligheids- en Gezondheidsregio Midden-Gelderland (VGGM). In de regels zijn perceelsafstanden opgenomen en wel drie meter tot de zijdelingse perceelsgrens.

4. BELEIDSKADER

Onderzocht is in hoeverre beleidskaders van de overheid, de provincie, regionale samenwerkingsverbanden en het gemeentelijk beleid alsook externe ontwikkelingen gevolgen hebben voor het voorliggende bestemmingsplan.

4.1 Inleiding

Door middel van beknopte samenvattingen van relevante beleidsnota's en beleidsplannen is een overzicht verkregen en daaruit zijn conclusies getrokken.

4.2 Rijksbeleid

4.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In deze structuurvisie schetst het Rijk ambities tot 2040 en de ruimtelijke doelen, belangen en opgaven tot 2018. In de SVIR is het aantal nationale ruimtelijke belangen teruggebracht en wordt in regels en procedures geschrapt. Zo krijgen provincies en gemeenten meer bewegingsruimte op het gebied van ruimtelijke ordening. Het uitgangspunt in de SVIR is dat besluiten zo dicht mogelijk bij de burger genomen worden en dat het Rijk zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten moet gaan zitten, omdat mensen zelf het best weten hoe ze moeten inspelen op de eigen situatie. In de SVIR geeft het Rijk haar visie op de ruimtelijke- en mobiliteitsopgaven voor Nederland en de manier waarop zij hiermee om zal gaan. Daarmee biedt het een kader voor beslissingen die het Rijk in de periode tot 2028 wil nemen, om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. In de structuurvisie maakt het Rijk helder welke nationale belangen zij heeft in het ruimtelijk en mobiliteitsdomein en welke instrumenten voor deze belangen door het Rijk worden ingezet.

Voor het bevorderen van zorgvuldig ruimtegebruik bij stedelijke ontwikkeling wordt een 'ladder' voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Deze ladder is gebaseerd op de zogenaamde 'SER-ladder', die in het huidige beleid alleen wordt toegepast op bedrijventerreinen. In de structuurvisie wordt de SER-ladder toegepast op alle vormen van verstedelijking. De stappen van deze ladder zijn achtereenvolgens:

- Een beoordeling of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale vraag;
- Een beoordeling of deze vraag ook binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd;
- Een beoordeling of – indien het voorgaande niet het geval is – de locatie buiten bestaand bebouwd gebied wel multimodaal ontsloten is of kan worden.

Conclusie

De locatie Transportcentrum ligt los van woonbebouwing. Op de locatie Transportcentrum is slechts zeer beperkt uitbreiding van de bedrijfsbebouwing mogelijk. Wel kunnen leegstaande gebouwen ingezet worden binnen de 'ladder voor duurzame verstedelijking' (de vraag binnen bestaand stedelijk gebied inpassen).

4.2.2 AMvB Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Voortaan moeten gemeenten bij het vaststellen van bestemmingsplannen, wijzigings- of uitwerkingsplannen, maar ook bij projectuitvoeringsbesluiten (Crisis- en herstelwet) rekening houden met het Barro.

In het Barro wordt een aantal projecten genoemd die van rijksbelang zijn en die met behulp van digitale kaartbestanden exact zijn ingekaderd. Per project worden vervolgens regels gegeven, waaraan bestemmingsplannen zullen moeten voldoen. Nieuwe of gewijzigde regels moeten binnen

3 jaar in de bestaande bestemmingsplannen worden verwerkt. In het Barro zijn voorlopig zes 'projecten' beschreven, er zal nog een aantal volgen.

Conclusie

Het Barro heeft geen gevolgen voor dit bestemmingsplan.

4.3 Provinciaal beleid

4.3.1 Streekplan Gelderland 2005

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. Het provinciale streekplan is vervangen door de provinciale structuurvisie. De provincie Gelderland heeft geen nieuwe provinciale structuurvisie gemaakt, maar het streekplan van rechtswege, beleidsneutraal, omgezet. Hierdoor is het beleid, zoals opgenomen in het streekplan, nog steeds van toepassing. De provinciale denkbeelden met betrekking tot de gewenste toekomstige ontwikkeling van het grondgebied van de gemeente Zevenaar zijn neergelegd in de Omgevingsplannen Gelderland, de verzamelnaam voor het Streekplan Gelderland 2005. Ter versterking van de ruimtelijk-economische hoofdstructuur wordt in beginsel gekozen voor het beter, efficiënter en hoogwaardiger benutten van het bestaand stedelijk gebied en van de reeds geplande uitbreidingen.

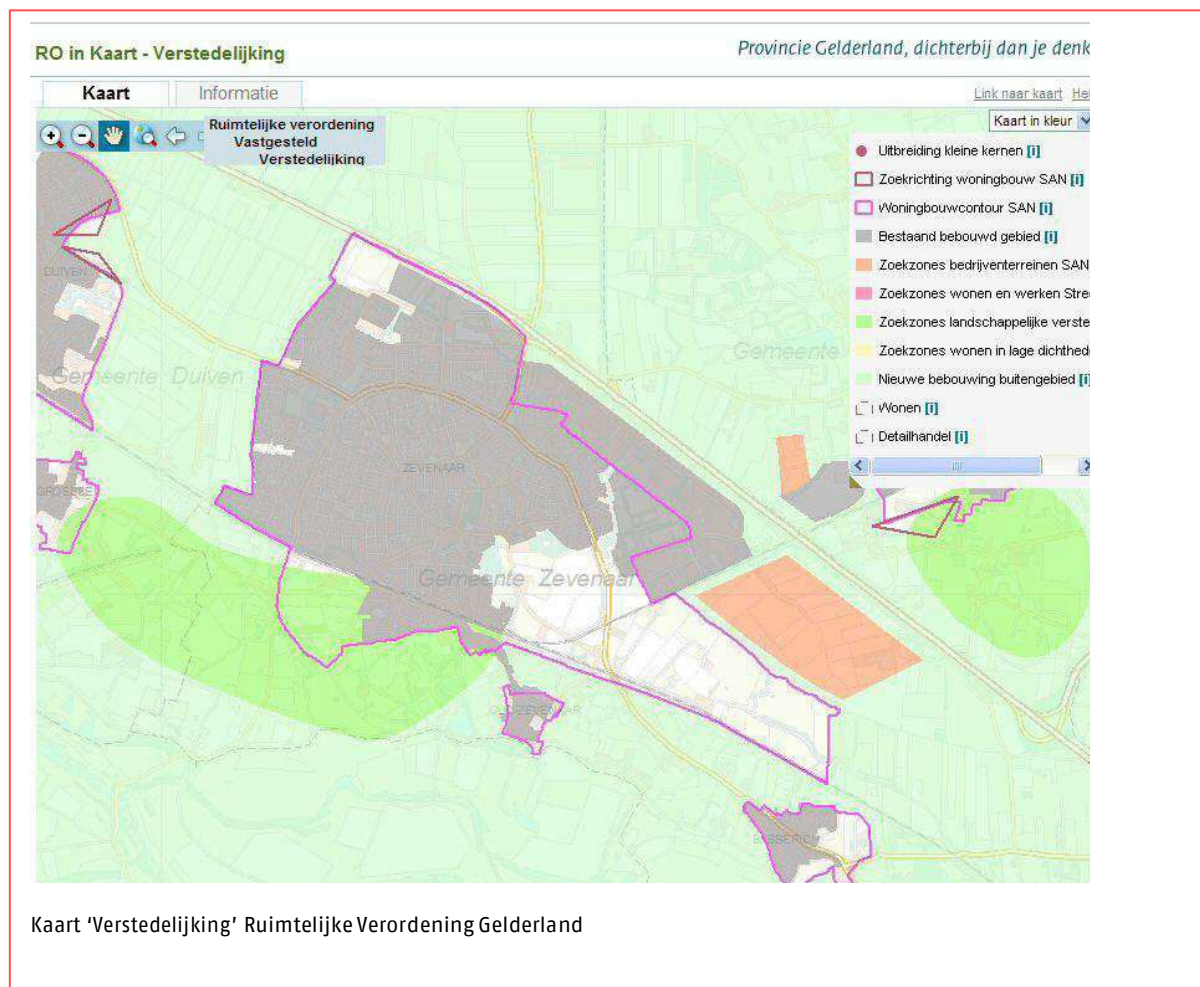
Conclusie

Het Streekplan Gelderland 2005 heeft geen gevolgen voor dit bestemmingsplan.

4.3.2 Ruimtelijke Verordening Gelderland

De Ruimtelijke Verordening Gelderland is vastgesteld bij besluit van Provinciale Staten van 15 december 2010, nr. PS2010-780. In de provinciale verordening zijn toetsingskaders aangegeven waaraan nieuw op te stellen bestemmingsplannen moeten voldoen. In de provinciale verordening is aangegeven dat in een bestemmingsplan nieuwe bebouwing ten behoeve van wonen en werken slechts is toegestaan:

- a) binnen bestaand bebouwd gebied;
- b) binnen de woningbouwcontour van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen;
- c) binnen de zoekrichting woningbouw van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen, mits 90% van de woningen wordt gebouwd in de betaalbare huur en/of koopsector, met dien verstande dat voor de gemeente Doesburg een percentage van 70% geldt;
- d) binnen de zoekzones bedrijventerreinen van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen;
- e) binnen de zoekzones wonen en werken uit de Streekplanuitwerking Zoekzones stedelijke functies en landschappelijke versterking.



Conclusie

De Ruimtelijke Verordening Gelderland heeft geen gevolgen voor dit bestemmingsplan.

4.4 Regionaal beleid

4.4.1 Regionaal plan Stadsregio Arnhem–Nijmegen 2005–2020

Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland hebben het Regionaal Plan 2005–2020 van de Stadsregio Arnhem–Nijmegen (voorheen KAN) op een klein onderdeel na goedgekeurd. In oktober 2006 besloot de KAN-raad al positief over het Regionaal Plan (RP). Het goedgekeurde RP heeft de status van een regionaal structuurplan.

Het RP vormt het richtinggevend kader voor de Stadsregio Arnhem–Nijmegen op het gebied van ruimte, economie, natuur, mobiliteit en culturele- en sociale ontwikkelingen. Met het RP wil de stadsregio werken aan een aantrekkelijke, bereikbare en internationaal concurrerende regio. Het doel is bewoners, bedrijven en bezoekers aan de regio te binden door het creëren van een aantrekkelijk woon- en werkklimaat. In het Regionaal Plan kiest de stadsregio voor herstructurering, herontwikkeling en transformatie van de bestaande ruimte. Dit in tegenstelling tot het vorige regionale structuurplan, dat vooral gericht was op uitbreidingen, nieuwe infrastructuur en nieuwe bedrijventerreinen.

Conclusie

Het Regionaal Plan Stadsregio Arnhem–Nijmegen 2005–2020 heeft geen gevolgen voor dit bestemmingsplan.

4.5 Gemeentelijk beleid

4.5.1 Structuurvisie gemeente Zevenaar 2010–2030

Op woensdag 20 februari 2013 heeft de gemeenteraad de aangepaste Ontwerp-Structuurvisie "Samen kijken naar de toekomst 2012–2030" vastgesteld. De visie is opgesteld als kader voor het ruimtelijk beleid tot het jaar 2030 en betreft het gehele grondgebied van Zevenaar. In deze structuurvisie wordt richting gegeven aan de ruimtelijke, economische en maatschappelijke ontwikkelingen van de gemeente Zevenaar tot 2030. Met de structuurvisie wordt de ambitie van Zevenaar voor de komende periode gegeven.

In de structuurvisie wordt ingezet op een vijftal hoofdopgaven:

1. Versterken van de identiteit van Zevenaar met aandacht voor de diversiteit in landschappen, kernen en functies
2. Voldoende plek voor stedelijke ontwikkelingen tot 2030
3. Behoud van kwalitatief goede woon- en werkgebieden en goede voorzieningen
4. Tegengaan van versnippering van de leefomgeving incl. het leefbaar houden van de kernen
5. Nadrukkelijker inzetten op een duurzame ontwikkeling

De structuurvisie vormt het afwegingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen voor het gehele grondgebied van de gemeente Zevenaar. Het bedrijventerrein Transportcentrum maakt hier dus onderdeel van uit. De werkgelegenheid in Zevenaar is voor circa 40% te vinden op de bedrijventerreinen. Op dit moment telt Zevenaar zeven bedrijventerreinen, sterk verschillend in leeftijd, omvang en activiteiten. Het bedrijventerrein Transportcentrum is binnen de structuurvisie aangeduid als een bedrijventerrein dat beperkt is in omvang, maar gevuld met redelijk grote bedrijven op het terrein van met name logistieke dienstverlening. Om bedrijven aan te trekken en gevestigd te houden in de gemeente is het van belang om een goed vestigingsklimaat te scheppen en te behouden. Een van de belangrijkste aspecten hiervan is een goede bereikbaarheid, maar ook de arbeidsmarkt en lokale wet- en regelgeving spelen een belangrijke rol.

Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan past binnen de beleidskaders.

4.5.2 Gemeentelijk Geluidbeleid 2008

De gemeente Zevenaar heeft gemeentelijk geluidbeleid opgesteld naar aanleiding van de Wet geluidhinder. Het doel van het gemeentelijk geluidsbeleidsplan is het behouden van de goede kwaliteit van de leefomgeving en het benutten van kansen om, daar waar het noodzakelijk is, de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

Het geluidbeleid is gebiedsgericht. Voor elk gebied is het ambitieniveau vastgesteld en is bepaald in hoeverre onder bepaalde voorwaarden de gemeente afwijking van deze ambities accepteert. In het beleid is bepaald dat de gemeente met behulp van vergunningverlening ervoor zorgt dat de geluidbelasting veroorzaakt door bedrijven op of onder de ambitiewaarde van het betreffende gebied is.

Conclusie

Het Gemeentelijk Geluidbeleid 2008 heeft geen gevolgen voor dit bestemmingsplan.

4.5.3 Beleidsvisie externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om de risico's die samenhangen met het produceren, verwerken, opslaan en vervoeren van gevaarlijke stoffen. Deze risico's doen zich zowel voor rondom risicovolle inrichtingen als rondom transportassen en buisleidingen waarover c.q. waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

De gemeente Zevenaar wil haar burgers een veilige leefomgeving bieden. Om die verantwoordelijkheid in te vullen heeft de gemeente de Beleidsvisie externe veiligheid vastgesteld (23 mei 2012). Bij onder andere de verantwoording van het groepsrisico dienen de uitgangspunten van de beleidsvisie externe veiligheid in acht te worden genomen. Voor de toepassing van dit externe veiligheidsbeleid onderscheidt de gemeente vier gebiedstypen: woongebieden, bedrijventerreinen, landelijk gebied, en recreatiegebied. De gemeente streeft ernaar de risico's te beperken. Op bedrijventerreinen accepteert de gemeente een minder streng veiligheidsregime dan in woon- en recreatiegebieden. Op deze terreinen is de komst van risicobronnen onder voorwaarden mogelijk. Verder moeten bestaande Bevi-inrichtingen niet worden benadeeld in ontwikkelingsperspectief door de groei van kwetsbare objecten in hun omgeving.

Conclusie

De Beleidsvisie externe veiligheid heeft geen gevolgen voor dit bestemmingsplan.

4.5.4 Milieubeleidsplan gemeente Zevenaar 2013-2030

De gemeente Zevenaar heeft op 26 juni 2013 het Milieubeleidsplan gemeente Zevenaar 2013 | 2030 vastgesteld. Het plan is opgesteld om een actueel, helder en verantwoord beleidskader te hebben dat verbindt en de koers bepaalt voor milieukwaliteit binnen de gemeente Zevenaar. Het Milieubeleidsplan maakt duidelijk waar binnen de gemeente Zevenaar de prioriteiten liggen.

Het plan kent een aantal ambities die ook voor het centrum van toepassing zijn. Deze zijn verwoord in het Milieuperspectief Zevenaar 2030. Dit perspectief bestaat uit structuren, gebieden en plekken die van waarde kunnen zijn voor de (milieu)kwaliteit van Zevenaar. Het milieuperspectief is niet bedoeld als taakstelling, maar om uit te dagen. In de visie van het Milieubeleidsplan staat onder andere dat er veel aandacht voor herstructurering en revitalisering van bestaande wijken en bedrijventerreinen is.

Bij de beleidsstandpunten staat onder andere het volgende:

Externe veiligheid: De gemeente streeft ernaar de risico's te beperken. Op bedrijventerreinen accepteert de gemeente een minder streng veiligheidsregime dan in woon- en recreatiegebieden.

Conclusie

Het Milieubeleidsplan gemeente Zevenaar 2013 | 2030 heeft geen gevolgen voor dit bestemmingsplan.

5. MILIEU- EN WAARDENASPECTEN

Er bestaat een duidelijke relatie tussen milieubeleid, landschap en ruimtelijke ordening. De milieu- en landschapskwaliteit vormen een belangrijke afweging bij de ontwikkeling van ruimtelijke functies. Bij de afweging van het al dan niet toelaten van ruimtelijke functies dient te worden onderzocht welke milieuhygiënische en waterhuishoudkundige aspecten daarbij een rol spelen. In deze paragraaf wordt achtereenvolgens ingegaan op geluid, luchtkwaliteit, bodem, externe veiligheid, bedrijven- en milieuzonering, water, flora en fauna (ecologie), archeologie en cultuurhistorie, kabels, leidingen en straalpaden.

5.1 Geluid

Op basis van de Wet Geluidhinder zijn er drie geluidsbronnen waarmee bij de opstelling van bestemmingsplannen rekening gehouden dient te worden. Het betreft wegverkeer-, spoorweg- en industrielawaai. De gemeente Zevenaar heeft in 2008 gemeentelijk geluidbeleid vastgesteld¹.

Het geluidbeleid is gebiedsgericht en voor elk gebied is het ambitieniveau vastgesteld. De geluidsambities voor bedrijventerreinen zijn weergegeven in onderstaande tabel. Voor bedrijventerreinen geldt voor alle soorten geluid de gebiedstypering lawaaiër als bovengrens en als ambitie geldt een onrustige gebiedstypering. Voor Transportcentrum geldt de volgende gebiedstypering met bijbehorende ambitie en bovengrens. Binnen bedrijven (monofunctioneel) vallen ook kantoren.

Gebiedstype bedrijventerreinen	Geluidsklasse (ambitie)	Geluidsklasse (bovengrens)
Bedrijven (monofunctioneel)	Onrustig (48-53 dB)	Lawaaiër (58-63 dB)

Plangebied

Transportcentrum is geen geluidgezoneerd gebied. In het kader van geluid is er geen belemmering voor dit plan.

5.2 Luchtkwaliteit

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 Wm). Artikel 5.16 Wm (lid 1) geeft weer onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (uit lid 2) mogen uitoefenen.

Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

- Er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- Een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- Een project draagt ‘niet in betekenende mate’ bij aan de luchtverontreiniging;
- Een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Plangebied

Binnen dit bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt die een extra verkeersaantrekkende werking zouden hebben of de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen die bijdragen aan de verontreiniging van de luchtkwaliteit. In het kader van de luchtkwaliteit is er geen belemmering voor dit plan.

¹ Gemeentelijk geluidbeleid, versie 2.0 februari 2009, vastgesteld op 1 juli 2009, gemeente Zevenaar

5.3 Bodem

De kwaliteit van zowel de bodem en het (grond)water, zijn van invloed op de kwaliteit van het woon- en leefklimaat. Wanneer er sprake is van verontreiniging kan dit de volksgezondheid negatief beïnvloeden. Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening is een beoordeling van de haalbaarheid van een plan verplicht. Het bodemonderzoek, en dan met name het onderzoek naar de bodemkwaliteit, maakt onderdeel uit van deze afweging. Hierbij wordt gekeken of de kwaliteit van de bodem fysiek, dan wel kwalitatief geschikt is voor een eventuele ontwikkeling. Daar waar maatregelen genomen moeten worden, zoals een sanering, dienen de financieel-economische consequenties hiervan in beeld gebracht te worden.

Plangebied

Onderhavig bestemmingsplan legt de bestaande situatie grotendeels vast. Onderhavig plan is een consoliderend bestemmingsplan. Derhalve hoeft geen bodemonderzoek te worden uitgevoerd. Verwezen wordt naar de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), waarbij bij concrete aanvragen om een omgevingsvergunning gecontroleerd wordt of er een bodemonderzoek aangeleverd moet worden.

5.4 Externe veiligheid

Bij het opstellen of wijzigen van ruimtelijke plannen dient rekening gehouden te worden met de risiconormeringen ten aanzien van de externe veiligheid. Het Rijksbeleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege:

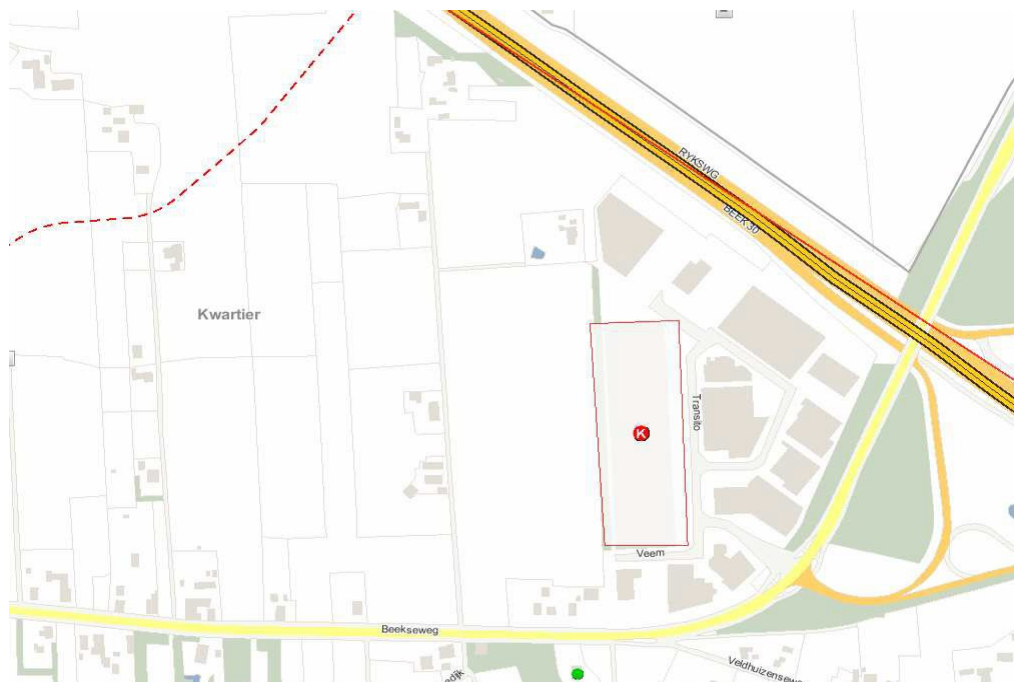
- Het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichting);
- Het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen);
- Het gebruik van luchthavens.

Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid van degenen die niet bij de risicovolle activiteit zelf zijn betrokken, maar als gevolg van die activiteit wel risico's kunnen lopen, zoals omwonenden. Het beleid is o.a. verankerd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi). Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is het beleid gebaseerd op de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

In het externe veiligheidsbeleid staan twee doelen centraal: de bescherming van individuen tegen de kans op overlijden als gevolg van een ongeluk en de bescherming van de samenleving tegen het ontwrichtende effect van een ramp met een groter aantal slachtoffers; respectievelijk het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden risico van een bepaalde activiteit is de kans per jaar dat op een bepaalde plaats een continu aanwezig gedacht persoon die onbeschermd is, komt te overlijden als gevolg van een mogelijk ongeluk met die activiteit. Het groepsrisico is de kans per jaar dat in één keer een groep mensen van een bepaalde omvang komt te overlijden bij een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Plangebied

Op basis van de risicokaart van de provincie Gelderland is een inventarisatie gemaakt van de risicobronnen in en rondom het plangebied, die een extern veiligheidsrisico kunnen veroorzaken. In figuur 1 is een uitsnede opgenomen van de risicokaart.



Figuur 1 Uitsnede risicokaart (www.risicokaart.nl geraadpleegd op 15-08-2013) met betrekking tot het plangebied Transportcentrum in de gemeente Zevenaar.

De informatie van de risicokaart levert de volgende inzichten op:

- Het plangebied Transportcentrum ligt geheel binnen het groepsrisico-invloedsgebied van de snelweg A12 (355 meter vanaf het hart van de weg, conform de 'Handleiding Risicoanalyse Transport').
- Een klein deel van het plangebied ligt binnen het groepsrisico-invloedsgebied van aardgastransportleidingen A-523 (540 meter, conform het 'Handboek buisleiding in bestemmingsplannen').
- Binnen het plangebied is een ammoniakkoelinstallatie gevestigd. Deze inrichting valt echter niet onder het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen'. Hierdoor is externe veiligheid geen item.
- In het plangebied is een tankstation gevestigd genaamd 'Kuster Olie'. Deze inrichting valt niet onder het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen'. Hierdoor is externe veiligheid geen item.

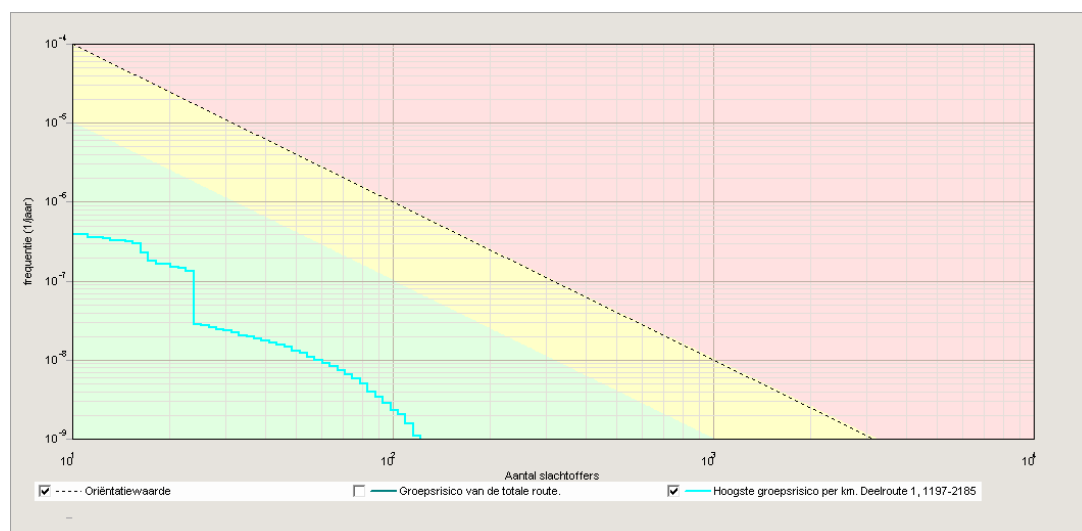
In het vervolg van deze paragraaf worden de externe veiligheidsrisico's van de A12 en aardgastransportleiding A523 nader beschouwd.

Transport gevaarlijke stoffen over A12

Voor het bepalen van de externe veiligheidsrisico's van de A12 met betrekking tot het bestemmingsplan Transportcentrum is een risicoberekening uitgevoerd door de Omgevingsdienst Regio Arnhem: Risicoberekening A12 BP Transportcentrum (ODRA, 2013). Deze rapportage is als bijlage 1 aan de toelichting gevoegd. De conclusies uit deze rapportage zijn als volgt:

De A12 (traject G12 Knp. Oud-Dijk – Grens Duitsland) valt onder het Basisnet Weg. Voor basisnetwegen is een (maximale) plaatsgebonden risico 10^{-6} contour (ook wel veiligheidszone genoemd) vastgesteld in de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. De veiligheidszone voor het traject 'Knp. Oud-Dijk – Grens Duitsland' is 1 meter vanaf het hart van de weg. De risicocontour ligt niet binnen het plangebied en vormt daardoor geen belemmering voor het vaststellen van het bestemmingsplan Transportcentrum.

Uit de berekening van het groepsrisico voor het traject A12 (traject Knp. Oud-Dijk – Grens Duitsland) ter hoogte van het plangebied Transportcentrum is gebleken dat het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde ligt. Wel is er sprake van een toename van het groepsrisico. Deze toename is echter minimaal. In de oude situatie bedraagt de normwaarde 0,002 maal de oriëntatiewaarde en nieuwe situatie bedraagt de normwaarde 0,008 maal de oriëntatiewaarde. Onderstaand het groepsrisico van de nieuwe situatie.



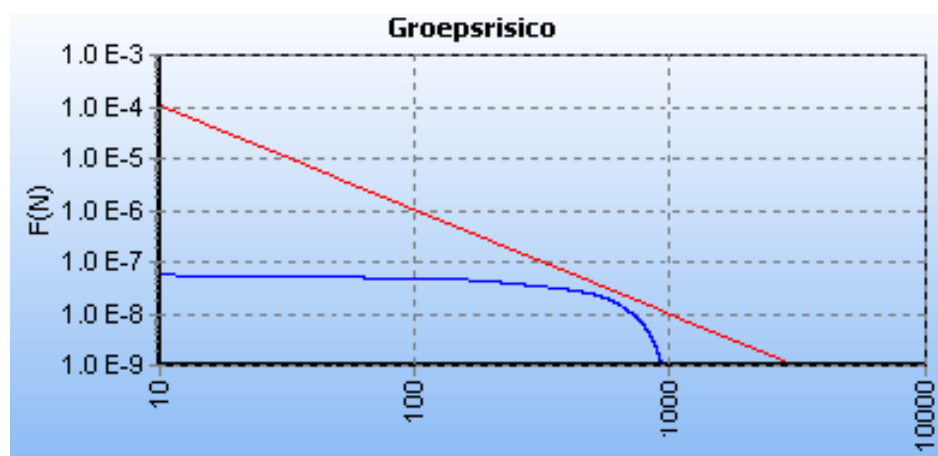
Figuur 2 fN-curve hoogst berekende groepsrisico nieuwe situatie (lichtblauwe lijn)

Aardgastransportleiding A523

Voor het bepalen van de externe veiligheidsrisico's van de aardgastransportleiding A523 met betrekking tot het bestemmingsplan Transportcentrum is een risicoberekening uitgevoerd door de Omgevingsdienst Regio Arnhem: Carola risicoberekening BP Transportcentrum (ODRA, 2013). Deze rapportage is als bijlage 2 aan de toelichting gevoegd. De conclusies uit deze rapportage zijn als volgt:

De plaatsgebonden risicocontour 10⁻⁶ is niet aanwezig. Dit vormt dan ook geen belemmering voor het vaststellen van het bestemmingsplan Transportcentrum.

Het invloedsgebied groepsrisico (1% letaliteitsgrens) bedraagt 540 meter vanaf beide zijde van de buisleiding. Het plangebied Transportcentrum ligt voor een klein deel binnen dit invloedsgebied. Het plangebied ligt echter niet binnen het 100% letaliteitsgrens (210 meter vanaf beide zijde van de buisleiding). Het groepsrisico is in zowel de oude en nieuwe situatie gelijk (zie figuur 3). De normwaarde bedraagt 0,617 maal de oriëntatiewaarde.



Figuur 3 fN-curve hoogst berekende groepsrisico nieuwe situatie.

Groepsrisicoverantwoording transport gevaarlijke stoffen over A12

De gemeente Zevenaar is op grond van de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen verplicht het groepsrisico voor het plangebied Transportcentrum in het onderhavige ruimtelijke plan te verantwoorden. De gemeente heeft bij het invullen van de verantwoordingsplicht een grote mate van beoordelingsvrijheid. Ten aanzien van criteria 9 en 10 heeft de Veiligheidsregio Adviesrecht.

Bij het invullen van de verantwoordingsplicht is gebruik gemaakt van het advies van Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden van 3 september 2013 (kenmerk: 130829-0035). Dit advies is als bijlage 3 aan de toelichting gevoegd. Conform de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen worden in de motivering (verantwoording) van het betrokken besluit de volgende gegevens opgenomen:

1./2. Het groepsrisico en het eerder vastgestelde groepsrisico;

Uit onderzoek van de ODRA (kenmerk: ODRA13005EV, Risicoberekening A12, BP Transportcentrum) blijkt dat door de verruiming van de bedrijfsactiviteiten dat het groepsrisico licht stijgt. De hoogte van het groepsrisico wordt bepaald aan de hand van de transportgegevens gevaarlijke stoffen over de A12 en het aantal aanwezigen op het 'Bedrijventerrein Transportcentrum'. Wanneer gebruik gemaakt wordt van de plafond transportgegevens uit de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen blijkt: Dat het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde ligt en dat de hoogte van het groepsrisico niet meer bedraagt dan 10% van de oriëntatiewaarde. De normwaarde in de huidige situatie is 0,002 bij 54 dodelijke slachtoffers. Na realisatie van 'Bestemmingsplan Transportcentrum' is de normwaarde 0,008 bij 122 dodelijke slachtoffers.

3. Een aanduiding van het invloedsgebied;

Het invloedsgebied (1% letaafstand) is berekend met het risicoanalysepakket RBMII. Voor de stofcategorie GF3 is het invloedsgebied 355 meter gemeten vanaf het midden van de A12.

4. De aanwezige dichtheid van personen in het invloedsgebied

De gemeente Zevenaar is voornemens om meer bedrijfscategorieën toe te staan op 'Bedrijventerrein Transportcentrum'. Hierdoor verandert de duur het ruimtegebruik wat gevolgen heeft voor het aantal aanwezigen op het bedrijventerrein. Het huidige bestemmingsplan staat alleen transportbedrijven toe en daaraan gerelateerde bedrijven. In 'PGS 1 deel 6 aanwezigheidsgegevens' is aangegeven dat voor transportbedrijven een aanwezigheidsfactor van 15 personen per hectare aangehouden kan worden. Dit is het aantal aanwezige in de huidige situatie. In de toekomstige situatie wordt het een gewoon bedrijventerrein. Hiervoor is in de PGS opgenomen dat een aanwezigheidsfactor van 40 personen per hectare gehanteerd kan worden.

5./6. Een aanduiding van de vervoersstromen

Met in de inwerkingtreding van het Basisnet Weg is er een plafond ingesteld voor de vervoer van gevaarlijke stoffen over de A12. Deze plafondgegevens zijn opgenomen in de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen en zijn gehanteerd in de groepsrisicoberekening.

7. Bijdrage kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico

Het 'Bestemmingsplan Transportcentrum' voorziet niet in de realisatie van nieuwe objecten. De situering van bestaande objecten is gegeven, omdat een bestaand bedrijventerrein betreft. Hierdoor leveren de bedrijven die het dichtst gesitueerd zijn op de A12 hoogste bijdrage aan het groepsrisico. Echter zijn de mogelijkheden voor vestiging van bedrijven hetzelfde voor het gehele bedrijventerrein.

8. Mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico

De hoogte van het groepsrisico wordt bepaald door de eigenschappen van de risicoveroorzaker (in dit geval de A12) en de eigenschappen van de risico-ontvanger (in dit geval 'bedrijventerrein Transportcentrum'). De gemeente Zevenaar heeft geen invloed op de vervoersintensiteit en vervoerde stofcategorieën over de A12.

Het bestemmingsplan Transportcentrum behelst functieverandering waarbij er een verruiming optreedt van de bedrijfsactiviteiten. Echter betreft het een bestaand bedrijventerrein waar geen mogelijkheden zijn om wijzigingen aan te brengen aan bestaande bebouwing of vestiging daarvan. Daarmee zijn er geen mogelijkheden om het groepsrisico te beperken.

9. Mogelijkheden tot voorbereiding en bestrijding van een ramp

Het transport van brandbare gassen is maatgevend voor het groepsrisico. De warme BLEVE is gegeven de risicobijdrage het maatgevende ongevalsscenario om rekening mee te houden bij het tot stand brengen van een veilig ontwerp. Het plan ligt deels in de 100% letaliteitsafstand en deels binnen de 1% letaliteitsafstand van een BLEVE. De mogelijkheden voor de rampenbestrijding worden o.a. bepaald door de mogelijkheden voor de hulpdiensten om het gebied te bereiken en de aanwezigheid van bluswatervoorzieningen.

Het advies van Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden van 3 september 2013 (kenmerk: 130829-0035) geeft aan dat er bluswatervoorzieningen aanwezig zijn in het plangebied. Tevens zijn er drie geboorde putten aanwezig (Gegevens verkregen van Brandweer Zevenaar- Rijnwaarden). Hiermee kunnen branden op het bedrijventerrein adequaat bestreden worden.

Mocht er toch een incident optreden met gevaarlijke stoffen op de A12 dan zal dit moeizaam te bestrijden zijn. Gezien de lage kans van optreden van een ongeval op de A12 ter hoogte van het plangebied en de mogelijkheden die de hulpdiensten dan hebben door de inzet van tankwagens investeert de gemeente niet in extra bluswatervoorzieningen ten behoeve van een incident op de A12.

Het bedrijventerrein Transportcentrum heeft één ontsluitingsmogelijkheid. Deze ontsluitingsmogelijkheid is dusdanig gesitueerd dat er goed van de risicobron af gevlucht kan worden.

10. Mogelijkheden voor zelfredzaamheid en vluchtmogelijkheden aanwezigen

Voor het vermogen om jezelf en/of anderen in veiligheid te brengen bij de dreiging van, of het bestaan van een gevaarlijke situatie wordt de term zelfredzaamheid gebruikt. Bij het bepalen van de mate van zelfredzaamheid spelen onder andere de fysieke gesteldheid en zelfstandigheid van de aanwezigen, de alarmeringsmogelijkheden en vluchtmogelijkheden een rol.

Het advies van Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden van 3 september 2013 (kenmerk: 130829-0035) geeft aan dat op een bedrijventerrein de verwachting is dat de aanwezige personen, mits tijdig gewaarschuwd zichzelf in veiligheid kunnen brengen. Het plangebied wordt echter niet gedekt door het sirenenetwerk. Wel kunnen mensen gericht gewaarschuwd worden middels NL-Alert.

Groepsrisico-verantwoording aardgastransportleiding A523

De gemeente Zevenaar is op grond van het Besluit Externe Veiligheid buisleidingen (artikel 13) verplicht het groepsrisico voor het plangebied Transportcentrum in het onderhavige ruimtelijke plan te verantwoorden. Doordat het groepsrisico onder oriëntatiewaarde ligt en niet toeneemt kan er worden volstaan met een beperkte verantwoording groepsrisico.

De gemeente heeft bij het invullen van de verantwoordingsplicht een grote mate van beoordelingsvrijheid. Ten aanzien van criteria 3 en 4 heeft de Veiligheidsregio Adviesrecht. Bij het invullen van de verantwoordingsplicht is gebruik gemaakt van het advies van Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden van 3 september 2013 (kenmerk: 130829-0035). Conform Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen worden in de motivering (verantwoording) van het betrokken besluit de volgende gegevens opgenomen:

1. de aanwezige en de op grond van het besluit te verwachten dichtheid van personen in het invloedsgebied van de buisleiding of buisleidingen die het groepsrisico mede veroorzaakt of veroorzaken;

De gemeente Zevenaar is voornemens om meer bedrijfscategorieën toe te staan op 'Bedrijventerrein Transportcentrum'. Hierdoor verandert de duur het ruimtegebruik wat gevolgen heeft voor het aantal aanwezigen op het bedrijventerrein. Het huidige bestemmingsplan staat alleen transportbedrijven toe en daaraan gerelateerde bedrijven. In 'PGS 1 deel 6 aanwezigheidsgegevens' is aangegeven dat voor transportbedrijven een aanwezigheidsfactor van 15 personen per hectare aangehouden kan worden. Dit is het aantal aanwezige in de huidige situatie. In de toekomstige situatie wordt het een gewoon bedrijventerrein. Hiervoor is in de PGS opgenomen dat een aanwezigheidsfactor van 40 personen per hectare gehanteerd kan worden.

2. Het groepsrisico en het eerder vastgestelde groepsrisico;

Uit onderzoek van de ODRA (kenmerk: ODRA13006EV, Carola risicoberekening, BP Transportcentrum) blijkt dat door de verruiming van de bedrijfsactiviteiten het groepsrisico niet toeneemt. De hoogte van het groepsrisico wordt bepaald door de aanwezige campings 'Het Kwartier' en 'Campschoer'. Zonder deze campings ligt het groepsrisico beneden de 0,1 maal de oriëntatiewaarde. De normwaarde in de huidige en toekomstige situatie is 0,617 maal de oriëntatiewaarde.

3. de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval;

Het maatgevende scenario voor een aardgastransportleiding is een fakkelbrand als gevolg van een externe beschadiging van de leiding. Het plangebied ligt binnen de 1% letaliteitsafstand van de fakkelbrand. De mogelijkheden voor de rampbestrijding worden o.a. bepaald door de mogelijkheden voor de hulpdiensten om het gebied te bereiken en de aanwezigheid van bluswatervoorzieningen.

Het advies van Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden van 3 september 2013 (kenmerk: 130829-0035) geeft aan dat er bluswatervoorzieningen aanwezig zijn in het plangebied. Tevens zijn er drie geboorde putten aanwezig (Gegevens verkregen van Brandweer Zevenaar- Rijnwaarden). Hiermee kunnen branden op het bedrijventerrein adequaat bestreden worden.

Mocht er toch een incident optreden bij de aardgastransportleiding dan zal dit moeizaam te bestrijden zijn. Dit doordat de brandweer de lekkage niet kan verhelpen, maar alleen de Gasunie. De inzet richt zich dan ook alleen maar op effectbestrijding.

Het bedrijventerrein Transportcentrum heeft één ontsluitingsmogelijkheid. Deze ontsluitingsmogelijkheid is dusdanig gesitueerd dat er goed van de risicobron af gevlucht kan worden.

4. Mogelijkheden voor zelfredzaamheid en vluchtmogelijkheden aanwezigen;

Voor het vermogen om jezelf en anderen in veiligheid te brengen bij de dreiging van, of het bestaan van een gevaarlijke situatie wordt de term zelfredzaamheid gebruikt. Bij het bepalen van de mate van zelfredzaamheid spelen onder andere de fysieke gesteldheid en zelfstandigheid van de aanwezigen, de alarmeringsmogelijkheden en vluchtmogelijkheden een rol.

Het advies van Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden van 3 september 2013 (kenmerk: 130829-0035) geeft aan dat op een bedrijventerrein de verwachting is dat de aanwezige

personen, mits tijdig gewaarschuwd zichzelf in veiligheid kunnen brengen. Het plangebied wordt echter niet gedekt door het sirenenetwerk. Wel kunnen mensen gericht gewaarschuwd worden middels NL-Alert.

Conclusie externe veiligheid bestemmingsplan Transportcentrum

Het plangebied Transportcentrum ligt binnen het invloedsgebied van twee externe veiligheidsrisicobronnen, namelijk de snelweg A12 (vervoer gevaarlijke stoffen) en een Aardgastransportleiding A523. Het plaatsgebonden risico van beide risicobronnen levert geen belemmering op voor het bestemmingsplan Transportcentrum.

Het bestemmingsplan Transportcentrum beoogt alleen functie verruiming van bedrijfsactiviteiten. Hierdoor neemt het aantal personen en de hoogte van het groepsrisico licht toe. Dit wordt veroorzaakt door de snelweg A12. Het bedrijventerrein heeft geen invloed op de hoogte van het groepsrisico voor de aardgastransportleiding A523.

De gemeente Zevenaar acht de lichte toename van het groepsrisico voor de snelweg A12 en het bestaande groepsrisico van de aardgastransportleiding A523 acceptabel, om de volgende redenen:

1. De toename van het groepsrisico voor de A12 is zeer gering en licht ruim onder de oriënterende waarde. De normwaarde (N:F) is 0,008 bij 122 dodelijke slachtoffers ($F 3,9 \times 10^{-7}$);
2. De ontwikkeling van plangebied is maatschappelijk en economisch belangrijk voor de gemeente Zevenaar.

5.5 Bedrijven en milieuzonering

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Om te komen tot een ruimtelijke relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten, wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Onder milieuzonering wordt verstaan een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds milieubelastende bedrijven of inrichtingen en anderzijds milieugevoelige gebieden, zoals woongebieden. Daarnaast is de milieuwetgeving van toepassing.

Om het begrip 'milieuzonering' hanteerbaar te maken, is gebruik gemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering. In de VNG-publicatie is een zogenaamde richtafstandenlijst opgenomen. In deze lijst is voor allerlei soorten bedrijvigheid aangegeven welke richtafstanden vanwege geur, stof, geluid en gevaar bij voorkeur worden aangehouden. Naast richtafstanden zijn ook andere kenmerken vermeld, zoals de verkeersaantrekkende werking.

Omgevingstypen

Ten noorden wordt het plangebied begrensd door de snelweg A12. Aan de oost- en zuidzijde van het plangebied ligt de ontsluitingsweg Beekseweg. Het plangebied kan getypeerd worden als een gebied waar functies gemengd zijn.

De VNG-publicatie maakt voor de toepassing van richtafstandenlijsten onderscheid in de omgevingstypen 'rustige woonwijk en rustig buitengebied' en 'gemengd gebied'. Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven of kantoren) voor. Indien de aard van de omgeving dit rechtvaardigt, kunnen gemotiveerd kleinere richtafstanden worden aangehouden bij het omgevingstype gemengd gebied, dat gezien de aanwezige functiemenging of ligging nabij drukke wegen al een hogere milieubelasting kent.

Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. De richtafstandenlijsten vermelden de afstanden die bij voorkeur worden aangehouden.

Milieucategorie	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
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Op basis van de richtafstandenlijsten is in de VNG-publicatie een Lijst van Bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen opgenomen. Dit is de leidraad voor dit bestemmingsplan.

Bedrijven en milieuzonering en bestaande bedrijven

Het is mogelijk dat de aard en omvang van een bestaand bedrijf afwijkt van het 'gemiddelde' uit de afstandentabel. Dit kan aanleiding zijn de afstandentabel bij te stellen, bijvoorbeeld door specifieke bedrijven toe te laten of juist uit te sluiten. De bedrijven worden in eerste instantie beoordeeld op grond van hun feitelijke emissies op grond van de milieuvergunningen en/of meldingen. Op deze wijze krijgt men inzicht in eventuele knelpunten in de bestaande milieusituatie.

De afstandentabel is voor de bedrijven in het plangebied van belang in de volgende gevallen:

- Bij het toelaten van nieuwe bedrijfsactiviteiten;
- Bij het kunnen meewerken aan uitbreiding of verplaatsing van bestaande bedrijfsactiviteiten.

Bedrijven en milieuzonering hebben geen betrekking op de zonering van de bedrijven onderling. Verschillende typen bedrijven kunnen naast elkaar blijven bestaan.

Plangebied

De bedrijven bevinden zich in het plangebied hoofdzakelijk in de milieucategorieën 2 en 3. De aanwezige bedrijven passen qua aard en omvang bij het karakter van het terrein en bij de schaal van het buitengebied. De bestaande milieuzonering is uitgangspunt geweest bij het opstellen van onderhavig bestemmingsplan.

5.6 Water

Het Rijksbeleid ten aanzien van water is neergelegd in de Vierde Nota Waterhuishouding (1998). Hierin is aangegeven dat het waterbeheer in Nederland moet zijn gericht op een veilig en goed bewoonbaar land met gezonde duurzame watersystemen. Om dit te bereiken moet zoveel mogelijk worden uitgegaan van een watersysteembenadering en integraal waterbeheer. In de nota is onder ander aangegeven dat stedelijk water meer aandacht moet krijgen. Volgens de nota Waterbeheer in de 21e eeuw (2000) moet aan het watersysteem meer aandacht worden gegeven om de natuurlijke veerkracht te benutten. Voorkomen van afwenteling door het hanteren van de drietrapsstrategie "vasthouden-bergen-afvoeren" staat hierbij centraal. Ook in stedelijke uitbreidingen dient daarom het overtollige hemelwater beter vastgehouden te worden.

Zevenaar als geheel

De ontstaansgeschiedenis van Zevenaar is mede bepaald door de loop die de Rijn heeft gevolgd en vorming van de ondergrond in samenhang daarmee. De indeling in oeverwallen en kommen is daarvan het nog steeds zichtbare gevolg. Die verschillen zijn tijdens de eeuwenlange occupatiegeschiedenis versterkt door bewoning en het agrarische gebruik. In de loop van de tijd zijn er veel fluctuaties geweest in de beddingen van de Rijn en de Waal. De gevolgen van het voortdurend meanderen van de rivieren zijn nog steeds zichtbaar in het landschap, de Rijnstrangen. Door de voortdurend terugkerende overstromingen zijn de hoger gelegen oeverwallen en de lager gelegen kommen ontstaan. Het oeverwallengebied is door de mens als eerste voor bewoning in gebruik genomen. De kernen Zevenaar, Oud Zevenaar en Babberich liggen op zo'n oeverwal.

Watertoetstabel

De watertoets is met ingang van 1 november 2003 wettelijk verplicht voor ruimtelijke plannen die vallen onder de Wet ruimtelijke ordening. In het Nationaal Bestuursakkoord Water-actueel (NBW-actueel, juni 2008) hebben rijk, provincies, gemeenten en waterschappen onder meer opnieuw afgesproken dat de watertoets ook wordt toegepast bij waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten die niet vallen onder de Wro.

Thema	Toetsvraag	Relevant
HOOFDTHEMA'S		
Veiligheid	1. Ligt in of nabij het plangebied een primaire of regionale waterkering? 2. Ligt in of nabij het plangebied een kade?	Nee Nee
Riolering en Afvalwaterketen	1. Is er toename van het afvalwater (DWA)? 2. Ligt in het plangebied een persleiding van WRIJ? 3. Ligt in of nabij het plangebied een RWZI van het waterschap?	Nee Nee Nee
Wateroverlast (oppervlakte-water)	1. Is er sprake van toename van het verhard oppervlak? 2. Zijn er kansen voor het afkoppelen van bestaand verhard oppervlak? 3. In of nabij het plangebied bevinden zich natte en laag gelegen gebieden, beekdalen, overstromingsvlaktes?	Nee Ja Nee
Grondwater-overlast	1. Is in het plangebied sprake van slecht doorlatende lagen in de ondergrond? 2. Bevindt het plangebied zich in de invloedzone van de Rijn of IJssel? 3. Is in het plangebied sprake van kwel? 4. Beoogt het plan dempen van slootjes of andere wateren?	Nee Nee Nee Nee
Oppervlakte-waterkwaliteit	1. Wordt vanuit het plangebied water op oppervlaktewater geloosd? 2. Ligt in of nabij het plangebied een HEN of SED water? 3. Ligt het plangebied geheel of gedeeltelijk in een Strategisch actiegebied?	Nee Nee Nee
Grondwater-kwaliteit	1. Ligt het plangebied in de beschermingszone van een drinkwateronttrekking?	Nee
Volksgezondheid	1. In of nabij het plangebied bevinden zich overstorten uit het gemengde of verbeterde gescheiden stelsel? 2. Bevinden zich, of komen er functies, in of nabij het plangebied die milieuhygiënische of verdrinkingsrisico's met zich meebrengen (zwemmen, spelen, tuinen aan water)?	Ja Nee
Verdroging	1. Bevindt het plangebied zich in een hydrologisch beïnvloedingsgebied voor natte land natuur?	Nee
Natte natuur	1. Bevindt het plangebied zich in of nabij een natte EVZ? 2. Bevindt het plangebied zich in of nabij beschermingszones voor natte landnatuur?	Nee Nee
Inrichting en beheer	1. Bevinden zich in of nabij het plangebied wateren die in eigendom of beheer zijn bij het waterschap? 2. Heeft het plan herinrichting van watergangen tot doel?	Nee Nee
AANDACHTSTHEMA'S		
Recreatie	1. Bevinden zich in het plangebied watergangen en/of gronden in beheer van het waterschap waar actief recreatief medegebruik mogelijk wordt?	Nee
Cultuurhistorie	1. Zijn er cultuurhistorische waterobjecten in het plangebied aanwezig?	Nee

Beschrijving van het watersysteem in het plangebied

Algemeen

Het plangebied is gelegen in het zuidoostelijk deel van de gemeente Zevenaar. Het betreft een bedrijventerrein met een relatief goede verdeling tussen groen en verhard oppervlak.

Bodem en grondwater

De ondergrond tot 2 m beneden maaiveld in het plangebied bestaat uit een afwisseling van fijne tot matig grove zandlagen met klei- en veenlagen. Het grondwater stroomt in noordwestelijke richting. In het plangebied is recentelijk geen sprake (geweest) van grondwateroverlast en het plan is niet gelegen in een grondwaterbeschermingsgebied.

Op basis van beschikbare gemeten grondwaterstanden in de omgeving, zijn de volgende inschattingen gemaakt:

Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand (GHG):	11,10+NAP
Gemiddelde Grondwaterstand:	10,70+NAP
Gemiddeld Laagste Grondwaterstand (GLG):	10,30+NAP
Grondwatertrap:	VI, VII

Oppervlaktewater

In het plangebied zijn geen oppervlaktewateren aanwezig. Er bevindt zich ca. 0,50 km ten zuiden van het plangebied een relatief klein oppervlaktewater ("Kiebitzsee" op Duits grondgebied) en het heeft geen invloed op dit plan.

Riolering

In het plangebied ligt een Verbeterd Gescheiden rioleringsSysteem (VGS). Een rioolgemaal nabij Veem 5 verpompt het water naar het bemalingsgebied Beekseweg ten westen van het plangebied.

Relevante waterhuishoudkundige aspecten in het plangebied

Aan de hand van de 'Handreiking Watertoets' is het aspect water in onderhavig plan meegenomen. In de watertoetstabel is aangegeven welke waterhuishoudkundige aspecten voor het bestemmingsplan relevant zijn.

Conclusie

De huidige situatie voorziet niet in problemen op het gebied van de waterhuishouding. Met dit plan worden eveneens geen veranderingen in het watersysteem aangebracht. Met het oog op de waterhuishouding kan het plan daarom zonder belemmeringen doorgang vinden.

5.7 Flora en fauna

Bij het opstellen van bestemmingsplannen moet rekening gehouden worden met de gevolgen van de ontwikkeling voor de natuur. Door de Flora- en Faunawet krijgt de natuurtoets een sterker accent in de totale beoordeling van de milieu- en waardenaspecten in de bestemmingsplannen.

Plangebied

Onderhavig plangebied ligt los van woonbebouwing. Op de locatie Transportcentrum is slechts zeer beperkt uitbreiding van de bedrijfsbebouwing mogelijk. Als dit toch gebeurt of als er sprake is van sloop en herbouw, zal daarvoor een quickscan uitgevoerd moeten worden. Binnen het plangebied vinden geen ontwikkelingen plaats die getoetst moeten worden in het kader van de Flora- en Faunawet.

5.8 Archeologie en cultuurhistorie

5.8.1 Archeologie

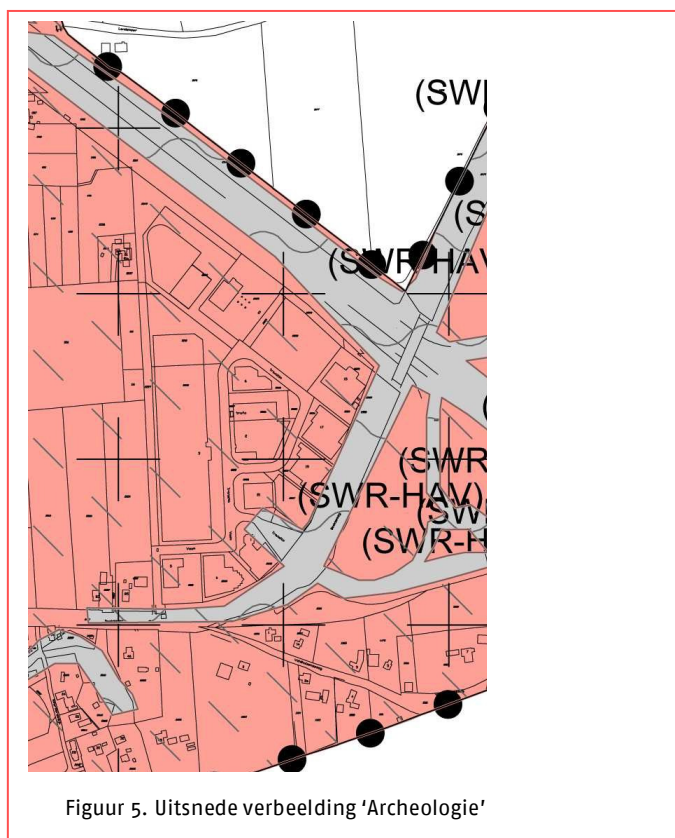
Op 16 januari 1992 is in Valletta (Malta) het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (Verdrag van Malta) ondertekend. Het Nederlandse parlement heeft dit verdrag in 1998 goedgekeurd. Het Verdrag van Malta voorziet in bescherming van het Europees archeologisch erfgoed onder meer door de risico's op aantasting van dit erfgoed te beperken. Deze bescherming is in Nederland wettelijk verankerd in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg 2007, welke een onderdeel vormt van de Monumentenwet 1988.

Plangebied

Zevenaar heeft een rijke historie en kent mede daarom een rijke archeologische historie, die ver teruggaat in de tijd waardoor ook in de ondergrond veel sporen hiervan te vinden kunnen zijn. Vanuit het voornoemd Verdrag en vanuit de Monumentenwet heeft Zevenaar archeologisch beleid gemaakt. Dit beleid vormt de onderlegger voor het zogenaamde paraplubestemmingsplan "Archeologie"² van de gemeente Zevenaar. Volgens dit bestemmingsplan kent het plangebied twee archeologische waarden. De bestemming "Archeologie" is als dubbelbestemming opgenomen.

De aanduidingen SWR-HAV en SWR-OAV zijn van toepassing voor het terrein van Transportcentrum. Het bedrijventerrein Transportcentrum zelf heeft SWR-HAV, dat staat voor "specifieke vorm van waarde - hoge archeologische verwachting" en geeft aan dat archeologisch onderzoek nodig is voor bodemingrepen groter dan 200 m² en dieper dan 0,50 m. De Beekseweg en het stukje van de weg Transito naar het bedrijventerrein toe heeft SWR-OAV. Dat staat voor "specifieke vorm van waarde - onbekende archeologische verwachting", wat aangeeft dat archeologisch onderzoek nodig is voor bodemingrepen groter dan 2.500 m² en dieper dan 0,50m. Dit is geborgd in de regels van dit bestemmingsplan.

² Bestemmingsplan "Archeologie" Vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 31 maart 2010 met het plan-ID: NL.IMRO.0299.BP99ARCHEOLOGIE-VA01



5.8.2 Cultuurhistorie

De rijksoverheid verbindt de zorg voor het cultureel erfgoed sterker met andere ruimtelijke vraagstukken en ontwikkelingen. Samen met provincies, gemeenten, waterschappen en particuliere organisaties neemt het rijk initiatief om het cultuurhistorische karakter van Nederland op gebiedsniveau te behouden en te versterken. Het kabinet richt de eigen inzet van het rijk op een selectief aantal gebieden en ruimtelijke opgaven. Dat staat in de visie Kiezen voor karakter. Het kabinet geeft met deze visie invulling aan zijn verantwoordelijkheid voor een goede omgang met het onroerend cultureel erfgoed van nationale betekenis, bij integrale ruimtelijke afwegingen.

Zo verbindt het kabinet de zorg voor het cultureel erfgoed met andere ruimtelijke ontwikkelingsopgaven op het gebied van onder andere economie, veiligheid en duurzaamheid. Het kabinet verwacht dat de visie overheden, initiatiefnemers, eigenaren, ontwikkelaars en ruimtelijk ontwerpers er toe zal aanzetten om de waarde van het cultureel erfgoed als kans te zien bij de ontwikkeling van gebieden en het realiseren van economische en maatschappelijke doelen. Het kabinet kiest voor de komende jaren vijf prioriteiten in zijn gebiedsgerichte erfgoedbeleid:

- Werelderfgoed: samenhang borgen, uitstraling vergroten.
- Eigenheid en veiligheid: zee, kust en rivieren.
- Herbestemming als (stedelijke) gebiedsopgave: focus op groei en krimp.
- Levend landschap: synergie tussen erfgoed, economie, ecologie.
- Wederopbouw: tonen van een tijdperk.

Plangebied

In de oeverwal langs de Oude Rijn zijn in het verleden bij hoogwater doorbraakgeulen ontstaan. Langs een van deze doorbraakgeulen de Aa, ontstond de nederzetting Zevenaar. Het bedrijventerrein Transit is gelegen bij een knooppunt van de A12. Op de cultuurhistorische elementkaart is te zien dat aan de zuidzijde van de snelweg er restanten van een oude wetering zijn. Verder is er sprake van een vrijwel geheel gewijzigde historische structuur. Met betrekking tot het bedrijventerrein zelf valt dan ook verder niet veel te vermelden.

Ten westen van het bedrijventerrein ligt het landelijke gebied Het Kwartier. Dit heeft wel een grote cultuurhistorische waarde. Het is voorstelbaar dat het bedrijventerrein van oorsprong hier bij aansloot. Voor dit gebied zijn onder andere op hoofdlijn de noord-zuid georiënteerde strookvormige verkaveling, restanten van de landweer, kenmerkende beplanting op perceelsgrenzen en langs infrastructuur, en het karakteristieke bebouwingspatroon nog aanwezig.

Er is geen sprake van karakteristieke bebouwing, rijks-, provinciale of gemeentelijke monumenten in het plangebied. Er zijn derhalve geen 'cultuurhistorische waarden' opgenomen.

5.9 Kabels, leidingen en straalpaden

Het verrichten van werkzaamheden in de nabijheid van hoogspanningsmasten, hoogspanningslijnen, hoogspanningskabels, warmwaterleidingen e.d. kan gevaar met zich meebrengen. Om dit gevaar zoveel mogelijk te beperken, dient de leidingbeheerder aan te geven onder welke voorwaarden de werkzaamheden veilig plaats kunnen vinden. De algehele conclusie is dat ter plaatse van het plangebied en de directe omgeving daarvan geen kabels, leidingen en straalpaden bekend zijn die belemmeringen opleveren voor dit bestemmingsplan.

5.9.1 Kabels

Op Transportcentrum liggen onder de wegen kabels. Bij het roeren van de grond op Transportcentrum moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van deze kabels.



5.9.2 Leidingen

Op Transportcentrum is een verbeterd gescheiden rioleringsstelsel (VGS) aanwezig. Er is sprake van een tweetal aansluitingen:

- Een vuilwateraansluiting; en
- Een regenwateraansluiting waarop alleen schoon water, afkomstig van dakvlakken en schone parkeerplaatsen mag worden geloosd.

De aansluitingen kunnen plaatsvinden op het gemeentelijk rioolstelsel. Nabij Veem 5 is een rioolgemaal dat het water middels persleiding naar het bemalingsgebied "Beekseweg" ten westen van het plangebied verpompt.

5.9.3 Straalpaden

Op de verbeelding van het bestemmingsplan "Buitengebied 2000 Zevenaar (plankaart noord)" is te zien dat er ondergrondse transportleidingen zijn en een zone ten behoeve van een straalpad. De straalpaden worden gebruikt voor draadloze telecommunicatie op beperkte afstanden.

Dat betekent dat binnen de in de verbeelding aangeduide straalpaden geen bouwwerken mogen worden opgericht met een hoogte die meer bedraagt dan in de verbeelding in het straalpad aangegeven hoogte. In dit geval is dat 20 meter.

Naast Transito 15 staat een zendmast. De mast is eigendom van Novec.

De volgende antennes zijn in de mast gemonteerd:

- MobiRail microwave op 37,5m
- MobiRail antennes op 35m
- KPN antennes op 23,5m

Naast Transito 17 staat ook een zendmast. Hier zijn geen gegevens van bekend.

6. WIJZE VAN BESTEMMEN

Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument voor het voeren van ruimtelijk beleid, maar is niet het enige instrument. Andere wetten en regels zoals de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, de Monumentenwet 1988, de Algemene Plaatselijke Verordening, de Wet milieubeheer en de bouwverordening zijn ook belangrijk voor het uitvoeren van het ruimtelijk beleid. Meer informatie over de rol en de betekenis van het bestemmingsplan is te vinden op de site van de gemeente en op www.ruimtelijkeplannen.nl.

6.1 Algemeen

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

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

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

Een bestemmingsplan regelt derhalve:

- Het toegestane gebruik van gronden (en de bouwwerken en gebouwen).

En een bestemmingsplan kan daarbij regels geven voor:

- Het bebouwen van de gronden;
- Het verrichten van werken (aanleggen).

6.2 Hoofdstukopbouw van de planregels

De planregels zijn verdeeld over vier hoofdstukken:

- *Inleidende regels*. In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de planregels worden gebruikt (regel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de planregels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de regels (regel 2);
- *Bestemmingsregels*. In dit tweede hoofdstuk zijn de bepalingen van de bestemmingen opgenomen. Per bestemming is het toegestane gebruik geregeld en zijn bouwregels opgenomen. Ieder artikel kent een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn bouwregels opgenomen. Aansluitend volgen de (mogelijke) afwijkingsmogelijkheden met betrekking tot de bouw en/of het gebruik. Ten slotte zijn (eventuele) omgevingsvergunningenstelsels en/of wijzigingsbevoegdheden opgenomen.
- *Algemene regels*. In dit hoofdstuk zijn regels opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. Waaronder algemene procedurebepalingen, maar ook regels met betrekking tot mogelijke afwijkingen. Het zijn allemaal belangrijke regels die voor het gehele plan gelden.
- *Overgangs- en slotregels*. In het laatste hoofdstuk wordt het overgangsrecht geregeld en wordt bepaald hoe het bestemmingsplan heet (de slotregel).

6.2.1 Inleidende regels

Begripsbepalingen

In de begripsbepalingen worden omschrijvingen gegeven van de in het bestemmingsplan gebruikte begrippen. Deze zijn opgenomen om interpretatieverschillen te voorkomen. Alleen die begripsbepalingen zijn opgenomen die gebruikt worden in de regels en die tot verwarring of voor meerdere uitleg vatbaar zijn.

Wijze van meten

De wijze van meten bevat technische regelingen met betrekking tot het bepalen van oppervlaktes, percentages, hoogtes, diepten, breedtes en dergelijke waarmee op een eenduidige manier uitleg wordt gegeven wat onder de diverse begrippen wordt verstaan.

6.2.2 Bestemmingsregels

De gronden van het gehele plangebied hebben een positieve bestemming. Een positieve bestemming betekent dat het gebruik van de gronden voor de verschillende bestemmingen direct mogelijk is. Bovendien betekent het dat oprichting van gebouwen direct mogelijk is nadat het bevoegd gezag een omgevingsvergunning heeft verleend. Een omgevingsvergunning wordt verleend, indien zij voldoet aan onder meer de regels van het bestemmingsplan, het Bouwbesluit en de Bouwverordening.

Bestemmingen

Allereerst komen alle (enkel)bestemmingen aan de orde. Het betreft een indeling van bestemmingen in hoofdgroepen waarin de meest voorkomende functies kunnen worden ondergebracht. De indeling in hoofdgroepen maakt het raadplegen van een bestemmingsplan en het zoeken naar bepaalde functies eenvoudiger.

De opbouw van de bestemmingen ziet er in beginsel als volgt uit 3:

- Bestemmingsomschrijving;
- Bouwregels;
- Nadere eisen;
- Afwijking van de bouwregels (onthefing);
- Specifieke gebruiksregels;
- Afwijking van de gebruiksregels (onthefing);
- Wijzigingsbevoegdheid.

Hieronder volgt per bestemmingsonderdeel een korte toelichting.

- *Bestemmingsomschrijving.* De bestemmingsomschrijving bevat de omschrijving van de doeleinden die met de bestemming aan de grond worden toegekend. Hierbij gaat het in beginsel om een beschrijving van de aan de grond toegekende functies. De aard van de toegelaten inrichtingen van gronden (bouwwerken en werken, geen bouwwerken zijnde) vloeit dan voort uit de toegelaten functies.
- *Bouwregels.* In de bouwregels wordt aangegeven welke bebouwingsmogelijkheden er op een perceel bestaan. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebouwen (eventueel gesplitst in hoofd- en bijgebouwen) en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.
- *Nadere eisen.* Nadere eisen zijn gesteld ten behoeve van bepaalde kwalitatief omschreven criteria, zoals woonsituatie, straat- en bebouwingsbeeld en verkeersveiligheid. De nadere eisen-regeling biedt de mogelijkheid om in concrete situaties in het kader van het verlenen van een omgevingsvergunning sturend op te treden.
- *Afwijking bouwregels (onthefing).* Door het opnemen van een dergelijke regeling bestaat de mogelijkheid af te wijken van de algemeen toegestane bouwregelingen. Afwijkingen van bouwregels worden niet opgenomen voor afwijkingen van de bouwregels, waarvan de verwachting is, dat ze in (bijna) alle gevallen worden verleend. Dan dienen de bouwregels hierop te voorzien. Voor elke afwijking wordt aangegeven waarvan afgeweken kan worden, de maximale afwijking die kan worden toegestaan en eventueel de situaties of voorwaarden waaronder deze plaatsvindt. Het gaat hier om afwijkings-

3 Duidelijk mag zijn, dat een bestemmingsplanbepaling niet alle elementen hoeft te bevatten. Dit kan per bestemming verschillen.

bevoegdheden voor specifieke bestemmingen. Als afwijkingsbevoegdheden gelden voor meerdere bestemmingen dan wel een algemene strekking hebben, worden ze geplaatst in hoofdstuk 3 (de algemene regels).

- *Specifieke gebruiksregels.* In dit onderdeel wordt aangegeven welke vormen van gebruik in ieder geval strijdig zijn met de bestemming. Hier worden niet alle mogelijke strijdige gebruiksvormen genoemd, maar alleen die, waarvan het niet op voorhand duidelijk is dat deze in strijd zijn met de bestemming. Het gaat hierbij in feite om een aanvulling op de bestemmingsomschrijving.
- *Afwijking gebruiksregels.* Een afwijking van een gebruiksregel mag niet leiden tot een feitelijke wijziging van de bestemming. Dat wil zeggen dat uitsluitend een afwijking van de gebruiksregels kan plaatsvinden ten behoeve van functies, die inherent zijn aan de in de bestemmingsomschrijving opgenomen functies. Met andere woorden: de regeling is opgenomen voor kleinere, planologisch minder ingrijpende onderwerpen. Echte bestemmingswijzigingen en grotere, ingrijpende ruimtelijke ingrepen worden geregeld via een wijzigingsbevoegdheid.
- *Wijzigingsbevoegdheid.* Door de opgenomen wijzigingsbevoegdheden is het mogelijk om het bestemmingsplan te wijzigen (binnenplanse wijziging). In de meeste gevallen zal het gaan om het wijzigen van de op een perceel gelegde bestemming, maar deze wijziging kan eventueel ook gebruikt worden om de bouw mogelijkheden op een perceel te wijzigen. Het gaat hier om wijzigingsbevoegdheden voor specifieke bestemmingen. Als wijzigingsbevoegdheden gelden voor meerdere bestemmingen dan wel een algemene strekking hebben, dan zijn ze opgenomen in hoofdstuk 3 (de algemene regels).

6.2.3 Algemene regels

Algemene regels zijn regels die gelden voor meerdere bestemmingen dan wel een algemene strekking hebben. Het betreft:

- De anti-dubbeltelregel;
- Algemene bouw-, gebruiks-, aanduidings-, wijzigings- en procedureregels;
- Overige regels.

Hieronder volgt per algemene regels een korte toelichting.

- *Anti-dubbeltelregel.* Deze regel is opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.
- *Algemene bouwregels.* In deze regels zijn algemene regels ten aanzien van het gebruik opgenomen, zoals het algemene gebruiksverbod, het strijdig gebruik, vormen van verboden gebruik, maar ook het toegestane gebruik en de algemene afwijkingsmogelijkheden.
- *Algemene gebruiksregels.* In deze regels zijn algemene regels ten aanzien van het ondergronds bouwen opgenomen met bijbehorende maatvoering. Daarnaast zijn regels opgenomen ten aanzien van bestaande afstanden en andere maten ingeval van strijdigheid met de nieuwe bestemmingsregels. Ook is hierin geregeld wanneer overschrijding van bouw- en bestemmingsgrenzen door ondergeschikte bouwdelen is toegestaan.
- *Algemene afwijkingsregels.* In deze bepaling wordt aan het bevoegd gezag de bevoegdheid gegeven om af te wijken van het bestemmingsplan ten behoeve van niet-ingrijpende bouwactiviteiten. De criteria, die bij toepassing van de afwijkingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven.
- *Algemene wijzigingsregels.* In deze bepaling wordt aan het bevoegd gezag de bevoegdheid gegeven om bestemmingen te wijzigen ten behoeve van kleine overschrijdingen van bestemmingsgrenzen. De criteria, die bij toepassing van de afwijkingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven.
- *Algemene procedureregels.* In deze bepaling staat aangegeven welke procedure moet worden gevolgd bij de voorbereiding van een besluit tot toepassen van een afwijkings- en wijzigingsbevoegdheid. Hierbij wordt verwezen naar procedures die zijn opgenomen in de Algemene wet bestuursrecht en de Wet ruimtelijke ordening.
- *Overige regels.* In bepaalde gevallen wordt de bouwverordening van toepassing verklaard.

6.2.4 Overgangs- en slotregels

De overgangs- en slotregels zijn algemeen van aard en gelden voor alle bestemmingen. De volgende slotbepalingen zijn opgenomen in dit laatste hoofdstuk.

Overgangsrecht

In deze bepaling wordt vorm en inhoud gegeven aan het overangsrecht. Aangesloten is bij het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Slotregel

Als laatste wordt de slotregel opgenomen. Deze regel bevat zowel de titel van het plan als de vaststellingsbepaling.

6.3 Beschrijving per bestemming

Het voorliggend bestemmingsplan bevat de volgende bestemmingen:

- Bedrijventerrein 1.
- Bedrijventerrein 2. Groen.
- Verkeer.
- Waarde-Archeologie. Om de aan de gronden gegeven archeologische verwachtingswaarde te beschermen, is een dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' opgenomen. De onderscheiden verwachtingen zijn door middel van een nadere aanduiding aangegeven.

6.3.1 Bedrijventerrein 1

Het bestaande bedrijvenpark is samen met de ruimtelijke ontwikkelingen die in de loop der jaren hebben plaatsgevonden, bestemd tot 'Bedrijventerrein 1'. Binnen deze bestemming is het mogelijk bedrijven in de categorie 1 tot en met 4.2 uit te oefenen als opgenomen op de 'Staat van bedrijfsactiviteiten'. Deze lijst is gebaseerd op de VNG-uitgave Bedrijven en Milieuzonering. De 'Staat van bedrijfsactiviteiten' is als bijlage aan de regels gevoegd. Naast deze bedrijven, kunnen ook ten behoeve van deze bedrijven dienstverlenende bedrijven, zoals kantoor- en vergaderruimte worden opgericht. De bestaande bedrijven/kantoren zijn daarmee conform de huidige (planologische) situatie bestemd. Het bebouwingspercentage is opgehoogd naar 100%. De goot- en nokhoogtes zijn iets aangepast. De gebouwen mogen uitsluitend binnen het op de kaart aangegeven bouwvlak worden gebouwd. De afstand van de gebouwen tot de as van de rijksweg A12 moet ten minste 60 meter bedragen.

6.3.2 Bedrijventerrein 2

In het bestemmingsplan wordt een nieuwe bestemming gecreëerd. Een deel van de groenstrook langs de A12 is bestemd als "Bedrijventerrein 2" om het huidig gebruik van deze grond als parkeergelegenheid te legaliseren. Deze strook zal afgescheiden worden door een terreinafscheiding van maximaal 2 meter.

6.3.3 Groen

Het groen met een meer structureel karakter is vastgelegd in de bestemming 'Groen'. Daarin zijn grasvelden, opgaande beplanting en overige in het groen aanwezige voorzieningen opgenomen. Water en voorzieningen voor de waterhuishouding maken onderdeel uit van deze bestemming en mogen dus direct aangelegd worden.

6.3.4 Verkeer

Voor de bestaande (hoofd)wegenstructuur en fietsstructuur in het plangebied is de bestemming 'Verkeer' opgenomen. Zowel de rijbaan zelf, als de bermen, parkeermogelijkheden en de fiets- en voetpaden zijn binnen de bestemming opgenomen. Water en voorzieningen voor de

waterhuishouding maken onderdeel uit van deze bestemming en mogen dus direct aangelegd worden.

6.3.5 Waarde – Archeologie

Via dit artikel is een aanlegvergunningstelsel opgelegd voor het verrichten van bodemingrepen. Al naar gelang de diepte en omvang van een ingreep en afhankelijk van de mogelijke waarde van die locatie op het gebied van archeologie, is een omgevingsvergunning nodig.

7. ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

Conform artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening dient een onderzoek te worden verricht naar de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Dit bestemmingsplan is een consoliderend bestemmingsplan, waarbij geen grootschalige nieuwe ontwikkelingen, zoals woongebieden of bedrijventerreinen, mogelijk worden gemaakt en waarbij geen publieke investeringen in de openbare ruimte aan de orde zijn. Dit bestemmingsplan brengt voor de gemeente alleen de plankosten met zich mee. Hiervoor zijn in de begroting gelden gereserveerd. Er is ook geen sprake van een ontwikkelaar. Er hoeft derhalve geen anterieure overeenkomst noch een exploitatieovereenkomst te worden opgesteld. De economische uitvoerbaarheid is verzekerd.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.2.1 Overleg andere bestuursorganen/overlegpartners

Het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.1) geeft aan dat het bevoegd gezag bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg voert met de besturen van de betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van de belangen welke in het plan in het geding zijn. De instanties die in kennis gesteld moeten worden van dit bestemmingsplan zijn geïnformeerd. De Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden (VGGM) heeft op 03-09-2013 in het kader van het vooroverleg een positief advies verstrekt.

7.2.3 Overleg omwonenden en andere belangstellenden

Inspraak is in de Wet ruimtelijke ordening niet verplicht gesteld. Dit neemt niet weg dat het gemeenten vrij staat toch inspraak te verlenen. Het is uiteraard van groot belang dat burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties worden betrokken bij de totstandkoming van een bestemmingsplan.

Het concept bestemmingsplan is voortijdig toegezonden aan de externe werkgroep bestaande uit een aantal ondernemers, eigenaren en andere partijen ten behoeve van het indienen van een reactie. Op 25 april 2013 heeft er een informatiebijeenkomst plaatsgevonden, waarbij de externe werkgroep in de gelegenheid is gesteld om vragen te stellen over het bestemmingsplan.

Het ontwerp bestemmingsplan heeft van 27 december 2013 tot 8 februari 2014 voor een ieder ter inzage gelegen. Binnen deze termijn had een ieder de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. De zienswijzennota is als bijlage bij de toelichting van dit bestemmingsplan gevoegd.

8. PROCEDURE

8.1 Overleg

Dit bestemmingsplan is in het kader van het wettelijk overleg toegezonden aan de desbetreffende instanties.

8.2 Van ontwerp naar vaststelling

Op het ontwerp van dit bestemmingsplan kunnen zienswijzen worden ingediend. In het vaststellingsbesluit wordt verslag gedaan van de mogelijke zienswijzen en van de mogelijke wijzigingen die bij vaststelling worden doorgevoerd.

9. CONCLUSIE

Het bestemmingsplan is opgezet volgens artikel 3.1.6 van het Bro, waardoor geconcludeerd kan worden dat dit bestemmingsplan beleidsmatig gezien inpasbaar is in het beleid, voldoet aan een goede ruimtelijke ordening en uitvoerbaar is.

Gemeente Zevenaar, Raadhuisplein 1, 6901 GN Zevenaar