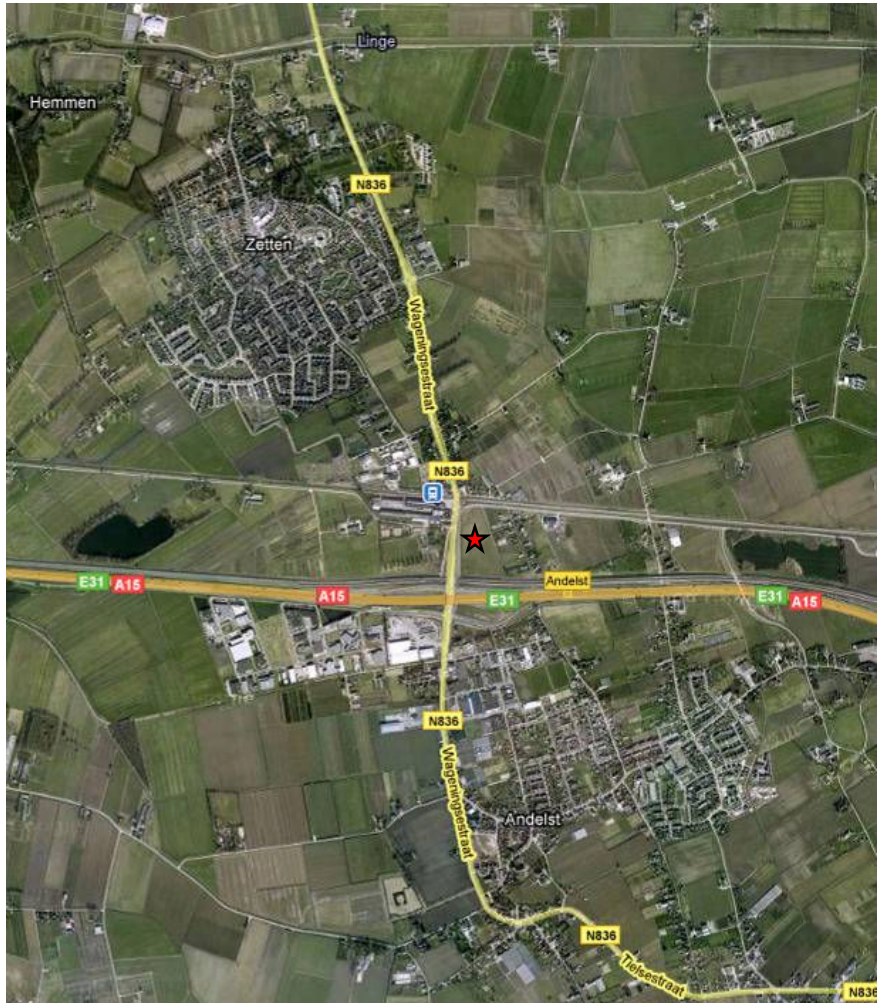


1.	INLEIDING.....	3
1.1.	Aanleiding.....	3
1.2.	Ligging.....	3
1.3.	Vigerend bestemmingsplan.....	4
1.4.	Leeswijzer	4
2.	BESTAANDE SITUATIE.....	6
2.1.	Ruimtelijke structuur.....	6
2.2.	Functionele structuur.....	6
3.	BELEIDSKADER.....	7
3.1.	Rijksbeleid	7
3.2.	Provinciaal beleid	8
3.3.	Regionaal beleid.....	9
3.4.	Gemeentelijk beleid.....	10
4.	PLANBESCHRIJVING.....	12
4.1.	Ontwerpfilosofie.....	12
4.2.	Programma van Eisen.....	12
4.3.	Bouwplan.....	15
5.	MILIEU- & OMGEVINGSASPECTEN.....	17
5.1.	Milieu	17
5.2.	Waterhuishouding	21
5.3.	Flora & fauna	22
5.4.	Archeologie	23
5.5.	Leidingen	24
5.6.	Totaalbeeld aspecten	24
6.	JURIDISCH PLAN.....	25
6.1.	Inleiding	25
6.2.	Bestemmingsregels.....	25
6.3.	Algemene regels	26
6.4.	Overgangsregels & slotregel.....	27
7.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	28

8.	OVERLEG & INSPRAAK.....	29
8.1.	Vooroverleg	29
8.2.	Inspraak.....	29
8.3.	Zienswijzen.....	29



Globale ligging plangebied in groter verband (rode ster)
Bron: <http://maps.google.nl>

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding

In het kader van de reorganisatie van de afdeling beheer en onderhouden wegen van de provincie Gelderland, heeft de provincie gezocht naar een locatie voor een nieuw wegendistrictskantoor voor de afdeling beheer en onderhoud in de nabijheid van Zetten.

Het terrein "Vogelenzang" bleek om meerdere redenen een goede locatie te zijn, te weten:

- midden in het verzorgingsgebied van het nieuw te vormen district Gelderland-Zuid;
- samen op een locatie met een gelijksoortige overheidsorganisatie, Rijkswaterstaat;
- relatief dicht in de buurt van het hoofdkantoor in Arnhem;
- de aanwezigheid van een spoorwegstation in de buurt.

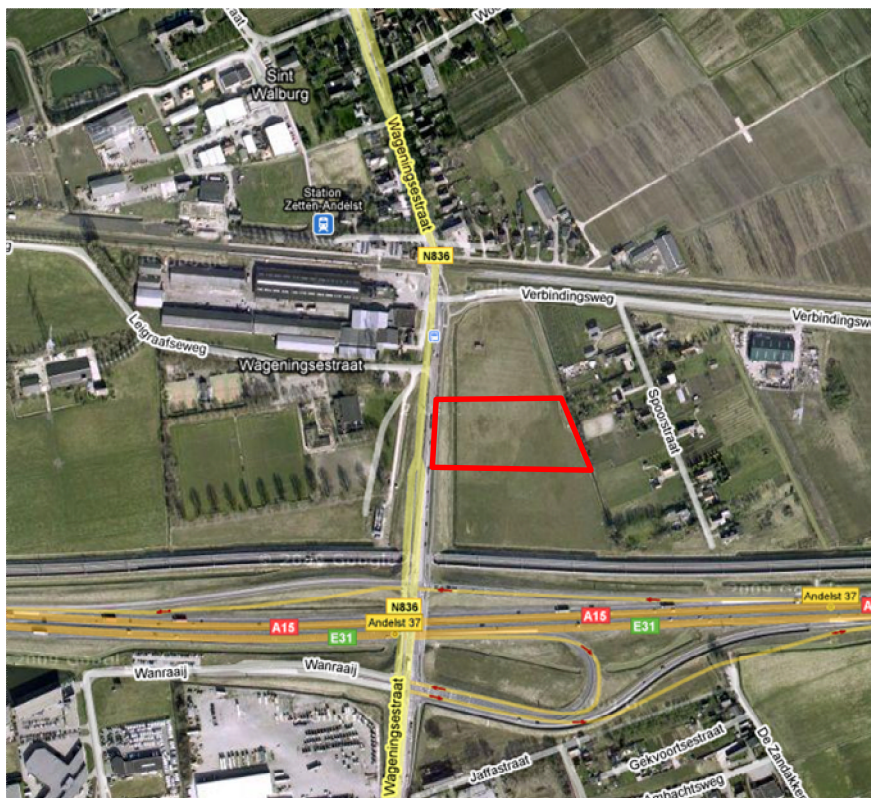
Het plan omvat de bouw van een districtskantoor voor de provincie Gelderland afdeling beheer en onderhoud van wegen, hierna verder aangeduid als districtskantoor. Deze afdeling is belast met de planning en voorbereiding van het beheer en onderhoud van het provinciale wegennet.

Om het oprichten van het nieuwe districtskantoor planologisch/juridisch mogelijk te maken is in het verleden, onder de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) reeds twee maal een vrijstelling ex artikel 19 lid 1 WRO verleend. Het ontwerp van de buitenruimte is sinds de laatste vrijstelling dermate gewijzigd (waaronder bijvoorbeeld de locatie van de fietsenstalling) dat het vigerende bestemmingsplan ex artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) herzien dient te worden. De gemeente is bereid hier medewerking aan te verlenen.

1.2. Ligging

Het plangebied is gelegen in de gemeente Overbetuwe, ter hoogte van afslag 37 aan de A15, Zetten/Andelst. Het plangebied maakt onderdeel uit van het terrein "Vogelenzang", dat zijn naam dankt aan een hier in het verleden gevestigd bedrijf. Het is een perceel van 3 hectare dat ligt ingesloten tussen wegen (de Wageningsestraat aan de westzijde en de Verbindingsweg aan de noordzijde), het tracé van de Betuweroute (zuidzijde) en bebouwing (oostzijde).

Ten noorden van het plangebied ligt de spoorlijn Arnhem-Tiel, het station van Zetten-Andelst en het bedrijventerrein St. Walburg. Ten zuiden van het plangebied ligt, direct over de snelweg A15, het bedrijventerrein van het dorp Andelst.



Globale begrenzing plangebied (rode omkadering)

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

1.3. Vigerend bestemmingsplan

Op de locatie is het bestemmingsplan “Buitengebied Valburg herziening 2002” van kracht. In dit bestemmingsplan heeft het plangebied de bestemming “Agrarisch gebied” en “Bedrijven B1.15 (handelsbedrijf in auto-onderdelen)”. Daarnaast valt een deel van het plangebied binnen het bestemmingsplan “Buitengebied 1998 onderdeel Betuweroute” en heeft binnen dat plan de bestemming “Verkeersdoeleinden”. Het oprichten van het districtskantoor is strijdig met de vigerende bestemmingen. Derhalve zullen de vigerende bestemmingsplannen partieel herzien moeten worden ex artikel 3.1 Wro.

1.4. Leeswijzer

Het bestemmingsplan is als volgt opgebouwd:

- In hoofdstuk 2 wordt de bestaande situatie beschreven;
- In hoofdstuk 3 volgt vervolgens een beschrijving van het beleidskader dat van toepassing is op het bestemmingsplan;
- In hoofdstuk 4 wordt het bouwplan beschreven evenals de parkeerbehoefte;
- In hoofdstuk 5 worden hierna de relevante milieu- en omgevingsaspecten behandeld;

- In hoofdstuk 6 volgt de beschrijving van het juridische deel van het plan;
- In hoofdstuk 7 komt de economische uitvoerbaarheid aan bod;
- In hoofdstuk 8 tenslotte worden de resultaten uit overleg en inspraak besproken en behandeld.

2. BESTAANDE SITUATIE

2.1. Ruimtelijke structuur



Het terrein Vogelenzang, waar het plangebied onderdeel van uit maakt, heeft een oppervlak van circa 3,2 ha. Dit gebied is voor een gedeelte in gebruik genomen door Rijkswaterstaat met een nieuw steunpunt, een kantoor en een ontsluitingsweg. Het terrein is omgeven door watergangen. De rest van het terrein, waaronder het plangebied waar het districtskantoor van de provincie Gelderland is gepland, ligt braak.

Het terrein is gelegen in de oksel van de afrit van de A15 / Betuwelijn en de Wageningsestraat, die de verbinding vormt tussen Andelst en Zetten. Het voormalige bedrijfsterrein is na het verdwijnen van de oude bedrijfsgebouwen, de aanleg van de Betuweroute en de hiermee gepaard gaande aanpassingen aan de bestaande infrastructuur, vrijgekomen als nieuw in te richten bedrijventerrein. Aan de zuid- en de westzijde zijn brede watergangen aangelegd, mede in verband met de waterhuishouding voor de Betuweroute.

Het terrein sluit aan de noordzijde aan op Verbindingsweg, die zich parallel aan de zuidzijde van de spoorlijn Arnhem-Tiel bevindt. Direct ten noorden van deze spoorlijn ligt de Parallelweg Noord met de hier van oudsher aanwezige woonpercelen. De oostzijde van het plangebied wordt begrensd door de achterzijden van de woonpercelen aan de Spoorstraat.

De Verbindingsweg sluit aan op de Wageningsestraat. Schuin aan de overzijde van dit kruispunt bevindt zich het station van Zetten en het voormalige veilingterrein met het karakteristieke hoofdgebouw en koelhuis.

Ten noordwesten van het station bevindt zich het kleinschalige bedrijventerrein St. Walburg. Verder naar het noorden begint de bebouwing van het dorp Zetten. Ten zuiden van de A15 ligt ter hoogte van het plangebied het bedrijventerrein van Andelst.

2.2. Functionele structuur

In het verleden is het terrein als bedrijfsterrein in gebruik geweest en is in het recente verleden nog gebruikt door de projectorganisatie Betuweroute in verband met de aanleg van de Betuweroute. Momenteel is het terrein in de zuidwesthoek ingericht met de nieuwbouw en het stallingsterrein voor een steunpunt van Rijkswaterstaat. Hiervoor is een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd vanaf de Verbindingsweg, parallel met de Wageningsestraat, die tevens de ontsluitingsfunctie voor het gehele plangebied vervult.

3. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk worden kort de ruimtelijk relevante beleidskaders beschreven waarbinnen de ruimtelijke ontwikkeling zijn plek krijgt.

3.1. Rijksbeleid

Op 1 juli 2008 is de fundamentele herziening van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) in werking getreden, de zogenaamde Wet ruimtelijke ordening (Wro). De wetwijziging zorgt voor een duidelijke taakverdeling tussen de overheden waarbij ruimtelijke beleidsplannen van rijk, provincie en gemeenten in hoge mate verticaal op elkaar zijn afgestemd. In de Wro is de sturingsfilosofie dat elke overheid op basis van de eigen verantwoordelijkheid en de daarbij behorende instrumenten vooral proactief optreedt ter realisering van haar eigen ruimtelijk beleid. Hiertoe stelt elke overheidslaag een structuurvisie vast. De Nota ruimte en het Streekplan worden aangemerkt als structuurvisie in het kader van de Wro.

Nota Ruimte

De visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en belangrijkste bijbehorende doelstellingen zijn vastgelegd in de Nota Ruimte. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is om (1) op een duurzame en efficiënte wijze ruimte te scheppen voor de verschillende ruimteveragende functies, (2) de leefbaarheid van Nederland te waarborgen en te vergroten en (3) de ruimtelijke kwaliteit van stad en platteland te verbeteren, waarbij speciaal aandacht wordt geschonken aan het scheppen van de juiste condities voor het toepassen van ontwikkelingsplanologie. Het kabinet kiest in de Nota Ruimte voor een dynamisch, op ontwikkeling gericht ruimtelijk beleid. Het accent verschuift daarmee van het stellen van beperkingen naar het stimuleren van ontwikkelingen.

De Nota Ruimte is een strategische nota op hoofdlijnen waarin rijksverantwoordelijkheden en die van anderen helder zijn te onderscheiden. Dit geeft invulling aan het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Hiermee sluit het kabinet aan bij de eigenlijke uitgangspunten van het ruimtelijk beleid, die onder meer tot uiting komen in het decentrale planningsstelsel (met een centrale rol voor de gemeentelijke bestemmingsplannen). Binnen de kaders van de in de nota ruimte bepaalde nationale ruimtelijke hoofdstructuur, is het plangebied gelegen op de rand van het nationaal stedelijk netwerk Arnhem-Nijmegen.

Middels het aanwijzen van nationale stedelijke netwerken wordt zoveel mogelijk getracht verstedelijking en economische activiteit te bundelen en zo optimaal met de schaarse ruimte om te gaan. Binnen de beleidstrategie "bundeling van verstedelijking en infrastructuur" richt het

rijk zich onder andere op de gebieden binnen de nationale stedelijke netwerken. Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten zijn ieder voor zich verantwoordelijk voor een deel van de infrastructuur en voor het borgen van de basiskwaliteit hierop.

Het oprichten van het districtskantoor naast het steunpunt nabij de A15 en de Betuweroute sluit goed aan bij het streven naar bundeling tussen verstedelijking en infrastructuur, in dit geval ook in functionele zin en het streven van borging van kwaliteit op het rijkswegen netwerk in relatie tot de functie van zowel het districtskantoor als het steunpunt. Ten aanzien van het plangebied of de voorgenomen activiteit worden in de Nota Ruimte geen specifieke aanwijzingen gegeven. Concrete invulling van het plangebied wordt doorgeschoven naar de decentrale overheden.

Nota Mobiliteit

In de Nota Mobiliteit (september 2004) wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeer- en vervoerbeleid beschreven. In de nota komt onder andere naar voren dat Nederland tot de meest verkeersveilige landen van de Europese Unie behoort. De verkeersveiligheid verbetert ondanks de groei van de mobiliteit. Een daling van het jaarlijks aantal verkeersslachtoffers tot 900 doden in 2010 en 640 doden in 2020 per jaar is mogelijk. Zo neemt het persoonlijk leed en de economische schade door ongevallen af. Innovatie en aanscherping van het Europese voertuigbeleid is hiervoor nodig. Met behulp van een ketenbenadering zijn bestuurders in staat knelpunten in samenhang te beoordelen en een betere afweging te maken tussen zo veilig mogelijk transport en ruimtelijke- en economische belangen.

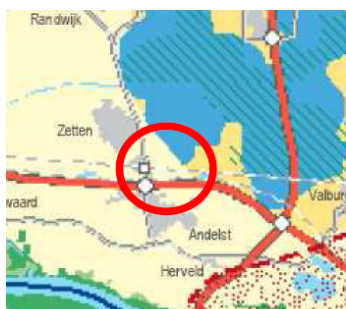
De oprichting van het districtskantoor moet zorg gaan dragen voor het beheer en onderhoud van het wegennet in het gebied Gelderland-Zuid.

3.2. Provinciaal beleid

Zoals hierboven aangegeven wordt het streekplan aangemerkt als structuurvisie in het kader van de Wro. De provincie ziet er op toe dat bestemmingsplannen ook inderdaad worden vastgesteld conform hun beleid, waarbij zij een reactieve rol vervult. Een en ander vraagt om een nadere vertaling van het streekplanbeleid. Die vertaling is neergelegd in de Wro-agenda. De Wro-agenda beoogt een kader te bieden voor de toepassing van nieuwe instrumenten en duidelijkheid te bieden waar dit al kan. In deze agenda, die het bestaande beleid en de gedragslijn "Gelderland en de nieuwe Wro" als uitgangspunt heeft, wordt beschreven welke instrumenten toegepast (kunnen) worden voor het verwezenlijken van provinciale doelen. De nieuwe wet verandert vrijwel niets aan de inhoud van het Streekplan 'Gelderland 2005', tenzij de agenda dit aangeeft. Voor onderhavig plangebied heeft de agenda geen consequenties bovenop het streekplanbeleid.

Streekplan Gelderland

Op 29 juni 2005 is het streekplan door de provincie Gelderland vastgesteld. Het streekplan is er op gericht om verschillende functies in regionaal verband een zodanige plek te geven dat de ruimtelijke kwaliteiten worden versterkt en er zuinig en zorgvuldig met de ruimte wordt omgegaan.



Uitsnede beleidskaart Ruimtelijke Structuur met globale aanduiding plangebied (rode cirkel)

Hoofddoel van het streekplanbeleid is het scheppen van ruimte voor de verschillende ruimteveragende functies op een beperkt oppervlak. Om krachtige steden en vitale regio's te bevorderen zijn de belangrijkste uitgangspunten "bundeling van verstedelijking aan/nabij infrastructuur" en het "organiseren in stedelijke netwerken".

Op de beleidskaart ruimtelijke structuur is het plangebied gelegen binnen de contouren van bebouwd gebied 2000, grenzend aan het multifunctionele platteland. Het bebouwd gebied 2000 biedt ruimte voor invulling met woon- en werkmilieus en verdere intensivering van het bebouwd oppervlak met ruimte voor herstructurering en transformatie. Het oprichten van het districtskantoor past binnen de kaders van het bebouwd gebied 2000.

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan 2 (2004-2014)

Het PVVP-2 is op 30 juni 2004 vastgesteld door Provinciale Staten. In het PVVP-2 geeft de provincie Gelderland aan hoe zij steden, bedrijventerreinen en voorzieningen bereikbaar wil houden op een veilige manier met zo min mogelijk schadelijke gevolgen voor de leefomgeving. De provincie Gelderland kiest voor een duurzame mobiliteit, waarbij het verkeer- en vervoerssysteem een sterke economie ondersteunt, welvaart versterkt en de sociale integratie stimuleert.

Om een goede bereikbaarheid met het oog voor veiligheid en de leefomgeving te bereiken kiest Gelderland voor de aanpak: voorkomen, beter benutten, bouwen en beprijzen. Het districtskantoor is er op gericht verkeersonveilige situaties te voorkomen.

3.3. Regionaal beleid

Regionaal Plan 2005-2020

In het Regionaal Plan wordt de koers en de beleidsagenda geschetst voor het ruimtelijk beleid voor het stedelijk netwerk KAN (nu: Stadsregio Arnhem - Nijmegen). In de nota worden vijf strategische keuzen centraal gesteld voor het ruimtelijk beleid. Die vijf keuzen zijn:

- De Stadsregio extern profileren als (inter)nationaal stedelijk netwerk;
- Gerichte kwaliteitsimpuls voor bestaande steden;
- StadsregioRail als ruggengraat voor stedelijke ontwikkeling;
- Vitaliteit van (de dorpen in) het landelijk gebied versterken;
- Water als sturend element voor de ontwikkeling van de regio.

Vanuit deze keuzen wil de Stadsregio het regionale structuurplan inzetten als instrument voor regionale ontwikkelingsplanologie. De koers die daarbij gevolgd wordt, zal daarbij worden verlegd van uitbreiding naar transformatie. Tal van grootschalige projecten voor wonen, bedrijventerreinen en infrastructuur zijn al in uitvoering. Voor de planperiode tot 2020 zijn nieuwe grote uitleglocaties voor wonen niet nodig en er is in beperkte mate behoefte aan nieuwe uitleglocaties voor werken. 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. Het Regionaal Plan 2005-2020 vat de kwaliteitsimpuls samen onder de noemer “regionale transformatie”. Deze regionale transformatieopgave heeft tot doel de Stadsregio verder te ontwikkelen als een aantrekkelijke regio voor huishoudens, bedrijven en bezoekers.

Het Regionaal Plan biedt vooral beleidsmatige aanknopingspunten voor de regionale ontwikkelingsstrategie. Locatieaanwijzing voor het districtskantoor of specifieke waardering van het plangebied komt hierin niet naar voren.

3.4. Gemeentelijk beleid

Kadernota Visie op ruimte

De kadernota vormt, samen met andere beleidstukken zoals de woonvisie, het sociaal economisch beleid, groenstructuurplannen en landschapsvisies, een belangrijk onderdeel van het ruimtelijk beleid van de gemeente Overbetuwe. De kern van de nota wordt gevormd door het stedenbouwkundig en landschappelijk kader van de gemeente en het aanreiken van een afwegingsmethodiek met criteria voor de toelaatbaarheid van locaties voor wonen, werken en recreëren, binnen de, op basis van de landschappelijke en stedenbouwkundige kaders te onderscheiden, zoekgebieden.

Binnen het landschappelijke kader van de kadernota is het plangebied aangeduid als oeverwal/ oeverwalachtige vlakte. De oeverwallen zijn grootschaliger en opener geworden ten opzichte van vroeger. Met ruimtelijke verdichting op de oeverwallen wordt het besloten karakter (coulisselandschap) teruggebracht. De ontwikkeling op de oeverwallen dienen gericht te zijn op het lokale schaalniveau. Over het algemeen is op deze gronden dan ook ruimte aanwezig voor lokale woninguitbreiding, lokale bedrijventerreinen en uitbreiding van boom- en fruitteelt. Bij de verdichting speelt ook de groene inrichting van de openbare ruimte een grote rol. Door de aanplant van bomen en bosjes maar vooral met de aanplant van laanbomen kan een groen raamwerk voor andere ontwikkelingen worden geschapen.

In de uitwerking per kern van de kadernota is het plangebied het beste terug te vinden in het “overzicht oeverwal Zetten, Hemmen en Herveld-Andelst”. In deze uitwerking is aangegeven dat, in het geval van uitbreiding bij Zetten, in dit gebied de voorkeur uitgaat naar de Wageningsestraat en het komgebied aan de westzijde hiervan. In het geval van uitbreiding bij Herveld-Andelst gaat de voorkeur uit naar een locatie tussen de huidige kern en de A15, ten oosten van de Wageningsestraat.

Hoewel het districtskantoor sec geen lokale bedrijvigheid betreft is de schaal en omvang van het plan wel hiermee vergelijkbaar. Het gaat immers niet om een grootschalige ontwikkeling. Daarnaast is er sprake van een locatiespecifieke binding omdat het Terrein Vogelenzang is gelegen centraal binnen het wegenareaal van de Provincie Gelderland en nabij een afrit van de snelweg A15. Het plan is niet in strijd met de ruimtelijke uitgangspunten van het oeverwallandschap.

Het nieuw in te richten bedrijventerrein Vogelenzang, waar de vestiging van het districtskantoor onderdeel van is, vindt zo optimaal mogelijk aansluiting bij de Wageningsestraat/ Betuweroute/ A15 zodat de openheid en de landschappelijke waarden van het achterliggende gebied niet aangetast worden.

4. PLANBESCHRIJVING

4.1. Ontwerpfilosofie

Het ontwerp van het districtskantoor sluit voor een belangrijk deel aan op de ontwerpfilosofie van het steunpunt voor Rijkswaterstaat. Belangrijke element voor de provincie Gelderland is transparantie van de organisatie. Dit element is gerealiseerd in het ontwerp waarin glas een belangrijke rol speelt. Het dak wordt hierbij het bijzondere en beeldbepalende element. De hoofdvorm ervan is sterk, eenduidig en functioneel; een horizontaal vlak dat ter plaatse van de entree is verhoogd.

Het materiaalgebruik van het gebouw is in hoofdzaak beton, het eerder genoemde glas en staal. Het dak van de centraal gelegen hal wordt gedragen door twee gelamineerde houten spanten.

Als overheid heeft de provincie Gelderland ook de overtuiging een voorbeeldfunctie te hebben; in het kader van energiebewust omgaan en bouwen met duurzame materialen is ook gekozen voor een vorm van duurzame energie. Het dak van de entree is voorzien van photo voltaïsche panelen.

4.2. Programma van Eisen

Ten behoeve van het reeds gerealiseerde steunpunt voor Rijkswaterstaat, heeft de gemeente Overbetuwe een Programma van Eisen en beeldkwaliteit voor het Terrein Vogelenzang laten opstellen door Pouderoyen Compagnons (nr. 063-069, d.d. december 2005). Dit programma van eisen richt zich deels op de locatie van Rijkswaterstaat, maar geeft ook uitgangspunten voor het gehele terrein Vogelenzang. Aan de hand van de verschillende onderdelen van het programma is gekeken op welke wijze de eisen uit het programma konden worden doorvertaald in het feitelijke ontwerp en de terreinindeling van het nieuwe provinciale districtskantoor voor de afdeling beheer en onderhoud van wegen.

Groen

Het terrein Vogelenzang wordt gekenschetst als een belangrijke blikvanger als gevolg van de ligging aan de entree van Zetten. Dit vereist een goede landschappelijke inpassing en aankleding. Aan de oost- en zuidzijde van het terrein dient in ieder geval een 10 m brede groenstrook te worden aangeplant en het overige deel van het terrein dient een gecombineerde groene invulling te krijgen.

De randvoorwaarden ten aanzien van groen komen in het plan naar voren middels een groene omzoming van het steunpunt en districtskantoor. Ten westen en zuiden van het de verharding en bebouwing is een strook groen en water van circa 20 m tussen respectievelijk de Wageningsestraat en het tracé van de Betuweroute. Een bomenrij en gebiedseigen beplanting vormen als het ware de

landschappelijke rug van het terrein aan de zuidzijde. Ten oosten van de verharding komt een zeer brede strook begroeiing en een grasheuvel, mede ter afscherming van de woningen ten oosten van het terrein Vogelenzang en ten behoeve van een gesloten grondbalans. Het noordelijke deel van het terrein Vogelenzang wordt, buiten het districtskantoor, voorlopig niet nader ingevuld en blijft daardoor zijn huidige groene karakter houden.

Verkeer & parkeren

In het programma van eisen wordt gesteld dat het perceel rechtstreeks ontsloten zal worden aan de Verbindingsweg. De ontsluiting zal via een toegangsweg die parallel loopt aan de Wageningsestraat worden gerealiseerd. Deze weg moet een breedte hebben van minimaal 7 m. De aantakking op de Verbindingsweg dient op een verkeertechnisch verantwoorde afstand van het kruispunt van de Wageningsestraat en de Verbindingsweg plaats te vinden. Bovendien dient er rekening te worden gehouden met het fietspad langs de Verbindingsweg. Parkeren dient te gebeuren op eigen terrein.

Het nu voorliggende plan wordt ontsloten via een weg die parallel loopt aan de Wageningsestraat. De weg heeft een breedte van minimaal 7 m. Ter hoogte van de aansluiting met de Verbindingsweg neemt de ontsluitingsweg wat afstand van de Wageningsestraat, om op circa 80 m van de kruising van de Verbindingsweg met de Wageningsestraat, op de Verbindingsweg aan te sluiten. Hierdoor vormt de ontsluiting geen belemmering voor een toekomstige reconstructie van de kruising. Middels verkeerstekens zal worden geregeld dat het fietspad voorrang heeft op de ontsluitingsweg.

Parkeren zal op eigen terrein worden geregeld waarbij rekening is gehouden met een minimale parkeernorm overeenkomstig de parkeercijfers van CROW publicatie 182 (basis voor parkeernormering). Voor het districtskantoor geldt een norm van 1,7 tot 2,5 per 100 m² bvo. Het districtskantoor heeft een bvo van circa 810 m². Op basis van de maximale parkeernorm van het CROW zijn er 20 parkeerplaatsen nodig. Met de 31 geplande parkeerplaatsen wordt ruimschoots aan deze eis voldaan.

Water

Het programma van eisen stelt dat er compensatie van toename van verhard oppervlak dient plaats te vinden. Er dient waterberging met voldoende capaciteit plaats te vinden. Het een en ander dient in overeenstemming met het waterschap te worden geregeld. Bij de planning van het steunpunt en districtskantoor is in het kader van de watertoets overleg geweest met het waterschap. In overleg met het waterschap is besloten om, in verband met compensatie van de toename van het verhard oppervlak, op het terrein te voorzien in extra

waterberging. Deze extra waterberging is gevonden middels het aanleggen van een watergang aan de noord- en oostzijde van de bebouwing. De oostelijke watergang komt parallel aan de bestaande watergang te liggen welke wordt verbonden met de watergang aan de zuidzijde. Samenvoeging met de bestaande watergang aan de oostzijde is niet mogelijk vanwege de ligging van een waterleiding. De watergangen vormen tevens een natuurlijke afscheiding van het terrein. Voor het schouwen van de watergangen rondom het terrein van het steunpunten en districtskantoor is een schouwstrook opgenomen met een breedte van 4 m.

Stedenbouw

Het programma van eisen stelt de volgende uitgangspunten ten aanzien van stedenbouw:

- Er mag geen woningbouw plaatsvinden;
- De noordwestelijke hoek van het Terrein Vogelenzang krijgt de invulling een bijzonder accent;
- De bebouwing langs de Wageningsestraat is bij voorkeur eenduidig en aaneengesloten;
- De overwegende bouwhoogte bedraagt maximaal 10 m;
- Er vindt geen opslag van materiaal en voertuigen naar de openbare weg plaats en het districtskantoor zoveel mogelijk in het verlengde van het steunpunt gesitueerd.



Woningbouw is niet aan de orde. De locatie voor het bijzondere accent bevindt zich buiten het plangebied van het districtskantoor. Het bebouwingsbeeld sluit aan bij het steunpunt van Rijkswaterstaat en de bouwhoogte bedraagt ca. 4 m met een accent in het middendeel met een hoogte van ca. 8 m in de dwarsrichting van het gebouw. Het terrein krijgt een groene, parkachtige inrichting.

Ten aanzien van architectuur geldt:

- Beeldkwaliteit is van groot belang;
- De zone langs de Wageningsestraat dient een eenduidige en kwalitatief hoogwaardige invulling te krijgen met een bijzonder accent ter hoogte van de kruising;
- Beeldverstorende activiteiten vinden zoveel mogelijk uit het zicht plaats;
- Er wordt geen gebruik gemaakt van reclamemasten.

Ten aanzien van de buitenruimte geldt:

- Er dient gebruik gemaakt te worden van gedifferentieerde bestrating;
- De voorerven naar de openbare ruimte krijgen bij voorkeur een groene inrichting, eventueel in combinatie met waterpartijen;
- De groene zoom langs de oost en zuidrand dient te worden ingepland met gebiedseigen beplanting.

Het beeld vanaf de Wageningsestraat heeft een hoogwaardige uitstraling. De dakconstructie van het districtskantoor is, mede door de verhoogde ligging van omliggende wegen, een prominent onderdeel. Vormgeving, materialisering en kleurgebruik zijn op elkaar afgestemd.

De beoogde groene zoom wordt gevormd door de bestaande beplanting, tussen de percelen aan de Spoorstraat en het terrein Vogelenzang. Een versterking van dit groenelement wordt niet noodzakelijk geacht in verband met het omliggende grondgebruik. Het kantoorpand houdt voldoende afstand tot de woonpercelen en de parkachtige inrichting van het perceel met de waterpartij vormt een voldoende groene buffer tussen de woonpercelen en het kantoorgebouw.

4.3. Bouwplan

De provincie Gelderland is voornemens een districtskantoor voor de afdeling beheer en onderhoud wegen te bouwen.

Het districtskantoor bestaat uit:

- circa 810 m² kantoor;
- een bijgebouw van circa 50 m²;
- de bouwhoogte van het districtskantoor is ruim 7,4 m ter plaatse van de entree, het linker- en rechterdeel van het kantoor is ruim 3,6 m hoog en het bijgebouw is ca. 3,0 m;
- buitenstalling voor een aantal afgesloten containers en fietsen;
- 30 parkeerplaatsen;
- terreinverlichting en videobewaking;
- een tweetal hekwerken.

Hieronder volgen een impressie en een doorsnede van het bouwplan:





Een deel van het terrein zal verhard worden ingericht in verband met manoeuvreerruimte rondom het gebouw. Een kleine vijver maakt deel uit van de bouwplannen.

Het districtskantoor van de provincie Gelderland is direct noordelijk van het steunpunt van Rijkswaterstaat geprojecteerd en maakt gebruik van de ontsluitingsroute welke Rijkswaterstaat eveneens gebruikt. Hieronder wordt een impressie gegeven van de situering van het gebouw en de inrichting van het omliggende terrein



Voorlopig ontwerp nieuwbouw Wegendistrict Gelderland Zuid d.d. 9 juli 2009

5. MILIEU- & OMGEVINGSASPECTEN

In dit hoofdstuk worden de relevante milieu- en omgevingsaspecten voor de ontwikkeling van het districtskantoor beschreven. Het gaat hierbij om de aspecten natuur, water, archeologie, bodem, geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Voor ieder aspect is een onderzoek of toets uitgevoerd.

5.1. Milieu

Bodem

Onder andere in het kader van de aanleg van de Betuweroute zijn er in het plangebied diverse bodemonderzoeken uitgevoerd. Het betreft de volgende onderzoeken:

- Nul-/eindsituatie bodemonderzoek werkterrein Betuweroute te Zetten, Tauw, rapport R001-4314003WDO-D01-D, 12 november 2003;
- Milieutechnisch bodemonderzoek Betuweroute: Opslagterrein 16 te Zetten, Royal Haskoning, rapport 9M6660.01/R0009/ND/SEP/Nijm, 17 december 2005;
- Milieutechnisch bodemonderzoek Betuweroute: Opslagterrein 16 te Zetten, Royal Haskoning, rapport 9M6660.01/R0026/EDV/NBOJ/Nijm, 21 maart 2005;
- Eindsituatie bodemonderzoek werkterrein Wageningsestraat te Zetten, Tauw, rapport R001-4375677WDO-nva-V01-NL, 28 februari 2005.

Grontmij heeft een analyse gemaakt van de uitgevoerde onderzoeken en is gekomen tot de volgende conclusie: Het meest recente onderzoek is niet ouder dan vijf jaar. Derhalve is niet noodzakelijk een nieuw verkennend bodemonderzoek uit te voeren. Uit het onderzoek komen geen bijzonderheden naar voren. Derhalve biedt milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geen belemmering voor de voorgenomen activiteit.

Uit het bodemonderzoek van Tauw naar de eindsituatie blijkt het volgende: *“Resumerend kan worden gesteld dat op basis van de onderzoeksresultaten de locatie nagenoeg vrij is van verontreinigingen, met uitzondering van licht verhoogde concentraties (streefwaarde). De gemeten concentraties zijn dusdanig gering verhoogd dat geen risico’s voor de volksgezondheid of het milieu zijn te verwachten. De onderzoeksresultaten geven aan dat de activiteiten op de locatie (ten behoeve van de aanleg van de Betuweroute) geen negatieve invloed op de bodemkwaliteit hebben gehad.”*

Het bodemonderzoek naar de eindsituatie van het werkterrein is separaat bij deze toelichting gevoegd.

Geluid

Een van de aspecten die de haalbaarheid van het plan bepaalt is geluid. In dit geval betreft het de akoestische invloed van het districtskantoor op de rond het plangebied gelegen woningen. Adviesbureau Grontmij heeft onderzoek uitgevoerd naar dit aspect (zie rapport met kenmerk 217529, d.d. 3 november 2006).

Het districtskantoor valt onder de werkingssfeer van het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer. In dit besluit zijn algemene geluidsvoorschriften opgenomen waaraan het bedrijf moet voldoen.

De gemeente Overbetuwe ontwikkelt momenteel gebiedsgericht geluidsbeleid. In het concept geluidsbeleid is het gemeentelijk grondgebied verdeeld in gebiedstypen met daaraan gekoppeld een ambitiewaarde en een bovengrens voor verkeerslawaaï en industrielawaai ter plaatse van gevoelige bestemmingen. Voor bedrijven is dit verwoord in de Nota Bedrijven en Geluid. Na vaststelling van het geluidsbeleid wordt niet meer uitgegaan van de richtwaarden uit hoofdstuk 4 van de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening 1998 of de algemene voorschriften uit het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer om tot een toetsingskader te komen, maar van de ambitiewaarden uit het geluidsbeleid. Deze ambitiewaarden worden gebruikt bij zowel ruimtelijke onderbouwingen (bestemmingsplanprocedures) als vergunningverlening in het kader van de Wet milieubeheer.

Voor het gebied rond het plangebied gelden de gebiedstyperingen 'lintbebouwing' (woningen Spoorstraat) en 'buitengebied' (woningen Parallelweg-Noord) met een ambitiewaarde voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,r,LT}$) van respectievelijk 45 dB(A) ('redelijk rustig') en 40 dB(A) ('rustig') ter plaatse van woningen. De bovengrens is in dit geval gelijk aan de ambitiewaarde.

Voor de maximale geluidsniveaus ($L_{A,max}$) geldt een grenswaarde van 70 dB(A) bij de woningen.

Onder verkeersaantrekkende werking (indirecte hinder) wordt verstaan hinder die niet rechtstreeks voortvloeit uit de inrichting maar wel kan worden toegeschreven aan de aanwezigheid van de inrichting. Als gevolg van transportbewegingen van en naar de inrichting kunnen omwonenden geluidsoverlast ondervinden. Indirecte hinder tengevolge van transportbewegingen dient te worden getoetst aan de door het Ministerie van VROM uitgegeven circulaire "Geluidshinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de vergunningverlening op basis van de Wet milieubeheer" d.d. 29-02-1996. Samengevat bedraagt de voorkeursgrenswaarde 50 dB(A) bij woningen met de mogelijkheid tot afwijking onder voorwaarden tot 65 dB(A).

Opgemerkt wordt dat de woningen aan de Wageningsestraat 31 en 33, zoals meegenomen in het akoestisch onderzoek, niet meer aanwezig zijn en buiten de beoordeling worden gelaten.

Conclusies

Uit het onderzoek wordt geconcludeerd dat ter plaatse van de woningen aan de Spoorstraat en Parallelweg-Noord voor wat betreft het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ruimschoots wordt voldaan aan de ambitiewaarden uit het gemeentelijk geluidsbeleid. Ook de maximale geluidsniveaus en de invloed van de verkeersaantrekkende werking voldoen aan de geldende grenswaarden. Het aspect geluid vormt derhalve geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

Het onderzoek en de aanvullende berekening zijn separaat bij deze toelichting gevoegd.

Lucht

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

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

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

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

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

Overigens is door Grontmij nog onder de oude (strengere) regelgeving (Besluit luchtkwaliteit 2005) een onderzoek naar luchtkwaliteit (nr. 217529, d.d. 12 december 2006) ter plaatse van het plangebied uitgevoerd.

Uit het onderzoek komt naar voren dat de realisatie van het steunpunt en het districtskantoor niet tot verdergaande overschrijding van de normen van het 'Besluit luchtkwaliteit 2005' leidt.

Uit berekeningen blijkt dat zowel in de huidige situatie, als in 2010 met en zonder realisatie van het kantoor op de A15 een overschrijding plaats van de normen van het Besluit luchtkwaliteit 2005. De extra ontwikkeling van het kantoor heeft geen aantoonbare verslechtering van de luchtkwaliteit tot gevolg. Conform de nulbijdrage van het Besluit luchtkwaliteit 2005 is er dan (ondanks de overschrijding) geen knelpunt voor verder ontwikkeling van de bestemming.

Het onderzoek is separaat bij deze toelichting gevoegd.

Externe veiligheid

Door DGMR is in de nabijheid van het Terrein Vogelenzang onderzoek gedaan naar externe veiligheidsaspecten (nr. M.204.0634.00.R00) als gevolg van de ligging nabij het tracé van de Betuweroute en de A15.

Aan de hand van prognosecijfers betreffende de te vervoeren gevaarlijke stoffen over de A15 in het jaar 2015 is het plaatsgebonden risico (PR) berekend. Uit de berekeningen volgt dat grenswaardencontouren voor nieuwe situaties en de streefwaardencontouren voor bestaande situaties op circa 20 m van de kant van de buitenste rijbanen van de A15 liggen. Het steunpunt en het districtskantoor liggen buiten deze contouren. Het groepsrisico (GR) ten gevolge van de A15 is ter plaatse geclassificeerd als "aandachtspunt" en ligt daarmee onder de norm (de norm ligt tussen de kwalificaties "grensgeval" en "significant").

Tevens is aan de hand van prognosecijfers betreffende de te vervoeren stoffen over de Betuweroute het PR berekend. Uit de berekeningen volgt dat de grenswaardencontouren voor nieuwe situaties en streefwaardencontouren voor bestaande situaties op circa 25 m van de spoorlijn liggen. Het steunpunt en het districtskantoor liggen buiten deze contour. Het groepsrisico ten gevolge van de Betuweroute is ter plaatse geclassificeerd als "beperkt risico" en "verwaarloosbaar" en valt daarmee onder de norm.

Het onderzoek is separaat bij deze toelichting gevoegd.

Bedrijven & milieuzonering

Om iets te kunnen zeggen over de risico's die de oprichting van het districtskantoor met steunpunt met zich meebrengt voor de directe omgeving wordt aangesloten bij de systematiek van publicatie "Bedrijven en milieuzonering" van de VNG uit 2007. Van alle in de publicatie genoemde bedrijven is het steunpunt het beste te vergelijken met een overheidsdienst / kantoor. Hiervoor geldt een advieszonering van 10 m. Binnen 10 m van het steunpunt liggen geen gevoelige objecten.

Er zijn geen bedrijven in de directe omgeving gelegen die een dermate grote milieubelasting geven dat ze relevant zijn voor onderhavige ontwikkeling.

Derhalve vormt het aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmering voor onderhavige planontwikkeling.

5.2. Waterhuishouding

Door Grontmij is in december 2005 een watertoets uitgevoerd om te bepalen wat de gevolgen van de voorgenomen planrealisatie zijn op wateraspecten. Hiervan is een update gemaakt (nr. 197738, d.d. 14 november 2006) in verband met de bouw van het districtskantoor van de provincie Gelderland. Uit de watertoets komt naar voren dat als gevolg van de realisatie van het steunpunt en districtskantoor er sprake is van een toename van verhard oppervlak, waardoor de hoeveelheid af te voeren water zal toenemen.

In het kader van de watertoets zijn ten aanzien van de waterhuishouding in en rondom het plangebied de volgende afspraken gemaakt:

- de terreinverharding wordt op het gemengde rioolstelsel aangesloten, met een overstort op het oppervlaktewater;
- het dakoppervlak wordt aangesloten op het omliggende watersysteem;
- de toegangsweg naar het steunpunt van Rijkswaterstaat en het districtskantoor van de provincie mag zijdelings afwateren op de bermen. Ter compensatie dient echter wel waterberging in het plangebied te worden gecreëerd.

Ter compensatie van de voorgenomen ontwikkelingen wordt extra waterberging in het plangebied gecreëerd. De benodigde waterberging in het plangebied wordt gerealiseerd doormiddel van het aanleggen van een watergang aan de noord- en oostzijde van het steunpunt. De oostelijke watergang komt parallel aan de bestaande watergang te liggen en sluit in de zuidoosthoek aan op de bestaande watergang. Aanvankelijk was het de bedoeling de bestaande watergang aan de oostzijde te verbreden, echter als gevolg de ligging van een bestaande waterleiding is samenvoeging met de bestaande watergang niet mogelijk.

In verband met onderhoud dient het watersysteem in het plangebied voor het waterschap toegankelijk te zijn. Hiermee wordt in het stedenbouwkundige plan rekening gehouden door minimaal 4 m vrije ruimte langs de watergangen te reserveren. Daarnaast wordt de toegang tot het terrein voor het waterschap gewaarborgd met behulp van een waterschapsslot. Dit houdt in dat zowel de eigenaar als het waterschap onafhankelijk van elkaar toegang hebben tot het terrein.

Uitgaande van bovengenoemde uitgangspunten zal de voorgenomen ontwikkelingen vrijwel geen gevolgen hebben voor de waterhuishoudkundige situatie in het omliggende gebied. Bij de feitelijke realisatie zullen er geen uitlopende materialen worden toegepast (zink, lood, koper, zacht PVC).

De watertoets en het gespreksverslag met het waterschap is bijgevoegd in het rapport 'Watertoets en waterparagraaf van 14 november 2006.

Dit rapport is separaat bij deze toelichting gevoegd.

5.3. Flora & fauna

Door Grontmij is een natuurtoets (nr. 197738, d.d. 28 april 2006) uitgevoerd om te bepalen wat de effecten van het oprichten van het districtskantoor zijn op natuurwaarden in en nabij het plangebied.

Wat betreft gebiedsbescherming kan het volgende worden geconcludeerd:

- het plangebied is niet gelegen in beschermde natuurgebieden. Negatieve effecten op Natuurbeschermingswetgebieden (waaronder Vogel- en Habitatrichtlijngebieden) zijn niet te verwachten;
- het plangebied is niet gelegen in de Ecologische Hoofdstructuur. Het is niet aannemelijk dat de wezenlijke kenmerken of waarden van de EHS worden aangetast;
- het plangebied is niet gelegen in aangewezen foerageergebied voor ganzen en smienten.

Wat soortbescherming betreft kan het volgende worden geconcludeerd:

- In het plangebied zijn geen beschermde amfibieën, reptielen en ongewervelden van categorie 2 en/of 3 te verwachten;
- Gezien het ontbreken van beplanting en lijnvormige structuren is het plangebied niet bijzonder geschikt als foerageergebied voor vleermuizen. In de nabije omgeving zijn voldoende (meer geschikte) alternatieven aanwezig. Daarnaast blijft het plangebied ook in de toekomstige situatie even (on)geschikt als foerageergebied. Negatieve effecten op vleermuizen zijn niet aan de orde;
- Het is mogelijk dat de Kleine modderkruiper voorkomt in de watergang aan de westzijde van het plangebied. Deze watergang wordt echter niet gedempt of aangetast en wordt niet in de planvorming betrokken;

- De strook vegetatie tussen de watergang en het tracé van de Betuweroute wordt niet bij de werkzaamheden betrokken zodat nader onderzoek naar beschermde planten in dit gebied niet noodzakelijk is;
- In het plangebied komen mogelijk broedvogels voor. Broedvogels zijn streng beschermd volgens de Flora- en faunawet. Voor het verstoren van broedvogels kan geen ontheffing worden verkregen. Alvorens met de feitelijke werkzaamheden aan te vangen zal het plangebied worden geïnventariseerd op de aanwezigheid van broedvogels. Wanneer broedvogels aanwezig blijken te zijn op het moment van uitvoering van de werkzaamheden zullen er maatregelen worden genomen om verstoring te voorkomen.

De conclusie van de natuurtoets is dat vooralsnog geen vervolgstappen noodzakelijk zijn. Wel zal in ieder geval aan de zorgplicht uit de Flora- en faunawet worden voldaan. De zorgplicht houdt in dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende planten en dieren en hun leefomgeving. De werkzaamheden zullen zodanig worden uitgevoerd dat schade aan dieren en planten zoveel mogelijk wordt beperkt.

Het onderzoek is separaat bij deze toelichting gevoegd.

5.4. Archeologie

Door Grontmij is een archeologisch onderzoek uitgevoerd bestaande uit een bureau- en een veldonderzoek (nr. 198083, d.d. 12 april 2006).

Bureauonderzoek

Op basis van de resultaten van het bureauonderzoek konden in het plangebied stroomrugafzettingen worden aangetroffen. In de stroomrugafzettingen kunnen archeologische vondsten worden verwacht vanaf de Late IJzer Tijd. Een gedeelte van de bodem in het plangebied is mogelijk verstoord tijdens eerdere bouwwerkzaamheden. Hierbij zijn de eventueel aanwezige archeologische resten waarschijnlijk tevens verstoord of vernietigd.

Veldonderzoek

Uit het veldonderzoek blijkt dat de bodem in het plangebied is verstoord tot minimaal 0,8 m -mv. Onder de verstoorde lagen wordt klei aangetroffen. De lagen worden naar beneden toe lichter van structuur. Er zijn tijdens het veldonderzoek geen vondsten, grondsporen of cultuurlagen aangetroffen.

Conclusie

Naar aanleiding van de resultaten van het archeologisch onderzoek kan worden geconcludeerd dat er geen aanleiding is om te veronderstellen

dat er zich binnen het plangebied archeologische waarden bevinden. Archeologisch vervolgonderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

Het archeologisch onderzoek is separaat bij deze toelichting gevoegd.

5.5. Leidingen

In het plangebied zijn geen leidingen gelegen met een planologisch relevante beschermingszone, noch overlapt een beschermingszone van een planologisch relevante leiding hiermee.

5.6. Totaalbeeld aspecten

Uit alle gevoerde onderzoeken komt naar voren dat de nu voorgenomen ontwikkeling op geen onacceptabele gevolgen of belemmeringen stuit voor de directe omgeving. Wel zal in het kader van de Flora- en faunawetgeving de zorgplicht in acht moeten worden genomen.

6. JURIDISCH PLAN

6.1. Inleiding

De beleidsdoelstellingen zijn juridisch vertaald in de regels en de bijbehorende verbeelding (plankaart).

Het juridisch bindend deel van het bestemmingsplan bestaat uit de regels en de verbeelding (plankaart) samen. De basis voor de verbeelding, is een recente kadastrale ondergrond, aangevuld met topografische gegevens. Binnen de verbeelding is de grens van het bestemmingsplangebied aangegeven. Binnen die grens zijn de verschillende bestemmingen met verschillende kleuren weergegeven. Voorts zijn diverse aanduidingen opgenomen, waarnaar in de regels wordt verwezen.

De regels zijn opgebouwd als volgt:

Hoofdstuk 1 bevat de begripsbepalingen en een bepaling over de manier waarop de in het plan genoemde maten zijn bepaald;

Hoofdstuk 2 bevat de regeling van de afzonderlijke bestemming kantoor;

Hoofdstuk 3 bevat een aantal algemene en aanvullende bepalingen, waaronder de anti-dubbeltelregel, algemene gebruiksregels en procedureregels.

Hoofdstuk 4 tenslotte bevat overgangsregels en de slotregel waarin de titel van het bestemmingsplan is opgenomen.

6.2. Bestemmingsregels

Artikel 3 Kantoor

Binnen deze bestemming is het mogelijk het districtskantoor en de inrichting van het omliggende terrein te realiseren.

De gronden zijn bestemd voor kantoren, wegen en paden, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Gebouwen moeten worden gebouwd binnen het aangeduide bouwvlak met uitzondering van ondergeschikte bouwdelen, alsmede stallingsruimten voor fietsers en nutsgebouwtjes.

Voor zowel gebouwen als voor bouwwerken geen gebouwen zijnde, bevat het plan een specifieke maatvoering. Binnen het bouwvlak zijn geen beperkingen opgenomen met betrekking ten aanzien van de bebouwde oppervlakte. Dit betekent dat het gehele bouwvlak mag worden volgebouwd. Voor de fietsenstallingen en nutsgebouwtjes buiten het bouwvlak gelden wel beperkingen. Via een ontheffing kan hiervan worden afgeweken evenals van de bepalingen ten aanzien van bouwwerken geen gebouw zijnde.

Artikel 4 Verkeer

Deze bestemming richt zich op de ontsluitingsweg en de hierbij behorende berm tot aan de watergang. Alleen bouwwerken geen gebouw zijnde, die ten dienste van de bestemming staan, zijn toegestaan. Hieronder vallen ook hekwerken en toegangspoorten in verband met de gewenste afsluitingsmogelijkheid van het terrein.

Artikel 5 Water

De watergang parallel aan de ontsluitingsweg is als zodanig bestemd. Ook hier geldt weer dat alleen bouwwerken geen gebouw zijnde, ten dienste van de bestemming, zijn toegestaan.

Artikel 6 Waterstaat - Waterstaatkundige functie (dubbelbestemming)

Om de watergang te beschermen en te kunnen onderhouden is voor een zone met een breedte van 4 m een dubbelbestemming opgenomen. Alleen bouwwerken geen gebouw zijnde ten dienste van de bestemming zijn toegestaan. Via ontheffing kan dan ten behoeve van de onderliggende bestemming worden gebouwd. Een aanlegvergunningstelsel is niet opgenomen, omdat de Keur van het waterschap al voldoende bescherming biedt.

6.3. Algemene regels

Anti-dubbeltelregel

Met de anti-dubbeltelregel wordt geregeld dat grond die reeds eerder bij een verleende bouwvergunning of een mededeling op een meldingsplichtig bouwwerk is meegenomen niet nog eens bij de verlening van een nieuwe bouwvergunning of het doen van een mededeling mag worden meegenomen. Dit betreft een algemene bepaling die standaard in bestemmingsplannen wordt opgenomen.

Algemene gebruiksregels

De Wet ruimtelijke ordening verbiedt gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken in strijd met een bestemmingsplan. In dit artikel is aangegeven dat gebruik in strijd met de bestemming als bedoeld in artikel 7.10 Wro in ieder geval wordt begrepen het gebruik van de in de bestemming aangegeven gronden en de daarop voorkomende bouwwerken c.q. gebouwen of delen daarvan ten behoeve van een seksinrichting.

Algemene procedureregels

In dit artikel staan de procedureregels vermeld die moeten worden doorlopen alvorens tot het verlenen van ontheffing mag worden overgegaan. Dit betreft slechts het traject voor zover dit bij de gemeente gevolgd moet worden. Het vervolgtraject in geval van bezwaar en hoger beroep is hier dus niet opgenomen. Op deze plaats wordt volstaan met de opmerking dat de beslissing omtrent het verlenen of weigeren van

ontheffing ingevolge de Algemene wet bestuursrecht in eerste instantie via de rechtbank dient te worden aangevochten.

6.4. Overgangsregels & slotregel

De overgangsregels gelden voor bestaande zaken en rechten die niet in overeenstemming zijn met de overige regelingen in het bestemmingsplan en mits deze niet strijdig zijn met het voorheen geldende bestemmingsplan met inbegrip van de hierin opgenomen overgangsbepaling.

Op grond van deze regeling mag bebouwing gedeeltelijk worden vernieuwd en veranderd en met een ontheffing worden uitgebreid met ten hoogste 10% van de oppervlakte en/of de inhoud, die bestond op het moment dat het plan in werking is getreden. Daarnaast mag, na een calamiteit, ter plaatse worden herbouwd, mits de bouwaanvraag binnen 2 jaar na de calamiteit is ingediend.

Het gebruik van de grond en/of opstallen, dat strijdig is met het plan op het tijdstip waarop het plan in werking is getreden, mag niet worden veranderd, tenzij met de verandering het gebruik naar aard en omvang wordt verkleind. Indien het strijdig gebruik, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, langer dan een jaar is onderbroken, mag dit gebruik niet worden hervat. Daarnaast is gebruik dat strijdig is met de in het vorige bestemmingsplan aangewezen bestemming, wanneer van dit strijdige gebruik sprake was op het tijdstip dat het vorige bestemmingsplan rechtskracht heeft verkregen, niet toegestaan.

In de slotregel is de citeertitel van het bestemmingsplan vermeld.

7. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

De Provincie Gelderland heeft opdracht gegeven voor de realisatie van een districtskantoor voor de Provincie Gelderland. De betaling van de kosten van dit bestemmingsplan gebeurt derhalve door de Provincie Gelderland uit het projectbudget.

Het planschaderisico is voor rekening van de Provincie Gelderland en wordt geregeld middels een planschadeovereenkomst.

De kosten van de onderdelen die door de gemeente in rekening worden gebracht zijn de volgende:

- een eenmalige vergoeding van de gemeentelijke interne kosten op basis van werkelijk gemaakte kosten;

Deze kosten zullen door de Provincie Gelderland worden vergoed. Aan het project zijn voor de gemeente Overbetuwe zodoende geen kosten verbonden.

De feitelijke realisatie en exploitatie gebeuren geheel voor rekening en risico van de Provincie Gelderland.

8. OVERLEG & INSPRAAK

8.1. Vooroverleg

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft aan dat de gemeente bij de voorbereiding van een ruimtelijke ontwikkeling overleg moeten plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en rijk die betrokken zijn bij de zorg voor ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Omdat er al 2 maal eerder onder de oude wetgeving een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 1 WRO is gevoerd, met het daarbij behorende vooroverleg, wordt vooroverleg voor dit bestemmingsplan niet meer noodzakelijk geacht.

8.2. Inspraak

Omdat de ruimtelijke onderbouwing behorende bij de vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 1 WRO al eerder gedurende zes weken in het kader van de inspraak ter inzage heeft gelegen, heeft de gemeente Overbetuwe besloten een nieuwe periode van inspraak over te slaan.

8.3. Zienswijzen

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft op grond van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht in het kader van de zienswijzen vanaf 12 november 2009 gedurende zes weken voor een ieder ter visie gelegen.

Er zijn geen zienswijzen kenbaar gemaakt.