

Bestemmingsplan Bedrijventerrein Oost

Definitief

Gemeente Wijchen

Grontmij Nederland bv
Arnhem, 28 november 2008

Verantwoording

Titel : Bestemmingsplan
Bedrijventerrein Oost
Projectnummer : 264271
Referentienummer : 99042908
Datum : 28 november 2008

Auteur(s) : mr. M.T.G. Küper, ing. V.M.A. Zweekhorst-Plukker,
mr. A.N. Janse
E-mail adres : veronique.zweekhorst@grontmij.nl
Gecontroleerd door : mr. A.N. Janse
Paraaf gecontroleerd :
Goedgekeurd door : mr. H.G.J. Koers
Paraaf goedgekeurd :
Contact : Velperweg 26
6824 BJ Arnhem
Postbus 485
6800 AL Arnhem
T +31 26 355 83 55
F +31 26 445 92 81
oost@grontmij.nl
www.grontmij.nl

Toelichting

Inhoudsopgave

TOELICHTING

1	Algemeen.....	5
1.1	Aanleiding en doel bestemmingsplan.....	5
1.2	Het plangebied.....	5
1.3	Vigerende plannen.....	6
1.4	Leeswijzer.....	6
2	Onderzoek.....	7
2.1	Inleiding.....	7
2.2	Ruimtelijke structuur.....	7
2.3	Functies.....	8
2.4	Verkeer en parkeren.....	10
2.5	Beeldkwaliteit op het terrein.....	11
3	Beleidskader.....	12
3.1	Nationaal beleid.....	12
3.2	Provinciaal beleid.....	13
3.3	Regionaal beleid.....	15
3.4	Gemeentelijk beleid.....	17
4	Het plan.....	22
4.1	Inleiding.....	22
4.2	Centrumgebied.....	22
4.3	Deelgebied Noord.....	24
4.4	Deelgebied West.....	25
4.5	Deelgebied Zuid.....	26
4.6	Duurzaamheid.....	27
4.7	‘De ontbrekende Schakel’.....	28
5	Milieuaspecten.....	31
5.1	Geluid.....	31
5.2	Zonering.....	32
5.3	Bodem.....	33
5.4	Water.....	33
5.5	Archeologie.....	35
5.6	Ecologie.....	37
5.7	Luchtkwaliteit.....	38
5.8	Externe veiligheid.....	40
6	Toelichting op de voorschriften.....	46
6.1	Planopzet.....	46
6.2	Plansystematiek.....	46
6.3	Bestemmingen.....	46
6.4	Plankaart en inventarisatie- en belemmeringenkaart.....	50

6.5	Zendmastenbeleid	50
7	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	52
7.1	Algemeen	52
7.2	Inspraak	52
7.3	Overleg ex artikel 10 Bro 1985	52
8	Economische uitvoerbaarheid	0

VOORSCHRIFTEN

PLANKAART

BIJLAGEN:

- 1 Staat van bedrijven
- 2 Parkeerkencijfers: basis voor parkeernormering
- 3 Overleg artikel 10 Bro 1985
- 4 Nota inspraak

1 Algemeen

1.1 Aanleiding en doel bestemmingsplan

Het voorliggende bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Oost' betreft de juridisch planologische regeling voor het bestaande bedrijventerrein Wijchen Oost. De aanleiding voor dit plan is het 'Masterplan Revitalisering Wijchen Oost' (januari 2003) dat door de gemeenteraad op 26 juni 2003 is vastgesteld. In dit Masterplan wordt een visie beschreven voor een integrale kwaliteitsverbetering. Deze visie is vervolgens in het bij besluit van 24 juni 2004 door de raad vastgestelde rapport 'Realisatiestrategie Wijchen Oost' concreet vertaald in maatregelen en een uitvoeringsprogramma.

Daarnaast is het zo dat de vigerende bestemmingsregelingen voor het plangebied veelal ouder zijn dan 20 jaar. Daardoor zijn deze ook niet meer voldoende toegesneden op de bestaande situatie.

Ten slotte biedt dit bestemmingsplan het planologische kader om de realisatie van 'De ontbrekende Schakel' mogelijk te maken. Dit betreft de ontsluiting van het bedrijventerrein Wijchen Oost via de zogenaamde '30^e straat' naar het landelijke wegennet (A326, A73 en A50).

Dit bestemmingsplan voorziet enerzijds in de planologische vertaling van het Masterplan en anderzijds in een actualisatie en herziening van de diverse bestemmingen die gelden voor het terrein. Daarmee krijgt dit bestemmingsplan een duaal karakter. Enerzijds dient het de ambities van het Masterplan tot uitdrukking te brengen en de realisatie van 'De ontbrekende Schakel' mogelijk te maken (ontwikkelingsgericht), anderzijds is als uitgangspunt genomen dat voorkomen moet worden dat aan bestaande bedrijven extra belemmeringen in de weg worden gelegd (consoliderend).

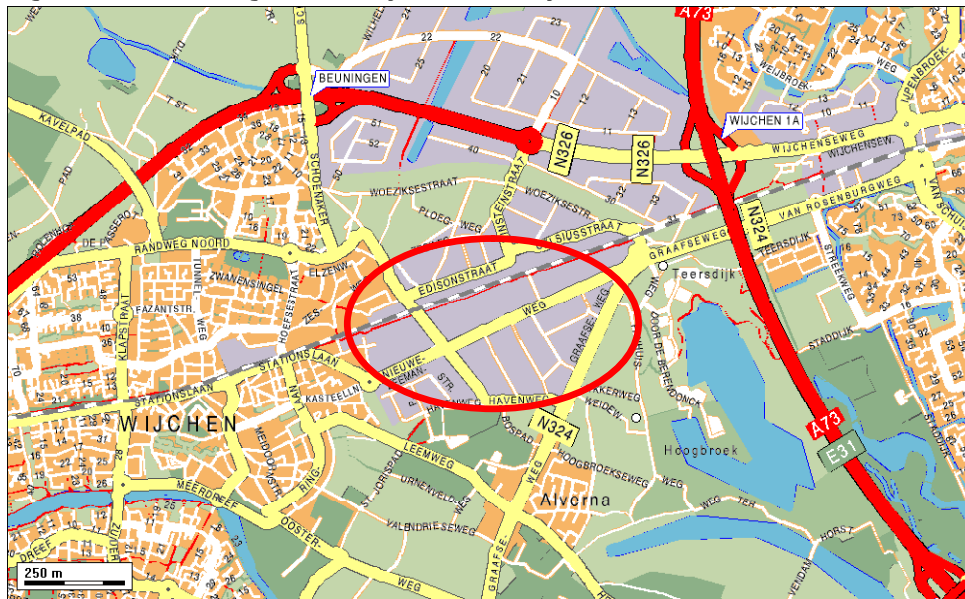
Een belangrijk uitgangspunt voor dit bestemmingsplan is verder dat zoveel mogelijk ruimte geboden dient te worden aan bestaande en nog te ontwikkelen bedrijvigheid. De keerzijde daarvan is echter wel dat bouwmogelijkheden voor bestemmingen die dit uitgangspunt onder druk zetten, zoals (bedrijfs)woningen, aan beperkingen worden onderworpen.

1.2 Het plangebied

Het plangebied is aan de oostzijde van Wijchen gelegen en vormt een onderdeel van het verstedelijkt gebied tussen Wijchen en Nijmegen. Het gebied wordt globaal begrensd door de Gagelvenseweg, Zesweg, Einsteinstraat, Woziksestraat, Celsiusstraat, Graafseweg, Havenweg en het woongebied aan de westzijde van het terrein.

Op onderstaande afbeelding staat het plangebied weergegeven.

Figuur 1.1 Plangebied bedrijventerrein Wijchen Oost



1.3 Vigerende plannen

In het gebied gelden tal van bestemmingsplannen. De belangrijkste plannen zijn:

- bestemmingsplan industrieterrein Nieuweweg, goedgekeurd door GS op 12 april 1979;
- bestemmingsplan Fietspaden Nieuweweg, gedeelte Buijs Ballotstraat – Graafseweg, goedgekeurd door GS op 5 februari 1985;
- bestemmingsplan Industrieterrein Zesweg I, goedgekeurd door GS op 5 februari 1981;
- bestemmingsplan Industrieterrein Zesweg II, goedgekeurd door GS op 5 februari 1981;
- bestemmingsplan Industrieterrein Zesweg III, goedgekeurd door GS op 5 februari 1981;
- bestemmingsplan Industrieterrein Koeweg, goedgekeurd door GS op 2 juli 1979;
- bestemmingsplan Sportcentrum Nieuweweg, goedgekeurd door GS op 4 januari 1985.

Daarnaast bestaan er nog tal van herzieningen en enkele uitwerkingsplannen voor het bedrijventerrein.

Dit bestemmingsplan voorziet in de algehele herziening van alle geldende bestemmingsplannen en is een nieuw bestemmingsplan voor het gehele bedrijventerrein Wijchen Oost.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de bestaande situatie en het onderzoek dat aan het plan is vooraf gegaan. Hoofdstuk 3 beschrijft het beleidskader voor het bedrijventerrein. In hoofdstuk 4 is het plan voor het bedrijventerrein met de belangrijkste inhoudelijke aspecten uit het Masterplan en Realisatiestrategie opgenomen.

Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 aandacht besteed aan de milieuaspecten met betrekking tot het bedrijventerrein. Aspecten als geluid, zoning, bodem, water, archeologie, ecologie, luchtkwaliteit en externe veiligheid komen aan de orde. Hoofdstuk 6 geeft een toelichting op de voorschriften en de plankaart, waarbij een beschrijving van de opgenomen bestemmingen wordt gegeven. In hoofdstuk 7 komt de maatschappelijke uitvoerbaarheid aan de orde. De reacties in het kader van het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 en de inspraak worden hier behandeld. Tenslotte gaat hoofdstuk 8 in op de economische uitvoerbaarheid.

2 Onderzoek

2.1 Inleiding

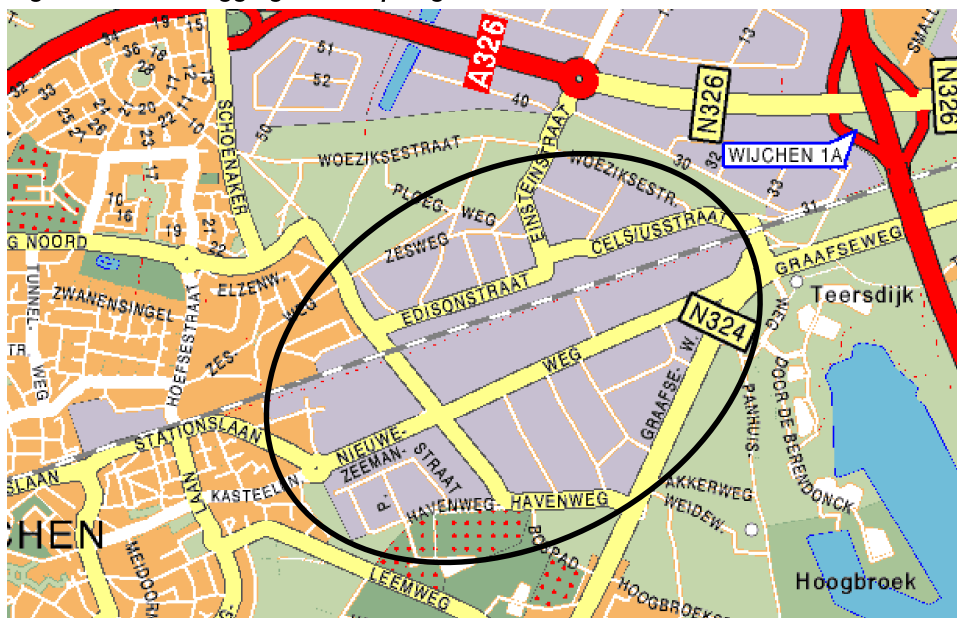
Het voorliggende bestemmingsplan is een integrale herziening van diverse geldende bestemmingsplannen en heeft grotendeels een consoliderend karakter. Daardoor kan het onderzoek als bedoeld in artikel 9 van het Besluit op de ruimtelijke ordening beperkt blijven tot het weergeven van de bestaande situatie, het aangeven van knelpunten en aandachtspunten in het gebied en het beschrijven van aspecten die betrekking hebben op milieuhygiëne. Het door de raad vastgestelde Masterplan Revitalisering Wijchen Oost en de Realisatiestrategie Wijchen Oost zijn richtinggevend voor dit bestemmingsplan.

2.2 Ruimtelijke structuur

2.2.1 Ligging

Het bedrijventerrein ligt landschappelijk en stedenbouwkundig gezien op een markante plaats in de regio. Het gebied vormt een onderdeel van het verstedelijkt gebied tussen Wijchen en Nijmegen. Samen met het ernaast gelegen bedrijventerrein Bijsterhuizen vormt bedrijventerrein Wijchen Oost het grootste aaneengesloten bedrijventerrein in de Stadsregio Arnhem Nijmegen (het KAN-gebied) ten zuiden van de Waal. Zowel de omvang van het terrein (ongeveer 200 hectare) als de op het terrein gevestigde bedrijvigheid maakt het tot een terrein van bovenlokale betekenis. Bovendien ligt belangrijke infrastructuur door of in de directe nabijheid van het bedrijventerrein: de spoorlijn Nijmegen – 's-Hertogenbosch, de A73, de A326 en de N324.

Figuur 2.1 Ligging van het plangebied



2.2.2 Deelgebieden

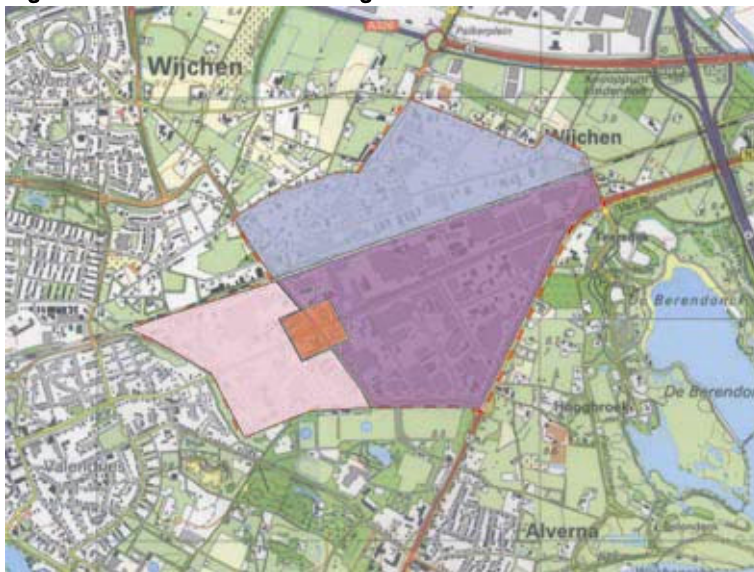
Bedrijventerrein Wijchen Oost kent ruimtelijk gezien twee te onderscheiden deelgebieden: het deel ten noorden van de spoorlijn Nijmegen – 's-Hertogenbosch en het deel ten zuiden van de spoorlijn. Beide deelgebieden kennen een verschil in ontstaansgeschiedenis en een verschil in invulling.

Het noordelijk deel is van veel latere oorsprong dan het zuidelijk deel en kent relatief veel kleine kavels die als woonwerkeenheid zijn ontwikkeld. Dit komt onder meer tot uitdrukking aan de Zesweg, Koolbergseweg en de Marconistraat, waar zich veel woningen bevinden en zich vooral kleinere bedrijven hebben ontwikkeld. In een aanzienlijk aantal gevallen is de werkfunctie op het eerste gezicht zelfs ondergeschikt aan de woonfunctie.

Het zuidelijke deel is als eerste ontwikkeld. Daar hebben zich in de loop der jaren een behoorlijk aantal grote bedrijven gevestigd, vooral in de productiesfeer. Verspreid in dit deelgebied zijn woningen gerealiseerd, vooral als directie- of portierswoning.

Het zuidelijke deel is, mede in relatie tot het Masterplan, onder te verdelen in drie deelgebieden: het westelijke deel, gelegen tussen het woongebied van Wijchen en de Buys Ballotstraat/Kamerlingh Onnestraat. De centrumzone is het centrale deel van het bedrijventerrein en vormt het letterlijke en figuurlijke middelpunt van het plangebied. Het overige deel van het bedrijventerrein is het deelgebied Zuid.

Figuur 2.2 **Overzicht deelgebieden**



2.3 Functies

2.3.1 Detailhandel

Naast bedrijvigheid komt op het bedrijventerrein ook detailhandel in diverse vormen voor. Er is sprake van versnippering waardoor de uitstraling soms te wensen over laat. Ten aanzien van detailhandel zijn de provinciale en regionale (Stadsregio Arnhem Nijmegen) beleidskaders richtinggevend.

Het Streekplan Gelderland 2005 geeft aan dat prioriteit gegeven wordt aan de positie van bestaande winkelgebieden. Grootschalige winkelvoorzieningen worden geacommodeerd op binnenstedelijke en randstedelijke locaties.

Voor detailhandel op perifere locaties gelden – voor zover in het kader van dit bestemmingsplan van belang – de volgende uitgangspunten:

- alleen detailhandel is toegestaan die vanwege de specifieke ruimtelijke eisen moeilijk inpasbaar is in bestaande winkelgebieden;
- voor grootschalige detailhandel (> 1.500 m² BVO) met een bovenlokale functie en reikwijdte geldt dat deze aan dient te sluiten bij bestaande detailhandelsconcentraties en goed bereikbaar dienen te zijn met openbaar vervoer en auto.

Uit het geformuleerde beleid van de Stadsregio Arnhem Nijmegen (KAN) voor detailhandel is gebleken dat Wijchen Oost geen bedrijventerrein is dat zich primair dient te richten op uitbouw van detailhandel. Verder geeft het Regionaal Plan 2005-2020¹ van de Stadsregio Arnhem Nijmegen (KAN) – voor zover relevant met betrekking tot dit plan – aan dat ten aanzien van nieuwe detailhandelsvestigingen de volgende beleidsregels gelden:

- de vestiging van winkelformules met een BVO van meer dan 4.000 m² is alleen toegestaan in en direct aansluitend op de binnensteden van Arnhem en Nijmegen en de stadsdeelcentra Kronenburg en Dukenburg;
- de vestiging of uitbreiding van bouwmarkten en tuincentra groter dan 1.000 m² BVO is alleen toegestaan als de bovenlokale marktruimte naar het oordeel van het college van bestuur van de Stadsregio Arnhem Nijmegen (KAN) is aangetoond.

Door de historisch gegroeide situatie kan er echter geen sprake zijn van het uitsluiten van alle vormen van detailhandel. Daarom wordt het beleid vooral gericht op verbetering van de bestaande situatie. Bijvoorbeeld door efficiënt ruimtegebruik, waarbij gedacht kan worden aan concentratie van activiteiten met gecombineerd gebruik van voorzieningen zoals parkeerruimte. Met het oog op dit uitgangspunt is er in de centrumzone ruimte gelaten voor de vestiging van bouwmarkten en een detailhandel in wit en bruingoed (Van Schaijk).

Voor de detailhandel in volumineuze goederen zoals auto's, boten, caravans, keukens, badkamers en sanitair geldt dat deze in principe het gehele plangebied worden toegelaten.

Als onderdeel van de voorbereiding van onderhavig bestemmingsplan is in het voorjaar van 2005 een inventarisatie gehouden. Daarbij zijn alle detailhandelsactiviteiten en vestigingen in het gebied in beeld gebracht. Deze inventarisatie heeft als het ware de nul-situatie voor dit bestemmingsplan in beeld gebracht. Het vormt mede de basis voor het handhavingsbeleid. In zo'n 20 gevallen is geconcludeerd dat detailhandel inpasbaar was en positief bestemd kon worden in dit bestemmingsplan. Enerzijds door opname van een uitdrukkelijke bestemming (zoals bijvoorbeeld meubeltoonzalen en woonwarenhuis), anderzijds door een aanduiding op de plankaart in combinatie met de hoofdbestemming 'Bedrijventerrein'.

Kortheidshalve wordt hier verder verwezen naar paragraaf 3.4 waarin onder meer het detailhandelsbeleid is verwoord.

2.3.2 Bedrijvigheid en wonen

Op het bedrijventerrein komen verspreid veel woningen voor, zowel bedrijfswoningen als 'burger'woningen (woningen van derden). Dit betreft vooral het gebied ten noorden van het spoor en het gebied ten zuiden van de Nieuweweg.

De aanwezigheid van woningen kan op zich beschouwd voor de sociale veiligheid een positieve factor zijn, omdat daardoor 's-avonds relatief veel controle op het bedrijventerrein is. Aan de andere kant kan de aanwezigheid van woningen vanuit de milieuwetgeving belemmeringen opleveren aan bedrijfsactiviteiten, waardoor bedrijven zich niet optimaal kunnen ontwikkelen

¹ Het Regionaal Plan 2005 – 2020 is op 26 oktober 2006 vastgesteld. Op initiatief van de gemeente Wijchen hebben enkele gemeenten een amendement op de beleidsregels van Regionaal Plan ingediend. Dit amendement is samen met het Regionaal Plan vastgesteld en komt erop neer dat:

- voor PDV-clusters en lokale initiatieven ruimte en mogelijkheden blijven voor lokaal maatwerk;
- reeds gereserveerde marktruimte beschikbaar blijft en herontwikkeling en inbreiding van bestaande PDV-clusters en –locaties voor lokale behoefte mogelijk blijft.

Overigens is bij de vaststelling van het Regionaal Plan ook de tweede beleidsregel gewijzigd. De Stadsregio kiest niet langer voor één grootschalige winkelconcentratie voor de woninginrichtingsbranche in de A325 zone, maar voor drie locaties: de Waalsprong/Knooppunt Ressen (gemeente Nijmegen), Tuincentrum op de Aam in Elst (Gemeente Overbetuwe), Herontwikkeling Arnhem-Zuid/Gelredome (Gemeente Arnhem).

Ten aanzien van de aanwezigheid van woningen kunnen grofweg drie deelgebieden worden aangewezen:

1. Het gebied ten noorden van het spoor, waar de combinatie van wonen en werken bewust is gepland.
2. Het gebied tussen het spoor en de Nieuweweg waar nauwelijks woningen voorkomen.
3. Het gebied ten zuiden van de Nieuweweg, waar de aanwezigheid van woningen veelal historisch is gegroeid in de loop van de ontwikkeling van het bedrijventerrein. De meeste woningen behoren bij een bedrijf (directeurs- of portierswoning).

Er is in het algemeen een trend waarneembaar, dat het eigendom van steeds meer woningen gescheiden wordt van het eigendom van de bedrijven. In potentie ontstaat daardoor meer kans op klachten over bedrijvigheid in de toekomst. De aangescherpte milieuwetgeving zorgt er immers voor, dat woningen op een bedrijventerrein steeds meer een belemmering gaan vormen voor de bedrijvigheid. De eisen ten aanzien van de bedrijfsvoering nemen alleen maar toe en de functies wonen en bedrijvigheid vertonen steeds meer frictie ten opzichte van elkaar. Frictie die voortvloeit uit de doelstelling van veel regelgeving tot bescherming van een aanvaardbaar leef- en woonklimaat. Het gevolg daarvan is onder meer dat de aanwezigheid van woningen remmend kan werken op eventuele uitbreidingsplannen van bedrijven. Anderzijds dient te worden bedacht, dat bestaande woningen niet zonder meer kunnen worden 'wegbestemd'. Bestaande rechten en belangen dienen immers in beginsel gerespecteerd te worden. Het onder het overgangsrecht brengen van de woonfuncties in het plangebied kan alleen als aannemelijk is dat binnen de reguliere planhorizon van tien jaar daadwerkelijk ook een einde komt aan de betreffende functie. Op dit moment bestaat daar vanwege de gemeente onvoldoende zicht op.

In de uitwerking in dit bestemmingsplan is ervoor gekozen, om de bestaande bedrijfswoningen en 'burger'woningen als zodanig te bestemmen en nieuwe woningen niet mogelijk te maken. Hiermee wordt recht gedaan aan een belangrijk uitgangspunt van dit bestemmingsplan, namelijk dat op het bedrijventerrein de ontwikkeling van de bedrijfsfuncties voorop staat.

2.3.3 Diversen

Voorts zijn nog functies aanwezig zoals een sportcentrum, meubeltoonzaal met woonwarenhuis, tapijtcentrum en woonwarenhuis. Uiterst westelijk vinden we functies als een detailhandelzaak in meubels en woninginrichting, een Hindoestaans Cultureel Centrum, sportschool, fysiotherapiepraktijk en gemengde bedrijvigheid.

2.4 Verkeer en parkeren

2.4.1 Verkeersstructuur

De wegenstructuur voor het plangebied wordt vooral bepaald door de drie ontsluitingswegen die leiden naar de centrumzone van het bedrijventerrein: de Nieuweweg (van beide zijden), de Buys Ballotstraat en de Kamerlingh Onnesstraat. Het kruispunt zit aan zijn capaciteitsgrenzen en dient te worden opgewaardeerd. De Nieuweweg onderscheidt zich ten opzichte van de beide andere ontsluitingswegen vanwege de functie als verbindingsweg tussen het centrum van Wijchen met Nijmegen.

De wegenstructuur in deelgebied Noord wordt in sterke mate bepaald door twee hoofdroutes ten westen en oosten van het gebied en de verbindingsweg daartussen. De hoofdroutes zijn de Gagelvenseweg-Buys Ballotstraat (één van de routes ter ontsluiting van het centrumgebied) en de op termijn naar de Celciusstraat door te trekken 30° straat van Bijsterhuizen. De verbindingsweg gericht op vrachtverkeer wordt gevormd door de route Edisonstraat-Celsiusstraat.

Voorafgaand aan de aanleg van de A50 had de Graafseweg een belangrijke functie als regionale doorgaande weg tussen Nijmegen en Eindhoven. Door het wegvallen van deze functie en de ontsluiting via de Gagelvenseweg en op termijn de 30° straat Bijsterhuizen oriënteert het bedrijventerrein zich steeds meer in de richting van de A326.

2.4.2 Parkeren

Op nagenoeg het gehele bedrijventerrein is sprake van een hoge parkeerdruk die op piekmomenten leidt tot parkeeroverlast. In het westelijk deel van het plangebied wordt het parkeerprobleem vooral veroorzaakt door vrachtauto's. In het zuidelijke deel van het bedrijventerrein zijn de parkeerproblemen vooral een gevolg van onvoldoende parkeerruimte op bedrijfskavels.

Parkeeroverlast wordt veroorzaakt door het toenemende autobezit, uitbreiding van bedrijven op de bedrijfskavels en bedrijfsovernames, waardoor de parkeerdruk op de openbare ruimte steeds groter wordt.

Met het oog op deze problematiek is in de Beschrijving In Hoofdpijnen (artikel 3 van de planvoorschriften) aangesloten op de parkeernormering zoals die is opgenomen in de CROW-publicatie 'Parkeercijfers – Basis voor parkeernormering' van juni 2003. Deze publicatie is als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd.

2.4.3 Verkeers- en sociale veiligheid

Belangrijk aandachtspunt wordt gevormd door de fietsers op het bedrijventerrein, met name op de Nieuweweg en de Edisonstraat. Deze straten maken onderdeel uit van het fietsnetwerk van Wijchen en worden vooral veel gebruikt door schoolgaande jeugd en mensen die in Nijmegen werken. De combinatie van grote aantallen fietsers en bestemmings(vracht)verkeer kan regelmatig tot gevaarlijke situaties leiden.

Het recreatieve fietspad evenwijdig aan het spoor aan de achterkant van de bedrijven aan de Nieuweweg wordt eveneens als sociaal en verkeerskundig onveilig beschouwd, omdat het nagenoeg volledig uit het zicht ligt, er geen adequate verlichting aanwezig is en de verharding van slechte kwaliteit is.

2.5 Beeldkwaliteit op het terrein

Het deel ten noorden van de spoorlijn heeft een kleinschaligere uitstraling dan het zuidelijke deel. Langs de spoorlijn bevindt zich een strook voor bedrijfspanden, voornamelijk bedrijfshallen, waar geen woningen bij geplaatst zijn. In de overige delen van het gebied komen voornamelijk kleinschalige woon-werkeenheden voor.

Ten zuiden van de spoorlijn komen verspreid woningen voor. Er is geen eenheid in de presentatie van bedrijven door de grote verscheidenheid van de gevestigde bedrijven. Op sommige plekken vormt de uitstraling van het perceel/pand een knelpunt, mede door leegstand.

De presentatie van het bedrijventerrein langs de Nieuweweg en het spoor is op een aantal plaatsen onvoldoende, vooral de verouderde bebouwing en/of buitenopslag. De laanstructuur van deze weg vormt een duidelijk herkenbare doorgang op het terrein.

3 Beleidskader

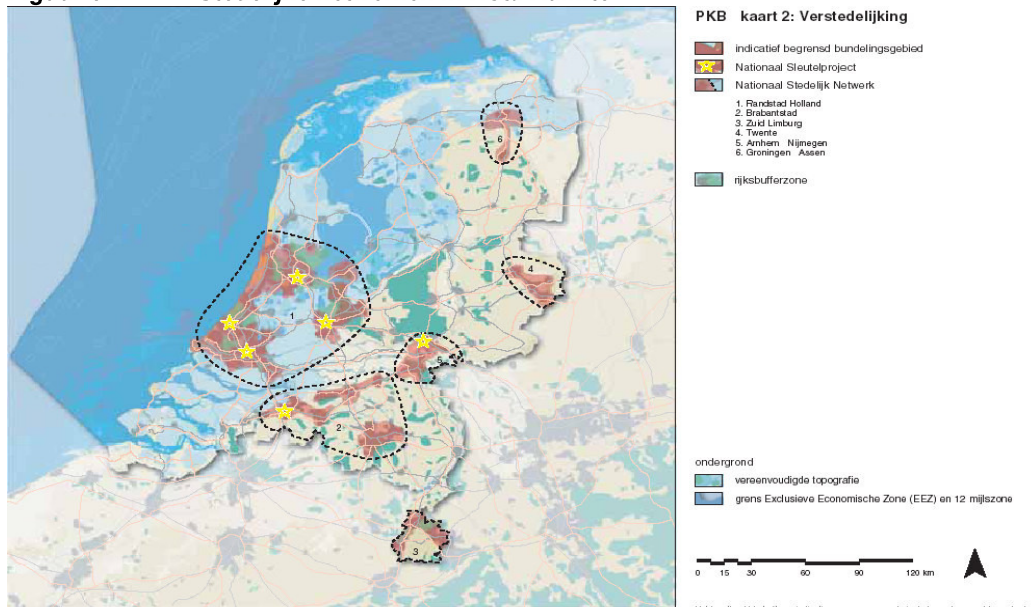
3.1 Nationaal beleid

3.1.1 Nota Ruimte

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. De nota bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. De Nota Ruimte is op 17 januari 2006 door de Eerste Kamer aangenomen.

Het motto van de Nota Ruimte luidt ‘decentraal wat kan, centraal wat moet’. De nota gaat hoofdzakelijk in op zaken van specifiek nationaal ruimtelijk belang. Het rijk wil verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen. ‘Bundeling van verstedelijking en infrastructuur’ en ‘organiseren in stedelijke netwerken’ zijn de beleidsstrategieën die het rijk hanteert voor economie, infrastructuur en verstedelijking. De daaruit afgeleide beleidsdoelen zijn onder meer de ontwikkeling van zes nationale stedelijke netwerken (waaronder het Knooppunt Arnhem Nijmegen) en stedelijke centra, versterking van de economische kerngebieden, de verbetering van de bereikbaarheid, de verbetering van de leefbaarheid en sociaal-economische positie van steden, afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding, en waarborging van milieukwaliteit en veiligheid.

Figuur 3.1 Stedelijke netwerken in Nota Ruimte



Het is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van provincies en (samenwerkende) gemeenten om het generieke bundelingsbeleid uit te werken en uit te voeren met het oog op specifieke problemen en uitdagingen. Provincies en gemeenten moeten de balans tussen bebouwing, groen en water meenemen in hun ruimtelijke plannen. Daarbij hecht het rijk grote waarde aan samenwerking tussen gemeenten bij gemeentegrensoverstijgende vraagstukken op het raakvlak van verstedelijking, economie en vervoer.

Wijchen behoort tot het nationale stedelijke netwerk Arnhem-Nijmegen en tot het economische kerngebied. De plannen voor de versterking en de revitalisering van het bedrijventerrein Wijchen Oost hebben tot doel om een bijdrage te leveren aan versterking van de economische structuur en sluiten in die zin goed aan op de doelstellingen zoals deze geformuleerd zijn in de Nota Ruimte.

3.1.2 Actieplan Bedrijventerreinen 2004 – 2008

In het Actieplan Bedrijventerreinen (Ministerie van EZ, 2004) geeft het kabinet aan wat het beleid is voor dit beleidsterrein voor de jaren 2004 tot en met 2008. Het scheppen van ruimte om te ondernemen betreft niet alleen het herstructureren van verouderde terreinen maar ook het aanleggen van nieuwe terreinen. De nationale opgave voor herstructurering is ruim 21.000 hectare, ruim 20% van het huidige areaal. Tot en met het jaar 2020 is nog ruim 23.000 hectare nieuwe bedrijventerreinen nodig. Het Ministerie van Economische Zaken heeft voor de herstructurering van verouderde bedrijventerreinen een specifiek beleid voor ongeveer 50 grote en complexe bedrijventerreinen: de Topprojecten. Het bedrijventerrein Wijchen Oost vormt één van deze Topprojecten.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Streekplan Gelderland 2005

Op 29 juni 2005 hebben Provinciale Staten van Gelderland het streekplan vastgesteld. In het streekplan Gelderland is het beleidskader voor de provinciale ruimtelijke ordening verwoord. De hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid zijn een resultaat van afweging van alle ruimtelijk relevante belangen op zowel rijks- als regionaal niveau.

De Provincie hanteert in het streekplan voor het ruimtelijk beleid als hoofduitgangspunten:

- regionale inzet;
- versterking van ruimtelijke kwaliteit.

Het uitgangspunt van regionale inzet komt tot uitdrukking doordat de provincie het subsidiariteitsbeginsel hanteert, en zich beperkt tot een globaal generiek beleidskader. Bovendien bouwt het streekplan voort op door de WGR-regio's opgestelde regionale structuurvisies.

De versterking van de ruimtelijke kwaliteit komt in het streekplan tot uitdrukking middels de begrippen 'gebruikswaarde', 'belevingswaarde' en 'toekomstwaarde'. Om tot versterking van ruimtelijke kwaliteit te komen, wordt in het streekplan gebruik gemaakt van de zogenaamde 'lagenbenadering'. Daarin worden drie lagen onderscheiden. De eerste laag bevat de natuurlijke systemen van de ondergrond en water en de sporen van de geschiedenis. De tweede laag bevat de infrastructurele netwerken van vaarwegen, autowegen, spoor, communicatielijnen en buisleidingen en de knooppunten van die netwerken. De derde laag is de laag van het ruimtegebruik en omvat onder andere wonen, bedrijvigheid, landbouw, recreatie en natuurbeheer.

Volgens het streekplan is een goede wisselwerking tussen deze lagen bepalend voor de toekomstige ruimtelijke kwaliteit. De natuurlijke processen in de eerste laag verlopen traag. Veranderingen in de eerste laag hebben veelal onomkeerbare of alleen met langdurige inspanningen bij te stellen effecten. In die zin is de structurerende werking van deze laag groter dan van de andere twee lagen. Naarmate in de ruimtelijke planning van infrastructuur en ruimtegebruik meer rekening wordt gehouden met de werking en kenmerken van de ondergrond en water, is de kans groter dat de ruimtelijke keuze efficiënter en duurzamer is.

Evenzo is er een dergelijk verband tussen ruimtegebruik en infrastructurele netwerken. Naarmate het ruimtegebruik beter is afgestemd op de kenmerken en werking van de aanwezige infrastructuur, is de ruimtelijke keuze efficiënter en duurzamer. In algemene zin is het ingrijpender om de infrastructuur aan te passen aan het ruimtegebruik dan omgekeerd. Bij ruimtelijke ingrepen in de eerste twee lagen moet meer met de lange termijn effecten van de ingreep rekening worden gehouden.

Vanuit deze lagenbenadering geeft het streekplan drie leidende uitgangspunten en principes. In de eerste plaats dient er te worden gestreefd naar een duurzaam watersysteem. Dat betekent dat voor water en ruimtegebruik de volgende volgordeprincipes gelden:

- vasthouden, bergen en afvoeren;
- niet gebruiken, zuinig gebruiken, hergebruiken en schoonmaken.

In de tweede plaats wordt er gestreefd naar een bundeling van verstedelijking aan/nabij infrastructuur. Voor de relatie tussen ruimtegebruik en de vervoersmodaliteiten weg, rail en water, geldt als uitgangspunt ‘voorkomen – benutten – bouwen’. Dit heeft betrekking op de regulering van het gebruik en de organisatie van de vervoersstromen. Bij veranderingen in het ruimtegebruik moet zo veel mogelijk worden voorkomen dat er infrastructurele aanpassingen nodig zijn. Aanwezige infrastructurele capaciteit moet zo goed mogelijk worden benut om zo min mogelijk de aanwezige infrastructuur te hoeven uitbouwen, of nieuwe infrastructuur aan te leggen.

Een derde principe is dat van de bundeling stedelijke functies/stedelijke netwerken. Daarmee wordt bijgedragen aan efficiënt ruimtegebruik en aan een versterking van draagvlak van een kwalitatief hoogwaardig voorzieningenniveau. Daartoe wil de provincie stedelijke functies op twee niveaus bundelen: in stedelijke netwerken en in regionale centra.

De provincie geeft in het streekplan ten aanzien van het bestaand bebouwd gebied aan dat:

- de (in WGR-verband) samenwerkende gemeenten hun ambitie voor herstructurering en intensivering vast leggen;
- de (in WGR-verband) samenwerkende gemeenten hun ambitie voor revitalisering van het huidige areaal aan bedrijventerrein vast leggen.

De door de regio's (in WGR-verband samenwerkende gemeenten) vast te stellen mate van herstructurering, intensivering en revitalisering zal daarbij door de provincie worden vastgelegd in een streekplanuitwerking.

Herstructurering en revitalisering komen tot uiting in het aandeel van het bouwprogramma voor wonen en werken dat in bestaand bebouwd gebied wordt gerealiseerd. Intensivering komt tot uiting in het aandeel van de uitbreiding van de voorraad dat in bestaand bebouwd gebied wordt gerealiseerd.

Als referentie voor de regionale intensiveringsambitie gaat de provincie uit van een omvang van ca. 30% van de uitbreiding van de woningvoorraad die in bestaand bebouwd gebied wordt gerealiseerd. Als referentie voor de regionale revitaliseringsambitie voor het huidig areaal bedrijventerrein gaat de provincie uit van ca. 25%.

Het provinciale beleid voor bedrijventerreinen is gericht op de zorg voor voldoende aanbod van kwalitatief hoogwaardige, op de vraag van het bedrijfsleven afgestemde, bedrijventerreinen. Dit betekent dat moet worden bevorderd dat het juiste bedrijf wordt gevestigd op het juiste terrein. Daarnaast is een zorgvuldige segmentering en uitgifte van terreinen van belang.

Voor de zwaardere categorieën bedrijven dient voldoende ruimte aanwezig te zijn. De noodzaak tot uitbreiding van bestaande bedrijventerreinen of de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen moet worden gezien in relatie tot de mate waarin met inbreiding en/of herstructurering van bestaande terreinen ruimte voor bedrijvigheid kan worden gevonden.

Ten aanzien van het KAN (Stadsregio Arnhem Nijmegen) geeft het streekplan aan dat de KAN regio, als gevolg van de strategische ligging in het multimodale (inter)nationale netwerk van weg-, water- en spoorverbindingen (onder andere HSL-oost) een belangrijke functie vervult bij het aantrekken van (internationale) bedrijven en instellingen. Uitbreiding van bedrijvigheid wordt gezocht binnen de A15, A12 en A73-zone, waarbij intensiveringsmogelijkheden op bestaande terreinen zoveel mogelijk moeten worden benut.

In het kader van de stedelijke transformatie geeft het streekplan onder meer aan dat, ter versterking van het rode raamwerk, in beginsel wordt gekozen voor het beter, efficiënter en hoogwaardiger benutten van het bestaand stedelijk gebied en herontwikkeling van verouderde bedrijventerreinen. Verder stelt het streekplan dat om een economisch sterke regio te waarborgen, clustering van specialisme, kennis en technologie binnen de drie zones een belangrijk uitgangspunt is. Hieraan kan de herontwikkeling van verouderde terreinen een belangrijke bijdrage leveren.

3.3 Regionaal beleid

De Provincie Gelderland en de Stadsregio Arnhem Nijmegen (KAN) voeren beiden het beleid waarbij bestaande bedrijventerreinen zo goed mogelijk benut moeten worden voor het accommoderen van de vraag naar ruimte voor bedrijvigheid. Beiden steunen dan ook het initiatief van de gemeente en het bedrijfsleven om het terrein te revitaliseren en daar waar mogelijk functies te herschikken. Een duidelijk profiel voor elk bestaand bedrijventerrein, duidelijk doorgevoerde segmentering en stapelen van functies kunnen hieraan bijdragen.

In het beleid van de Stadsregio Arnhem Nijmegen (KAN) wordt bij revitalisering de nadruk gelegd op representativiteit, kwaliteit en investering op eigen terrein. Tevens is de aanleg van de Regiorail een belangrijke toekomstige ontwikkeling.

3.3.1 Regionaal Plan 2005 – 2020 Stadsregio Arnhem-Nijmegen

Het Regionaal Plan vormt de basis voor het Regionaal StructuurPlan (RSP) KAN 2005-2020. Deze integrale visie op en van de regio behelst vier ontwikkelingsthema's:

- werken en bereikbaarheid;
- vervoer en knooppunten;
- landschap en recreatie;
- wonen in stad en land.

Vanuit de totaalvisie worden 10 strategische ontwikkelingsprojecten, waaronder herstructurering van bestaande bedrijventerreinen (nr. 4) ontwikkeld. Op regionaal niveau wil de Stadsregio Arnhem Nijmegen (KAN) coördineren en ontwikkelen; op lokaal niveau stimuleren en faciliteren richting gemeenten.

Op het vlak van werken en bereikbaarheid zijn twee opgaven geformuleerd:

1. **economische profilering** door meer aandacht te schenken aan stuwende sectoren;
2. **verbijzonderen vestigingsklimaat** middels veel gemengde bedrijventerreinen.

Met betrekking tot het thema 'werken en bereikbaarheid' zet de Stadsregio Arnhem Nijmegen (KAN) regionaal in op onder andere het segmenteren van bedrijventerreinen (waaronder Wijchen Oost / Bijsterhuizen). Op lokaal niveau wordt vooral gefaciliteerd ten behoeve van de kwaliteit van de lokale bedrijventerreinen.

Conform het streekplan verschuift de komende jaren de focus van het zoeken naar nieuwe locaties en uitbreiding in de richting van herstructurering, intensivering en functieverandering. De plannen voor bedrijventerrein Wijchen Oost sluiten aan op een van de speerpunten van het regionaal plan, te weten: herstructurering van bedrijventerreinen. De Stadsregio Arnhem Nijmegen (KAN) hanteert de 'SER-ladder'. Eerst verdichten, hergebruik en revitaliseren, daarna uitbreiden.

Daarnaast wordt RegioRail KAN ontwikkeld. Deze vormt de nieuwe ruggengraat voor stedelijke ontwikkeling. Na 2010 zal in het de oostelijke uiteinde van bedrijventerrein Wijchen Oost (omgeving Teersdijk) een halte worden gerealiseerd nabij knooppunt Lindenholt.

3.3.2 Detailhandel Structuurvisie 2001 Knooppunt Arnhem-Nijmegen

De detailhandelsvisie die voor het Knooppunt Arnhem-Nijmegen is opgesteld (2001), vormt het beleid dat in de regio gevoerd wordt ten aanzien van detailhandel². Hierbij spelen nieuwe ontwikkelingen een belangrijke rol, evenals het locatiebeleid, en de kwaliteit en identiteit van de aanbodconcentraties.

Wijchen is in de detailhandelsvisie benoemd als een streekverzorgend centrum met een omvang van 11.900 m² verkoop vloeroppervlak aan niet-dagelijkse artikelen. De Nieuweweg is daarnaast aanvullend opgenomen als themacentrum op een perifere locatie. De ontwikkeling van het Woondrôme Wijchen aan de Nieuweweg (met een volume van ruim 20.000 m²) verkoop vloeroppervlak past hierbinnen.

Daarnaast geeft de detailhandelsvisie aan dat aan de Nieuweweg in Wijchen nog ruimte voor uitbreiding aanwezig en gewenst is. Het beleid dat ten aanzien van de Nieuweweg in Wijchen geformuleerd wordt is gericht op:

- het behoud van de huidige invulling;
- een heldere eenduidige profilering;
- ontwikkeling van PDV-plus (inclusief sport, bruin- en witgoed) binnen het profiel;
- volledige uitbouw zonder beperkingen.

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in ontwikkeling van de Nieuweweg als locatie voor detailhandel in bepaalde segmenten, zoals woninginrichting en wit- en bruingoed.

In het voorontwerp zijn (voor zover relevant in het kader van dit bestemmingsplan) de volgende beleidsregels opgenomen ten aanzien van detailhandel:

- de vestiging van winkelformules met een BVO van meer dan 4.000 m² is alleen toegestaan in en direct aansluitend op de binnensteden van Arnhem en Nijmegen en de stadsdeelcentra Kronenburg en Dukenburg;
- de vestiging of uitbreiding van bouwmarkten en tuincentra groter dan 1.000 m² BVO is alleen toegestaan als de bovenlokale marktruimte naar het oordeel van het college van bestuur de Stadsregio Arnhem Nijmegen (KAN) is aangetoond.

3.3.3 Masterplan herstructurering bedrijventerreinen A73 zone, november 2005

Dit masterplan beschrijft de herstructureringsopgave voor de drie bedrijventerreinen in de A73-zone: Westkanaaldijk, Noord- en Oostkanaalhavens en Wijchen-Oost in de gemeenten Nijmegen en Wijchen. De drie terreinen vertonen een sterke functionele en economische samenhang en vervullen op regionaal niveau een belangrijke economische rol. Vanwege de functionele samenhang en de bestaande samenwerking zijn de drie terreinen aangewezen als Topproject waarvoor het Ministerie van Economische Zaken (EZ) Toppergelden beschikbaar stelt. Het Topproject Nijmegen-Wijchen heeft een omvang van 450 ha bruto.

De algemene doelstellingen van de herstructurering in Nijmegen en Wijchen zijn:

- behoud en bevordering van werkgelegenheid;
- bevorderen van een goed vestigingsklimaat voor bedrijven;
- bevorderen van intensief en zorgvuldig ruimtegebruik;
- bevorderen van bereikbaarheid van de bedrijventerreinen;
- behoud van ruimte voor de zwaardere industrie (milieucategorie 4 en hoger);
- versterken van de identiteit en het profiel van de bedrijventerreinen;
- bevorderen van de sociale veiligheid;
- vergroten van de duurzaamheid van bedrijventerreinen (onder andere door parkmanagement).

² Het detailhandelsbeleid is in 2005 feitelijk ondergebracht in het nieuwe Regionaal Plan.

Het masterplan is tot stand gekomen in overleg met de bedrijvenverenigingen. Een van de beleidsuitgangspunten uit het masterplan is dat transport- en logistieke bedrijvigheid worden gestimuleerd om te verplaatsen naar het nabijgelegen bedrijventerrein Bijsterhuizen. Het gaat in totaal om 10 bedrijven met een gezamenlijke oppervlakte van ca. 9 ha. In het rapport Realisatiestrategie Wijchen Oost uit 2004 is de uitvoeringsstrategie bepaald.

De ontsluiting met Bijsterhuizen en de regio, aan de oostzijde van het bedrijventerrein Wijchen Oost, kan verbeterd worden via de A326/A73, de zogenaamde '30^e straat'. In het masterplan wordt een aantal projecten genoemd die binnen de revitaliseringsstrategie vallen (zie verder ook paragraaf 3.4.7).

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Strategische visie 2025

Met de totstandkoming van de strategische visie wordt in de gemeente Wijchen de blik naar voren gericht. De gemeente heeft de visie 'strategisch' genoemd, omdat Wijchen niet alleen een ruimtelijke visie wil, maar ook sociale en economische aspecten wil opnemen en in beleid vertalen. Op strategisch niveau geldt bovendien:

- ruimte laten voor initiatieven van andere partijen;
- afwegen van sectorale belangen;
- op lange termijn consequent uitvoeren van plannen op basis van een samenhangende, integrale visie.

3.4.2 Masterplan Revitalisering Wijchen Oost

In 2003 is voor bedrijventerrein Wijchen Oost een Masterplan opgesteld voor de revitalisering van het terrein. De Gemeenteraad van Wijchen heeft dit plan in haar vergadering van 26 juni 2003 behandeld. Dit Masterplan heeft tot doel het autonome proces van veroudering van het gebied tegen te gaan door het gebied een kwalitatieve impuls te geven. Hiermee kan de economische concurrentiepositie van het terrein in de regio worden gehandhaafd en zelfs versterkt.

In het Masterplan is per deelgebied beschreven welke knelpunten/projecten de komende jaren aangepakt moeten gaan worden.

De visie kan worden samengevat in een aantal uitgangspunten.

- opdeling van het terrein in vier delen;
- het verbeteren van de bestaande hoofdinfrastructuur op het terrein, waaronder de herstructurering van de Nieuweweg, inclusief de kruisingen met de Buys Ballotstraat – Kamerlingh Onnesstraat en de Graafseweg;
- totale herstructurering/verbetering van de directe omgeving van het centrumgebied aan het centrale kruispunt (intensivering ruimtegebruik, kwalitatieve impuls (PDV-ontwikkeling en verbetering bebouwing en parkeervoorzieningen);
- stimulering verplaatsing van transport- en logistieke bedrijven naar het dichtbij gelegen bedrijventerrein Bijsterhuizen. De vrijkomende ruimte invullen met andere bedrijfsmatige functies;
- geen nieuwe woningen toestaan;
- opknappen openbare ruimte, inclusief oplossen parkeerproblematiek op diverse plekken.

3.4.3 Realisatiestrategie Wijchen Oost

Het rapport 'Realisatiestrategie Wijchen Oost' is door de gemeenteraad vastgesteld op 24 juni 2004. De realisatiestrategie is gebaseerd op het reeds doorlopen proces waarvan met name de resultaten zoals deze zijn vastgelegd in het Masterplan hiervoor richtinggevend zijn. De verschillende projecten op het bedrijventerrein worden in de realisatiestrategie nader gespecificeerd.

De uitwerking van de visie resulteert in een uitvoeringsprogramma voor de vier deelgebieden uit het Masterplan gericht op de verbetering van de openbare ruimte en een kwaliteitsimpuls.

3.4.4 Notitie Detailhandel op Bedrijventerreinen

In het coalitieakkoord 2006-2010 hebben de coalitiepartijen afgesproken om het vraagstuk van nieuwe initiatieven met betrekking tot detailhandel in die raadsperiode aan de orde te stellen. Het vraagstuk is als volgt in het akkoord opgenomen:

‘De collegevormende partijen willen onderzoek doen naar de maximale mogelijkheden voor het toestaan van detailhandel op bedrijventerreinen zonder de centrumfunctie aan te tasten. In vervolg hierop stellen partijen een kaderstellend debat op raadsniveau voor.’

In verband hiermee alsmede ook in verband met het bestemmingsplan bedrijventerrein Wijchen Oost heeft de gemeente Wijchen dit onderwerp nadrukkelijk op de agenda geplaatst. Ten behoeve hiervan heeft de gemeente door ETIN Adviseurs de startnotitie ‘Oog voor detailhandel in Wijchen; detailhandel op bedrijventerreinen’ laten opstellen (ETIN Adviseurs, november 2006). In deze startnotitie is een beschrijving opgenomen van het beleidskader op rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijke niveau. Daarnaast wordt uitgebreid ingegaan op de huidige en toekomstige trends en ontwikkelingen ten aanzien van detailhandel in Nederland.

Een belangrijke trend in het consumentengedrag die daarbij wordt gesignaleerd is dat de consument steeds mobieler wordt en steeds meer gezinnen uit tweeverdieners bestaan. Deze hebben een grotere behoefte aan flexibele winkelopstelling en hebben minder tijd voor de dagelijkse boodschappen. Daarnaast is door de toegenomen individualisering de consument kritischer geworden ten opzichte van prijs, kwaliteit en assortimentaanbod. Ook is de consument kritischer ten aanzien van het verblijf en zaken die het winkelen veraangamen, zoals uitstraling, veiligheid, aanvullende horeca en vermaak. Ten slotte is de hoeveelheid vrije tijd toegenomen. Winkelen is één van de mogelijke bestedingen in vrije tijd.

Belangrijke trends in het detailhandelsaanbod betreffen schaalvergroting, branchevervaging (ook op perifere locaties) en clustering/thematisering. Met dat laatste wordt bedoeld op de ontwikkeling om door middel van clustering en thematisering – daarmee een groter aanbod – grote stromen consumenten aan te trekken en hen makkelijker producten te laten vergelijken (hierbij kan worden gedacht aan meubelboulevards en dergelijke). Ten slotte zijn nieuwe andere verkoopkanalen sterk in opkomst. Tot slot heeft de detailhandel te maken met steeds meer concurrentie van andere verkoopkanalen. Naast de traditionele postorderbedrijven zijn steeds meer detailhandelsbedrijven actief op internet. In de notitie wordt geconstateerd dat, hoewel het aandeel van de internetwinkels in de totale consumentenbestedingen nog beperkt is, naar verwachting in de toekomst steeds meer goederen via websites zullen worden verkocht.

In de notitie worden de Wijchense bedrijventerreinen (Wijchen Oost, Bijsterhuizen en Breekwagen) op hun geschiktheid voor perifere detailhandel beoordeeld. Hieruit komt naar voren dat Wijchen Oost de beste mogelijkheden biedt. Dit terrein is het best ontsloten via openbaar vervoer en is goed bereikbaar over de weg. Ook is er reeds perifere detailhandel gevestigd. Op de terreinen Bijsterhuizen en Breekwagen is geen detailhandel gevestigd en past detailhandel ook niet bij de profielen van deze terreinen.

In de notitie zijn vervolgens twee scenario's uitgewerkt: één met meer detailhandel op bedrijventerreinen en één zonder deze mogelijkheid. Voor elk zijn voordelen/kansen en nadelen/bedreigingen verder aangegeven.

De startnotitie heeft als discussiestuk gefungeerd in een kaderstellend debat in de vergadering van de raadscommissie Ruimtelijke zaken van de gemeente op 23 januari 2007. Behalve de verschillende politieke partijen hebben ook vertegenwoordigers van de Kamer van Koophandel, Bedrijvenvereniging Wijchen Oost, Bedrijvenvereniging Bergharen, Hernen en Leur, Exploitiemaatschappij Breekwagen, Ondernemersvereniging Wijchen Centrum, Ondernemersvereniging Bergharen, Hernen, Leur, Bedrijvenvereniging Bijsterhuizen, ETIN-Adviseurs, gemeente Tiel en gemeente Oss aan de discussie deelgenomen. Het debat eindigde met de conclusie, dat alle aanwezigen het er over eens zijn dat het onderwerp ‘detailhandel op bedrijventerreinen’ opgepakt moet worden en het beleid van de gemeente Wijchen helder moet worden geformuleerd.

Uiteindelijk heeft een en ander geresulteerd in de gemeentelijke notitie 'Detailhandel op bedrijventerreinen' waarin het detailhandelsbeleid is vormgegeven.

In de notitie wordt een zeker spanningsveld onderkent tussen detailhandel op bedrijventerreinen en detailhandel in de kern(en), mede ook gelet op het collegeprogramma waarin een onderzoek wordt voorgestaan naar maximale mogelijkheden voor het toestaan van detailhandel op bedrijventerreinen zonder de centrumfunctie aan te tasten.

Algemeen kan worden gesteld dat detailhandel alleen op een bedrijventerrein is gewenst als het naar aard en/of omvang niet past in een (kern)winkelgebied. Door het uitplaatsen van grootschalige detailhandel (GDV) uit het centrum naar bedrijventerreinen, worden 'trekkers' aan het centrum onttrokken die nodig zijn om een centrum dynamisch en aantrekkelijk te houden. Bij perifere detailhandel (PDV) ligt dit anders. Hier gaat het om branches die van oudsher veelal op bedrijventerreinen zijn gevestigd. Met name de ruimte die dergelijke bedrijven nodig hebben spelen hierbij een rol. In de notitie wordt aangegeven, dat het bestemmingsplan Bedrijventerrein Wijchen Oost zodanig is opgesteld, dat zo ruim mogelijke detailhandel kan worden toegelaten en ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan. Hierbij moet gedacht worden aan het vertrek van 'trekkers' uit het centrum naar een bedrijventerrein en aan belemmeringen die detailhandel kan veroorzaken voor andersoortige bedrijven die op een bedrijventerrein zijn gevestigd. De systematiek van het voorontwerpbestemmingsplan Bedrijventerrein Wijchen Oost creëert maximale mogelijkheden op het bedrijventerrein voor detailhandel in de vorm van PDV, die niet gewenst is in een centrumgebied en biedt geen mogelijkheden aan solitaire kleinschalige detailhandel. Wel wordt de mogelijkheid aan PVD geboden om accessoires aan te bieden. Ook wordt het niet mogelijk gemaakt om GDV te vestigen op het bedrijventerrein, waarmee het behoud van 'trekkers' in het centrum wordt aangemoedigd.

Uitzondering hierop wordt gevormd door de centrumzone van het bedrijventerrein. De bedoeling is nadrukkelijk om de centrumzone als een vliegwiel te laten werken voor de revitalisering van de rest van het bedrijventerrein. De gemeente is van mening dat het van belang is om voor een herkenbare en kwalitatief zeer hoogwaardige opzet van de centrumzone te kiezen. Er wordt gestreefd naar bebouwing met een representatieve uitstraling. In dit kader is een verruiming van de gebruiksmogelijkheden (in de detailhandelssfeer), met onder andere een bruin- en witgoedhandel, in deze zone te rechtvaardigen.

De gemeente is van mening dat dit beleid niet conflicteert met het provinciaal en regionaal beleid. Het beleid, zoals ook verwoord in onderhavig bestemmingsplan, past ook binnen het Regionaal Plan, te meer nu bij de vaststelling van dat plan het amendement van de gemeente Wijchen is aangenomen waardoor herontwikkeling en inbreiding van bestaande PDV-clusters en -locaties voor lokale behoefte mogelijk blijft. Het bestemmingsplan voldoet naar geest en strekking aan de voorschriften in het Regionaal Plan. De gemeente is verder van mening dat er geen sprake van concurrentie van bedrijventerrein ten opzichte van de (kern)winkelgebieden.

In het kader van het beleid wordt wel een regeling over het relatief nieuwe fenomeen van internetwinkels opgenomen in het bestemmingsplan. Het huidige beleid en voorschriftenkader bieden hiervoor geen eenduidige antwoorden.

De raad van de gemeente Wijchen heeft in haar vergadering van 26 april 2007 naar aanleiding van de notitie besloten om de systematiek, zoals deze is gekozen in het voorontwerpbestemmingsplan Bedrijventerrein Wijchen Oost te onderschrijven en voorts om:

- 1 detailhandel op bedrijventerreinen, in de vorm van perifere detailhandel (PDV) alleen toe te staan op het bedrijventerrein Wijchen Oost;
- 2 grootschalige detailhandel (GDV) aan te merken als detailhandel die niet thuishoort op een bedrijventerrein;
- 3 bestaande GDV op bedrijventerrein Wijchen Oost, waar mogelijk, positief te bestemmen;
- 4 nieuwvestiging(en) van GDV in de vorm van, onder andere, een wit- en bruingoedhandel mogelijk te maken in de centrumzone op bedrijventerrein Wijchen Oost;

- 5 een regeling op te nemen in het bestemmingsplan Bedrijventerrein Wijchen Oost met betrekking tot internetwinkels;
- 6 andere dan de onder punten 1 tot en met 5 genoemde vormen van detailhandel niet toe te staan op bedrijventerreinen.

3.4.5 Welstandsnota

De Woningwet schrijft voor dat een gemeente die op welstand wil toetsen een welstandsnota vast moet stellen waarin de criteria zijn opgenomen die toegepast worden bij beoordeling van een bouwplan. De gemeenteraad van Wijchen heeft in zijn vergadering van 24 juni 2004 van deze bevoegdheid gebruik gemaakt een welstandsnota vastgesteld.

De welstands nota geeft de volgende beschrijving van het bedrijventerrein:

'Nieuweweg is een naoorlogs bedrijventerrein dat zich ontwikkeld heeft vanuit de bebouwing aan genoemde weg. Het is een geleidelijk proces geweest, waardoor de aanwezige bebouwing erg gevarieerd is en uit de gehele naoorlogse periode afkomstig is. Zesweg is een recente ontwikkeling. Het terrein kent een verzorgde straatprofilering waarmee de bedrijfsbebouwing bij elkaar gehouden wordt.

Ten aanzien van bedrijventerreinen wordt de volgende gebiedstypering gegeven:

Een bedrijventerrein is vooral bedoeld om de bedrijfsactiviteiten uit te oefenen; een doelmatige ontsluiting vanaf de weg en veel verhard terrein en opslag buiten bepalen vaak het beeld. De terreinen zijn vaak met een hek afgezet soms met een groene berm of beplanting. Reclame uitingen zijn divers en niet altijd effectief. De bebouwing op deze terreinen heeft een veel minder geordend karakter; doorgaans bestaat een bedrijf uit een of meerdere hallen met een kantoor-gedeelte aan de straatzijde. Materiaal- en kleur bepalen het beeld en niet zozeer de gevelin-deling en de details.(....) De waardering als verblijfsgebied is beperkt. De gebruiksaspecten bepa-len meer de omgeving. Toch is ook een werkgebied met kwaliteit van belang voor de gebruikers en bezoekers. Vooral een ordelijk openbaar domein wordt gewaardeerd.

Ten aanzien van het toetsingsniveau en de criteria wordt het volgende aangegeven:

Het gekozen toetsingsniveau is soepel, met uitzondering van in het zicht komende buitenranden (reguliere toetsing), met het oog op behoud van de basiskwaliteit van de gebieden, en hun uit-straling naar buiten. De welstandscriteria altijd hanteren in combinatie met de beschreven kenmerken. Nieuwbouw passend in de omgeving. Wijzigingen en toevoegingen (bijgebouwen) volgens de stijl van het hoofdgebouw. Een goede Inrichting van de openbare weg heeft veel in-vloed op het beeld en handhaving van de kwaliteit al evenzeer. Met uitzondering van de zichtlo-caties aan hoofdwegen en gevelwanden die direct aan het buitengebied grenzen, wordt het beeld als minder belangrijk ervaren. Daar dient aandacht te worden gegeven aan het effect van de gebouwen op grotere afstand. Met name de kleur (voor het buitengebied gedekt!) en een ze-kere eenvoud van compositie en materiaaltoepassing vragen aandacht. Hoofdkleur, materiaal en de hoofdgeleding zijn van belang, evenals de inrichting van voorterreinen, reclames, afraste-ringen.

3.4.6 Beeldkwaliteitsplan

Het beeldkwaliteitsplan geeft een nadere invulling van de kwaliteitseisen die in de welstandsno-ta zijn opgenomen. Zij vormt daarmee dé facto een gebiedsgerichte aanvulling c.q. aanvulling op de welstandsnota. Het beeldkwaliteitsplan geeft voor de te onderscheiden deelgebieden bin-nen het plangebied (Noord, Zuid, West en Centrum) nadere criteria voor bouwwerken. Daarbij gaat het met name om de aspecten als: gewenste situering, massa en vorm, gevels, erfafschei-dingen en kleur en materiaalgebruik. Omdat het beeldkwaliteitsplan formeel onderdeel uitmaakt van de welstandsnota, moeten aanvragen voor vergunningplichtige bouwwerken aan dit plan worden getoetst. Strijdigheid met het beeldkwaliteitsplan is een weigeringsgrond voor de ver-gunning. Hierbij dient echter te worden aangetekend dat de normering in het beeldkwaliteitsplan betrekkelijk globaal is en geen strak keurslijf oplevert.

Voor andere inrichtingsaspecten zoals de inrichting van voorterreinen, de ontsluiting, buitenopslag en parkeren dient het beeldkwaliteitsplan te worden beschouwd als een leidraad en stedenbouwkundige drager van het bestemmingsplan. Dit betekent dat de gemeente bij de inrichting van het publiek domein binnen de kaders van het beeldkwaliteitsplan dient te blijven. Indien het echter gaat om niet-vergunningsplichtige ingrepen op particulier eigendom zal er naar gestreefd worden om in overleg met (de vereniging van) eigenaren de uitgangspunten van het beeldkwaliteitsplan te verwezenlijken.

3.4.7 'De ontbrekende Schakel'

In het kader van het Masterplan herstructurering bedrijventerreinen A73 zone (zie paragraaf 3.3.3) legt de gemeente Wijchen op dit moment de laatste hand aan de integrale Topperaanvraag 'De ontbrekende Schakel' (project B6 uit het masterplan). Het betreft hier de ontsluiting van het bedrijventerrein naar het nationaal wegennet (A73 en A/N326). Deze ontsluiting vormt samen met de revitalisering van de Nieuweweg en de aanleg van de turbotronde de completering van de totale ontsluiting van het bedrijventerrein Wijchen Oost. De beschikbaarheid van nieuwe bedrijventerreinen wordt hierdoor ook vergroot. Tevens ontstaat hierdoor een sterke functionele en economische samenhang met de Nijmeegse bedrijventerreinen Westkanaaldijk, Noord- en Oostkanaalhavens.

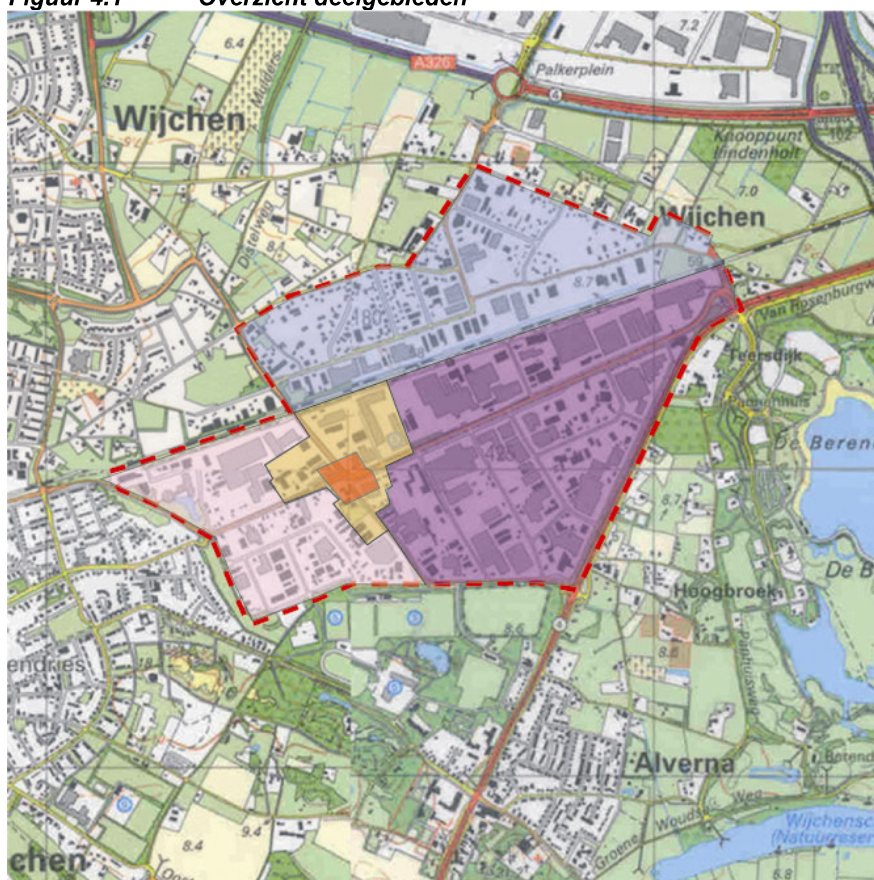
In verband hiermee hebben Gedeputeerde Staten van Gelderland in maart 2007 in het kader van de RUP-bijdrage – een belangrijke bijdrage voor de honorering van de Topperaanvraag die zorgt voor de noodzakelijke completering van de totale financiering en de versnelling om het project in 2007 ook daadwerkelijk te laten starten – een bijdrage van ruim 1,5 miljoen euro toegerekend.

4 Het plan

4.1 Inleiding

In het Masterplan Revitalisering Wijchen Oost en de Realisatiestrategie Wijchen Oost worden de plannen voor de versterking van het terrein uiteen gezet. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste punten en aspecten hieruit verwoord en uiteen gezet. Het bedrijventerrein is onderverdeeld in verschillende deelgebieden, welke achtereenvolgens worden beschreven.

Figuur 4.1 **Overzicht deelgebieden**

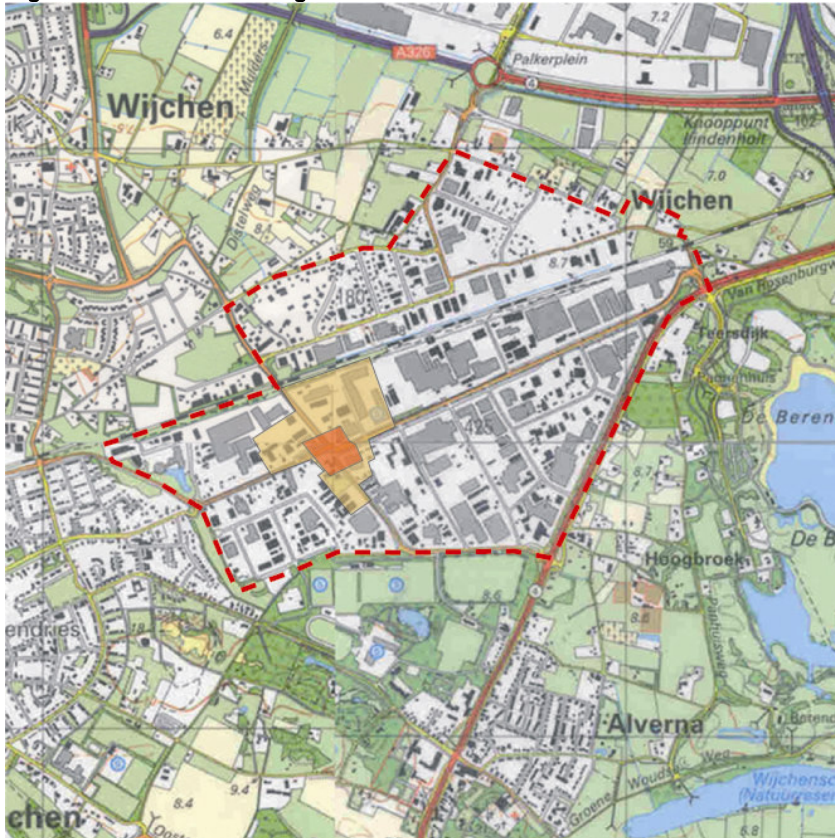


4.2 Centrumgebied

4.2.1 Invulling centrumgebied

Het nieuwe centrum van bedrijventerrein Wijchen Oost is letterlijk en figuurlijk het middelpunt van het plangebied. Hier worden hoogwaardige functies geconcentreerd. Voor de percelen direct gelegen aan de nieuwe rotonde (in de onderstaande figuur wat donkerder ingekleurd) geldt dat de beeldkwaliteit van hoog niveau dient te zijn en wordt er nadrukkelijk gestreefd naar intensivering van ruimtegebruik.

De bestaande wegenstructuur is al gericht op het centrum, met de Nieuweweg als belangrijkste ontsluitingsweg. In de centrumzone wordt gestreefd naar intensief ruimtegebruik en het combineren van functies. Het profiel van de centrumzone wordt gekenmerkt door grootschalige detailhandel, sport & leisure en collectieve voorzieningen voor het gehele bedrijventerrein.

Figuur 4.2 Centrumgebied

Doel is dan ook om dit centrumgebied een kwaliteitsimpuls te geven, waardoor bedrijven elders op het terrein uitgedaagd worden om ook een kwaliteitsstap te maken. Concreet betekent dit het reguleren van parkeermogelijkheden, de kwaliteit van het groen verhogen, geen toename van woonfuncties en het duurzaam omgaan met hemelwater (afkoppelen).

4.2.2 Maatregelen

Concreet vloeien hier de volgende punten uit voort:

- de aanwezige grootschalige detailhandelsactiviteiten moeten kwalitatief worden opgewaardeerd;
- herstructurering en opwaardering van de Nieuweweg, inclusief de kruising met de Buys Ballotstraat en de Kamerlingh Onnesstraat;
- in combinatie met detailhandelsfuncties dienen parkeervoorzieningen te worden gerealiseerd. Ondergrondse of meerlaagse parkeervoorzieningen passen in dit concept;
- intensief ruimtegebruik, zoals stapelen van functies, minimale bouwhoogtes en combineren van functies.

4.2.3 Nieuwvestiging Van Schaijik

In het centrumgebied heeft Van Schaijik plannen om een nieuwe vestiging te realiseren, met een maximum verkoop vloeroppervlak (vvo) van 2500 m². Het gaat hierbij om een elektrotechnisch warenhuis met elektrotechnisch centrum (vergelijkbaar met een technische dienst). De juridische en distributieve consequenties hiervan zijn door BRO onderzocht en weergegeven in het rapport 'Mogelijkheden vestiging Leo van Schaijik' van 2 juni 2004.

De komst van een Leo van Schaijik vestiging in Wijchen zorgt voor een duidelijke versterking van de voorzieningenstructuur. In diverse branches, waaronder de bruin- en witgoedbranche, zijn de afgelopen jaren bredere en diepere assortimenten gevoerd in grotere winkels. Deze tendens tot schaalvergroting sluit aan bij de consumentenvraag en zal zich naar verwachting doorzetten. Het initiatief van Leo van Schaijik past binnen deze ontwikkeling. De toegevoegde waarde van het initiatief ligt in het assortiment en serviceniveau met daarnaast een goede bereikbaarheid en parkeergelegenheid.

Daarnaast past het initiatief uitstekend in de ambitie om het centrumgebied een ruimtelijke c.q. stedenbouwkundige kwaliteitsimpuls te geven. De plannen voorzien in een gebouw dat de aandacht trekt vanwege hoogte en vormgeving.

De schaalvergroting van de bruin- en witgoedbranche heeft tot gevolg dat deze winkels, zowel qua uitstraling als met betrekking tot bereikbaarheid niet meer thuishoren in een stedelijk gebied. Hierdoor zijn er in de regio steeds meer initiatieven van winkels op locaties buiten het hoofdwinkelgebied. De voorkeur voor een nieuwe vestiging van Leo van Schaijk ligt dan ook bij een locatie buiten het bestaande winkelcentrum binnen de kern Wijchen.

Vestiging van Leo van Schaijk past binnen de wens om de detailhandelsstructuur van de gemeente te versterken. Gezien het huidige bestedingsoverschot en de trekkracht van een Leo van Schaijk vestiging op consumenten van buiten

Wijchen zullen de bestaande winkels op voldoende niveau kunnen blijven functioneren. Daarnaast geeft de vestiging van een hoogwaardige voorziening in een gebouw van allure een belangrijke kwaliteitsimpuls aan de ontwikkeling van het centrumgebied.

Het onderzoek van BRO met daarin de hierboven vermelde argumentatie, waren voor de Stadsregio Arnhem Nijmegen (KAN) voldoende aanleiding om met de voorgenomen vestiging van het Warenhuis en annex technocentrum van Van Schaijk in te stemmen.

4.3 Deelgebied Noord

4.3.1 Invulling deelgebied Noord

Deelgebied Noord is ongeveer 51 hectare groot, ligt ten noorden van de spoorlijn 's Hertogenbosch – Nijmegen. Het gebied wordt gekenmerkt door een sterke menging van wonen en werken. Een groene buffer tussen de terreinen Bijsterhuizen en Wijchen Oost begrenst de noordzijde van het terrein.

Het bedrijfsprofiel in deelgebied Noord wordt bepaald door een mix van wonen en werken, waarbij de strook tussen spoorlijn en de Edisonstraat/Celsiusstraat gereserveerd is voor enkel bedrijvigheid. De revitalisering van deelgebied Noord is gericht op kwaliteitsimpuls.

Figuur 4.3 Afbakening deelgebied Noord



4.3.2 Maatregelen

Concreet vloeien hier de volgende punten uit voort:

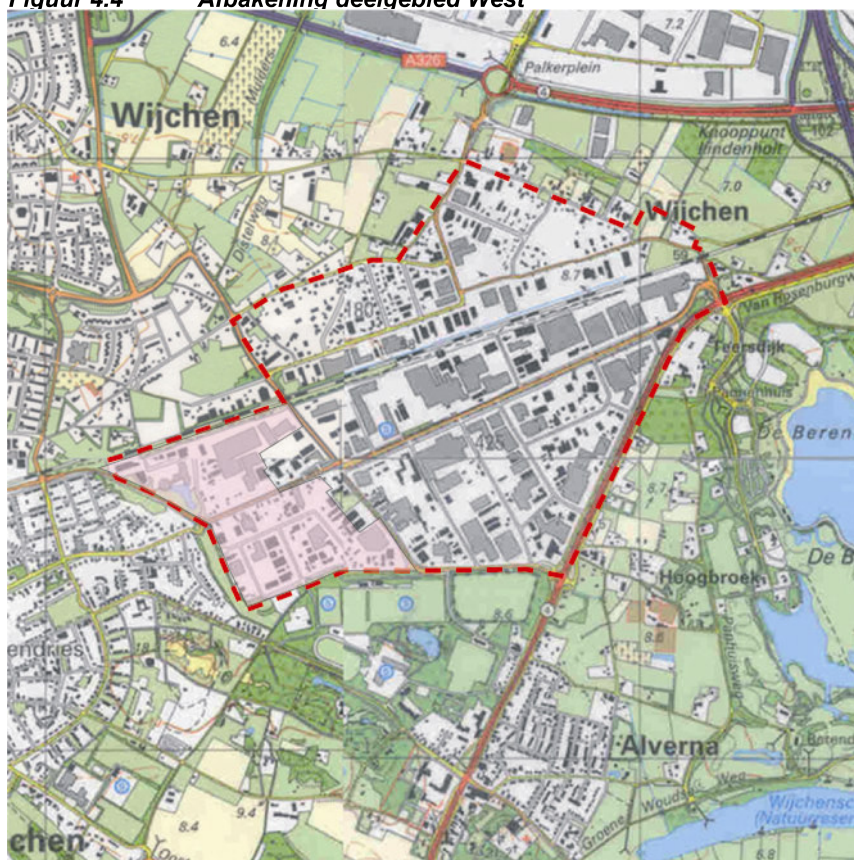
- handhaving van de bestaande woningen. Bedrijfswoningen en ‘burger’woningen worden als zodanig bestemd. Nieuwe woningen zijn niet toegestaan;
- in de bedrijfsprofielen worden geen wijzigingen aangebracht;
- de wegenstructuur wordt op enkele onderdelen aangepast, in die zin dat wegprofielen worden verbeterd.

4.4 Deelgebied West

4.4.1 Invulling deelgebied West

Deelgebied West vormt een 34 hectare grote overgangszone tussen de woonwijken van Wijchen enerzijds en het bedrijventerrein van Wijchen Oost anderzijds. Het profiel in dit deelgebied wordt bepaald door een combinatie van wonen en werken, waarbij het accent ligt op lichte vormen van bedrijvigheid. Uitgangspunt voor de revitalisering van deelgebied West is een herordening van functies.

Figuur 4.4 Afbakening deelgebied West



4.4.2 Maatregelen

Concreet vloeien hier de volgende punten uit voort:

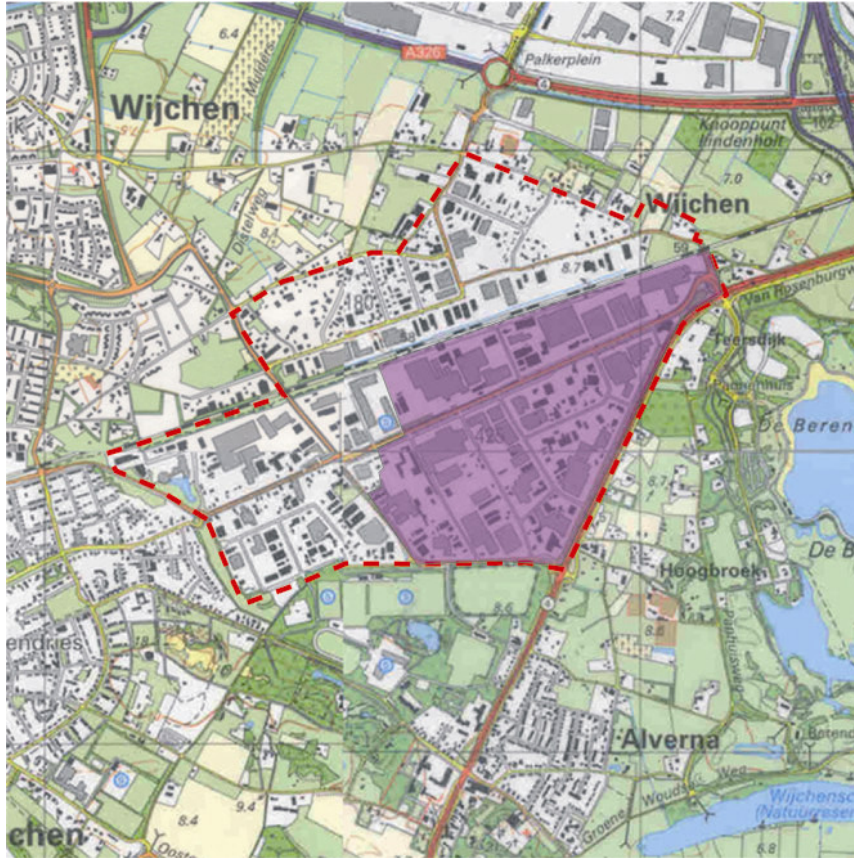
- handhaving van de bestaande woningen. Bedrijfswoningen en ‘burger’woningen worden als zodanig bestemd. Nieuwe woningen zijn niet toegestaan;
- het karakter van aanwezige bedrijvigheid dient te veranderen. Mede met het oog op nabijgelegen woonwijken van Wijchen en woonfuncties in dit deelgebied. Het heeft de voorkeur dat de zwaardere logistieke bedrijvigheid en transportbedrijven op termijn verdwijnen. Geen ‘dwang’ maar ‘drang’ is daarbij het uitgangspunt. De gemeente zal dan ook binnen de haar toekomstige mogelijkheden zoveel mogelijk medewerking verlenen aan verplaatsing naar geschiktere locaties. Ze zal echter geen maatregelen opleggen die ertoe leiden dat de bedrijven daartoe verplicht worden;
- de beeldkwaliteit wordt vooral bepaald door groen, mede door de woningen op dit deel van het terrein. De entree aan de westzijde via de Nieuweweg wordt verbeterd door aan nieuwe bebouwing in het beeldkwaliteitsplan eisen te stellen ten aanzien van representativiteit.

4.5 Deelgebied Zuid

4.5.1 Invulling deelgebied Zuid

Deelgebied Zuid is 70 hectare groot en wordt gekenmerkt door aanwezige middelzware tot zware bedrijvigheid. Het huidige karakter wordt gehandhaafd en waar mogelijk versterkt. Intensiveren, structureren en het combineren van functies behoren tot de kernbegrippen van de revitalisering van dit deel van het terrein.

Figuur 4.5 Afbakening deelgebied Zuid



4.5.2 Maatregelen

Concreet vloeien hier de volgende punten uit voort:

- optimalisering van het werkklimaat voor middelzware en zware bedrijvigheid door het bieden van planologische ruimte aan bedrijven tot en met VNG-categorie 4;
- detailhandelsactiviteiten zoveel mogelijk beperken. Dat betekent concreet dat de detailhandel in woninginrichtingsartikelen beperkt wordt tot de daartoe specifiek bestemde bedrijven;
- hoewel het de voorkeur heeft logistieke en transportfuncties te verplaatsen naar het terrein Bijsterhuizen, zullen daartoe geen verplichtingen worden opgelegd;
- handhaving van de bestaande woningen. Bedrijfswoningen en 'burger'woningen worden als zodanig bestemd. Nieuwe woningen zijn niet toegestaan;
- beeldkwaliteit en presentatie zijn vooral 'intern' gericht (met het oog op de vastgoedwaarde en niet zozeer vanuit belevingswaarde), hoewel de bedrijven aan de Nieuweweg ook aandacht vergen;
- herinrichting/reconstructie Nieuweweg en bij de overige wegen parkeervoorzieningen realiseren.

4.6 Duurzaamheid

4.6.1 Algemeen

Gedurende het planproces heeft het begrip duurzaamheid centraal gestaan. In het Masterplan worden dan ook mogelijkheden aangedragen om de revitalisering van het bedrijventerrein zo duurzaam mogelijk te maken. Duurzaamheid op terreinniveau, kavelniveau en op gebied van samenwerking. De thema's energie, verkeer en vervoer, efficiënt ruimtegebruik, leefomgeving, parkmanagement en duurzaam bouwen spelen hierbij een rol.

4.6.2 Energie

Op gebied van energie wordt gestreefd naar een beperking van het energiegebruik en het stimuleren van het gebruik van duurzame bronnen. De hieruit voortkomende maatregelen zoals het optimaliseren van bedrijfsprocessen, hergebruik van restenergie, terreinverlichting, enzovoort zijn in het kader van deze bestemmingsplanprocedure niet relevant en worden buiten het bestemmingsplan om opgezet.

4.6.3 Verkeer en vervoer

Het verkeer en vervoer in relatie tot duurzaamheid heeft vooral betrekking op het monitoren van de verkeersstromen en het waarborgen van de verkeersveiligheid.

Alle wegen op het bedrijventerrein worden conform de principes van duurzaam veilig (her)ingericht. Met de reconstructie van de Nieuweweg wordt al hieraan tegemoet gekomen.

4.6.4 Efficiënt ruimtegebruik

Met efficiënt ruimtegebruik wordt een relatie gelegd met parkeren en de parkeergelegenheid, meervoudig ruimtegebruik (stapelen, schakelen) en flexibel ruimtegebruik. Parkeren dient zoveel mogelijk op eigen terrein plaats te vinden en eventueel ondergronds. Daarnaast worden in het bestemmingsplan, indien mogelijk, minimale bouwhoogtes en minimale bebouwingspercentages opgenomen, die een intensivering van het ruimtegebruik stimuleren.

4.6.5 Leefomgeving

Duurzaamheid en leefomgeving op het bedrijventerrein heeft betrekking op veiligheid, hinder (stank, geluid), de ruimtelijke kwaliteit en werkgelegenheid (economische waarde). Door de zonering van het bedrijventerrein en de onderverdeling in milieucategorieën wordt een duurzame leefomgeving mogelijk gemaakt. Nabij woningen worden alleen lagere milieucategorieën toegestaan en milieuhinderlijke bedrijven die op basis van de zonering niet wenselijk zijn, worden specifiek bestemd.

Nieuwe woningen worden, zoals eerder al aangegeven, niet toegestaan. Dit heeft enerzijds tot doel dat niet meer woningen dan het bestaande aantal aan milieuhinder worden blootgesteld. Anderzijds worden daardoor de bedrijven niet verder in hun bedrijfsvoering beperkt.

Tenslotte is het waarborgen van de beeldkwaliteit (en daarmee de ruimtelijke kwaliteit) van belang voor een goede leefomgeving. Daarom is dit bestemmingsplan afgestemd op het beeldkwaliteitsplan en zijn de voorschriften, voor zover mogelijk, toegespitst op het beeldkwaliteitsplan. In het volgende hoofdstuk wordt nader ingegaan op alle relevante milieuaspecten voor de leefomgeving.

4.6.6 Parkmanagement

De gemeente Wijchen heeft, in vervolg op de start van de revitalisering van bedrijventerrein Wijchen Oost in nauwe samenwerking met de bedrijvenvereniging Wijchen Oost de aanzet gegeven voor het ontwikkelen van Parkmanagement op bedrijventerrein.

Forse inspanningen hebben in korte tijd geleid tot het opzetten van een bedrijvencontactplatform, de Bedrijvenvereniging Wijchen Oost. Met circa 120 bedrijven vertegenwoordigt deze vereniging een substantieel deel van het totale aantal bedrijven dat gevestigd is op bedrijventerrein Wijchen Oost. Tevens zijn binnen de aangesloten bedrijven bijna alle grote bedrijven vertegenwoordigd.

Het tot stand komen van Bedrijvenvereniging Wijchen Oost en de start van de revitalisering hebben inmiddels geleid tot de wens Parkmanagement gezamenlijk op te pakken. Dit om via gericht onderhoud en beheer kwaliteitsbehoud te waarborgen en om concreet invulling te geven aan een duurzame ontwikkeling. In de voorgestane aanpak wordt beoogd te komen tot een raamwerk waarbinnen Parkmanagement voor het bedrijventerrein Wijchen Oost kan worden uitgevoerd. Op basis van het op te stellen raamwerk kan vervolgens over worden gegaan invulling te geven aan de genoemde duurzame ontwikkeling van het bedrijventerrein.

Uit onderzoek bij de betrokken ondernemers is naar voren gekomen dat zij in het kader van parkmanagement vooral behoefte hebben aan:

- een meewerkende, actiegerichte gemeente;
- een verkeersveilig bedrijventerrein (aanleg fietspaden, voetgangerspaden, overzichtelijk maken Nieuweweg door o.a. weghalen bomen, voorrangswegen maken, weghalen drempels);
- een continu beveiligd bedrijventerrein;
- voldoende parkeerplaatsen openbare ruimte;
- optimale infrastructuur en parkeermodellerings (in het kader van vervoersmanagement);
- eenduidige, gelijkwaardige handhaving.

Wat betreft collectief ingekochte voorzieningen/diensten is er behoefte op het vlak van:

- energie;
- afval;
- parkbeveiliging;
- onderhoud gebouwen (intern en extern);
- arbodienst;
- brandstofpunt.

4.6.7 Duurzaam bouwen

Materiaalgebruik, flexibel/aanpasbaar bouwen zijn aspecten die aan de orde zijn bij duurzaam bouwen. Indien nieuwe gebouwen die op het terrein worden opgericht of bestaande bebouwing wordt uitgebreid of vernieuwd, dient zoveel mogelijk duurzame materialen te worden gebruikt. Daarnaast is een flexibele inrichting en terreinindeling wenselijk voor de duurzaamheid van een gebouw. In dit bestemmingsplan wordt in de beschrijving in hoofdlijnen vastgelegd dat duurzaam bouwen een voorwaarde is. Daarnaast worden grote bouwvlakken op de plankaart opgenomen, zodat de bedrijven flexibel kunnen omgaan met de terreininrichting en de situering van de gebouwen. Uiteraard dienen gebouwen zodanig gesitueerd te worden dat een optimale zon- en lichtinval mogelijk is, zodat energie bespaard kan worden.

4.7 'De ontbrekende Schakel'

4.7.1 Achtergrond

In de beleidsbeschrijving in de paragrafen 3.3.3 en 3.4.7 wordt melding gemaakt van 'De ontbrekende Schakel'. Dit betreft de ontsluiting van het bedrijventerrein Wijchen Oost via de zogenaamde '30° straat' naar het landelijke wegennet. Het doel van het realiseren van 'De ontbrekende Schakel' is het zorgdragen voor een goede aansluiting van Wijchen Oost op het landelijke wegennet (A326, A73 en A50).

In het Masterplan herstructurering bedrijventerreinen A73 zone wordt de verkeersontsluiting van Wijchen Oost als knelpunt benoemd voor de A73 zone (project B6 uit het Masterplan). Het Masterplan is gericht op de economische potentie van het gebied. Deze wordt mede bepaald door de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen. Het knelpunt 'bereikbaarheid van bedrijventerreinen' is een belangrijk beleidsonderwerp op provinciaal, KAN- en regionaal niveau. Voor het verbeteren van de regionale verkeersstructuur ten behoeve van het oplossen van knelpunten als verminderde doorstroming en bereikbaarheid en beperkte capaciteit, is het project 'De ontbrekende Schakel' één van de belangrijkste uit het Masterplan. De gemeente Wijchen heeft gekozen voor realisatie van dit project uit het Masterplan, omdat hierdoor veel resultaat kan worden bereikt in het oplossen van de algemeen onderkende knelpunten.

Het bedrijventerrein Wijchen Oost is in de loop der jaren verder geïntensiveerd met bedrijvigheid en is belangrijk voor de economie van de regio. Er is de laatste jaren sprake geweest van een grote toename van vrachtverkeer en van grotere en zwaardere vrachtauto's. Dit wordt veroorzaakt door een groei van bestaande productiebedrijven met relatief veel transportbewegingen en daarnaast door schaalvergroting in de transportsector.

De hoofdontsluiting via de Nieuweweg kent een hoge verkeersdruk en een menging van verkeersstromen. Dit wordt mede veroorzaakt door de investeringen van de gemeente in de infrastructuur (revitalisering zorgt voor meer verkeersdruk) en de toegenomen economische activiteiten. Er is sprake van een onvoldoende bereikbaarheid voor bedrijven en dat heeft een sterk negatief effect op het economische functioneren van de bedrijven. De ontsluiting vanuit de Nieuweweg naar het bovenliggend wegennet via de Gagelvenseweg is indirect (deels via woongebied, hetgeen onveilig en niet duurzaam is) en onduidelijk te noemen. 'De ontbrekende Schakel' is een directe en kortere route en draagt bij aan vermindering van uitstoot van CO₂ en fijnstof. De maatvoering (profiel) en de route langs en doorwoongebieden is niet meer geschikt en passend bij het gebruik van Wijchen Oost. Door een aantal haakse bochten in de Gagelvenseweg wordt de doorstroming beperkt.

In het kader van de revitalisering van Wijchen Oost zijn al succesvol enkele projecten uitgevoerd. Zo is de capaciteit van de toeleidende infrastructuur opgewaardeerd door investeringen in de infrastructuur, zoals de rotonde in de Nieuweweg en de Buys Ballotstraat, de turborotonde op de kruising Nieuweweg-Graafseweg en het aanpassen van het profiel van de Nieuweweg. Hiermee is de route van de Nieuweweg nog aantrekkelijker geworden, echter hiermee is het knelpunt voor de ontsluiting van bedrijventerrein Wijchen Oost verergerd. Om de voorgaande investeringen optimaal te laten renderen én om een duurzame en effectieve oplossing voor de bereikbaarheid en ontsluiting van Wijchen Oost te realiseren ontbreekt er nog één schakel: de ontbrekende schakel van een verbinding tussen en een directe aansluiting op de N326 en N324. Hierdoor ontstaat een kortere route, waardoor ook de uitstoot van CO₂ en fijnstof verminderd en daarmee de luchtkwaliteit verbeterd.

4.7.2 Doelstelling

Met het realiseren van 'De ontbrekende Schakel' wordt voldaan aan een moderne en toekomstgerichte bereikbaarheid voor bedrijven, zonder dat de overlast wordt afgewikkeld op de omgeving (duurzame oplossing). Hiermee wordt een grote bijdrage geleverd aan het realiseren van de doelstelling tot het bieden van een goed functionerend bedrijventerrein en daarmee het kunnen behouden van categorie 4 en 5 bedrijven, er wordt zelfs beperkt ruimte gewonnen (2,5 ha). In totaal gaat het om het behoud van ca. 4.500 directe arbeidsplaatsen op het bedrijventerrein Wijchen Oost en de toekomstige doorgroei van bedrijven. Daarmee vertegenwoordigt Wijchen Oost een belangrijke rol in de arbeidsmarkt voor de regio. Realisatie van 'De ontbrekende Schakel' heeft als resultaat:

- extra ruimte voor nieuw bedrijventerrein;
- verbeterde onderlinge verbinding van bedrijventerreinen in de A73 zone;
- directe ontsluiting van bedrijventerrein Wijchen Oost op de A73 en een verbeterde ontsluiting naar de A326 en A50.

Groot pluspunt is verder dat de functionele en economische samenhang tussen de bedrijventerreinen Noord- en Oostkanaalhavens, (toekomstig) Bijsterhuizen, Westkanaaldijk en Wijchen Oost wordt versterkt met dit project. Er zijn meer kansen om de bestaande bedrijven beter te laten functioneren door de relaties tussen bedrijven voor toelevering en uitbesteding en voor transportgerelateerde bedrijvigheid. De directere route resulteert in reductie van de uitstoot wat met name gunstig is voor de Gagelvenseweg en de omgeving van Dukenburg in Nijmegen. 'De ontbrekende Schakel' past verder goed in de algemene doelstellingen van de herstructureeringsopgave, zoals verwoord in paragraaf 3.3.3.

4.7.3 Uitvoering

‘De ontbrekende Schakel’ zal worden uitgevoerd door middel van een verbindingsweg tussen de N326 en de N324 en een viaduct, zodat de weg en het spoor elkaar ongelijkvloers kruisen.

Aanvankelijk werd in het Masterplan een gelijkvloerse kruising (kosten circa € 3,5 miljoen) genoemd. Na onderzoek is echter gekozen voor een duurzame oplossing in de vorm van een ongelijkvloerse kruising, waardoor de bereikbaarheid structureel is gewaarborgd, ook als de toekomstige regiorail gerealiseerd wordt. Op onderstaande afbeelding is een impressie van ‘De ontbrekende Schakel’ opgenomen.

Figuur 4.7 *Impressie ‘De ontbrekende Schakel’*



5 Milieuaspecten

5.1 Geluid

5.1.1 Wegverkeerslawaaï

Bij de herstructurering van de Nieuweweg, inclusief de kruispunten met de Buys Ballotstraat en de Graafseweg is sprake van wijzigingen aan de weg. De Wet geluidhinder bepaalt dat bij wijzigingen op of aan de weg de akoestische gevolgen dienen te worden onderzocht. In het rapport 'Akoestisch onderzoek reconstructie Nieuweweg' (d.d. 24 juni 2004) dat door Goudappel Coffeng is opgesteld, zijn de resultaten van dit akoestisch onderzoek weergegeven.

Uit dit rapport blijkt dat als gevolg van de reconstructie, ten gevolge van wegverkeer op de Nieuweweg, op vier waarneempunten sprake is van een toename van de geluidsbelasting van 2 dB(A) of meer. Het gaat hier om de woningen aan de Nieuweweg 220, 227 en 229 en Isaak Beekmanstraat 2. Hierdoor is sprake van reconstructiesituaties in de zin van de Wet Geluidhinder, waardoor aanvullende geluidreducerende maatregelen nodig zijn.

Het akoestisch onderzoek bevat tevens nader onderzoek naar mogelijke geluidbeperkende maatregelen. Voor de Nieuweweg is de toepassing van geluidsreducerend asfalt onderzocht. Bij toepassing van een wegdeksoort in de categorie 'dunne deklagen 1' (conform CROW publicatie 200) tussen de twee geplande rotondes, blijkt dat de geluidsbelasting na reconstructie, ten opzichte van de huidige situatie afneemt met bijna 1 dB(A). Concreet betekent dit dat het toepassen van een geluidsreducerende wegdeksoort als gevolg heeft dat nergens meer sprake is van reconstructiesituaties in de zin van de Wet geluidhinder. Nader onderzoek naar aanvullende maatregelen of ontheffing voor hogere grenswaarden zijn hiermee niet meer nodig.

'De ontbrekende Schakel'

In verband met het project 'De ontbrekende Schakel' is een akoestisch onderzoek vanwege wegverkeerslawaaï uitgevoerd ('Akoestisch onderzoek 'Ontbrekende schakel' te Wijchen, Ingenieursbureau Oranjewoud B.V., mei 2008).

Het onderzoek is betrokken de aanleg van een ontsluitingsweg via de Nieuweweg en de Bijsterhuizen, en de toekomstige ontsluitingsroute komen vanaf de Celciusstraat aansluitend op de bovengenoemde ontsluitingsweg.

Het doel van het onderzoek is om de akoestische effecten van de aan te leggen ontsluitingswegen te bepalen op de woningen langs de aan te leggen ontsluitingswegen, alsmede om te bepalen of er op Bijsterhuizen en de Nieuweweg sprake is van reconstructie in akoestische zin.

Aanleg 'De ontbrekende Schakel'

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat in de nieuwe situatie de geluidbelasting ten hoogste 52 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh bedraagt. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt hierbij overschreden. Om te kunnen voldoen aan de (voorkeurs)grenswaarde zijn 2 maatregelen onderzocht:

- dunne deklaag 2, en
- een geluidscherm van 1,5 meter hoog.

Het treffen van deze maatregelen aan de bron en overdracht blijken voldoende effectief. Met het treffen van deze maatregelen wordt de geluidbelasting aan de gevel gereduceerd tot maximaal 48 dB, zowel voor het plaatsen van een geluidscherm van 1,5 meter hoog

als het aanleggen van een dunne deklaag 2.

Reconstructie

Uit de berekeningsresultaten blijkt, dat de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de Bijsterhuizen zal toenemen met ten hoogste 7 dB. De toename bedraagt daarmee meer dan 2 dB. De geluidbelasting blijft echter onder de drempelwaarde van 48 dB. Hierdoor is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Voor de woningen aan de Nieuweweg blijkt dat de geluidbelasting vanwege het wegverkeer zal toenemen met ten hoogste 1 dB. De toename bedraagt daarmee minder dan 2 dB. Hierdoor is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Uit het onderzoek blijkt dat er geen beletselen zijn voor realisatie van ‘De ontbrekende schakel’.

5.1.2 Spoorweglawaai

Voor spoorweglawaai geldt op grond van de Wet Geluidhinder een onderzoekszone van 200 meter aan weerszijden van de spoorweg. Deze onderzoeksverplichting geldt alleen indien geluidsgevoelige bestemmingen kunnen worden opgericht binnen deze zone.

Aangezien geen woningen meer opgericht mogen worden en er geen nieuwe geluidgevoelige functies mogelijk worden gemaakt binnen de onderzoekszone van 200 meter, is een akoestisch onderzoek naar spoorweglawaai niet noodzakelijk.

5.1.3 Industrielawaai

Dit bedrijventerrein is geen gezoneerd bedrijventerrein in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh). Dit betekent dat er geen geluidszone ex artikel 59 Wgh is vastgesteld en dat er zich geen ‘grote lawaaimakers’ op het terrein kunnen vestigen. Deze worden in de voorschriften bij dit bestemmingsplan ook nadrukkelijk uitgesloten.

5.2 Zonering

5.2.1 Zonering bedrijventerrein

In dit bestemmingsplan zijn geen grote lawaaimakers toegestaan. Grote lawaaimakers zijn bedrijven die vallen onder de artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit Wet Milieubeheer. Dit zijn de voormalige categorie A-inrichtingen uit de Wet geluidhinder (art. 41 Wgh). Onderhavig bestemmingsplan hoeft dan ook niet gezoneerd te worden.

5.2.2 Zonering bedrijven

Bij de meer traditionele afstemming tussen bedrijven en woongebieden wordt meestal uitgegaan van afstand houden. Ter beoordeling daarvan wordt gebruik gemaakt van de uitgave van de VNG ‘Bedrijven en Milieuzonering’. De daarin opgenomen bedrijven zijn op basis van milieuaspecten ingedeeld in categorieën. Hiertoe zijn de aspecten geur, stof, geluid en gevaar kwantitatief beoordeeld, hetgeen zich weerspiegelt in een afstand van het bedrijf tot aaneengesloten woonbebouwing, die gewenst is om hinder uit te sluiten of in ieder geval tot een aanvaardbaar niveau te beperken. Voor elk van de aspecten is de gewenste afstand bepaald. Uit de vier verkregen afstanden kan de uiteindelijk gewenste afstand worden afgeleid door de grootste daarvan aan te houden.

Categorie	Grootste afstand van milieuaspect	Omschrijving
1	10 meter	Bedrijven/activiteiten die door hun aard nodig en/of toelaatbaar zijn tussen of onmiddellijk naast woningen
2	30 meter	Bedrijven/activiteiten die door hun aard slechts toelaatbaar zijn tussen of onmiddellijk naast woningen, indien geconcentreerd in een wijk- of buurtcentrum
3.1 en 3.2	50 en 100 meter	Bedrijven die door hun aard slechts toelaatbaar zijn aan de rand van woonwijken

4.1 en 4.2	200 en 300 meter	Bedrijven die door hun aard gescheiden dienen te zijn van woonwijken, door middel van bijvoorbeeld groen of water (minimaal in acht te nemen afstand bedraagt 200 meter)
------------	------------------	--

De genoemde afstand is gebaseerd op een uitgangspunt van een rustige woonwijk. Tot voor kort werd deze afstand ook in acht genomen ten opzichte van verspreid liggende woningen (in het landelijke gebied). De laatste tijd blijkt in de jurisprudentie enige nuancering op dit punt in die zin dat bij verspreid liggende woonbebouwing van een geringere afstand kan worden uitgegaan. Een gemotiveerde afwijking van de afstanden is dan ook mogelijk.

Met deze zonering is in dit bestemmingsplan rekening gehouden. Zo worden nabij de woningen aan de noordzijde in het plangebied slechts categorie 1 en 2 bedrijven toegestaan en op iets verdere afstand categorie 3 (3.1 en 3.2) bedrijvigheid mogelijk gemaakt. Voor de bedrijven nabij de woonwijken van Wijchen geldt dat alleen categorie 1, 2 en 3 (3.1 en 3.2) is toegestaan. Bedrijven die wel categorie 3 of meer zijn en niet binnen de zonering passen, worden specifiek bestemd. Het middengedeelte van het terrein, is ook bestemd voor de vestiging van categorie 4 (4.1 en 4.2) bedrijven.

5.3 Bodem

5.3.1 Algemeen

Uit het bodembeheersplan van 9 februari 2006 blijkt, dat binnen het gebied van bedrijventerrein Oost weinig diffuse verontreiniging aanwezig is. Het aantal provinciale meldingen geeft een duidelijke waarschuwing af ten aanzien van mogelijke plaatselijke verontreinigingen. Daarnaast zijn gegevens over olietanks aanwezig.

In de jaren '90 is in het kader van de BSB-operatie (BodemSanering in gebruik zijnde Bedrijfs-terreinen) veel onderzoek verricht bij individuele bedrijven. De informatie is echter beperkt beschikbaar; slechts op basis van vrijwilligheid of in het kader van milieuvergunningen kan de informatie verzameld worden. Voor het vervolg van het project is van belang of de informatie in voldoende mate en tijdig beschikbaar komt.

De aanwezige kennis van het gebied qua activiteiten (historisch en huidige situatie) en over de situatie van de bodem nopen tot voorzichtigheid bij fysieke ingrepen, zeker als daar bemaling aan de orde is (verspreiding verontreiniging via grondwater).

Omdat er sprake is van een consoliderend plan, waarbij niet – bij recht- wordt voorzien in een uitbreiding van het bedrijventerrein of andere relevante ontwikkelingen, is een bodemonderzoek in het kader van onderhavig bestemmingsplan niet noodzakelijk. Indien in de toekomst bebouwing van nu onbebouwde percelen zal plaatsvinden, zal zonodig in het kader van het bouwplan nader onderzoek plaats vinden. Daarnaast kunnen Burgemeester en Wethouders, in het geval van vrijstellingen naar andere functies dan bedrijvigheid, nadere eisen aan de bodemkundige situatie stellen.

Van uitgesproken verontreinigde situaties die nu reeds aanleiding geven voor een bodemonderzoek en/of sanering, is op dit terrein geen sprake.

5.3.2 Riolering

Het is bekend dat de bodem rondom oude rioolstelsels verontreinigd kan zijn. Deze verontreinigingen zijn vooral ontstaan door het lekken van rioolwater. Veelal zijn de verontreinigingen zeer plaatselijk aanwezig, waardoor onderzoek vooraf niet zinvol wordt geacht. Wel dient er bij de uitvoering van de werkzaamheden bijzondere aandacht te zijn voor deze situatie.

5.4 Water

5.4.1 Waternota

In november 2003 is de gemeentelijke Waternota door de gemeenteraad vastgesteld. De waternota omvat thema's en uitgangspunten voor een meer duurzaam waterbeheer binnen de gemeen-

te Wijchen. De gemeente maakt in het kader van de watertoets in overleg met de waterbeheerder een vertaalslag naar de concrete plansituatie.

Thema's en uitgangspunten van het gemeentelijke waterbeleid zijn: veiligheid (waarborgen droge voeten en veiligstellen volksgezondheid), waterkwantiteit (bewaren van water en besparen van drinkwater), waterkwaliteit (waarborgen van schoon water en waterbodems), ruimtelijke functies (afstemmen watersysteem en grondgebruik) en communicatie (samenwerken met betrokkenen, zoals het waterschap).

Uitgangspunt in het waterbeleid is dat gebiedseigen water zoveel mogelijk wordt vastgehouden. Hemelwater wordt zoveel mogelijk geïnfiltreerd in de bodem. Alleen schoon hemelwater infiltreert rechtstreeks in de bodem. Bij hemelwater afkomstig van wegen dat door het verkeer verontreinigd kan zijn, eist het waterschap een bodempassage, zodat verontreinigingen in de bodem achter blijven en niet in het oppervlaktewater terecht komen.

5.4.2 Gebiedskenmerken

De locatie is gelegen in stedelijk gebied op de rivierduin, op een grensgebied tussen licht vernat en licht verdroogd gebied. De bodem is opgebouwd uit podzol- en enkeerdgronden. De bodem biedt mogelijkheden voor infiltratie. De GHG is meer dan twee meter beneden maaiveld. In het plangebied ligt een A-watgang. De oostzijde van het noordelijke deelgebied is gerioleerd met een verbeterd gescheiden stelsel. Dit stelsel heeft een overstort op de spoorsloot. Ten zuiden van de Havenweg, buiten het plangebied, ligt een tweede overstort van het gescheiden rioolstelsel.

5.4.3 Knelpunten en mogelijkheden

Wateroverlast en volksgezondheid

Het plangebied wordt gevormd door bestaand stedelijk gebied. Inrichting en beheer van het watersysteem zijn vooral gericht op voorkomen van wateroverlast voor wegen en bebouwing en het voorkomen van schade aan de volksgezondheid (bijvoorbeeld stilstaand water). Gezien de relatief hoge ligging zijn droge omstandigheden grotendeels gewaarborgd, maar kunnen zo nodig aanvullende maatregelen worden genomen.

Vasthouden gebiedseigen water

De ligging op zandgrond en rivierduin biedt kansen voor afkoppeling en bodeminfiltratie van hemelwater. Overeenkomstig de beslisboom voor hemelwater (bron: BOR-G) en de beslisboom aan- en afkoppelen verharde oppervlakken (bron: WRW 2003) wordt zoveel mogelijk hemelwater afgekoppeld van het rioleringsstelsel (streefwaarde 20% van het verharde oppervlak in stedelijk gebied). In eerste instantie dient nader te worden onderzocht in hoeverre hemelwater afkomstig van verharde oppervlakken, zoals daken, wegen en terreinverharding, kan worden afgekoppeld en geïnfiltreerd in de bodem.

In bestaand stedelijk gebied is ruimte voor infiltratievoorzieningen veelal beperkt. De infiltratiecapaciteit wordt desondanks zoveel mogelijk benut voor het vasthouden van gebiedseigen water, bijvoorbeeld door benutting van bestaande groenvoorziening, aanleg van een doorlatend type bestrating, verwijdering van overtollige verharding en aanleg van infiltratievelden.

Waterkwaliteit

Verontreinigd hemelwater wordt zoveel mogelijk op lokaal niveau bewerkt en in het systeem teruggebracht. Op verhard oppervlak opgevangen verontreinigd hemelwater en water van afgekoppelde wegoppervlakken infiltreert de bodem alleen via een filter of bodempassage. Het is belangrijk om verontreiniging van hemelwater primair te voorkomen door het nemen van bron-gerichte maatregelen, zoals maatregelen in het kader van Dubo.

Drinkwaterbesparing

Het gebruik van drinkwater voor laagwaardige toepassingen wordt sterk gereduceerd. Mogelijkheden voor gebruik van hemelwater voor laagwaardige toepassingen worden bekeken. Gebruik van hoogwaardig drinkwater is zoveel mogelijk beperkt tot hoogwaardige toepassing.

Verspilling van drinkwater wordt voorkomen door toepassing van waterbesparende voorzieningen.

5.4.4 Conclusie

Het plangebied biedt mogelijkheden voor infiltratie van hemelwater. Hierbij dient er echter rekening te worden gehouden met het feit dat het verhard oppervlak voor een deel uit wegen bestaat. Hemelwater afkomstig van wegen kan door het verkeer zijn verontreinigd alsmede ook hemelwater afkomstig van parkeerterreinen en terreinverhardingen. Passende maatregelen zoals het aanbrengen van een bodempassage zijn hierdoor noodzakelijk.

Een belangrijke eis van het Waterschap Rivierenland is dat er voldoende compensatie moet plaatsvinden ingeval van toename van verhard oppervlak in het plangebied. Dit vloeit voort uit het beleid van het waterschap.

5.5 Archeologie

5.5.1 Inleiding

In archeologisch opzicht is Wijchen een rijke gemeente. Met de vaststelling op 7 september 2000 van het Beleidskader Archeologie Wijchen heeft de gemeenteraad vastgelegd, dat met de archeologische waarden in de bodem op een weloverwogen manier zal worden omgegaan. Het gemeentelijk beleid is er op gericht de gekende en ongekende archeologische (en cultuurhistorische) waarden tijdig in te brengen in het ruimtelijke planproces en daarmee rekening te houden.

5.5.2 Plangebied

Het gehele plangebied ligt volgens de gemeentelijke Archeologische Beleidsadvieskaart 2002 in een zone met een hoge archeologische verwachtingswaarde. Hierop is het beleid van toepassing om voorafgaand aan bodemverstoringen archeologisch onderzoek te verrichten.

In het verleden is met het bouwrijp maken van het bedrijventerrein Wijchen Oost het nodige grondverzet gepleegd en is de bovenlaag bewerkt en geroerd. Dit wil niet zeggen dat daarmee ook het bodemarchief geheel verdwenen is.

In het plangebied zijn terreinen aanwezig met een hoge archeologische waarde, verder enkele vindplaatsen met specifieke verwachtingen (zoals nederzettingen en begravingen/grafvelden, waarvan de omvang niet bepaald is) en vindplaatsen waarvan de samenhang of achtergrond niet bekend is.

5.5.3 Gewaardeerde gebieden en vindplaatsen

In het noordelijk deel van het plangebied liggen enkele terreinen van hoge archeologische waarde. Deze terreinen zijn vermeld op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Gelderland. In de omgeving van de Woeziksestraat zijn nederzettingssporen aangetroffen uit de IJzertijd en de Romeinse tijd. De zuidzijde hiervan wordt begrensd door een grafveld, omgeving Mussenberg/Einsteinstraat. Ten zuiden van de Celsiusstraat zijn eveneens nederzettingssporen gerapporteerd. Het is niet uitgesloten dat de nederzetting zich ten zuidoosten van de spoorlijn doorzet (Raap-rapport 63, Scholte Lubberink & Oude Rengerink, 1992).

In het gebied van de spoorlijn en Nieuweweg ligt mogelijk het tracé van de oude Romeinse weg tussen Ulpia Noviomagus (Nijmegen) en de vicus Wijchen, waarvan de Woezikseweg ter hoogte van de nederzetting aan de Teersdijk mogelijk een afsplitsing was. Langs de belangrijke uitgaande wegen lagen grafvelden. Op het Synprodoterrein aan de Nieuweweg is een rijk graf aangetroffen (Rapportage AMZ nr. 48, van der Velde, ROB, 1999). In de verdere omgeving zijn eveneens begravingen gevonden. Bij het begeleidend onderzoek dat in mei-juni 2005 is uitgevoerd bij de aanleg van nieuwe riolering in de Nieuweweg zijn wederom nederzettingssporen aangesneden, vermoedelijk uit de Bronstijd of de IJzertijd en enkele graven die hoogstwaarschijnlijk daar bij horen.

Van het gebied ten zuiden van de Nieuweweg zijn geen vindplaatsen geregistreerd. De hoge verwachting die hiervoor geldt, is dan ook met name gebaseerd op geomorfologische kenmer-

ken en de ligging aan de belangrijke oude verbindingsweg met Nijmegen, alsmede het gegeven dat er direct ten zuiden van het plangebied ook belangrijke grafvelden/urnenvelden zijn genoemd (IJzertijd/Romeinse tijd).

De beschikbare informatie leidt tot een driedeling:

- hoge algemene verwachting;
- specifieke verwachtingen van geregistreerde vindplaatsen (Archis);
- gewaardeerde terreinen.

Voor de specifieke verwachtingen gekoppeld aan vindplaatsen wordt het gebied waarop de melding betrekking heeft gedefinieerd als het gebied, dat wordt begrensd door de cirkel met een straal van 150 meter om de puntlocatie (coördinaten waarop ze geregistreerd zijn). Reden is dat de puntlocatie meestal niet het geometrische middelpunt van de vindplaats is.

5.5.4 Conclusie

Voor het gehele gebied is sprake van een hoge archeologische verwachting of op onderdelen meer dan dat. Omdat in dit bestemmingsplan primair de bestaande situatie wordt vastgelegd, is voor dit plan geen veldonderzoek uitgevoerd.

5.5.5 Gevolgen voor bestemmingsregeling

Middels dit bestemmingsplan wordt er naar gestreefd een evenwicht te vinden tussen de archeologische belangen en de last die redelijkerwijs aan de grondgebruiker kan worden opgelegd. In verband hiermee hebben burgemeester en wethouders van Wijchen in maart 2007 beleid vastgesteld waarin de volgende uitgangspunten zijn vastgesteld:

1 Verplichting.

Indien bij de gemeente onvoldoende informatie aanwezig is over de archeologische waarde van een terrein kan van de aanvrager van een vergunning in bepaalde gevallen worden verlangd dat deze een archeologisch vooronderzoek laat uitvoeren. In die gevallen geldt het principe dat de veroorzaker of de verstoorder de kosten betaalt. In andere gevallen komen de onderzoekskosten voor rekening van de gemeente.

2 De verstoorder betaalt.

Het algemene uitgangspunt 'de verstoorder betaalt' geldt. Alleen in uitzonderlijke gevallen, waarin de onderzoekskosten niet in redelijke verhouding staan tot de bouwkosten, kan een beroep worden gedaan op de hardheidsclausule en een verzoek bij de gemeente worden ingediend om onredelijk hoge kosten te compenseren. Het college neemt hierover dan per geval een beslissing.

3 Ondergrens.

Er geldt een ondergrens om te voorkomen dat de archeologiepraktijk voor burgers, bedrijven en de gemeente onbeheersbaar wordt. Kleine ingrepen in de bodem die onder een bepaalde oppervlakte blijven zijn vrijgesteld van de onderzoeksplicht. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de bebouwde kommen van Wijchen en het buitengebied. Binnen de bebouwde kommen en het buitengebied wordt dan weer een onderscheid gemaakt tussen waardegebieden en verwachtingsgebieden en binnen die gebieden geldt dan weer het onderscheid tussen hoog en middelmatig, en laag.

De concrete uitwerking in onderhavig bestemmingsplan komt erop neer, dat voor het gebied met een archeologische waarde (op de plankaart aangeduid als archeologisch gebied) geldt, dat de archeologische verplichtingen van toepassing zijn zodra er sprake is van bodemingrepen met een diepte van meer dan 30 cm en een oppervlakte van meer dan 100 m². Het resterende plangebied wordt gekwalificeerd als gebied met een archeologische verwachtingswaarde. In dit gebied ontstaan er archeologische verplichtingen zodra er sprake is van bodemingrepen met een diepte van meer dan 30 cm en een oppervlakte van meer dan 250 m².

De provinciaal archeoloog en de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM, opvolger van de ROB) hebben ingestemd met het archeologische beleid waarin deze criteria zijn opgenomen.

De voorschriften leggen de verplichting op om in het gebied met een archeologische waarde/verwachtingswaarde een aanlegvergunning aan te vragen voor bodemverstorende activiteiten die de drempelwaarden overschrijden. Van een vrijstellingsregime ten aanzien van bouwvergunningen is afgezien, omdat bodemverstorende ingrepen welke samengaan met bouwwerken, zoals graafwerkzaamheden ten behoeve van funderingen, expliciet onder het aanlegvergunningstelsel vallen.

Met andere woorden: naast een bouwvergunning is ook een aanlegvergunning noodzakelijk als de met bouwen samenhangende activiteiten leiden tot bodemverstoringen die uitkomen boven de drempelwaarden.

5.6 Ecologie

Dit bestemmingsplan is een integrale herziening van de bestemmingsplannen die voor het bedrijventerrein gelden, oftewel een overwegend consoliderend plan met een relatief beperkte ruimtelijke ingreep in bestaand stedelijk gebied (herstructurering Nieuweweg en realisatie 'De ontbrekende Schakel').

Op grond van het bovenstaande mag geconcludeerd worden dat er geen sprake is van aantasting van belangrijke natuurwaarden. Ten aanzien van de waardevolle bomen in het gebied geldt dat deze zijn aangeduid op kaart 2 van dit bestemmingsplan. Dit wil niet zeggen dat de bomen als zodanig bestemd zijn, maar wel dat ten aanzien van deze bomen de inschatting is gemaakt dat deze passen in de ter plaatse geldende bestemming.

'De ontbrekende Schakel'

Specifiek in verband met 'De ontbrekende Schakel' is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van dit plan op flora en fauna. Dit onderzoek is ingebed in een grootschaliger flora en fauna onderzoek in verband met de realisatie van de fasen 5, 6 en 7 van het bedrijventerrein Bijsterhuizen ('Quick scan en verkenning ecologisch potentieel fasen 5, 6 en 7 bedrijventerrein Bijsterhuizen, Haskoning Nederland BV, 16 november 2007).

Gebiedsbescherming

In het rapport wordt geconstateerd, dat het onderzochte gebied geen deel uitmaakt van een Natura 2000-gebied dan wel een Beschermd Natuurmonument. Ook zijn binnen een straal van 10 kilometer geen Natura 2000-gebieden dan wel Beschermde Natuurmonumenten aanwezig. Het gebied bevindt zich noch binnen de EHS, noch binnen de Provinciale EHS, en is evenmin opgenomen in een zoekgebied in het Gebiedsplan Natuur en Landschap van de provincie Gelderland. Toetsing aan de Natuurbeschermingswet 1998 dan wel de kaders behorend bij de EHS is dan ook niet noodzakelijk.

Soortenbescherming

In het onderzoek is het volgende gebleken:

- Het onderzochte gebied is niet van belang voor de zwaar beschermde soorten, met uitzondering van vleermuizen en dassen.
- Verbodsbepalingen worden mogelijk overtreden ten aanzien van vleermuizen, das en broedvogels. Mitigeren van negatieve effecten is mogelijk. Ten aanzien van de das is ontheffing noodzakelijk.
- Door maatregelen te nemen voor grondgebonden zoogdieren wordt invulling gegeven aan de zorgplicht ten aanzien van deze soortgroep.
- Voor de overige aangetroffen soort(groep)en hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd. Ten aanzien van broedvogels geldt dat de mitigerende maatregelen wel in acht moeten worden genomen. Ten aanzien van vleermuizen geldt dat de aanwezigheid eerst aangetoond moet worden.

Ecologische waarde en potenties

- De ecologische waarde van het onderzochte gebied in de huidige situatie is laag en relaties met grote natuurgebieden in de omgeving zijn niet aanwezig.
- Op lokale schaal en voor meer algemene soorten kan het gebied wel van belang zijn.
- Het gebied kan zodanig ingericht worden dat dassen en andere soorten erlangs worden geleid;
- Er zijn potenties aanwezig om de aanwezige natuurwaarden te behouden.
- Er zijn kansen aanwezig om meerdere gebruiksfuncties in het gebied te combineren door gerichte maatregelen.

Uit het onderzoek blijkt dat er geen beletselen zijn voor realisatie van 'De ontbrekende Schakel'.

5.7 Luchtkwaliteit

De gemeente Wijchen stelt jaarlijks een rapportage met betrekking tot de luchtkwaliteit op. De meest recente is de Rapportage luchtkwaliteit 2006 (datum publicatie: 27 juni 2007).

Rijkswaterstaat bepaalt de luchtkwaliteit langs rijkswegen. Voor rijkswegen geldt dat de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ in de gemeente wordt overschreden langs de A50 en de A73. Overschrijdingen van de plandremmel voor NO₂ komen niet voor.

De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ wordt langs rijkswegen in de gemeente niet overschreden. De grenswaarde van de 24-uursgemiddelde concentratie is langs de A50 en de A73 meer dan 35 keer overschreden.

De luchtkwaliteit langs provinciale wegen wordt bepaald door de provincie en middels de verkeersmilieukaart (VMK) verwerkt in de rapportage. Voor provinciale wegen in de gemeente blijkt uit de provinciale resultaten, dat geen overschrijding plaatsvindt van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO₂. Uit de VMK blijkt dat deze grenswaarde wel wordt overschreden op de A326. Het verschil wordt echter verklaard door een andere wijze van berekening (verschil in aanname wegtypering, snelheidstypering en afstand tot wegas). Overschrijdingen van de plandremmel voor NO₂ komen niet voor.

De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ wordt langs provinciale wegen in de gemeente niet overschreden. De grenswaarde van de 24-uursgemiddelde concentratie is langs de A326 tussen de Schoenaker en het Palkerplein meer dan 35 keer overschreden. Volgens de VMK wordt op het gehele traject van de A326 de grenswaarde van de 24-uursgemiddelde concentratie meer dan 35 keer overschreden. Ook hier is de verklaring een andere wijze van berekening (aannee wegtypering, snelheidstypering en afstand tot wegas).

Langs gemeentelijke wegen wordt de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ overschreden langs de A326, het Palkerplein en de Schoenaker. Er worden geen inwoners blootgesteld aan een overschrijding van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO₂. De plandremmel voor NO₂ wordt niet overschreden.

De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ wordt langs gemeentelijke wegen niet overschreden. De grenswaarde van de 24-uursgemiddelde concentratie wordt op trottoirafstand langs 15 wegen in de gemeente meer dan 35 keer per jaar overschreden. Dit betreft tracédelen van Bijsterhuizen, de Buijs Ballotstraat, de Chr. Huijgensstraat, de Gagelvenseweg, de Graafseweg, De Hoefsestraat, de Nieuweweg, het Palkerplein, de Randweg Noord, Schoenaker, de Van Rosenburgweg, de A326 (Wezelpad), de N326 (Wijchenseweg), de Zuiderdreef en de Stationslaan. De totale weglengte met deze overschrijding bedraagt 15.076 meter. Op gevelafstand zijn er twee inwoners aan de Schoenaker die worden blootgesteld aan overschrijding van de dagnorm.

Op grond van artikel 8 van het Besluit Luchtkwaliteit 2005, waarin is bepaald dat bestuursorganen maatregelen dienen te treffen om overschrijding of dreigende overschrijding van een grenswaarde zo spoedig mogelijk te beëindigen of zoveel mogelijk te voorkomen, zal de gemeente een actieplan luchtkwaliteit opstellen.

De herstructurering van het bedrijventerrein leidt niet tot een toename van extra bedrijvigheid en verkeersintensiteiten ten opzichte van de huidige situatie. Naar verwachting zal door de herstructurering de bereikbaarheid en de doorstroming van het verkeer verbeterd worden, waardoor minder sprake is van stilstaand (file)verkeer. Dit leidt dan ook niet tot een verhoging van de concentratie benzeen in de lucht.

Het bovenstaande leidt tot de conclusie dat geen sprake zal zijn van een toename van de luchtverontreiniging als gevolg van de herstructurering van de Nieuweweg of van het bedrijventerrein.

‘De ontbrekende Schakel’

In verband met het project ‘De ontbrekende Schakel’ is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd (‘Luchtkwaliteit Ontbrekende Schakel’, Ingenieursbureau Oranjewoud B.V., 11 april 2008). De aanleg van ‘De ontbrekende Schakel’ is door de gewijzigde verkeersstromen van invloed op de concentraties luchtverontreinigende stoffen langs de in de omgeving gelegen wegen. Ter plaatse van het nieuw aan te leggen wegvak zelf zal de luchtkwaliteit verslechteren. De berekende jaargemiddelde concentraties liggen echter langs deze weg, alsmede langs alle andere in de omgeving beoordeelde wegen, onder de wettelijke normen voor luchtkwaliteit.

Om de invloed van ‘De ontbrekende Schakel’ op de luchtkwaliteit in beeld te krijgen, zijn de volgende scenario’s onderzocht:

- 2008 in de autonome situatie,
- 2010 na realisatie van ‘De ontbrekende Schakel’, en
- 2018 na realisatie van ‘De ontbrekende Schakel’.

Stikstofdioxide

De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ (40 µg/m³ vanaf 2010) wordt op geen enkele locatie overschreden, ongeacht het beoordelingsjaar. Ook het aantal keren overschrijding van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ (200 µg/m³) is in geen enkel geval hoger dan toegestaan. Het aantal dagen overschrijding is in alle onderzochte gevallen 0. De hoogste jaargemiddelde concentratie NO₂ in de situatie met planontwikkeling is berekend op het punt NW (1)-Nn (32,89 µg/m³) in het jaar 2010.

Fijn stof

De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ (40 µg/m³) wordt op geen enkele locatie overschreden, ongeacht het beoordelingsjaar. Hetzelfde geldt voor het aantal dagen dat de 24-uursgemiddelde concentratie PM₁₀ hoger is dan 50 µg/m³; het aantal dagen overschrijdt op geen enkele onderzochte locatie het wettelijk toegestane aantal van 35 dagen. De hoogste jaargemiddelde concentratie PM₁₀ in de situatie met planontwikkeling is berekend op het punt NW (1)-Znp (24,60 µg/m³), voor het jaar 2010.

Overige stoffen

De luchtverontreinigende stoffen benzeen, zwaveldioxide, lood en koolmonoxide, waarvoor ook grenswaarden zijn opgenomen in de Wet milieubeheer, zijn niet onderzocht in het onderzoek. Uit reeds uitgevoerde onderzoeken door onder meer TNO-MEP (rapport R2004/582), alsmede de Memorie van Toelichting bij het wijzigingsvoorstel Wm, blijkt dat de grenswaarden voor betreffende stoffen nu niet, en naar verwachting ook niet in de toekomst, zullen worden overschreden.

Uit de berekeningen blijkt dat de geldende grenswaarden voor PM10 en NO2 op geen enkel beoordelingspunt voor de situatie met planontwikkeling worden overschreden, ongeacht het beoordelingsjaar. Titel 5.2 van de Wet milieubeheer staat derhalve verdere besluitvorming niet in de weg.

Geconcludeerd kan worden dat er geen beletselen zijn voor realisatie van 'De ontbrekende Schakel'.

5.8 Externe veiligheid

5.8.1 Algemeen

Burgemeester en Wethouders van Wijchen hebben op 7 augustus 2007 de beleidsnotitie 'Externe veiligheid; hoe veilig wil de gemeente Wijchen zijn?' vastgesteld. Het doel van deze notitie is het in kaart brengen van de externe veiligheidsrisico's in de gemeente en hoe met deze risico's wordt omgegaan. Onder meer betekent dit dat invulling wordt gegeven aan de wettelijke verplichting om het groepsrisico en het plaatsgebonden risico te overwegen.

De gemeente streeft naar een verantwoord evenwicht tussen risico's en de behoefte aan activiteiten die de risico's veroorzaken. In het beleid maakt de gemeente keuzes die de vorm hebben van algemene uitgangspunten en gebiedsgerichte ambitie.

De algemene uitgangspunten van het externe veiligheidsbeleid zijn de volgende:

- De gemeente richt zich op het stimuleren van bedrijvigheid, maar niet op de vestiging van zware industrie en het aantrekken van bedrijven met grote externe veiligheidsrisico's.
- Voor de toepassing van het externe veiligheidsbeleid onderscheidt de gemeente vier gebiedstypen: woongebieden, bedrijventerreinen met eventuele bedrijfswoningen (bedrijvigheid type A), bedrijventerreinen met zwaardere bedrijvigheid (bedrijvigheid type B) en landelijk gebied.
- Een balans dient te worden gevonden tussen enerzijds wonen en werken en anderzijds veiligheid en risico, waarbij de balans neigt naar veiligheid.
- In woongebieden wil de gemeente dat het bijzonder veilig is. In woongebieden worden dan ook geen nieuwe risicobronnen toegelaten.
- Op bedrijventerreinen en in het landelijk gebied accepteert de gemeente een enigszins minder streng veiligheidsregime dan in woonwijken. In deze gebieden is de komst van inrichtingen met enige risicobelasting op de omgeving onder voorwaarden mogelijk. Ten opzichte van bedrijvigheid type A en landelijk gebied is bij bedrijvigheid type B onder voorwaarden meer mogelijk voor wat betreft risicobelasting.
- Waar zich externe veiligheidsknelpunten voor (kunnen) doen, besteedt de gemeente aandacht aan bronmaatregelen om het risico te verkleinen. Pas daarna komen effectgerichte maatregelen aan de orde.
- Bij het beoordelen van risicosituaties worden, aanvullend op het beoordelen van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico, ook de mogelijk effecten en beheersbaarheid van een calamiteit betrokken.

De gebiedsgerichte ambitie komt erop neer, dat op basis van een beschrijving van risicobronnen, woongebieden, bedrijventerreinen etcetera een onderscheid is gemaakt in een viertal gebieden waarvoor verschillende ambitieniveaus worden nagestreefd. Deze zijn in onderstaande tabel samengevat weergegeven.

	Woongebieden	Bedrijvigheid type A	Bedrijvigheid type B	Landelijk gebied
Bestaand PR 10⁻⁶	Acceptabel conform wettelijke grenswaarden			
Nieuwe situatie PR 10⁻⁶	Geen (beperkt) kwetsbare objecten in de PR 10 ⁻⁶ contour	• Beperkt kwetsbare objecten in PR 10⁻⁶ contour gemotiveerd toegestaan • PR 10⁻⁶ contour blijft binnen inrichtingsgrens	• Beperkt kwetsbare objecten in PR 10⁻⁶ contour gemotiveerd toegestaan • PR 10⁻⁶ contour binnen inrichtingsgrens, m.u.v. situaties waarbij de contour buiten de inrichtingsgrens valt, maar er nu en in toekomst geen (beperkt) kwetsbare objecten komen	• Beperkt kwetsbare objecten in PR 10⁻⁶ contour gemotiveerd toegestaan • PR 10⁻⁶ contour binnen inrichtingsgrens, m.u.v. situaties waarbij de contour buiten de inrichtingsgrens valt, maar er nu en in toekomst geen (beperkt) kwetsbare objecten komen
Bestaand Groepsrisico	Acceptabel onder wettelijke voorwaarden (verantwoordingsplicht)			
Nieuwe situatie Groepsrisico	• Toename GR door risicobronnen niet acceptabel • toename personen in invloedsgebied is wel acceptabel indien voldaan aan verantwoordingsplicht • Oriënterende waarde = grenswaarde	• Invloedsgebied niet over woongebieden • Toename GR acceptabel, indien voldaan aan verantwoordingsplicht • Oriënterende waarde = richtwaarde	• Invloedsgebied niet over woongebieden • Toename GR acceptabel indien voldaan aan verantwoordingsplicht • Oriënterende waarde = richtwaarde	• Invloedsgebied niet over woongebieden • Toename GR acceptabel indien voldaan aan verantwoordingsplicht • Oriënterende waarde = grenswaarde

Voor wat betreft gebieden die vallen binnen het gebiedstype bedrijvigheid type A – waartoe het bedrijventerrein Wijchen Oost dient te worden gerekend – houdt de uitwerking van het ambitieniveau, zoals dat in bovenstaande figuur is aangegeven, het volgende in:

Ambitie plaatsgebonden risico

- Binnen een PR 10⁻⁶ contour zijn nieuwe beperkt kwetsbare objecten eventueel gemotiveerd toegestaan, waarbij onder meer aandacht is voor de mogelijkheden van aanpak van de risicobron en geschikte alternatieve locaties.
- In nieuwe situaties dienen de PR 10⁻⁶ contouren binnen de inrichtingsgrenzen van risicovolle inrichtingen te blijven. Ook wanneer deze contour binnen de inrichtingsgrens valt, besteedt de gemeente veel aandacht aan het treffen van bronmaatregelen.

Ambitie groepsrisico

- Het invloedsgebied van een risicobron dat geldt voor het bepalen van het groepsrisico mag niet over woongebieden vallen.
- Een toename van het groepsrisico wordt geaccepteerd, mits:
 - invulling wordt gegeven aan de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico, zoals opgenomen in het BEVI, waarbij aandacht wordt besteed aan mogelijke maatregelen om de zelfredzaamheid en rampenbestrijding te bevorderen;
 - bij de beoordeling van de aanvaardbaarheid van een toename van het groepsrisico wordt niet alleen gekeken naar de absolute hoogte van het groepsrisico, maar ook naar de relatieve toename door de nieuwe ontwikkeling.
- De oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt in nieuwe situaties als richtwaarde beschouwd. Slechts een geringe overschrijding kan incidenteel en gemotiveerd op basis van zwaarwegende argumenten geaccepteerd worden.

In het beleid is ook een uitvoeringsprogramma opgenomen met een looptijd tot en met 2010. De gemeente heeft zich ten doel gesteld om het gewenste veiligheidsniveau te realiseren door het (laten) uitvoeren van incidentele taken – taken die erop zijn gericht om nieuw beleid te implementeren en/of om achterstanden bij de implementatie van bestaand beleid in te halen – en structurele taken – taken die permanent deel uitmaken van het gemeentelijke takenpakket en waarvan de uitvoering frequent aan de orde is.

Deze taken spelen rondom de volgende thema's:

- signaleren en inventariseren van risico's;
- het oplossen van knelpunten en het scheppen van randvoorwaarden;

- het inbedden van het externe veiligheidsbeleid in gemeentelijke producten.

Het beleid dient als toetsingskader te worden gehanteerd bij ruimtelijke planvorming, vervoersassen, buisleidingen en bij milieuaanvragen die betrekking hebben op externe veiligheid.

5.8.2 Spoorwegvervoer gevaarlijke stoffen

Over het bedrijventerrein loopt de spoorlijn van Nijmegen naar 's Hertogenbosch.

In een brief van Prorail van 18 september 2006 aan de gemeente wordt aangegeven, dat in de toekomstige situatie, na de ingebruikname van de Betuweroute, geen vervoer van gevaarlijke stoffen meer per spoor door Wijchen zal plaatsvinden. Niet uitgesloten kan worden dat een deel van het goederenverkeer over het traject 's-Hertogenbosch – Nijmegen wordt geleid. In dat geval kan, aldus de brief, uit worden gegaan van hooguit 1 pad³ per uur per richting.

De Betuweroute is inmiddels operationeel. In verband hiermee kan worden aangenomen dat er met betrekking tot externe veiligheid vanwege het railverkeer geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het plan bestaan.

5.8.3 Wegvervoer gevaarlijke stoffen

Op dit moment bestaan geen specifieke risicovolle aandachts- of knelpunten voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg.

In het kader van de uitvoering van de beleidsnotitie 'Externe veiligheid; hoe veilig wil de gemeente Wijchen zijn?' zal de gemeente de wenselijkheid onderzoeken van een routing voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

5.8.4 LPG-tankstations

Op het bedrijventerrein bevinden zich twee verkooppunten van motorbrandstoffen voor het wegverkeer waar ook LPG wordt verkocht. Het betreft het Shell tankstation Leto BV aan de Nieuweweg 250 en het tankstation Esso Rutten aan de Nieuweweg 116. Beide stations vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI).

Het tankstation aan de Nieuweweg 250 heeft een doorzet die in de Wm-vergunning is gemaximeerd tot maximaal 1000 m³/jaar. Op basis van (ministeriële) Regeling externe veiligheid inrichtingen (REVI) leidt dit tot een plaatsgebonden risicocontour die op 35 meter ligt vanaf het vulpunt.

Deze risicocontour alsmede de afstand tot de grens van het invloedsgebied in verband met de verantwoording van het groepsrisico (150 meter voor LPG-stations met een doorzet < 1500 m³/jaar) zijn opgenomen in de bestemmingsregeling. Binnen de plaatsgebonden contour is geen kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object geprojecteerd.

Het tankstation aan de Nieuweweg 116 valt onder de saneringsregeling die in het kader van het BEVI is opgesteld. Het betreft een geval van urgente sanering. Momenteel wordt de Wm-vergunning voor dit tankstation herzien. Burgemeester en wethouders van Wijchen zijn per juli 2007 het bevoegd gezag. Naar verwachting zal de doorzet in de te verlenen Wm-vergunning worden gemaximeerd tot maximaal 1000 m³/jaar. In het kader hiervan heeft Royal Haskoning een onderzoek verricht naar externe veiligheidsaspecten in verband met het tankstation. Er bevinden zich kwetsbare objecten binnen de contour van 10⁻⁵ per jaar. Op dit moment worden verplaatsingsmogelijkheden onderzocht. De gemeentelijke besluitvorming hieromtrent is nog niet afgerond.

Voor beide LPG-stations geldt dat:

³ Een pad is de tijd en ruimte op het spoor voor een (goederen)trein. De meeste spoorlijnen kennen twee goederenpaden per uur per richting.

- afhankelijk van de doorzet LPG de grootte van de risicocirkels van het plaatsgebonden risico wordt bepaald;
- de verantwoordingsplicht van het groepsrisico door het bevoegd gezag beoordeeld dient te worden.

5.8.5 Advies Brandweer Gelderland Zuid

In het kader van onderhavig bestemmingsplan heeft de Brandweer Gelderland Zuid een advies uitgebracht dat zich toespitst op de LPG-inrichtingen in het plangebied en waarin wordt ingezoomd op met name de mogelijkheden rondom rampenbestrijding en de zelfredzaamheid van de burger.

5.8.5.1 Mogelijkheden rondom rampenbestrijding

In het advies wordt, hoewel de kans op een groot incident met gevaarlijke stoffen klein is, voor de bepaling van de mogelijkheden voor de rampenbestrijding een maatscenario gedefinieerd. Een maatscenario beschrijft het ongeval met de grootste effecten waarvan het nog geloofwaardig is dat het zich voor kan doen. Voor het plangebied is het maatscenario een Bleve (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) van een lossende LPG-tankwagen bij één van beide tankstations. Bij dit scenario liggen de mogelijkheden voor de rampenbestrijding voornamelijk in het voorkomen van een Bleve. Dit is afhankelijk van de beschikbaarheid van voldoende materieel, de bereikbaarheid van het incident, de beschikbaarheid van voldoende bluswater en de beschikbare tijd voor een inzet. Hieronder zijn deze voorwaarden voor beide tankstations uitgewerkt.

LPG-tankstation Leto BV (Nieuwe weg 250):

- **Materieel**
Voor het voorkomen van een Bleve van een LPG-tankauto is de inzet van minimaal twee blusvoertuigen vereist. Vastgesteld is dat deze na ongeveer 12 minuten ter plaatse zijn, indien direct voor een middelbrand wordt gealarmeerd. Indien niet voor een middelbrand wordt gealarmeerd zal het tweede blusvoertuig na ongeveer 23 minuten ter plaatse zijn.
- **Bereikbaarheid**
Het LPG-vulpunt is goed bereikbaar via de Nieuweweg. Indien deze geblokkeerd is kost het aanrijden naar het incident aanzienlijk meer tijd.
- **Bluswater**
In de directe omgeving van het LPG-vulpunt is een aantal primaire bluswatervoorzieningen beschikbaar. Na ongeveer 15 minuten na aankomst van het tweede blusvoertuig kan hieruit voldoende bluswater worden betrokken voor een effectieve inzet ter voorkoming van een Bleve.
- **Tijd**
De ontwikkeltijd van het maatscenario is variabel. Het is denkbaar dat het maatscenario binnen de tijd die benodigd is om voldoende materiaal in te zetten reeds optreedt. In dit geval zal onvoldoende tijd beschikbaar zijn om een Bleve te voorkomen. Afhankelijk van het verloop van het incident zal de operationele leiding dit ter plaatse moeten beoordelen.

LPG-tankstation Rutten (Nieuweweg 116):

- **Materieel**
Voor het voorkomen van een Bleve van een LPG-tankauto is de inzet van minimaal twee blusvoertuigen vereist. Vastgesteld is dat deze na ongeveer 10 minuten ter plaatse zijn, indien er direct voor een middelbrand wordt gealarmeerd. Indien niet voor een middelbrand wordt gealarmeerd zal het tweede blusvoertuig na ongeveer 20 minuten ter plaatse zijn.
- **Bereikbaarheid**
Het LPG-vulpunt is goed bereikbaar is via de Nieuweweg. Indien deze geblokkeerd is kost het aanrijden naar het incident aanzienlijk meer tijd.
- **Bluswater**
In de directe omgeving van het LPG-vulpunt is een aantal primaire bluswatervoorzieningen beschikbaar. Na ongeveer 10 minuten na aankomst van het tweede blusvoertuig kan hieruit

voldoende bluswater worden betrokken voor een effectieve inzet ter voorkoming van een Bleve.

- Tijd

De ontwikkeltijd van het maatscenario is variabel. Het is echter denkbaar dat het maatscenario binnen de tijd die benodigd is om voldoende materieel in te zetten optreedt. In dit geval zal onvoldoende tijd beschikbaar zijn om een Bleve te voorkomen. Afhankelijk van het incident zal de operationele leiding dit ter plaatse moeten beoordelen. Op voorhand is dan ook niet vast te stellen of voldoende tijd beschikbaar is ter voorkoming van een Bleve.

In het advies wordt voor beide tankstations geconstateerd, dat , gezien de ontwikkeltijd van het maatscenario, niet ondenkbaar is dat bij een dreigende Bleve het maatscenario ook daadwerkelijk zal optreden. Er wordt dan ook geconcludeerd dat, in het geval van een maatscenario, sprake is van een restrisico.

5.8.5.2 Mogelijkheden voor zelfredzaamheid

Er zijn vier factoren te benoemen die inzicht kunnen verschaffen in de mogelijkheden tot zelfredzaamheid. Deze zijn:

- De voorzieningen in het gebied waarmee vluchten en of schuilen mogelijk wordt gemaakt (infrastructurele mogelijkheden).
- De fysieke mogelijkheden van de aanwezige populatie om juist te handelen.
- De mate waarin men is voorbereid op de eventuele noodzaak om te vluchten of schuilen of hiertoe tijdig instructies kan ontvangen (mentale mogelijkheden).
- De waarschuwings- of alarmeringstijd.

De meest effectieve strategie voor zelfredzaamheid in het geval van een Bleve is dit binnen een straal van 150 meter te voet vluchten en in een straal van 150 tot 300 meter schuilen of te voet vluchten.

In het advies worden deze vier factoren beoordeeld voor de beide tankstations.

5.8.5.3 Advies

In het advies wordt geconstateerd, dat op basis van de maatscenario's kan worden gesteld, dat de mogelijkheden voor de rampenbestrijding en de hulpverleningscapaciteit in het gebied tekort schieten. Tevens zijn voor de zelfredzaamheid problemen te verwachten. De gemeente kan maatregelen treffen om het risico te verkleinen. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden in maatregelen ter bevordering van de rampenbestrijding en maatregelen ter bevordering van de zelfredzaamheid.

Maatregelen ter bevordering van de rampenbestrijding en de hulpverleningscapaciteit

- Sanering van het LPG verkoopdeel van de tankstations.
- De losplaatsen van de LPG-tankwagens bij de LPG-tankstations voorzien van sprinklerinstallaties.
- Vastleggen van de lostijden bij de LPG-tankstations in de Wm-vergunningen op tijden dat er weinig mensen binnen het gebied verblijven (bijvoorbeeld buiten kantoortijden).
- Het operationeel en bestuurlijk oefenen in het voorkomen van een Bleve van een LPG-tankwagen.

Maatregelen ter bevordering van de zelfredzaamheid

- Personen binnen het plangebied actief voorbereiden op een eventuele ramp en voorlichten over hoe te handelen bij een incident.
- Het realiseren van extra vluchtwegen die direct uit het effectgebied van tankstation Rutten (Nieuweweg 116) leiden (het gaat dan voornamelijk om het gebied ten noorden van het tankstation).

In het advies wordt geconstateerd, dat met deze maatregelen niet helemaal valt uit te sluiten dat het maatscenario zich voor zal doen en boven de mogelijkheden van de rampenbestrijdingsor-

ganisatie uitstijgt. Het is het bevoegd gezag dat dit 'restrisico' expliciet dient te accepteren en in het ruimtelijk besluit dient te verantwoorden aan de hand van de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico volgens artikel 13 BEVI. De gemeente accepteert weliswaar een zeker 'restrisico', maar het beleid is en blijft erop gericht om dit risico te minimaliseren. De gemeente verwijst in dit verband naar paragraaf 5.8.4 inzake het onderzoeksrapport van Haskoning en het onderzoek dat momenteel gaande is voor wat betreft de sanering c.q. verplaatsingsmogelijkheden voor het tankstation aan de Nieuweweg 116.

5.8.6 Uitwerking externe veiligheid in het bestemmingsplan

Op de plankaart is de locatie van de twee LPG-tankstations vastgelegd. Op grond van de planvoorschriften is alleen daar – en dus niet ook ergens anders – verkoop van LPG toegestaan. Tevens is in de planvoorschriften vastgelegd dat de doorzet maximaal 1000 m³/jaar mag bedragen, conform de Wm-vergunningen.

5.8.7 Gasbuisleidingen

Binnen het plangebied bevinden zich geen gasbuisleidingen die in het kader van externe veiligheid een plaatsgebonden risicocontour hebben.

6 Toelichting op de voorschriften

6.1 Planopzet

Bij de opstelling van het plan is primair als uitgangspunt genomen dat ruimte gegeven dient te worden aan de ambities van het Masterplan Revitalisering Wijchen Oost. Een tweede uitgangspunt is echter dat bestaande functies die passen in de vigerende bestemmingsregeling niet worden wegbestemd c.q. onder het overgangsrecht worden gebracht. Ook bedrijven die minder goed passen in de planologische visie die aan dit bestemmingsplan ten grondslag ligt, zijn positief bestemd. Wel is er ten aanzien van bedrijven die niet meer passen in de milieucategorisering die ter plaatse geldt, een specifieke bestemming opgenomen die nauw aansluit op de bestaande bedrijfsactiviteiten. Dit betekent dat de bestaande bedrijfsvoering kan worden voortgezet, maar dat bij bedrijfsbeëindiging een wijzigingsbevoegdheid kan worden toegepast waarmee de specifieke bestemming vervalt. Het betreffende perceel krijgt dan dezelfde bestemming als de andere percelen in het betreffende bestemmingsvlak.

6.2 Plansystematiek

Het bestemmingsplan is deels te typeren als een zogenaamd ‘globaal eindplan’. Bij het eindplan kan de uitvoering direct plaatsvinden binnen de ruimte die de voorschriften bieden. De voorschriften regelen daarbij vooral de voor het plan essentiële uitgangspunten. Op deze wijze wordt flexibiliteit gecreëerd ten aanzien van de planontwikkeling.

Omdat echter voor een aantal bedrijven een specifieke bestemming is opgenomen, geeft het plan op een aantal punten eveneens een wat gedetailleerder karakter. Dit geldt ook voor de (bedrijfs)woningen. Voor dit bestemmingsplan is als uitgangspunt gekozen dat de verdere ontwikkeling van de bedrijfsfuncties in het gebied voorop staat. Woningen vormen daarbij, zoals ook eerder in deze toelichting al is aangegeven, een beletsel, omdat ze als een milieugevoelige functie geassocieerd worden. Dat betekent concreet dat de toevoeging van nieuwe woningen in de voorschriften wordt uitgesloten. De bestaande bedrijfswoningen en ‘burger’woningen worden als zodanig bestemd.

De systematiek is afgestemd op de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2006 (SVBP2006).

6.3 Bestemmingen

6.3.1 Algemeen

De bestemmingsvlakken en andere aanduidingen op de kaart krijgen de precieze juridische betekenis in combinatie met de planvoorschriften.

De bestemmingsvoorschriften zijn opgedeeld in vijf hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk bevat ‘inleidende bepalingen’. Ter voorkoming van onduidelijkheden over de interpretatie (met het oog op de rechtszekerheid) is in artikel 1 een aantal in de verdere voorschriften gehanteerde begrippen gedefinieerd.

Het gaat daarbij vooral begrippen die cruciaal zijn voor een nauwkeurige afbakening van de werkingssfeer van het bestemmingsplan. De overige in de voorschriften gehanteerde begrippen hebben geen andere betekenis dan in het normale spraakgebruik. Met hetzelfde oogmerk van voorkomen van interpretatieverschillen is in artikel 2 vastgelegd op welke wijze bijvoorbeeld de hoogte van gebouwen precies gemeten moet worden.

In het vierde ('Algemene bepalingen') en vijfde ('Overgangs- en slotbepalingen') hoofdstuk zijn algemene bepalingen en slotbepalingen opgenomen. Het gaat daarbij om een antidubbeltelbepaling, een algemene bouw- en beschermingsbepaling met betrekking tot monumenten, algemene gebruiksbeoordelingen, algemene vrijstellings- en wijzigingsbepalingen en een algemene procedurebepaling.

De eigenlijke kern van bepalingen, specifiek voor het bedrijventerrein Wijchen Oost, wordt gevormd door de hoofdstukken 2 en 3 van de planvoorschriften. In hoofdstuk 2 ('Beschrijving in hoofdlijnen') worden de ruimtelijke, functionele en verkeerskundige uitgangspunten voor het plan vastgelegd. Hierbij is ook een koppeling gelegd met het beeldkwaliteitsplan. Dat betekent dat bij de bouwplantoetsing de bouwplaanvraag eveneens aan dit plan getoetst dient te worden.

In hoofdstuk 3 ('Bestemmingsbepalingen') wordt in de betreffende artikelen een nadere juridische uitwerking gegeven aan de op de kaart aangegeven bestemmingsvlakken en nadere aanduidingen. De diverse bestemmingen worden hieronder nader (kort) toegelicht.

6.3.2 Bedrijventerrein (artikel 4)

Het grootste deel van het plangebied heeft de bestemming 'Bedrijventerrein'. Binnen deze bestemming wordt de bestaande bedrijvigheid vastgelegd. Er wordt onderscheid aangebracht in milieucategorieën, die door middel van een aanduiding op de plankaart zijn aangegeven. Bedrijven die niet binnen de betreffende milieucategorie passen, worden specifiek bestemd met een aanduiding, die in artikel 4 lid 1 in de voorschriften is terug te vinden. Ook de LPG tankstations vallen hier onder. Via een wijzigingsbevoegdheid heeft het college van burgemeester en wethouders de mogelijkheid om de aanduidingen op de plankaart voor specifiek bestemde bedrijvigheid te verwijderen.

In de voorschriften is een regeling omtrent internetwinkels opgenomen. Op dit moment is er, ook in de jurisprudentie, geen volledige duidelijkheid met betrekking tot de vraag of internetwinkels als 'detailhandel' als bedoeld in artikel 1 van de planvoorschriften moet worden beschouwd. Internetwinkels hebben in de regel geen verkoopruimten of showrooms waar de goederen zijn uitgestald voor verkoop, noch worden goederen ter plaatse gekocht. Omdat de bedoeling is dat binnen de bedrijfsbestemming dergelijke winkels wel mogelijk dienen te zijn, is dat ook als zodanig in de doeleindenomschrijving vastgelegd.

Uitgangspunt bij het opstellen van dit bestemmingsplan was dat de verdere ontwikkeling van de bedrijfsfuncties in het gebied voorop staat. Woningen vormen daarbij, zoals eerder aangegeven, een beletsel, omdat ze als een milieugevoelige functie geassocieerd worden. Dat betekent concreet dat de toevoeging van nieuwe bedrijfswoningen in de voorschriften wordt uitgesloten. De bestaande bedrijfswoningen zijn als zodanig bestemd.

Binnen de bestemming geldt ook een vrijstellingsregeling. Via deze regeling wordt voor een nader op de plankaart aangeduid gebied onder voorwaarden een hogere milieucategorie voor bedrijven toegestaan.

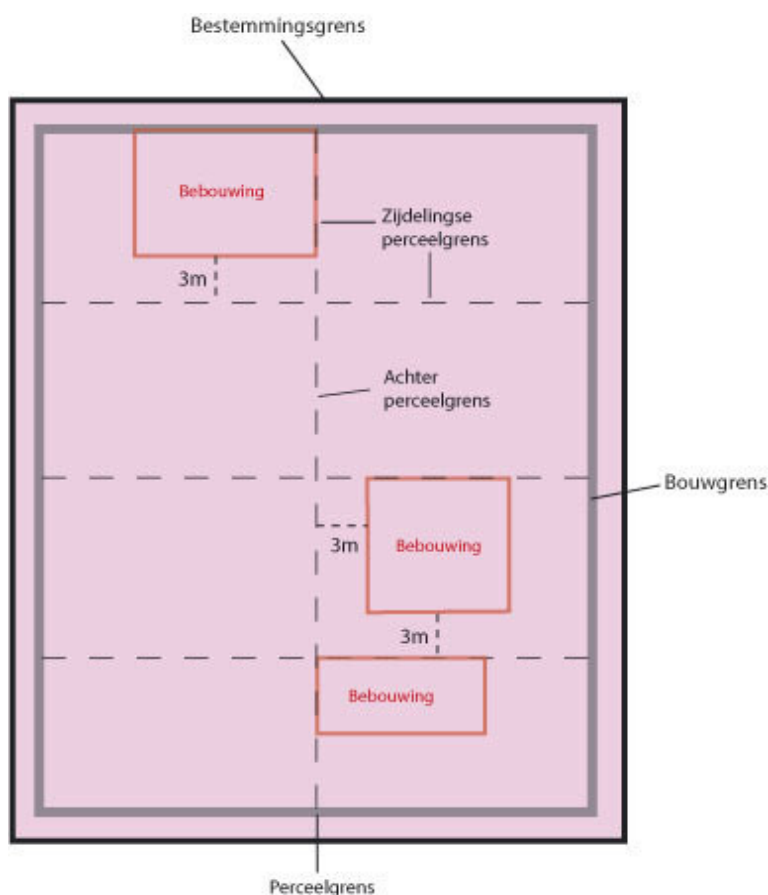
Door minimum bouwhoogten op te nemen wordt gestreefd naar het intensiveren van het ruimtegebruik in het plangebied. Overigens zijn deze minimum maten vooral bedoeld voor nieuwbouw c.q. herstructurering, omdat voor bestaande bedrijfsgebouwen die niet voldoen aan deze minimummaat geldt dat de huidige hoogte als minimale bouwhoogte beschouwd moet worden.

De bouwgrenzen op de plankaart omzomen het bestemmingsplan en vormen als het ware de rooilijn binnen een bestemmingsvlak. De bouwgrenzen tussen de bouwpercelen zijn niet op de plankaart aangegeven. Ten aanzien van deze begrenzing van het bouwperceel geldt dat er minimumafstanden in de voorschriften zijn opgenomen die ten opzichte van deze perceelsgrenzen in acht dienen te worden genomen. Door voldoende ruimte rondom de bebouwing te waarborgen ontstaat er 'bewegingsruimte' rondom de gebouwen en kan er daarnaast handen en voeten gegeven worden aan een stuk brandpreventie (brandoverslag) en de eisen in het bouwbesluit ten aanzien van privacy en beperking van overlast.

Voor de bestemmingsvlakken ten zuiden van de Edisonstraat en de Celsiusstraat geldt dat voor bebouwing ten opzichte van de zijdelingse perceelsgrenzen en de achterperceelsgrenzen een afstand van tenminste 3 meter in acht genomen dient te worden.

Voor de bestemmingsvlakken ten noorden van deze wegen geldt een wat soepeler regime. Daar is het tevens toegestaan om op de zijdelingse perceelsgrens te bouwen, mits ten opzichte van de bestaande bebouwing op het aangrenzende perceel een afstand van tenminste 3 meter in acht wordt genomen. Een zijdelingse perceelsgrens is gedefinieerd als een perceelsgrens die de bouwgrens snijdt. Dat betekent dus dat in een hoeksituatie waarin een bouwperceel aan twee zijden door een op de plankaart aangegeven bouwgrens wordt begrensd de perceelsgrenzen die deze bouwgrens snijden, een zijdelingse perceelsgrens vormen. Het bouwperceel heeft dan geen achterperceelsgrens.

Deze situatie wordt geïllustreerd aan de hand van de onderstaande visualisatie.



Uit de illustratie komt naar voren dat de afstand tot de zijdelingse en achter perceelsgrens, of in ieder geval de afstand tot de naastgelegen bebouwing 3 meter dient te bedragen. Binnen het bestemmingsvlak wordt middels de bouwgrens het bouwblok bepaald.

Ook is zichtbaar dat de hoekpercelen geen achterperceelsgrens hebben. Voor de grotere percelen en bebouwing in dit noordelijke gebied geldt dat burgemeester en wethouders middels het opleggen van een nadere eis alsnog kunnen bewerkstelligen dat ten opzichte van alle perceelsgrenzen een afstand van 3 meter in acht wordt genomen.

6.3.3 Bedrijventerrein – Meubeltoonzaal en woonwarenhuis (artikel 5)

Om de functie als meubeltoonzaal en woonwarenhuis mogelijk te maken is onlangs een bestemmingsplanwijziging voor het betreffende perceel geweest. Fase 1 van het plan is inmiddels gerealiseerd. De bepalingen en voorschriften uit dit plan zijn integraal opgenomen, hoewel iets minder gedetailleerd. De bestemming gaat uit van een regeling voor grootschalige detail-

handel in meubelen en woninginrichting en kleinschalige detailhandel in aanverwante artikelen tot 3.000 m². Tevens zijn kantoren en dienstverlenende bedrijven ter ondersteuning toegestaan en bijbehorende voorzieningen, zoals magazijnruimtes. Ook is het 'kookcollege' in het Woondrôme mogelijk, waar groepen tegen betaling les krijgen in koken en culinair entertaint worden.

6.3.4 Gemengd – I (artikel 6)

De bestemming 'Gemengd – I' bevat in de bestemmingsomschrijving diverse functies. In deze bestemming zijn toegestaan detailhandel in meubelen en woninginrichting (niet op enkele percelen die op de plankaart zijn aangegeven!), sociaal-maatschappelijke, religieuze, culturele en paramedische voorzieningen. Ook zijn toegestaan leisure-, sport- en recreatieve voorzieningen (Jungle Town en Olympic Sportcentrum) en het incidenteel organiseren van culturele, sociale of commerciële activiteiten en evenementen, zoals beurzen, tentoonstellingen, fancy-fairs en uitvoeringen (alleen Olympic Sportcentrum). Ook is bedrijvigheid uit de categorieën 1 en 2 van de lijst van bedrijven in bijlage 1 toegestaan of daarmee vergelijkbare bedrijvigheid.

De bijbehorende parkeervoorzieningen worden binnen de bestemming geregeld, evenals groen en wegen en paden.

6.3.5 Gemengd – II (artikel 7)

Deze bestemming maakt mogelijk bedrijvigheid uit de categorieën 1, 2 en 3 van de lijst van bedrijven in bijlage 1 of daarmee vergelijkbare bedrijvigheid. Daar waar dat specifiek op de plankaart nader is aangegeven, zijn een verkooppunt voor motorbrandstoffen (geen LPG), een bouwmarkt en detailhandel in wit en bruingoed toegestaan.

Met het oog op de opwaardering van het centrumgebied zijn specifieke bouwvoorschriften met afwijkende bouwhoogtes voor een deel van deze bestemming opgelegd.

6.3.6 Horeca (artikel 8)

Het geldende bestemmingsplan voor de horecagelegenheden in het oosten van het plangebied is onverkort van toepassing voor dit bestemmingsplan. Deze zijn integraal opgenomen en maken specifiek horeca in de vorm van een café/restaurant mogelijk. Ook parkeer- en groenvoorzieningen zijn opgenomen.

6.3.7 Verkeer (artikel 9) en Verkeer – Rail (artikel 10)

Alle wegen in het plangebied krijgen dezelfde bestemming 'Verkeer', ondanks dat het gebruik en de intensiteit in enkele gevallen wel verschilt. Dit betreft zowel de bestaande wegen en straten als de ontsluiting die in het kader van het programma 'De ontbrekende Schakel' wordt gerealiseerd.

De spoorlijn is bestemd als 'Verkeer – Rail'. De bestemmingen maken onder meer tunnels en bruggen mogelijk. Daar waar de bestemmingen elkaar kruisen en een tunnel en/of brug aanwezig is, wordt dit met een aanduiding 'kruising van bestemmingen' op de kaart aangegeven.

6.3.8 Water (artikel 11)

De waterpartij in de westhoek van het plangebied is bestemd als water en dient voor waterberging en retentie. Daarnaast valt de A-watergang in het plangebied onder deze bestemming.

6.3.9 Wonen (artikel 12)

De bestaande 'burger' woningen die in het voorheen geldende bestemmingsplan waren bestemd als 'Woondoeleinden' hebben deze bestemming wederom gekregen. De voorschriften voor deze woningen zijn inhoudelijk gelijk gebleven. Binnen de woonbestemming is de uitoefening van een aan huis verbonden beroep mogelijk, mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan (deze mogelijkheid geldt overigens ook voor bedrijfswoningen in de andere bestemmingen). Na vrijstelling is eventueel de uitoefening van een aan huis verbonden bedrijfsactiviteit mogelijk. Ook hier zijn voorwaarden aan verbonden.

In deze bestemming is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om na beëindiging van de woonfunctie de bestemming te wijzigen in een bedrijventerreinbestemming. De maximale categorie is 4.1 van de lijst van bedrijven. Deze voorwaarde betreft echter een maximum. Afhankelijk van de omgevingsfactoren dient in een concreet geval een lagere categorie te worden aangehouden en zal in dat geval in het wijzigingsplan een lagere categorie worden toegestaan.

6.3.10 Archeologisch gebied (artikel 13) en Archeologisch waardevol gebied (artikel 14)
Voor het gehele plangebied geldt dat er sprake is van een (middel)hoge archeologische verwachtingswaarde. Daarom is in principe voor alle gronden een archeologische dubbelbestemming opgenomen. Dit betekent dat vanaf een bepaalde omvang activiteiten die potentieel verstorend zijn voor het bodemarchief onder een aanlegvergunningstelsel vallen. Daarbij geldt wel dat de drempel voor de vergunningplicht in de archeologische gebieden aanmerkelijk lager is dan in het verwachtingsgebied.

De eventuele onderzoeksrapportages en de te treffen maatregelen dienen overigens op kosten van de initiatiefnemer te worden uitgevoerd.

6.3.11 Leiding – Gas (artikel 15) en Leiding – Riool (artikel 16)
De belangrijke gastransport- en rioolpersleidingen zijn door middel van een dubbelbestemming met aanlegvergunningstelsel beschermd.

De gasleiding in het plangebied betreft de leiding naar Wijchen (leidingnummer N-576-71-KR-004). De diameter van deze leiding is 100 mm. De wanddikte bedraagt 3,6 mm en de ontwerpdruk is 40 bar. De externe veiligheidszoning is hierop afgestemd.

6.3.12 Watergang (artikel 17)
Deze dubbelbestemming is toegekend ten behoeve van de A-watergang nabij de Koolbergseweg en de Zesweg in het noordelijke plandeel.

6.4 Plankaart en inventarisatie- en belemmeringenkaart

Op de plankaart zijn de bestemmingen en de aanduidingen aangegeven voor het plangebied. De aanduidingen hebben betrekking op onder meer bestemmingsgrens, aanduidingsgrenzen, bouwvlakken, vrijstellingsbevoegdheden etcetera.

De inventarisatie- en belemmeringenkaart geeft geen bestemmingen aan, maar biedt een toetsingskader dat kan worden gebruikt bij de beoordeling van bouwvergunningen voor bedrijfswoningen. Door alle bestaande bedrijfswoningen op deze kaart aan te geven is het mogelijk om bij de bouwplantoetsing uitvoering te geven aan het ‘stand still beginsel’ dat ten aanzien van bedrijfswoningen gehanteerd wordt: geen nieuwe bedrijfswoningen toestaan; de bestaande als zodanig bestemmen. De waardevolle bomen die op deze kaart zijn opgenomen brengen tot uitdrukking dat ze ten principale als inpasbaar in dit bestemmingsplan worden beschouwd, hetgeen als toetsingskader bij het verlenen van een eventuele kapvergunning een rol kan spelen. Daarnaast zijn de risicocontouren opgenomen zoals die gelden voor enkele bedrijven in het plangebied.

6.5 Zendmastenbeleid

Het beleid inzake de plaatsing van zendmasten is vastgelegd in de notitie ‘Plaatsing antenne-installaties in Wijchen’ van 19 april 2006. Dit betreft een actualisatie van de notitie ‘Plaatsing GSM-antennes in Wijchen’ van 7 juni 2000.

De notitie van april 2006 bevat het actuele beleidsmatig en planologisch kader van de gemeente over hoe om te gaan met GSM- en UMTS-masten en meer specifiek alle aspecten rondom de plaatsing en uitbreiding hiervan.

Bij het al dan niet toelaten van zendmasten volgt de gemeente het nationale beleid hieromtrent, zoals vastgelegd in het Convenant in het kader van het nationaal antennebeleid inzake vergunningvrije antenne-installaties voor mobiele telecommunicatie, zoals dat in werking is getreden

op 15 augustus 2002. Ondertekenaars van dat convenant zijn het Rijk, de VNG en de vijf grote operators voor mobiele telefonie in Nederland.

Uitgangspunten in het convenant zijn:

- Het jaarlijks opstellen van een plaatsingsplan door de gezamenlijke operators met daarin opgenomen de bestaande en beoogde installaties, zowel bouwvergunningvrij als –plichtig. Dit plan wordt aan alle gemeenten toegezonden.
- Gemeenten maken aan de operators hun specifieke eisen kenbaar met betrekking tot visuele inpasbaarheid.
- De operator moet, als het voornemen bestaat om een antenne op of aan een woongebouw te plaatsen, de bewoners om toestemming vragen volgens bepaalde in het convenant vastgelegde procedure-afspraken en formaliteiten.
- De operators dragen ervoor zorg dat de blootstelling aan elektromagnetische velden zo gering mogelijk is.

De gemeente kan een boete opleggen aan een operator als deze zich niet houdt aan de afspraken over het plaatsingsplan of de visuele inpasbaarheid.

Met betrekking tot de gezondheidsaspecten over de straling van masten schaaft de gemeente zich achter het VNG-standpunt, dat er geen redenen zijn om af te wijken van de landelijke afspraken, zoals vastgelegd in het convenant, en evenmin er een basis is om de plaatsing van UMTS-antennes geheel niet mogelijk te maken. In een brief van de staatssecretaris van VROM en de minister van EZ van 5 oktober 2005 is een en ander ook bevestigd.

Door middel van één uniforme regeling zal de planologische vertaling van het zendmastenbeleid plaatsvinden in alle nieuwe bestemmingsplannen van de gemeente.

Door middel van een algemene vrijstellingsbevoegdheid kunnen burgemeester en wethouders vrijstelling te verlenen van het plan voor het plaatsen van een antenne-opstelpunt ten behoeve van de mobiele telecommunicatie, met inachtneming van de volgende voorwaarden:

- het antenne-opstelpunt wordt geplaatst op of aan een als zodanig op de plankaart aangeduide antennemast dan wel op of aan een bouwwerk, niet zijnde een woning;
- het antenne-opstelpunt is aantoonbaar noodzakelijk voor een adequaat dekkend netwerk voor mobiele telecommunicatie;
- de hoogte van de antennespriet bedraagt maximaal 6 meter.

Tevens wordt een algemene wijzigingsbevoegdheid opgenomen om op de plankaart een aanduiding ‘antennemast’ op te nemen ten behoeve van de plaatsing van een antennemast voor mobiele telecommunicatie, met inachtneming van de volgende voorwaarden:

- de antennemast wordt geplaatst binnen een bestemmingsvlak waarin geen woningen aanwezig zijn;
- de antennemast leidt niet tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefmilieu in de omgeving;
- de antennemast is aantoonbaar noodzakelijk voor een adequaat dekkend netwerk voor mobiele telecommunicatie en site-sharing behoort aantoonbaar niet tot de mogelijkheden;
- de antennemast is niet hoger dan noodzakelijk voor een adequaat dekkend netwerk voor mobiele telecommunicatie met een maximum van 40 meter.

In het concrete geval dat de vrijstellingsbevoegdheid of de wijzigingsbevoegdheid geen uitkomst bieden, zal een bestuurlijk en juridische afweging moeten worden gemaakt inzake toepassing van de bevoegdheid tot het nemen van een projectbesluit op grond van de (nieuwe) Wet ruimtelijke ordening of het herzien van het bestemmingsplan.

7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Algemeen

Voordat bestemmingsplan Bedrijventerrein Wijchen Oost rechtskracht verkrijgt, dient de procedure te worden doorlopen, zoals deze is neergelegd in de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO).

Kort weergegeven betreft het de volgende stappen:

1. Terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan. In deze fase vindt plaats:
 - overleg met diverse betrokken instanties, waaronder de inspectie ruimtelijke ordening en de provincie Gelderland (artikel 10 Bro);
 - inspraak voor inwoners van de gemeente (inspraakverordening).
2. Terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan met de bekendmaking van onder meer de mogelijkheid om naar keuze schriftelijke of mondelinge zienswijzen naar voren te brengen bij de gemeenteraad (artikel 23 WRO);
3. Vaststelling van het bestemmingsplan (inclusief de reacties op de naar voren gebrachte zienswijzen) door de gemeenteraad van Wijchen;
4. Terinzagelegging van het bestemmingsplan met de mogelijkheid bedenkingen in te dienen bij het college van Gedeputeerde Staten van Gelderland;
5. Beslissing omtrent goedkeuring van het plan door het college van Gedeputeerde Staten van Gelderland.

7.2 Inspraak

Het voorontwerp van het bestemmingsplan Bedrijventerrein Wijchen Oost heeft met ingang van 20 december 2007 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Daarbij bestond de mogelijkheid om een inspraakreactie op het voorontwerp kenbaar te maken aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Wijchen.

Gedurende de periode van de terinzagelegging zijn vijf schriftelijke inspraakreacties en één mondelinge inspraakreactie binnengekomen bij de gemeente. Ook is een advies van de Brandweer Gelderland-Zuid inzake externe veiligheid ontvangen.

De resultaten van de inspraak zijn opgenomen in de Nota inspraak, die in bijlage 4 is ingevoegd.

7.3 Overleg ex artikel 10 Bro 1985

Met betrekking tot het voorontwerp van het bestemmingsplan Bedrijventerrein Wijchen Oost heeft medio 2006 het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 plaatsgehad.

De resultaten van dat overleg zijn opgenomen in bijlage 3.

8 Economische uitvoerbaarheid

Dit bestemmingsplan vormt onder andere een planologische verankering van de herstructurering van de Nieuweweg. Deze herstructurering is onderdeel van de uitvoering van fase 1 van de revitalisering van bedrijventerrein Wijchen Oost. De totale kosten van dit project bedragen € 5.731.205,--. Financiering vindt plaats door bijdragen van het rijk (TIPP-subsidie: € 1.993.333,-- beschikking inmiddels ontvangen), Europese Commissie (EFRO: € 1.957.872,--), gemeente Wijchen (€ 1.500.000,--) en derden (€ 280.000,--).

Voor wat betreft het Topperproject 'De ontbrekende Schakel' kan het volgende worden opgemerkt. Uit een prognose blijkt dat na aftrek van de opbrengsten uit dat project een kostenpost van circa € 7.8 miljoen resteert. Financiering vindt plaats onder meer door bijdragen vanuit de gemeente, de provincie en het Rijk (Ministerie van EZ).

Het project valt binnen het EFRO-subsidiefonds maatregel 2.1: Verbeteren bereikbaarheid en mobiliteit. Dit betekent dat aanspraak kan worden gemaakt op Europese subsidiefondsen.

Op basis van bijdragen van deze partijen is het project uitvoerbaar.

De rest van het plan is accommoderend en consoliderend en leidt dus niet tot extra kosten voor de gemeente.

Hiermee is een sluitende financiering aanwezig en is de economische uitvoerbaarheid aangetoond.