

Bestemmingsplan 'Kerkewaard 2016'

Toelichting

ONTWERP

Concept 20 juni 2017



Plan identificatie	:	NL.IMRO.0304.BPKerkewaard2016-1702
Planstatus	:	Ontwerp
Auteurs	:	mw. drs. ing. C.B.E. van Munster dhr. ing. P.A.G. van der Vleuten

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Het vigerende bestemmingsplan	5
1.3	Leeswijzer	7
2	Plandelen.....	8
2.1	Ontwikkelingen en gevolgen voor het ontwerpbestemmingsplan.....	8
2.2	Uitbreiding Van Uden/Nedcargo; Indeling in de Kuil.....	9
2.3	Aantallen schepen en vrachtwagens	11
2.4	Bufferzone; buffer tussen bedrijventerrein en dorp met meerwaarde	12
2.5	Afspraken Nota van Uitgangspunten	17
3	Beschrijving bestaande situatie	20
3.1	Historie	20
3.2	Huidige situatie.....	22
3.3	Functionele structuur	22
4	Beleidskader (inclusief relevante wet/regelgeving)	24
4.1	Europees- en rijksbeleid	24
4.2	Provinciaal beleid	33
4.3	Regionaal beleid	42
4.4	Gemeentelijk beleid	46
5	Randvoorwaarden	52
5.1	Inleiding.....	52
5.2	Bedrijven en milieuzonering.....	52
5.3	Verkeer en parkeren	55
5.4	Geluid.....	56
5.5	Water en riviergeveiligheid.....	58
5.5.1	Inleiding.....	58
5.5.2	Beleid grote rivieren	59
5.5.3	Waterwet; geldige vergunningen	60
5.5.4	Toetsing Barro; geen compensatie nodig	63
5.5.5	Verenigbaarheid met de overnachtinghaven	65
5.6	Natuur	66
5.7	Externe veiligheid.....	69
5.8	Luchtkwaliteit.....	73

5.9	Bodem.....	74
5.10	Cultuurhistorie, monumenten en archeologie.....	75
5.11	Kabels en leidingen.....	77
6	Juridische aspecten.....	78
6.1	Inleiding.....	78
6.2	Bestemmingen.....	78
7	Economische uitvoerbaarheid.....	81
7.1	Algemeen.....	81
7.2	Grondexploitatie.....	81
8	Procedure.....	82
8.1	Vorbereidingsfase.....	82
8.2	Ontwerpfase.....	82
8.3	Vaststellingsfase.....	82
Bijlage I	Gebiedsvisie en Nota van Uitgangspunten	
Bijlage II	Beeldkwaliteitsplan	
Bijlage III	Akoestisch onderzoek	
Bijlage IV	Luchtkwaliteitsbeoordeling	
Bijlage V	Bodemonderzoeken	
Bijlage VI	Voortoets Natuur, Ecologie-Quick-Scan, Nader onderzoek, Wnb-vergunning stikstof, Wnb-ontheffing Rugstreepad	
Bijlage VII	Nota van inspraakreacties	
Bijlage VIII	Aanplantingsplan	

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Dit nieuwe bestemmingsplan voor bedrijventerrein Kerkewaard (hierna te noemen bestemmingsplan Kerkewaard 2016) maakt de uitbreiding van activiteiten op het bedrijventerrein Kerkewaard planologisch mogelijk. Voorafgaand aan dit nieuwe bestemmingsplan is er eerst een Nota van Uitgangspunten (hierna te noemen: NvU) opgesteld. In deze NvU zijn randvoorwaarden ten aanzien van de uitbreiding van activiteiten op het bedrijventerrein vastgelegd. De NvU is op 9 juli 2015 door de gemeenteraad vastgesteld en vormt samen met de gebiedsvisie (zie bijlage I) en het vigerende bestemmingsplan uit 2014 het vertrekpunt voor dit nieuwe bestemmingsplan. Het plan voor de Kuil en de inpassing zijn naar aanleiding van nieuwe inzichten wat bijgesteld ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan. Ter plaatse van de invaart van de haven is tevens een kleine correctie gedaan ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan, vanwege plannen van Rijkswaterstaat voor de verbreding van de invaart. In figuur 1.1. is de begrenzing van het plangebied weergegeven.



Figuur 1.1 Luchtfoto met begrenzing plangebied (inclusief kleine correctie bij de invaart)

1.2 Het vigerende bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan Kerkewaard is vastgesteld op 25 september 2014 en is op 15 augustus 2015 onherroepelijk geworden. Bestemmingplan Kerkewaard vormt de basis voor de niet gewijzigde delen in het onderhavige nieuwe plan. Het voorliggende bestemmingsplan is dus een gedeeltelijke herziening van bestemmingsplan Kerkewaard uit 2014.

Achtergrond

De gemeenteraad van Neerijnen heeft op 13 maart 2014, in het kader van de behandeling van de ontwerpstructuurvisie Waalweelde West, besloten om, conform de kaderstelling uit 2009, de ontwikkeling van Kerkewaard als watergebonden bedrijventerrein verder uit te werken. De aanleiding om die uitwerking op te pakken, is het initiatief van Van Uden Logistics Site Investments BV (hierna: Van Uden) voor de uitbreiding van haar activiteiten met de realisatie van een nieuw warehouse van 40.000 m². De logistieke activiteiten van Van Uden worden onder een nieuwe naam uitgevoerd: Nedcargo. In 2011 zijn de logistieke activiteiten van de Van Uden Group (Van Uden Logistics) ondergebracht in Nedcargo International B.V. Dit is een 49% dochter van Van Uden Group. Er is nog een aantal jaren onder de oude naam geopereerd en in 2016 is de omslag in gang gezet naar de nieuwe naam met oranje logo. Nedcargo is dus de nieuwe naam van Van Uden Logistics. In dit bestemmingsplan wordt daarom de volgende naam gebruik: Van Uden/Nedcargo.

Het logistieke bedrijf heeft een bestaand distributiecentrum ofwel een warehouse in de Kerkewaard en wil door middel van schaalvergroting en de inzet van schepen zich op deze locatie duurzaam ontwikkelen. De schaalgrootte en de inzet van meerdere ofwel multimodale vervoersvormen (vrachtwagens en schepen) zijn voor Van Uden/Nedcargo de voorwaarden voor moderne efficiënte logistiek. Er moeten genoeg goederen van meerdere klanten samenkomen in één op- en overslagcentrum, waar ze kunnen worden gecombineerd om tot een optimale beladingsgraad van vrachtwagens te komen. De daarvoor vereiste schaalgrootte maakt het noodzakelijk dat de locaties van Van Uden/Nedcargo sterk moeten groeien in omvang (ordegrootte 100%). De inzet van binnenvaartschepen, met name voor de importstroom vanuit zeehavens, is verder milieuvriendelijker en ontlast de overbelaste snelwegen rond Rotterdam. De opslag in het warehouse is in de visie van Van Uden/Nedcargo onlosmakelijk verbonden met de overslag van/naar schepen en dit wordt in dit bestemmingsplan ook zo geregeld. Naast de behoefte van Van Uden/Nedcargo is er in 'de Kuil' beperkt ruimte voor watergebonden bedrijven. Omdat dit nog niet concreet is, wordt dit buiten het bestemmingsplan gelaten (in het zuidwestelijke deel van de Kuil blijft de bestemming 'Groen' bestaan).

Gebiedsvisie Kerkewaard Haften

In de gemeenteraadsvergadering van 13 maart 2014 is, in het kader van de behandeling van de ontwerpstructuurvisie Waalweelde-West besloten om, conform de kaderstelling uit 2009, de ontwikkeling van Kerkewaard als watergebonden bedrijventerrein verder uit te werken. In de kaderstelling is vastgelegd dat bij de verdere uitwerking van de plannen voor het bedrijventerrein, de lokale bevolking betrokken dient te worden. Op 25 september 2014 heeft de gemeenteraad ingestemd met het Plan van Aanpak Gebiedsvisie Kerkewaard, waarin een aanpak met een werkgroep van bewoners en andere belanghebbenden wordt voorgesteld. De werkgroep kan een integrale visie voor de ontwikkeling van de Kerkewaard opstellen, waarmee de verschillende initiatieven in het plangebied optimaal worden ingepast en waarvoor voldoende draagvlak kan

worden gecreëerd. Het college van burgemeester en wethouders heeft daarop de werkgroep Gebiedsvisie Kerkewaard ingesteld die in oktober 2014 is gevormd en aan de slag is gegaan. In verschillende commissie- en raadsvergaderingen in december 2014 en maart 2015 is de opdracht aan en het proces van en rond de werkgroep besproken.

De door de werkgroep opgestelde Gebiedsvisie Kerkewaard is als integraal onderdeel van de Nota van Uitgangspunten op 9 juli 2015 vastgesteld door de gemeenteraad. De Nota van Uitgangspunten geeft nadere invulling aan de Gebiedsvisie Kerkewaard is en vormt de basis voor het op te stellen bestemmingsplan, waarmee de ontwikkeling planologisch mogelijk gemaakt wordt.

Wat wordt concreet in dit bestemmingsplan vastgelegd?

De Nota van Uitgangspunten (NvU) bevat een aantal deelplannen. Enkele onderdelen daarvan hebben ruimtelijke consequenties: deze moeten in het bestemmingsplan worden opgenomen om planologisch mogelijk gemaakt te worden.

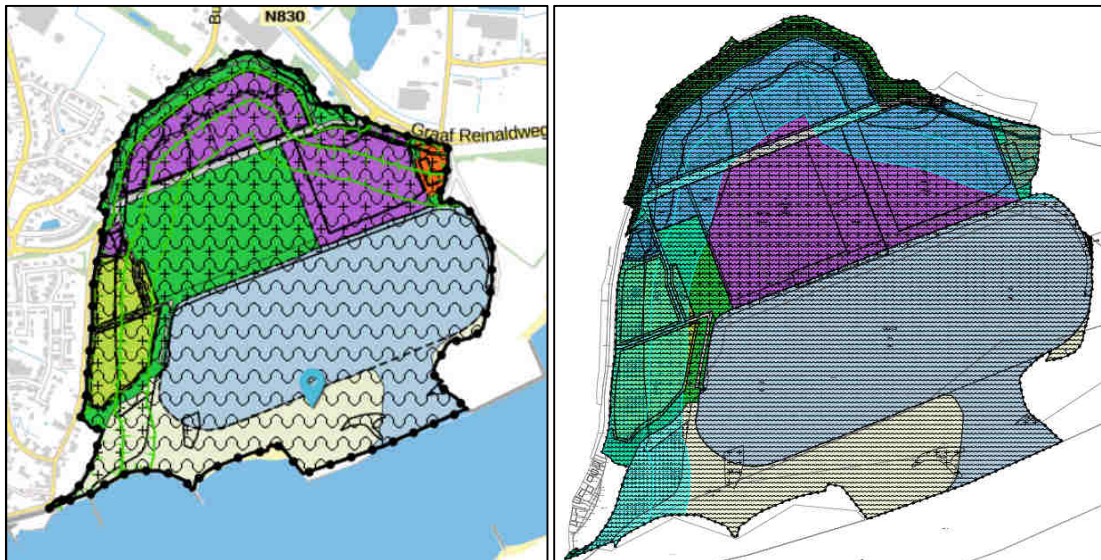
Andere onderdelen, zoals de aanleg van bomenrijen en het autovrij maken van de Waalbandijk, moeten niet alleen planologisch toelaatbaar zijn, maar vragen ook andere besluiten (bijvoorbeeld een verkeersbesluit, omgevingsvergunning met maatwerkvoorschriften) en/of privaatrechtelijke contracten. Er zijn ook onderdelen van deelplannen, die nu al binnen de huidige bestemming en bestaande rechten passen; deze kunnen planologisch gezien direct uitgevoerd worden. Voor deze onderdelen hoeft in het bestemmingsplan niets te worden geregeld.

De volgende voorgenomen onderdelen worden planologisch geregeld in dit bestemmingsplan.

1. Een tweede magazijn van maximaal 40.000 m² met een maximale bouwhoogte van 16 meter boven het maaiveld, inclusief een parkeerterrein voor personenauto's van personeel, met een daarbij behorende opstelplaats voor containers waar tijdelijke gezamenlijke opslag van containers is toegestaan (containerstack).
2. Een overslagmogelijkheid in de vorm van een loswal (kade) met maximaal één mobiele kraan voor enkel eigen gebruik van de eigenaar c.q. de gebruiker van het warehouse. De hoogte van de kraan wordt vastgelegd op basis van de stand der techniek op het moment van realisatie, maar zal maximaal 45 meter hoog zijn.
3. De verplaatsing van de vrachtwagenparkeerplaats van Van Uden aan de Waalbandijk naar het terrein tussen het bestaande warehouse en het nieuwe warehouse.

Tot slot wordt de beeldkwaliteit van de hiervoor geschetste onderdelen én die van de Hertog Karelweg in een beeldkwaliteitsplan behorende bij bestemmingsplan Kerkewaard 2016 vastgelegd.

Onderdeel 1 tot en met 3 vinden plaats in de zogenaamde 'Kuil', zie figuur 1.2. Hier vinden de wezenlijke planologische wijzigingen plaats. De rest van het plangebied blijft ongewijzigd, enkel het bebouwingspercentage in een deel van de bufferzone (bestemming 'Recreatie') wordt bijgesteld van 60% naar 30%.



Figuur 1.2

Links een afbeelding van het vigerende bestemmingsplan Kerkewaard en rechts een afbeelding van het ontwerpbestemmingsplan Kerkewaard 2016

1.3 Leeswijzer

Dit bestemmingsplan bestaat uit drie delen: een verbeelding waarop onder meer de bestemmingen en maximale bouwhoogtes in het plangebied zijn aangegeven, regels waarin de voorwaarden voor de op de verbeelding vermelde bestemmingen zijn opgenomen en een toelichting waarin de achtergronden van het bestemmingsplan zijn beschreven. De verbeelding vormt samen met de regels het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. In de toelichting worden onder andere de keuzes, die in het bestemmingsplan worden gemaakt, nader gemotiveerd en verantwoord. Hierin staat ook beschreven wat het vigerende beleid inhoudt en met welke milieuaspecten rekening is gehouden.

Deel 1

Het eerste gedeelte betreft de toelichting op dit bestemmingsplan. Hierin wordt in hoofdstuk 2 het plan beschreven. In hoofdstuk 3 wordt een beschrijving gegeven van de bestaande situatie in al haar facetten. Hoofdstuk 4 geeft de relevante beleidskaders weer en in hoofdstuk 5 worden de planologische en milieuhygiënische aspecten besproken. In hoofdstuk 6 wordt de juridische opzet van het plan uiteengezet en in hoofdstuk 7 komt de economische uitvoerbaarheid aan de orde. Ten slotte wordt in hoofdstuk 8 verslag gedaan van de gevoerde procedures.

Deel 2

De regels behorende bij dit bestemmingsplan staan in het tweede deel. De regels bestaan uit vier hoofdstukken, waarin de inleidende regels in hoofdstuk 1 zijn opgenomen, de bestemmingsregels in hoofdstuk 2, de algemene regels in hoofdstuk 3 en de overgangs- en slotregels in hoofdstuk 4.

Deel 3

Het derde deel is de verbeelding waarop onder meer de bestemmingen in het plangebied zijn aangegeven.

2 Plandelen

2.1 Ontwikkelingen en gevolgen voor het ontwerpbestemmingsplan

Ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan is het ontwerpbestemmingsplan op een aantal punten gewijzigd. Naast relevante punten uit de zienswijzen is er ook nieuwe informatie uit het vooroverleg en vanuit de initiatiefnemer naar voren gekomen, die relevant is voor het plangebied en die leidt tot wijziging ten opzichte van het voorontwerp. Deze punten zijn besproken met de Werkgroep Kerkewaard en worden in dit hoofdstuk toegelicht.

Er zijn verder actuele ontwikkelingen die hier genoemd worden, omdat ze in lijn zijn met eerder door de werkgroep Kerkewaard gevonden kansen voor het plangebied. Het Waterschap Rivierenland heeft de waterkering in Kerkewaard voor een groot deel afgekeurd op basis van de nieuwe normen voor waterveiligheid. Het waterschap is zelf een participatieproces gestart om de lokale bevolking langs de dijk in Ensemble-werkgroepen te betrekken bij een optimale oplossing voor verbetering van de waterkering. Een van de gevonden opties is het verleggen van de waterkering van de Waalbandijk naar de overslagkade, waardoor er in het nieuwe binnendijs gebied extra kansen zijn. Dit was ook een van de koppelkansen die de Werkgroep Kerkewaard heeft aangegeven voor de realisatie van de plannen van Van Uden/Nedcargo. Verhoging van de bestaande Waalbandijk zal een groot ruimtebeslag vragen ten koste van omwonenden of bedrijven. Versterking van de bestaande dijk door een technische oplossing is kostbaar, mede door het lange traject. Volgens het waterschap en de gemeente is het verleggen van de waterkering naar de kade een reële optie, vanwege het kortere tracé, de nieuwe mogelijkheden in het plangebied en het feit dat hier een kadeforzijning al in beeld is.

Het is echter nog te vroeg om deze kans concreet mee te nemen in deze bestemmingsplan-procedure. Het participatieproces en het besluitvormingsproces moeten eerst worden afgerond, waarbij de andere grondeigenaren nog moeten worden betrokken. Daarna moet een ruimtelijke procedure worden doorlopen. Van Uden/Nedcargo is bereid om vooruitlopend hierop in overleg met het waterschap na te gaan welke mogelijkheden er zijn voor een extra versterkte kadeconstructie, die voldoet aan de nieuwe eisen voor hoogwaterveiligheid. Dit overleg zal tijdens deze bestemmingsplanprocedure worden opgepakt. Bezien moet worden of en op welke wijze het vervolg aan kan sluiten bij het ontwerpproces voor de nieuwe kade, na afronding van deze bestemmingplanprocedure.

Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zijn er de volgende belangrijke wijzigingen:

- Westelijke deel van de Kuil:
 - De locatie voor de jachtabouwer vervalt; hier blijft de bestemming 'Groen' en nabij de Hertog Karelweg komt een parkeerplaats voor medewerkers van Van Uden/Nedcargo.
 - De parkeerplaats voor de vrachtwagens vervalt hier en wordt geprojecteerd tussen het bestaande en nieuwe warehouse in.
- Gebied tussen het bestaande en nieuwe warehouse:
 - De gronden worden hier verlaagd (afgraving), zodat het omliggende terrein en het nieuwe warehouse geheel op een niveau komen.
 - Hier komt de vrachtwagenparkeerplaats, in plaats van op het westelijke deel van de kuil (parkeren voor personenwagens gaat naar het noordwestelijke deel van de kuil).

- Hier komt de opslag van containers, in plaats van tussen het warehouse en de kade.
- Vanwege deze veranderingen is er gekozen voor een aangepaste en uitgebreide inpassing in de bufferzone; het gebied tussen de kuil en de Waalbandijk/het dorp:
 - In het buffergebied komt meer bosplantsoen. bij de rand van de kuil worden bossages toegevoegd op een klein talud, langs de nieuwe toegangsweg naar de haven, ter afscherming van het zicht op de kuil.
 - In het gebied worden enkele wandelpaden/fietsroutes gemaakt.
 - Op de huidige plek van de vrachtwagenparkeerplaats wordt een veld ingericht, geschikt voor voetbal en andere activiteiten.

Samen met deze veranderingen wordt de groene inpassing wat aangepast en uitgebreid, waardoor de bufferzone meer kwaliteit en functionaliteit verkrijgt. Dit is weergegeven in onderstaande beeld.



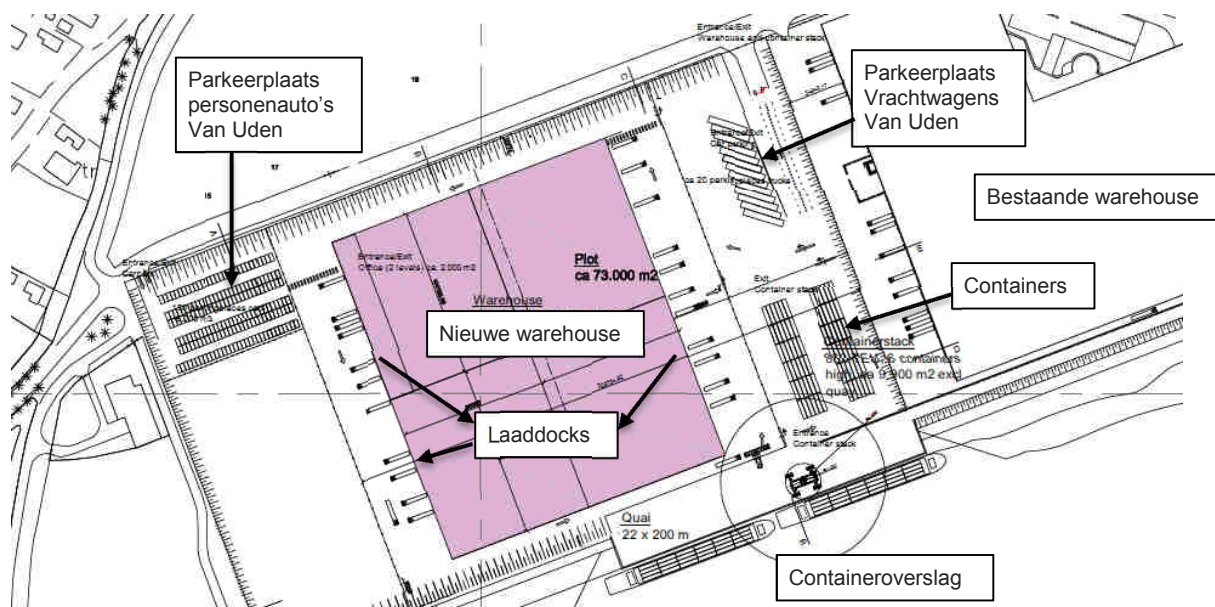
Figuur 2.1 Aangepast plan, gewijzigde inpassing, openbare functie bufferzone

Deze veranderingen en nadere groene inpassing worden hieronder in paragrafen 2.2 t/m 2.4 toegelicht. In paragraaf 2.5 is opgenomen wat dit betekent voor de afspraken in de Nota van uitgangspunten.

2.2 Uitbreiding Van Uden/Nedcargo; Indeling in de Kuil

Van Uden/Nedcargo heeft een optimale vorm en indeling van het warehouse en omliggend terrein ontwikkeld. Dit zijn voor een deel nieuwe inzichten die tot aanpassingen in de regels en verbeelding ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan hebben geleid. De plandelen worden hieronder beschreven en gemotiveerd.

De locatie voor het distributiecentrum (DC) ligt voor het overgrote deel lager ten opzichte van het omliggende gebied (de Kuil), maar het oostelijk deel is opgehoogd tot het niveau van de rest van het bedrijventerrein Kerkewaard. In het eerdere ontwerp van het DC is uitgegaan van een vloerpeil op verschillende niveaus en laaddocks aan een zijde van het gebouw. Echter, vanwege logistieke eisen op het gebied van snelheid, flexibiliteit, diversiteit en inbound en outbound van goederen (in en uit het DC brengen), zijn docks aan twee zijden een eis. De belangrijke, meest optimale lay-out van een DC is een veelvoud van units van circa 90 m x 110 m lengte, waarbij docks aan de lange zijde geplaatst zijn. Het gebouw- en terreinontwerp zal worden aangepast aan deze eis. Door deze aanpassing zijn er docks en vrachtwagenbewegingen aan de westzijde van het DC. De parkeerplaats voor de vrachtwagens verhuist naar het terrein tussen het bestaande en nieuwe DC. De containeropslag vindt ook plaats op dit buitenterrein tussen de DC's. Het parkeerterrein is gelegen nabij de DC's en van het containeroverslagpunt, zodat vrachtwagens onmiddellijk op bestemming zijn. Voor personenauto's van medewerkers is er tussen de DC's dan geen ruimte meer; hiervoor wordt een parkeerterrein in de noordwesthoek van de Kuil geprojecteerd. Onderstaande figuur geeft het beeld van het ontwerp voor de uitbreiding van Van Uden/Nedcargo.



Figuur 2.2

Ligging nieuwe warehouse met overslagkade en ruimte voor parkeren

Voor wat betreft de geluiduitstraling zijn er positieve en negatieve effecten. De laaddocks en rijroutes aan de westzijde van het gebouw komen wat dichterbij de woonbebouwing. De vrachtwagenparkeerplaats en de containeropslag komen verder weg en worden meer afgeschermd door het gebouw. Door het wegvallen van de jachtafbouw (gebouwen tot 20 meter hoogte) vervallen geluidbronnen, maar ook mogelijkheden voor geluidafscherming door de optimale indeling van gebouwen binnen deze bestemming. Daarom wordt een mogelijkheid toegevoegd om afscherpende voorzieningen in de vorm van een geluidswal te creëren langs het bedrijfsterrin in de Kuil. Op verbeelding is met een functieaanduiding vastgelegd dat deze voorzieningen enkel langs westzijde van het bedrijfsterrin gerealiseerd kunnen worden.

In deze nieuwe indeling komen de diverse functies op locaties die voldoen aan de richtafstanden uit de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering, zodat zeker voldaan kan worden aan

geluidnormen. Voor de nieuwe geluidberekeningen wordt verwezen naar het nieuwe akoestisch onderzoek in bijlage III.

Verder is het belangrijk dat het vloerpeil in het gehele DC op hetzelfde niveau ligt. Hiervoor is het nodig om de grond van het verhoogde terreindeel tussen de Kuil en het bestaande warehouse deels af te graven. Hiertegen bestaat ruimtelijk geen bezwaar. De te ontgraven grond wordt voor een deel toegepast voor de inrichting en wordt voor een deel afgevoerd. Het maaiveld in de Kuil komt daardoor niet hoger te liggen.

2.3 Aantallen schepen en vrachtwagens

De nu beoogde ruimtelijke wijziging is een uitbreiding en combinatie van bestaande en nieuwe op- en overslagactiviteiten, waarbij overslag van/naar vrachtwagens nu deels overgaat naar overslag van/naar schepen. De inzet van schepen is een voorwaarde voor de uitbreiding die in de bestemmingsplanregels is vastgelegd; een aanzienlijk deel van de goederen moet via het water worden aan- en/of afgevoerd. Naast de inzet van schepen is belangrijk de verbetering van de bezettingsgraad van vrachtwagen met uitgaande goederen en inzet van LZV's (Lange Zware Vrachtwagen met de lading van twee grote containers in plaats van een).



Figuur 2.3 LZV ('lange zware vrachtwagen' met lading van twee grote containers)

De initiatiefnemer heeft een globale prognose gemaakt van de situatie van de uitbreiding en de toename van het aantal vrachtwagenbewegingen. Het aantal vrachtwagens hangt daarbij af van het aantal containers dat over het water wordt vervoerd.

Per schip worden circa 40 grote containers aangevoerd, wat in de plaats komt van 40 vrachtwagens. Bij een boogde efficiencyverbetering van 25% en de inzet drie schepen per dag (ofwel voor 120 vrachtwagens) is de toename enkele tientallen vrachtwagens, zie onderstaande tabel.

Tabel 2.1**Scheepvaart en vrachtwagens**

WAREHOUSE EN VERVOER SCHEPEN	HUIDIGE SITUATIE Scheper per dag*	UITBREIDING 100% ALLEEN VRACHTWAGENS		UITBREIDING 100% MET INZET SCHEPEN	
		Scheper per dag*	Aantal 40'- containers	Scheper per dag*	Aantal 40'- containers
Scheper inkomende goederen*	0	0	0	2	80
Scheper uitgaande goederen*	0	0	0	1	40
Totaal:	0	0	0	3	120
VRACHTWAGENS	Vracht- wagens per dag*	% Reductie vrachtwagens door efficiency	Vracht- wagens per dag*	% Reductie vrachtwagens door schepen	Vracht- wagens per dag*
Vrachtwagens inkomende goederen*	80	0%	160	50%	80
Vrachtwagens uitgaande goederen*	120	25%	180	22%	140
Totaal:	200		340		220

* per vrachtwagen/schip: aankomst + vertrek, dus twee bewegingen

** Efficiënter transport: hogere bezettingsgraad vrachtwagens met uitgaande goederen en inzet van Lange Zware Vrachtwagens met twee containerladingen

Deze bedrijfsvoering omvat maximaal drie schepen per dag. Bij de prognose van drie schepen per dag is er een toename van 200 naar 220 vrachtwagens per dag, ofwel totaal 440 bewegingen van of naar de locatie. Als er minder schepen worden ingezet dan deze prognose, dan wordt het aantal vrachtwagens hoger. Zonder schepen wordt de inzet maximaal 340 vrachtwagens ofwel 680 vrachtwagenbewegingen per dag. Bij meer vrachtwagens zal er ter plaatse van de kade minder handling en dus minder geluidproductie zijn. Ook zal het aantal bewegingen van terminaltrekkers tussen kade en warehouse lager zijn. Daar staat tegenover dat er meer vrachtwagens het bestaande en het nieuwe warehouse zullen bezoeken. Bij de beoordeling van de diverse ruimtelijke en milieuaspecten is, naast de situatie met de inzet van schepen en containeroverslag, ook rekening gehouden met de mogelijke bedrijfsvoering zonder schepen (meer vrachtwagens).

2.4 Bufferzone; buffer tussen bedrijventerrein en dorp met meerwaarde

In de gebiedsvisie zijn de gronden tussen de Kuil en het dorp aangewezen als bufferzone. Het aan te planten groen eventueel in combinatie van mooi ingepaste bebouwing voor wonen/werken, vormt een buffer tussen de bedrijvigheid in de Kuil en aan de kade enerzijds en de kom van Haaften anderzijds. Belangrijk onderdeel van de wijziging is het verdwijnen van de jachtabbouwer ten westen van de nieuwe warehouse en aan de zuidkant van de vrachtwagenparkeerplaats. Deze grond blijft nu de bestemming 'Groen' houden. Doordat de jachtabbouwer uit het plan verdwijnt ontstaat er een extra buffer tussen de Waalbandijk en de nieuwe warehouse.

Voor wat betreft de activiteiten en het beeld vanuit de omgeving zijn er positieve en negatieve effecten voor de omgeving. De negatieve effecten worden door extra inpassingsmaatregelen en toegevoegde kwaliteit/functie in de bufferzone gecompenseerd.

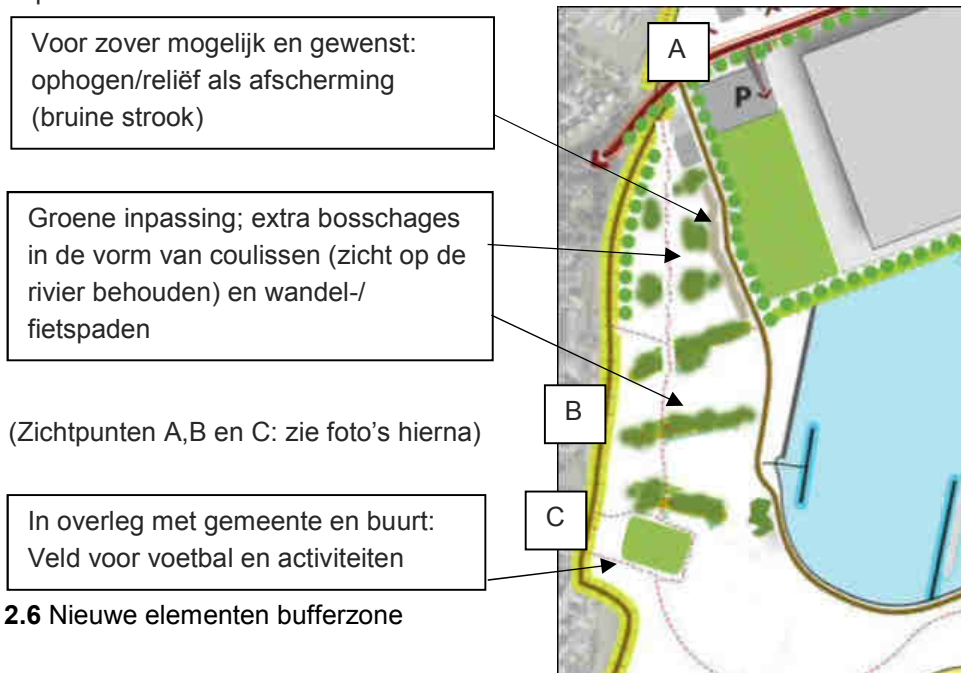


Figuur 2.4 Bufferzone gebiedsvisie



Figuur 2.5 Bufferzone; gewijzigde uitvoering

In figuur 2.4 is de bufferzone uit het gebiedsvisie (voorontwerpbestemmingsplan) weergegeven. Figuur 2.5 geeft de beoogde uitvoering/inpassing naar aanleiding van de gewijzigde plannen weer. Er zijn extra inpassingsmaatregelen getroffen, voornamelijk in de bufferzone. Om het zicht op de laaddocks aan de kant van Haafden weg te nemen, worden aanvullende afscherpende maatregelen getroffen. Verder wordt het gebied openbaar toegankelijk gemaakt en ingericht met groen, wandel-/fietspaden en een grasveld voor voetbal en andere activiteiten op de plek van de bestaande vrachtwagenparkeerplaats. Verder worden bij de rand van de kuil bosschages toegevoegd op een klein talud langs de nieuwe toegangsweg naar de haven, ter afscherming van het zicht op de kuil.



Figuur 2.6 Nieuwe elementen bufferzone

Extra bosplantsoen in de bufferzone

In het oorspronkelijk plan was de bufferzone nog grotendeels leeg. In het nieuwe plan wordt er extra bosplantsoen aangeplant, in vorm van 'coulissen'. Dit zijn relatief korte stroken groen die in de breedte vanaf de Waalbandijk richting de overnachtingshaven georiënteerd zijn. Op deze manier blijven de zichtlijnen vanaf de Waalbandijk naar het water behouden. In totaal gaat het om circa 360 meter aan bosplantsoen.

Talud met begroeiing (bruine strook)

Met een deel van de grond die aan de oostkant van de kuil wordt afgegraven wordt aan de westrand een talud gerealiseerd langs de bestaande ontsluitingsweg. De bestaande ontsluitingsweg loopt van de overnachtingshaven, langs het water naar de Hertog Karelweg. Op bovenstaande figuur is deze weg in donkerbruin aangegeven. Waar mogelijk wordt de strook grond aan de westzijde van de ontsluitingsweg aangelegd. Het gaat over een lengte van circa 120 meter en een breedte van 2 meter.



Figuur 2.7 Huidige zicht (zichtpunt A) op kuil en bufferzone (rechts gebouw Niemans)



Figuur 2.8 Zichtpunt A vanaf de Hertog Karelweg op de Kuil en groene inpassing in de bufferzone met op de voorgrond de parkeerplaats voor de medewerkers van Van Uden/Nedcargo

Wandel-/fietspaden en –routes

De bufferzone en hooggelegen gronden worden ingericht als openbaar gebied. Om het gebied toegankelijk te maken worden er wandel-/fietspaden aangelegd. De wandelpaden lopen vanaf de Hertog Karelweg door de bufferzone naar beneden, richting de huidige vrachtwagenparkeerplaats. Onderweg vertakken de wandelroutes, waarmee extra toegangspaden worden gecreëerd vanaf de Waalbandijk tot het bestaande vrachtwagenparkeerterrein.



Figuur 2.8 Zichtpunt B: Zicht op de bufferzone vanaf de Waalbandijk



Figuur 2.9 Zichtpunt B: Groene inpassing bufferzone

Grasveld voor voetbal en andere activiteiten

Ter plaatse van de huidige vrachtwagenparkeerplaats wordt in onderling overleg met de gemeente en de buurt een veld ingericht voor voetbal en andere activiteiten. Door de aanleg van de wandel-/fietspaden is het veld makkelijk bereikbaar vanaf de Waalbandijk. Afgaande op de oppervlakte van de parkeerplaats krijgt het speelveldje een oppervlakte van circa 2.000 m² en wordt het aangelegd met graszoden of het wordt ingezaaid.



Figuur 2.10 Zichtpunt C: Huidige situatie; bestaande vrachtwagenparkeerplaats



Figuur 2.11 Zichtpunt C: Wandel-/fietspad, grasveld voor voetbal en/of activiteiten

Aanplanting

Voor de beoogde aanplanting is een eerste beoordeling en opgave gedaan (zie bijlage VIII). Er wordt uitgegaan van inheemse soorten bomen en struiken die passend zijn in de uiterwaarden en het landschap.

Andere projecten en ontwikkelingen

Deze aanpassingen sluiten aan bij andere ontwikkelingen in de omgeving. De gemeente Neerijnen werkt aan projecten (biodiversiteit, leefbaarheid en landschapsontwikkeling) die onder meer de beleving van het landschap versterken. De groene inrichting van de bufferzone is hiermee in lijn. De wandel-/fietspaden zouden bijv. opgenomen kunnen worden in de routes van de zgn. Klompenpaden. Verder onderzoekt het Waterschap Rivierenland oplossingen en kansen voor de noodzakelijke versterking van de waterkering (de huidige waalbandijk is afgekeurd). Dit gebeurt in samenspraak met zgn. Ensembles (werkgroepen) voor de verschillende deelgebieden langs de rivier tussen Gorinchem en Waardenburg. Een van de genoemde kansen is het verleggen van de waterkering naar de kade. Dit is ook een kans die de Werkgroep Kerkewaard in beeld heeft gebracht. Het Ensemble heeft rond de Kuil ook groene inpassingsmaatregelen voorgesteld. Het bestemmingsplan en dit inpassingsplan zijn in lijn met deze projecten.

Vooralsnog is het verleggen van de waterkering van de Waalbandijk naar de overslagkade buiten beschouwing gelaten. De besluitvorming hiervoor is nog onzeker en laat nog te lang op zich wachten. Van Uden/Nedcargo zal wel het gesprek starten met het Waterschap om te bepalen of er afspraken gemaakt kunnen worden over de constructie van de kade, rekening houdend met de nieuwe eisen voor de waterkering. Op het moment dat de besluitvorming hierover in beeld komt, kan een afzonderlijke ruimtelijke procedure worden voorbereid.

2.5 Afspraken Nota van Uitgangspunten

Naar aanleiding van de wijzigingen van het plan van Van Uden/Nedcargo is nagegaan op welke punten van de Nota van Uitgangspunten dit van invloed is. Er zijn gunstige en ongunstige wijzigingen. Voor de ongunstige wijzigingen zijn mitigerende maatregelen getroffen. Onderstaande tabel geeft het overzicht.

Tabel 2.2

Wijzigingen plan en Nota van Uitgangspunten, beoordeling en maatregelen

Activiteit/deelplan en punten uit de NvU	Verschillen huidige plan / Ontwerpbestemmingsplan	Effect		Maatregelen / Resultaat
		Thema	positief/ neutraal/ negatief	
Deelplan Van Uden				
1 Bomen, groen en inpassing gronden Van Uden - bomenrij aan de waterkant en oostkant bestaande warehouse	Geen verschil			
- bomenrij/groen langs de Hertog Karelweg; langs nieuwe warehouse en locatie watergebonden bedrijvigheid (Waalbandijk)	Watergebonden bedrijvigheid is vervallen (blijft bestemming 'Groen'), groene inpassing blijft hetzelfde	Inpassing/zicht	Positief	De westelijke kant van de Kuil behoudt de huidige bestemming 'Groen'.
2 Tweede magazijn en opstelplaats containers (containerstack)				
- alleen laaddocks aan oost- en westkant van het nieuwe warehouse	- er komen laaddocks aan oost- en westkant van het nieuwe warehouse. In het bestemmingsplan wordt een mogelijkheid van een geluidscherm opgenomen, om ev. toekomstige ontwikkelingen qua geluid op te vangen.	Geluid	Negatief	Er is nieuw akoestisch onderzoek gedaan; er zijn wat positieve en negatieve effecten; met de bedrijfsvoering van Van Uden/Nedcaro blijft het geluidniveau acceptabel; er wordt voldaan aan de normen voor een rustige woonwijk. D.m.v. een mogelijke geluidscherm kan de geluidproductie zo nodig verder verlaagd worden.
- containerstack tussen nieuwe warehouse en de kade, verlaging van het maaiveld ter plaase (zelfde niveau als de Kuil). Warehouse verschuift hierdoor iets richting het dorp.	De opslag van containers wordt verplaatst naar gebied tussen de warehouses (verder weg). Dit gebied wordt verlaagd tot het niveau van de Kuil.	Geluid	Positief	
- twee maaiveldniveaus in het warehouse	- het maaiveld tussen de kuil en het bestaande warehouseterrein wordt verlaagd van 8 m+NAP tot het niveau van de kuil (3,5 m+NAP); het nieuwe warehouse en terrein komen op een maaiveldniveau te liggen. De hoogte van het warehouse verandert niet: 16 m.	Inpassing/zicht	Positief	
- beeldkwaliteit	Door verplaatsing van de containerstack is er vanuit het dorp een rustiger beeld, mede vanwege het verlaagde maaiveld.	Beeldkwaliteit	Positief	De containeropslag komt, achter het nieuwe warehouse, uit het zicht vanuit het dorp te liggen.
3 Mobiele kraan en ondergrond				
- overslag voor eigen gebruik van eigenaar/gebruiker warehouse	Geen verschil			
- bedrijfstijden, zondagsrust	Geen verschil			
- aantal containers per jaar	Geen verschil			
- overslag voor bouwprojecten/ derden	Geen verschil			
- nautische (verkeers)maatregelen	Geen verschil			
- hoogte kraan	Geen verschil			
- beperken geluid	De kade en de kraan worden niet gebruikt door de jachtabouwer (plan gaat niet door). De kadegebruik schuift daarmee verder naar het oosten, verder van de woningen af.	Geluid	Positief	In het nieuwe akoestische onderzoek is het geluid van de jachtabouwer vervallen, waardoor de geluidbelasting in het dorp gunstiger is.
- beeldkwaliteit		Beeldkwaliteit	Positief	
4 Parkeerplaats voor vrachtwagens				
- aanleg en inrit Hertog Karelweg	Komt niet ten westen van nieuwe warehouse, maar in het gebied tussen warehouses in. Er komt wel een parkeerplaats voor personenwagens	Geluid	Positief	De vrachtwagenparkeerplaats komt uit het zicht vanuit het dorp te liggen. Wel komt er in de Kuil een parkeerplaats voor personenwagens, maar dit is minder ingrijpend.
- beeldkwaliteit		Beeldkwaliteit	Positief	
Deelplan watergebonden bedrijvigheid				
- bebouwing watergebonden bedrijvigheid	Vervalt	Inpassing/zicht	Positief	De westelijke kant van de Kuil behoudt de huidige bestemming 'Groen'. De parkeerplaats voor personenauto's is minder ingrijpend dan watergebonden bedrijvigheid
- Kade/kraan voor in-/uitbrengen jachten	De kade en kraan worden hier niet voor gebruikt; de kade wordt korter.	Geluid	Positief	
Deelplan bufferzone				
1 Groene inpassing / coulissen bufferzone	Geen verschil			Extra groen/bosplantsoen, wandel-/fietspad en een grasveld voor activiteiten.
2 Kleinschalige bedrijvigheid	Geen verschil			
3 Verwijderen parkeerplaats	Geen verschil			
Deelplan Hertog Karelweg				
1 Verkeersveiligheid				
- Hertog Karelweg	Geen verschil			
- Kruising met Graaf Rijnaldweg	Geen verschil			
2 Beeldkwaliteit				
	Geen verschil			
Deelplan Waalbandijk				
Weg over de Waalbandijk autovrij maken	Geen verschil			
Overig				
1 Planschaderisicoanalyse en afspraken schadevergoeding	Geen verschil			
2 Opstellen beeldkwaliteitsplan	Geen verschil			
3 Opstellen bestemmingsplan en bijbehorende onderzoeken	Geen verschil			

De wijzigingen zijn qua geluid en andere milieuaspecten opnieuw beoordeeld. Hierbij is ook rekening gehouden met de zienswijzen die zijn ingebracht. Zie hiervoor hoofdstuk 5. De wijzigingen in het plan zijn onlangs qua geluid doorgerekend, inclusief de opmerkingen die eerder door de omgevingsdienst zijn gemaakt. De resultaten zijn getoetst aan een strengere geluidnormering (dan was gebruikt in het voorontwerpbestemmingsplan), zoals deze door bewoners is ingebracht (5 dB strenger dan de standardeisen uit het Activiteitenbesluit). De conclusie is dat hieraan wordt voldaan.

Langs de rand van het nieuwe warehouseterrein wordt in het ontwerpbestemmingsplan de mogelijkheid geboden voor het bouwen van een extra scherm tegen het geluid afkomstig van de laaddocks. Het geluidscherm is dus nu niet noodzakelijk, maar kan later bij afwijkingen in de toekomst alsnog ingezet worden om te voldoen aan de wettelijke grenswaarden. Voor een ev. geluidscherm wordt uitgegaan van een rechtopstaand geluidscherm, omdat een aarden wal met een schuin talud veel minder effectief is. Met een aarden wal kan geluidhinder daarom niet goed tegengegaan worden en daarnaast betekent een aarden wal een te groot ruimtebeslag om toekomstige ontwikkelingen open te houden.

3 Beschrijving bestaande situatie

3.1 Historie

Lang was de Uiterwaard Kerkewaard agrarisch gebied. In de wederopbouw na de Tweede Wereldoorlog ontstond er behoefte aan meer bedrijventerreinen, ook aan de Waal. Als uitvloeisel van een inventarisatie van geschikte locaties voor de aanleg van haven- en industrieterrein is door de provinciale waterstaat Kerkewaard bij Haaften begin jaren zestig aangewezen als 'nat industrieterrein'.



Figuur 3.1 Kerkewaard anno 1959

Kerkewaard anno 1977

Ten behoeve van de haven en het bouwrijp maken van het industrieterrein heeft Gedeputeerde Staten in 1966 een ontgrondingsvergunning verleend. Een eis daarbij was dat de - bij het graven van de haven - vrijkomende klei bestemd was voor de baksteenindustrie en het zand uitsluitend gebruikt mocht worden voor de ophoging van het industrieterrein. Afvoeren van het zand was niet toegestaan, hetgeen de hoge ligging van het terrein verklaart.

De B.V. Kerkewaard koopt in de periode 1965-1968 alle in het gebied gelegen grond. In 1966 werd een begin gemaakt met de opspuitwerkzaamheden en eind 1968 wordt gestart met de circa 850 meter lange kademuur. Eind 1969 zijn de opspuitwerkzaamheden beëindigd en circa 2 miljoen m³ zand tot op dijkhoogte aangebracht.

In 1970 geeft Gedeputeerde Staten een verklaring van geen bezwaar af voor de bouw van een café-restaurant, dat in april 1973 in gebruik genomen wordt (voormalig Waalzicht). In 1973 wordt ook de Hertog Karelweg aangelegd. In 1977 is het bestemmingsplan Kerkewaard vastgesteld door de gemeente Neerijnen waarbij zowel 'droge' als 'natte' industrie is toegestaan. In 1978 komt het totale industrieterrein, circa 32 ha, na aanleg van een 850 meter lange kademuur en aanleg van infrastructuur, gereed. De infrastructurele werkzaamheden zijn dan voltooid en het terrein is bouwrijp. Er wordt een aanvang gemaakt met het aantrekken van industrieën. Het bestemmingsplan voor het industrieterrein loopt echter alsnog spaak, omdat de provincie in 1979 haar goedkeuring onthoudt.

Mede in het licht van geringe behoefte aan bedrijventerrein op dat moment vanwege de economische recessie door de tweede oliecrisis die er inmiddels is ingetreden, worden de plannen heroverwogen. Het plan om Kerkewaard weer geheel af te graven en de kade over 450 meter open te breken stuit op bezwaren van Rijkswaterstaat. Na 1983 is een deel van het opgespoten zand weer afgegraven en verkocht, waardoor 'de Kuil' ontstaan is. In afwijking van eerdere plannen is de dijk niet doorgegraven en is de kuil droog gebleven. In 1986 is de haven door Rijkswaterstaat aangewezen als overnachtingshaven.



Figuur 3.2 Kerkewaard anno 1985

Kerkewaard anno 2005

Het bedrijventerrein ligt tot eind jaren negentig braak, totdat Food Express en Schlecker zich er vestigen. Eind jaren negentig heeft de Van Uden Group het bedrijf Food-Express overgenomen en haar logistieke divisie hier gevestigd. Van Uden neemt ook gronden over van de N.V. Kerkewaard. Sinds die tijd heeft de Van Uden Group de behoefte om uit te kunnen breiden en overslag naar schepen te kunnen plegen. In de periode tot 2004 is het deel van het bedrijventerrein ten noorden van de Hertog Karelweg in ontwikkeling genomen.

In 2009 heeft de gemeenteraad de kaderstelling voor verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein Kerkewaard vastgesteld en heeft het college opdracht gegeven om, binnen het vastgestelde kader (onder andere containeroverslag voor eigen gebruik), verder invulling te geven aan een nieuw bestemmingsplan. Op 13 maart 2014 heeft de gemeenteraad dit besluit uit 2009 nogmaals bekrachtigd.

Op 25 september 2014 is het vigerende bestemmingsplan Kerkewaard vastgesteld. Dit is een integrale conserverende herziening van het vigerende bestemmingsplan Kerkewaard (Raadsbesluit 26 augustus 1982, Goedkeuringsbesluit 19 december 1986).

3.2 Huidige situatie

Het plangebied maakt ruimtelijk onderdeel uit van de kern Haaften. Via de Hertog Karelweg is het bedrijventerrein met de kern verbonden. Dezelfde weg doorsnijdt het terrein in een noord- en zuidzijde. Het bedrijventerrein aan de noordzijde van deze weg is min of meer vol gebouwd. Aan de zuidzijde van deze weg bevinden zich nog diverse braakliggende bouwrijpe kavels. Het terrein wordt aan de noordzijde omsloten door de Waalbandijk die verhoogd is gelegen ten opzichte van het achterland. De Waal aan de zuidzijde vormt de ontsluitingsroute van het bedrijventerrein door middel van water, via de overnachtingshaven. Geheel oostelijk in het plangebied is een horecagelegenheid gevestigd die thans buiten gebruik is.

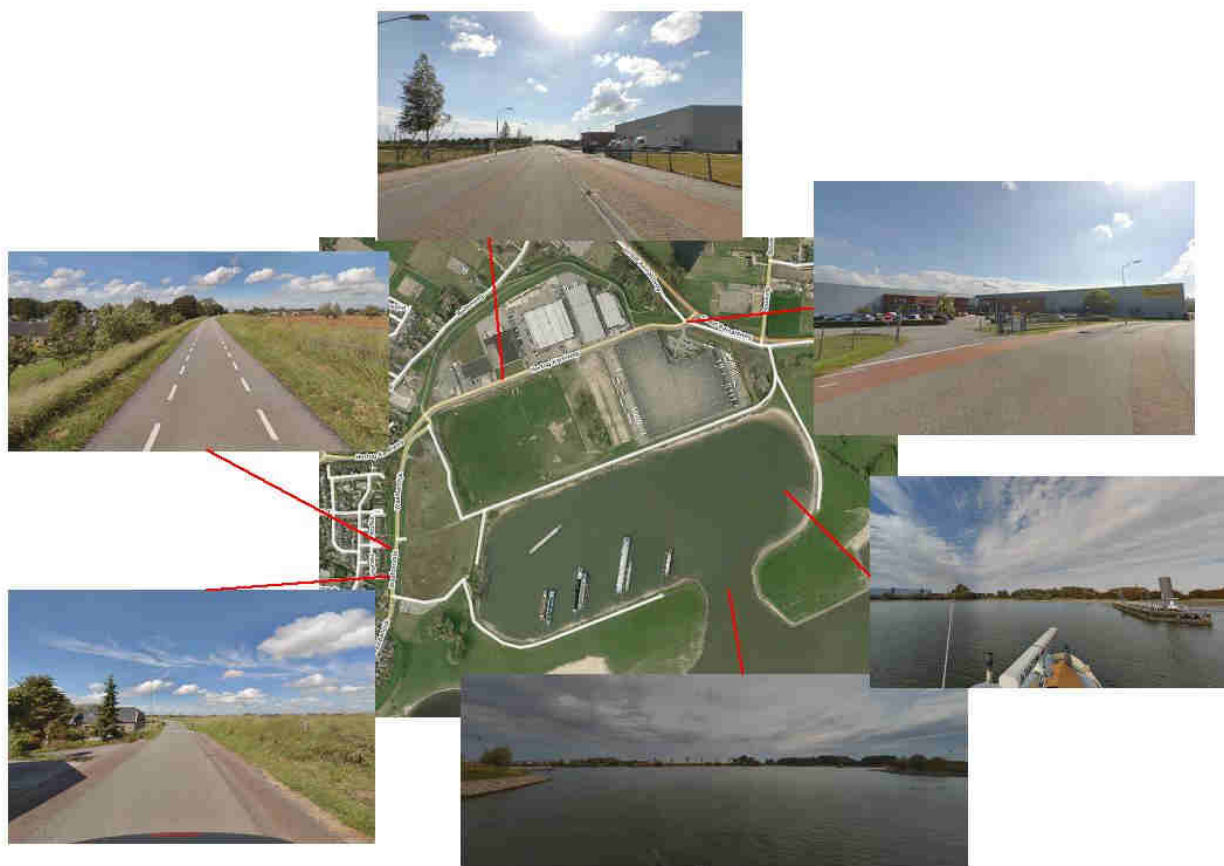
Het bedrijventerrein heeft ondanks de grote bebouwde vlakken een lokaal karakter en wordt ontsloten door de Graaf Reinaldweg (N830), Waalbandijk en de Hertog Karelweg.



Figuur 3.3 Huidige situatie Kerkewaard

3.3 Functionele structuur

Het plangebied bestaat voornamelijk uit bedrijven met bijbehorende infrastructuur en braakliggend terrein.



Figuur 3.4 Luchtfoto plangebied met foto's van plangebied.

Het karakter van de bedrijven is divers. In het gebied zijn de volgende bedrijven geïnventariseerd.

Adres		Soort Bedrijf
Hertog Karelweg	15	Transportbedrijf
Hertog Karelweg	17	Groothandel horecaproducten
Hertog Karelweg	19	Groothandel bakkerijgrondstoffen
Hertog Karelweg	21	Import, export en opslag van auto's en graafmachines
Hertog Karelweg	22	Logistiek expeditiebedrijf
Hertog Karelweg	23	Logistiek expeditiebedrijf
Hertog Karelweg	25	Productie en opslag kunststof
Waalbanddijk	60	Kantoor

Er is één bedrijfswoning aanwezig aan de Waalbanddijk 64 behorende bij het bedrijf aan de Hertog Karelweg 25.

4 Beleidskader (inclusief relevante wet/regelgeving)

4.1 Europees- en rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld. Het Rijk zet met de ontwerpstructuurvisie het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. In de structuurvisie staan de plannen voor ruimte en mobiliteit van nationaal belang. Zo beschrijft het kabinet in de structuurvisie in welke infrastructuurprojecten zij de komende jaren wil investeren en op welke manier de bestaande infrastructuur beter benut kan worden. Provincies en gemeenten krijgen in de plannen meer bewegingsvrijheid op het gebied van ruimtelijke ordening. Het kabinet richt zich bij de verbetering van het vestigingsklimaat vooral op de regio's die zorgen voor de meeste economische groei, zoals bijvoorbeeld de Rotterdamse haven. Hierbij spelen ook de lokale voorzieningen een belangrijke rol.

“De topsector Logistiek werkt aan een visie op een kernnetwerk logistiek van (inter)nationale verbindingen en multimodale knooppunten. Het internationaal kernnet logistiek bevat de voor het goederenvervoer belangrijkste grensoverschrijdende achterlandverbindingen van de mainports, brainport en greenports.

Het Rijk werkt samen met de sector en de regio's een nationaal kernnetwerk uit. Dit moet leiden tot één logistiek systeem (over spoorwegen, vaarwegen en wegen) dat goed is aangesloten op omliggende landen.

De binnenvaart is een belangrijk alternatief om de drukke wegen te ontlasten. Schepen moeten daarvoor zo efficiënt en betrouwbaar mogelijk kunnen doorvaren. Daarom streven we naar een wachttijd bij sluizen op de rijksvaarwegen van maximaal 30 minuten.”

Conclusie

De ontwikkelingen in 'de Kuil' dragen concreet bij aan de doelen van de SVIR door de realisatie van een binnenlandse containeroverslag (gekoppeld aan een logistieke onderneming). De bestaande infrastructuur wordt beter benut, in dit geval door binnenvaart over de Waal. Het containervervoer is jaren met zeven tot tien procent per jaar gegroeid en deze groei wordt de komende jaren ook weer verwacht. De verkeersbelasting op de ruit van Rotterdam, maar ook op de A15 groeit dan eveneens. Dat is vanuit het oogpunt van bereikbaarheid en luchtkwaliteit onwenselijk of zelfs onmogelijk. Het is daarom van groot belang om een groter deel van de import/export containers te vervoeren via binnenvaart (optimale inzet van diverse vervoersvormen ofwel multimodaal vervoer).

De rest van het plangebied blijft ongewijzigd en heeft ook vanwege haar kleinschaligheid nauwelijks raakvlak met de SVIR. Gelet op het bovenstaande is de conclusie dat bestemmingsplan 'Kerkewaard' in overeenstemming is met de SVIR.

Besluit ruimtelijk ordening (Bro)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. De ladder is per 1 oktober 2012 ook als procesvereiste opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Dat betekent dat overheden nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten motiveren met oog voor de onderliggende vraag in de regio, de beschikbare ruimte binnen het bestaande stedelijke gebied en een multimodale ontsluiting. Doel van de Ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de Ladder voor duurzame verstedelijking wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Conform het bepaalde in artikel 3.1.6, lid 2 Bro moet bij ruimtelijke ontwikkelingen sprake zijn van zorgvuldig ruimtegebruik en moet overprogramming worden voorkomen. Middels de Ladder voor duurzame verstedelijking vindt een toetsing door de gemeente plaats. De 'stappen van de ladder' worden in artikel 3.1.6, lid 2 Bro als volgt omschreven.

1. De voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte.
2. Binnen bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan in de behoefte worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins.
3. Wanneer blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld (m.a.w. zorgen voor optimale inpassing en bereikbaarheid).

Hieronder is de uitbreiding van bedrijventerrein Kerkewaard beoordeeld aan de hand van de drie treden.

Trede 1 - Voorziet de uitbreiding in een actuele regionale behoefte?

Bestemmingsplan Kerkewaard 2016 voorziet in de uitbreiding van het bestaande warehouse met een tweede warehouse voor Van Uden/Nedcargo, een overslagfaciliteit ten behoeve van multimodaal transport (schepen en vrachtwagens) en de verplaatsing van een parkeerplaats voor vrachtwagens. Hieronder wordt de regionale behoefte geschetst en wordt ingegaan op de behoefte/noodzaak uit het oogpunt van de initiatiefnemer (Van Uden).

Uit zowel de op 8 juli 2015 vastgestelde Structuurvisie Waalweelde-West en het regionale bedrijventerreinenbeleid blijkt dat er in de regio vraag is naar watergebonden (kadegebonden) bedrijvigheid. De provincie streeft ernaar dat voldoende ruimte beschikbaar blijft voor overslaglocaties en natte bedrijventerreinen en dat deze bedrijventerreinen bereikbaar blijven via een betrouwbaar vaarwegennetwerk. Containervervoer over water heeft in Gelderland een forse groei doorgemaakt. Deze groei zorgt ook voor een behoefte aan extra capaciteit van overslagcentra aan het water. Deze overslaglocaties vervullen een belangrijke rol in de ontwikkeling van economische centra. Op bedrijventerreinen die door het water worden ontsloten, moeten kavels, die direct aan het water liggen, optimaal worden benut voor watergebonden bedrijvigheid. Bedrijfskavels die door een kade zijn ontsloten, moeten in beginsel beschikbaar blijven voor kade/watergebonden bedrijvigheid.

In het kader van de Structuurvisie Waalweelde-West is er in 2015 in opdracht van de provincie Gelderland een behoefteonderzoek uitgevoerd naar watergebonden bedrijvigheid in Gelderland. Uit dit onderzoek blijkt dat op de korte termijn (tot 2020) langs de Waal behoefte aan 8 tot 11 hectare watergebonden en waterverbonden bedrijventerreinen is. Op de lange termijn (2021-2030) is het minder zeker hoe de vraag eruit ziet. In het gebied Waalweelde-West is er beperkt aanbod aan watergebonden (kadegebonden) bedrijfskavels om de vraag tot 2020 te kunnen accommoderen.

De uitbreiding van bedrijventerrein Kerkewaard is gekoppeld aan de specifieke uitbreidingswens van Van Uden/Nedcargo. In onderstaand kader is deze wens, ter motivatie van de aanwezige actuele regionale behoefte, voor Van Uden/Nedcargo uiteengezet en nader onderbouwd.

Strategie en behoefte Van Uden/Nedcargo

De warehouses van Van Uden/Nedcargo in Haaften zijn gespecialiseerd in transport en distributie van food- en non-foodproducten in de Benelux aan supermarkten en horecaketens. Deze markt groeit, mede door de enorme groei van de online verkoop van voedingsmiddelen en geschenkverpakkingen, hetgeen in de distributieketen een steeds belangrijkere rol speelt. Hierdoor groeien de activiteiten van Van Uden/Nedcargo in Haaften uit hun jasje.

De activiteiten zijn erop gericht retailers en (horeca)ondernemers in het hele land te voorzien. Haaften is destijds strategisch gekozen als locatie voor opslag en fijnmazige distributie.

- *De verbindingswegen A2 (noord/zuid) en A15 (oost/west) zijn direct toegankelijk.*
- *Rotterdam en Antwerpen liggen op relatief geringe afstand.*
- *Er is fysieke ruimte voor (omvangrijke) uitbreiding.*
- *Ligging aan de Waaloever maakt vervoer over water mogelijk.*

Haaften is van cruciale betekenis voor de multimodale strategie van Van Uden/Nedcargo. De centrale ligging tussen de rivieren van de vestiging Kerkewaard/Haaften maakt het mogelijk om de binnenvaart in te zetten voor de toevoer van goederen vanuit de zeehavens en fabrikanten naar Kerkewaard. Vele vrachtwagenkilometers en de overeenkomstige milieubelasting worden zo bespaard. De Nederlandse supermarkten zijn het goedkoopst van heel Europa. De lage kosten voor transport spelen hierbij een belangrijke rol. Deze zijn relatief laag, omdat in Nederland een doelmatig, fijnmazig distributienetwerk bestaat (wegen, water en spoor), dat steeds slimmer wordt benut. De inzet van binnenvaartschepen betekent hierin een verdere efficiencyslag. De mogelijkheid van het mede (zelf) inzetten van schepen vormt een belangrijke voorwaarde in de (ontwikkel)strategie van Van Uden/Nedcargo. Eigen vrachtwagens, schepen en eigen materieel bieden daarbij de mogelijkheid om innovatieve toepassingen in eigen beheer te ontwikkelen.

Verder biedt Haaften de fysieke ruimte voor de schaalvergroting die gaande is in de logistieke dienstverlening. Door grotere warehouses kunnen de goederen van meer klanten worden gecombineerd in de distributie, zodat een hogere beladingsgraad voor vrachtwagens wordt bereikt. Om concurrerend te blijven met de buitenlandse spelers is het vestigingsbeleid van Van Uden/Nedcargo gericht op deze strategisch gelegen, multimodaal ontsloten locaties met adequate schaalgrootte.

Van Uden/Nedcargo is direct gebonden aan haar locaties in Haaften, door haar grondposities met uitbreidingsmogelijkheden en de directe ligging aan de Waal. Van Uden heeft hier kapitaalintensieve voorzieningen gerealiseerd, die slechts tegen hoge kosten kunnen worden verplaatst. Verplaatsing zou een grote desinvestering betekenen. De gronden die benodigd zijn voor uitbreiding, zijn al bij Van Uden in bezit.

In de Structuurvisie Waalweelde-West is de locatie Kerkewaard in zijn geheel aangewezen als gebied voor werken - bedrijvigheid.

Conclusie trede 1

Gelet op de conclusies van het in 2015 uitgevoerde behoefteonderzoek waaruit blijkt dat er meer vraag bestaat naar watergebonden terreinen dan dat er aanbod is, én de specifieke concrete uitbreidingswens van het Van Uden-concern, kan geconcludeerd worden dat er actuele regionale behoefte is naar de voorziene uitbreiding van het watergebonden bedrijventerrein.

Trede 2 - Mogelijkheden in bestaand stedelijk gebied

De beoogde locatie de Kuil maakt volgens de provinciale verordening geen onderdeel uit van het bestaand stedelijk gebied. Feitelijk is het uitbreidingsgebied 'de Kuil' een braakliggend gebied op een bedrijventerrein aan het water, dat sinds de jaren '60 in fasen deels is ontwikkeld en nu wordt voltooid. De locatie wordt aan drie zijden omringd door bestaande bedrijven en een overnachtingshaven. Het gebied ligt dus in een industriële setting en heeft het karakter van een (braakliggend) bedrijventerrein. Het terrein wordt daarnaast ontsloten door een bestaande weg. Van andere bestemmingen zoals agrarisch, natuur of recreatie is geen sprake. Om opgroei te voorkomen, worden er schapen gehouden.

Er wordt daarmee niet voldaan aan de definitie van bestaand stedelijk gebied zoals die is opgenomen in het Bro, echter er is wel sprake van een historisch en functioneel voor de hand liggende keuze voor deze ontwikkeling op een door stedelijk gebied omsloten locatie.

Toetsing bestaand stedelijk gebied in de regio

Voor verplaatsing van de bedrijfsactiviteiten van Van Uden/Nedcargo naar een (ander) bestaand stedelijk gebied zijn de mogelijkheden in de regio geïnterpreteerd. De locaties die in regionaal verband zijn aangewezen, zijn niet geschikt gelet op de wensen voor een eigen kade (200 meter) en het gewenste oppervlak (15 ha). Mogelijk geschikte nieuw, te ontwikkelen locaties zijn voor het bedrijf Van Uden/Nedcargo ongunstiger qua locatie en ontwikkelingspotentie (qua tijd en risico's). Daarbij wordt opgemerkt dat het terrein in Kerkewaard dat in beeld is voor ontwikkeling, al in eigendom is van Van Uden en aansluit bij de huidige bedrijfsactiviteiten. In (ander) bestaand stedelijk gebied zijn er daarmee geen mogelijkheden.

Op de langere termijn komt er in het rivierengebied mogelijk een tweede containerterminal. Daarbij gaat de voorkeur van de regio uit naar een openbare terminal. De locatie Biezenburg is hier op dit moment voor in beeld. Ook de locatie van de glasfabriek in Tiel en locatie De Schele Hoek in Medel worden genoemd. De voormalige glasfabriek in Tiel (48 ha) is inmiddels verkocht aan een recyclingsbedrijf. De Schele Hoek (3,5 ha) biedt wel uitbreidingsmogelijkheden voor de terminal, maar niet voor grootschalige bedrijfslocaties. De ontwikkeling op de locatie Biezenburg is op dit moment nog onzeker en risicovol gezien de ongunstige score op zowel de Ladder voor duurzame verstedelijking (nieuwe verstedelijking in waardevol landelijk gebied) als de financiële haalbaarheid, zo blijkt uit het rapport 'Verkenning uitbreiding containerterminalcapaciteit' van Logistic Hotspot Rivierenland van 23 april 2015.

Als Van Uden/Nedcargo de bedrijfsactiviteiten niet kan voortzetten en verder kan uitbreiden op de locatie Kerkewaard, dan moet er elders een terrein van 15 ha met een kade aan het Amsterdam-Rijnkanaal van ten minste 200 meter beschikbaar komen. Op het regionale bedrijventerrein Medel - Tiel is een ruimtebeslag van 15 ha met 200 meter kade niet beschikbaar. Volgens het Industrieschap Medel gaat de bestemmingsplanprocedure voor de oostelijke uitbreiding van het bedrijvenpark Medel binnenkort starten. Men is bezig met de voorbereiding van de perceelindeling en de infrastructuur.

Er wordt een standaard perceelgrootte van 4 ha gehanteerd, maar dit kan voor een specifieke behoefte uitgebreid worden naar de vereiste omvang. Deze uitbreiding ligt echter niet aan het openbaar water. In dat geval moet gebruik gemaakt worden van de openbare terminal in Medel, wat risico's voor de vereiste continue levering aan klanten betekent en extra handling. Dit is voor Van Uden/Nedcargo niet gewenst.

In de regio Rivierenland zijn verder diverse bedrijventerreinen aangewezen voor de ontwikkeling van grote bedrijven. De bedrijventerreinen Hondsgemet in Geldermalsen en De Wildeman in Zaltbommel vallen af, omdat deze niet aan (toereikend) water zijn gelegen. Op bedrijventerrein Poederrijen is nog slechts 2 ha beschikbaar.

Ook andere mogelijke ontwikkelingen, zoals een zuidelijke tak van de Betuweroute, zijn onzeker en voor de langere termijn en daarmee nu niet opportuun. De verplaatsing van het bedrijf naar een nog te ontwikkelen grootschalig bedrijventerrein aan het water, zoals bijvoorbeeld de locatie Biezenburg, is niet als duurzaam ruimtegebruik aan te merken. Er wordt immers een locatie binnen een stedelijke setting verlaten voor een nieuwe locatie in een ongerept buitengebied die ten koste gaat van natuur en ruimte voor water elders. Eerst moet lokale uitbreiding op zijn eigen merites beoordeeld worden.

De beoogde uitbreiding van het watergebonden bedrijventerrein is bedoeld voor de uitbreiding van Van Uden/Nedcargo, inclusief de verplaatsing van de parkeerplaats voor vrachtwagens aan de Waalbandijk (op gronden van Van Uden). De huidige parkeerplaats ligt op een ongunstige plek en is te klein.

Resumerend kan gesteld worden dat de beoogde ontwikkelingen omvangrijk en specifiek zijn. Er zijn geen bestaande, geschikte gebouwen of terreinen om te worden getransformeerd voor deze functies. Tot slot wordt opgemerkt dat als het bedrijf Van Uden/Nedcargo verplaatst moet worden naar een andere locatie er juist een enorm groot, watergebonden terrein leeg achterblijft, waarvoor op dit moment geen andere functie of andere gebruiker in beeld is. Het gevaar bestaat dat dit tot leegstand en verloedering van het bedrijventerrein leidt.

Conclusie trede 2

Kerkewaard is, gelet op de beleidsdocumenten en de feitelijke situatie, formeel niet aan te merken als (bestaand) stedelijk gebied. Het is wel stedelijk zoekgebied en de beoogde locatie ligt in een stedelijke setting. De overslagfaciliteiten die voorzien zijn op de uitbreiding van het bedrijventerrein Kerkewaard zijn bedoeld voor de eigen behoefte van het reeds gevestigde bedrijf Van Uden/Nedcargo. Daarbij wordt opgemerkt dat de Kuil, het terrein voor de uitbreiding in Kerkewaard al in eigendom is van het bedrijf en nauw aansluit bij de huidige bedrijfsactiviteiten. Andere terreinen die in regionaal verband zijn aangewezen, zijn te klein, liggen niet aan open water en/of zijn voor het bedrijf onzeker qua ontwikkelingspotentie (qua tijd en risico's), gelet op de wensen voor een eigen kade (200 meter) en het gewenste oppervlak (15 ha).

Trede 3 - Passende ontsluiting voor nieuwe locaties

Voor zover er sprake is van niet-stedelijk gebied en de voltooiing van bedrijventerrein Kerkewaard gezien moet worden als nieuwe stedelijke ontwikkeling, moet nagegaan worden in hoeverre voor de diverse middelen van vervoer sprake is van een passende ontsluiting uit het gebied. Zie voor de volledige beoordeling paragraaf 5.3.

Vrachtverkeer

Het plangebied wordt ontsloten door de Hertog Karelweg, die dwars over het terrein loopt en in het oosten aansluit op N830, de Graaf Reinaldweg. In het westen loopt deze weg door in de kom van Haaften. De N830 is de belangrijkste ontsluitingsweg in de omgeving van het plangebied. Deze provinciale weg loopt in oost-westelijke richting en verbindt alle dorpen die op de oeverwal langs de Waal gelegen zijn. Bij Waardenburg sluit de weg aan op de A2 (Utrecht - 's-Hertogenbosch).

De bestaande infrastructuur is geschikt voor de huidige bedrijfsvoering van Van Uden/Nedcargo en de andere bestaande bedrijven, die samen goed zijn voor enkele honderden vrachtwagens per dag. De (ruimtelijk verplichte) inzet van schepen leidt tot een vermindering van de groei van het aantal vrachtwagens tot enkele tientallen. Als de inzet van schepen lager uitvalt, dan kan het aantal vrachtwagens hoger uitvallen (circa 150 meer). In de Structuurvisie Waalweelde-West is gesteld ten aanzien van de uitbreiding van Van Uden/Nedcargo en de N830 dat er geen grote verkeersproblemen verwacht worden door de directe en overzichtelijke ontsluiting op de N830, waarbij langzaam verkeer reeds is gescheiden. De etmaalintensiteiten op N830 (minder dan 7.000 motorvoertuigen per etmaal) maken goede afwikkeling mogelijk. Er zijn geen veiligheidsproblemen door de directe ontsluiting op de N830. Er zijn ook geen bereikbaarheidsproblemen te verwachten. De bijdrage van het bedrijventerrein is relatief gering ten opzichte van de totale etmaalcapaciteit in de autonome ontwikkeling (7.000 motorvoertuigen) en voor de afhandeling richting A2 en A15 geen probleem.

De verkeersafwikkeling via de Graaf Reinaldweg is volgens de gemeente een bestaand potentieel knelpunt aangezien de weg een smal profiel heeft en het verkeer divers van aard is. Naast vrachtverkeer is er ook veel fiets- en busverkeer, aangezien de Graaf Reinaldweg een ontsluitingsfunctie heeft voor de kern Haaften. In de Planuitwerking Duurzaam Veilig (of het VVP) is een mogelijke oplossing voor dit knelpunt uitgewerkt. Gemeente Neerijnen doet verder studie naar een rondweg rondom Tuil, waarmee onder meer ook het huidige knelpunt ter hoogte van de A2 wordt opgelost. Niet enkel vanuit toename verkeer, maar zeker ook met het oog op toekomstige langer en zwaarder (LZV) transport is dit wenselijk. Dit zijn echter onzekere toekomstige ontwikkelingen die verder niet noodzakelijk zijn voor de haalbaarheid van het bestemmingsplan.

Scheepvaart

De locatie ligt aan een bestaande haven, die al in gebruik is voor overslag (bulk) en als overnachtingshaven voor binnenschippers. De bestaande structuren zijn geschikt voor het gebruik door containerschepen (Van Uden/Nedcargo werkt met klasse IV schepen). De overslagactiviteiten zijn uit nautisch oogpunt en qua hinder verenigbaar met de overnachtingsfunctie.

Conclusie trede 3

De locatie is voor vrachtverkeer en scheepvaart goed ontsloten. Door de inzet van schepen is de groei van het vrachtverkeer als het gevolg van het bestemmingsplan zeer beperkt. Toetsing aan trede 3 levert daarmee geen belemmering op voor de ontwikkeling.

Conclusie duurzame verstedelijking

Gesteld kan worden dat het plan in lijn is met landelijke en regionale beleidsdoelen ten aanzien van goederenvervoer en bedrijventerreinen, en dat het plan noodzakelijk is voor de initiatiefnemer in zijn strategie en bedrijfsvoering en dat deze goed ontsloten en passend zijn in de omgeving. Er zijn geen geschikte bedrijventerreinen op bestaande bedrijventerreinen in de regio.

De uitbreiding/voltooiing van het bedrijventerrein Kerkewaard verdient de voorkeur boven het ontwikkelen van een nieuwe locatie. Er is sprake van een duurzame stedelijke ontwikkeling.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevat de juridische kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, de Rijksbufferzones, nationale landschappen, de ecologische hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, de mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee. Rijksbelangen werken nu veel directer door in de ruimtelijke plannen van andere overheden, dit moet leiden tot snellere besluitvorming en minder bestuurlijke druk. Op grond van artikel 2.1.2 van het Barro moet rekening worden gehouden met een vrijwaringszone langs de oever van de Waal van 25 meter. Deze zone is bedoeld om nadelige invloeden op het functioneren van de vaarweg te vermijden.

Daarnaast is artikel 2.4. Grote rivieren van het Barro van toepassing op dit bestemmingsplan. Het Barro schrijft voor welke nieuwe bestemmingen in het rivierbed mogen worden toegelaten. De regels schrijven voor welke (bedrijfsmatige) bouwwerken en activiteiten in het rivierbed kunnen worden toegestaan en derhalve geen plicht tot rivierverruiming met zich meebrengen. Deze zogenaamde riviergebonden bedrijvigheden zijn; scheepswerven, overslagbedrijven en overslag-faciliteiten voor scheepvaart, uitbreiding/wijziging van steenfabrieken en de winning van oppervlaktedelfstoffen.

Conclusie

Door de situering van het plangebied aan de Waal is het Barro relevant. In de verbeelding en regels van dit bestemmingsplan is daarom het rivierbed en het stroomvoerend regime vastgelegd door middel van de dubbelbestemming Waterstaat - Uiterwaardgebied. De ontwikkelingen in de Kuil (het rivierbed) zijn getoetst aan de regels in het Barro. Gebleken is dat voor de realisatie van onderhavig plan geen (extra) riviermaatregelen nodig zijn, omdat voor de afzonderlijke plandelen de ruimtelijke toestemming al bestaat (de ontwikkelingen in de bufferzone) dan wel de ontwikkelingen als riviergebonden worden gezien (de ontwikkelingen in de Kuil).

Voor de volledige toetsing aan het Barro wordt verwezen naar paragraaf 5.5 van onderhavige toelichting.

Waterbeleid

Europese Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn Water heeft als doel om de kwaliteit van de Europese wateren in een goede toestand te brengen en te houden. Uitgangspunt is waterbeheer op het gebied van stroomgebieden. In 2009 dient voor ieder stroomgebieddistrict een stroomgebiedbeheersplan te zijn vastgesteld. In het stroomgebiedbeheersplan staan afspraken over de te behalen kwantitatieve en kwalitatieve waterdoelen. De oppervlaktewateren moeten (in principe) in 2015 een goede ecologische en een goede chemische toestand bereiken. In het grondwater moet in dat jaar sprake zijn van een goede chemische en een goede kwantitatieve toestand. De deadline 2015 geldt met name voor beschermde gebieden (onder andere zwemwateren en Natura 2000-gebieden).

Vierde Nota Waterhuishouding

De Vierde Nota Waterhuishouding gaat evenals de Derde Nota Waterhuishouding uit van integraal waterbeheer en een watersysteembenadering. De hoofddoelstelling van de nota is het hebben en houden van een veilig en woonbaar land en het in stand houden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik gegarandeerd blijft.

Voor de langetermijnstrategie staan twee denklijnen centraal. In de eerste plaats wordt uitgegaan van het zoveel mogelijk op een natuurlijke wijze omgaan met water en watersystemen. Als tweede gaat het er om vanuit het waterbeleid de watersysteem- en stroomgebiedbenadering te benadrukken.

Waterbeleid 21^e eeuw /Nationaal Bestuursakkoord Water (2003)

Uit het advies Waterbeleid 21^e eeuw (Ministerie van V&W en Unie van Waterschappen, 2000) volgt dat meer ruimte voor water centraal moet staan voor het waterbeheer in de 21^e eeuw. Het advies wordt door het Nationaal Bestuursakkoord Water omgezet in concrete afspraken tussen Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen, met als doel om in 2015 het watersysteem op orde te hebben en daarna op orde te houden. De verschillende overheden zijn derhalve aan de slag om de stedelijke en regionale wateropgaven verder uit te werken. In het verlengde van de trits vasthouden-bergen-afvoeren wordt gezocht naar ruimte voor water.

PKB Ruimte voor de Rivier (Ministerie van V&W, 2006)/Beleidsregels Grote Rivieren (Ministerie van V&W, 2006)

De PKB Ruimte voor de Rivier beschrijft het beleid voor de aanpak van hoogwaterbestrijding. De insteek is rivieren meer ruimte te geven, zodat in 2015 voldaan kan worden aan het vastgelegde beschermingsniveau. Hiervoor is een beperkt aantal gebieden gereserveerd voor rivierverruimde maatregelen op de lange termijn. Deze gebieden moeten gevrijwaard worden van (kapitaal) intensieve ontwikkelingen. De Beleidsregels Grote Rivieren betreft een herziening van de Beleidslijn Ruimte voor de Rivier. De doelstellingen van de beleidsregels zijn gericht op het behouden van de beschikbare afvoer- en bergingscapaciteit en het voorkomen van feitelijke belemmeringen voor toekomstige verruiming van het rivierbed. In de Beleidsregels Grote Rivieren is het afwegingskader voor ruimtelijke initiatieven in het rivierbed hernieuwd vastgelegd.

Voor het afwegingskader maken de beleidsregels onderscheid in een 'stroomvoerend regime' en een 'bergend regime'. Het stroomvoerend regime dient bij hoogwater voor zowel waterberging als -afvoer. Het bergend regime dient bij hoogwater voornamelijk voor waterberging. Een gedeelte van de uiterwaarden van de Waal ligt in het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. De uiterwaarden van de Waal maken deel uit van het 'stroomvoerend regime'. Het 'stroomvoerend' regime geldt voor delen van het rivierbed waar, op grond van rivierkundige overwegingen, in principe alleen specifiek omschreven 'riviergebonden' activiteiten zijn toegestaan. Deze activiteiten moeten voldoen aan rivierkundige voorwaarden. Niet-riviergebonden activiteiten zijn niet toegestaan. Alleen onder specifieke criteria zijn uitzonderingen mogelijk.

Onderhavig plan heeft betrekking op riviergebonden activiteiten en voldoet aan de rivierkundige voorwaarden. In het bestemmingsplan is bepaald dat de geplande overslagactiviteiten met de regels gekoppeld zijn aan het vervoer over de rivier en alleen tijdelijke opslag van containers is toegestaan. De activiteiten van het nieuwe warehouse zijn hiermee riviergebonden en rivierverruimende maatregelen zijn niet noodzakelijk. Ook voor de overige plandelen van het bestemmingsplan (in de bufferzonen) zijn geen rivierverruimende maatregelen noodzakelijk. Voor de plannen zijn geldende Waterwetvergunningen aanwezig (warehouse) of kunnen vergunningen afgegeven worden (overslag). Voor de volledige toetsing aan de Beleidsregels Grote Rivieren wordt verwezen naar paragraaf 5.5 van onderhavige toelichting.

Wet natuurbescherming (voorheen flora- en faunawet)

Op basis van de Wet natuurbescherming is het een vereiste om inzicht te bieden in de effecten van een voorgenomen ruimtelijke ingreep op wettelijk beschermde planten en dieren. Als er significant schadelijke gevolgen zullen zijn voor een wettelijk beschermde soort en/of zijn leefgebied, moet bezien worden in hoeverre de schadelijke effecten kunnen worden voorkomen. Zijn de effecten niet weg te nemen, bijvoorbeeld door een andere locatie te kiezen, of op een andere manier naar een oplossing te zoeken, terwijl de uitvoering van het plan noodzakelijk wordt geacht (dwingende redenen van groot openbaar belang) dan moet in het kader van de wet ontheffing worden aangevraagd en moet worden voorzien in compensatie. Daar waar ontwikkelingen plaatsvinden, geldt in dit kader een onderzoeksplicht.

Voor het plan heeft er onderzoek plaatsgevonden naar beschermde soorten. Het onderzoek heeft uitgewezen dat er met uitzondering van de Rugstreeppad geen strikt beschermde soorten voorkomen. In het kader van de Wet natuurbescherming artikel 3.5, lid 4 is er voor de rugstreeppad een ontheffing verleend. Hiermee wordt voldaan aan de Wet natuurbescherming. In de aanloop naar het definitieve bestemmingsplan zullen mogelijk al werkzaamheden worden verricht om een alternatieve verblijfplaats te bieden aan de Rugstreeppadden.

Voor de volledige toetsing wordt verwezen naar paragraaf 5.6 van deze toelichting.

Monumentenwet 1988

Een deel van het culturele erfgoed wordt beschermd via de Monumentenwet (1988). Deze wet geeft het Rijk de mogelijkheid om objecten met een leeftijd hoger dan 50 jaar aan te wijzen als rijksmonument. Rijksmonumenten worden wettelijk beschermd via het vergunningstelsel en bij restauratie zijn financiële middelen beschikbaar. De Monumentenwet geeft daarnaast de mogelijkheid tot aanwijzing van beschermde stads- en dorpsgezichten. Onder stads- en dorpsgezicht worden groepen van onroerende zaken bedoeld die een bijzondere eigenschap hebben en in welke zich een of meer monumenten bevinden. De aanwijzing zorgt voor extra bescherming via aangepaste bestemmingsplannen en het daarbij horende vergunningstelsel. De leeftijdsgrens van 50 jaar schuift steeds op, er komen daarom steeds meer gebouwen bij die rijksmonument kunnen worden.

De Monumentenwet richt zich voornamelijk op bescherming. Wanneer het gewenst is dat monumenten gebruikt worden voor het stimuleren van ontwikkelingen, zullen andere instrumenten een rol moeten spelen. De Monumentenwet geeft aan gemeenten de vrijheid om zelf monumenten aan te wijzen en een monumentenlijst op te stellen. Een gemeentelijk monument mag jonger zijn dan 50 jaar, maar kan geen gebruik maken van de middelen die het Rijk ter beschikking stelt. In paragraaf 5.10 staat vermeld wat de consequenties zijn voor het plangebied.

Erfgoedwet

Vanaf 1 juli 2016 bundelt de Erfgoedwet bestaande wet- en regelgeving voor het behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. In de wet is geregeld hoe gebouwde en archeologische monumenten aangewezen kunnen worden als wettelijk beschermd monument. Een stelsel van diverse vergunningen en subsidieregelingen draagt bij aan de bescherming van deze monumenten. De Erfgoedwet bevat daarnaast regels voor omgang met archeologie in het algemeen. Zo is het verplicht om bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening te houden met archeologische waarden.

In 1992 werd in Valetta (Malta) door de Ministers van Cultuur van de bij de Raad van Europa aangesloten landen het 'Europees Verdrag inzake de bescherming van het Archeologisch

Erfgoed', beter bekend onder de naam 'Verdrag van Malta', ondertekend. De uitgangspunten uit het Verdrag van Valletta vormen in de Erfgoedwet nog steeds de basis van de Nederlandse omgang met archeologie.

In paragraaf 5.10 staat vermeld wat de consequenties zijn voor het plangebied.

4.2 Provinciaal beleid

Omgevingsvisie Gelderland (actualisatieplan 2016)

In een provinciale structuurvisie (de omgevingsvisie) staan de hoofdlijnen van het provinciale ruimtelijke beleid. De provincie bepaalt op hoofdlijnen de verdeling en het gebruik van de ruimte. In de structuurvisie moet staan hoe het ruimtelijk beleid wordt gerealiseerd. Ook staan in de structuurvisie de instrumenten van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) die hiervoor worden ingezet. Waar wonen en werken mensen, en waar krijgt de natuur de ruimte?

Hoe Provincie Gelderland de ruimte wil verdelen en gebruiken, is opgenomen in de Omgevingsvisie Gelderland 2015. Daarnaast kan de provincie voor bepaalde aspecten van het ruimtelijk beleid een sectorale structuurvisie opstellen. Dit is bijvoorbeeld gedaan voor de (regionale) afspraken over de ontwikkeling van bedrijventerreinen.

De Omgevingsvisie en Omgevingsverordening zijn op 9 juli 2014 vastgesteld en zijn vanaf 18 oktober 2014 in werking. De visie en de verordening zijn inmiddels reeds twee keer geactualiseerd. Op 8 juli 2015 hebben Provinciale Staten het eerste deel van het Actualisatieplan Omgevingsvisie op het gebied van water en natuur vastgesteld. In 2016 zijn voor de thema's water en natuur nog andere actualisaties van de Omgevingsvisie vastgesteld. In december 2016 is de meest recente actualisatie in gang gezet. In de Omgevingsvisie is ook de regionale afstemming rond bedrijventerreinen verankerd.

Voor lokale bedrijventerreinen is gesteld dat in bestemmingsplannen een maximale kavelgrootte wordt toegestaan van 0,5 ha. Hiervan kan worden afgeweken als er sprake is van een aan de betreffende gemeente, kern of locatie gebonden bedrijf, waarbij de bedrijfsvoering een ruimere kavelgrootte noodzakelijk maakt. Er kan dan gedacht worden aan een binding aan de locatie vanwege specifieke locatietekenen, zoals een specifieke ontsluitingsmogelijkheid in de vorm van een kade.

Voor activiteiten in de Kuil is het gedeelte over kadegebonden bedrijvigheid van toepassing (artikel 3.1.4.6.3):

"De provincie Gelderland streeft ernaar dat voldoende ruimte beschikbaar blijft voor overslaglocaties en natte bedrijventerreinen en dat deze bedrijventerreinen bereikbaar blijven via een betrouwbaar vaarwegennetwerk. Containervervoer over water heeft in Gelderland een forse groei doorgemaakt. Deze groei zorgt ook voor een behoefte aan extra capaciteit van overslagcentra aan het water. Deze overslaglocaties vervullen een belangrijke rol in de ontwikkeling van economische centra. Op bedrijventerreinen die door het water zijn ontsloten moeten kavels die direct aan het water zijn gelegen, worden benut door watergebonden bedrijvigheid. Bedrijfskavels die door een kade zijn ontsloten, moeten in beginsel beschikbaar blijven voor kadegebonden bedrijvigheid."

De regionale bedrijventerreinen zijn bedoeld voor grotere en zwaardere bedrijven en voor bedrijven die op een hoogwaardige bereikbaarheid aangewezen zijn. Bij grotere bedrijven gaat het om bedrijven met een kavel groter dan 0,5 hectare, waarvan vestiging op een lokaal bedrijventerrein niet gewenst is. Bij zwaardere bedrijven gaat het om bedrijven in een hogere milieucategorie

(categorie 3 en vooral 4 en 5). Bij de aanduiding van de milieucategorie van bedrijven gaan wij uit van de indeling zoals deze wordt weergegeven in 'VNG Bedrijven en milieuzonering, april 2009'.

Verder stelt de provincie in de omgevingsvisie het volgende.

"De provincie zet primair in op die regio's waar de kansen voor een sterk logistiek vestigingsklimaat het grootst zijn: de Stadsregio Arnhem Nijmegen en Rivierenland. In het bijzonder zet de provincie in op een goed toegerust multimodaal vervoernetwerk door het ontwikkelen van de corridor tussen Rotterdam en het Europese achterland, het versterken van de waterinfrastructuur en het benutten van de Betuweroute ('Achterlandagenda').

Aanpak:

- Voorzien in een goed toegerust multimodaal vervoersnetwerk;
- Logistiek als economische sector op duurzame wijze versterken;
- Samenwerking en kruisbestuivingen stimuleren tussen de vele partners in het Gelderse logistieke netwerk.

De provincie schept meer ruimte voor economie, voor kansen pakken. Dit doet de provincie door actief te zijn in de ondersteuning en facilitering van bestaande en nieuwe bedrijven in de (top)sectoren, logistiek, vrijetijdseconomie en door ook tuinbouw-aanverwante bedrijvigheid in de vijf clusters toe te laten, door duurzame groei van agrarische bedrijven toe te staan en door mee te denken over groei op bestaande locaties voor bedrijventerreinen. De provincie ondersteunt, faciliteert en handelt vanuit mogelijkheden en niet alleen vanuit kaders.

Een versterking van de economie gebeurt in een andere context dan een aantal jaar geleden. De komende jaren zullen minder in het teken staan van denken in termen van 'groei' en meer in termen van 'beheer en ontwikkeling van het bestaande'. De versterking van de economie vergt een andere aanpak. Dat betekent vooral dat de provincie zich met haar partners richt op:

- kansen bieden aan bestaande en nieuwe bedrijven;
- het versterken van ruimtelijke randvoorwaarden voor de sterke (top)sectoren als logistiek en het verbeteren van de kennisinfrastructuur;
- een adequaat beheer (kwaliteit en kwantiteit) van bestaande bedrijventerreinen en kantoren en detailhandel in Gelderland.

Door de vestiging en uitbreiding van zelfstandige logistieke ondernemingen met multimodaal concept zoals nu plaatsvindt in de Kuil, wordt direct invulling gegeven aan dit beleid.

Onder 'Omgevingsverordening' hierna wordt de ontwikkeling van bedrijventerrein Kerkewaard nader getoetst aan het provinciale ruimtelijke beleid. In hoofdstuk 5 worden de milieuthema's verder toegelicht die relevant zijn voor dit bestemmingsplan.

In de Structuurvisie Bedrijventerreinen en Werklocaties van Gelderland is het volgende gesteld.

"De binnenvaart kan een belangrijke bijdrage leveren aan de concurrentiepositie van Gelderland en Nederland wanneer voldoende ruimte beschikbaar blijft voor overslaglocaties en natte bedrijventerreinen en wanneer deze bedrijventerreinen bereikbaar blijven via een betrouwbaar vaarwegennetwerk... Op bedrijventerreinen die door het water zijn ontsloten moeten kavels die direct aan het water zijn gelegen worden benut door watergebonden bedrijvigheid. Onttrekken van ruimte voor kadegebonden bedrijvigheid kan niet, tenzij hier goede argumenten voor zijn. Indien er ruimte voor deze categorie onttrokken wordt is de gemeente verantwoordelijk voor compensatie elders, middels het scheppen van nieuwe ruimte. Bij waterontsluiting wordt bedoeld de ontsluitingsmogelijkheden ten aanzien van een vaarwater. Onder deze ontsluitingsmogelijkheden wordt verstaan; de aanwezigheid van een laad-/loskade op of nabij het bedrijventerrein."

De provincie wil deze kansen voor de logistieke sector en de Gelderse economie zo goed mogelijk benutten, zowel de logistieke als economische sector versterken en de groei van het goederenvervoer mogelijk maken door:

- het creëren van een goed toegerust, multimodaal vervoernetwerk, om daarmee de randvoorwaarden te scheppen voor de logistieke sector en om het goederenvervoer te laten groeien.
- het versterken van zowel de logistieke als economische sector in Gelderland. Zo wordt, om daarmee het profiel van Gelderland als logistieke vestigingsplaats te versterken, de werkgelegenheid in de logistieke sector op lange termijn gestimuleerd.
- zelf de regie te hebben op strategische ontwikkelingen en de strategische positionering (branding) van Gelderland als logistieke schakel in het netwerk van Europese transportroutes (de achterlandverbinding). Zij wil hiervoor ook verbindingen tussen partijen in het veld leggen, in het belang van een samenhangende en eenduidige profilering van Gelderland als logistieke vestigingsplaats. Daarbij wordt ingezet op een goede profilering richting bedrijfsleven, Rijk en EU.

De ondernemer staat daarbij centraal. Om aan de slag te gaan met kwaliteitsverbetering moeten er kansen of knelpunten zijn bij het Gelderse midden- en kleinbedrijf, de maakindustrie of andere topsectoren met een aantoonbare economische urgentie. Zowel voor bedrijfsverplaatsing als herstructurering. De provincie werkt vraaggestuurd.

Volgens het 'Programma Logistiek als Gelderse motor 2016-2019' (24 maart 2016) wordt de capaciteit van het water als vervoernetwerk nog niet optimaal benut. Uit een analyse blijkt dat er een tekort is aan watergebonden en waternetgebonden bedrijventerreinen, de zogenaamde 'natte kavels'. Het doel is dan ook om in te zetten op het fysiek en planologisch versterken van watergebonden bedrijfsterrinen. Ook in het Masterplan Rivierenland logistieke hotspot van mei 2012, wordt bedrijventerrein Kerkewaard aangeduid als een watergebonden bedrijventerrein waarop mogelijk een terminal met een private functie wordt ontwikkeld.

Omgevingsverordening (actualisatieplan 2016)

Algemeen

De provinciale Omgevingsverordening is een van de wettelijke instrumenten van de provincie en richt zich net zo breed op de fysieke leefomgeving in de Provincie Gelderland als de Omgevingsvisie, die daarin is verankerd. Het gaat hierbij om regels op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, water, verkeer en bodem. De verordening voorziet ten opzichte van de Omgevingsvisie niet in nieuw beleid en is daarmee dus beleidsneutraal. De inzet van de verordening als juridisch instrument om de doorwerking van het provinciaal beleid af te dwingen is beperkt tot die onderdelen van het beleid waarvoor de inzet van algemene regels noodzakelijk is om provinciale belangen veilig te stellen of om uitvoering te geven aan wettelijke verplichtingen.

Voor de toetsing van ontwikkeling van bedrijventerrein Kerkewaard aan de verordening zijn de volgende onderwerpen relevant.

Ruimte

- Verstedelijking.
- Bedrijventerreinen.

Water

- Drinkwatervoorziening; intrekgebied (beschermingsgebied oppervlakte-/grondwater).

Natuur

- Groene ontwikkelingszone; behoud van natuurgebieden en ecologische hoofdstructuur.

Deze worden hieronder behandeld.

Verstedelijking

Het plangebied Kerkewaard is volgens het kaartbeeld Verstedelijking uit de Omgevingsverordening gedeeltelijk aangemerkt als 'bestaand bebouwd gebied', zie figuur hierna. De Kuil, waar de functieverandering plaatsvindt is niet als 'stedelijk' aangemerkt. Dit gebied wordt aan drie zijden omsloten door bestaand stedelijk gebied en aan de zuidkant staat het in verbinding met water/buitengebied.

Binnen het 'bestaand bebouwd gebied' is nieuwe bebouwing toe te staan. Gedeelten van de gronden binnen het plangebied zijn gelegen buiten bestaand bebouwd gebied. Hier mag nieuwe bebouwing voor wonen en werken mogelijk worden gemaakt als de nieuwe bebouwing functioneel gebonden is aan het buitengebied. De uiterwaarden en de Waal zijn aan te merken als buitengebied. Gezien de watergebonden activiteiten is er sprake van een functionele binding met het buitengebied.



Figuur 4.1 Omgevingsverordening kaartbeeld Verstedelijking. Stedelijk gebied (grijs) en het plangebied rood omlijnd.

De ruimtelijke beoordeling en motivatie van de functieverandering van de Kuil naar stedelijk gebied is opgenomen in paragraaf 4.1 onder 'Besluit ruimtelijke ordening (Bro)'. In het kader van de Structuurvisie Waalweelde-West is de verstedelijking al eerder door de provincie onder voorwaarden geaccepteerd.

Bedrijventerreinen

De aard, schaal en functie van bedrijven op bedrijventerreinen moet passen bij de productiestructuur, de werkgelegenheidsstructuur en de omvang van de kernen waarbinnen deze terreinen gelegen zijn. In de structuurvisie wordt daarom een onderscheid gemaakt tussen lokale, intergemeentelijke en regionale bedrijventerreinen. Voor deze monofunctionele terreinen gelden specifieke vestigingseisen ten aanzien van kavelgroottes, milieucategorieën en de aard, schaal en functie van de bedrijven. Bedrijven die zich moeilijk laten combineren met andere functies vanwege omvang, vervoersbewegingen en milieuhinder, moeten hier een plaats kunnen krijgen. Bedrijfsfuncties die wel te combineren zijn met wonen of recreëren, moeten zo mogelijk een plaats krijgen, bijvoorbeeld binnen het bestaande stedelijk gebied.

Voor de verdeling van bedrijventerreinen over de regio is een Regionaal Programma Bedrijventerreinen (RPB) opgesteld. Het RPB is ook kader stellend voor het ruimtelijk beleid. Nieuwe bedrijventerreinen binnen de regio Rivierenland moeten in bestuurlijk overleg worden opgenomen in het RPB.

De volgende insteek geldt voor de typering van bedrijventerreinen (volgens de omgevingsvisie).

Regionale bedrijventerreinen

Regionale terreinen vervullen een belangrijke opvangfunctie voor de grotere, zwaardere bedrijven (wat betreft milieu hindercategorie) die op hoogwaardige bereikbaarheid (A-wegen) zijn aangewezen. Het gaat om bedrijven met een kavel groter dan 0,5 hectare waarvan vestiging op een lokaal bedrijventerrein niet gewenst is. De provincie vindt het van belang dat dit type bedrijvigheid zich in elke Gelderse regio duurzaam kan vestigen op zo'n hoogwaardig terrein, waarbij met name ruimte voor bedrijven uit categorie 4 en 5 wordt gewaarborgd.

Subregionale en lokale bedrijventerreinen:

Een lokaal bedrijventerrein is een terrein waarop kleinschalige bedrijven met een lokale functie en een lage milieucategorie kunnen worden toegelaten. Naast lokale bedrijventerreinen is er een beperkt aantal subregionale bedrijventerreinen. De provincie vindt het van belang dat stedelijke uitbreidingen (waaronder werklocaties) passen bij of aansluiten op het reeds aanwezige bebouwde gebied. Daarnaast vindt de provincie het belangrijk dat de aard en schaal van nieuw te vestigen bedrijven, voorzieningen en instellingen en dergelijke passen bij of een goede aanvulling zijn op het bestaande productiemilieu, de werkgelegenheidsstructuur en de omvang van de nabij liggende woonkern. Voor lokale bedrijventerreinen geldt in beginsel een maximale kavelgrootte van 0,5 hectare voor nieuwe bedrijfsvestigingen. Voor intergemeentelijke bedrijventerreinen geldt in principe een maximale kavelgrootte van 0,75 hectare.

Of en in welke omvang een bedrijventerrein voor (inter)lokale bedrijvigheid nodig is, is afhankelijk van de al in deze gemeenten aanwezige bedrijven en voor zich nieuw ontwikkelende bedrijvigheid, mits deze voldoet aan de criteria voor aard, schaal en functie. Aard, schaal en functie van de nieuwe bedrijven passen bij of een goede aanvulling zijn op de bestaande productie- en werkgelegenheidsstructuur en de omvang van de woonkern. Bij nieuwvestiging van bedrijven moet ook sprake zijn van een aangetoonde binding aan de betreffende gemeente/locatie en van een passend milieuregime (in beginsel maximale hindercategorie 3 volgens de VNG). Gemeenten kunnen in hun bestemmingsplannen van de maximale kavelgrootte afwijken als aangetoond kan worden dat er sprake is van een aan de betreffende gemeente, kern of locatie gebonden bedrijf, waarbij de bedrijfsvoering een ruimere kavelgrootte noodzakelijk maakt. Hierbij kan gedacht worden aan een binding aan de betreffende gemeente, kern of locatie vanwege specifieke locatiekenmerken. Bijvoorbeeld omdat het bedrijf aangewezen is op een specifieke ontsluitingsmogelijkheid (kade, rail of multimodale ontsluiting) of omdat het bedrijf een sterke (economische) binding heeft met andere bedrijven op de betreffende locatie.

Kadegebonden bedrijventerreinen:

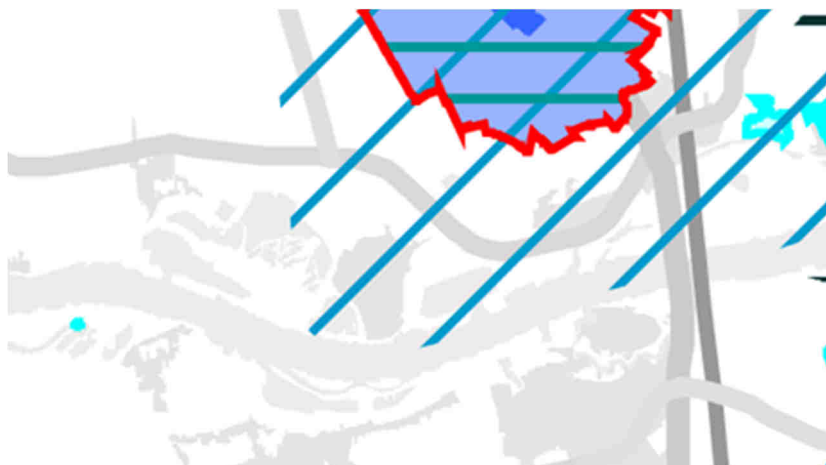
De provincie streeft ernaar dat voldoende ruimte beschikbaar blijft voor overslaglocaties en natte bedrijventerreinen en dat deze bedrijventerreinen bereikbaar blijven via een betrouwbaar vaarwegennetwerk. Containervervoer over water heeft in Gelderland een forse groei doorgemaakt. Deze groei zorgt ook voor een behoefte aan extra capaciteit van overslagcentra aan het water. Deze overslaglocaties vervullen een belangrijke rol in de ontwikkeling van economische centra. Op bedrijventerreinen die door het water worden ontsloten, moeten kavels die direct aan het water liggen optimaal worden benut voor watergebonden bedrijvigheid. Bedrijfskavels die door een kade zijn ontsloten, moeten in beginsel beschikbaar blijven voor kadegebonden bedrijvigheid.

Beoordeling Kerkewaard

Het huidige bedrijventerrein Kerkewaard bij Haaften heeft de status van lokaal bedrijventerrein, maar wijkt af van de definitie. De huidige situatie wijkt qua karakter al af van de verordening, vanwege kavelgrootten van de bestaande bedrijven (onder andere de huidige locatie van Van Uden/Nedcargo van ruim 4 ha). De uitbreiding van Van Uden/Nedcargo is gebonden aan de locatie door de reeds bestaande activiteiten, eigendommen, de ligging aan en ontsluiting via de kade en de Waal. De opname van de verdere uitbreiding van Kerkewaard als bestaand 'afwijkend' lokaal en watergebonden bedrijventerrein in het programma is in principe mogelijk. De ontwikkeling ligt in lijn met de omgevingsvisie van Gelderland.

Water: intrekgebied waterwinning

Rond de plaats(en) waar grondwater wordt gewonnen voor de openbare drinkwatervoorziening zijn beschermingsgebieden gecreëerd. Binnen die gebieden gelden regels om de kwaliteit van het grondwater te beschermen. Die bescherming wordt geringer naarmate de afstand tot de winningslocaties toeneemt of in de locatie geïsoleerd ligt. Dit heeft geleid tot een onderverdeling van de beschermingsgebieden in de zones waterwingebied, grondwaterbeschermingsgebied, boringsvrije zone en intrekgebied.



Figuur 4.2 Omgevingsverordening, kaartbeeld Water.
Schuine blauwe arcering: intrekgebieden.

De Kerkewaard ligt in een zogenaamd intrekgebied voor de winning van drinkwater in de nabije omgeving. Binnen dit gebied zijn bestemmingen voor de winning van fossiele energie (gas, olie) niet toegestaan. Dit is bij de ontwikkeling van bedrijventerrein Kerkewaard niet aan de orde.

Natuur; groene ontwikkelzone

Gelderland streeft naar het veilig stellen van de verscheidenheid (biodiversiteit) en kwaliteit van de Gelderse natuur. Het Gelders Natuurnetwerk (GNN) omvat een compact en hoogwaardig stelsel van onderling verbonden natuurgebieden. Tezamen vormen deze Groene ontwikkelingszone.



Figuur 4.3 Omgevingsverordening, kaartbeeld Natuur.
Donkergroen: Gelders Natuurnetwerk; lichtgroen: Groene ontwikkelingszone.

Het bedrijventerrein Kerkewaard en de Kuil liggen buiten de zogenoemde Groene ontwikkelingszone. De haven ligt in de ontwikkelzone. De bestemming van de haven wordt niet veranderd (dit blijft de bestemming 'Water'). De invloed van de verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein op de natuurgebieden zelf is beoordeeld in paragraaf 5.6 Natuur. Hieruit volgen geen belemmeringen.

Daarmee zijn er geen beperkingen vanuit de Omgevingsverordening ten aanzien van de beoogde functiewijziging.

Structuurvisie Waalweelde-West

De Structuurvisie Waalweelde-West is op 8 juli 2015 door Provinciale Staten van Gelderland vastgesteld. De structuurvisie omvat de provinciale ruimtelijke visie op enerzijds riviermaatregelen en anderzijds gewenste, niet-riviergebonden ruimtelijke ontwikkelingen in het rivierbed. De visie heeft geen direct rechtsgevolg: de ontwikkelingen en riviermaatregelen moeten in bestemmingsplannen worden uitgewerkt.

Binnen het plangebied van WaalWeelde is bedrijventerrein Kerkewaard aangewezen als lokaal bedrijventerrein. Als vervolg op het raadsbesluit 'Kaderstelling verdere ontwikkeling bedrijventerrein Kerkewaard' van 29 oktober 2009 is door het college aan de provincie gevraagd de plannen te toetsen. Dit heeft de volgende aandachtspunten opgeleverd die ook in de ontwerpstructuurvisie WaalWeelde-West zijn verwoord.

“De uitbreiding van bedrijventerrein Kerkewaard is toegestaan wanneer in ieder geval aan de volgende randvoorwaarden is voldaan:

1. *de regio Rivierenland dient akkoord te gaan met de opname van de Kerkewaard in het Regionaal Programma Bedrijventerreinen (RPB). Momenteel vindt er in dit kader een herijking van het RPB plaats. De vaststelling van de herijking door de gemeenteraden is naar verwachting in het najaar van 2015;*
2. *de mogelijke uitbreiding en ontwikkeling moet gekoppeld worden aan de specifieke uitbreidingswens van het bedrijf Van Uden/Nedcargo;*
3. *de uitbreiding van het bedrijventerrein dient verenigbaar te zijn met de functie van de overnachtingshaven als belangrijke (rust-)functie ten behoeve van de binnenvaart;*
4. *bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein dient rekening gehouden te worden met de natuurwaarden binnen het Gelders Natuurnetwerk (GNN), de Groene Ontwikkelingszone (GO) en Natura 2000. Hierbij geldt dat de effecten als gevolg van een toename van stikstofdepositie op de nabijgelegen glanshaverhooilanden in de Rijswaard onderzocht moeten worden;*
5. *er wordt voorzien in een goede landschappelijke inpassing richting het dorp Haaften die zorgt voor een goede overgang tussen dorp en bedrijvigheid.*

Op inrichtingsniveau moet worden onderzocht of met de ontwikkeling van een gemengd woonwerkgebied hieraan invulling gegeven kan worden;

6. *er wordt voorzien in een goede landschappelijke inpassing richting de linkeroever van de Waal (waaronder Buitenstad Zaltbommel)."*

- ad 1: De vaststelling van de herijking heeft inmiddels plaatsgevonden op 30 juni 2016 (zie paragraaf 4.3).
- ad 2: Hieraan wordt voldaan; Van Uden/Nedcargo werkt aan een concreet bouwplan voor het nieuwe DC en overslagkade. Verder is in de regels van het bestemmingsplan juridisch hard vastgelegd dat bedrijvigheid in de Kuil in belangrijke mate afhankelijk moet zijn van de overslag op de kade en de aan-/afvoer middels schepen.
- ad 3: De geluidtechnische consequenties van de uitbreiding zijn onderzocht, waaruit blijkt dat de uitbreiding verenigbaar is met de rustfunctie van de overnachtingshaven. Zie voor meer informatie paragraaf 5.4. Ook nautisch zijn er, met enkele kruisende schepen in de haven, geen problemen te verwachten.
- ad 4: Dit onderwerp komt in paragraaf 5.5 aan de orde. De toename van de stikstofdepositie door de uitbreiding is gering. Vanwege wetswijzigingen is er op 29 september 2015 een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming aangevraagd en verleend. Er zijn onderzoeken gedaan waaruit blijkt dat de uitbreiding, voor wat betreft andere effecten als verzuring en verdroging, geen externe werking heeft (zie bijlage VI). Verder is een vergunning ingevolge de Wet natuurbescherming verleend voor het naar een ander deel van het plangebied verhuizen van de Rugstreepvelden die in de Kuil aanwezig zijn.
- ad 5: Hieraan wordt concreet invulling gegeven doordat de uitbreiding moet voldoen aan de eisen die gesteld zijn in het Beeldkwaliteitsplan (zie bijlage II) dat onderdeel uitmaakt van dit bestemmingsplan. Deze beelden zijn het resultaat van de werkgroep van bewoners, die in opdracht van Gemeente Neerijnen een gebiedsvisie hebben opgesteld. Verder wordt met dit bestemmingsplan in een deel van de bufferzone het bebouwingspercentage verlaagd van 60% naar 30%. Zo ontstaat een geleidelijke overgang in bebouwingspercentage van 60% naar 30% op het noordelijke deel en 5% op het zuidelijke deel van de bufferzone.
- ad 6: Hieraan wordt voldaan; in het Beeldkwaliteitsplan zijn hiervoor uitgangspunten opgenomen. Daarnaast zijn maximale bouwhoogtes voor de gebouwen en de maximale stackhoogte in dit bestemmingsplan vastgelegd.

Conclusie:

Er wordt voldaan aan alle voorwaarden die aan de uitbreiding zijn gesteld vanuit de Structuurvisie Waalweelde-West.

Stroomgebiedsvisie Rivierengebied

De stroomgebiedsvisies zijn ontwikkeld onder regie van de provincie, in nauwe samenwerking met het Waterschap Rivierenland en Rijkswaterstaat Directie Oost-Nederland. Het algemene doel is om vanuit het beleidsveld water een (lange termijn)visie (2050) te geven op bescherming en herstel van het Gelderse regionale (grond)watersysteem, gericht op het 'op orde' brengen en houden van het watersysteem. Hierbij anticiperend op klimaatverandering en ruimtelijke ontwikkelingen. Gestreefd wordt naar een duurzaam en veerkrachtig watersysteem dat tegen een stootje kan. De sleutel om zover te komen, ligt bij een sterkere binding tussen ruimtelijke ordening en waterbeheer (onder meer via de Watertoets).

De deelstroomgebiedsvisie reikt voor deze integratie vanuit water de benodigde informatie aan. Als eerste stap zijn de ambities tot 2015 uitgewerkt in een voorlopig maatregelenprogramma. Deze programma's per visie vormen de Gelderse bijdrage aan het Nationaal Bestuursakkoord Water. Hierin hebben Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen in juli 2003 afspraken gemaakt over de uitvoering van het nieuwe waterbeheer. Tot slot hebben de stroomgebiedsvisies tot doel een doorkijk te geven naar wat de implementatie van de Europese Kaderrichtlijn Water voor het Gelderse waterbeheer betekent.

Samengevat worden met de deelstroomgebiedsvisie de volgende doelen nagestreefd.

- waterbouwsteen voor de regionale ruimtelijke plannen;
- eerste referentiekader voor de toepassing van de Watertoets;
- bijdrage van Gelderland aan het Nationaal Bestuursakkoord Water;
- doorkijk op de invoering van de Europese Kaderrichtlijn Water;
- ontwikkelen strategie om kennis over waterbeheer te vergroten.

De stroomgebiedsvisie omvat alle ruimtelijk relevante wateropgaven, waarvoor het waterbeheer in Gelderland zich nu en de toekomst gesteld ziet. Het gaat daarbij om:

- aanpak regionale wateroverlast (extreme neerslag, hoog grondwater of rivierkwel);
- herstel en bescherming natte natuur;
- veiligstelling drinkwatervoorziening;
- aanpak watertekort (landbouwschade, zetting stedelijk gebied, afname doorspoelmogelijkheden);
- verbetering waterkwaliteit;
- afstemming met het waterbeheer van Rijkswateren (ruimtelijk en waterkwantiteit).

De belangrijkste wateropgaven uit de stroomgebiedsvisie, voor zover die relevant zijn voor het plangebied, worden hier nader toegelicht.

Voorkomen van wateroverlast

In deze paragraaf is een aantal algemene eisen en maatregelen opgesomd die door de provincie Gelderland in samenwerking met het waterschap Rivierenland zijn opgesteld. De gemeente heeft deze voorstellen, mede in samenwerking met het waterschap, uitgewerkt in de vorm van maatregelen die specifiek gericht zijn op de lokale situatie. Deze staan in het gemeentelijke rioleringsplan en het waterplan. Het daarin geformuleerde gemeentelijke beleid komt in paragraaf 4.4 aan de orde. Gelet op de buitendijkse ligging van het plangebied zijn er geen maatregelen voor het plangebied geformuleerd.

Verbeteren van de waterkwaliteit

De waterkwaliteit van het oppervlaktewater en het grondwater schiet op veel plaatsen tekort. Een verbetering kan bereikt worden door het treffen van de volgende maatregelen.

- a. Terugdringen van ongezuiverde lozingen (aansluiting op de riolering of voorzien van een Individuele Behandeling Afvalwater - IBA).
- b. Verbeteren van het zuiveringsrendement van rioolwaterzuiveringsinstallaties.
- c. Verminderen van de uitwerp van rioolwater via riooloverstorten. Dit kan bereikt worden door aanpassingen in het rioolstelsel, maar ook door afkoppelen van verharde oppervlakken, waardoor de riolering bij (zware) regenval niet overbelast raakt.
- d. Verminderen van de uit- en afspoeling van meststoffen uit landbouwgronden.
- e. Tenslotte is ook voor het grondwater de kwaliteit een belangrijk aspect. Ook voor dit onderdeel is geen volledige analyse uitgevoerd. Voor het grondwater geldt 50 mg nitraat per liter als norm. Deze wordt op veel locaties in het rivierengebied overschreden.

Via het mestbeleid en andere maatregelen wordt getracht de uitspoeling van meststoffen naar het grondwater te verminderen. Het blijkt echter lastig daarbij voldoende resultaten te boeken.

Gelet op de buitendijkse ligging van het plangebied zijn er vanuit het beleid van het Waterschap geen directe maatregelen noodzakelijk die in dit bestemmingsplan moeten worden vastgelegd. De nieuwe ontwikkelingen worden zoveel als mogelijk voorzien van een gescheiden rioolstelsel. Het afvalwater wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie in Haaften en het hemelwater kan worden afgevoerd naar de Waal.

Kadernota Belvoir

Provincie Gelderland heeft haar cultuurhistorisch beleid vastgelegd in de kadernota Belvoir (2000). De provincie kiest voor een actief beleid met als strategische hoofdlijn 'behoud in ontwikkeling'. De ruimtelijke, economische en cultuurhistorische belangen moeten elkaar daarbij inspireren en versterken. Belangrijke beleidsinzet is het volwaardig integreren van cultuurhistorie in de ruimtelijke planvorming.

Daarnaast biedt de provincie gemeenten de mogelijkheid voor cofinanciering bij het duurzaam in stand houden van cultuurhistorische waarden, waarbij vooral de recreatieve potenties en economische bruikbaarheid beter worden benut.

In paragraaf 5.10 staat vermeld wat de consequenties zijn voor het plangebied.

4.3 Regionaal beleid

Structuurvisie Rivierenland 2004-2015

De gemeente Neerijnen maakt onderdeel uit van de regio Rivierenland. De Structuurvisie Rivierenland 2004-2015 (januari 2004) formuleert als hoofdpoging het behouden en versterken van het unieke karakter van de regio rond de ruimtelijke structuurdragers die de eigenheid van dit landschap bepalen. De ruimtelijke structuurdragers zijn de uiterwaarden, dijken, oeverwallen, kommen en het cultuurhistorische landschap (bijvoorbeeld de Nieuwe Hollandse Waterlinie). De ruimtelijke structuurdragers geven de richting aan waarin verstedelijking, de functies van het landelijk gebied, verkeer en vervoer, recreatie en toerisme zich in het Rivierenland mogen ontwikkelen, zodat het unieke landschap met haar contrasten behouden blijft dan wel wordt versterkt. De hoofdinfrastructuur wordt door de regio mede als leidend gezien voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

Voor de hele regio geldt een kwalitatieve benadering van nieuwe verstedelijking, ruimtelijk geduid met de kwaliteitscontouren zoals deze voor de periode tot 2015 rond de kernen zijn getrokken in het kader van het Experiment Ruimtelijk Beleid Rivierenland.

De kernen van de gemeente Neerijnen zijn woonkernen met, ondergeschikt, een aantal voorzieningen. Deze voorzieningen hebben geen regionale functie. Ook dienen de kernen niet als opvang voor de regionale woonvraag.

Het ruimtelijk beeld op basis van de eerder genoemde structuurdragers en de opgaven voor het gebied leiden tot de volgende koers voor ruimtelijke ontwikkelingen:

- water als structurerend element: meervoudig ruimtegebruik met verbreding van watergangen en concretiseren zoekgebieden waterberging;
- contouren voor zoekruimte verstedelijking tot 2015 volgens experiment 'een lijn voor kwaliteit' blijft uitgangspunt;
- functieverandering in het landelijk gebied voor kommen en oeverwallen differentiëren;
- structuurversterkende bebouwing aan de dijk;

- ontwikkeling meer samenhangend toeristisch-recreatief aanbod rond 'boegbeelden' en concentratiepunten;
- uitvoering door middel van een ruimtelijke projectenagenda.

Conclusie

Vanuit de Structuurvisie Rivierenland is er geen specifiek project benoemd voor het plangebied.

Regionaal Programma Bedrijventerreinen (RPB)

In samenwerking met provincie onderhouden de gemeenten in iedere Gelderse regio sinds 2009 een eigen Regionaal Programma Bedrijventerreinen (RPB). Hiermee stemmen zij de vraag- en aanbodzijde van bedrijventerreinen op elkaar af.

Op basis van de segmentering van de terreinen zoals vastgelegd in het overzicht met bedrijventerreinen en hun kenmerken, én de ruimtelijke randvoorwaarden zoals vastgelegd in het bestemmingsplan, wordt de beste locatie voor het bedrijf gezocht. Als een bestaand bedrijf een uitbreidingsbehoefte heeft en het kan lokaal worden opgelost, dan heeft dat de voorkeur. Hierbij wordt de Ladder voor duurzame verstedelijking gebruikt (zie paragraaf 4.1 onder Besluit ruimtelijke ordening).

In het beleid van de provincie Gelderland en de regio Rivierenland om te komen tot een logistieke hotspot wordt Kerkewaard als kans gezien voor multimodaal vervoer. Dit is in lijn met het landelijke beleid inzake goederenvervoer (optimale inzet van divers vervoersvormen ofwel multimodaal vervoer; inzet van binnenvaart boven vervoer per as). Gemeente Neerijnen heeft de behoefte van de initiatiefnemer ingebracht in het overleg inzake het RPB. De behoefte aan watergebonden bedrijventerrein en ook terreinen met een grotere omvang wordt in het RPB onderkend.

Het geldende programma is opgenomen in het 'Regionaal Programma Bedrijventerreinen 2016, Regio Rivierenland (versie 30 juni 2016)'. Hierin is de deels nog te bestemmen voorraad bedrijventerreinen verdeeld in de volgende typering.

- Groen: Nog uitgifbare bedrijventerreinen met een onherroepelijk bestemmingsplan, of waarvan de behoefte is aangetoond (en binnen afzienbare tijd een onherroepelijk bestemmingsplan voorligt).
- Oranje: Behoefte voor deze ontwikkeling moet nog aangetoond en regionaal afgestemd worden.
- Rood: De planvorming wordt uitgesteld (tot na 2020) en/of (definitief) stopgezet.

De ontwikkeling van bedrijventerrein Kerkewaard is in het RPB op groen gezet, voor zover het de uitbreiding van Van Uden/Nedcargo betreft (8 ha). De overige mogelijkheden voor uitbreiding, 7 ha groot, staat op oranje. Figuur 4.4 geeft aan hoe de totale ontwikkeling van Van Uden/Nedcargo zich verhoudt tot de parkeerplaatsen voor personen, parkeerplaatsen voor vrachtwagens, het warehouse en de laad- en losplaats voor schepen.

die niet alleen de economie versterken, maar tegelijkertijd ook bijdragen aan de sociale en landschappelijke kwaliteit van Rivierenland.

Aanbod en vraag op de arbeidsmarkt in de regio c.q. gemeente Neerijnen sluiten niet goed op elkaar aan. Eén van de doelstellingen binnen het regionale programma 'Welvarend' is: "Afname van de uitgaande pendel en werkloosheid door een toename van de werkgelegenheid passend bij het opleidingsniveau van de beroepsbevolking."

Conclusie

In de periode van 2012 tot en met januari 2014 is het aantal werkzoekenden in de gemeente Neerijnen verdubbeld. De ontwikkeling van Kerkewaard draagt bij aan meer werkgelegenheid in de regio. Daarnaast levert de ontwikkeling een duurzame bijdrage aan de economische versterking. Met het beeldkwaliteitsplan wordt de ontwikkeling landschappelijk en ruimtelijk ingepast. De ontwikkeling van Kerkewaard past binnen het streefbeeld van de Regio Rivierenland.

Waterbeheerprogramma 2016-2021

Het Waterbeheerplan 2016-2021 heeft een integraal en strategisch karakter. De koers voor de komende zes jaren is in het plan vastgelegd. Inhoudelijk wordt er niet afgeweken van de koers die in het Waterbeheerplan 2010-2015 is ingezet. In de planperiode staan de volgende aspecten centraal:

- het bieden van veiligheid tegen overstromingen en een toereikend aanbod van zoetwater (Deltaprogramma);
- het realiseren van de kwantitatieve wateropgave (Nationaal Bestuursakkoord Water);
- het realiseren van de waterkwaliteits- en ecologische doelstellingen (Europese Kaderrichtlijn Water);
- de normen voor waterveiligheid en de doelen voor de leefomgeving programmatisch aanpakken (Omgevingswet);
- het samen met de gemeenten realiseren van de kwantitatieve wateropgave in het stedelijk gebied en het verbeteren van de waterkwaliteit in stedelijke wateren;
- het invulling geven aan de samenwerking in de afvalwaterketen.

Het Waterbeheerplan 2016-2021 borduurt voort op de verschillende beleidsplannen die in de afgelopen jaren zijn vastgesteld. Er is dus geen sprake van een breuk in het waterbeleid maar wel van een verdere intensivering. De koers wordt niet gewijzigd, maar er worden nieuwe accenten gelegd. Deze accenten liggen op het gebied van gebiedsgericht werken, waterbewust zijn en innovatie.

Bij uitbreiding van het verhard oppervlak, moet er afhankelijk van de mate van toename van het verhard oppervlak compenserend oppervlak aan open water worden gegraven. Zodoende kan de door toename verhard oppervlak veroorzaakte versnelde afvoer van het hemelwater naar het oppervlaktewater opgevangen worden, zodat niet elders in het peilgebied ongewenste peilstijgingen optreden. Hiermee wordt invulling gegeven aan de drietrapsstrategie 'vasthouden, bergen en afvoeren'.

Waterschap Rivierenland heeft samen met de gemeente een waterplan opgesteld, waarin de visie en ambities, knelpunten en bijbehorende maatregelen worden vastgelegd. Overeenkomstig de ambities zoals opgenomen in het waterplan en de beslisboom omgang met hemelwater moet zoveel mogelijk hemelwater afgekoppeld worden bij nieuwbouw en herbouw. Gezien de ondergrond van het plangebied wordt dit uiteindelijk afgevoerd naar het oppervlaktewater.

Het college van dijkgraaf en heemraden van Waterschap Rivierenland heeft in oktober 2016 een besluit tot wijziging van de Legger Wateren 2016 vastgesteld. In het nieuwe ontwerp zijn geen wijzigingen opgenomen voor Kerkewaard.

Conclusie

Het waterbeheerplan is van toepassing op de binnendijks gelegen gronden van de gemeente Neerijnen. Het plangebied van dit bestemmingsplan is in zijn geheel gelegen in buitendijks gebied. De nieuwe ontwikkelingen worden zoveel als mogelijk voorzien van een gescheiden rioolstelsel. Het afvalwater wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie in Haaften en het hemelwater kan worden afgevoerd naar de Waal. Het plan is daarmee in overeenstemming met het waterbeheerplan.

Regionale woonagenda

In de Omgevingsvisie is het concept van de Regionale Woonagenda's geïntroduceerd. De programmering van de woningbouw vraagt om (sub)regionale afstemming. Provincie Gelderland stelt dit ook als voorwaarde om nieuwe bouwplannen uit te kunnen voeren. In 2015 is een regionale woonagenda opgesteld. Hierin worden verschillende thema's uitgewerkt tot actiepunten, zijnde een 'agenda' voor de komende jaren. Thema's zijn onder andere een regionaal afgestemd woningbouwprogramma, goede huisvesting voor arbeidsmigranten en statushouders, verbetering van de bestaande woningvoorraad en zorg gerelateerde woningen.

Het regionale woningbehoeftenonderzoek Rivierenland (WBO) is een van de onderzoeken die als onderlegger dienen voor de regionale woonagenda. Het WBO is samen met provincie, gemeenten en de woningcorporaties in de regio opgezet. Het WBO geeft een basis voor verdere afspraken over de woonagenda in Rivierenland voor de komende jaren. Ook geeft het onderzoek houvast over welke onderwerpen op welke schaal afspraken gemaakt moeten worden. Ten slotte levert het WBO de onderbouwing voor bestemmingsplannen op, in het kader van de Ladder van duurzame verstedelijking in het kader van het Besluit ruimtelijke ordening. Er komt ook informatie op lokaal niveau beschikbaar op kern- en buurniveau waar gemeenten het lokale beleid op kunnen baseren. In het WBO is een bandbreedte voor woningbouwaantallen opgenomen voor Neerijnen

In 2014 is door het college de Kwantitatieve Opgave Wonen voor Rivierenland opgesteld. Voor de jaren 2013-2023 is een voorlopig aantal woningen vastgesteld van 8.600 woningen. Met de provincie worden in regionaal verband afspraken gemaakt over maximale woningbouwaantallen die de komende jaren gebouwd mogen worden.

Conclusie

In de bufferzone is de realisatie van bedrijfswoningen middels een wijzigingsbevoegdheid mogelijk, als toetsing aan de woonagenda heeft plaatsgevonden. Gronden met de bestemming 'Bedrijf', 'Horeca' en 'Recreatie' hebben de mogelijkheid voor ontwikkeling van bedrijfswoningen. Dit was al mogelijk in het huidige bestemmingsplan. Het plan voegt hieraan niets toe.

4.4 Gemeentelijk beleid

Woonvisie Neerijnen 2012-2020

De gemeenteraad heeft in zijn vergadering van 28 juni 2012 de Woonvisie 2012-2020 en het woningbehoefte onderzoek (2011) vastgesteld. De Woonvisie 2012-2020 is gebaseerd op het woningbehoefte onderzoek dat begin 2011 is uitgevoerd.

De woonvisie rust op vier uitgangspunten.

- Behoud van identiteit en het rustieke en landelijke karakter van onze gemeente.
- Voldoen aan de woningbehoefte van degenen die graag in onze gemeente willen wonen.
- Afstemming van het beleid op wat per kern nodig is, rekening houdend met maat en schaal van de dorpen, de noodzaak van koppeling van (zorg)voorzieningen aan het wonen en de ruimtelijke context.
- Beleidsontwikkeling in samenspraak met Woonstichting De Kernen en Woningbouwvereniging De Goede Woning Neerijnen.

Centraal in de Woonvisie staat de vraag hoe er een beter evenwicht kan komen tussen het huidige planaanbod en de verwachte vraag. Die verhouding is nu behoorlijk scheef, zowel in aantallen als in soorten woningen. Dat is uiteraard niet onbegrijpelijk. De huidige planvoorraad is in de loop van de afgelopen jaren opgebouwd en vertoont nog sterk de kenmerken van de woningmarkt uit de jaren van voor de crisis.

De gemeentelijke planvoorraad is qua aantal voldoende om de vraag, zoals die regionaal met de provincie is afgestemd (ruimte voor 730 woningen tot 2020), te accommoderen. Kwalitatief passen echter nogal wat plannen niet bij de huidige marktsituatie, terwijl bovendien op de verdeling over de dorpen nogal wat af te dingen valt. Uit onze analyse van het huidige planaanbod (900 woningen) blijkt dat circa 440 woningen in de markt tot 2020 passen of vermoedelijk passend te maken zijn. Het passend maken van plannen vraagt een grote inspanning die ingezet wordt samen met marktpartijen. Onze inzet is alleen te bereiken door een grondig overleg met de marktpartijen, zowel met de commerciële ontwikkelaars als met de corporaties.

Conclusie

In de bufferzone is de realisatie van bedrijfswoningen middels een wijzigingsbevoegdheid mogelijk, als toetsing aan de woonvisie heeft plaatsgevonden. Gronden met de bestemming 'Bedrijf', 'Horeca' en 'Recreatie' hebben de mogelijkheid voor ontwikkeling van bedrijfswoningen. Overigens is in het huidige bestemmingsplan woningbouw reeds mogelijk.

Samen vooruit. Economisch beleid gemeente Neerijnen 2011-2015

Het uitgangspunt van dit beleid omschreven in dit plan is continuering en actualisering van bestaand beleid zoals beschreven in de voorgaande economische nota 'Economie op koers' uit 2005. In dit document wordt het economische beleid voor 2011-2015 beschreven. De belangrijkste doelstelling voor het economische beleid van Gemeente Neerijnen voor deze periode is: bevorderen van een passend ondernemersklimaat met behoud van het landelijke karakter. We willen hieraan sturing geven door voornamelijk voorwaardenscheppend beleid te formuleren. Andere middelen die Gemeente Neerijnen inzet, vallen binnen de regio Rivierenland. Neerijnen ondersteunt de doelstelling van de regio: In Rivierenland is sprake van een goede balans tussen duurzame economische groei en behoud en versterking van een goede leefomgeving, waardoor de inwoners, bezoekers en bedrijven graag in de regio (ver)blijven.

De bedrijventerreinen in Neerijnen zijn gericht op het huisvesten van lokale bedrijven. Om leegstand in de toekomst te voorkomen, heeft Gemeente Neerijnen in principe niet de wens nieuwe bedrijfsterreinen te ontwikkelen. Wel is er bij enkele bedrijventerreinen ruimte voor uitbreiding. Als een bestaand bedrijf een uitbreidingsbehoefte heeft en het kan lokaal worden opgelost, dan heeft dat de voorkeur.

Conclusie

Het bestaande bedrijf Van Uden/Nedcargo heeft uitbreidingsbehoefte die kan worden opgelost binnen het bedrijventerrein Kerkewaard. Er sprake is van een aan de betreffende gemeente, kern of locatie gebonden bedrijf, dat al een grote bestaande locatie heeft en waarbij de schaalgrootte van de gewenste bedrijfsvoering een ruimere kavelgrootte noodzakelijk maakt. Dit is goed te verantwoorden, zoals in deze toelichting verder is onderbouwd.

De uitbreiding creëert werkgelegenheid die past in het profiel van de werkzoekenden in de gemeente Neerijnen. De ontwikkeling past daarmee binnen het economisch beleid van Gemeente Neerijnen. De gemeente heeft de ontwikkeling ingebracht in het Regionaal Programma Bedrijventerreinen.

Gebiedsvisie Kerkewaard Haften

Op 25 september 2014 heeft de gemeenteraad van Neerijnen ingestemd met het Plan van Aanpak (PvA) Gebiedsvisie Kerkewaard met het toevoegen van een tussentijdse terugkoppeling, uitbreiding van het aantal deelnemers naar twaalf in de werkgroep en een voorstel met een afweging van keuzes bij de uitwerking van de randvoorwaarden inclusief draagvlak.

Het doel van het proces was het opstellen van een integrale visie op hoofdlijnen voor de ontwikkeling van Kerkewaard. Deze visie vormt het kader waarbinnen diverse initiatieven kunnen plaatsvinden. De gebiedsvisie is onderdeel van de Nota van Uitgangspunten voor de herziening van het bestemmingsplan voor ontwikkelingen op het bedrijventerrein Kerkewaard.

Het doel van Gemeente Neerijnen was om te zorgen dat de belangen en de ideeën van de inwoners van de gemeente en andere belanghebbenden - bij de inpassing van de verschillende initiatieven - kunnen worden ingebracht middels een zorgvuldig proces. Daarvoor stelde zij voor om een werkgroep Gebiedsvisie Kerkewaard te vormen.

Van oktober 2014 tot april 2015 heeft deze werkgroep, bestaande uit bewoners en ondernemers uit de omgeving van Kerkewaard, de Gebiedsvisie Kerkewaard opgesteld. Het doel van de werkgroep is om een voorstel aan de raad uit te brengen, waarmee het initiatief in het plangebied optimaal wordt ingepast. Deze gebiedsvisie is verder uitgewerkt en onderbouwd in een Nota van Uitgangspunten (NvU), waarin de voorwaarden en afspraken uit de Gebiedsvisie en de wijze om deze te borgen zijn opgenomen (zie hieronder tabel 4.1). Verder is in de NvU het plangebied afgebakend en is er uiteengezet op welke wijze bepaalde onderdelen in het bestemmingsplan worden vastgelegd. Ook is de verdeling opgenomen van de kosten die samenhangen met openbare voorzieningen en inpassingsmaatregelen.

Tabel 4.1

Borging van voorzieningen

Deelplan	Borging / Voorwaarde	Verantwoordelijk	Betrokken eigenaar / belanghebbenden
1 Bomen, groen en inpassing gronden Van Uden			
- Bomenrij aan de waterkant en oostkant bestaande warehouse	Anterieure overeenkomst Waterwetvergunning	Van Uden/ Nedcargo	Rijkswaterstaat
- Bomenrij/groen langs de Hertog Karelweg langs nieuwe warehouse en langs de Waalbandijk	Anterieure overeenkomst Waterwetvergunning	Van Uden/ Nedcargo	Gemeente Neerijnen Rijkswaterstaat

Deelplan	Borging / Voorwaarde	Verantwoordelijk	Betrokken eigenaar / belanghebbenden
2 Tweede magazijn en opstelplaats containers (containerstack)			
- Locatie en omvang containerstack	Specifieke aanduiding en maximale hoogte in nieuw bestemmingsplan	Gemeente	-
- Verlaging maaiveldniveau	Ontgrondingsvergunning	Van Uden/ Nedcargo	Provincie
- Beeldkwaliteit	Nieuw bestemmingsplan	Gemeente	-
3 Mobiele kraan en ondergrond			
- Overslag voor eigen gebruik van eigenaar/gebruiker warehouse	Nieuw bestemmingsplan	Gemeente Van Uden/ Nedcargo	- -
- Bedrijfstijden, zondagsrust	Maatwerkvoorschrift Activiteitenbesluit	Gemeente	Van Uden/Nedcargo
- Aantal containers per jaar	Nieuw bestemmingsplan	Gemeente	Van Uden/Nedcargo
- Aantal en hoogte kraan	Nieuw bestemmingsplan	Gemeente	Van Uden/Nedcargo
- Beperken geluid	Maatwerkvoorschrift Activiteitenbesluit	Gemeente	Van Uden/Nedcargo
- Overslag voor bouwprojecten/derden	Wijzigingsbevoegdheid gemeente	Initiatiefnemer	-
- Nautische (verkeers)maatregelen	Anterieure overeenkomst, Waterwetvergunning	Van Uden/ Nedcargo	Rijkswaterstaat
- Beeldkwaliteit	Nieuw bestemmingsplan	Gemeente	-
4 Parkeerplaats voor vrachtwagens			
- Verlaging maaiveldniveau	Ontgrondingsvergunning	Van Uden/ Nedcargo	Provincie
- Aanleg en inrit Hertog Karelweg	Anterieure overeenkomst	Van Uden/ Nedcargo	Gemeente
- Beeldkwaliteit	Nieuw bestemmingsplan	Gemeente	-
5 Parkeerplaats voor personenwagens			
- Aanleg en inrit Hertog Karelweg	Anterieure overeenkomst	Van Uden/ Nedcargo	Gemeente
- Beeldkwaliteit	Nieuw bestemmingsplan	Gemeente	-
Deelplan bufferzone			
1 Groene inpassing / coulissen bufferzone	Anterieure overeenkomst Waterwetvergunning	Van Uden/ Nedcargo	Rijkswaterstaat
2 Verwijderen parkeerplaats	Anterieure overeenkomst	Van Uden/ Nedcargo	-
Deelplan Hertog Karelweg			
1 Verkeersveiligheid			
- Hertog Karelweg	Gemeente, tegelijk met gepland onderhoud	Gemeente	-
- Kruising met Graaf Rijnaldaweg	Provincie, tegelijk met gepland onderhoud	Provincie	-
2 Beeldkwaliteit	Nieuw bestemmingsplan	Gemeente	-
Deelplan Waalbandijk			
Weg over de Waalbandijk autovrij maken	Raadsbesluit	Gemeente	-
Overig			
Planschaderisicoanalyse en afspraken schadevergoeding	Anterieure overeenkomst	Van Uden/ Nedcargo	Gemeente
Opstellen beeldkwaliteitsplan	Anterieure overeenkomst	Van Uden/ Nedcargo	Gemeente
Opstellen bestemmingsplan en bijbehorende onderzoeken	Anterieure overeenkomst	Van Uden/ Nedcargo	Gemeente

Uit de tabel is op te maken dat een aantal onderdelen van de Gebiedsvisie ruimtelijke consequenties heeft: deze worden in het bestemmingsplan opgenomen om planologisch mogelijk te worden gemaakt. Andere onderdelen, zoals bomenrijen, autovrij maken, moeten niet alleen planologisch toelaatbaar zijn, maar vragen ook andere besluiten (met name vergunningen of ontheffingen). Er zijn ook onderdelen die nu al passen binnen de huidige bestemming en bestaande rechten; deze kunnen bestuursrechtelijk gezien direct uitgevoerd worden. De gemeenteraad van Neerijnen heeft op 9 juli 2015 de NvU goedgekeurd en heeft ingestemd met een uitwerking hiervan in een bestemmingsplan.

Welstandsnota

In de Welstandsnota van de gemeente Neerijnen worden per kern verschillende gebiedstypen onderscheiden. Voor het gebiedstype Bedrijventerreinen zijn in de nota specifieke welstandscriteria geformuleerd. Het architectonisch beleid voor bedrijventerreinen is vooral gericht op stimulering van het dynamische en eigentijdse karakter van de bedrijfsterreinen. Gestreefd wordt naar een zekere samenhang in plaatsing, volume en uitstraling van de bedrijfsbebouwing, zonder het individuele karakter van de bedrijven en hun eigen identiteit aan te tasten.

De consequenties hiervan op de uitbreidingen zijn verwerkt in het Beeldkwaliteitsplan.

Beleidsnota archeologie

De gemeente heeft een archeologische inventarisatie voor het gehele grondgebied van Neerijnen uitgevoerd en vertaald naar een archeologische waarden- en verwachtingenkaart. Met de vaststelling van het archeologische beleid door de gemeenteraad is er in de toekomst niet meer voor elk afzonderlijk bouwplan een archeologisch onderzoek noodzakelijk. Gebieden met een lage verwachting zijn pas vanaf één hectare onderzoeksplichtig gesteld.

Bij toekomstige ontwikkelingen op plaatsen met een reeds bekende archeologische waarde (de zogenaamde AMK-terreinen) en de historische dorpskernen zal verstoring van de diepere ondergrond zoveel mogelijk moeten worden voorkomen of beperkt. Bij ingrepen vanaf 100 m² moeten deze waardevolle gebieden aan een (bureau)onderzoek en nadere afweging onderworpen worden. Waar behoud in de bodem niet realiseerbaar is, moeten de consequenties voor wat betreft de aantasting van het bodemarchief in een zo vroeg mogelijk stadium inzichtelijk worden gemaakt voor alle partijen die betrokken zijn bij de geplande ruimtelijke ontwikkeling.

In paragraaf 5.10 wordt nader ingegaan op archeologische waarden en cultuurhistorie in het plangebied.

Beleidsvisie externe veiligheid

Gemeente Neerijnen wil haar burgers een veilige leefomgeving bieden. Om die verantwoordelijkheid in te vullen heeft de gemeente de beleidsvisie externe veiligheid vastgesteld. De nadruk ligt op de uitbreiding van woonkernen, maar daarnaast wordt ook plaats geboden voor uitbreiding en vestiging van lokale ondernemingen. Op basis van de aard en de omvang van risicobronnen in de nabijheid van kwetsbare functies kan worden gesteld dat de gemeente momenteel een relatief laag risicoprofiel heeft. Dit wil de gemeente zo houden. Het doel van de beleidsvisie is om een toetsingskader te bieden dat duidelijk maakt hoe met bestaande en toekomstige externe veiligheidsrisico's moet worden omgegaan. De beleidsvisie focust op nieuwe situaties. De essentie van de visie is weergegeven aan de hand van beleidsuitspraken op verschillende niveaus; algemene uitgangspunten, generieke beleidsuitspraken, gebied specifieke beleidsuitspraken voor de meest risicovolle bedrijven en beleidsuitspraken voor

overige risicoveroorzakende activiteiten. De opbouw impliceert een steeds verdergaande uitwerking, waarbij ook voorgaande stappen van toepassing zijn. Voor de genoemde risicovolle bedrijven en de overige risicoveroorzakende activiteiten gelden bijvoorbeeld ook de algemene uitgangspunten en de generieke uitspraken.

In paragraaf 5.7 wordt nader ingegaan op externe veiligheid in het plangebied.

5 Randvoorwaarden

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de planologische en milieuhygiënische aspecten die van belang zijn bij de ontwikkeling van een bestemmingsplan. Bij het opstellen van een bestemmingsplan moet worden verantwoord dat er geen nadelige gevolgen zijn voor de huidige planologische en milieuhygiënische situatie.

Er wordt aandacht besteed aan de volgende aspecten: hinderlijke bedrijvigheid (bedrijven en milieuzonering), verkeer en parkeren, geluid (wegverkeerslawaaï, industrielawaaï), water en riverveiligheid, externe veiligheid, luchtkwaliteit, bodem, flora en fauna en cultuurhistorie en archeologie. Verder wordt aandacht geschonken aan de ligging van kabels en leidingen.

5.2 Bedrijven en milieuzonering

Scheiding tussen bedrijfsactiviteiten en gevoelige bestemmingen

Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemmingsplan te toetsen, is gebruikgemaakt van een milieuzonering. Deze zonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) ruimtelijk voldoende worden gescheiden. Voor de milieuzonering in dit bestemmingsplan is gebruikgemaakt van de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten'. Deze is gebaseerd op de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). Hierin zijn de richtafstanden opgenomen die aangehouden moet worden tussen de milieugevoelige en milieubelastende activiteiten.

Voor een rustige woonomgeving gelden andere afstanden (strengere eisen) dan voor andere gebieden, zoals drukke woonwijken, gemengde en landelijke gebieden. Het bestemmingsplan-gebied kan door de aanwezigheid van een drukke weg, bedrijven en historische lintbebouwing gekarakteriseerd worden als een gemengd gebied. Kenmerkend voor een gemengd gebied is dat sprake is van een zekere verstoring en dus van een relevant andere omgevingskwaliteit dan in een rustig woongebied. Een overschrijding van de wettelijke norm (qua geluidsbelasting, stof, geur en gevaar) is echter niet toelaatbaar.

Richtafstanden

De Staat van Bedrijfsactiviteiten onderscheidt tien milieucategorieën. Tabel 5.1 geeft voor beide omgevingstypen (rustige woonwijk en gemengd gebied) per milieucategorie inzicht in de gewenste richtafstanden. De richtafstand geldt tussen de grens van de bestemming die bedrijven toelaat en de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan mogelijk is. Daarbij gaat het nadrukkelijk om een richtafstand. Kleinere afwijkingen ten opzichte van deze afstand zijn mogelijk zonder dat hierdoor knelpunten hoeven te ontstaan (hiervoor is dan nader onderzoek nodig).

Tabel 5.1

Richtafstanden per milieucategorie

Milieucategorie	Richtafstand in meters		
	gebiedstype	rustige woonwijk	gemengd gebied
1		10	0
2		30	10
3.1		50	30
3.2		100	50
4.1		200	100
4.2		300	200
5.1		500	300
5.2		700	500
5.3		1.000	700
6		1.500	1.000

N.B. Deze afstandscontouren worden in bijna alle gevallen door het milieuaspect geluid bepaald.

Bedrijvenlijst

De als bijlage bij de regels van het bestemmingsplan opgenomen Staat van Bedrijfsactiviteiten is gebaseerd op de categorale bedrijfsindeling uit de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (Vereniging van Nederlandse gemeenten; editie 2009). Naast de omschrijving van de bedrijfstypen is in deze Bedrijvenlijst (in de kolom "CATEGORIE") aangegeven tot welke milieucategorie een bepaald bedrijfsactiviteit wordt gerekend, alsmede (in de kolom "GROOTSTE AFSTAND") welke zogenaamde grootste afstand in meters daarvoor geldt. Dit is de indicatie van de minimale afstand die in beginsel van een dergelijk bedrijf tot een rustige woonwijk aangehouden moet worden. Al naar gelang de aard van de bedrijvigheid, varieert de aan te houden grootste afstand, bijvoorbeeld van 10 meter bij milieucategorie 2, tot 30 meter en 50 meter bij milieucategorie 3.1 en 3.2 en 100 meter en 200 meter categorie 4.1 en 4.2.

Doordat bij de milieucategorisering uitgegaan moet worden van gemiddelden, moeten de in de Staat van Bedrijfsactiviteiten genoemde afstanden niet als vaststaande normen, maar als indicaties worden gehanteerd.

Beoordeling

Voor het bedrijventerrein Kerkewaard is bedrijvigheid tot maximaal milieucategorie 4.1 toegestaan, met de mogelijkheid om bedrijven toe te staan in één categorie hoger dan ter plaatse toegestaan, voor zover het betrokken bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze, technische voorzieningen of bijzondere verschijningsvorm) geacht kan worden te behoren tot de ter plaatse geldende categorie. Bij de planopzet is uitgegaan van de bestaande bedrijvigheid. In het plangebied is een inwaartse milieuzonering toegepast. Vanuit de milieugevoelige bestemmingen in de omgeving is bepaald welke milieucategorie maximaal is toegestaan op het bedrijventerrein. In de nabijheid van woningen zijn bedrijven in een lagere categorie toegestaan. De toepassing van de milieuzonering brengt voor de bestaande bedrijvigheid op basis van het vigerende bestemmingsplan geen nadelen met zich mee, aangezien de bedrijven passen binnen de toegepaste milieucategorie.

Ook het tweede magazijn van Van Uden en de parkeerplaats passen binnen de toegepaste milieucategorieën. Uit de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering blijkt dat het magazijn en daarbij behorende activiteiten een milieucategorie 3.1 hebben (SBI-code 52102, 52109 distributiecentra, pak- en koelhuizen; categorie 3.2). Voor distributiecentra geldt een richtafstand van 100 meter. Een autoparkeerterrein heeft een milieucategorie 2 (SBI-code 5521) waarvoor een richtafstand van 30 meter geldt.

De afstand tussen het magazijn en de dichtstbijzijnde woning bedraagt circa 120 meter en de afstand tussen het parkeerterrein en de dichtstbijzijnde woning bedraagt circa 60 meter, zie figuur 5.1.



Figuur 5.1

Afstanden van parkeerplek en warehouse tot dichtstbijzijnde woningen

De overslagmogelijkheid op de kade en de opstelplaats voor containers zijn middels een specifieke aanduiding 'laad en loswal' en 'containerstack' specifiek bestemd. Deze twee activiteiten zijn dusdanig gepositioneerd dat er voldoende afstand is tot woningen. Uit de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering blijkt dat laad-, los- en overslagactiviteiten ten behoeve van binnenvaart met containers een milieucategorie 4.2 hebben waarvoor bij rustige woonwijken een richtafstand geldt van 300 meter. Voor gemengde gebieden kan deze richtafstand met één stap worden verlaagd tot 200 meter.

De dichtstbijzijnde woningen zijn op circa 380 meter gelegen van de laad- en loswal. Het betreft hier woningen die onderdeel uitmaken van de plaats Haaften en beschouwd moeten worden als rustige woonwijk. Hiermee wordt dus voldaan aan de richtafstand van 300 meter voor milieucategorie 4.2. De dichtstbijzijnde woning nabij de containerstack is gelegen op 245 meter. Het betreft hier de woning aan Graaf Reinaldweg 325. Deze woning kan vanwege de nabijheid van een hoofdverkeersweg en omliggende bedrijven beschouwd worden als gemengd gebied waarmee het gerechtvaardigd is om de richtafstand met één stap te verlagen. Opgemerkt wordt dat de woningen die deel uitmaken van de plaats Haaften op meer dan 400 meter zijn gelegen van de

containerstack. Geconcludeerd wordt dat ook voor de containerstack voldaan wordt aan de richtafstanden, zie figuur 5.2.



Figuur 5.2

Afstanden van laad- en loswal en containerstack tot dichtstbijzijnde woningen

Er bevindt zich één andere functie in het plangebied. Aan de Graaf Reinaldweg 20 is een horeca-gelegenheid gevestigd, die thans buiten gebruik is. Tevens bevindt zich ter plaatse van de Waalbandijk 64 een bedrijfswoning.

5.3 Verkeer en parkeren

Het plangebied wordt ontsloten door de Hertog Karelweg, die dwars over het terrein loopt en in het oosten aansluit op N830, de Graaf Reinaldweg. In het westen loopt deze weg door in de kom van Haaften. De N830 is de belangrijkste ontsluitingsweg in de omgeving van het plangebied. Deze provinciale weg loopt in oost-westelijke richting en verbindt alle dorpen die op de oeverwal langs de Waal gelegen zijn. Bij Waardenburg sluit de weg aan op de A2 (Utrecht - 's-Hertogenbosch).

De bestaande infrastructuur is geschikt voor de huidige bedrijfsvoering van Van Uden/Nedcargo en de andere bestaande bedrijven, die samen goed zijn voor enkele honderden vrachtwagens per dag. De (ruimtelijk verplichte) inzet van schepen leidt tot een vermindering van de groei van het aantal vrachtwagens tot enkele tientallen. Dit vormt zeker geen probleem voor de ontsluiting naar de snelwegen.

Door de realisatie van parkeerplaats in het plangebied tussen de twee bouwvlakken zal het zoekende/parkerende vrachtverkeer niet meer over de Waalbandijk rijden en ook minder vaak abusievelijk de kom van Haaften inrijden. Dit is gunstiger voor de verkeerssituatie.

In de milieueffectrapportage in het kader van de Structuurvisie Waalweelde-West zijn de aspecten verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor de planlocatie beoordeeld. De wijze

waarop de provincie Gelderland steden, bedrijventerreinen en voorzieningen bereikbaar wil houden staat in het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP).

Daarin staat ook dat het op een veilige manier wordt uitgevoerd, met zo min mogelijk nadelige effecten voor de leefomgeving. De provincie kiest voor een aanpak waarmee problemen op mobiliteitsgebied voorkomen worden door infrastructuur en economische ontwikkelingen beter op elkaar af te stemmen. Bestaande wegen, fietspaden en openbaar vervoerverbindingen worden beter benut. De provincie investeert daarom in fietsvoorzieningen, hoogwaardig openbaar vervoer en nieuwe stations. Daarbij hoort ook beter onderhoud en veiligheid. De nieuwe omgevingsvisie is in de plaats gekomen van het PVVP; voor mobiliteit blijven de meeste beleidslijnen uit het PVVP bestaan.

Het volgende wordt in de structuurvisie Waalweelde-West gesteld ten aanzien van de uitbreiding van Van Uden/Nedcargo en de N830:

Het bedrijventerrein breidt uit met multimodale activiteiten. Er worden hier geen grote verkeersproblemen verwacht door de directe en overzichtelijke ontsluiting op de N830, waarbij langzaam verkeer reeds is gescheiden. De etmaalintensiteiten op N830 (minder dan 7.000 motorvoertuigen per etmaal) maken goede afwikkeling mogelijk. Er zijn geen veiligheidsproblemen door de directe ontsluiting op de N830. Aandachtspunt is de toename van verkeersintensiteiten binnen de bebouwde kom van Waardenburg; op termijn is een gescheiden fietsvoorziening gewenst in plaats van de huidige fietssuggestiestroken. Er zijn ook geen bereikbaarheidsproblemen door de directe ontsluiting op de N830.

Door de ruimtelijke koppeling tussen een nieuwe warehouse en daardoor verplichte overslag van/naar schepen van een belangrijk deel van de goederen, is de toename van vrachtwagenbewegingen zeer beperkt. Daarbij levert het de ondernemer een aanzienlijk kostenvoordeel op. Er wordt nu uitgegaan van een toename van 10% van het vrachtverkeer bij Van Uden/Nedcargo (van 400 in de huidige situatie naar 440 vrachtwagens per dag). Bij de inzet van minder schepen kan dit stijgen naar ruim 600. Dit is een geringe bijdrage aan de totale etmaalcapaciteit in de autonome ontwikkeling (7.000 motorvoertuigen) en voor de afhandeling richting A2 en A15 geen probleem. In het kader van de integrale gebiedsvisie is wel naar verbetering van de situatie gekeken, maar het bestemmingsplan leidt niet tot extra investeringen in de bereikbaarheid (de N830 of op- en afritten van de A2).

De verkeersafwikkeling via de Graaf Reinaldweg is volgens de gemeente een bestaand potentieel knelpunt aangezien de weg een smal profiel heeft en het verkeer divers van aard is. Naast vrachtverkeer is er ook veel fiets- en busverkeer, aangezien de Graaf Reinaldweg een ontsluitingsfunctie heeft voor de kern Haaften. In de Planuitwerking Duurzaam Veilig (of het VVP) is een mogelijke oplossing voor dit knelpunt uitgewerkt.

Gemeente Neerijnen doet studie naar een rondweg rondom Tuil, waarmee onder meer ook het huidige knelpunt ter hoogte van de A2 wordt opgelost. Niet enkel vanuit toename verkeer, maar zeker ook met het oog op toekomstige langer en zwaarder (LZV) transport is dit wenselijk. Dit zijn echter onzekere toekomstige ontwikkelingen die verder niet noodzakelijk zijn voor de haalbaarheid van het bestemmingsplan.

5.4 Geluid

Van de ontwikkelingen die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, is de geluiduitstraling door extra verkeer en bedrijvigheid beoordeeld. Zie daarvoor ook bijlage III (rapport 'Ontwikkeling bedrijventerrein Kerkewaard, Akoestisch onderzoek industrielawaai' van LBPSIGHT,

kenmerk R065357aa.00007.tc, versie 07-002, van 27 januari 2017; dit rapport vervangt het rapport van 12 mei 2015 bij het voorontwerp).

Verkeer

Met de ontwikkelingen vindt een beperkte toename plaats ten opzichte van het huidige vervoer van en naar de huidige vestiging van Van Uden/Nedcargo (toename vrachtverkeer circa 10 tot 15%). Deze toename leidt niet tot significant hoger geluidniveau bij woningen.

Geluid van bedrijven

Bij de beoordeling van geluid bij nieuwe bestemmingen moet primair de ruimtelijke scheiding tot gevoelige functies in een woonomgeving getoetst worden aan de richtafstanden op basis van de milieucategorie van de betreffende bedrijfsmatige activiteit. Deze milieucategorieën en afstanden zijn beschreven in VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering, zie ook paragraaf 5.2 (bijvoorbeeld 100 meter voor milieucategorie 3.2; 200 meter voor milieucategorie 4.1; 300 meter voor milieucategorie 4.2). Voor functies in een gemengde omgeving (bedrijven en woningen gemengd aanwezig) gelden lagere richtafstanden.

Voor het distributiecentrum en de containeroverslag wordt voldaan aan deze vereiste afstand:

- SBI-code 52102, 52109, Distributiecentra, categorie 3.1, afstandseis: 50 meter;
- SBI-code 52242-1, Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. binnenvaart - containers, categorie 4.2, afstandseis: 300 meter.

In het geldende bestemmingsplan zijn de betreffende zones inwaarts ingetekend en is de overeenkomstige milieucategorie als maximum voorgeschreven. Er mag daarom van worden uitgegaan dat de bestemmingen akoestisch inpasbaar zijn.

In het voorontwerp was nog sprake van een bestemming voor een jachtabbouwbedrijf op kortere afstand van de woonbebouwing dan de bijbehorende richtafstand. Daarom was voor deze bestemming nader akoestisch onderzoek verricht, op basis van een voorbeeldbedrijf waar jachten worden afgebouwd (geen zwaar constructiewerk). Omdat deze bestemming is vervallen, is hiervoor geen nader onderzoek nodig. De vereiste ruimtelijke scheidingsregels uit de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering gaan uit van een etmaalwaarde 45 dB(A) voor het tijdgemiddelde geluidniveau, waarmee de ruimtelijke haalbaarheid van de nieuwe bestemming is aangetoond.

De werkelijk te verwachten geluidniveaus kunnen nader worden bepaald door een berekening aan de hand van de exacte invulling van het plangebied. In het akoestisch onderzoek in de bijlage bij deze toelichting worden voor situaties met drie schepen en met minder schepen en meer vrachtwagens, de volgende niveaus berekend voor het nieuwe warehouse en de overslagkade:

Tabel 5.2

Geluidniveaus in de omgeving

Locatie	Berekende resultaten $L_{Ae,LT}$			
	Dag	Avond	Nacht	Etmaalwaarde*
Woningen Haaften	43	40	35	45
Woningen Zaltbommel	31	29	27	37
Woningen Tuil	31	30	28	38

* etmaalwaarde wil zeggen: de hoogste waarde van de drie etmaalperioden: niveau overdag, niveau avond + 5 dB(A) en nachtniveau + 10 dB(A)

Deze waarden komen overeen met een etmaalwaarde van 45 dB(A). Als deze niveaus worden vergeleken met de normering voor een rustige woonwijk van 45 / 40 / 35 dB(A) voor resp. dag / avond / nacht, dan blijkt dat daaraan kan worden voldaan.

In het ontwerp is in de Kuil de extra mogelijkheid opgenomen om langs de rand van het bedrijfsterrein geluidafscherming te realiseren (die volgens de berekeningen dus niet nodig is). Daarmee kan gesteld worden dat de geluidbelasting in de omgeving zeker binnen de geluidnorm kan worden gebracht.

Bij de handling van containers kunnen geluidpieken optreden van 126 dB(A). Dit betreft het maximale geluidbronniveau dat kan optreden als een container in aanraking komt met andere metalen delen van de kraan, het schip of een andere container. Deze hoogste pieken leiden bij de meest nabij gelegen woonbebouwing in Haaften tot een maximale geluidbelasting van maximaal 60 dB(A). De gemeente acht een maximaal geluidniveau van 60 dB(A) acceptabel.

De conclusie van het onderzoek is dat het nieuwe warehouse en de containeroverslag kunnen voldoen aan de geluidgrenswaarden die in een omgevingsvergunning milieu of in het kader van het Activiteitenbesluit zijn vastgelegd. Ook wordt geconcludeerd dat de gevolgen voor het akoestisch klimaat bij omwonenden acceptabel zijn.

5.5 Water en riverveiligheid

5.5.1 Inleiding

Het gehele plangebied van het bestemmingsplan is buitendijks gelegen. In het plangebied is Waterschap Rivierenland de waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheerder, de beheerder van de primaire en secundaire waterkeringen én beheerder van de rioolwaterzuiveringsinstallaties. De rivier de Waal valt onder het beheer van Rijkswaterstaat.

Waterkeringen

Het beleid ten aanzien van water is beschreven in hoofdstuk 3. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is in het kader van het artikel 3.1.1. Bro contact gezocht met het Waterschap Rivierenland. De Keur is de verordening die de waterhuishouding regelt en watergangen, kaden en dijken e.d. beschermt tegen beschadiging. In de beschermingszones langs watergangen mogen geen obstakels worden aangebracht die het uitvoeren van het onderhoud kunnen belemmeren of de stabiliteit van de oevers kunnen aantasten. Watergangen, waterkeringen en de beschermingszones worden in een kaart, de legger, vastgelegd.

De Waalbandijk is een primaire waterkering die bescherming biedt tegen het Waalwater. Ter bescherming van de primaire waterkering zijn door het Waterschap Rivierenland de relevante gegevens aangeleverd. Dit heeft geleid tot het opnemen van de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' voor de kernzone van de Waalbandijk en een 'vrijwaringszone - dijk - 1' voor de beschermingszone van de dijk. Als attentiegebied is daarnaast de 'vrijwaringszone - dijk - 2' opgenomen voor de buitenbeschermingszone.

In beide sporen moet getoetst zijn en toestemming zijn verleend om een ontwikkeling in het rivierbed mogelijk te maken.

De provincie en de Gelderse gemeenten langs het westelijke deel van de Waal hebben al dan niet riviergebonden ruimtelijke ontwikkelingen en (compenserende) rivierverruimende maatregelen opgenomen in de Structuurvisie Waalweelde-West. Een van de maatregelen voor meer rivierruimte (verlenging van de haven) is deels in het plangebied gelegen, maar deze behoeft geen planologische wijziging. De plandelen van het nieuwe bestemmingsplan Kerkewaard 2016, waar ruimtelijke veranderingen plaatsvinden ten opzichte van de geldende bestemmingsplan Kerkewaard, zijn a3s v63gt.

- In de Kuil wordt bestemming 'Groen' deels veranderd naar de bestemming 'Bedrijf' met de volgende aanduidingen (nummering conform de regels):
 - e. 'specifieke vorm van bedrijf - watergebonden op- en overslag' voor de op- en overslag van goederen op terrein en in gebouwen, goederenvervoer;
 - f. 'laad en losplaats': kade voor de overslag;
 - g. 'specifieke vorm van bedrijf - containerstack' voor de gezamenlijke opslag van containers in afwachting van verder transport;
 - h. 'parkeerterrein' voor het parkeren van lichte motorvoertuigen;
 - i. 'specifieke vorm van bedrijf - vrachtwagenparkeerplaats' voor het parkeren van vrachtwagens.
- Voor de bufferzone, bestemming 'Recreatie': deels vermindering bouwpercentage (van 60% naar 30%).

Deze plandelen zijn in overeenstemming met de (voorwaardelijke) ruimtelijke ontwikkelingen die voor de Kerkewaard zijn opgenomen in de vastgestelde Structuurvisie Waalweelde-West.

In de bufferzone (bestemming 'Recreatie') vindt, behoudens een reductie van het bouwpercentage, geen wijziging van de bestemming plaats. Dit kan verder buiten beschouwing worden gelaten. De overige plandelen worden hieronder getoetst.

5.5.3 Waterwet; geldige vergunningen

In het kader van de Waterwet is bepaald dat voor al dan niet watergebonden activiteiten in het rivierbed een vergunning ingevolge de Waterwet is vereist. Rijkwaterstaat is bevoegd gezag en toetst aan de Beleidsregels Grote Rivieren bij het verlenen van de Waterwetvergunning. De regels schrijven voor welke (bedrijfsmatige) bouwwerken en activiteiten in het rivierbed kunnen worden toegestaan:

- a) de aanleg of wijziging van waterstaatkundige kunstwerken;
- b) de realisatie van voorzieningen voor een betere en veilige afwikkeling van de beroeps- en recreatievaart;
- c) de bouw of wijziging van waterkrachtcentrales;
- d) de vestiging of uitbreiding van overslagbedrijven of het realiseren van overslagfaciliteiten, uitsluitend voor zover de activiteit gekoppeld is aan het vervoer over de rivier;
- e) de aanleg of wijziging van scheepswerven;
- f) de realisatie van natuur;
- g) de uitbreiding van bestaande steenfabrieken;
- h) de realisatie van voorzieningen die onlosmakelijk met de waterrecreatie zijn verbonden; of
- i) de winning van oppervlaktedelfstoffen.

Negatieve effecten voor de afvoercapaciteit van de rivier moeten worden gecompenseerd.

In 2006 (8 mei 2006, kenmerk W05.030.X1/br2/DHU3) is een aanvraag inzake de Wbr ingediend voor een uitbreiding van het bestaande warehouse in combinatie met de ontwikkeling van watergebonden activiteiten (jachtbouwfaciliteiten, overslagkraan, scheepslift etc.). Rijkswaterstaat Oost-Nederland heeft daarop nog geen vergunning afgegeven, maar wel in een schriftelijke reactie (brief 29 augustus 2006, kenmerk 2006/U/40) aangegeven dat de aangevraagde activiteiten worden gedekt door de vergunning, met uitzondering van overslagfaciliteiten.

De Waterwetvergunning uit 1966/1968 geeft het recht aan de eigenaar om het (gearceerde) terrein op te hogen en daarop gebouwen te realiseren. Dit is voor het grootste deel ook gebeurd. Het gehele bestaande bedrijventerrein Kerkewaard is gerealiseerd en ook een groot deel van de overige gronden is onttrokken aan het water en in gebruik als begraasd grasland. Van het vergunde gebied is alleen de Kuil niet daadwerkelijk opgehoogd, maar de Kuil is al wel hoogwatervrij gezien de hoogte van de waterkering. Voor het verder ophogen of bebouwen binnen de concessie en het realiseren van gebouwen of andere bouwwerken is volgens de brief van RWS uit 2006 geen toestemming meer benodigd in het kader van de Waterwet. Alleen voor de overslagactiviteiten moet de Waterwetvergunning worden uitgebreid. Aangezien overslag als riviergebonden activiteit vergunbaar is, levert dit geen belemmeringen op voor het bestemmingsplan.

Rijkswaterstaat heeft in een advies van de gemeente gesteld: *het redelijk te achten om voor de onderhavige situatie een maatwerkafweging te maken. Dit gelet op de specifieke situatie waarin reeds een hal met vergelijkbare functie aanwezig is, dat het gebruik daarvan zal zijn geïntegreerd met het gebruik van de nieuwe hal, dat de goederenstromen van natte en droge herkomst vervlochten zullen worden en dat de bestaande hal reeds ligt aan een voor overslag geschikte locatie.*

Voor zover de beoogde functie betrekking heeft op de route van goederen van aanvoer per schip tot aan afvoer van het terrein acht ik deze functie acceptabel als zijnde onderdeel van het overslagproces of daarbij behorende opslagcapaciteit.

De beoogde functie, volgens de plantoelichting, omvat echter ook doorstroom van goederen welke zowel af- als aangevoerd worden per as. Daarvoor geldt dus niet de riviergebondenheid. Gelet op de genoemde specifieke situatie acht ik het echter redelijk dat de verwerking van die goederen ook wordt geaccepteerd tot een maximum van de helft van de toe te voegen warehousecapaciteit. Dit ware dan te verantwoorden en in een concreet voorschrift te worden vertaald en geborgd.

De gemeente onderschrijft dit standpunt en dit is overeenkomstig verwerkt in dit bestemmingsplan.

Conclusie Waterwetspoor

1. Voor de plandelen, het realiseren van een nieuw warehouse, de bedrijvigheid en de ruimtelijke mogelijkheden van de bufferzone (zowel riviergebonden als niet-riviergebonden), is er een geldige Waterwetvergunning.
2. De geldende Waterwetvergunning geeft recht tot het ophogen en bebouwen van het gebied, zodat het gehele gebied fysiek onttrokken is aan het stroomgebied van rivier; de plandelen hebben geen nadelige rivierkundige effecten (waterberging of waterstandverhoging).
3. Er hoeven geen negatieve effecten te worden gecompenseerd.
4. Voor de overslagkade kan een Waterwetvergunning worden verleend; er zijn geen rivierkundige bezwaren.

5.5.4 Toetsing Barro; geen compensatie nodig

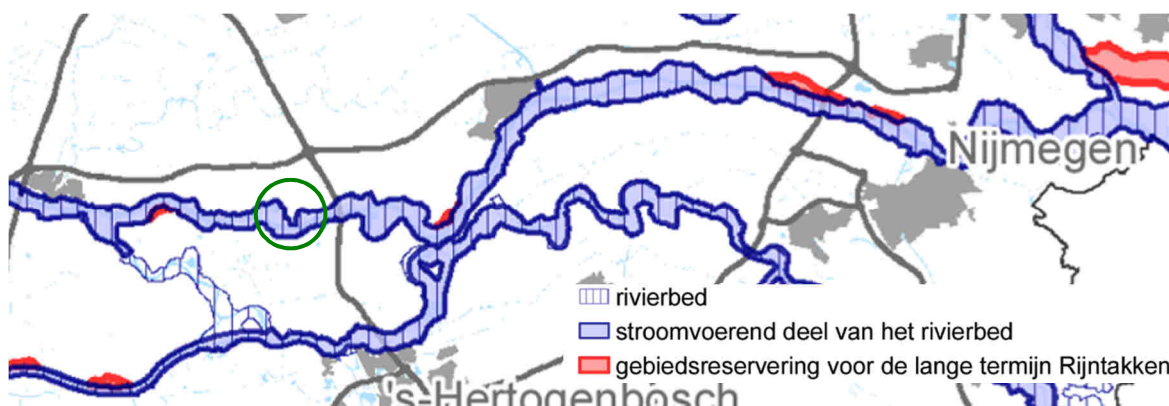
Bedrijventerrein Kerkewaard ligt in het zogenaamde stroomvoerende regime van de Waal. Bij het vaststellen van een bestemmingsplan moet worden getoetst aan het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), waarin het beleid inzake de grote rivieren (Beleidsregels Grote Rivieren) is opgenomen. De relevante bepalingen die toezien op de ruimtelijke ontwikkelingen in het rivierbed kunnen voor de uitbreiding van bedrijventerrein Kerkewaard als volgt zijn.

- Geen feitelijke belemmering van toekomstige vergroting van de afvoer- of bergingscapaciteit.
- De optredende waterstandverhoging of afname van de bergingscapaciteit zo gering mogelijk is.
- Een zodanige situering/uitvoering dat de veiligheid van de waterstaatswerken is gewaarborgd.
- Een zodanige situering van de bestemming dat de ecologische toestand van het oppervlakte-waterlichaam niet verslechtert.

Resterende waterstandeffecten of afname van het bergend vermogen moeten worden gecompenseerd. Voor een eventueel noodzakelijke compensatie geldt het volgende (vast te leggen in een bestemmingsplan).

- De compensatie van de resterende, blijvende waterstandeffecten of de afname van de bergingscapaciteit moet duurzaam verzekerd zijn.
- De tijdige realisatie en financiering van de compenserende maatregelen moeten verzekerd zijn.

Bij een reservering van een gebied voor de lange termijn mag een wijziging van een bestemmingsplan niet leiden tot grootschalige of kapitaalintensieve ontwikkelingen die het treffen van rivierverruimende maatregelen kunnen belemmeren (artikel 2.4.7. Barro). In het plangebied gelden geen reserveringen; zie Haaften - groene cirkel - in onderstaande figuur.



Figuur 5.5

Rood: lange termijn reserveringen voor rivierruimte. Groene cirkel: Haaften

Een wijziging van een bestemmingsplan voor het stroomvoerend deel van het rivierbed mag volgens het Barro de volgende activiteiten mogelijk maken (Barro, artikel 2.4.4).

- De aanleg of wijziging van waterstaatkundige kunstwerken.
- De vestiging of uitbreiding van overslagbedrijven of het realiseren van overslagfaciliteiten, uitsluitend voor zover de activiteit gekoppeld is aan het vervoer over de rivier.
- De aanleg of wijziging van scheepswerven voor beroeps- of pleziervaartuigen.

Niet-watergebonden activiteiten zijn niet toegestaan, tenzij sprake is van voorzieningen van groot openbaar belang, agrarische activiteiten van een zwaarwegend bedrijfseconomisch belang (bestaande grondgebonden agrarische bedrijven) of een functieverandering binnen de bestaande bebouwing. Dergelijke activiteiten moeten gecombineerd worden met maatregelen die per saldo een positief effect opleveren voor de rivier op een rivierkundig gezien zo gunstig mogelijke locatie.

Het Barro biedt ruimte aan 'overslagbedrijven of het realiseren van overslagfaciliteiten, uitsluitend voor zover de activiteit gekoppeld is aan het vervoer over de rivier'. Een overslagbedrijf is een bedrijf met als hoofdactiviteit: goederen uit een schip overzetten op een ander vervoermiddel of omgekeerd. Bij een overslagactiviteit hoort een tijdelijke opslagcapaciteit en eventueel bebouwing. De nu beoogde ruimtelijke wijziging is een uitbreiding en combinatie van bestaande en nieuwe open overslagactiviteiten, waarbij overslag van/naar vrachtwagens nu deels overgaat naar overslag van/naar schepen.

Ter plaatse van het bestaande warehouse zijn nu reeds riviergebonden en niet-riviergebonden open overslagactiviteiten ruimtelijk toegestaan (de overslag van stukgoederen - geen containers - kan volgens het geldende bestemmingsplan al plaatsvinden). Met de wijziging van het onderhavige bestemmingsplan ontstaat voor Van Uden/Nedcargo de mogelijkheid om te starten met de overslag van containers naar schepen. Dit gaat dan gelden voor het bestaande en het nieuwe warehouse.

De overslag- en transportfunctie is riviergebonden voor zover het gaat om de route van goederen: aanvoer per schip, tussentijdse opslag en afvoer van het terrein per vrachtwagen, of de route andersom: aanvoer per vrachtwagen, tussentijdse opslag en afvoer per schip. Deze functies zijn onderdeel van het overslagproces inclusief de daarbij behorende opslagcapaciteit. Naast deze goederenstroom, worden ook goederen per vrachtwagen aan- en afgevoerd. In deze situatie is het evident dat in de warehouses diverse waterzijdige en landzijdige goederenstromen worden gecombineerd. Dit deel van het transport dat niet per schip gaat, geldt mogelijk niet als riviergebonden, echter voor het bestaande warehouse is dat zonder meer toegestaan. De geïntegreerde bedrijfsvoering van de twee warehouses en het logistieke proces maken het onmogelijk dit gescheiden te beoordelen.

In deze situatie is naar het oordeel van de gemeente een maatwerkafweging op z'n plaats. De locatie is van oudsher in beeld voor overslaglocatie ten behoeve van het bedrijventerrein, dat voor een deel al ontwikkeld is en, met dit bestemmingsplan, min of meer wordt voltooid. Het nieuwe warehouse en de overslagkade zijn een uitbreiding van de bestaande activiteiten, in lijn met de behoefte en doelstellingen van Van Uden/Nedcargo (groener en efficiënter vervoer), de ontwikkelingen in de logistieke markt (hogere efficiency door schaalgrootte, multimodaal vervoer), het landelijke beleid voor goederenvervoer en de regionale ambities op het gebied van logistiek. In deze specifieke situatie worden het gebruik van de bestaande hal en de nieuwe hal geïntegreerd en worden goederenstromen vanuit schepen en vrachtwagens worden in het logistieke proces. Daarmee is het redelijk om deze gecombineerde functies als onderdeel te zien van de overslag naar het water, mits een aanzienlijk deel van het transport over het water verloopt.

Van Uden/Nedcargo gaat voor uitbreiding voor het gezamenlijke warehouse uit van in totaal drie schepen per dag met elk circa 40 grote containers, totaal 120 vrachten. Op een totaal van 300 tot 400 vrachten per dag voor beide warehouses gezamenlijk, komt dat neer op meer dan 25% van alle transport (120/400). Als aandeel van de uitbreiding komt dit neer op circa 50% (120/200). Als dit aantal schepen lager uitvalt (bijvoorbeeld 40/200) dan gaat het nog steeds om een aanzienlijk aandeel van het nieuwe warehouse. Verder geldt dat het aanvoeren van goederen over het water efficiënter en duurzamer is dan per vrachtwagen, zodat het niet waarschijnlijk is dat vervoer over het water zich niet goed (verder) ontwikkelt.

In de regels wordt een juridisch harde koppeling gelegd tussen de opslagfuncties en de overslagfunctie naar het water. De exploitant van het nieuwe warehouse moet in belangrijke mate gebruik maken van schepen. Daarmee is voldoende geborgd dat de bedoelde riviergebondenheid van de op- en overslag wordt bereikt.

Zoals hiervoor beschreven zijn de geplande overslagactiviteiten met de regels gekoppeld aan vervoer over de rivier, zodat gewaarborgd is dat er geen containersopslag is toegestaan die niet nodig is voor overslag. De activiteiten van het nieuwe warehouse passen binnen de functies zoals beschreven in artikel 2.4.4 van het Barro; rivierverruimende maatregelen (artikel 2.4.5) zijn niet noodzakelijk.

Ter plaatse van de bufferzone geldt in het huidige bestemmingsplan de (niet water- of riviergebonden) bestemming 'Recreatie' en worden onder meer de functies 'Groothandel ten behoeve van recreatieve doeleinden', tuinen, erven en verhardingen, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen en water toegestaan. Tevens gelden de bebouwingspercentages van 60% in het noordelijk en 5% in het zuidelijke deel van deze gronden. Daarmee zijn de gebouwen/functies, zoals in de gebiedsvisie zijn bedoeld ruimtelijk al mogelijk. Met dit bestemmingsplan wordt wel in een deel van de bufferzone het bebouwingspercentage verlaagd van 60% naar 30%. Zo ontstaat een geleidelijke overgang in bebouwingspercentage van 60% naar 30% op het noordelijke deel en 5% op het zuidelijke deel van de bufferzone. Een wijziging van bebouwingspercentage van 60% naar 30% is uit het oogpunt van Barro niet ongunstig; ook voor de bufferzone zijn daarmee geen rivierverruimende maatregelen nodig.

Conclusie ruimtelijk-spoor (Barro)

De conclusie is dat voor het realiseren van het plan geen (extra) riviermaatregelen nodig zijn, omdat voor de afzonderlijke plandelen de ruimtelijke toestemming al bestaat (bufferzone) dan wel de ontwikkelingen als riviergebonden worden gezien (de Kuil).

5.5.5 Verenigbaarheid met de overnachtinghaven

In 1986 is de haven aangewezen als overnachtinghaven. De haven wordt beheerd door Rijkswaterstaat, Directie Oost-Nederland (RWS-DON) en biedt momenteel plaats aan 25 tot 30 schepen. Vanwege de verplichte rusttijden die gelden voor schippers, moeten langs de vaarwegen voldoende rusthavens en -ligplaatsen beschikbaar zijn waar schippers tot drie keer 24 uur moeten kunnen aanliggen. Rijkswaterstaat heeft met de eigenaar van de haven een overeenkomst dat het gebruik van de haven als overnachtingshaven niet mag conflicteren met gebruik door het industrieterrein.

Nautische veiligheid

Rijkswaterstaat heeft voor de overnachtingshaven nautisch onderzoek laten doen naar de manoeuvreerruimte voor beide functies in de haven¹. Hieruit volgt dat beide gebruiksmogelijkheden naast elkaar kunnen bestaan. Er zijn enkele aandachtspunten, zoals het aanlichten van de bakens bij de ingang en de verlichting bij de overslagkade.

1 Marin in opdracht van Rijkswaterstaat, 'Simulaties overnachtingshaven Haaften', d.d. 5 juli 2016, kenmerk 29461.600-3-MSCN-rev.1

Geluid

Afgezien van de overeenkomst/afspraken met de eigenaar over het gebruik als overnachtingshaven is de verenigbaarheid van de functie in combinatie met economische activiteit qua geluid toch nader onderzocht.

Er is berekend wat de toename van de geluidbelasting door het initiatief op de afgemeerde schepen in de overnachtinghaven is. De rapportage van deze berekeningen (LBP|SIGHT, notitie Geluid in overnachtinghaven RWS, 20 november 2013 met kenmerk V065357aa00022.tc) is aan Rijkswaterstaat ter goedkeuring verstrekt. Deze notitie is geactualiseerd in het nieuwe geluidrapport met kenmerk R065357aa.00007.tc, van 27 januari 2017. De conclusies uit het geluidrapport zijn hieronder weergegeven. De geluidniveaus ter plaatse van de ligplaatsen in de overnachtinghaven zijn bepaald.

- De langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{A,LT}$ ten gevolge van de overslag bedraagt 42 dB(A) in de nachtperiode. Dit is vooral het gevolg van activiteiten tussen 06.00 en 07.00 uur. Het niveau is vergelijkbaar met de algemene grenswaarde voor het $L_{A,LT}$ bij woningen uit het Activiteitenbesluit (40 dB(A)).
- De maximale geluidniveaus L_{Amax} ter plaatse van de ligplaatsen ten gevolge van de overslag bedragen maximaal 68 dB(A). Buiten de periode waarin wordt overgeslagen (tussen 23.00 en 06.00 uur bedragen deze minder dan 60 dB(A)).
- Het geluid van passerende schepen op weg naar de overslaglocatie is eveneens beoordeeld; piekgeluiden bedragen maximaal 65 dB(A).

Deze geluidniveaus zijn vergelijkbaar met de geluidniveaus in andere rusthavens en worden door Rijkswaterstaat en ook de schippersvereniging Schuttevaer niet als problematisch gezien. Schepen die overdag aanmeren houden doorgaans weekend (drie keer 24 uur) en ook dan zijn de geluidniveaus acceptabel. De bouwkundige eisen van schepen liggen vast in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995. In artikel 3.04 is een maximaal geluiddruk niveau in de machinekamer opgenomen van 110 dB(A). Artikel 12.02 stelt dat de ten hoogste toegelaten niveaus van de geluiddruk zijn in woonruimten: 70 dB(A) en in slaapruidten: 60 dB(A). De optredende geluidbelasting als gevolg van het plan is zodanig dat deze binnenniveaus gerespecteerd worden. In dit geval kan van de Richtlijn vaarwegen (als algemene richtlijn: overslag van goederen in overnachtinghavens moet vermeden worden om rustende personen te vrijwaren van geluidhinder) worden afgeweken.

5.6 Natuur

De bescherming van natuur in Nederland is vastgelegd in regelgeving waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen soortenbescherming en gebiedsbescherming. Beide beschermingsregimes zijn geregeld in de Wet natuurbescherming. Daarnaast worden gebieden beschermd als ze deel uit maken van het Natuurnetwerk Nederland. De Wet natuurbescherming is op 1 januari 2017 in werking getreden. Deze wet vervangt de Flora en Faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998.

Soortenbescherming

Soortenbescherming is altijd aan de orde. Soortenbescherming is gericht op het duurzaam in stand houden van soorten in hun natuurlijk leefgebied. De Wet natuurbescherming bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen internationaal beschermde soorten en

nationaal beschermde soorten. Van de nationaal beschermde soorten kan de beschermde status per provincie verschillen. Provincies hebben de bevoegdheid om bij provinciale verordening vrijstelling te verlenen aan (algemeen voorkomende) soorten. Het beschermingsregime is verschillend voor zowel de internationaal beschermde soorten (vogel- en habitatrichtlijn soorten) als de nationaal beschermde soorten. Verder maakt de wet hierbij een onderscheid in 'licht' en 'zwaar' beschermde soorten. Deze bescherming is als volgt in de Wet natuurbescherming opgenomen:

- er geldt een algemene zorgplicht; iedereen dient voldoende zorg in acht te nemen voor Natura 2000-gebieden, bijzondere nationale natuurgebieden en voor in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving (artikel 1.11);
- het is verboden in het wild levende vogels uit de Vogelrichtlijn opzettelijk te doden, te vangen en te storen. Het is verder verboden opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren te vernielen of te beschadigen (artikel 3.1);
- het is verboden in het wild levende dieren uit de Habitatrichtlijn opzettelijk te doden, te vangen, te storen, eieren van de dieren te vernielen of te rapen en voortplantings- of rustplaatsen te beschadigen of te vernielen. Het is verboden beschermde plantensoorten in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken, te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen (artikel 3.5);
- Het is verboden in het wild levende zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen en kevers uit de Wet natuurbescherming opzettelijk te doden of te vangen, vaste voortplantings- of rustplaatsen te beschadigen of te vernielen. Het is verboden vaatplanten van de soorten uit de Wet natuurbescherming in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen (artikel 3.10).

In het kader van de Wet natuurbescherming moet worden getoetst of ter plaatse van de ruimtelijke ingrepen sprake is of kan zijn van negatieve effecten op beschermde planten en dieren. De beoogde ontwikkelingen kunnen biotoopverlies of verstoring (indirect biotoopverlies) tot gevolg hebben.

Door het adviesbureau ECOquickscan is een quickscan en vervolgens een nader onderzoek uitgevoerd². Deze onderzoeken zijn als bijlage VI bij deze toelichting gevoegd. Gebleken is dat de meeste van soorten die zijn beschermd vallen onder het lichte beschermingsregime van de Flora- en faunawet. Hiervoor geldt dat aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen op basis van een vrijstelling mogelijk is, zonder dat er sprake is van procedurele consequenties. Naar de meer strikt beschermde soorten, de kamsalamander, rugstreepad, kleine modderkruiper, bittervoorn en grote modderkruiper, heeft nader onderzoek plaatsgevonden³.

Tijdens het nader onderzoek zijn, met uitzondering van de rugstreepad, geen van de genoemde soorten aangetroffen. Ook zijn geen andere beschermde soorten waargenomen.

De rugstreepad

Binnen het plangebied is het voorkomen van de strikt beschermde Rugstreepad vastgesteld. Deze soort is afhankelijk van dynamiek en pioniersituaties en zonder het nemen van mitigerende maatregelen zijn negatieve effecten op de Rugstreepad niet uit te sluiten. In het kader van de Wet

2 ECOquickscan, Quickscan flora en fauna, Ontwikkeling Bedrijventerrein Kerkewaard, d.d.18 juli 2016, kenmerk 16032.
3 ECOquickscan, Nader onderzoek Flora en Fauna Ontwikkeling Bedrijventerrein Kerkewaard, d.d. 11 oktober 2016, kenmerk 16032.

Voor de ontwikkelingen is er een zogenaamde voortoets uitgevoerd, zie in bijlage VI⁴. De toets spitst zich ten eerste toe op de extra stikstofdepositie in Rijswaard door de extra bedrijfsactiviteiten en verkeer. Ook andere effecten zijn beschouwd, zoals bijvoorbeeld verzuring, verstoring en verdroging. Stikstofdepositie op beschermde natuurwaarden wordt per 1 juli 2015 getoetst volgens het toetsingskader van de PAS (Programma Aanpak Stikstof). Uit de berekeningen die daarvoor in het programma Aerius zijn uitgevoerd, zie bijlage VI⁵, blijkt dat de activiteiten op bedrijventerrein Kerkewaard in Haaften resulteren in de stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitats in Natura 2000-gebieden zoals is opgenomen in tabel 5.3.

Tabel 5.3

Stikstofdepositie PAS-gebieden, als gevolg van uitbreiding van logistieke/distributie activiteiten.

Natuurgebied	Hectare met hoogste projectverschil (mol N/ha/jaar)		
	Huidige situatie	Na uitbreiding van logistieke/distributie activiteiten	Verschil
Rijntakken	0,18	0,43	+0,25
Loevestein Pompveld & Kornsche Boezem	0,00	0,01	+0,01

In de bestaande situatie is de stikstofdepositie, ter hoogte van de stikstofgevoelige habitat van natuurgebied Rijntakken, 0,18 mol/ha/jaar. De uitbreiding van de logistieke/distributie activiteiten die het ontwerp bestemmingsplan “Kerkewaard 2016” mogelijk maakt zorgt voor een netto toename van de stikstofdepositie van maximaal 0,24 mol/ha/jaar. In natuurgebied *Rijntakken* is door de weinig beschikbare ontwikkelingsruimte per 9 juli 2015 de grenswaarde voor de vergunningsplicht verlaagd naar 0,05 mol/ha/jaar in plaats van 1 mol/ha/jaar⁶. Een vergunning voor de uitbreiding van de logistieke/distributie activiteiten is dan noodzakelijk om ontwikkelingsruimte aan te vragen. Deze aanvraag is gedaan (op basis van de in 2016 geldende Natuurbeschermingswet 1988) en de vergunning is afgegeven.

In natuurgebied *Loevestein Pompveld & Kornsche Boezem* resulteert de planontwikkeling in een geringe toename.

Voor de uitbreiding van de logistieke/distributie activiteiten is door de Gedeputeerde Staten van de Provincie Gelderland op 20 mei 2016 een vergunning verleend op basis van de Natuurbeschermingswet 1988. Uit de voortoets blijkt tot slot dat de ontwikkeling met betrekking tot andere effecten, zoals verzuring en verdroging, geen externe werking heeft. In de vergunning wordt bevestigd dat gelet op de afstand tot het Natura 2000-gebied er naast de effecten van stikstof geen andere effecten op het Natura 2000-gebied zijn. De conclusie is daarmee dat er geen sprake is van belemmeringen vanuit het aspect natuur.

5.7 Externe veiligheid

Het externe veiligheidsbeleid is gericht op de beperking en/of beheersing van de risico's voor de omgeving vanwege gevaarlijke stoffen binnen inrichtingen en het vervoer van gevaarlijke stoffen.

⁴ LBP|SIGHT, Voortoets Natuur, d.d. 29 januari 2016 met kenmerk V065357aa.00041.dl

⁵ LBPSIGHT Notitie, d.d. 16 februari 2017 met kenmerk V065357aa.00037.rk

⁶ BIJ12, 3 september 2015. Mededeling over ruimte voor meldingen, bron: pas.bij12.nl/content/mededeling-over-de-ruimte-voor-meldingen

Het uitgangspunt van het beleid is dat burgers voor de veiligheid van hun omgeving mogen rekenen op een minimum beschermingsniveau (plaatsgebonden risico). Daarnaast moet in relevante situaties de kans op een groot ongeluk met meerdere slachtoffers (groepsrisico) worden afgewogen en verantwoord binnen het invloedgebied van een risicobron.

Voor (de omgeving van) de meest risicovolle bedrijven is het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' (Bevi) van belang. Aanvullend zijn in het Vuurwerkbesluit en Activiteitenbesluit (Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer) veiligheidsafstanden genoemd die rond minder risicovolle inrichtingen moeten worden aangehouden.

Daarnaast is het toetsingskader voor de omgeving van transportassen en buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vastgelegd in het Besluit transportroutes externe veiligheid. Verder geeft de EV-visie van de gemeente richtinggevende uitspraken over:

- de invulling van de beleidsvrije ruimte bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten) rondom de meest risicovolle bedrijven (Bevi-bedrijven), en langs relevante transportassen en buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen,
- de gebieden waar nieuwe risicorelevante bedrijven wel of niet kunnen worden toegestaan.

De geplande bebouwing kan worden beschouwd als beperkt kwetsbare objecten en zijn daarmee zelf niet heel gevoelig.

Risicovolle inrichtingen

Uit de risicokaart van de provincie Gelderland blijkt dat het plangebied niet is gelegen binnen het invloedgebied van een Bevi-bedrijf. Hierdoor is geen verantwoording van het groepsrisico nodig.

Om te voorkomen dat het risico voor nabijgelegen woongebieden toeneemt, is bovendien in de planregels opgenomen dat geen Bevi-bedrijven of vergelijkbare inrichtingen mogen worden gevestigd binnen de bestemming 'Bedrijf'.

Daarnaast liggen de bestemmingen voor (beperkt) kwetsbare objecten ook niet binnen de veiligheidsafstanden van bestaande stationaire risicobronnen, waarop het Bevi niet van toepassing is.

In het rapport 'Definitief ontwerp Basisnet Water' (2008) is de uitwijkhaven van Haaften genoemd als kegelligplaats voor tankschepen met één kegel. De ligplaats voor dergelijke schepen is (nog) niet aangewezen in de uitwijkhaven van Haaften. Op grond van de vervoersregelgeving moet bij een ligplaats voor tankschepen met één kegel een veiligheidsafstand van 100 meter worden aangehouden tot 'gesloten woongebieden'. Bij het in de toekomst mogelijk aanwijzen van een kegelligplaats moet hieraan getoetst worden. De kortste afstand van de dichtstbijzijnde aanlegsteiger tot de woningen in Haaften bedraagt circa 235 meter.

De aanvoer of op-/overslag van gevaarlijke stoffen (in containers) wordt bij de ontwikkelingen uitgesloten. Ook de aanwezigheid van grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen bij de watergebonden bedrijven is beperkt, zodat er geen risicocontouren kunnen ontstaan. Externe veiligheid speelt daarmee geen rol.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Incidenteel zullen tankauto's met LPG rijden over de Graaf Reinaldweg om het nabij gelegen LPG-tankstation aan de Graaf Reinaldweg 14 te bevoorraden. Daarnaast kan niet worden uitgesloten dat tankauto's met propaan (ten behoeve van de bevoorrading van propaantanks in het buitengebied) incidenteel rijden over de Graaf Reinaldweg. Aangezien dergelijk vervoer niet leidt tot een relevante risicocontour buiten de weg of een relevant groepsrisico, wordt de Graaf Reinaldweg niet beschouwd als relevante risicobron.

Uit de regionale signaleringskaart externe veiligheid blijkt dat het aspect externe veiligheid relevant is vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Waal en de Betuweroute.

Het plangebied ligt namelijk binnen het invloedgebied van deze transportroute(s), waarbij personen kunnen overlijden als rechtstreeks gevolg van een zwaar ongeval met toxische stoffen. Het plangebied ligt echter buiten een veiligheidszone, een plasbrandaandachtsgebied en buiten de meest relevante zones voor het groepsrisico (de 200 meter zones).

Over de rivier de Waal worden stoffen vervoert door binnenvaartschepen. De Waal is opgenomen in het Basisnet Water van het Rijk. Het zogenaamde Basisnet Water vormt het kader voor de nieuwe regelgeving. Hierin zijn geactualiseerde prognoses opgenomen voor aantallen vervoersbewegingen en worden de vaarwegen geclassificeerd. Op grond van gegevens van Rijkswaterstaat (Dienst Verkeer en Scheepvaart) kan de berekening van het plaatsgebonden risico langs vaarwegen, die deel uitmaken van het Basisnet Water, achterwege blijven. De risicocontour bereikt de oever namelijk niet.

De effecten van calamiteiten op de Waal kunnen het plangebied bereiken. Dit betekent dat een toename van de populatie bij kan dragen aan het groepsrisico. In het kader van het Basisnet Water (2008) is bepaald dat het groepsrisico in een aantal gevallen niet hoeft te worden berekend. Als de bevolkingsdichtheid lager is dan 2.250 personen per hectare (enkelzijdig) danwel 1.500 personen per hectare (dubbelzijdig) is een groepsrisicoberekening niet noodzakelijk. Gelet op het plangebied dat in gebruik is als bedrijventerrein wordt de bovengrens van de personendichtheid bij lange na niet gehaald, waardoor het groepsrisico veel lager is. Daarnaast bedraagt de afstand vanaf de vaargeul tot de bebouwing van het plangebied minimaal 600 meter.

Op grond van artikel 7 van het Bevt moet in dergelijke gevallen worden ingegaan op de mogelijkheden voor:

- de bestrijdbaarheid van een zwaar ongeval op deze transportroutes;
- de zelfredzaamheid met betrekking tot nog niet aanwezige (beperkt) kwetsbare objecten binnen het plangebied.

Volgens artikel 9 van het Bevt moet de veiligheidsregio in de gelegenheid worden gesteld om hierover een advies uit te brengen. Veiligheidsregio Gelderland-Zuid heeft aan de Omgevingsdienst Rivierenland aangegeven dat in dit geval sprake is van een standaardsituatie, waarvoor onderstaande verantwoordingstekst kan worden gehanteerd. Relevant hierbij is ook dat het ruimtelijke besluit geen betrekking heeft op het mogelijk maken van een (nog niet aanwezig) 'bijzonder kwetsbaar object', bestemd voor verminderd zelfredzame personen.

Bestrijdbaarheid van de omvang van een ramp of zwaar ongeval

Bij een calamiteit, waarbij toxische stoffen (kunnen) vrijkomen, zal de brandweer inzetten op het beperken of voorkomen van effecten. Deze inzet zal voornamelijk plaatsvinden bij de bron. De brandweer richt zich dan niet direct op het bestrijden van effecten in of nabij het plangebied. De mogelijkheden voor bestrijdbaarheid worden daarom niet verder in beschouwing genomen.

Mogelijkheden tot zelfredzaamheid

Bij een calamiteit, waarbij toxische stoffen (kunnen) vrijkomen, is het belangrijk dat de aanwezigen in het plangebied worden geïnformeerd hoe te handelen bij dat incident. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de zogenaamde waarschuwings- en alarmeringspalen (WAS-palen) of NL-alert. Bij het genoemde incidentscenario is het advies om te schuilen in een gebouw en de ramen, deuren

en ventilatieopeningen te sluiten. In het plangebied zijn voldoende mogelijkheden aanwezig om dit advies tijdig op te volgen. Het aspect externe veiligheid is alleen relevant vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Waal en de Betuweroute.

Gelet op de hiervoor genoemde overwegingen zijn er gezien vanuit het plangebied voldoende mogelijkheden voor de zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid bij een zwaar ongeval op deze transportroutes. Dit betekent dat geen nadere eisen aan het plan gesteld hoeven te worden in het kader van het aspect externe veiligheid.

Leidingen

Uit de risicokaart van de Provincie Gelderland blijkt dat grenzend aan het plangebied een brandstofleiding is gelegen. Voor deze leiding is een belemmeringenstrook van 5 meter aan weerszijden van het hart van de leiding van toepassing. De leiding, inclusief belemmeringenstrook, is gelegen in het bestemmingsplan Buitengebied van Gemeente Neerijnen.

Door een goede aansluiting van het bestemmingsplan Kerkewaard 2016 op het bestemmingsplan Buitengebied is over een lengte van circa 25 meter aan de oostzijde van het plangebied de bestemming 'Leiding - Brandstof' opgenomen. Een deel van de leiding ligt in het plangebied van het bestemmingsplan Kerkewaard 2016.

Naast de hartlijn is ook de belemmeringenstrook opgenomen in de bestemming Leiding - Brandstof. De informatie over de leiding is overgenomen uit het vastgestelde bestemmingsplan Buitengebied van Gemeente Neerijnen.

Tabel 5.4

Plaatsgebonden risico (PR) en invloedsgebied

	PR 10 ⁻⁶ -contouren	Belemmeringenstrook (vanaf hartlijn)	Invloedsgebied voor verantwoording GR
Defensie leiding	Geen	5 m	25 m

De PR 10⁻⁶-contour van de leiding ligt niet buiten de hartlijn van de leiding. Hierdoor wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde van het PR. Overeenkomstig het gestelde Bevb is op de verbeelding een belemmeringenstrook van 5 meter aan weerszijden van de leiding opgenomen waarbinnen bouw- en gebruiksbeperkingen gelden.

Een beperkt gebied van de brandstofleiding ligt binnen het plangebied van het bestemmingsplan Kerkewaard 2016. De rest van het tracé van deze leiding ligt in het bestemmingsplan Buitengebied van Gemeente Neerijnen. Binnen het invloedsgebied van de buisleiding, voor zover gelegen in dit bestemmingsplan, worden geen (beperkt) kwetsbare objecten toegelaten. Er is daarom geen aanleiding om het groepsrisico te verantwoorden.

Conclusie

Het plangebied ligt niet binnen het invloedsgebied van Bevi-bedrijven. Wel grenst het plangebied aan de Waal en de buiten het plangebied gelegen vaargeul waarvoor een zone van 200 meter geldt vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen. Gelet op de afstand tussen vaargeul en bebouwing (minimaal 600 meter), de geringe personendichtheid op het bedrijventerrein (fors lager dan 2.250 c.q. 1.500 personen per hectare) en het plasbrandaandachtsgebied waarbinnen geen gebouwen zijn toegestaan, is er geen nader onderzoek dan wel berekening noodzakelijk.

Op grond van het huidige toetsingskader, de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, is een verantwoording van het groepsrisico (inclusief een berekening van het groepsrisico) dus niet nodig. Om te voorkomen dat het risico voor nabijgelegen woongebieden toeneemt, is bovendien in de planregels opgenomen dat geen Bevi-bedrijven mogen worden gevestigd binnen de bestemming 'Bedrijf'.

Het bedrijventerrein is buitendijks gelegen. Door ophoging is het terrein op eenzelfde hoogte als de Waalbanddijk gelegen, waardoor het overstromingsrisico fors beperkt is. Daarnaast liggen de bestemmingen voor (beperkt) kwetsbare objecten ook niet binnen de veiligheidsafstanden van bestaande stationaire risicobronnen, waarop het Bevi niet van toepassing is. Het aspect externe veiligheid vormt derhalve geen belemmering voor de bestemmingen binnen het plangebied.

5.8 Luchtkwaliteit

In de Wet milieubeheer zijn in artikel 5.16 luchtkwaliteitseisen opgenomen voor diverse verontreinigende stoffen en in welke gevallen de luchtkwaliteitseisen geen belemmering vormen voor een nieuwe ontwikkeling. Dit is het geval wanneer een ontwikkeling niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden. Er is enkel een onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit ten gevolge van de uitbreiding uitgevoerd (zie bijlage IV, rapport V065357aa.00037.rk, versie 02_002). Voor de rest van het plangebied is dat niet noodzakelijk. Daar leidt het bestemmingsplan niet tot de uitstoot van meer luchtverontreinigende stoffen dan op grond van de vigerende regeling mogelijk was.

De luchtkwaliteit is getoetst voor de dichtstbijzijnde woningen aan grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀), alsmede aan de grenswaarde voor zeer fijn stof (PM_{2,5}). Van overige stoffen, zoals zwaveldioxide, is algemeen onderbouwd dat deze in Nederland niet tot een overschrijding van de grenswaarden leiden.

In tabel 5.5 zijn de resultaten weergegeven.

Tabel 5.5

Resultaten luchtkwaliteitstoetsing µg/m³

Component	Geldend vanaf	Grenswaarde [µg/m ³]	Omschrijving	Resultaat 2017 resp. 2027	Voldoet aan grenswaarde Ja/nee
NO ₂	1-1-2015	40	Jaargemiddelde concentratie	24,7/21,6	Ja
	1-1-2010	200	Uurgemiddelde concentratie die maximaal 18 maal per jaar mag worden overschreden	0/0	Ja
Fijn stof PM ₁₀	11-6-2011	40	Jaargemiddelde concentratie	21,8/19,5	Ja
		50	24-uurgemiddelde concentratie, mag niet meer dan 35 maal per jaar worden overschreden	10 resp 7 keer overschrijdingen	Ja
Zeer fijn stof PM _{2,5}	1-1-2015	25	Jaargemiddelde concentratie	Als maximale jaargemiddelde PM10 voldoet,	Ja

Component	Geldend vanaf	Grenswaarde [µg/m³]	Omschrijving	Resultaat 2017 resp. 2027	Voldoet aan grenswaarde Ja/nee
				wordt automatisch voldaan aan de grenswaarde voor PM2,5	

Naar aanleiding van bovenstaande geldt dat er wat betreft de luchtkwaliteitseisen van de Wm geen knelpunt bestaat voor de uitbreiding. De grenswaarden worden niet overschreden.

5.9 Bodem

In het kader van een ruimtelijke onderbouwing moet onder andere de bodemgesteldheid in het projectgebied in kaart gebracht worden. Onderzocht moet worden of de bodem verontreinigd is en wat voor gevolgen een eventuele bodemverontreiniging heeft voor de uitvoerbaarheid van het plan. Functiewijziging is pas toegestaan als is aangetoond dat de bodem geschikt (of geschikt te maken) is voor de nieuwe of aangepaste functie.

Ter plaatse van het projectgebied zijn bodemonderzoeken uitgevoerd. In deze paragraaf worden de resultaten van de onderzoeken binnen het projectgebied genoemd en wordt beoordeeld of er gevolgen bestaan voor de uitvoerbaarheid van het plan. De genoemde onderzoeken zijn als bijlage V opgenomen bij de toelichting van het bestemmingsplan.

Oostelijk gedeelte plangebied (gemeente Haaften, sectie L nr. 536 gedeeltelijk en 644)

In verband met de tijdelijke ingebruikname van een opslaglocatie voor materieel en grond voor verbreding van de Rijksweg A2 is in 2007 door UDM Midden B.V. een nulsituatie bodemonderzoek uitgevoerd (Nulsituatie bodemonderzoek Hertog Karelweg te Haaften, UDM midden B.V., rapportnr. 07.01.0532-02 d.d. 7 juli 2007). Bij dit bodemonderzoek zijn zintuiglijk geen bijzonderheden geconstateerd. In de bovengrond zijn cadmium, kwik, lood, koper, zink, minerale olie en PAK in gehalten boven de streefwaarde aangetroffen. In de ondergrond zijn cadmium, kwik, lood, zink, minerale olie en PAK in gehalten boven de streefwaarde aangetroffen. EOX is zowel in de boven- als in de ondergrond in een gehalte groter dan de detectiegrens aangetroffen. In het grondwater zijn zink, xylenen en arseen in een gehalte groter dan de streefwaarde aangetroffen.

Na beëindiging van de activiteiten is in 2010 door UDM Midden B.V. een eindsituatieonderzoek uitgevoerd (Eindsituatie bodemonderzoek Hertog Karelweg te Haaften, projectnr. 10010461 d.d. 23 augustus 2010). Ten aanzien van de nulsituatie zoals vastgesteld in 2014 zijn met betrekking tot de bodemkwaliteit geen significante afwijkingen geconstateerd.

Westelijk gedeelte plangebied (gemeente Haaften, sectie L nr. 536 gedeeltelijk)

Ter plaatse van het westelijk gedeelte van het plangebied is in 2016 door Mitec Advies B.V. een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (Verkennend bodemonderzoek Hertog Karelweg ong. Haaften, Mitec Advies B.V. projectnummer 16MDL234.10, d.d. 26 juli 2016). De aanleiding voor het onderzoek wordt gevormd door de voorgenomen bestemmingsplanwijziging. In de bovengrond zijn cadmium, kobalt, koper, kwik, lood, lood, nikkel, PAK totaal, som PCB's en minerale olie in een

gehalte groter dan de achtergrondwaarde aangetroffen. In een aantal separate bovengrondmonsters wordt zink in een gehalte boven de interventiewaarde aangetroffen. In de ondergrond zijn cadmium, zink, kwik, som PCB's en minerale olie in een gehalte boven de achtergrondwaarde aangetroffen. In het grondwater is barium in een gehalte groter dan de streefwaarde aangetroffen.

Watergangen plangebied

Ter plaatse van de watergangen in het plangebied is in 2016 door Mitec Advies B.V. een verkennend waterbodemonderzoek uitgevoerd (Verkennend waterbodemonderzoek, Hertog Karelweg ong., kadastraal perceel L 536 en L 644 (gedeeltelijk) Haaften, projectnr. 16MDL235.10, 25 juli 2016).

Van de waterbodemonstering zijn een aantal mengmonsters samengesteld. Uit de toetsing van de analyse-resultaten blijkt dat geen van de onderzochte parameters de maximale toegestane waarden vanuit het Besluit bodemkwaliteit wordt overschreden.

Beoordeling sterke verontreiniging zink in relatie tot geplande ontwikkelingen

Op locatie is sterke verontreiniging met zink in de bovengrond aanwezig. Het betreft een geval van ernstige bodemverontreiniging (saneringscriterium: bodemvolume > 25 m³ boven de interventiewaarde). Gezien het historisch gebruik van de locatie wordt de verontreiniging als historisch aangemerkt (veroorzaakt voor 1987).

De verontreinigingssituatie valt onder de reikwijdte van categorie immobiel van het Besluit uniforme saneringen (Bus). Dit betekent dat de verontreiniging eenvoudig en kosteneffectief gesaneerd kan worden. Doelstelling van de sanerende handelingen is om de contactmogelijkheden met de verontreiniging weg te nemen. In dit geval worden ter plaatse van het plangebied in de uiteindelijke situatie de contactmogelijkheden weggenomen door het aanbrengen van een duurzame verharding (gebouwen, terreinverharding). Om deze sanerende handelingen uit te kunnen voeren, is een melding onder het Besluit uniforme saneringen benodigd.

Conclusie

Voor wat betreft de bodemkwaliteit vormt dit aspect geen belemmering voor de uitvoering van het onderhavige project. De bodem ter plaatse van het plangebied is geschikt en/of eenvoudig geschikt te maken voor de functie industrie.

5.10 Cultuurhistorie, monumenten en archeologie

Beschermde monumenten zijn aangewezen vanuit het Rijk en/of gemeente. In het plangebied zijn geen beschermde rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten aanwezig. Zoals beschreven is in paragraaf 3.4 is in Neerijnen een archeologische beleid opgesteld. Op de kaart Waarden en verwachtingen van de gemeente zijn alle thans bekende terreinen aangegeven die archeologisch van belang zijn. Voorts is op de kaart de trefkans of verwachtingswaarde op aanwezigheid van archeologische resten in de bodem aangegeven. Uitgangspunt is dat het archeologisch erfgoed moet worden beschermd op de plaats waar het wordt aangetroffen. Gezien dit uitgangspunt moeten in geval van voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen de eventuele archeologische waarden door middel van een onderzoek in kaart worden gebracht. In de onderstaande figuur is het plangebied ingetekend op de archeologische maatregelenkaart. Op de verbeelding en in de

regels is een beschermende regeling, in de vorm van dubbelbestemmingen, opgenomen voor de (eventueel) aanwezige archeologische waarden.



Figuur 5.7 Plangebied ingetekend op archeologische maatregelenkaart.

Ten aanzien van de te verwachten archeologische waarden geldt voor het plangebied het volgende.

Archeologische waarde/dorpskern: in eerdere onderzoeken is aangetoond dat in deze zones hoge concentraties archeologische resten voorkomen, die als behoudenswaardig gekarakteriseerd kunnen worden (paarse kleur op voorgaande kaart).

Gematigde verwachting: in deze gebieden geldt op basis van de geologische en bodemkundige opbouw en aangetroffen archeologische vondsten en relictten een gematigde archeologische verwachting (gele kleur op voorgaande kaart).

Op het terrein voor het tweede warehouse, de kade voor overslag en de watergebonden bedrijven zijn de archeologische waarden laag (groene kleur op kaart). Het is niet uitgesloten dat ondanks deze verwachting toch archeologische vondsten worden aangetroffen. In dit geval geldt, conform artikel 53 van de Monumentenwet, de verplichting om dit te melden aan het bevoegd gezag.

Conclusie

- Door middel van de dubbelbestemming op de verbeelding worden de archeologische waarde gewaarborgd en voldoet het voorliggende plan aan het vastgestelde beleid.

- In het plangebied zijn geen cultuurhistorische gebouwen en/of landschappen aanwezig die een dubbelbestemming c.q. bescherming nodig hebben.
- De Kuil heeft een lage archeologische verwachtingswaarde.

5.11 Kabels en leidingen

De (kleinere) nutsvoorzieningen, zoals transformatorhuisjes, kabelkasten en rioolinstallaties zijn niet afzonderlijk geïnventariseerd en bestemd, maar algemeen geregeld door het opnemen van nutsvoorzieningen in de bestemmingsomschrijving van de toegekende bestemmingen en de omvang ervan te beperken in de bouwregels.

In het oosten van het plangebied loopt de effluentleiding van de RWZI in Haaften naar de Waal. De plannen zijn hierop niet van invloed.

Binnen het plangebied zijn met uitzondering van de brandstofleiding, zoals genoemd in de paragraaf 5.6 en de effluentleiding, geen kabels, leidingen en straalpaden van zodanige importantie aanwezig, dat deze bij de planvorming betrokken moeten worden c.q. afzonderlijk in het plan opgenomen moeten worden.

6 Juridische aspecten

6.1 Inleiding

Het juridische gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de regels en de verbeelding. Voor wat betreft de systematiek van de regels en de verbeelding (plankaart) is aansluiting gezocht bij het handboek van Gemeente Neerijnen en de SVBP (Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen) 2012.

6.2 Bestemmingen

De bestemmingen zijn beschreven en ingeperkt in de regels van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 1 worden de in de planregels gehanteerde begrippen nader verklaard, zodat interpretatieproblemen zoveel mogelijk worden voorkomen. Daarnaast wordt aangegeven op welke wijze gemeten moet worden. In hoofdstuk 2 zijn specifieke regels opgenomen voor de op de verbeelding gegeven bestemmingen. De artikelen bestaan onder andere uit een bestemmingsomschrijving, bouwregels, en zo nodig uit afwijkingsregels en specifieke gebruiksregels. De hoofdstukken 3 en 4 bevatten regels die van toepassing zijn op meerdere bestemmingen. Navolgend worden regels uit hoofdstuk 2 toegelicht.

Artikel 3: Agrarisch

De gronden met de bestemming Agrarisch zijn aangeduid ter plaatse van de uiterwaarden. Binnen de bestemming zijn geen gebouwen toegestaan.

Artikel 4: Bedrijf

De voor Bedrijf aangewezen gronden zijn bestemd voor bedrijven die zijn genoemd in de Staat van bedrijfsactiviteiten (als bijlage opgenomen in de Regels) onder de milieucategorieën 2 tot en met 4.1. Daarnaast is de beoogde uitbreiding van Van Uden/Nedcargo specifiek bestemd, te weten als 'specifieke vorm van bedrijf - watergebonden op- en overslag'. Bepaald is dat er uitsluitend een bedrijf is toegestaan dat voor de hoofdactiviteit direct dan wel indirect in belangrijke mate gebruik maakt van de haven- en kadefaciliteiten voor de aan- en afvoer van (handels)producten in containers, zoals bedoeld in artikel 2.4.4. onder d van het Barro.

Gebouwen binnen de bestemming bedrijf zijn toegestaan binnen het bouwvlak en kennen een maximale bouwhoogte en maximale oppervlaktemaat. In de regels is daarnaast specifiek bepaald dat het warehouse niet groter dan 40.000 m² mag zijn. Als er op de verbeelding een aanduiding bedrijfswoning is opgenomen, is er per bedrijf één bedrijfswoning toegestaan.

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - watergebonden op- en overslag' is onder voorwaarden de op- en overslag van containers toegestaan. Er is onder andere een maximale stapelhoogte van zes containers opgenomen en bepaald waar de containerstack moet plaatsvinden. Hiermee is gewaarborgd dat de containers niet hoger kunnen worden gestapeld dan het bedrijfsgebouw (warehouse). Ter plaatse van de aanduiding 'laad en losplaats' is een laad- en loswal toegestaan. Ook is een maximale bouwhoogte van de kraan opgenomen en is bepaald dat er maximaal één kraan aanwezig mag zijn. Bij realisatie van het bouwplan wordt één kraan gerealiseerd.

In de specifieke gebruiksregels is bepaald dat risicovolle inrichtingen (Bevi) en geluidzoneringsplichtige inrichtingen niet zijn toegestaan.

Artikel 5: Groen

De voor Groen aangewezen gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen. Op deze gronden mogen, afgezien van een nutsvoorziening, geen gebouwen worden gebouwd. Aanwezige groenelementen die beeldbepalend zijn, bijvoorbeeld bermen, zijn bestemd als 'Groen'. Het meer ondergeschikte groen dat zich langs wegen bevindt, is geregeld binnen de bestemming 'Verkeer'.

Artikel 6: Horeca

De voor Horeca aangewezen gronden zijn bestemd voor horeca. Ter plaatse is één bedrijfswoning toegestaan na het doorlopen van een afwijkingsprocedure. Horecabedrijven zijn in drie categorieën te onderscheiden:

- categorie I: vormen van horeca-activiteiten waar in hoofdzaak maaltijden, (alcoholische) dranken en/of logies worden verstrekt en waarvan de exploitatie doorgaans in de avonden of zowel overdag als in de avonden plaatsvindt, zoals een café, restaurant, hotel en pension;
- categorie II: vormen van horeca-activiteiten die qua exploitatievorm aansluiten bij winkelvevoorzieningen, waar naast kleinere etenswaren in hoofdzaak alcoholvrije dranken worden verstrekt, en waarvan de exploitatie zowel overdag als in de vroege avonden plaatsvindt, zoals een lunchroom, broodjeszaak, ijssalon, cafetaria, snackbar, automatiek;
- categorie III: vormen van horeca-activiteiten waarbij in hoofdzaak alcoholische drank wordt verstrekt en waarvan de exploitatie doorgaans in de avonden plaatsvindt, een aantasting van het woon- en leefklimaat veroorzaakt en een grote druk op de openbare orde met zich meebrengt, zoals bardancings, discotheken, nachtclubs en coffeeshops.

Ter plaatse is categorie II toegestaan. Dit is in overeenstemming met de bestaande situatie.

Artikel 7: Recreatie

De voor Recreatie aangewezen gronden zijn, naast recreatieve doeleinden, mede bestemd voor groothandelsbedrijven ten behoeve van recreatieve doeleinden ter plaatse van de aanduiding 'groothandel'. Gebouwen binnen de bestemming Recreatie zijn uitsluitend toegestaan binnen het bouwvlak en kennen een maximale bouwhoogte en maximale oppervlaktemaat. Met behulp van een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bestemmingsplan om per groothandel één bedrijfswoning toe te staan.

Artikel 8: Verkeer

De verkeersbestemming is ruim opgezet (zoveel mogelijk van erfrens tot erfrens) om op die manier de herinrichting van wegen ook in de toekomst mogelijk te maken. Ook het meer ondergeschikte groen dat zich langs wegen bevindt, is geregeld binnen deze bestemming. De voor Verkeer aangewezen gronden zijn met name bestemd voor voorzieningen voor verkeer en verblijf. Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

Artikel 9: Water

De haven en de Waal hebben de bestemming 'Water'. De voor Water aangewezen gronden zijn met name bestemd voor waterstaatkundige doeleinden voor waterbeheersing en waterberging. Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd. In de bestemming Water is een aanduiding haven opgenomen waarmee het toegestaan is om kaden, steigers en kribbakens te realiseren.

Ook is er een aanduiding 'specifieke vorm water - jachtbouw' opgenomen waarmee voorzieningen voor de aangrenzende bestemming (jachtbouwer) voor het te water laten en afmeren van schepen en reparatiewerkzaamheden aan schepen zijn toegestaan.

Artikel 10: Leiding - Brandstof

De voor Leiding - Brandstof aangewezen gronden zijn bestemd voor de transportleiding ter plaatse. Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

Artikel 11 Leiding - Riool

De voor Leiding - Riool aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de aanleg, instandhouding en/of bescherming van de ondergrondse rioolpersleiding.

Artikels 12 tot en met 14: Waarde - Archeologie 1, 3 en 4

De Beleidsnota archeologie is in het bestemmingsplan Kerkewaard 2016 doorvertaald door de verschillende archeologische gebieden te bestemmen. Hierbij is gebruikgemaakt van de diepte- en oppervlaktematoren uit de beleidsnota.

Artikel 15: Waterstaat - Uiterwaardgebied

De voor Waterstaat - Uiterwaardgebied aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de afvoer en doorstroming van rivierwater. In of op deze gronden mag uitsluitend ten behoeve van de in de planregels genoemde riviergebonden en niet-riviergebonden activiteiten worden gebouwd. In de planregels bij deze bestemming zijn voorwaarden opgenomen waaraan in dat geval voldaan moet worden.

Binnen de bestemming is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de grenzen van deze dubbelbestemming te wijzigen.

Artikel 16: Waterstaat - Waterkering

De Waalbandijk heeft de functie van waterkering. Ter bescherming moet rond deze waterkering een zone te liggen die de functie waarborgt. De zone van 40 meter aan weerszijde van de dijk heeft de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering.

Artikels 17-21

Hierin zijn algemene gebruiks-, aanduidings- en afwijkingsregels opgenomen.

Artikels 22-23

Hierin zijn overgangsrecht- en slotregels opgenomen.

7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Algemeen

Ingevolge artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening moet er in het kader van het bestemmingsplan een onderzoek worden gedaan naar de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de financiële haalbaarheid van het plan. De maatschappelijke aspecten worden in hoofdstuk 8 toegelicht.

7.2 Grondexploitatie

Afdeling 6.4 van de Wro beschrijft een publiekrechtelijk stelsel waarbij eisen gesteld kunnen worden aan de grondexploitatie. Dit publiekrechtelijk instrumentarium is aanvullend van aard: het primaat ligt bij vrijwillige, privaatrechtelijke afspraken tussen de gemeente en de ontwikkelaar. Deze privaatrechtelijke afspraken worden vastgelegd in ofwel een anterieure overeenkomst (als er nog geen exploitatieplan is vastgesteld) of in een posterieure overeenkomst (als er wel al een exploitatieplan is vastgesteld).

Artikel 6.12 van de Wro bepaalt dat de gemeenteraad verplicht is om, voor de gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen, een exploitatieplan vast te stellen. Artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening geeft aan om welke bouwplannen het gaat.

In dit geval gaat het om 'de bouw van één of meer hoofdgebouwen' als bedoeld in artikel 6.2.1 onder b van het Bro. Dit betekent dat de gemeenteraad verplicht is om een exploitatieplan vast te stellen. De gemeenteraad hoeft, in afwijking van het bepaalde in artikel 6.12 van de Wro alsnog geen exploitatieplan vast te stellen, als:

1. het kostenverhaal anderszins verzekerd is;
2. de gezamenlijk te verhalen kosten minder dan € 10.000,- bedragen;
3. de verhaalbare kosten uitsluitend de aansluiting van een bouwperceel op de openbare ruimte of nutsvoorzieningen betreffen.

De met een exploitatieplan te verhalen kosten zijn bovendien limitatief opgenomen in een kostensoortenlijst (artikel 6.2.3 tot en met 6.2.6 van het Bro). Kosten die niet genoemd zijn in de kostensoortenlijst, mogen niet via het exploitatieplan verhaald worden.

Tussen de gemeente en de initiatiefnemer wordt een anterieure overeenkomst gesloten. Het kostenverhaal is hiermee anderszins verzekerd, waarmee er geen exploitatieplan vastgesteld hoeft te worden. Ook is hierin een planschadeovereenkomst opgenomen en worden er eisen gesteld aan de locatie en fasering. Het plan is daarmee dan ook economisch uitvoerbaar.

8 Procedure

8.1 Voorbereidingsfase

Over het bestemmingsplan wordt in de voorbereidingsfase overleg gevoerd met diverse organisaties en belanghebbenden, zoals de Provincie, Rijkswaterstaat, en het Hoogheemraadschap. Hiermee wordt invulling gegeven aan artikel 3.1.1 Bro. Het voorontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 11 maart 2016 tot en met donderdag 21 april 2016 voor een ieder ter inzage gelegen. De ontvangen inspraak- en overlegreacties zijn samengevat en beantwoord in de Inspraakreactienota. Naar aanleiding van de inspraak- en overlegreacties is het bestemmingsplan op onderdelen aangepast. Ook zijn er een aantal ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. De meest belangrijke wijzigingen in het bestemmingsplan zijn:

- de locatie voor de jachtafbouwer is komen te vervallen; hier blijft de bestemming 'Groen';
- een parkeerterrein voor personenwagens van medewerkers/bezoekers van Van Uden/Nedcargo is in de noordwestelijke hoek van de Kuil opgenomen, hier geldt de bestemming 'Bedrijf' zonder bouwmogelijkheden;
- in het gebied tussen het bestaande en nieuwe warehouse komt de vrachtwagenparkeerplaats en wordt de opslag van containers (containerstack) mogelijk gemaakt;
- ter plaatse van de invaart van de haven is een kleine deel verwijderd uit het plangebied van het bestemmingsplan, vanwege plannen van Rijkswaterstaat voor de verruiming van de invaart. Voor deze verruiming is een separaat bestemmingsplan in voorbereiding.

8.2 Ontwerpfase

Na de beoordeling en verwerking van de overlegreacties is het voorontwerpbestemmingsplan aangepast tot het ontwerpbestemmingsplan. Vervolgens heeft het college van burgemeester en wethouders besloten om het ontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen. Dit is het begin van de wettelijke bestemmingsplanprocedure. Tijdens deze periode van terinzagelegging (zes weken) kan een ieder zijn of haar zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan naar voren brengen. Met inachtneming van de eventueel ingediende zienswijzen wordt het bestemmingsplan door de gemeenteraad (gewijzigd) vastgesteld.

8.3 Vaststellingsfase

Het besluit van de gemeenteraad tot vaststelling van het bestemmingsplan wordt binnen twee weken bekend gemaakt. Burgemeester en wethouders plaatsen de kennisgeving van dit besluit tevens in de Staatscourant en voorts geschiedt deze langs elektronische weg. Gelijktijdig moet de kennisgeving langs elektronische weg aan de diensten en bestuursorganen worden verzonden en moet het besluit met de hierbij behorende stukken langs elektronische weg beschikbaar worden gesteld.

Hierna gaat het vastgestelde bestemmingsplan voor een periode van zes weken ter inzage. Een belanghebbende aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat hij of zij niet tijdig zijn of haar zienswijze bij de gemeenteraad naar voren heeft gebracht, kan gedurende deze termijn van zes weken beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Na de periode van terinzagelegging treedt het bestemmingsplan in werking, behalve wanneer ook om een schorsing van inwerkingtreding wordt gevraagd (voorlopige voorziening). Als het bestemmingsplan in werking is getreden, kunnen er op basis daarvan omgevingsvergunningen worden verleend en kan tot planrealisatie worden overgegaan.

Bijlage I

Gebiedsvisie en Nota van Uitgangspunten

Bijlage II

Beeldkwaliteitsplan

Bijlage III

Akoestisch onderzoek

Bijlage IV

Luchtkwaliteitsbeoordeling

Bijlage V

Bodemonderzoeken

Bodemonderzoeken:

Nulsituatie bodemonderzoek UDM Midden B.V.

Eindsituatie bodemonderzoek UDM Middel B.V.

Verkennend bodemonderzoek Mitec Advies B.V.

Verkennend waterbodemonderzoek Mitec Advies B.V.

Bijlage VI

Voortoets Natuur, Ecologie-Quickscan en Nader onderzoek, Wnb-vergunning stikstof, Wnb-ontheffing Rugstreepad

Bijlage VII

Nota van inspraakreacties

Bijlage VIII

Aanplantingsplan