LBP|SIGHT

Notitie

Haalbaarheid uitbreiding bedrijventerrein Kerkewaard te Haaften

Opdrachtgever
Van Uden Logistic Site Solutions BV
Contactpersoon
mevrouw mr. Y Bostelaar
Kenmerk
R065357aa.00002.pvv
Versie
04_004
Datum
29 november 2013
Auteurs
ing. P.A.G. (Paul) van der Vleuten
drs. ing. C.B.E. (Constans) van Munster
drs. P. (Peter) Thoenes

LBP|SIGHT

Inhoudsopgave

1 Inleiding ... 3

2 Bedrijfsstrategie en situatie van Uden ... 5

2.1 Strategie en situatie Van Uden ... 5
2.2 Werkgelegenheid en binding met locatie/kern Haaften ... 6
2.3 Plan uitbreiding Van Uden en inzet van schepen ... 7
2.4 Andere plandelen: jachtbouwer en wonen/werken ... 9

3 Economisch beleid ... 10

3.1 Beleid goederenvervoer en multimodaal transport ... 10
3.2 Beleid en programma bedrijventerreinen ... 12
3.3 Plannen van Van Uden passen binnen het economisch beleid ... 15

4 Ruimtelijk beleid ... 16

4.1 Huidige status plangebied ... 16
4.2 Beoordeling uitbreiding bedrijventerrein Kerkewaard ... 18
4.3 Plannen van Van Uden passen binnen het ruimtelijk beleid ... 21

5 Water en scheepvaart - Ruimte voor de Rivier en bypass Haaften ... 22

5.1 Geldende toestemming Waterwet en relatie overnachtingshaven RWS ... 22
5.2 Toetsing algemene regels ruimtelijke ordening en Beleidslijn Grote Rivieren ... 23
5.3 Bypass; geen lange termijn reservering ... 25
5.4 Privaatrechtelijke regeling tijdelijke bestemming ... 25
5.5 Overnachtinghaven ... 26
5.6 Plannen van Van Uden passen binnen het waterbeleid ... 28

6 Externe werking op Natura-2000-gebied Rijswaard ... 29

6.1 Stikstofdepositie ... 29
6.2 Voortoets overige effecten ... 31
6.3 Plannen van Van Uden acceptabel bezien vanuit het natuurbeleid ... 35

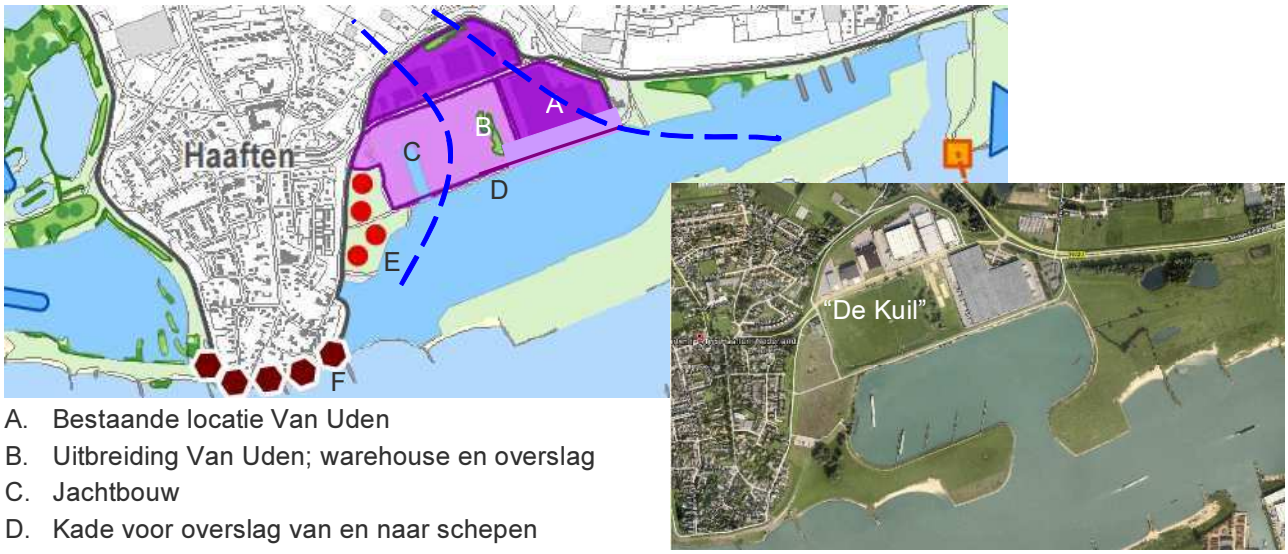
7 Verkeer, geluid en overige aspecten ... 36

7.1 Verkeerskundige aspecten ... 36
7.2 Geluid (industrieel en verkeer) ... 36
7.3 Luchtkwaliteit ... 37
7.4 Externe veiligheid ... 38
7.5 Inpassing ... 38
7.6 Conclusies ruimtelijke inpassing ... 38

8 De uitbreiding van Kerkewaard is haalbaar ... 39

1 Inleiding

Plannen voor de Kerkewaard
De activiteiten van Van Uden Logistics in Haaften groeien uit hun jasje. De Van Uden Group heeft posities op bedrijventerrein Kerkewaard en is voornemens uitbreidingen te realiseren voor de eigen activiteiten en ook ruimte te bieden aan andere (watergebonden) activiteiten. De herontwikkeling bestaat uit uitbreiding van het bedrijventerrein voor de bedrijfsactiviteiten van Van Uden, watergebonden bedrijven en enkele locaties voor wonen/werken.



A. Bestaande locatie Van Uden
B. Uitbreiding Van Uden; warehouse en overslag
C. Jachtbouw
D. Kade voor overslag van en naar schepen
E. Kleinschalige bedrijvigheid in combinatie met woningen
F. Markante kop van Haaften (nader te bepalen; valt buiten het kader deze notitie)

Bypass (nevengeul rondom Haaften)

Naast de wensen van Van Uden ligt er nog een claim op het gebied: voor adequate hoogwater-veiligheid moet de doorstroomcapaciteit van De Waal ter plaatse van Haaften worden vergroot. Een serieuze maatregel is een nevengeul (bypass) achter de kom Haaften langs. Deze zeer ingrijpende en kostbare maatregel (Haaften wordt een eiland, grote gevolgen voor ruimte, landschap en natuur) wordt voorzien na 2050. Een dergelijke horizon vormt geen belemmering voor de uitbreiding van het bedrijfsterrein Haaften. Indien opportuun, dan is Van Uden nu al bereid tot grondtransacties en/of privaatrechtelijke afspraken om de terbeschikkingstelling en lege oplevering van de voor de bypass benodigde gronden in 2050 te garanderen.

Principeverzoek 2012 plus multimodaal transport (inzetten van scheepvaart)
Eind 2012 heeft Van Uden een principeverzoek gedaan aan de gemeente Neerijen voor de ontwikkeling van een deel van de gronden. In dit principeverzoek wordt wel een kade genoemd, maar is niet de inzet van scheepvaart opgenomen. De mogelijkheid voor <u>het gebruik van de kade voor de inzet van schepen vormt voor Van Uden wel een voorwaarde voor de ontwikkeling.</u>

Het is de intentie van Van Uden om met de (gefaseerde) realisatie spoedig te starten en daarvoor de procedures in gang te zetten. Voor de strategie van Van Uden is het van belang om tijdig zicht te hebben op uitbreiding van de locatie, inclusief multimodale mogelijkheden. Omdat de huur van de bestaande locatie afloopt in 2019 is tijdige besluitvorming van belang.

Als dat niet haalbaar is, dan zal Van Uden op zoek moeten naar een nieuwe locatie. Ook daar moet dan ruimtelijke besluitvorming zodanig worden voorbereid, zodat de voorzieningen op tijd zijn gerealiseerd.
Globaal betekent dit de volgende planning in dit traject.

2013 Zekerheid over:
- passend beeld van Kerkewaard in de Structuurvisie Waalweelde-West;
- haalbaarheid multimodaal transport in de Kerkewaard;
- haalbaarheid aangetoond inzake natuurwetgeving (huidig regime en/of PAS), economisch beleid, ruimtelijk kader;
- de horizon voor de bypass Haaften.

2014 Zekerheid over:
- principeakkoord medewerking gemeenteraad (intentieverklaring / samenwerkingsovereenkomst (indien geen akkoord in Neerijnen: Van Uden op termijn weg uit Haaften en een nieuwe locatie binnen of buiten Regio);
- omvang en invulling van compensatie (Ruimte voor de Rivier) en privaatrechtelijke constructie met Rijkswaterstaat;
- overeenkomsten andere (private) partijen;
- grondexploitatie en overdracht aan gemeente plandeel woningen.

2014 Start bestemmingsplanprocedure t.b.v. uitbreiding (of t.b.v. nieuwe locatie).
2015 Vastgesteld bestemmingsplan (met ev. uitloop van een jaar door beroep).
2016-2017 Realisatie uitbreiding (of realisatie op nieuwe locatie).
2018 Ingebruikname uitbreiding (of nieuwe locatie).
2019 Einde of verlenging huurcontract locatie Haaften.

Structuurvisie Waalweelde-West en vragen rond de haalbaarheid
In de voorontwerp-structuurvisie Waalweelde-West is de uitbreiding van bedrijventerrein Kerkewaard als een gebiedsuitwerking opgenomen. De afspraak is om de haalbaarheid van de plannen na te gaan en de uitkomst daarvan te verwerken in de ontwerp-structuurvisie die in januari 2014 wordt vastgesteld. Bij de beoordeling van de haalbaarheid zijn vier aspecten aan de orde waar in de achtereenvolgende hoofdstukken op ingegaan wordt.
- Bedrijventerreinenbeleid (hoofdstuk 3)
- Mogelijke problemen met stikstof depositie in Natura 2000-gebied de Rijswaard (hoofdstuk 4).
- Ruimtelijke beleid (hoofdstuk 5).
- Ruimte voor de Rivier, de relatie met bypass Haaften en de verenigbaarheid met de functie van overnachtingshaven (hoofdstuk 6).

Voordat deze punten worden behandeld, worden de activiteiten en strategie van Van Uden beschreven (hoofdstuk 2). Verder is ook nader ingegaan op verkeer en overige aspecten (hoofdstuk 7).

Hiermee wordt de haalbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling aangetoond. Dit document dient ter onderbouwing van de besluitvorming door de gemeenteraad en de provincie inzake de structuurvisie. Met de opname in de structuurvisie bevestigen de gemeente en de provincie de mogelijke ontwikkeling van Kerkewaard. Als de ontwikkeling niet wordt opgenomen in de structuurvisie, dan gaat Van Uden zich oriënteren op een andere strategie en locatie van de activiteiten.

2 Bedrijfsstrategie en situatie van Uden

2.1 Strategie en situatie Van Uden

Het warehouse van Van Uden, gesitueerd aan de Hertog Karelweg 22, heeft een omvang van 42.000 m² bestaande uit acht compartimenten, met in totaal 56 docks voor verlading. Tegenover dit pand, aan de Hertog Karelweg 23, ligt een tweede warehouse. Dit warehouse, van 8.000 m², bezit diverse compartimenten die afzonderlijk van elkaar kunnen worden geconditioneerd op verschillende temperaturen en acht los- en laaddocks. De vestigingen in Haaften zijn gespecialiseerd in transport en distributie van levensmiddelen, wijnen, gedistilleerde dranken en non-foodproducten in de Benelux aan supermarkten en horecaketens. Daarnaast groeit de online verkoop van voedingsmiddelen en geschenkverpakkingen enorm, hetgeen in de distributieketen een steeds belangrijkere rol speelt. Door de groei van de markt, groeien de activiteiten van Van Uden Logistics in Haaften uit hun jasje.

De afnemers van Van Uden Kerkewaard zitten voor het grootste deel niet in de regio. 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 in de toekomst vervoer over water mogelijk.

Haaften is van cruciale betekenis voor de multimodale strategie van Van Uden. 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. Daarnaast wordt nagedacht over de uitlevering middels schepen naar de distributiecentra van de grote retailers, zoals Jumbo, AH, C1000 enz. Deze schepen kunnen bij de terminals in Veghel, Zaandam, Breda enz. worden gelost, waar lokale transporteurs de goederen naar de distributiecentra brengen. Zo kunnen vele vrachtwagenkilometers en de overeenkomstige milieubelasting worden 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 gaat hierin een verdere efficiencyslag betekenen.

De mogelijkheid van het mede (zelf) inzetten van schepen vormt een belangrijke voorwaarde in de (ontwikkel)strategie van Van Uden. De afvoer vanaf de productielocatie, opslag, voorraadbeheer en orderverwerking in warehouses en de distributie naar afnemers, zijn stuk voor stuk belangrijke schakels in de logistieke keten. Van Uden werkt continu aan de efficiënte inrichting van deze keten samen met de klant. Dit levert kosten- en emissiereductie op.

De 200 eigen vrachtwagens, een aantal eigen schepen en eigen materieel bieden daarbij de mogelijkheid om innovatieve toepassingen in eigen beheer te ontwikkelen en ook daadwerkelijk te treffen. Dit gaat bijvoorbeeld over:
- verder geautomatiseerde magazijn- en order-picksystemen die de opslagcapaciteit verruimen zonder extra ruimtebeslag;

- efficiënte transportconcepten met afwijkende laadruimte- en palletformaten ten behoeve van een hogere bezetting van vrachtwagens en schepen;
- milieuvriendelijkere technieken voor het ontvangen en verwerken van goederen uit vrachtwagens en schepen.

Van Uden heeft een nieuw op- en overslagsysteem ontwikkeld met speciale 45-voetscontainers, die optimale capaciteit hebben (hogere bezetting) en flexibel inzetbaar zijn in zowel de binnenvaart als met vrachtwagens. Het systeem maakt multimodale combinaties van transport zo efficiënt mogelijk. Van Uden werkt zo mee aan een betrouwbare distributieketen, waarmee de cruciale en nog steeds groeiende voedselvoorziening aan supermarkten blijvend kan worden gegarandeerd.

In de duurzame ontwikkeling van de markt speelt ten slotte ook schaalgrootte een belangrijke rol. Weliswaar kan aan efficiency binnen de bestaande kaders nog veel gewonnen worden, maar er is zeker behoefte aan uitbreiding om de klant blijvend goed van dienst te zijn en de concurrentie goed aan te kunnen. De posities van Van Uden in Haaften bieden hiervoor een oplossing.

Van Uden is niet direct gebonden aan de kern Haaften, maar met de grondposities (uitbreidingsmogelijkheden) en de directe ligging aan de Waal, wel aan deze locatie. Van Uden heeft hier kapitaalintensieve voorzieningen gerealiseerd, die slechts tegen hoge kosten kunnen worden verplaatst. Verplaatsing zou een grote desinvestering betekenen. Daarnaast heeft Van Uden de gronden nodig voor uitbreiding/herontwikkeling al in bezit.

Door de directe ligging aan het water wordt daarbij een schakel in de transportketen geëlimineerd: de handling en het transport van goederen tussen de terminal en het warehouse. Dit efficiencyvoordeel is bij handling van de containers bij gebruikmaking van een openbare terminal niet te realiseren. Van Uden zoekt geen aansluiting bij een openbare containerterminal. Daarvoor is de business van Van Uden te omvangrijk; het zou een grote aanslag doen op de capaciteit van een openbare terminal. Door wisselende vraag en aanbod en afhankelijkheid van afwikkeling in andere (zee)havens kan de continue doorzet door een openbare terminal niet altijd worden gegarandeerd. Dit zou de toelevering aan supermarkten in gevaar kunnen brengen, hetgeen voor de klanten van Van Uden absoluut onaanvaardbaar is. De kracht van de strategie is juist dat van Van Uden de belangrijke delen van de distributieketen in eigen hand heeft en daarmee deze garantie wel kan bieden.

De genoemde combinatie van voorwaarden/voordelen en de mate van efficiency die Van Uden voor ogen staat, wordt ook beoogd in het landelijk en Gelders economisch beleid (als logistieke hotspot). Zie daarvoor hoofdstuk 3.

2.2 Werkgelegenheid en binding met locatie/kern Haaften

Van Uden is qua afzetgebied en klanten niet zozeer gebonden aan de kern Haaften. Van Uden is door de gerealiseerde gebouwen en voorzieningen, de bestaande activiteiten, de gronden die in bezit zijn en de mogelijkheid voor het inzetten van schepen wel gebonden aan deze locatie. Daarnaast heeft Van Uden wel binding met Haaften; met de bewoners, de verenigingen en andere bedrijven.

Op de huidige locatie werken circa140 mensen, voor meer dan de helft kostwinners voor gezinnen uit Neerijnen en de omliggende dorpen. Van Uden is de grootste werkgever in Neerijnen. Met de uitbreiding kan dit aantal groeien naar 250 werknemers, die binnen de gemeente Neerijnen en omgeving goed te vinden zijn.

Woonplaats medewerkers	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Neerijnen en omgeving	73	53%				
- Waarvan uit gemeente Neerijnen:			22	16%		
- Haaften					14	10%
- rest gemeente					8	6%
- waarvan uit omliggende gemeenten:			51	37%		
Andere gemeenten	66	47%				
Totaal Van Uden Logistics Haaften (2013)	139	100%				

Verder zijn er tal van toeleveranciers uit de omgeving die goederen en diensten verzorgen voor Van Uden op het gebied van de levering van machines, magazijnstellingen en andere inventaris, keuring/onderhoud, computerdiensten, gebouwbeheer/schoonmaak, kantoorbenodigdheden, catering enz. De vestiging van een jachtbouwer zou eveneens direct en indirect leiden tot meer werkgelegenheid.

Daarnaast vervult Van Uden bewust een aantal maatschappelijke taken. Het terrein van Van Uden wordt ter beschikking gesteld aan de brandweer voor het houden van de jaarlijkse oefeningen. Verder zijn er diverse sponsoringactiviteiten voor bijvoorbeeld de voetbalvereniging van Haaften.

2.3 Plan uitbreiding Van Uden en inzet van schepen

In deze paragraaf worden de plannen van Van Uden voor uitbreiding beknopt beschreven. De uitbreiding heeft betrekking op verdubbeling van de warehousecapaciteit door de bouw van een vergelijkbaar warehouse als het bestaande aan de Hertog Karelweg 22. Dit warehouse kan in ‘De Kuil’, die niet wordt opgehoogd, verdiept worden geplaatst. De kade wordt aangepast en geschikt gemaakt voor een mobiele kraan.

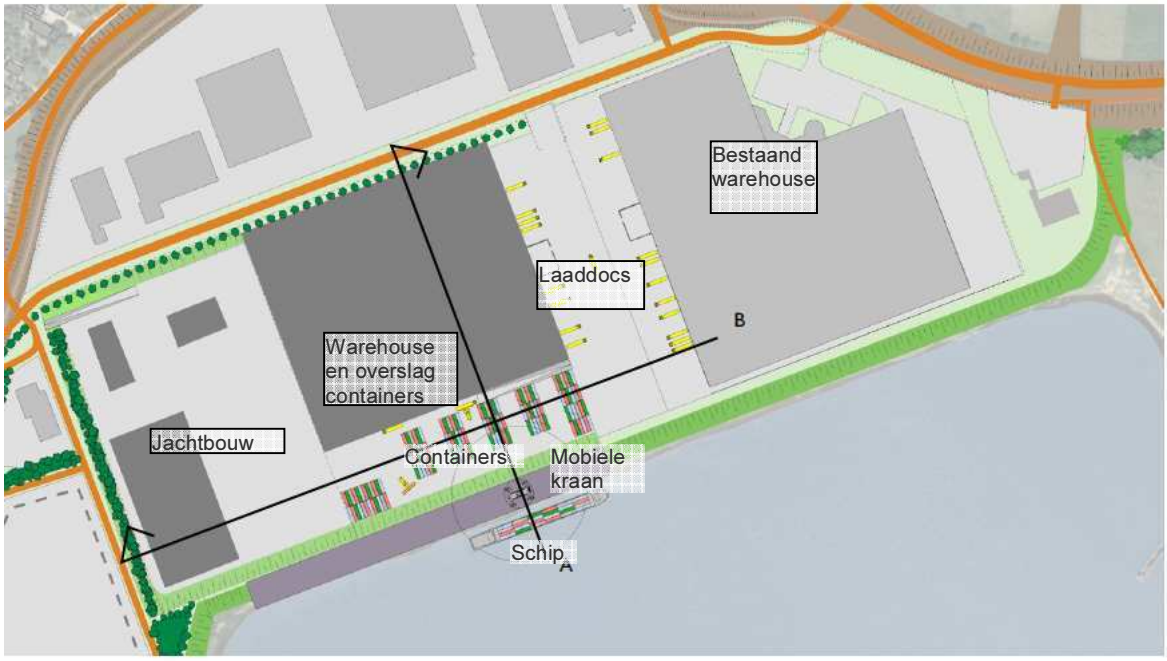
Het terrein wordt ingericht voor intern transport en routes voor bezoekende en vertrekkende vrachtwagens. Containers worden in afwachting van transport per vrachtwagen of schip tijdelijk op het terrein gestald.

Een verdubbeling van de capaciteit betekent een forse toename van het aantal vrachtwagenbewegingen. De komende jaren verwacht Van Uden een efficiencyverbetering door betere belading en planning van routes. Hierdoor wordt een reductie verwacht van 25% voor uitgaande vrachten. Voor het totaal betekent dat een reductie van 14%.

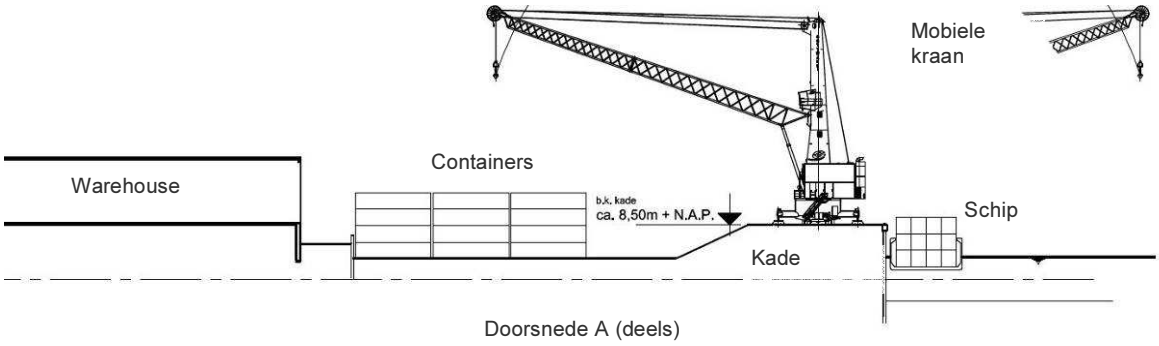
Met name voor de inkomende stromen is de inzet van binnenvaartschepen een goed alternatief. Hiermee kan 80% vervoerd worden. Van de uitgaande goederen kan 20% per schip vervoerd worden en mogelijk een groter percentage. De inzet van schepen kan daarmee leiden tot een reductie van 50% van de vrachtwagenbewegingen. Dat kan ertoe leiden dat met een toename van de opslagcapaciteit met 100% toch niet meer vrachtwagens worden ingezet. Onderstaande tabel geeft een overzicht van deze getallen.

WAREHOUSE EN VERVOER (concept)	HUIDIGE SITUATIE	UITBREIDING MET INZET VRACHTWAGENS		UITBREIDING MET INZET SCHEPEN	
WERKDAGEN EN PLOEGEN	Totaal	% uitbreiding	Totaal	% uitbreiding	Totaal
Aantal werkdagen	240	0%	240	0%	240
Aantal medewerkers	139	80%	250	80%	250
Aantal ploegen	2	0%	2	0%	2
Opp. warehouse (m2)	40.000	100%	80.000	100%	80.000
VRACHTWAGENS	Aantal per dag	% efficiency-verbetering	Aantal per dag	% reductie vracht-wagens	Aantal per dag
Vrachtwagen in*	80	0%	160	49%	82
Vrachtwagen uit*	120	25%	180	23%	139
* rit = aankomst + vertrek	200		340		221
SCHEPEN	Schepen per dag		Schepen per dag	40'-cont. /schip	Schepen per dag
Schepen in**	0		0	40	2
Schepen uit**	0		0	40	1
** een schip = twee vaarbewegingen	0		0	Totaal:	3

Hieronder enkele beelden van een mogelijke inrichting van het plangebied.



Mogelijke indeling van 'De Kuil'



Doorsnede A (deels)

Doorsnede B

Het laden van de schepen gebeurt met een mobiele kraan die over de kade rijdt en mogelijk ook ingezet kan worden voor het verplaatsen van jachten.

2.4 Andere plandelen: jachtbouwer en wonen/werken

Positie beoogde jachtbouwer
Voor de uitbreiding van Kerkewaard is een bestaande jachtbouwer in beeld, die geïnteresseerd is in de locatie. Het gaat hier niet om een conventionele scheepswerf, maar een gerenommeerd bedrijf voor de bouw van luxe jachten, die de casco's van elders betrekt en zich met afbouwen bezighoudt. Het bedrijf is nu gevestigd op een industrieterrein, maar wordt daar beperkt, onder meer door de hoogte van bruggen en is voor afbouw afhankelijk van andere locaties. Voor dit bedrijf is de locatie in Kerkewaard aan de Waal uitermate geschikt om alle gewenst activiteiten uit te oefenen.

De exacte inrichting van dit plandeel is nog onderwerp van onderzoek. De werkzaamheden worden hoofdzakelijk inpandig uitgevoerd. Er zijn diverse mogelijkheden voor aanpassing en/of het gebruik van de haven en kades. Er wordt gedacht aan een gecombineerd gebruik van voorzieningen voor het lossen van schepen en het optakelen van jachten.

Wonen/werken
De gemeente Neerijnen heeft in de Kerkewaard, als buffer tussen de kom Haaften en het bedrijventerrein een gemengd gebied van wonen en werken voor ogen. De bestaande rechten voor het ophogen van het terrein gelden ook voor dit terreindeel. Deze niet riviergebonden ontwikkeling moet eveneens aan het ruimtelijke beleid getoetst worden.

3 Economisch beleid

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van het beleid op het gebied van transport (paragraaf 3.1) en bedrijventerreinen (paragraaf 3.2) dat relevant is in het kader van het initiatief van Van Uden. In paragraaf 3.3 wordt onderbouwd dat het initiatief past binnen dit beleid.

3.1 Beleid goederenvervoer en multimodaal transport

Landelijk beleid
Het kabinet noemt de binnenvaart 'de schoonste vervoersmodaliteit' door beperking van onder andere de luchtverontreiniging, het energiegebruik en CO_2-uitstoot. De rijksoverheid heeft aangekondigd dat goederenvervoer over water en de innovatie van de binnenvaart worden gestimuleerd. Voor een groot gedeelte van de goederen in Nederland geldt de binnenvaart als een goedkope en veilige vervoerswijze. Van al het transport op Nederlands grondgebied vindt ruim veertig procent over de vaarwegen plaats. Het containervervoer groeit de laatste jaren met zeven tot tien procent per jaar en deze groei houdt naar verwachting de komende jaren aan. De binnenvaart kan een belangrijke rol spelen bij het opvangen van deze groei. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu ziet het als haar opgave om de groei van de binnenvaart mogelijk te maken.

Landelijk is de Logistiek aangewezen als topsector. De ambitie:
(1) Nederland als één (multimodaal) logistiek systeem;
(2) waar ketenregie een plaats heeft, en;
(3) waar grote internationale verladers en logistieke dienstverleners zich graag vestigen!
(publicatie 'Partituur naar de top, Adviesrapport Topteam Logistiek', van juni 2011.)

Het Havenbedrijf Rotterdam is eveneens duidelijk over de noodzaak van de groei van de binnenvaart in Nederland en de cruciale rol van binnenlandse terminals. De containeroverslag in Rotterdam blijft de komende jaren sterk toenemen. De verkeersbelasting op de ruit van Rotterdam, maar ook op de A15 zal mede hierdoor eveneens flink groeien, wat vanuit het oogpunt van bereikbaarheid en luchtkwaliteit onwenselijk of zelfs onmogelijk is. Het is daarom van groot belang om een groter deel van de import/export containers te vervoeren met trein of binnenvaart.

Het initiatief van Van Uden past binnen dit nationale beleid aangezien zij bijdraagt aan de opgave om de binnenvaart te laten groeien door een binnenlandse terminal te realiseren.

Regionaal beleid
Ook de provincie heeft een visie op de binnenvaart. Gelderland is een aantrekkelijke provincie voor de vestiging van logistieke bedrijven. Dat komt door de strategische ligging tussen de zeehavens in Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen en het Europese achterland. Ook de belangrijke (Europese) vervoerassen - de snelweg A15, rivier de Waal en goederenspoorlijn de Betuweroute – maken Gelderland aantrekkelijk voor logistieke activiteiten. De verwachting is dat de goederenstroom door Gelderland tot 2040 fors toeneemt en als we niet tweemaal zoveel vrachtwagens willen, moet dit multimodaal worden opgevangen (deels spoor, vooral binnenvaart).

In de Structuurvisie Bedrijventerreinen en Werklocaties van Gelderland van 2010 is 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, de logistiek als economische sector versterken en de groei van het goederenvervoer mogelijk maken door:
- het creëren van een goed toegerust, multimodaal vervoernetwerk, teneinde 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, teneinde daarmee het profiel van Gelderland als logistieke vestigingsplaats te versterkt en wordt de werkgelegenheid in de logistieke sector op lange termijn gestimuleerd.
- zelf te 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 'Strategisch uitvoeringsprogramma Logistiek en Goederenvervoer 2012-2015, Logistiek als Gelderse Motor' (13 maart 2012) is voldoende beschikbaarheid van kade-/water-gebonden terreinen, de 'natte kavels', een speerpunt. Hierbij wordt de locatie Haaften expliciet genoemd.
"Marktpartijen zien soms ook mogelijkheden voor kleinere terminals bij lokale bedrijventerreinen. Voorbeelden zijn de ontwikkelingen in Haaften en Doesburg (Rotra). Onze rol bij ontwikkelingen op locaties buiten de regionale knooppunten willen wij beperken tot een faciliterende rol."

Ook in het Masterplan Rivierenland logistieke hotspot van mei 2012, in het kader van het programma Welvarend dat gaat over de sociaaleconomische ontwikkeling van Rivierenland, wordt bedrijventerrein Kerkewaard aangeduid als een watergebonden bedrijventerrein waarop mogelijkerwijs een terminal met een private functie wordt ontwikkeld.

Verder stelt de provincie in de (ontwerp)omgevingsvisie:
"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.*
- *Kansen bieden aan bestaande bedrijven.*
- *Versterken van ruimtelijke randvoorwaarden voor de sterke (top)sectoren.*
- *Een adequaat beheer van de bestaande bedrijventerreinen, kantoren en detailhandel in Gelderland zowel kwalitatief als kwantitatief en een daarop aangepaste aanpak van eventuele nieuwe plannen.*
- *De provincie schept ruimte voor economie, voor kansen pakken. Dit doet de provincie door actief te zijn in de ondersteuning en facilitering van bedrijven. Extra wordt geïnvesteerd in de ontwikkeling van de topsectoren food, health en energie- en milieutechnologie, de logistiek en de land- en tuinbouw met speciale aandacht. De provincie ondersteunt en faciliteert door mee te denken over groei op bestaande locaties voor bedrijventerreinen."*

Door de vestiging en uitbreiding van zelfstandige logistieke ondernemingen, met multimodaal concept voor de eigen business, zoals Van Uden, wordt direct invulling gegeven aan dit beleid. Het draagt bij aan de ontwikkeling van de Regio Rivierenland als Logistieke Hotspot.

3.2 Beleid en programma bedrijventerreinen

Structuurvisie Bedrijventerreinen en Werklocaties van de provincie Gelderland (2010)
In deze Structuurvisie is gesteld dat de opgave voor Gelderland is het realiseren van voldoende ruimte voor bedrijfsontwikkeling van de juiste kwaliteit op het juiste moment en het voorkomen van overschotten en leegstand. Daarnaast is er een aantal specifieke bedrijfssectoren zoals water-gebonden bedrijvigheid, die een bijzondere ontwikkeling doormaakt. Deze sectoren moeten zo goed mogelijk worden geaccommodeerd.
Bij kwaliteit staan naast locatieaspecten, inrichtingseisen en vormgeving ook duurzaamheid en mobiliteit centraal. De leefbaarheid op het bedrijventerrein zelf en voor de omgeving is belangrijk, inclusief de ontsluiting van het groeiende (weg)verkeer en de verkeersveiligheid.

De aard, schaal en functie van bedrijven op bedrijventerreinen moet passen bij de productie-structuur, de werkgelegenheidsstructuur en de omvang van de kernen waarbij deze terreinen gelegen zijn. In de structuurvisie wordt daarom een onderscheid gemaakt tussen lokale, inter-gemeentelijke 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, dienen zo mogelijk een plaats te krijgen, bijvoorbeeld binnen het bestaande stedelijk gebied.

De volgende insteek geldt voor de typering van bedrijventerreinen (volgens de ontwerp-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 werk-gelegenheidsstructuur 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). Hiervan kan beargumenteerd worden afgeweken, bijvoorbeeld in het geval van vestiging van een bedrijf uit de zwaardere milieucategorie dat aan de betreffende gemeente/regio is gebonden. Verder dienen het bereikbaarheidsprofiel van de betreffende locatie en het mobiliteitsprofiel van de (gewenste) vestigingen met elkaar in overeenstemming te zijn.

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 vaar-wegennetwerk. 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.

De beoordeling van deze aspecten, zoals de toepassing van de Gelderse ladder voor duurzame verstedelijking is neergelegd in de Verordening Ruimte van Gelderland. Zie hoofdstuk '4 Ruimtelijk beleid' voor de toetsing van de ontwikkeling.

Regionaal programma bedrijventerreinen (RPB)
De afspraken over een nieuwe programmeringopgave bedrijventerreinen zijn regionaal vastgelegd. In het door de provincie Gelderland in 2012 vastgestelde 'Regionaal Programma Bedrijventerreinen (RPB) Regio Rivierenland' liggen de bestuurlijke afspraken vast tussen provincie en de gemeenten in het gebied over de ontwikkeling van lokale en regionale bedrijventerreinen. In het RPB wordt gezamenlijk antwoord gegeven aan de uitbreidingsvraag naar nieuwe bedrijfsterreinen en vervangingsvraag (bedrijventerreinen onttrokken voor andere functies).

In het RPB zijn nog geen mogelijkheden opgenomen voor watergebonden bedrijven (dit gaat om publieke watergebonden overslag, niet zozeer om uitbreiding van bestaande bedrijven met eigen terminal).
"Regio Rivierenland maakt aanvullende afspraken – nog niet opgenomen in dit RPB – over de opvang van watergebonden en -verbonden bedrijvigheid. De verkenning naar de precieze ruimtebehoefte en optimale locatie hiervoor loopt. De locatiekeuze voor zware milieucategorieën wordt hierin meegenomen."
Het RPB uit 2012 doet dus nog geen uitspraken over de opvang van watergebonden en -verbonden bedrijvigheid.

De regio Rivierenland en de provincie Gelderland constateren dat er een tekort is aan watergebonden bedrijventerreinen langs de Waal. De regio hanteert het uitgangspunt dat er zowel in Waalweelde-West als Waalweelde-Midden een opvanglocatie beschikbaar moet zijn. De regio Rivierenland maakt voor Waalweelde-West de keuze om de locatie Poederoijen (15 ha) aan te wijzen als opvanglocatie voor watergebonden bedrijvigheid en de locatie Zeiving aan te houden als locatie voor de langere termijn, indien uit monitoring blijkt dat er ook met de ontwikkeling van Poederoijen onvoldoende aanbod is.

Het bedrijventerrein Kerkewaard wordt niet genoemd in het programma (niet als voorraad en niet als ontwikkelruimte), omdat deze watergebonden locatie in het bezit is van een particuliere onderneming met een bestaande, uit te breiden bedrijfsvoering. Daarmee is deze locatie niet beschikbaar voor anderen voor (niet-watergebonden) ontwikkelingen. Door de gemeente Neerijnen is de Kerkewaard altijd aangeduid als een bestaand bedrijventerrein (zie IBIS), die vanwege het private karakter van een mogelijke uitbreiding, nooit in de discussies in de regio rond het RPB is meegenomen. Aangezien de uitbreiding een functiewijziging betekent (water naar bedrijvigheid) en er een nieuwe bestemmingsplan moet worden opgesteld, is er wel degelijk een afweging te maken in het regionale afspraken kader.

Binnen het RPB lopen diverse ontwikkelingen goed (bijv. Wildeman Zaltbommel), echter regionaal blijft men onder de prognose. Een en ander is aanleiding voor een (al geplande) herijking van het RPB, waarbij ook specifiek naar watergebonden locaties wordt gekeken. Dit proces is onlangs gestart. De gemeente zou in dit herijkingproces de uitbreiding van Kerkewaard kunnen inbrengen.

Herijking Afsprakenkader bedrijventerreinen Regio Rivierenland
Op 11 juli 2013 hebben de gemeenten van de Regio Rivierenland een afsprakenkader vastgesteld, dat het Convenant bedrijventerreinen Rivierenland uit 2001 herijkt. Het nieuwe convenant vervangt het oude. Het afsprakenkader kiest op een aantal punten voor een andere benadering. Zo wordt de onderverdeling lokaal, subregionaal en regionaal bedrijventerrein losgelaten. Daarnaast is, net zoals bij het provinciebeleid, de vraag van het bedrijf het uitgangspunt. 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 Gelderse Ladder voor duurzaam ruimtegebruik gehanteerd. Deze geeft in essentie aan dat lokale inpassing in stedelijk gebied de eerste keuze moet zijn, en verplaatsing naar een nieuwbouwlocatie in het buitengebied de laatste keuze.

Koppeling van beleid
In de Ruimtelijke Verordening Gelderland is opgenomen dat bestemmingsplannen voor bedrijventerreinen niet strijdig mogen zijn met de gemaakte regionale afspraken. Tevens zijn de gemaakte locatiekeuzes input voor de provinciale omgevingsvisie. De ontwikkeling van bedrijventerrein is en blijft echter een financiële verantwoordelijkheid voor betrokken gemeenten en marktpartijen. Mocht uit de structuurvisie blijken dat om moverende redenen een locatiekeuze wijzigt, dan kan het RPB hierop worden aangepast.

Het huidige bedrijventerrein Kerkewaard bij Haaften heeft de status van lokaal bedrijventerrein, maar wijkt af van de definitie. Eigenlijk zijn de daar aanwezige bedrijven te groot voor een lokaal bedrijventerrein. De opname van de verdere uitbreiding van Kerkewaard als bestaand ‘afwijkend’ lokaal en watergebonden bedrijventerrein in het programma is principe mogelijk (met name voor watergebonden bedrijvigheid is het programma nog niet compleet). De uitbreiding van Kerkewaard kan door de gemeente Neerijnen ingebracht worden in het overleg inzake het regionaal programma bedrijventerrein.

3.3 Plannen van Van Uden passen binnen het economisch beleid

- In het beleid van de provincie Gelderland en de regio Rivierenland om te komen tot een Logistieke Hotspot wordt de locatie in Haaften als kans gezien voor multimodaal vervoer, in lijn met het landelijke beleid inzake goederenvervoer (inzet van binnenvaart boven vervoer per as).
- Voor watergebonden bedrijventerreinen kunnen in het Regionaal Programma/Programmaberaad Welvarend nog nadere afspraken worden gemaakt, waarin de uitbreiding van Kerkewaard kan worden ingebracht.

Het bedrijventerreinbeleid heeft een ruimtelijk en een economisch component. Zie voor de, ruimtelijke beoordeling van de uitbreiding Kerkewaard, inclusief de gevolgen voor verkeer en ontsluiting van het bedrijventerrein, hoofdstuk 4 en verder.

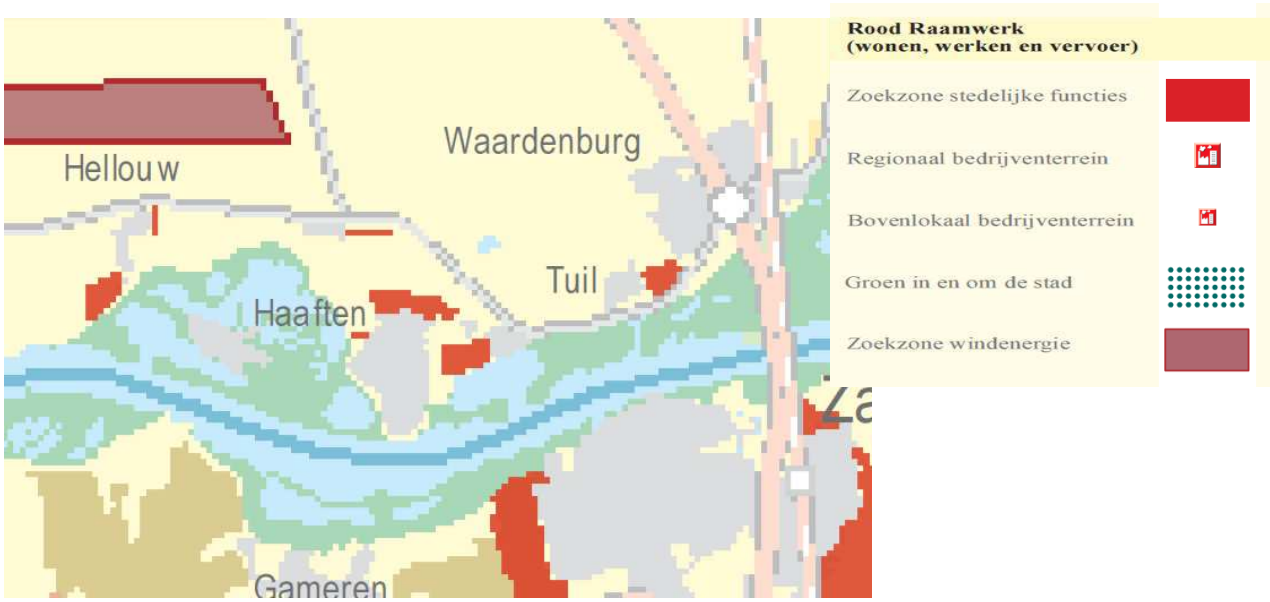
4 Ruimtelijk beleid

In dit hoofdstuk wordt de ruimtelijke kwaliteit beoordeeld. Voor de beoordeling van ruimtelijke regels voor de rivierbedding en lange termijn riviermaatregelen (volgens het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, Barro), wordt verwezen naar hoofdstuk '5 Water en scheepvaart - Ruimte voor de Rivier en bypass Haaften*'. Voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten wordt verwezen naar '7 Verkeer, geluid en overige aspecten'.*

4.1 Huidige status plangebied

Streekplan 2005

De provincie heeft haar ruimtelijk beleid vastgelegd in het Streekplan Gelderland 2005. Het is in september 2005 van kracht geworden en geldt nog steeds. Op de kaart van stedelijke zoekgebieden is de uitbreiding van Kerkewaard opgenomen als mogelijke stedelijke ontwikkeling.



De (voorontwerp)Structuurvisie Waalweelde-West wordt als onderdeel van de structuurvisie van Gelderland de opvolger van het streekplan.

Ruimtelijke Verordening Gelderland

Het bedrijventerreinenbeleid en de wijze van het toetsen van vestigingslocaties is verankerd in de Verordening Ruimte van de provincie Gelderland. Verstedelijking vindt in beginsel plaats binnen aangewezen 'bestaand bebouwd gebied' (grijs), inclusief aangewezen nieuwe ontwikkelgebieden (roze; zie figuur hieronder).

Anders dan in het Streekplan van Gelderland is 'de Kuil' (plandelen B en C) niet meer als stedelijke zoekzone opgenomen. In tegenstelling tot het streekplan geldt voor plandeel E (wonen en kleinschalige bedrijvigheid) in de verordening al de bestaande stedelijke status (was in streekplan nog niet zo). Het geldende streekplan en de geldende verordening zijn daarmee niet in met elkaar overeenstemming.

De provincie werkt aan een Omgevingsvisie en een nieuwe Omgevingsverordening ter vervanging van onderliggende streekplan/structuurvisie(s) en Ruimtelijke Verordening. (In het kader van de procedure van de ontwerp-omgevingsvisie heeft Van Uden ingesproken en verzocht om rekening te houden met de bestaande rechten en de plannen in de Kerkewaard.)

De voorwaarden voor stedelijke uitbreidingen zoals werklocaties zijn:
- dat ze moeten passen of aansluiten op het reeds aanwezige bebouwde gebied;
- de aard en schaal van nieuw te vestigen bedrijven moeten passen bij of een goede aanvulling zijn op het bestaande productiemilieu, de werkgelegenheidsstructuur en de omvang van de woonkern;
- bij nieuwvestiging van bedrijven moet er ook sprake zijn van een aangetoonde binding aan de betreffende gemeente/locatie en van een passend milieuregime;
- het bereikbaarheidsprofiel van de betreffende locatie en het mobiliteitsprofiel van de(gewenste) vestigingen moeten met elkaar in overeenstemming te zijn.

Ontwerp-Omgevingsvisie en -Omgevingsverordening

De provincie werkt aan een Omgevingsvisie en een nieuwe Omgevingsverordening ter vervanging van onderliggende streekplan/structuurvisie(s) en Ruimtelijke Verordening. (In het kader van de procedure van de ontwerp-omgevingsvisie heeft Van Uden ingesproken en verzocht om rekening te houden met de bestaande rechten en de plannen in de Kerkewaard.)

In de Omgevingsverordening is 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.

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".

In de Omgevingsverordening worden nieuwe elementen in de beoordeling van ruimtelijke ontwikkelingen toegevoegd; de zogenaamde Gelderse ladder van duurzame verstedelijking. De Gelderse ladder omvat zes stappen om tot een zorgvuldige afweging van locatiekeuzes voor stedelijke functies in stedelijk én in landelijk gebied te komen. De Gelderse ladder is een verbijzondering van de rijksladder voor duurzame verstedelijking en is verankerd in de Omgevingsverordening.

1. Voorziet de voorgenomen stedelijke ontwikkeling in een actuele lokale of regionale behoefte?
2. Kan deze aangetoonde behoefte in redelijkheid binnen bestaand stedelijk gebied worden opgevangen door hergebruik, danwel transformatie van gebouwen?
3. Zo niet, kan de behoefte worden opgevangen door benutten van beschikbare gronden binnen stedelijk gebied?
4. Zo niet, kan de behoefte dan worden opgevangen door hergebruik of transformatie van gebouwen buiten het stedelijk gebied en zijn deze locaties passend ontsloten?
5. Zo niet, kunnen passend ontsloten nieuwbouwlocaties die aansluiten op het stedelijk gebied in de behoefte voorzien?
6. Zo niet, kunnen passend ontsloten nieuwbouwlocaties die niet aansluiten op het stedelijk gebied in de behoefte voorzien?

Verder moeten te selecteren locaties, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.
Door regionaal af te stemmen, wordt over- en ondercapaciteit zoveel mogelijk voorkomen. Behoefte en noodzakelijke afstemming kunnen zowel kwantitatief als kwalitatief van aard zijn. In paragraaf 4.2 is de uitbreiding van bedrijventerrein Kerkewaard beoordeeld aan de hand van de Gelderse ladder.

4.2 Beoordeling uitbreiding bedrijventerrein Kerkewaard

Trede 1 - De uitbreiding voorziet in een regionale behoefte.
De behoefte aan uitbreiding van Van Uden is in hoofdstuk 2 gemotiveerd. Zowel de groei in omvang als het mogelijk maken van de inzet van schepen zijn verwachte ontwikkelingen en uit het oogpunt van het economische beleid van de regio gewenst.

Trede 2 - Mogelijkheden in bestaande gebouwen/terreinen zijn er niet.
De ontwikkeling is te omvangrijk (warehouse) of te specifiek (jachtbouw). Er zijn geen bestaande, geschikte gebouwen om te worden getransformeerd voor deze functies.

Trede 3 Mogelijkheden in bestaand stedelijk gebied.
Bedrijventerrein Kerkewaard
Het gebied waar Van Uden uit wil breiden is de facto een braakliggend gebied in een bedrijventerrein aan het water en is aan drie zijden omringd door bedrijventerrein en de overnachtinghaven. Het gebied ligt dus in een industriële setting en heeft het karakter van een bedrijventerrein.

Van andere functies zoals natuur, waterbeheer of recreatie is geen sprake, en zijn ook niet te verwachten. Er worden schapen geweid om opgroei te voorkomen. Het gebied is in feite nu functieloos. Het streekplan wijst het gebied aan voor stedelijk zoekgebied, waarmee Kerkewaard als een bestaande stedelijke locatie kan gelden.

De bestaande locatie van Van Uden heeft een voor een lokaal bedrijventerrein uitzonderlijke omvang (42.000 m^2 warehouse). Ook andere bedrijven in de Kerkewaard zijn groter dan 0,5 ha. De beoogde uitbreiding van Van Uden is eveneens omvangrijk. Kerkewaard en de behoefte van Van Uden neemt als lokaal bedrijventerrein dan ook een aparte positie in. Zoals eerder geschetst, is de locatie al tientallen jaren in beeld geweest voor uitbreiding met deze omvang. Het bedrijventerrein is ook oorspronkelijk bedoeld voor (watergebonden) bedrijvigheid. In de jaren ’60 al zijn de eerste en nog steeds geldige toestemmingen afgegeven. Voor zover de activiteiten qua milieu en verkeer passend zijn, zou ruimtelijk gezien de voorkeur hiernaar uit moeten gaan. Uit de beoordeling van andere thema’s in diverse hoofdstukken in deze notitie blijkt dat de uitbreiding op de bestaande locatie binnen de geldende wet- en regelgeving geheel passend en ook haalbaar is.

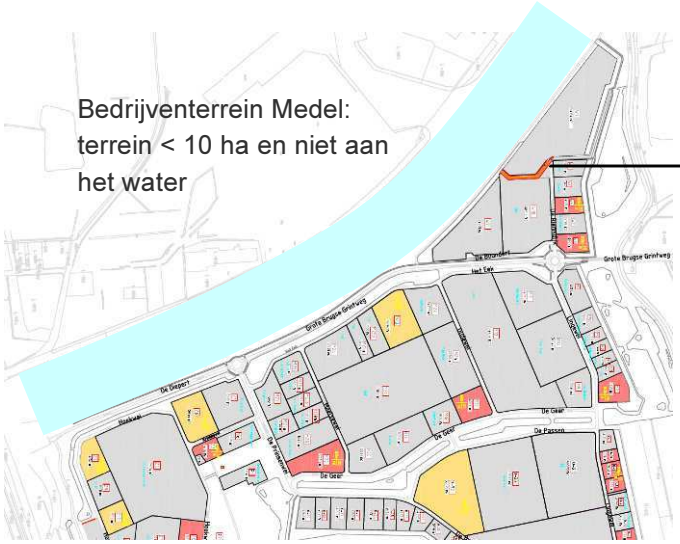
Of de activiteiten op deze locatie haalbaar is hangt onder meer af van de ruimtelijke inpassing. Hierbij speelt de milieucategorie van het bedrijf een rol. Volgens de publicatie Bedrijven en Milieuzonering vallen op- en overslagbedrijven met de inzet van binnenvaart in milieucategorie 4.2.

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS				
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	CATEGORIE
63	53		DIENSTVERLENING T.B.V. HET VERVOER					
6311.2	52242	0	Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. binnenvaart:					
6311.2	52242	1	- containers	0	10	300	50	4.2
35	30	-	VERVAARDIGING VAN TRANSPORTMIDDELEN					
351	301, 3315	0	Scheepsbouw- en reparatiebedrijven:					
351	301, 3315	1	- houten schepen	30	30	50	10	3.1
351	301, 3315	2	- kunststof schepen	100	50	100	50	3.2
351	301, 3315	3	- metalen schepen < 25 m	50	100	200	30	4.1
351	301, 3315	4	- metalen schepen >= 25m en/of proefdraaien motoren >= 1 MW	100	100	500	50	5.1

De aan te houden, globale afstand tussen dergelijke activiteiten en gevoelige bestemmingen, zoals wonen, bedraagt 300 m (geluid). Aan deze afstand wordt voldaan. Scheepswerven variëren van categorie 3.1 (50 m afstand noodzakelijk) tot 5.1 (500 m noodzakelijk). Op basis van de omgevingsvergunning Milieu van de betreffende gegadigde, komt de milieu-uitstraling (met name geluid) van de jachtbouw overeen met een noodzakelijke ruimtelijke scheiding van circa 100 m. Ook hieraan wordt voldaan. Ook uit het oogpunt van andere aspecten (zie voor verkeer hoofdstuk 7) kan geconcludeerd worden dat de ontwikkeling ruimtelijk inpasbaar is.

Indien het bedrijf Van Uden verplaatst zou worden blijft er een enorm groot, watergebonden terrein leeg achter, 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.

Toetsing overig bestaand stedelijk gebied in de regio
Voor verplaatsing van het omvangrijke bedrijf naar (ander) bestaand stedelijk gebied zijn er regionaal gezien de mogelijkheden geïnventariseerd. Op het regionale bedrijventerrein Medel – Tiel is een ruimtebeslag van 15 ha met 200 m kade niet beschikbaar.



Openbare terminal Medel

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 perceelsindeling 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. Dit levert een extra handling op en is voor Van Uden niet gewenst (zie de motivatie in hoofdstuk ‘2 Bedrijfsstrategie en situatie van Uden’).

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 Poederoijen is nog slechts 2 ha beschikbaar.

In (ander) bestaand stedelijk gebied zijn er daarmee geen mogelijkheden.

Trede 4 - Hergebruik of transformatie van (goed ontsloten) gebouwen buiten stedelijk gebied.
Voor zover na de beoordeling in trede 3 verder zou moeten worden gekeken: mogelijkheden voor het hergebruiken/transformeren van andere gebouwen buiten stedelijk gebied zijn er niet.

Trede 5 - Passend ontsloten nieuwbouwlocaties die aansluiten op het stedelijk gebied.
Voor zover na de beoordeling in trede 3 verder zou moeten worden gekeken naar mogelijkheden in nieuwe stedelijke gebieden, kan het volgende worden gesteld.

Op de langere termijn komt er in het rivierengebied mogelijk een tweede containerterminal. De locatie Biezenburg is hier op dit moment voor in beeld. Deze ontwikkeling is echter op dit moment nog onzeker en te ver weg in tijd, gezien de schaalgrootte, de gevoeligheid qua natuur en water van de locatie en het investeringsbeslag. Daarbij gaat de voorkeur van de regio uit naar een openbare terminal. Van Uden zou deze openbare functie zelf mogelijk kunnen combineren en zo de eigen (gevoelige) distributie van voedingsmiddelen kunnen waarborgen. Als dat niet het geval is dat zal er voor Van Uden van 15 ha zelf een terrein met een kade aan het Amstermdam-Rijnkanaal van ten minste 200 m beschikbaar moeten komen.

Het is te verwachten dat op het moment van de Go-No-Go-beslissing over een eventuele verplaatsing van Van Uden, de realisatie van een eigen terrein met kade onvoldoende in zicht en ook zeker is om daarop een goed besluit te kunnen baseren.

Ook andere ontwikkelingen, zoals een zuidelijke tak van de Betuweroute zijn onzeker en voor de langere termijn en daarmee nu niet opportuun.

Met inachtneming van de Gelderse ladder voor duurzame verstedelijking is verplaatsing van het bedrijf naar een nog te ontwikkelen grootschalig bedrijventerrein aan het water, zoals bijvoorbeeld de locatie Biezenburg, niet als duurzaam ruimtegebruik aan te merken. Er wordt immers een “binnenstedelijke” locatie verlaten voor een nieuwe locatie in het buitengebied die ten koste gaat van natuur en ruimte voor water elders. Eerst dient lokale uitbreiding op zijn eigen merites beoordeeld te worden.

De oostelijke uitbreiding van Zeiving in de gemeente Lingewaal (binnen Nationaal Landschap de Nieuwe Hollandse Waterlinie) in beeld als reservelocatie in het kader van het Regionaal Programma Bedrijventerreinen (RPB) als andere watergebonden locaties zoals Poederoijen vol raken. In regionaal verband wordt opnieuw gekeken naar de behoefte en de juiste locatie, maar Zeiving is op dit moment in beeld als mogelijke kleinschalige uitbreidingslocatie voor de overslag van bulkgoederen. Door de aard en omvang van de locatie en de beoogde ontwikkeling, is inpassing van Van Uden een onmogelijke opgave; aan de Waal worden dan de volledige mogelijkheden opgesoupeerd).

Trede 6 - Als laatste optie: passend ontsloten nieuwbouwlocatie die niet aansluit op stedelijk gebied.
Deze optie komt, gelet op voorgaande, zeker niet in aanmerking.

4.3 Plannen van Van Uden passen binnen het ruimtelijk beleid

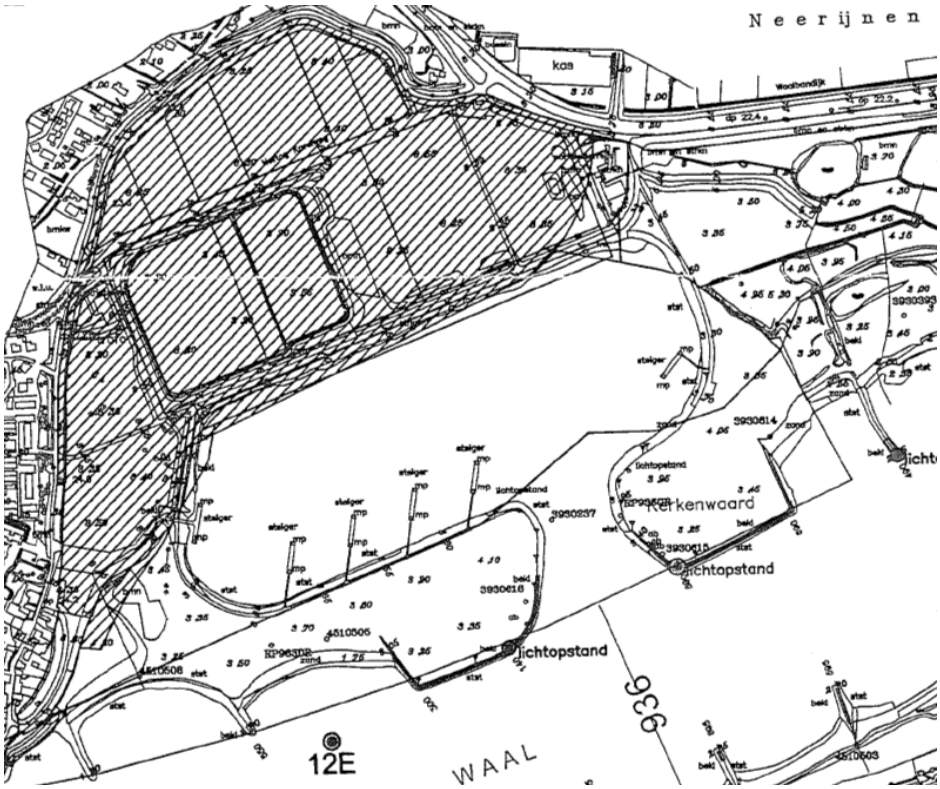
- Kerkewaard is, gelet op de beleidsdocumenten en de feitelijke situatie, aan te merken als (bestaand) stedelijk gebied dan wel als stedelijk zoekgebied.
- De uitbreiding van Van Uden in Kerkewaard is acceptabel volgens de ladder voor duurzame verstedelijking.

Ruimtelijke aspecten die samenhangen met Ruimte voor de Rivier worden in hoofdstuk 5 behandeld, tezamen met de Waterwet en de relatie met de bypass rond Haaften.

5 Water en scheepvaart - Ruimte voor de Rivier en bypass Haaften

5.1 Geldende toestemming Waterwet en relatie overnachtingshaven RWS

Vergunde situatie
Van Uden is in het bezit van een Waterwetvergunning (voormalige Wbr-vergunning, 1 september 1966, nr. 53601, gewijzigd 1 mei 1968, nr. RWW 28713) voor het maken van een haven, het deels ophogen van het terrein en het realiseren van een industrieterrein. In de volgende figuur is door Rijkswaterstaat het gebied aangegeven op welk gedeelte van het terrein de vergunning voorziet in toestemming om op te hogen, zie gearceerde deel in onderstaande figuur.



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 water-gebonden 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 watervergunning 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.

Voor het verder ophogen binnen de concessie en het realiseren van gebouwen of andere bouwwerken is volgens de brief uit 2006 geen toestemming meer benodigd in het kader van de Waterwet, maar alleen toetsing in het kader van het ruimtelijk spoor.

De geldende watervergunning geeft dus recht tot het ophogen van het gebied en de vergunde activiteiten hebben daarmee geen nieuwe (extra) nadelige rivierkundige effecten (waterberging of waterstandverhoging). De toetsing van het beleid inzake Ruimte voor de Rivier in het kader van de Waterwet is inhoudelijk gelijk aan de ruimtelijke toetsing. Zie voor inhoudelijke toetsing, inclusief (financiële) compensatie, paragraaf '5.2 Toetsing algemene regels ruimtelijke ordening en '.

5.2 Toetsing algemene regels ruimtelijke ordening en Beleidslijn Grote Rivieren

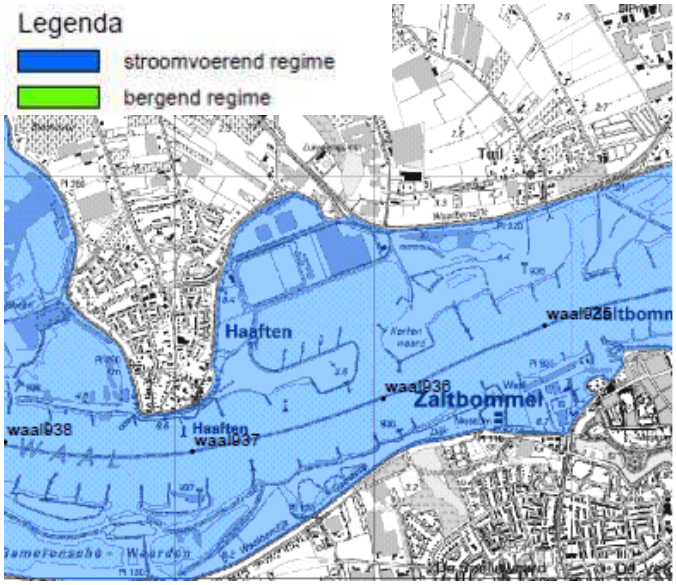
Algemene regels bij het vaststellen van een bestemmingsplan

Bij het vaststellen van een bestemmingsplan moet o.m. worden getoetst aan het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), waarin het beleid inzake de grote rivieren (Beleidslijn Grote Riviren) is opgenomen. De relevante bepalingen die toezien op de ruimtelijke ontwikkelingen in het rivierbed kunnen voor de uitbreiding van bedrijventerrein Kerkewaard als volgt zijn.

- Een zodanige situering/uitvoering dat de veiligheid van de waterstaatswerken is gewaarborgd.
- 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 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 de financiering van de compenserende maatregelen moeten verzekerd zijn.



Bedrijventerrein Kerkewaard ligt in het zogenaamde stroomvoerende regime van de Waal. Een wijziging van een bestemmingsplan voor het stroomvoerend deel van het rivierbed mag volgens het Barro onder meer de volgende activiteiten mogelijk maken:

- 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. Voor de plandelen geldt het volgende.

Overslag en opslag
De overslag van/naar schepen is een riviergebonden activiteit. ‘Opslag’ is dat alleen voor zover deze gerelateerd aan / noodzakelijk is voor de overslag. In hoofdstuk 2 is gemotiveerd vanuit het logistieke proces dat dit voor Van Uden het geval is. De doorlooptijd van de goederen in relatie tot de houdbaarheid van voedingsmiddelen, de efficiency en innovatie van het proces in lijn met het landelijke beleid (topsector, multimodaal vervoer) en het regionale beleid (hotspot logistiek).

Jachtbouw
Jachtbouw is als soort scheepswerf per definitie riviergebonden.

Wonen/werken
Wonen/werken is niet-riviergebonden en hiervoor geldt de ‘nee, tenzij’-benadering in het kader van het ruimtelijk spoor (voor zover de waterwetvergunning toereikend is). Deze door de gemeente gewenste ‘rode’ ontwikkeling is in het kader van Waalweelde-West in beeld is. De eventueel benodigde verruiming- en compensatiemaatregelen worden binnen Waalweelde geregeld.

Voor zover de uitbreiding van bedrijventerrein Kerkewaard binnen de begrenzing van de vergunde hoogwatervrije ophoging blijft, zoals beschreven in de wijzigingsbeschikking uit 1968, betekent dit het volgende.

- Er is geen rivierkundig effect of effect voor de waterberging en rivierkundige toetsing of fysieke compensatie is niet aan de orde.
- Riviergebonden plandelen zijn rivierkundig mogelijk: overslag, opslag voor zover noodzakelijk nabij de overslag, jachtbouw).
- De uitbreiding met niet-watergebonden activiteiten (niet-watergebonden wonen/werken) is niet in overeenstemming met de algemene regels voor ruimtelijke ordening en Ruimte voor de Rivier. Hiervoor is mogelijk (extra) financiële compensatie nodig.
- Binnen het plangebied zijn er bestaande rechten voor ophogen en er zijn geen andere rivierverruimingsmaatregelen mogelijk.
- Er hoeft geen (extra) rivierverruiming te worden geregeld in het kader van Waalweelde-West. Mogelijk wel financiële (over)compensatie voor het niet-watergebonden deel van de ontwikkeling.

5.3 Bypass; geen lange termijn reservering

In de voorontwerp-structuurvisie WaalWeelde-West wordt op de lange termijn (na 2050) een bypass - een nevengeul - voorzien rondom de kern Haaften. 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. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening). Deze reservering is echter (nog) niet gedaan; zie Haaften - groene cirkel - in onderstaande figuur.

De nevengeul is over het bedrijventerrein Kerkenwaard geprojecteerd, dat hiervoor grotendeels zal moeten wijken. De bypass/nevengeul is op dit moment echter een onzekere maatregel. In het kader van het deltaprogramma, dat in 2015 wordt verwacht, worden pas definitieve keuzes gemaakt, die zullen worden opgenomen in het Barro. Rijkswaterstaat houdt geen rekening met onzekere maatregelen in het kader van de vergunningverlening (Waterwet) en advisering richting gemeente (ruimtelijk spoor).

5.4 Privaatrechtelijke regeling tijdelijke bestemming

De gemeente Neerijnen en Van Uden hebben concrete uitbreidingsplannen op het tracé van de bypass dat in de voorontwerp-structuurvisie is geschetst. Er zijn gedachten om de mogelijkheden te onderzoeken om in het gebied van de (onzekere) bypass een tijdelijk bestemming te regelen: een tijdelijke ruimtelijke toestemming voor het bebouwen en gebruiken van een gebied, die na een bepaalde tijd vervalt, zodat het later kan worden 'teruggegeven' aan de rivier'.

In het kader van Waalweelde-West is gesteld dat er geen 'ruimtelijke schaduwwerking' uit mag gaan van mogelijke maatregelen die pas na 2050 in beeld komen. Dit betekent dat het niet opportuun is om hiervoor een lange termijnreservering op te nemen (Barro) of privaatrechtelijke afspraken te maken over een tijdelijk bestemming

Voor zover de overheid wel naar mogelijkheden wil kijken om de beschikbaarheid van de gronden veilig te stellen, is Van Uden daartoe bereid. Er zijn goede privaatrechtelijke mogelijkheden (bijv. erfpacht, negatief hypotheekrecht) om eigendomsrecht, oplevering van gronden en financiële

compensaties te regelen, zodat de ruimte voor de rivier kan worden gegarandeerd, waarbij desgewenst betrokken kunnen worden:
- Het beschikbaar komen van de gronden voor realisatie van de bypass in het jaar 2051. oplevering van de gronden zonder verharding, gebouwen en andere bouwwerken.
- De verrekening van ev. financiële compensatie (Ruimte voor de Rivier).
- Met het oog op het verlies van rechten in 2050, draagt Van Uden zelf tijdig zorg voor het kunnen continueren van de activiteiten van de onderneming door verwerven en realiseren van een herontwikkelingslocatie, binnen of buiten de gemeente Neerijnen.

5.5 Overnachtinghaven

Gebruik
De haven is aangelegd in een zandgat dat in de jaren zestig uitgebaggerd is om het naastgelegen bedrijventerrein Kerkewaard op te hogen. In eerste instantie was de haven bedoeld ten behoeve van het watergebonden maken van het bedrijventerrein, maar hieraan was indertijd geen behoefte. 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.

De huidige situatie van de haven is volgens Rijkswaterstaat niet optimaal.
- De invaart verzandt snel, waardoor het voor schepen lastig is de haven binnen te varen. Er wordt nu een onderzoek uitgevoerd naar aanpassing van de huidige invaart.
- De aanlegsteigers zijn niet per auto te bereiken.
- De huidige aanlegsteigers zijn te kort, doordat de scheepslengte is toegenomen.

De wens van Rijkswaterstaat is om de toegang van de haven te verplaatsen naar het westen (nabij de Kom Haaften) en de haven te vergroten zodat er ruimte ontstaat voor circa 70 schepen. De aanpassingen van de haven zijn nog niet door Rijkswaterstaat gepland.

In de voorontwerp-structuurvisie is een geul richting Tuijl (verlening van de haven) voorzien, die mogelijk ruimte biedt aan de vergroting van de havencapaciteit van de bestaande 30 schepen naar de door RWS gewenste 70 ligplaatsen (zie afbeelding op pag. 3). De overnachtinghaven wordt dan verplaatst naar Tuijl en de ingang van de haven aan de zijde van Haaften. Hierdoor wordt werk met werk gemaakt: met een verbetering van de hoogwaterveiligheid wordt ook de veiligheid voor de scheepvaart op de Waal verbeterd door een vergroting van de capaciteit van de overnachting- en vluchthaven.

De haven is eigendom van De Waard B.V. en er rust een gebruiksrecht bij Rijjkswaterstaat voor het mogen aanleggen (rusten) van schepen gedurende (uitsluitend) de nachtperiode (notariële akte van 21 december1983 tussen Kerkewaard B.V., De Waard B.V. en Rijkswaterstaat). In deze privaatrechtelijke overeenkomst is ook bepaald dat de toegankelijkheid van percelen op de Kerkewaard voor schepen gewaarborgd moet zijn. Dit is destijds ook overeengekomen bij de verkoop van gronden aan Van Uden. De beoogde (overslag)activiteiten hebben betrekking op de dag- en avondperiode. Daarmee zullen deze niet conflicteren met het overeengekomen nachtelijke gebruik van de overnachtingshaven.

Vanwege de verplichte rusttijden die gelden voor schippers, moeten langs de vaarwegen voldoende rusthavens en –ligplaatsen beschikbaar zijn waar schippers tot 3 x 24 u moeten kunnen aanliggen. Dit legt een toekomstige claim voor de Kerkewaard op rustgelegenheid gedurende ook de dag- en avondperiode. Deze mogelijkheden zullen echter met de eigenaar van de haven moeten worden overeengekomen (notariële akte) en deze zal alleen meewerken als er mogelijkheden worden gevonden om dit te combineren met overslag.

Afgezien van deze conclusies is de verenigbaarheid van de functie van overnachtingshaven in combinatie met economische activiteit toch nader onderzocht op de akoestische situatie.

Verenigbaarheid overslag en overnachtingshaven; akoestisch klimaat
Er is berekend wat de toename van de geluidsbelasting door het initatief op de afgemeerde schepen in de overnachtingshaven is. De rapportage van deze berekeningen (LBP|SIGHT, Notitie Geluid in overnachtingshaven RWS,20 november 2013 met kenmerk V065357aa00022.tc) is aan Rijkswaterstaat ter goedkeuring verstrekt.
De conclusies uit het geluidsrapport zijn hieronder weergegeven.

De geluidniveaus ter plaatse van de ligplaatsen in de overnachtingshaven zijn bepaald:

- De langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ ten gevolge van de overslag en jachtbouw zijn niet hoger dan de algemene grenswaarden voor het $L_{Ar,LT}$ bij woningen (maximaal 49 dB(A) etmaalwaarde).
- De maximale geluidniveaus L_{Amax} ter plaatse van de ligplaatsen ten gevolge van de overslag en jachtbouw zijn in overdag 4 dB(A) lager dan de normale normering bij woningen en in de avonduren 1 dB(A) hoger dan de normering. (In de nacht wordt niet overgeslagen.)
- Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ in de overnachtingshaven ten gevolge van de overslag en jachtbouw tezamen ligt overdag en 's-avonds ca. 4 dB(A) beneden het beoordelingsniveau ten gevolge van de scheepvaart; in de nachtperiode ligt het $L_{Ar,LT}$ gemiddeld 12 dB(A) beneden het beoordelingsniveau ten gevolge van de scheepvaart over de Waal.
- Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ in de overnachtingshaven ten gevolge van beide inrichtingen samen is even hoog of iets hoger dan het beoordelingsniveau ten gevolge van wegverkeerslawaai in de omgeving.
- Het geluid van passerende schepen op weg naar de overslaglocatie is eveneens beoordeeld; piekgeluiden bedragen maximaal 65 dB(A).

Aanvullend is er een quick scan uitgevoerd naar de situatie in andere overnachtingshaven cq. Overnachtingsplekken voor de beroepsvaart (LBP|SIGHT, Notitie Overnachtingshavens, 19 november 2013 met kenmerk V065357aa.00023.pt). Het algemene beeld is dat de ligplaatsen voor de binnenvaart op dit moment nog gesitueerd zijn in een overwegend bedrijfsmatige omgeving. Vanuit de historie bezien zal dit door de meeste schippers als normaal worden ervaren. Zoals hieronder te zien valt, bevinden veel ligplaatsen die daadwerkelijk in gebruik zijn zich in een drukke – veelal industriële – omgeving. Kennelijk worden de (veel) hogere geluidsniveaus daar acceptabel geacht door schippers en de overheid.

De beroepsvereniging voor binnenvaartschippers Koninklijke Schuttevaer (mw. M. Buitendijk) ondersteunt het initiatief. De optredende geluidniveaus zijn acceptabel. Dat de overnachtingshaven overdag ook rustig moet zijn is volgens Kon.Schuttevaer te nuanceren; de geluidniveaus zijn lager dan de gangbare geluidniveaus op ligplaatsen in de havengebieden van Rotterdam en Antwerpen.

Schepen die overdag aanmeren houden doorgaans weekend (3 x 24 uur) en ook dan zijn de geluidniveaus acceptabel. Verder zijn de geluideisen die in woon- en slaapvertrekken in een bnnenvaartschip gelden gebaseerd op een maximaal brongeluidvermogenniveau van 110 dB(A). Woon- en slaapruimten zijn goed geïsoleerd en de optredende geluidniveaus die vanuit de overslagactiviteiten binnendringen zullen de toegestane normen niet overschrijden.

Schuttevaer zou wel gegarandeerd willen zien de haven als rusthaven beschikbaar blijft. Volgens Koninklijke Schuttevaer zullen schippers hier geen last ondervinden. In dit geval kan van de Richtlijn vaarwegen (als algemene richtlijn: overslag van goederen in overnachtingshavens moet vermeden worden om rustende personen te vrijwaren van geluidshinder) worden afgeweken.

Op basis van de informatie in deze notitie en de bovenstaande nadere beoordelingen concludeert Rijkswaterstaat: dat (beperkte) overslagactiviteiten, zoals zijn beschreven in de Notitie, niet tot onaanvaardbare geluidstoename lijken te leiden voor rustende schippers in de overnachtingshaven en dus wat Rijkswaterstaat betreft bespreekbaar zijn.

5.6 Plannen van Van Uden passen binnen het waterbeleid

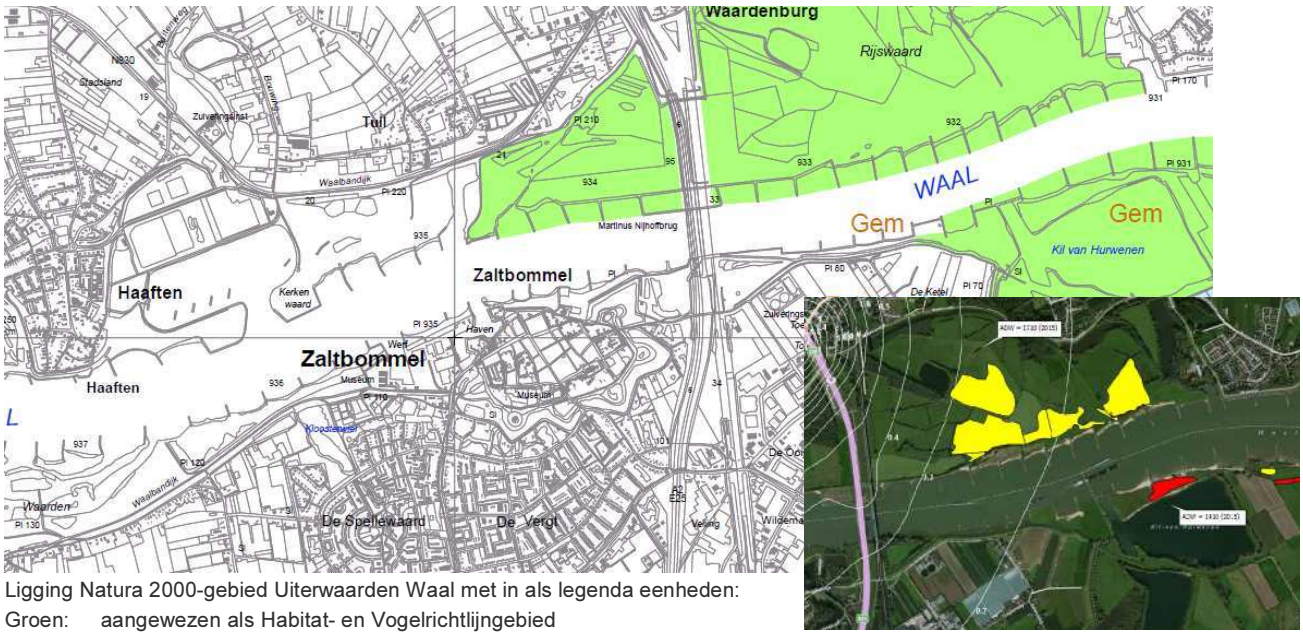
- De bestaande rechten bieden goede mogelijkheden om de riviergebonden onderdelen zijn, voor zover passend binnen de geldende vergunningen, te realiseren.
- Er geldt geen lange termijnreservering in het gebied voor rivierverruimende maatregelen; er is (v.w.b. riviergebonden plandelen) geen compensatie vereist.
- Waarschijnlijk is een privaatrechtelijke regeling om ‘teruggave’ van het gebied aan de rivier niet opportuun, maar Van Uden is bereid een dergelijke regeling te onderzoeken.
- Als de ontwikkeling wordt opgenomen in het project Waalweelde-West, is het project ingebed in het beleid inzake ruimte voor de rivier (incl. algemene regels ruimtelijke ordening). De eventuele compensatie voor niet-watergebonden, ‘rode’ ontwikkelingen kan dan geregeld worden in het kader van Waalweelde-west.

6 Externe werking op Natura-2000-gebied Rijswaard

6.1 Stikstofdepositie

Natuurgebieden

De Kerkewaard te Haaften is gelegen nabij het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Waal, bestaande uit de Rijswaard (noordelijke oever) en de Kil van Hurwenen (zuidelijke oever). De Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw) ziet tot op de bescherming van deze gebieden.



Ligging Natura 2000-gebied Uiterwaarden Waal met in als legenda eenheden:
Groen: aangewezen als Habitat- en Vogelrichtlijngebied
Bruin: aangewezen als Habitat- en Vogelrichtlijngebied en Beschermd Natuurmonument

De Rijswaard en de Kil van Hurwenen zijn gebieden waar, volgens het ontwerp-aanwijzingsbesluit diverse habitattypen aanwezig zijn, zoals glanshaverhooilanden (geel) en stroomdalgraslanden (rood). Deze habatattypen zijn gevoelig voor vermesting en verzuring. De achtergronddepositie van stikstof (meststof) in Rijswaard ligt al boven het niveau zoals genoemd in de beheerdoelstelling van het Natura-2000-gebied. Dat betekent dat een toename niet kan worden toegestaan. De stikstofproblematiek is op dit moment groot en blokkeert een aantal ontwikkeling. Er zijn wel gunstige ontwikkelingen (verminderde emissies door verkeer en landbouw).

Of deze specifieke habitats in Rijswaard daadwerkelijk gevoelige vegetatie bevatten, is niet zeker. Mogelijk wordt de gevoeligheid sterk getemperd door regelmatige overstroming of regelmatig maaien. Ook de mogelijke (beheer)maatregelen om nadelige effecten teniet te doen kunnen dan worden bepaald. Deze zgn. ‘passende beoordeling’ wordt momenteel uitgevoerd in het kader van de voorbereiding van de structuurvisie Waalweelde-West.

De Rijksoverheid bereidt op dit moment nieuwe regelgeving voor. Bij de beoordeling van de effecten van een uitbreiding in de Kerkewaard kan gekeken worden naar de huidige regelgeving en naar deze nieuwe regelgeving.

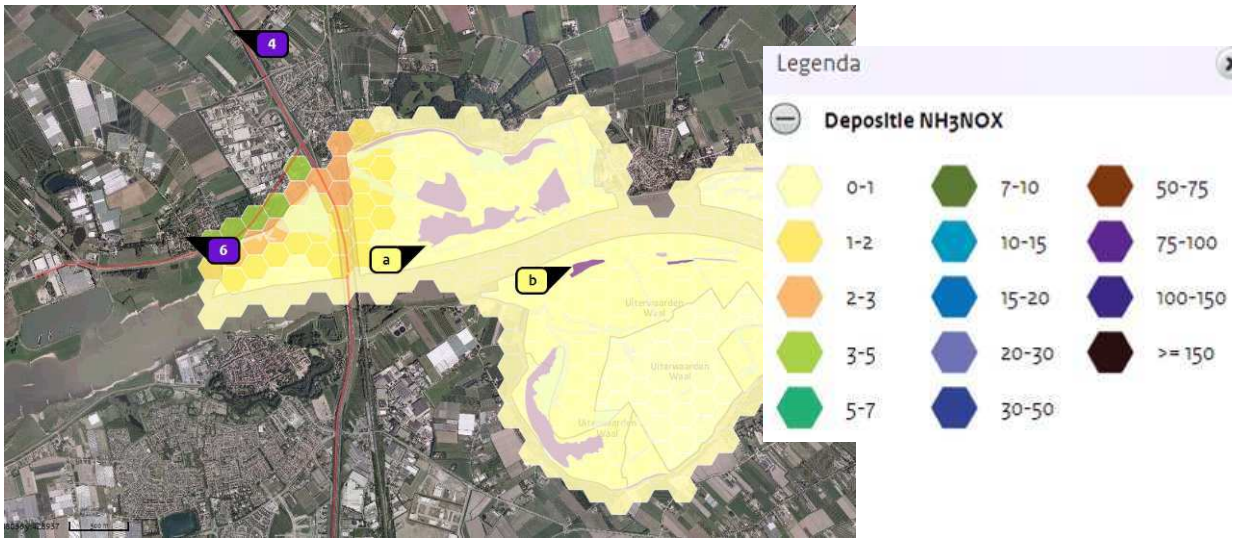
Beoordeling volgens huidige wettelijk regime

Bij veranderingen in de stikstofemissie moet van de (volledige) bron (incl. de bestaande) nagegaan worden wat de depositie van stikstof (in mol/hectare/jaar) op de gevoelige habitattypen. Ook de bijdrage van eventuele andere bronnen (Nbw-vergunningen) die nog niet verdisconteerd zijn in de achtergrondconcentratie moeten worden beschouwd.

Een significante toename is niet toegestaan, omdat de habitats al overbelast zijn. Uit overleg blijkt dat de provincie Gelderland van oordeel is dat bij niveaus onder 1 mol bij overbelaste gevoelige habitats in het Rivierengebied in principe sprake van een vergunbare situatie, mits voldoende inzichtelijk/aannemelijk is gemaakt:

- de doelstellingen voor het gebied, de kwaliteit van de betreffende habitats; zijn ze goed ontwikkeld? Indien niet het geval: hoe is het huidige beheer, zijn er mogelijkheden om te optimaliseren en de ev. afspraken die daarover gemaakt zijn/worden met de beheerder;
- het achtergrondniveau, de bijdrage van het plangebied en de cumulatie van eerder vergunde deposities;
- de mogelijkheden om emissie vanuit het plangebied te minimaliseren en de maatregelen die worden getroffen, zoals bijv. het verminderen van het warmdraaien van verbrandingsmotoren, het toepassen van vriendelijkere technieken.

De beoordeling spitst zich hier dus in eerste instantie toe op de extra stikstofdepositie in het meest nabijgelegen Rijswaard als gevolg van extra bedrijfsactiviteiten en verkeer. De verwachte, totale aantallen vrachtwagens en schepen zijn als bronnen toegevoegd en doorgerekend met het pakket Aereus. Hieronder is de bijdrage te zien vanuit Kerkewaard op de gevoelige habitats (paars).



	Huidig situatie	Uitbreiding Kerkewaard
A (x= 146860, y= 425972)	A = 0,3 mol/ha/jaar	A = 0,5 mol/ha/jaar
B (x= 148173, y= 425750)	B = 0,1 mol/ha/jaar	B = 0,1 mol/ha/jaar

De belasting van de huidige activiteiten van Van Uden op de gevoelige habitats bedraagt maximaal 0,3 mol/ha/jaar. De toename ten opzichte van huidig is slechts 0,2 mol bij punt A.

Er is een nieuw, vergund plan in de omgeving dat mogelijk ook een bijdrage heeft: voorhaven te Deest. De bijdrage hiervan op de Rijswaard bedraagt naar schatting minder dan 0,5 mol stikstof per hectare per jaar. De totale toename blijft daarbij onder 1 mol/ha/jaar.

Van Uden kan in de bedrijfsvoering bezien welke mogelijkheden er zijn om de emissies te verminderen door schonere technieken en optimaliseren van de bedrijfsvoering. Ook het feitelijk voorkomen van de gevoelige soorten en het beheer van de gebieden kunnen in het kader van een aanvraag om natuurbeschermingswetvergunning nader worden bepaald en gemotiveerd. Op basis hiervan kan gesteld worden dat de provincie gunstig zal besluiten op deze aanvraag.

De nieuwe regeling: PAS
In de bescherming van natuurgebieden tegen verzuring/vermesting door stikstof is onlangs een programmatische aanpak (PAS, programmatische aanpak stikstof) vastgesteld die naar verwachting per 1 juli 2014 van kracht wordt. Onderdeel hiervan is de zgn. PAS-lijst, waarin ruimtelijke ontwikkelingen en benodigde mitigerende maatregelen samenhangend in beeld worden gebracht, zodat natuurdoelen worden gehaald. De ontwikkeling van bedrijventerrein Kerkewaard is niet opgenomen in deze lijst.

Uit de beschikbare (wet)stukken bij de wijziging van de Natuurbeschermingswet 1998 is opgenomen dat projecten kunnen worden aangemeld voor de PAS-lijst. Halfjaarlijks wordt de PAS-lijst geactualiseerd. Naast de aangewezen wordt gesteld dat er voldoende ‘vrije ruimte’ beschikbaar is voor de autonome groei (2,5 % per jaar) en voor nieuwe lokale initiatieven. De uitwerking van PAS en de depositie van stikstof door nieuwe projecten kunnen via een nieuw rekenpakket (Aereus) inzichtelijk worden gemaakt. Als drempelwaarde waarboven van een bijdrage aan significante negatieve effecten moet worden uitgegaan, wordt waarschijnlijk uitgegaan de waarde van 1 mol per hectare per jaar. Naar verwachting worden projecten met een depositie van minder dan 1 mol niet opgenomen dan wel geschrapt van de PAS-lijst; deze projecten kunnen meedelen in de ruimte die de nieuw aanpak biedt.

Gesteld kan worden dat de bestaande situatie en de uitbreiding beide een (geringe) bijdrage leveren op de depositie in de Rijswaard en dat deze zal passen in de ontwikkelruimte die PAS gaat bieden.

6.2 Voortoets overige effecten

De overige emissies door de bedrijfsvoering van Van Uden en de beoogde uitbreiding zijn eveneens beoordeeld aan de hand van de effectenindicator ‘Natura 2000 - ecologische randvoorwaarden en storende factoren’ (LBPSIGHT-notitie V065357aa.00009.dr). Hierbij is voor de volgende aspecten getoetst of sprake is van externe werking op Rijswaard. Dat blijkt niet het geval; de effecten zijn zodanig dat er voor deze aspecten geen externe werking wordt verwacht.

1. Oppervlakteverlies
Van Uden ligt buiten de Natura 2000-gebieden. Als gevolg van de voorgenomen activiteiten zijn er geen directe effecten op de Natura 2000-gebieden. Er is geen sprake van oppervlakteverlies of versnippering van habitat of foerageergebied.

2. Versnippering
Zie onder 1.

3. Verzuring
Vermesting wordt veroorzaakt door stoffen zoals stikstof en fosfaat en verzuring door met name stikstof, zwavel, ammoniak en VOS. Vermesting en verzuring zijn echter moeilijk van elkaar te scheiden en in beide gevallen is stikstof bepalend. Stikstof is zowel verzurend als vermestend. De huidige en toekomstige effecten van Van Uden op het Natura 2000-gebied kunnen worden bepaald aan de hand van de stikstofdepositie. In de vorige paragraaf is dit behandeld.

4. Vermesting
Zie onder 3.

5. Verzoeting
Niet van toepassing.

6. Verzilting
Niet van toepassing.

7. Verontreiniging
Verontreiniging kan plaatsvinden naar bodem, water of lucht. Voor de verontreiniging van lucht wordt verwezen naar punt 4. Er vindt bij van Uden nu en in de toekomst geen verontreiniging plaats naar de bodem. Bij alle bodembedreigende activiteiten zijn maatregelen getroffen om verontreinigingen te voorkomen.
Hemelwater van het terrein stroomt af naar het oppervlaktewater. Van Uden voldoet hiervoor aan de eisen van het Activiteitenbesluit. Van Uden is stroomafwaarts gelegen van het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Waal. Eventuele plaatselijke effecten die het geloosde hemelwater zou kunnen hebben op het water in de Waal zijn ruimschoots verdwenen tegen de tijd dat het water Loevestein passeert.

8. Verdroging
Van Uden ontrekt nu en in de toekomst geen grondwater voor haar productieproces. Er zijn derhalve geen effecten van verdroging te verwachten.

9. Vernatting
Niet van toepassing.

10. Verandering stroomsnelheid
Niet van toepassing.

11. Verandering overstromingsfrequentie
Niet van toepassing.

12. Verandering dynamiek substraat
Niet van toepassing.

13. Verstoring door geluid

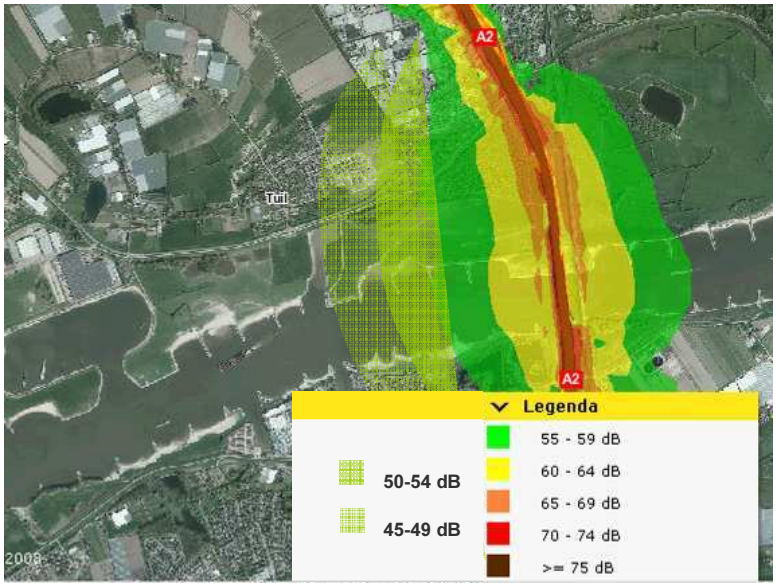
De Kerkewaard/Rijswaard is met name van belang voor behoud en ontwikkeling van ooibos en glanshaverhooiland; het leefgebied van Porseleinhoen en de Kwartelkoning.

Uit provinciale gegevens (1990-2007) blijkt dat er diverse zeldzame soorten broedvogels voorkomen in het gebied ten oosten van de A2 (Hurwenensche Uiterwaard: Roerdomp, Woudaap, Zwarte Stern). Westelijk van de A2 komen voor de Porseleinhoen en de Kwartelkoning. In het grasland tussen de A2 en het plangebied van Van Uden is een keer de Oeverzwaluw aangetroffen. Deze is relatief minder gevoelig voor geluid.

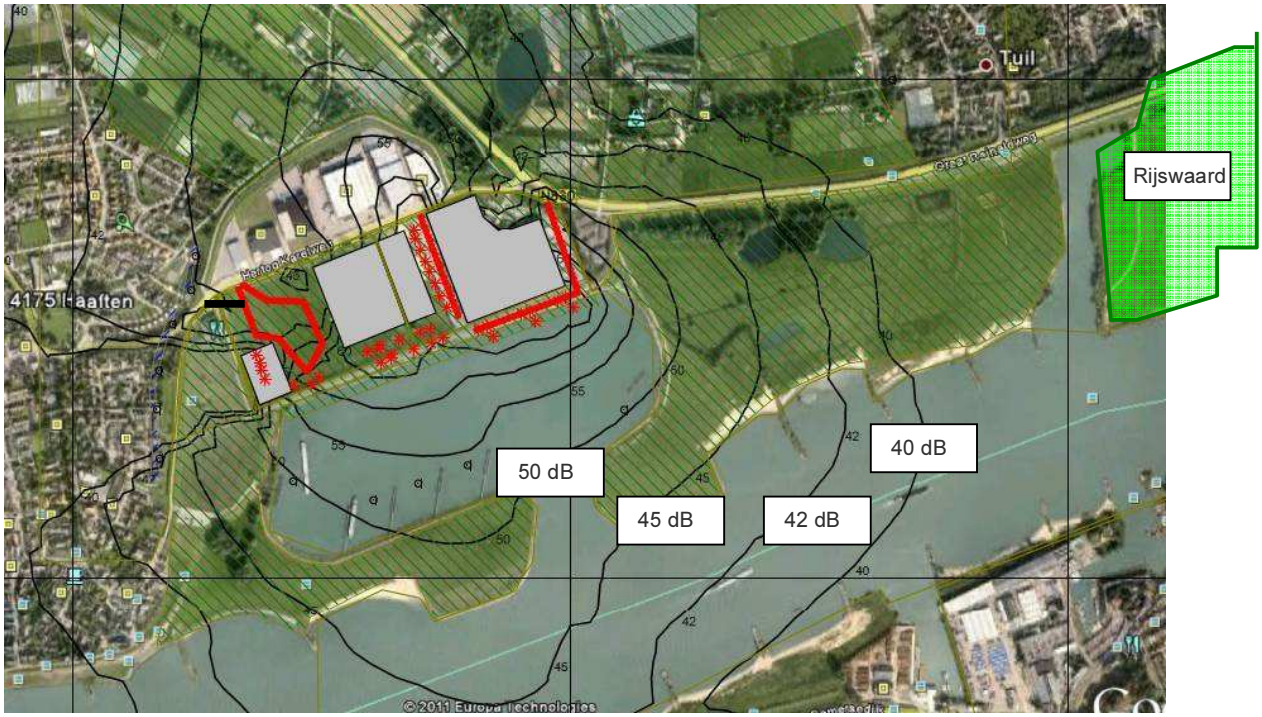
Gelet op de aanwezige habitats komen mogelijk ook als beschermde soorten voor: de Bever, de Kamsalamander en enkele vissen. Gelet op de geluidniveaus hoeft niet gevreesd te worden voor effecten op deze soorten.

Er zijn verder niet-broedvogels aanwezig om te foerageren. Als wintergasten zijn er vooral ganzen. Ganzen en eenden overnachten waarschijnlijk niet in dit gebied, omdat die voor de veiligheid de voorkeur geven aan ruime plassen (bijv. bij ontgrondingen). De foerageergebieden zijn in het gebied voldoende voorhanden. De werkzaamheden bij Van Uden vinden overigens niet in de nachtperiode plaats.

De uiterwaard de Rijswaard wordt doorsneden door de A2, aan de noordzijde begrenst door de N830 en aan de zuidzijde door de Waal. In de bestaande situatie is er reeds een geluidbelasting van dit deel van het Natura 2000-gebied.



In onderstaande figuur (overgenomen uit LBPSIGHT-notitie van 11 augustus 2013 met kenmerk V065357aaA3.ac) is de gemiddelde geluidbelasting weergegeven. In het natura-2000-gebied de Rijswaard zijn de niveaus lager dan 40 dB.



Tijdgemiddelde geluidniveau (etmaalwaarde); Rijswaard < 45 dB

Geluidpieken zullen ter plaatse van de Rijswaard niet hoger zijn dan 47 dB(A).

De geluidbelasting in het gebied als gevolg van de uitbreiding van Kerkewaard blijft daarmee onder het niveau dat al heerst als gevolg van de A2. De huidige en toekomstige geluidbijdrage van Van Uden draagt niet bij tot een verdere verstoring van het gebied. De meest gevoelige vogelsoorten komen westelijk van de A2 overigens niet voor. Er zijn derhalve geen effecten te verwachten.

14. Verstoring door licht

De afstand tussen Van Uden en meest nabij gelegen Natura 2000-gebied Uiterwaarden Waal bedraagt in de huidige situatie reeds minimaal 1 kilometer. De voorziene uitbreiding is voorzien aan de oostzijde van het huidige bedrijfsterrein van Van Uden, verder weg gelegen van het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied. Deze huidige afstand is reeds zodanig groot, dat er geen effecten te verwachten zijn van Uden op de Natura 2000-gebieden.

15. Verstoring door trillingen

Niet van toepassing.

16. Optische verstoring

De afstand van Van Uden naar de Natura 2000-gebieden is te groot om een effect te hebben.

17. Verstoring door mechanische effecten

De afstand van Van Uden naar de Natura 2000-gebieden is te groot om een effect te hebben.

18. Verandering in populatiedynamiek
Niet van toepassing.

19. Bewuste verandering soortensamenstelling
Niet van toepassing.

6.3 Plannen van Van Uden acceptabel bezien vanuit het natuurbeleid

Verwacht wordt dat de provincie de vergunning voor de Natuurbeschermingswet 1998 zal verlenen. Met de nieuwe regelgeving (PAS) zal voldoende ontwikkelruimte ontstaan voor de uitbreiding van Kerkewaard.

7 Verkeer, geluid en overige aspecten

In 2011 is door Van Uden een quickscan gedaan naar de ruimtelijke onderbouwing van de uitbreiding van bedrijventerrein Haaften (LBPSIGHT-rapport 'Ontwikkeling Bedrijventerrein Kerkewaard, Quickscan RO en milieu', 23 september 2011). Hieruit blijkt dat de milieueffecten naar de omgeving toe acceptabel zijn. Hieronder per thema samengevat.

7.1 Verkeerskundige aspecten

De N830 is de belangrijkste ontsluitingsweg in de omgeving van het plangebied. Deze provinciale weg loopt in oostwestelijke 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). Het plangebied wordt ontsloten door de Hertog Karelweg, die dwars over het terrein loopt en in het oosten aansluit op de Graaf Reinaldweg. In het westen loopt de weg door in Haaften.

De verkeersafwikkeling via de Graaf Reinaldweg is volgens de gemeente een potentieel knelpunt aangezien het 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. Naar verwachting zijn er verkeerskundig gezien geen onoverkomelijke problemen te verwachten.

De gemeente Neerijnen doet op dit moment een 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 zou is ook ten gunste van de leefbaarheid in de dorpen Tuil en Waardenburg, zeker ook als de huidige steenweg ter hoogte van Waardenburg om het dorp kan worden gelegd.

Het inzetten van schepen kan leiden tot een vermindering van circa de helft van het aantal vrachtwagens. Bij uitbreiding in combinatie met de inzet van schepen zou het aantal vrachtwagens verminderen ten opzichte van de bestaande situatie. Daarmee kunnen congestie (plus hinder en emissies) dus worden gereduceerd en is de ontsluitingsstructuur beter opgewassen tegen de autonome groei van het verkeer.

7.2 Geluid (industrieel en verkeer)

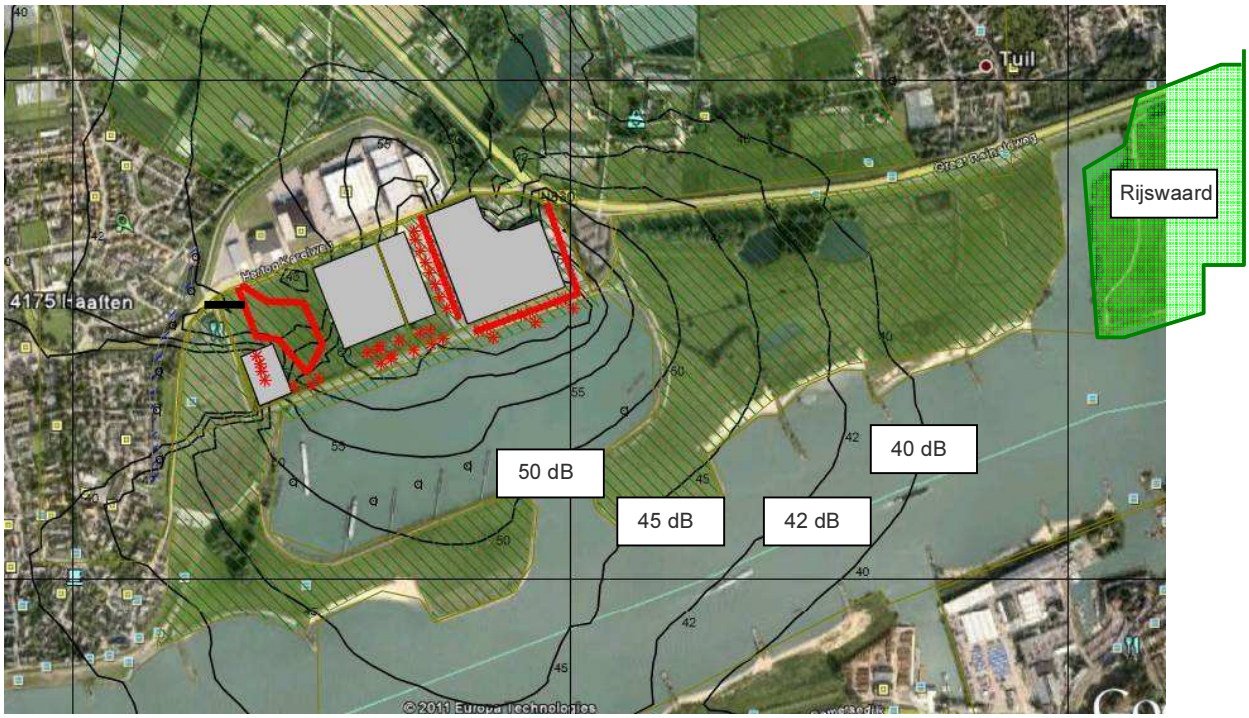
Voor de dichtstbijzijnde woonbebouwing in Haaften, Tuil en Zaltbommel zijn de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de piekgeluidniveaus per bedrijf berekend als gevolg van de meest bepalende bronnen (containerterminal, jachtbouw).
Hieruit kan het volgende worden geconcludeerd.

- De langtijdgemiddelde geluidniveau is bij woningen bedragen circa:
  - Kom Haaften: 45 dB(A);
  - Woningen Tuil: 40 dB(A);
  - Woningen Zaltbommel: 40 dB(A).

Deze niveaus liggen tot 5 dB(A) onder de niveaus die volgens de regelgeving zijn toegestaan.

- Het maximale geluidniveau bij woningen is niet hoger dan de volgende waarden.
  - Kom Haaften: 60 dB(A)
  - Woningen Tuil: 55 dB(A)
  - Woningen Zaltbommel: 50 dB(A)

De piekgeluiden zullen herkenbaar zijn. Deze niveaus liggen wel tot 10 dB(A) onder de niveaus die volgens de regelgeving zijn toegestaan.



Tijdgemiddelde geluidniveau (etmaalwaarde); Rijswaard < 45 dB

Daarmee kan voor de individuele bedrijven worden voldaan aan de in omgevingsvergunningen of maatwerkvoorschriften vast te leggen geluidgrenswaarden. Ook cumulatie van geluid vormt geen probleem.

Op basis van de door de gemeente aangegeven verkeersintensiteiten wordt geen risico met betrekking tot haalbaarheid verwacht.

7.3 Luchtkwaliteit

De verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling Kerkewaard draagt mogelijk wel 'in betekenende mate' bij aan de toename van concentraties van fijnstof en stikstofdioxide in de lucht. Dit houdt in dat onderzoek moet worden gedaan naar de invloed van het plan op de luchtkwaliteit en dat getoetst moet worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Volgens het 'Milieujaarverslag 2010 Gemeente Neerijnen', van maart 2011, kenmerk Int2011\704\1 11-13238, zijn er binnen de gemeente behoudens enkele locaties langs de A2 geen overschrijdingen geconstateerd. De verwachting is dat dit geen probleem vormt.

7.4 Externe veiligheid

Het algemene rijksbeleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving als gevolg van diverse risicobronnen, waaronder gebruik en transport van gevaarlijke stoffen en hogedrukaardgasleidingen. Er wordt geen aanvoer of op-/overslag van gevaarlijke stoffen dan wel andere risicobronnen voorzien. Externe veiligheid speelt daarmee geen rol.

7.5 Inpassing

De overige, niet in deze notitie behandelde aspecten zijn indicatief beoordeeld en vormen naar verwachting geen (haalbaarheid)probleem voor het plan.

In het raadsbesluit van de gemeente Neerijnen van 2009 is opgenomen dat een beeldkwaliteitplan opgesteld wordt. Het beeldkwaliteitplan moet antwoord geven op de vraag hoe de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling op verantwoorde wijze kan worden gerealiseerd met inachtneming van bestaande kwaliteiten en karakteristieken van het gebied. Het beeldkwaliteitplan schept van daaruit de ruimtelijke randvoorwaarden voor de concrete planuitwerking.
In het beeldkwaliteitplan komen de volgende aspecten aan de orde:
- landschappelijke kenmerken;
- cultuurhistorische waarden;
- criteria ten aanzien van de bebouwing, terreininrichting en erfafscheiding;
- de welstandsparagraaf (samenvatting van de eerder genoemde criteria).

Naar verwachting is een goede beeldkwaliteit te realiseren en levert dit geen problemen voor de besluitvorming. Hieronder volgen nog enkele beelden om een goede indruk te krijgen van het plan en de mogelijke groene inpassing.

In de huidige situatie liggen de woningen achter de Waalbanddijk tot aan het parkeerterrein zodanig verdiept achter het talud dat er geen zicht is op de haven. De woningen ten oosten van de Waalband dijk hebben zicht op 'De Kuil'. Het zicht op de haven is (in de zomer) geblokkeerd door hoge bomen.

Vanuit Zaltbommel is alleen van grote afstand, schuin zicht op de haven. Tegenover de haven is alleen bedrijventerrein en agrarische grond aanwezig en zijn geen woningen gelegen.

In bijlage I zijn divers impressies opgenomen van de huidige situatie en de mogelijke inpassing van de uitbreiding van de Kerkewaard.

7.6 Conclusies ruimtelijke inpassing

- De plandelen kunnen ruimtelijk adequaat worden ingepast.
- De milieueffecten naar de omgeving toe kunnen voldoen aan de gangbare milieunormen.

8 De uitbreiding van Kerkewaard is haalbaar

Als gekeken wordt naar de door de provincie genoemde relevante beleidsthema's, dan kan worden gesteld dat de uitbreiding van bedrijventerrein Kerkewaard past binnen de diverse kaders van het beleid.

Economisch beleid

- In het beleid van de provincie Gelderland en de regio Rivierenland om te komen tot een Logistieke Hotspot wordt de locatie in Haaften als kans gezien voor multimodaal vervoer, in lijn met het landelijke beleid inzake goederenvervoer (inzet van binnenvaart boven vervoer per as)
- Voor watergebonden bedrijventerreinen kunnen in het Regionaal Programma/Programma-beraad Welvarend nog nadere afspraken worden gemaakt, waarin de uitbreiding van Kerkewaard kan worden ingebracht.

Ruimtelijke beleid bedrijventerreinen

- Kerkewaard is gelet op de beleidsdocumenten en de feitelijke situatie aan te merken als (bestaand) stedelijk gebied, dan wel als stedelijk zoekgebied.
- De uitbreiding van Van Uden in Kerkewaard is acceptabel volgens de ladder voor duurzame verstedelijking.

Waterbeleid (Beleidslijn Groter Rivieren)

- De bestaande rechten bieden goede mogelijkheden om de riviergebonden onderdelen zijn, voor zover passend binnen de geldende vergunningen, te realiseren.
- Er geldt geen lange termijnreservering in het gebied voor rivierverruimende maatregelen; er is (v.w.b. riviergebonden plandelen) geen compensatie vereist.
- Waarschijnlijk is een privaatrechtelijke regeling om 'teruggave' van het gebied aan de rivier niet opportuun.
- Als de ontwikkeling wordt opgenomen in het project Waalweelde-West, is het project ingebed in het beleid inzake ruimte voor de rivier (incl. algemene regels ruimtelijke ordening). De eventuele compensatie voor niet-watergebonden, 'rode' ontwikkelingen kan dan geregeld worden in het kader van Waalweelde-west.
- De nautische veiligheid is niet in het geding.

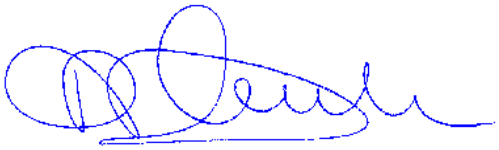
Natuurbeleid

- Verwacht wordt dat de provincie de vergunning voor de Natuurbeschermingswet 1998 zal verlenen. Met de nieuwe regelgeving (PAS) zal voldoende ontwikkelruimte ontstaan voor de uitbreiding van Kerkewaard.

Ruimtelijke inpassing

- De plandelen kunnen ruimtelijk adequaat worden ingepast.
- De milieueffecten naar de omgeving toe kunnen voldoen aan de gangbare milieunormen.
- Er is geen sprak van onaanvaardbare geluidhinder voor afgemeerde schepen in de overnachtingshaven

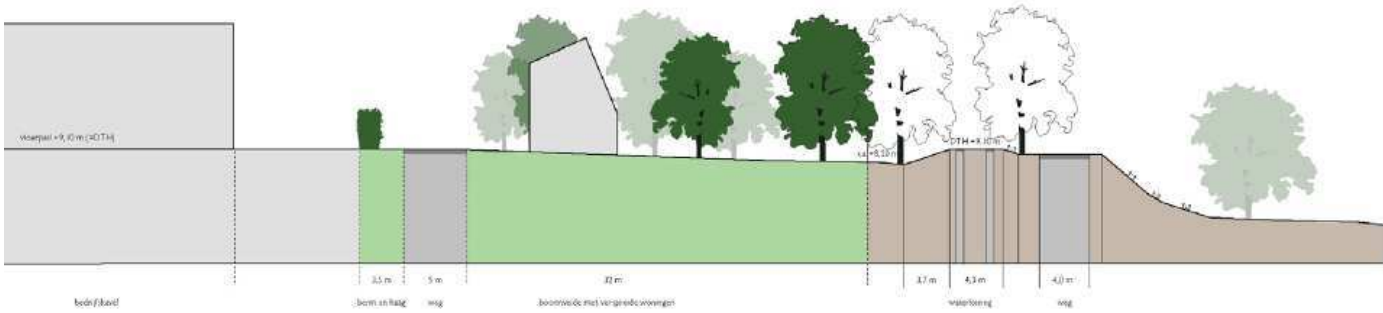
LBP|SIGHT BV



ing. P.A.G. (Paul) van der Vleuten

Bijlage I

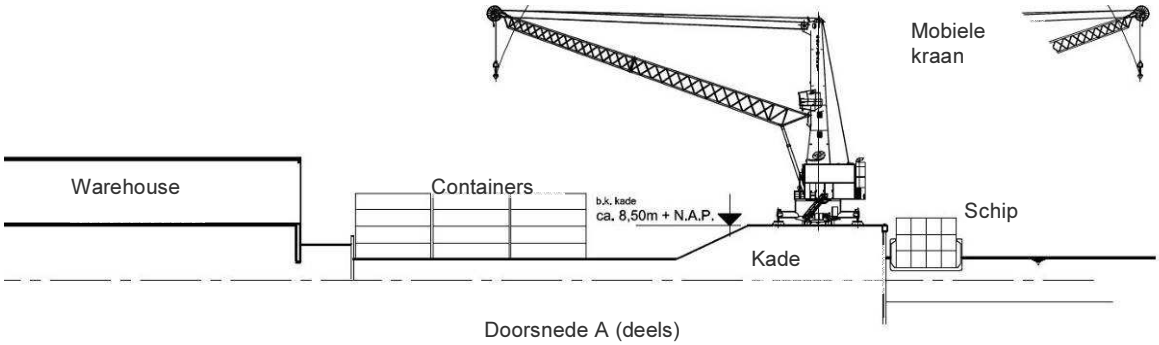
Impressies



Doorsnede A: Over de dijk heen ligt een bomenweide, met daarin verspreide woningen. Het bedrijventerrein wordt begrensd door een haag.

Groene inpassing mogelijk, geen zicht op de gebouwen vanuit Haaften

Mogelijke indeling van ‘De Kuil’



Doorsnede A (deels)

Doorsnede B

Huidige situatie bezien vanaf Zaltbommel

Beeld vanaf Zaltbommel (centrum) na ontwikkeling

Huidige situatie bezien vanaf Zaltbommel (tegenover Waaloever)

Beeld vanaf Zaltbommel na ontwikkeling (tegenover Waaloever)