Inspraakreactienota

Bestemmingsplan ‘Kerkewaard 2016’
20 juni 2017

Plan identificatie	:	NL.IMRO.0304.BPKerkewaard2016-1702
Auteurs	:	mw. M.I. Huizer MSc ing. P.A.G. van der Vleuten

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3

1.1 Aanleiding 3
1.2 Leeswijzer 3

2 Ingediende inspraakreacties 4

3 Samenvatting en beoordeling inspraakreacties 5

3.1 Inleiding 5
3.2 Ingediende inspraakreacties 5
3.2.1 ASV 5
3.2.2 A. Haartsen cs. 7
3.2.3 E. Faas, P. Nieuwenhuis, J. van Ommen van Guijlik 16
3.2.4 D. Kerkhoven 17
3.2.5 Gemeente Zaltbommel 17
3.3 Advies Omgevingsdienst Rivierenland 18
3.4 Advies Waterschap Rivierenland (wateradvies watertoetsprocedure) 20
3.5 Advies Rijkswaterstaat 21
3.6 Advies Provincie Gelderland 25

4 Ambtshalve wijzigingen 27

4.1 Bijgestelde gebiedsvisie 27
4.2 Warehouse voor een optimaal logistieke proces 28
4.2.1 Indeling in de Kuil 28
4.2.2 Aantallen schepen en vrachtwagens 29
4.2.3 Bufferzone; buffer tussen bedrijventerrein en dorp met meerwaarde 31
4.3 Verruiming ingang haven en ontsluiting overnachtingshaven 31

Bijlagen

Bijlage I Ingediende inspraakreacties
Bijlage II Reactie BLN-Koninklijke Schuttevaer

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Vanaf 11 maart 2016 tot en met 21 april 2016 heeft het voorontwerpbestemmingsplan ‘Kerkewaard 2016’ (hierna: het bestemmingsplan) ter inzage gelegen in het gemeentehuis. Het bestemmingsplan en bijbehorende stukken waren gedurende deze periode ook digitaal te raadplegen via de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl via planID: NL.IMRO.0304.BPKerkewaard2016-1601. Gedurende deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld zijn/haar inspraakreactie omtrent het bestemmingsplan kenbaar te maken. Van de gelegenheid tot het indienen van een inspraakreactie is door vijf partijen gebruikgemaakt.

1.2 Leeswijzer

Voorliggende nota van inspraakreacties vormt de basis voor het opstellen van het ontwerp-bestemmingsplan ‘Kerkewaard 2016’. In hoofdstuk 2 zijn in een tabel de inspraakreacties opgenomen met daarbij de datum van verzending en ontvangst. Op basis daarvan is de ontvankelijkheid bepaald. In hoofdstuk 3 zijn de inspraakreacties samengevat en van een reactie voorzien. In de conclusie is aangegeven of deze inspraakreacties tot een gewijzigd ontwerp-bestemmingsplan hebben geleid. De ingediende inspraakreacties zijn als bijlage bij deze nota gevoegd.

2 Ingediende inspraakreacties

De volgende inspraakreacties zijn ingediend:

Nr.	Type	Naam
1	Zienswijze	Algemene Schippers Vereeniging (ASV)
2	Zienswijze	A. Haartsen (mede namens J. Dam, J. Van Lent, W. Van Lent, H. Reniers en M. Rutten)
3	Zienswijze	E. Faas, P. Nieuwenhuis, J. van Ommen-van Guijlik (namens Comité ContaineroverslagNee)
4	Zienswijze	D. Kerkhoven (Coöperatie De Waardenburght Haaften U.A. i.o.)
5	Zienswijze	Gemeente Zaltbommel
6	Advies	Omgevingsdienst Rivierenland
7	Advies	Waterschap Rivierenland
8	Advies	Rijkswaterstaat
9	Advies	Provincie Gelderland

3 Samenvatting en beoordeling inspraakreacties

3.1 Inleiding

De ingediende inspraakreacties zijn hieronder samengevat en van een antwoord voorzien. Ook is per inspraakreactie aangegeven of er aanleiding is tot aanpassing van de versie van het bestemmingsplan ‘Kerkewaard 2016’ die ter inzage lag (het voorontwerpbestemmingsplan).

3.2 Ingediende inspraakreacties

3.2.1 ASV

Samenvatting inspraakreactie

ASV stelt/vraagt het volgende.

1. Het is onduidelijk waarop gebaseerd is dat schepen voldoende zijn geïsoleerd voor de optredende geluidbelasting. Vooral de geluidpieken kunnen zorgen voor overlast. Het water zal het geluid verder ‘dragen’. Schippers willen net als bewoners ook buiten verblijven en slapen met het raam open. De geluidbelasting is te hoog voor een leefbare omgeving en de daar aanwezige schippers en bewoners.
2. De haven wordt vooral ’s nachts door schippers gebruikt als rusthaven, met ’s morgens en ’s avonds de meeste vaarbewegingen. De geluidoverlast zal nu niet meer tot bepaalde periodes beperkt zijn. Met de overslag zal de haven geen rusthaven meer zijn.
3. De afspraak is dat overslag tot maximaal 23.00 uur duurt, maar daarna kan het nog lang duren voordat er rust heerst, bijvoorbeeld vanwege het rijden van vrachtwagens.
4. Is het mogelijk dat er minder geluid geproduceerd wordt op de terminal dan nu is vastgesteld?
5. Gaat deze terminal na verloop van tijd groeien en hoe past dit in de huidige plannen die er nu liggen op het gebied van geluid? Kan deze haven een groei van de terminal aan? Of zal de functie als overnachtingshaven komen te vervallen?
6. Is de invaart van overnachtingshaven op meerdere en vooral kruisende bewegingen gebouwd? Is de haven groot genoeg voor de extra schepen die de haven aan gaan doen? Hoeveel schepen per dag gaan er extra gebruik maken van de terminal in de haven? Gaat dit ten koste van de veiligheid? Ook op de Waal zal het een drukker knooppunt worden.
7. Een andere locatie met meer groeimogelijkheden en waar minder overlast op omwonenden en schippers wordt veroorzaakt zou beter zijn.
8. In het bestemmingsplan staat dat er met de schippersvereniging een akkoord gesloten is. Reclamant kan dit niet beamen.
9. Reclamant wil graag meedenken over oplossingen, of een alternatief voor deze container-overslag, en niet enkele en economische belang laten meewegen.

Antwoord Gemeente Neerijnen

1. De overnachtingsfaciliteit is gelegen binnen een haven die grenst aan een bestaand bedrijven-terrein. Hier kunnen werkzaamheden verricht worden die al volgens het bestemmingsplan zijn toegestaan en die geluidbelasting betekenen. Dit is inherent aan de bedrijfsactiviteiten ter plaatse. Het nieuwe warehouse en de overslag voegen hier wel nieuwe geluidbronnen aan toe. Er is in het akoestisch onderzoek industrielawaai berekend wat de geluidbelasting is door het initiatief op de afgemeerde schepen in de overnachtinghaven. Dit akoestisch onderzoek is inmiddels geactualiseerd; zie de rapportage met kenmerk R065357aa.00007.tc bij het

ontwerpbestemmingsplan. De berekende geluidniveaus zijn getoetst aan de grenswaarden zoals deze bij de gevels van woningen kunnen gelden. De optredende niveaus zijn vergelijkbaar met de geluidniveaus in andere rusthavens en worden door Rijkswaterstaat en ook de schippersvereniging Schuttevaer niet als problematisch gezien.
De bouwkundige eisen van schepen liggen vast in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995. In artikel 3.04 is een maximaal geluiddrukniveau in de machinekamer opgenomen van 110 dB(A). Artikel 12.02 stelt dat de ten hoogste toegelaten niveaus van de geluiddruk zijn in woonruimten: 70 dB(A) en in slaapruimten: 60 dB(A). De optredende geluidbelasting als gevolg van het plan is zodanig dat deze binnenniveaus gerespecteerd worden.

2. Gelet op voorgaande acht de gemeente de beoogde bedrijvigheid verenigbaar met de functie van de overnachtingshaven, ook voor rusten overdag en ’s avonds. Overigens wordt de kade ’s nachts niet gebruikt. De overslagkade met warehouse is overdag en ’s avonds in bedrijf en gedeeltelijk in de vroege ochtend (periode van 06.00 uur tot 07.00 uur). Deze bedrijfstijd-beperking wordt in milieuvoorschriften vastgelegd. In de (rest van de) nacht zal geen laden en lossen van schepen plaatsvinden.
3. Vrachtwagens rijden bij het bestaande warehouse nu ook al 24 uur per dag af en aan; dit wordt nu wel op iets kortere afstand mogelijk, maar dit is geen probleem voor de rustfunctie van de haven. Verder komt de huidige vrachtwagenparkeerplaats van Van Uden/Nedcargo aan de Waalbandijk te vervallen en wordt de nieuwe parkeerplaats gerealiseerd aan de Hertog Karelweg. Dit is gunstiger voor de overnachtingshaven.
4. Voor de containeroverslag wordt voldaan aan de richtafstanden tot woonbestemmingen die in een bestemmingsplan zijn vereist (uit de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering, SBI-code 52242-1, Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. binnenvaart - containers; categorie 4.2, afstandseis 300 m). Ruimtelijk zijn de verschillende functies qua geluid dus verenigbaar. Verder moet aan wettelijke milieueisen worden voldaan op basis van best beschikbare technieken. Dit garandeert dat er niet meer geluid gemaakt wordt dan nodig. In het vernieuwde akoestisch onderzoek is dit nu gedetailleerder uitgewerkt. Dit zal als basis dienen voor de milieutoestemming. Zie ook de behandeling van het punt Geluid in paragraaf 3.2.2.
5. Er is geen sprake van een openbare terminal en dit wordt ook niet toegestaan in diverse beleidskaders (zoals het regionale bedrijventerreinenbeleid). De activiteiten zijn direct gekoppeld aan het eigen logistieke bedrijf van Van Uden/Nedcargo. Alleen met een omgevingsvergunning van burgemeester en wethouders kan daarvan afgeweken worden, bijvoorbeeld tijdelijk ten behoeve van een bouwproject in de omgeving. Er is nu uitgegaan van de maximale bedrijfsvoering van dit bestemmingsplan (de maximale realistische invulling van dit bestemmingsplan), op basis van de groeiwensen van Van Uden/Nedcargo. Deze groei is in enkele grenzen in de regels van het bestemmingsplan opgenomen (bijvoorbeeld aantal containers). Bedrijfstijden en geluidniveaus worden verder geregeld in milieuvoorschriften. Wijziging c.q. extra groei is alleen mogelijk op basis van nieuwe besluitvorming door het bevoegd gezag. Daarmee is beperking van de groei goed geborgd.
   De voorgenomen ontwikkeling op grond van het bestemmingsplan heeft geen gevolgen voor de functie van de overnachtingshaven. De haven blijft een overnachtingshaven. In de structuurvisie Waalweelde-West is het plan opgenomen voor een nevengeul richting het oosten en het oostelijk verplaatsen en vergroten van de overnachtingshaven. Dit is echter nog niet opgenomen in dit bestemmingsplan.
6. Maximaal drie schepen per dag zullen het warehouse bezoeken; dit is een gering aantal ten opzichte van de capaciteit van de overnachtingshaven en het verkeer op de Waal. Rijkswaterstaat heeft eerder nautisch onderzoek gedaan naar het scheepvaartverkeer en het

manoeuvreren in de haven en er zijn geen problemen te verwachten. Door (verkeers-) maatregelen is aan het bezoek door schepen en extra verkeer zeker tegemoet te komen. RWS en de gemeente Neerijnen werken op dit moment aan een bestemmingsplan voor een verbetering/verruiming van de invaart, maar dit staat los van dit bestemmingsplan.

7. Vanwege de bestaande activiteiten en grondposities ligt uitbreiding in de Kerkewaard, binnen de milieunormen, voor de hand en dit is al heel lang de wens van de eigenaar. De logistieke markt vraagt om schaalvergroting en deze uitbreidingsmogelijkheid is in de Kerkewaard in principe beschikbaar. Een andere locatie in de omgeving met dezelfde mogelijkheden is niet voorhanden en zou voor de bestaande activiteiten het einde betekenen. Er wordt meegewerkt aan de uitbreidingsplannen, waarbij de inpassing en verenigbaarheid met andere functies in de omgeving voorwaarden zijn.
8. De ketenbrede brancheverenigingvoor de binnenvaart BLN-Koninklijke Schuttevaer is geraadpleegd en heeft haar akkoord gegeven. In de bijlage bij deze nota is een e-mail opgenomen met het standpunt van BLN-Koninklijke Schuttevaer. Zie verder ook het akoestisch onderzoek, waarin ook naar de rust van de schippers is gekeken. Gebleken is dat de functies goed samen kunnen gaan.
9. Naar aanleiding van het aanbod om mee te denken is ASV door de initiatiefnemer gevraagd voor een gesprek. ASV heeft aangegeven daar in deze fase nog geen behoefte aan te hebben, maar dat in een later stadium een gesprek over afspraken en maatregelen om de overlast te beperken mogelijk nuttig kan zijn.

3.2.2 A. Haartsen cs.

Samenvatting inspraakreactie

Reclamant stelt/vraagt ten aanzien van enkele onderwerpen het volgende.

1. Landschappelijk
    a. Met de ontwikkeling van het bedrijventerrein is dit deel van de uiterwaard qua natuur en landschap weinig interessant, maar wat wel gebleven is, is de rust. Het is belangrijk dat er zorgvuldig met de landschappelijke vormgeving wordt omgegaan. De gebiedsvisie en het beeldkwaliteitsplan voldoen nog niet aan randvoorwaarde 5 zoals genoemd in de Structuurvisie Waalweelde-West:
    een goede landschappelijke inpassing richting het dorp Haaften die zorgt voor een goede overgang tussen dorp en bedrijvigheid. Op inrichtingsniveau moet worden onderzocht of met de ontwikkeling van een gemengd woonwerkgebied hieraan invulling gegeven kan worden.
    Reclamant vindt dat er voor een goed landschapsplan een ruimer gebied moet worden betrokken. Andere punten zijn:
    b. De indeling van de Hertog Karelweg (splitsing weghelften) voldoet niet als entree van het dorp.
    c. De containers zijn visueel en landschappelijk in negatieve zin bepalend, maar de maximale stapelhoogte containers lijkt niet goed geregeld te zijn.
2. Water
    a. Betekent de aanwijzing als intrekgebied dat er restricties zijn ten aanzien van de vervoerde en/of opgeslagen stoffen in de containers?
    b. Zijn er geen compenserende maatregelen nodig vanwege de toename aan verhard oppervlak en het sneller afstromen van hemelwater?

3. Geluid
    a. Betwijfeld wordt of de gepresenteerde geluidgegevens kloppen en of de milieunormen niet worden overschreden. Er zijn namelijk geen metingen verricht met betrekking tot de huidige situatie. Er wordt in de toetsing uitgegaan van de planologisch maximaal toelaatbare geluidbelasting, in werkelijkheid is de omgeving veel rustiger. De figuren 4.4 en 4.5 zijn onduidelijk. Het lijkt erop alsof de geluidbelasting afneemt, bij een toenemende productie van geluid.
    b. De gemiddelde etmaalbelasting van 43 dB(A) ligt hoger dan de voorgestane normen voor een rustige woonwijk van 45 dB(A) overdag, 40 dB(A) 's avonds en 35 dB(A) 's nachts zoals vermeld in de 'Handreiking industrielawaai en vergunningverlening' uit 1998. De Raad van State heeft met dergelijke overwegingen bezwaren van bewoners nabij een containeroverslag in Tilburg gehonoreerd (uitspraak 200905366/1/R3).
    c. Men heeft grote zorgen omtrent de piekbelasting van het overslaan van containers. Op basis van 75.000 containers per jaar en vier verplaatsingen per container, blijkt dat er gemiddeld 57 keer per uur zware klappen (126 dB) plaats zullen vinden. Uit ervaringen elders blijkt dat van landelijke rust geen sprake meer is. Dit geldt voor bewoners en de schippers in de overnachtingshaven.
4. Vrachtverkeer

    Het is onwaarschijnlijk dat het aantal vertrekkende vrachtwagen nauwelijks zal toenemen en men vreest voor de gevolgen voor de veiligheid op de Hertog Karelweg en op het kruispunt van de Hertog Karelweg en de Graaf Reinoudweg. Reclamant wil hiervoor een oplossing.
5. Scheepvaarverkeer

    Door een toenemend aantal schepen die de haven aandoen en moet in- of uitvoegen uit het scheepvaartverkeer op de Waal neemt de kans op aanvaringen toe.
6. Algemeen/concluderende punten uit de zienswijze
    a. Ontwikkeling van bedrijvigheid, natuur en landschap in de Kerkewaard is in principe toe te juichen, mits aan de geluidbezwaren tegemoet wordt gekomenen er een goed landschapsplan wordt ontwikkeld.
    b. Er zijn nog tal van onduidelijkheden en er is tegenstrijdigheid: de ontwikkeling van watergebonden bedrijvigheid in het buffergebied gaat niet samen met de verlegging van de hoofdwaterkering in oostelijke richting.
    c. De ontwikkeling is in strijd met het uitgangspunt van de Woonvisie 2012-2020 en wel met het 'behoud van identiteit en het rustige en landelijke karakter van de gemeente'.

Antwoord Gemeente Neerijnen

1. Landschappelijk
    a. In het kader van de ontwikkeling heeft een werkgroep in opdracht van de gemeenteraad nagedacht over de inpassing van de ontwikkeling in de omgeving. Dit is neergelegd in de gebiedsvisie, die op 9 juli 2015 ter kennisgeving is aangenomen door de gemeenteraad. Hierin zijn diverse maatregelen voorzien om de ontwikkeling landschappelijk goed aan te laten sluiten bij andere functies in het gebied. Zo is een bufferzone voorzien tussen de nieuwe bedrijfsactiviteiten en het dorp Haaften. Ook zullen gebouwen een bepaalde uitstraling hebben en met groene beplanting zijn omgeven. In een Nota van Uitgangspunten is opgenomen op welke wijze deze inpassingsmaatregelen worden geformaliseerd in het bestemmingsplan en vergunningen.

Met deze aanpak en uitwerking is de landschappelijke inpassing naar ons oordeel geoptimaliseerd en afdoende geborgd en is het niet nodig om voor een groter gebied een landschapsplan te maken.
Ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan is het bestemmingsplan gewijzigd. In het westelijk deel van de kuil is de bestemming voor jachtafbouw komen te vervallen. Ook het parkeerterrein voor vrachtwagens vervalt hier. De kuil blijft in het zuidwestelijke deel de groene bestemming houden. De vrachtwagenparkeerplaats en ook de opslag van containers komen op het terrein tussen het bestaande en het nieuwe warehouse. Deze wijzigingen zijn gunstig voor de landschappelijke inpassing. In het noordwestelijke deel is een parkeerplaats voor personenauto's voorzien. Aan de westzijde van het nieuwe warehouse kunnen wel docks voor vrachtwagens worden gerealiseerd. Hiervoor zijn nadere inpassingsmaatregelen bedacht. Zie de aangepaste uitvoering zoals weergegeven in paragraaf 4.1. De initiatiefnemer gaat het om de beoogde uitbreiding en met de gebiedsvisie voor het plangebied en de nadere inpassingsmaatregelen vindt de gemeente dat er ruim genoeg naar de landschappelijke inpassing is gekeken.

b. De herinrichting van de Hertog Karelweg zal in het kader van het regulier geplande onderhoud opnieuw beoordeeld worden, waarbij entree-functie en aankleding aandacht krijgt, met name gericht op de verkeersveiligheid. Dit valt verder buiten het kader van dit bestemmingsplan en deze aankleding/herinrichting is niet zodanig bepalend voor de kwaliteit of het beeld van het plan dat dit nu een nadere uitwerking behoeft.
c. In het voorontwerp was de opslag van containers aan de waterkant geprojecteerd. Nu wordt de locatie van de containerstack specifiek bestemd in het gebied tussen de twee warehouses in, waardoor het in belangrijke mate aan het oog onttrokken wordt vanuit de woonbebouwing in Haaften en is zo georiënteerd dat het ook vanuit Zaltbommel een beperkte aanblik heeft. Daarmee zijn landschappelijke effecten zeer beperkt.
De hoogte van containers is geregeld. In artikel 4.1, onder g, van het bestemmingsplan wordt de maximale stapelhoogte van containers bij opslag beperkt tot zes containers en niet hoger dan het gebouw.

2. Water
   a. Aan de stoffen/producten in de containers worden geen beperkingen gesteld. De restricties voor intrekgebieden beperken zich tot het winnen van fossiele brandstoffen (Omgevingsverordening Gelderland, artikel 3.3.5.1). In het bestemmingsplan worden dergelijke functies niet mogelijk gemaakt.
   b. De locatie van Van Uden/Nedcargo ligt in het buitendijks gebied, dat afwatert (hemelwater) op de rivier. Compensatie voor de toename van verhard oppervlak en het ontlasten van de riolering voor de afvoer van hemelwater zijn niet vereist. In het verleden zijn Waterwetvergunningen verleend voor het ophogen en gebruiken als bedrijventerrein. Door de ontwikkeling zijn er geen nieuwe negatieve effecten voor de rivierveiligheid.
3. Geluid

   Milieuzonering

   Voor de beoordeling van geluid bij nieuwe bestemmingen geldt primair de vereiste ruimtelijke scheiding (zones) die op basis van de milieucategorie van de betreffende bedrijfsmatige activiteit tot gevoelige functies moet worden aangehouden (bijvoorbeeld 100 meter voor milieucategorie 3.2; 200 meter voor milieucategorie 4.1; 300 meter voor

milieucategorie 4.2). Deze milieucategorieën en afstanden zijn beschreven in de publicatie ‘Bedrijven en milieuzonering’ van de VNG (zie ook paragraaf 4.2 van de toelichting bij het voorontwerp). Als aan deze afstandseis wordt voldaan, kan in principe ook aan een geluidnormering van 45 dB(A) etmaalwaarde worden voldaan.
Zowel in het geldende bestemmingsplan als het voorontwerp zijn de betreffende zones inwaarts ingetekend en is de overeenkomstige milieucategorie als maximum voorgeschreven. Voor het distributiecentrum en de containeroverslag wordt voldaan aan deze vereiste afstand:

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

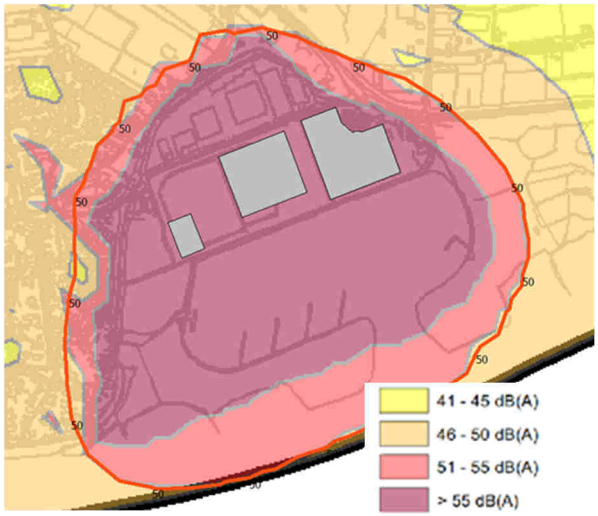
Figuur 3.1 Afstanden van laad- en loswal en containerstack tot dichtstbijzijnde woningen

Een jachtafbouwer wordt als milieucategorie 4.1 aangemerkt, waarvoor een richtafstand van 200 meter geldt. Omdat deze op kortere afstand van woonomgeving was geprojecteerd, was het nodig om met aanvullend geluidonderzoek na te gaan of een beperkte ruimtelijke scheiding van 100 meter volstaat. Dat was het geval, omdat het alleen om het afbouwen van jachten ging en niet om lawaai makende constructieve metaal-werkzaamheden. Inmiddels is afgezien van de bestemming voor de jachtafbouwer, zodat dit niet meer speelt. Een nader akoestisch onderzoek is hiervoor niet meer nodig.

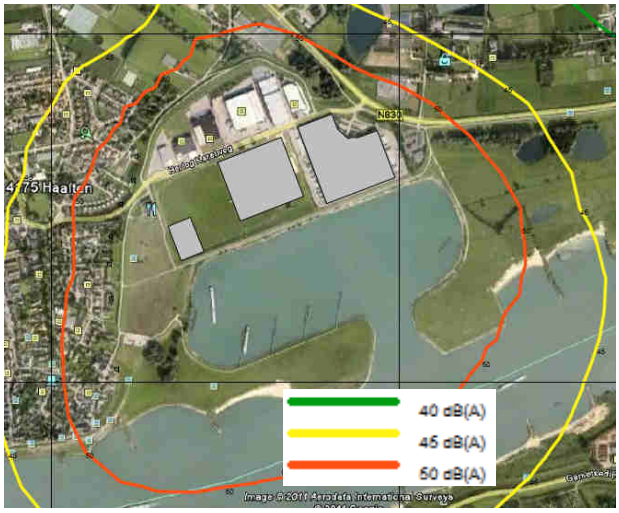
Indicatie toename omgevingsgeluid

Door de uitbreiding van het warehouse en de containeroverslag zal de geluidproductie in de omgeving toenemen. In het akoestisch onderzoek bij het voorontwerp is ter illustratie van de toename een vergelijking gemaakt tussen de cumulatie van geluid in de huidige en de beoogde situatie. De gebruikte geluidcontouren voor de bestaande situatie komen van de geluidkaart (2008) van de Regio Rivierenland die door de gemeente Neerijnen wordt gehanteerd. Dit beeld is sinds 2008, gelet op de geringe wijzigingen in de omgeving, niet wezenlijk veranderd. Deze cumulatieve geluidcontouren van de bedrijven tezamen zijn destijds gebaseerd op de vergunde geluidemissies en/of de maximale geluidemissie als

kavelbronsterkte op basis van de milieucategorie.
Dit is inderdaad niet een weergave van het feitelijk optredende gemiddelde geluidniveau, omdat de maximale geluidsituaties van de bedrijven niet altijd gelijktijdig voorkomen. Deze manier is echter wel geschikt om de huidige situatie te vergelijken met het nieuwe bestemmingsplan; het geeft een beeld van de verandering van de geluidbelasting met de nieuwe plannen.



Figuur 3.2 Cumulatieve contour industrielawaai huidige situatie



Cumulatieve contour industrielawaai na ontwikkeling (plan voorontwerpbestemmingsplan)

Dat de zone 45-50 dB(A) kleiner wordt, is een gevolg van de vereenvoudigde modellering. Voor de nieuwe situatie is een rekenmodel gemaakt, waarin alleen de bedrijvigheid in de Kerkewaard is meegenomen. Dit is met name van belang om de invloed op de geluidbelasting bij de meest nabij gelegen woonbebouwing in beeld te brengen. Op de geluidkaart van de bestaande situatie is daarentegen alle bedrijvigheid in de omgeving meegenomen (noordelijk en westelijk van het plangebied). Daarin zijn dus meer geluidbronnen opgenomen, waardoor er in werkelijkheid een groter gebied in de zone 45-50 dB(A) valt dan in het vereenvoudigde rekenmodel wordt berekend.
Wij achten dit een geschikte manier om de vergelijking te maken tussen de huidige en de verwachte situatie van de geluidbelasting bij de eerste woningen. Zie hieronder de contouren uit het nieuwe akoestisch onderzoek op basis van het bijgestelde plan.

Bijgesteld akoestisch onderzoek

Op basis van de laatste logistieke inzichten bij de initiatiefnemer is de gewenste invulling in de Kuil van het warehouse en de opslag van container gewijzigd ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan. Dit heeft geleid tot een bijgesteld akoestisch onderzoek, waarin vanzelfsprekend de jachtafbouwer niet mee is opgenomen. Er is nu ook gekeken naar de invloed van minder schepen en meer vrachtwagens (zie rapport 'Ontwikkeling bedrijventerrein Kerkewaard, Akoestisch onderzoek industrielawaai' van LBPSIGHT, kenmerk R065357aa.00007.tc, versie 07-002, van 17 februari 2017; dit rapport vervangt van het rapport 12 mei 2015 bij het voorontwerp-bestemmingsplan). Verwezen wordt verder naar het gestelde onder hoofdstuk 4 van deze nota en paragraaf 5.4 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan, inclusief het nieuwe akoestisch rapport. Voor

wat betreft het akoestisch klimaat in de woonomgeving en de invloed hierop van de ontwikkeling, kan het volgende worden gesteld.

a. De vereiste ruimtelijke scheidingsregels uit de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering gaan uit van een etmaalwaarde 45 dB(A), waarmee de haalbaarheid van de nieuwe bestemming ruimtelijk al is aangetoond. De werkelijk te verwachten geluidniveaus worden bepaald door de exacte invulling van het plangebied. Het akoestisch onderzoek heeft betrekking op het nieuwe plan voor het warehouse en de overslagkade. In het (nieuwe) akoestisch onderzoek bij het ontwerpbestemmingsplan worden de volgende niveaus berekend.

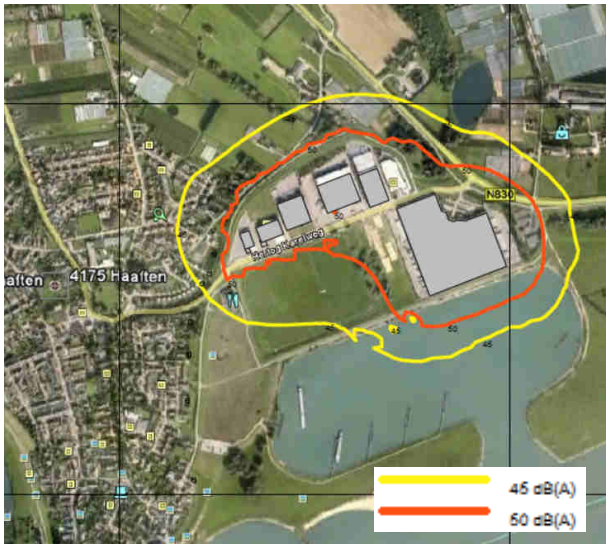
	Berekende resultaten LAr,LT			
Locatie	Dag	Avond	Nacht	Etmaal-waarde*
Woningen Haaften	43	40	35	45
Woningen Zaltbommel	31	29	27	37
Woningen Tuil	31	29	27	37

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

Deze niveaus zijn wat hoger dan eerder berekend in het onderzoek bij het voorontwerp, maar zijn wel vergelijkbaar. Deze waarden komen eveneens overeen met een etmaalwaarde van 45 dB(A). De waarden zijn eerder in het akoestisch onderzoek bij het voorontwerp vergeleken met de normering van 50 / 45 / 40 dB(A) en vallen daar ruim onder. Deze normering geldt als (maximaal) toelaatbaar wettelijk geluidniveau volgens het Activiteitenbesluit. Als deze niveaus worden vergeleken met de normering voor een rustige woonwijk van 45 / 40 / 35 dB(A) voor resp. dag / avond / nacht, dan blijkt dat ook daaraan kan worden voldaan.
De wijzigingen ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan zijn in de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan beschreven. Door het wegvallen van de bestemming voor de jachtafbouwer verdwijnt een aantal geluidbronnen en ook de mogelijke afschermende werking voor geluid van de hier geprojecteerde bebouwing. De nieuwe locatie van de containerstack, tussen het bestaande en het nieuwe warehouse in, betekent een grotere afstand en meer afscherming door het warehouse tussen de handling van opgeslagen containers en de woonbebouwing.
Om mogelijke afwijking in de toekomst te ondervangen is in het ontwerp in de kuil de extra mogelijkheid opgenomen om langs de rand van het bedrijfsterrein geluidafscherming te realiseren (die volgens de berekeningen dus niet nodig is).
Gesteld kan worden dat de plannen inpasbaar zijn en dat de geluidbelasting in de omgeving zeker binnen de geluidnormen kan worden gebracht.

b. Op basis van de richtafstanden voor de betreffende milieucategorie is zeker dat de betreffende bestemmingen haalbaar zijn. Reclamant verwijst naar een uitspraak van de Raad van State, waarin bezwaren van omwonenden van een containerterminal zijn gehonoreerd. De gemeente had in die zaak een (niet wettelijke verplichte) geluidzonering gemaakt voor de invulling van een bedrijventerrein. Voor de cumulatieve belasting op de gevels was men uitgegaan van een bepaalde verkaveling in het eigen geluidbeheerplan, die niet gestoeld was op de maximaal te verwachten invulling die het bestemmingsplan mogelijk maakt. Daardoor was de maximaal berekende cumulatieve geluidbelasting niet goed onderbouwd en moest dit opnieuw beoordeeld worden. Deze uitspraak is hier niet relevant; er is geen uitspraak gedaan over de

toelaatbaarheid van bepaalde niveaus, maar alleen over de zorgvuldigheid van de besluitvorming.
Voor de Kerkewaard wordt geen (vrijwillige) geluidverkaveling gemaakt voor het beheer van de cumulatieve geluidbelasting. In het akoestisch onderzoek is wel de cumulatieve geluidbelasting in beeld gebracht als indicatie van de (acceptabele) verandering van het akoestisch klimaat (zie de figuren hieronder). Ook de nu voorgestelde wijzigingen van het plan passen binnen dit beoordelingskader. De gemeente is van oordeel dat de weergegeven cumulatieve geluidniveaus passen bij de omgeving en acceptabel zijn.



Figuur 3.3 Cumulatieve contour industrielawaai huidige situatie

Cumulatieve contour industrielawaai na ontwikkeling (geactualiseerd)

c. Bij de handling van containers kunnen inderdaad geluidpieken optreden van 126 dB(A). Dit betreft het maximale geluidbronniveau dat kan optreden als een container hard in aanraking komt met metalen delen van de kraan, het schip of een andere container. Bij de normale, geoefende werkwijze met de best beschikbare technieken komen niet constant pieken van 126 dB(A) voor bij elke handeling met een container, maar deze kunnen wel een tot enkele keren per uur ontstaan. Dit is veel lager dan de veronderstelling van reclamant (57 per uur).
Deze hoogste pieken leiden bij de meest nabij gelegen woonbebouwing in Haaften tot een maximale geluidbelasting van 58 dB(A). Dit is 3 dB(A) hoger dan de in de Handreiking voorgestelde grenswaarde in de avondperiode van 10 dB(A) boven de normwaarde voor het tijdgemiddelde geluidniveau, ofwel 55 dB(A), en 2 dB(A) lager dan de maximale waarde van 60 dB(A) die volgens de Handreiking kan worden toegestaan en die in het Activiteitenbesluit als milieuregel wordt gesteld.
De gemeente acht een maximaal geluidniveau van 60 dB(A) voor deze situatie acceptabel.

4. Verkeer
De nu beoogde ruimtelijke wijziging is een uitbreiding en combinatie van bestaande en nieuwe op- en overslagactiviteiten, waarbij overslag van/naar vrachtwagens nu deels overgaat naar overslag van/naar schepen. De inzet van schepen is een voorwaarde voor de uitbreiding die in de bestemmingsplanregels is vastgelegd; een aanzienlijk deel van de goederen moet via het

water worden aan- en/of afgevoerd. Naast de inzet van schepen is belangrijk de verbetering van de bezettingsgraad van vrachtwagens met uitgaande goederen en inzet van LZV's (Lange Zware Vrachtwagen met de lading van twee grote containers in plaats van een).

Figuur 3.4 LZV ('lange zware vrachtwagen' met lading van twee grote containers)

De initiatiefnemer heeft een globale prognose gemaakt van de situatie van de uitbreiding en de toename van het aantal vrachtwagenbewegingen. Het aantal vrachtwagens hangt daarbij af van het aantal containers dat over het water wordt vervoerd. Reclamant trekt deze prognose in twijfel. Daarom is de prognose nu verfijnd en er is nu ook beoordeeld wat het betekent als er toch minder schepen worden ingezet en er daardoor meer vrachtwagens zullen rijden.

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

Tabel 3.1
Scheepvaart en vrachtwagens

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

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

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

Deze bedrijfsvoering omvat maximaal drie schepen per dag. Bij de prognose van drie schepen per dag is er een toename van 200 naar 220 vrachtwagens per dag, ofwel totaal 440 bewegingen van of naar de locatie. Als er minder schepen worden ingezet dan deze prognose, dan wordt het aantal vrachtwagens hoger. Zonder schepen wordt de inzet maximaal 340

vrachtwagens ofwel 680 vrachtwagenbewegingen per dag. Bij meer vrachtwagens zal er ter plaatse van de kade handling en dus minder geluidproductie zijn. Ook zal het aantal bewegingen van terminaltrekkers tussen kade en warehouse lager zijn.
Daar staat tegenover dat er meer vrachtwagens het bestaande en het nieuwe warehouse zullen bezoeken. Dit zijn dus verschillende situaties qua geluiduitstraling. Er is nagegaan wat dit andere uiterste in de bedrijfsvoering (geen inzet schepen, meer vrachtwagens) betekent voor de diverse ruimtelijke en milieuaspecten.

Verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid
De verkeersafwikkeling is eerder beoordeeld in het kader van de Structuurvisie Waalweelde-West. Zie de behandeling van de zienswijze van de provincie in paragraaf 3.6 onder punt 5. Bij een (extra) toename van vrachtverkeer door de ontwikkeling van bedrijventerrein Kerkewaard worden er geen problemen of extra maatregelen verwacht voor de verkeersafwikkeling naar de snelwegen of de verkeersveiligheid. Dit geldt zowel bij 220 als bij 340 vrachtwagens.
De verbetering van de verkeersveiligheid op de Hertog Karelweg wordt meegenomen in het kader van regulier (groot) onderhoud en staat gepland voor de periode 2017/2018. Dan wordt ook rekening gehouden met de wensen vanuit de gebiedsvisie Kerkewaard.

Geluid
Bij minder handling van containers zal er ter plaatse van de kade minder geluidproductie zijn. Daar staat tegenover dat er meer vrachtwagens het bestaande en het nieuwe warehouse zullen bezoeken. Dit is meegenomen in de aangepast geluidrapportage bij de toelichting van het bestemmingsplan. Geconcludeerd wordt dat de situatie met meer vrachtwagens en minder containerhandling eveneens inpasbaar is.

Luchtkwaliteit en stikstofdepositie
Minder schepen en meer vrachtwagens heeft ook een effect op de emissie van fijn stof en stikstof. Deze wijziging is nagerekend met de betreffende verspreidingsmodellen, voor wat betreft de effecten op luchtkwaliteit en stikstofdepositie. Het blijkt dat de effecten beperkt en acceptabel zijn en passen binnen de afgegeven natuurvergunning. Daarmee is het berekende hogere aantal vrachtwagens voor luchtkwaliteit of de depositie in natuurgebieden geen probleem.

5. Veiligheid scheepvaarverkeer:
   Maximaal drie schepen per dag zullen het warehouse bezoeken; dit is een gering aantal ten opzichte van de capaciteit van de overnachtingshaven en het verkeer op de Waal.
   Rijkswaterstaat heeft nautisch onderzoek gedaan naar scheepvaartbewegingen en de verenigbaarheid van de functies in de haven; door (verkeers)maatregelen is aan het bezoek door schepen en extra verkeer zeker tegemoet te komen.
6. Algemeen/concluderende punten uit de zienswijze
   a. Naar het oordeel van de gemeente is met de gebiedsvisie, het beeldkwaliteitsplan en de in de Nota van Uitgangspunten beschreven wijze waarop de inpassingsmaatregelen worden geregeld, een adequate landschappelijke inpassing gevonden en geborgd.
   b. Het bestemmingsplan maakt geen verlegging van de waterkering mogelijk, dus dit is niet aan de orde. Op dit moment is Waterschap Rivierenland wel met een onderzoek bezig om tot een oplossing te komen voor de dijk in de Kerkewaard, die als waterkering niet meer voldoet. Een van de onderzoeksrichtingen is het verleggen van de waterkering naar de kade. De besluitvorming hierover vindt waarschijnlijk plaats

medio/eind 2018. In dat geval kan het zijn dat er extra eisen gelden voor de kadeconstructie. Van Uden/Nedcargo en Waterschap Rivierenland houden hierover contact en maken, wanneer dat opportuun wordt, afspraken hierover.

c. In de woonvisie is als uitgangspunt opgenomen: behoud van de identiteit en het rustieke en landelijke karakter van onze gemeente. Naar onze mening is de voorgenomen ontwikkeling daarmee niet in strijd.
De voltooiing van bedrijventerrein Kerkewaard is goed in te passen in en in lijn met de omgeving en de gevolgen voor de omgeving zijn beperkt.

3.2.3 E. Faas, P. Nieuwenhuis, J. van Ommen van Guijlik

Samenvatting inspraakreactie

1. Reclamanten stellen dat het plan niet bijdraagt aan de huidige en toekomstige versterking van de lokale economie.
2. Daarnaast stellen de reclamanten dat de negatieve consequenties voor de leefbaarheid van de dorpskern onevenredig en onaanvaardbaar groot zijn.
3. Reclamanten vinden dat de (her)ontwikkeling van het gebied vanuit een integrale omgevingsvisie had moeten plaatsvinden, waarbij de dorpsontwikkeling, lokale economie, en sociaal-economische structuur en samenhang aan bod hadden moeten komen.
4. Reclamanten stellen dat de ontwikkeling niet in lijn is met de Omgevingswet en dat geen gebruik is gemaakt van de mogelijkheden tot participatie van betrokken partijen.
5. Reclamanten juichen het initiatief toe dat het plan als leer- en voorbereidingsproces wordt ingebracht in het kader van de Omgevingswet.

Antwoord Gemeente Neerijnen

1. Een bestemmingsplan moet voldoen aan een goede ruimtelijke ordening. Hierbij spelen uitsluitend ruimtelijke criteria een rol. Het plan heeft niet tot doel de lokale economie te versterken, maar de uitbreiding van het bedrijventerrein heeft zeker enig positief effect op de bedrijvigheid en werkgelegenheid in Neerijnen.
2. Zoals in het ontwerpbestemmingsplan en hierboven bij de behandeling van de zienswijze van Haartsen cs. is gemotiveerd, zijn de gevolgen voor de leefbaarheid niet onevenredig en onaanvaardbaar groot. Er wordt voldaan aan de ruimtelijke richtafstanden en de bedrijfsvoering is goed mogelijk binnen een landschappelijke acceptabele inpassing en geluidnormering.
3. De plannen voor de verdere ontwikkeling van bedrijventerrein Kerkewaard zijn al sinds 2009 in beeld en zijn sinds die tijd verschillende keren bevestigd door de gemeenteraad. Ook is het plan neergelegd in de Structuurvisie Waalweelde-West die op 9 juli 2015 door de gemeenteraad is vastgesteld. Verder is voor het gebied een omgevingsvisie opgesteld door een werkgroep, waarin burgers en bedrijven actief hebben geparticipeerd. De plannen zijn niet in tegenspraak met andere beleidsstandpunten van de gemeente Neerijnen. De gemeente acht dit voldoende.
4. De Omgevingswet is nog niet in werking getreden en plannen kunnen niet vooruitlopen op deze wet. Reclamant geeft niet aan op welke punten dit bestemmingsplan niet zou passen in de nieuwe Omgevingswet. Naar het oordeel van de gemeente Neerijnen is er geen strijdigheid met de goede ruimtelijke ordening en daarmee ook niet met de nieuwe Omgevingswet.
De toekomstige mogelijkheden in de wet zoals flexibiliteit en tijdelijkheid in bestemmingen zijn voor dit plan niet nodig. Daarbij zijn de uitbreidingswensen van Van Uden/Nedcargo concreet en al jaren bekend; het past nu niet om een leerproces te doorlopen in het kader van de

Omgevingswet.
In tegenstelling tot wat reclamant aangeeft, heeft in dit traject een werkgroep van belanghebbenden en bewoners geparticipeerd in de invulling van het plangebied binnen de gestelde kaders (trede 4 van de participatieladder: coproduceren). Ook een vertegenwoordiging van reclamanten heeft daaraan deelgenomen, maar is zelf uit de werkgroep gestapt. Naar het oordeel van de gemeente is er een hoge mate van participatie geweest en is het proces zorgvuldig verlopen.

3.2.4 D. Kerkhoven

Samenvatting inspraakreactie

1. Reclamant stelt dat de ontwikkeling niet in lijn is met de Omgevingswet en dat geen gebruik is gemaakt van de mogelijkheden tot participatie van betrokken partijen.
2. Reclamant wil dat het plan als leer- en voorbereidingsproces wordt ingebracht in het kader van de Omgevingswet.
3. Reclamant verzoekt dat er gebruikt wordt gemaakt van de invoering voorbereidingen van de Omgevingswet en de participatieve lerende procesomgeving.

Antwoord Gemeente Neerijnen

1. Zie paragraaf 3.2.3, antwoorden 4 en 5.
2. Zie paragraaf 3.2.3, antwoord 5.
3. Zie paragraaf 3.2.3, antwoord 5.

3.2.5 Gemeente Zaltbommel

Samenvatting inspraakreactie

1. Reclamant stelt dat er geen vooroverleg is gevoerd. Reclamant gaat ervan uit dat dit in het verdere proces wel gebeurt.
2. Reclamant constateert dat er geen maximum aantal aan het aantal kranen is verbonden. Ze stelt voor dit maximum vast te leggen.
3. Reclamant stelt daarnaast voor om kranen binnen de andere gronden met de bestemming ‘Bedrijf’ expliciet uit te sluiten.
4. Reclamant mist een onderbouwing van de noodzakelijkheid van de hoogte van een kraan van 45 meter.
5. Reclamant vraagt om de afwijkingsbevoegdheid voor het realiseren van bedrijfsgebouwen tot maximaal 20 meter (in plaats van de bij recht toegestane 16 meter) uit de regels van het bestemmingsplan te verwijderen.

Antwoord Gemeente Neerijnen

1. In het proces is op bestuurlijk niveau overleg gevoerd. Ook heeft de gemeenteraad van Zaltbommel op uitnodiging van de initiatiefnemer een bezoek gebracht aan de locatie. Op ambtelijk niveau is dit er formeel niet geweest. Hiervoor wordt gezorgd in het vervolgtraject. De gemeente Zaltbommel wordt verder op de hoogte gesteld en wanneer noodzakelijk bij de planvorming betrokken.
2. Er is inderdaad geen maximum aan het aantal kranen verbonden. De regels van het ontwerpbestemmingsplan zijn hierop aangepast. Er wordt maximaal één kraan toegestaan.
3. Kranen zijn op de andere gronden inderdaad niet expliciet uitgesloten, maar dit is ook niet noodzakelijk. Binnen de maximale bouwhoogte voor gebouwen en andere bouwwerken is er ruimtelijk gezien geen verdere beperking nodig.

4. Er zijn verschillende oplossingen voor het handlen van containers en een daarvan is een mobiele kraan met een giek die maximaal tot 45 kan reiken. Andere systemen kunnen een lagere hoogte hebben. Deze keuze wil Van Uden/Nedcargo in overleg met de gemeente maken, waarbij rekening gehouden wordt met de wensen van omwonenden en Gemeente Zaltbommel. De mogelijkheid van een mobiele kraan en de bijbehorende hoogte moet wel beschikbaar blijven, zodat dit niet aangepast kan worden in het bestemmingsplan.
5. Deze binnenplanse afwijkingsbevoegdheid is gekoppeld aan de aanduiding voor ‘specifieke vorm van bedrijf - scheepswerf’. Aangezien deze aanduiding komt te vervallen, vervalt ook deze afwijkingsbevoegdheid.

3.3 Advies Omgevingsdienst Rivierenland

Samenvatting advies
De Omgevingsdienst Rivierenland (ODR) heeft het voorontwerpbestemmingsplan met de bijlagen (onder andere het akoestisch onderzoek) beoordeeld en adviseert het volgende.

1. Het akoestisch rapport aan te laten passen, wegens het ontbreken van een aantal bronnen, zoals onder andere bepaalde laad-, los- en manoeuvreerbewegingen, gebouwinstallaties van het warehouse en transportkoeling van vrachtwagens. Ook bij de jachtafbouwer wordt een aantal aanpassingen voorgesteld.
2. Om geluidoverlast tegen te gaan, zou de toegestane milieucategorie voor de jachtbouwer niet moeten worden aangepast.
3. Voor het overige kan ingestemd worden met de paragraaf 4.2 Bedrijven en milieuzonering uit de toelichting.
4. Er moet een quick-scan Flora- en Faunawet uitgevoerd worden. Opgemerkt wordt dat er niet voor alle soorten ontheffing verkregen kan worden.
5. Het onderzoek ‘Voortoets Natuur’ (bijlage bij de toelichting) moet zich ook richten op de aanlegfase en niet alleen op de normale bedrijfsvoering na realisatie.
6. In de toelichting moet ook ingegaan worden op de invloed van het plan op de Groene Ontwikkelzone.
7. De motivatie op het punt van Externe Veiligheid is niet volledig. Gelet op de afstand tot de vaarroute op de Waal en de Betuweroute (buiten 200 m) ligt de locatie binnen het toxisch invloedgebied, maar hoeft geen berekening van het groepsrisico plaats te vinden. De Veiligheidsregio is akkoord.
8. In de planregels kan opgenomen worden dat zich geen Bevi-bedrijven mogen vestigen (bedrijven die onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen vallen).
9. Er is nog geen bodemonderzoek gedaan. Dit kan gevoegd worden bij het ontwerp-bestemmingsplan.

Reactie Gemeente Neerijnen
De punten die de ODR heeft aangedragen, zijn verwerkt in de toelichting, met bijlagen, en in de regels.

1. De opmerkingen over het akoestisch onderzoek zijn terecht. Het gaat hier om de detail-modellering in het akoestisch onderzoek, die nodig is in het kader van de milieuregels (maatwerkvoorschriften of milieuvergunning). Het akoestisch onderzoek was gedaan om de haalbaarheid van de jachtafbouwer op kortere afstand tot de woonbebouwing dan de richtafstand (de gewenste ruimtelijke scheiding) aan te tonen. Ook geeft het onderzoek een indruk van de verandering van het akoestisch klimaat in de woonomgeving.

De bestemming van de jachtafbouwer komt nu te vervallen. Voor de andere bestemmingen wordt voldaan aan de betreffende richtafstanden uit de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering'. Dat laat zien dat in principe kan worden voldaan aan de gangbare geluidnormering. Vanwege de wijzigingen in de plannen en de ingediende zienswijzen ten aanzien van geluid, is een het akoestisch onderzoek bijgesteld.
De opmerkingen van de ODR zijn daarin verwerkt. De conclusies van het onderzoek zijn niet veranderd (plannen zijn haalbaar).

2. Omdat de jachtafbouwer komt te vervallen, is dit punt niet meer relevant.
3. Akkoord.
4. Er is inmiddels een quickscan Flora- en faunawet en ook een nadere inventarisatie uitgevoerd. Deze rapportages zijn aan de stukken toegevoegd. In het plangebied komt de rugstreeppad veelvuldig voor en hiervoor is een ontheffing aangevraagd in het kader van de Wet natuurbescherming (voorheen Flora- en faunawet). De ontheffing is inmiddels op 12 juni 2017 verleend en als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd.
5. In de aanlegfase worden natuurgebieden minimaal of niet belast. De werkzaamheden vinden niet plaats in natuurgebieden. Verder is een natuurbeschermingswetvergunning verkregen, waaruit blijkt dat de eventuele effecten acceptabel zijn.
6. Hierover is de initiatiefnemer in gesprek geweest met Provincie Gelderland. Er is een voortoets uitgevoerd en ook een natuurvergunning (Wet natuurbescherming) aangevraagd en verkregen. Behoudens stikstofdepositie zijn er geen andere effecten op natuurgebied te verwachten.
   De haven maakt onderdeel uit van de Groene Ontwikkelzone. De kade en het bedrijventerrein vallen daarbuiten. In de haven vinden al scheepvaartbewegingen plaats, die van invloed zijn op de bodem en de oevers. Ter plaatse van de geprojecteerde kade zal over een lengte van 200 meter het karakter van de oever veranderen. Dit is slechts een klein deel van de gehele oever van de haven. De effecten op het gebied zijn daarom gering te noemen.
7. De geplande bebouwing kan worden beschouwd als beperkt kwetsbare objecten en zijn daarmee niet heel gevoelig. De standaardtekst wordt toegevoegd aan de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan.
   "Uit de regionale signaleringskaart externe veiligheid blijkt dat het aspect externe veiligheid relevant is vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Waal en de Betuweroute. Het plangebied ligt namelijk binnen het invloedgebied van deze transportroute(s), waarbij personen kunnen overlijden als rechtstreeks gevolg van een zwaar ongeval met toxische stoffen. Het plangebied ligt echter buiten een veiligheidszone, een plas-brandaandachtsgebied en buiten de meest relevante zones voor het groepsrisico (de 200 meter zones). Op grond van artikel 7 van het Bevt moet in dergelijke gevallen worden ingegaan op de mogelijkheden voor:
   - *de bestrijdbaarheid van een zwaar ongeval op deze transportroutes en;*
   - *de zelfredzaamheid met betrekking tot nog niet aanwezige (beperkt) kwetsbare objecten binnen het plangebied.*

   Volgens artikel 9 van het Bevt moet de veiligheidsregio in de gelegenheid worden gesteld om hierover een advies uit te brengen. Veiligheidsregio Gelderland-Zuid heeft aan Omgevingsdienst Rivierenland aangegeven dat in dit geval sprake is van een standaard-situatie, waarvoor onderstaande verantwoordingstekst kan worden gehanteerd. Relevant hierbij is ook dat het ruimtelijke besluit geen betrekking heeft op het mogelijk maken van een (nog niet aanwezig) 'bijzonder kwetsbare object', bestemd voor verminderd zelfredzame personen.
   <u>Bestrijdbaarheid van de omvang van een ramp of zwaar ongeval</u>
   Bij een calamiteit, waarbij toxische stoffen (kunnen) vrijkomen, zal de brandweer inzetten op

het beperken of voorkomen van effecten. Deze inzet zal voornamelijk plaatsvinden bij de bron. De brandweer richt zich dan niet direct op het bestrijden van effecten in of nabij het plangebied.
De mogelijkheden voor bestrijdbaarheid worden daarom niet verder in beschouwing genomen.
Mogelijkheden tot zelfredzaamheid
Bij een calamiteit, waarbij toxische stoffen (kunnen) vrijkomen, is het belangrijk dat de aanwezigen in het plangebied worden geïnformeerd hoe te handelen bij dat incident. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de zogenaamde waarschuwings- en alarmeringspalen (WAS-palen) of NL-alert. Bij het genoemde incidentscenario is het advies om te schuilen in een gebouw en de ramen, deuren en ventilatieopeningen te sluiten. In het plangebied zijn voldoende mogelijkheden aanwezig om dit advies tijdig op te volgen. Het aspect externe veiligheid is alleen relevant vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Waal en de Betuweroute.
Gelet op de hiervoor genoemde overwegingen zijn er gezien vanuit het plangebied voldoende mogelijkheden voor de zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid bij een zwaar ongeval op deze transportroutes. Dit betekent dat geen nadere eisen aan het plan gesteld hoeven te worden in het kader van het aspect externe veiligheid."

8. In de planregels was in artikel 4.3.3 (verboden gebruik) al opgenomen dat zich geen Bevi-bedrijven mogen vestigen (bedrijven die onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen vallen). Voor de duidelijkheid nemen we hier een verwijzing op naar de begripsbepalingen.
9. Er is inmiddels bodemonderzoek gedaan. Dit is gevoegd bij het ontwerpbestemmingsplan. Geconcludeerd kan worden dat er wel verontreinigingen zijn, maar dat dit geen belemmering vormt voor het gebruik voor de bestemming ‘Bedrijf’.

3.4 Advies Waterschap Rivierenland (wateradvies watertoetsprocedure)

Samenvatting advies

1. Op de verbeelding is de beschermingszone voor de waterkering aangegeven, echter deze wordt in 2016 vernieuwd. De nieuwe zone moet na vaststelling worden verwerkt. De indeling in beschermingszone-1 en beschermingszone-2 (buitenbeschermingszone) komt te vervallen. In de nieuwe legger wordt een (vergrote) beschermingszone aangeduid.
2. In de regels is opgenomen dat voor bouwen in de ‘Vrijwaringszone dijk-1’ een omgevingsvergunning kan worden afgegeven ‘mits het belang van de waterkering niet onevenredig wordt geschaad’. Verzocht wordt om het woord ‘onevenredig’ te schrappen, om niet de suggestie te wekken dat de gemeente dit bepaald en niet de waterbeheerder. Verder wordt verzocht om ook werken in de beschermingszone aan te wijzen als vergunningplichtig.
3. Op dit moment wordt de stabiliteit van de dijken opnieuw berekend op basis van nieuwe, landelijke normeringen. Het is de verwachting dat de waterkering op basis van de nieuwe normering wordt afgekeurd. Het waterschap blijft met de omgeving in gesprek over de verwachte dijkversterking. Op dit moment wordt niet verwacht dat de voorziene functiewijziging hiermee conflicteert.
4. De initiatiefnemer wordt verzocht om de exacte plannen te bespreken met het waterschap, omdat er gebouwd zal worden in de nieuwe beschermingszone. Ondergrondse roering en ingrepen worden in principe niet toegestaan om de deklaag van de waterkering te beschermen en hierdoor de aanvoer van extra kwel achter de dijk te voorkomen. Het waterschap verwacht niet dat de voorziene functiewijziging conflicteert met het toekomstige profiel van vrije ruimte.

5. In de beschrijving van de kabels en leidingen moet de effluentleiding van de RWZI in Haaften naar de Waal die aan de oostkant van het projectgebied is gelegen opgenomen worden.
6. Het waterschap zou graag in de toelichting benoemd zien dat plangebied is of wordt voorzien van een gescheiden rioolstelsel. Het afvalwater wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiverings-installatie in Haaften en het hemelwater kan worden afgevoerd naar de Waal.
7. Het waterschap vraagt zich af of er in de overnachtingshaven mogelijkheden worden gecreëerd om de ballasttanks op de schepen voor vuil water te legen.

Reactie Gemeente Neerijnen

1. De nieuwe beschermingszone is verwerkt in de verbeelding.
2. De term 'onevenredig' wordt verwijderd. Ook voor 'werken' in de beschermingszone wordt een omgevingsvergunningplicht opgenomen in de planregels.
3. Vanwege alle belangen in het plangebied, niet alleen van de initiatiefnemer, wenst de gemeente Neerijnen graag op de hoogte gehouden te worden van ideeën over de dijkversterking. In de gebiedsvisie is de kans aangeduid om de waterkering te verleggen naar de kade. Dit kan mogelijk een optie zijn, die dan wel tijdig moet worden verkend met de eigenaren en gebruikers in het gebied.
4. De initiatiefnemer heeft toegezegd de plannen te bespreken met het waterschap.
5. De effluentleiding wordt benoemd in de toelichting.
6. In de toelichting wordt de waterhuishouding beschreven.
7. Het bestemmingsplan wijzigt niets aan de functie van de overnachtingshaven, er worden geen nieuwe mogelijkheden gecreëerd, zodat dit punt hier niet ter zake doet.

3.5 Advies Rijkswaterstaat

Samenvatting advies

1. Het plangebied ligt in een stroomvoerend deel van de Waal. De gemeente moet bepalen in hoeverre sprake is van functies zoals genoemd in artikel 2.4.4 van het Barro (Besluit algemene regels ruimtelijke ordening), die toelaatbaar zijn in het rivierbed, onder meer gelet op hun riviergebondenheid, en daarom geen plicht tot rivierverruiming met zich meebrengen. Rijkswaterstaat brengt hierover advies uit aan de gemeente. Voor een aantal elementen wordt geconstateerd dat een plicht tot realisatie van rivierverruiming kan gelden (Barro art 2.4.5). Hieronder wordt dit per bestemming behandeld.
2. 4.1.e Specifieke vorm van bedrijf - watergebonden opslag:
   Het artikel biedt ruimte voor 'logistieke activiteiten met aan- en afvoer en op- en overslag van (handels)producten. ...'. Daarbij wordt in belangrijke mate gebruik gemaakt van transport over water. Deze functies komen niet expliciet voor op de lijst uit artikel 2.4.4 van het Barro en zijn dus in beginsel niet toelaatbaar. Het Barro artikel biedt wel ruimte voor het realiseren van 'overslagbedrijven en overslagfaciliteiten, uitsluitend voor zover die activiteit gekoppeld is aan het vervoer over de rivier' (art 2.4.3.d). In de handreiking Beleidslijn grote rivieren van het Rijk wordt dit nader toegelicht.
   "*Een overslagbedrijf is een bedrijf met als hoofdactiviteit: goederen uit een schip overzetten op een ander vervoermiddel of omgekeerd. Overslagfaciliteiten zijn toegestaan indien deze specifiek zijn bedoeld voor de overslag van water naar land (en vice versa) en voor overslag van water naar water. Bij een overslagactiviteit hoort een zekere (tijdelijke) opslagcapaciteit. Hiervoor kan bebouwing noodzakelijk zijn*."

Rijkswaterstaat acht het redelijk om voor de onderhavige situatie een maatwerkafweging te maken. Dit gelet op de specifieke situatie waarin reeds een hal met vergelijkbare functie aanwezig is, dat het gebruik daarvan zal zijn geïntegreerd met het gebruik van de nieuwe hal, dat de goederenstromen van natte en droge herkomst vervlochten zullen worden en dat de bestaande hal reeds ligt aan een voor overslag geschikte locatie. Voor zover de beoogde functie betrekking heeft op de route van goederen van aanvoer per schip tot aan afvoer van het terrein acht Rijkswaterstaat deze functie acceptabel als zijnde onderdeel van het overslagproces of daarbij behorende opslagcapaciteit.
De beoogde functie, volgens de plantoelichting, omvat echter ook doorstroom van goederen welke zowel af- als aangevoerd worden per as (niet riviergebonden). Gelet op de genoemde specifieke situatie acht Rijkswaterstaat het echter redelijk dat de verwerking van die goederen ook wordt geaccepteerd tot een maximum van de helft van de toe te voegen warehouse-capaciteit. Dit ware dan te verantwoorden en in een concreet voorschrift te worden vertaald en geborgd. De zinsnede die nu in het plan staat acht Rijkswaterstaat hiertoe onvoldoende (“in belangrijke mate”). De gerichtheid op natte overslag zou moeten blijken uit een bestemmings-situatie die ruimte biedt aan de verplaatsing van containers/goederen van schip naar ware-house en aan de daartoe benodigde voorzieningen. Ook moet de bestemming hiervoor aaneengesloten van kade tot warehouse doorlopen. Nu wordt deze onderbroken door de bestemming ‘Specifieke vorm van bedrijf - container op- en overslag’.

3. 4.1.f. Specifieke vorm van bedrijf - container op- en overslag
   Het artikel biedt ruimte aan op- en overslag van containers. Het Barro biedt ruimte voor overslagbedrijven en/of -faciliteiten. Overslag van/naar water is toelaatbaar via het eerder genoemde overslagartikel in het Barro en overslag kan een zekere tijdelijke opslag vergen. De planregels laten nu echter ook andere opslag van containers toe (die niet nodig is voor overslag). Op dat punt past deze functie nu niet in art 2.4.3.d van het Barro. Overigens laat het Barro artikel wel de functie ‘overslagbedrijf’ toe. Voor zover dat aansluit bij de bedoelingen kan dat wellicht overwogen worden. Het is ook mogelijk dat de hier bedoelde functie slechts bedoeld is ten behoeve van de functie welke in 4.1.e is bedoeld. Dan zou een verantwoording van daaruit allicht mogelijk zijn. Nu is deze functie echter separaat daarvan gedefinieerd.
4. 4.1.g. Specifieke vorm van bedrijf - jachtbouw
   Dit artikel biedt ruimte voor scheepsbouw en -reparatie. Het Barro-artikel biedt ruimte voor de aanleg van "scheepswerven" (Barro 2.4.4.e). Bij een scheepswerf gaat het om werk aan schepen dat in of nabij het water dient plaats te vinden.
   Een werffunctie zal op de planverbeelding in elk geval tot op het betreffende water moeten komen. Nu is dat nog niet het geval. Ook de noodzaak van de toegestane bebouwing voor scheepswerffunctie moet verantwoord worden.
5. Overige aandachtspunten
   Het plangebied ligt bij een overnachtingshaven welke onder beheer van Rijkswaterstaat valt. Om die functie adequaat te kunnen blijven vervullen en voldoende manoeuvreerruimte te houden, mogen schepen niet buiten het water liggen dat in eigendom is van Van Uden/ Nedcargo (i.e. de eerste 30 meter vanaf de kade). Ook moet uitgesloten worden dat overnachtingsligplaatsen gebruikt zullen worden door schepen die wachten voor laden en lossen bij Van Uden/Nedcargo.
6. In relatie tot het Barro 2.4.3 merkt Rijkswaterstaat op dat de wijziging van de planologische situatie niet zal leiden tot waterstandeffecten of afname van het bergend vermogen van de rivier. Noch leidt het plan tot een feitelijke belemmering voor vergroting van de afvoercapaciteit van de rivier. Dit vanwege de ligging.

Rijkswaterstaat voorziet, bij inachtneming van de genoemde aandachtspunten, verder geen nadelige effecten op het veilig en doelmatig gebruik van de rivier noch verslechtering van de ecologische toestand daarvan.

Reactie Gemeente Neerijnen

1. Naar het oordeel van de gemeente zijn de bestemmingen riviergebonden. Sinds de jaren ’60 is het bedoeling om de haven bedrijfsmatig te gebruiken en er zijn watervergunningen verleend voor het ophogen en bebouwen van het gehele thans hoogwatervrije gebied.
   Van Uden/Nedcargo exploiteert het bestaande distributiecentrum en in lijn met landelijk, provinciaal en regionaal beleid is het de bedoeling om goederen aan te voeren over het water. Er wordt ruimtelijk vastgelegd dat een belangrijk deel van de goederen via het water wordt aan-/afgevoerd. Er is daarmee geen plicht tot rivierverruiming. Overigens is de bestemming ook opgenomen in de structuurvisie Waalweelde-West, waarin veel maatregelen met rivierverruiming zijn opgenomen. Specifiek kan per bestemming nog het volgende worden gemeld.
2. *4.1.e Specifieke vorm van bedrijf - watergebonden opslag*
   Artikel 2.4.4 van het Barro biedt ruimte voor het realiseren van ‘overslagbedrijven en overslagfaciliteiten, uitsluitend voor zover die activiteit gekoppeld is aan het vervoer over de rivier’ (art 2.4.3.d). In de handreiking Beleidslijn grote rivieren van het Rijk wordt dit nader toegelicht: “Een overslagbedrijf is een bedrijf met als hoofdactiviteit: goederen uit een schip overzetten op een ander vervoermiddel of omgekeerd. Overslagfaciliteiten zijn toegestaan indien deze specifiek zijn bedoeld voor de overslag van water naar land (en vice versa) en voor overslag van water naar water. Bij een overslagactiviteit hoort een zekere (tijdelijke) opslagcapaciteit. Hiervoor kan bebouwing noodzakelijk zijn.”
   De gemeente is het eens met de maatwerkafweging die Rijkswaterstaat hier maakt. In deze specifieke situatie is er al een bestaand buitendijks gelegen distributiecentrum aan de haven dat gebruik wil kunnen maken van vervoer over water, met name voor de aanvoer van producten uit de zeehavens. Tegelijkertijd ligt er een uitbreidingswens die volgt uit de ontwikkeling van de logistieke markt, waar de efficiency en het milieu vragen om multimodaal vervoer (verschillende vervoersvormen) en de gecombineerde goederen van een groter aantal klanten op dezelfde locatie. Een deel van de goederen zal echter ook aankomen per vrachtwagen. Het samenbrengen van deze stromen is hier onvermijdelijk en het is niet nuttig en onmogelijk om het bestaande warehouse hiervoor aan te wijzen op basis van een strikte toepassing van artikel 2.4.4 van het Barro. Daarmee is uitbreiding van de warehousecapaciteit, in combinatie met de (verplichte) inzet van schepen, te zien als onderdeel van het totale overslagproces of daarbij behorende opslagcapaciteit.
   Voor wat betreft de verplichte omvang van de opslag die gekoppeld is aan het vervoer over water - Rijkswaterstaat stelt voor 50% van het nieuwe warehouse - overweegt de gemeente het volgende. Met het nu bestemmen van de functie overslagkade en de uitbreiding van de warehousecapaciteit, wordt een moderne, toekomstbestendige logistieke locatie gerealiseerd in lijn met het landelijke en regionale beleid inzake goederenvervoer. Overslag naar water is een cruciaal onderdeel daarvan. Het efficiencyvoordeel en de betrouwbaarheid van levering (het fileprobleem op de weg) zijn sterke drijfveren om de binnenvaart maximaal in te zetten. Daarbij komt dat, naast de overheid, ook de grote producenten aansturen op de duurzame, klimaatneutrale ontwikkeling van de logistiek. Met deze sterke beleids- en markttendens lijkt de optimale inzet van schepen al min of meer gegarandeerd.
   Het in de regels verplicht stellen van een maximumpercentage goederen dat per as komt (of

een minimumpercentage aan goederen dat over de kade moet gaan) is niet goed handhaafbaar. De goederen kunnen deels voor het bestaande warehouse bestemd zijn, waarvoor de Barro-criteria niet gelden. In het logistieke proces en de totale bedrijfsvoering van de twee warehouses zijn deze stromen, die kunnen variëren, niet goed te onderscheiden.
Naar aanleiding van het (concept)advies van Rijkswaterstaat op basis van het conceptvoorontwerp waren de verbeelding en de regels al aangepast en is een hardere koppeling opgenomen. In de regels van het ontwerpbestemmingsplan is de aanduiding onder e gewijzigd in 'specifieke vorm van bedrijf - watergebonden op- en overslag' en met deze bestemming een harde koppeling opgenomen:

- Onder f: de kade: *"ter plaatse van de aanduiding 'laad- en losplaats', een laad- en loswal, waarbij er uitsluitend ten behoeve van de op- en overslagfuncties binnen de bestemming 'Bedrijf', van en naar schepen wordt overgeslagen",* en
- Onder g: '*specifieke vorm van bedrijf – containerstack', de tijdelijke opslag van containers waarbij een maximale stapelhoogte van zes containers geldt, welke in ieder geval de hoogte van de bedrijfsbebouwing niet mag overschrijden, uitsluitend voor zover dit nodig is ten behoeve van de op- en overslagfuncties binnen de bestemming 'Bedrijf'.*

Met deze omschrijving moeten de goederen voor een belangrijk deel over het water worden aangevoerd en kunnen de functies laad-/loswal en opslag van containers (containerstack) uitsluitend gebruikt worden ten behoeve van de warehousefunctie. Hiermee acht de gemeente de koppeling tussen de inzet van schepen en de opslag voldoende ingevuld.

3. *4.1.f. Specifieke vorm van bedrijf - container op- en overslag.*
   Zoals bij punt 2 toegelicht is, was deze aanduiding 'container op- en overslag' nog wel opgenomen in het conceptvoorontwerp dat aan Rijkswaterstaat ter advies was aangeboden. Echter in het ter inzage gelegde voorontwerp is dit conform het advies verwijderd en is de aanduiding 'watergebonden op- en overslag' voor het gehele gebied opgenomen (sterkere koppeling tussen warehouse en vervoer over water).
   In het ontwerpbestemmingsplan is een aparte aanduiding voor de containers opgenomen. Dit is niet bedoeld om onderscheid te maken tussen riviergebonden en niet-riviergebonden opslag. Zowel de opslag in het warehouse als in containers is riviergebonden. Deze aanduiding is bedoeld om de opslag/handling van containers ruimtelijk te beperken en te garanderen dat dit op voldoende afstand van woningen plaatsvindt.
4. 4.1.g. Specifieke vorm van bedrijf - jachtbouw
   De bestemming voor de jachtafbouwer komt te vervallen waarmee ook dit artikel komt te vervallen.
5. Overnachtingshaven: uit nautisch onderzoek door/namens Rijkswaterstaat is gebleken dat er voldoende manoeuvreerruimte blijft voor schepen De schepen zullen niet buiten het water liggen dat in eigendom is van Van Uden (i.e. de eerste 30 meter vanaf de kade). Het verbieden van het gebruik van de overnachtingshaven door schepen die wachten op laden/lossen bij Van Uden/Nedcargo is niet te regelen in het bestemmingsplan en problemen zijn er gelet op het beperkt aantal schepen (maximaal drie per dag) niet te verwachten.
6. De gemeente is het eens met de conclusies van Rijkswaterstaat dat er geen waterstandseffecten zijn of een afname van het bergend vermogen van de rivier. En ook geen feitelijke belemmering voor vergroting van de afvoercapaciteit van de rivier. Er zijn geen nadelige effecten op het veilig en doelmatig gebruik van de rivier en er is ook geen verslechtering van de ecologische toestand.

3.6 Advies Provincie Gelderland

Samenvatting advies

1. Bedrijventerreinen worden door de provincie alleen toegestaan als dit past in door Gedeputeerde Staten vastgestelde regionale afspraken inzake bedrijventerreinen (RPB). Verder moet de voorgenomen ontwikkeling worden gemotiveerd conform de Ladder voor duurzame verstedelijking. De provincie streeft ernaar dat voldoende ruimte beschikbaar blijft voor overslaglocaties en natte bedrijventerreinen en dat deze terreinen bereikbaar blijven via een betrouwbaar vaarwegennetwerk. Bedrijfskavels die door een kade zijn ontsloten, moeten in beginsel beschikbaar blijven voor kadegebonden bedrijvigheid. De uitbreiding van het bedrijventerrein in de Kerkewaard wordt in het RPB uitsluitend mogelijk gemaakt voor de uitbreidingsbehoefte van Van Uden/Nedcargo, omdat voor dit bedrijf geen andere - watergebonden - vestigingslocatie op redelijk korte termijn beschikbaar is.
2. Het plan van de jachtafbouwer is nog niet toegestaan in het regionaal programma bedrijventerreinen, is niet beoordeeld qua duurzame verstedelijking en is ook in strijd met de Structuurvisie Waalweelde-West. Hiervoor kan (nog) geen bestemmingsplan vastgesteld worden.
3. Er is nog verouderde informatie over het RPB gebruikt. Verzocht wordt om actuele informatie uit het RPB 2016 te verwerken.
4. Ladder voor duurzame verstedelijking: in de toelichting is vermeld dat op grond van het Besluit ruimtelijke ordening de locatie in bestaand stedelijk gebied ligt. De provincie is het hier niet mee eens. Het gaat hier om braakliggend bedrijventerrein. Er is pas sprake van verstedelijking als daadwerkelijk de stedenbouwkundige invulling is gerealiseerd.
5. De provincie mist een hoofdstuk verkeer en ontsluiting. In een eerder stadium is hierover een onderzoek verschenen. De uitbreiding van de Kerkewaard mag niet betekenen dat de provincie extra moet investeren in de bereikbaarheid hiervan. Het betreft hier de N830 of op- en afritten van de A2.
6. Geadviseerd wordt ten aanzien van de woonagenda actuele informatie op te nemen.
7. De provincie heeft verder een aantal tekstuele opmerkingen.
8. De provincie kan niet instemmen met een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid voor het gebruik van de kade door derden.

Reactie Gemeente Neerijnen

1. De uitbreiding van Van Uden/Nedcargo is opgenomen in het herijkte RPB van 30 juni 2016 dat op 12 juli 2016 door Gedeputeerde Staten van Gelderland is vastgesteld.
2. De bestemming voor de jachtafbouwer komt te vervallen, zodat hiervoor het RPB niet meer relevant is.
3. De toelichting wordt bijgewerkt met actuele informatie uit het RPB 2016.
4. De tekst over het gebied is aangepast; er wordt nu uitgegaan van niet-stedelijk gebied.
5. In de toelichting is een paragraaf ‘Verkeer en parkeren’ toegevoegd. In de milieueffectrapportage in het kader van de Structuurvisie Waalweelde-West zijn de aspecten verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor de planlocatie beoordeeld op basis van het provinciaal Verkeer en Vervoersplan (PVVP) (dat op hoofdlijnen is opgenomen in het omgevingsvisie van Gelderland). Hierin is het volgende gesteld ten aanzien van de uitbreiding van Van Uden/Nedcargo en de N830:
   Het bedrijventerrein breidt uit met multimodale activiteiten. Er worden hier geen grote verkeersproblemen verwacht door de directe en overzichtelijke ontsluiting op de N830, waarbij

langzaam verkeer reeds is gescheiden. … De etmaalintensiteiten op N830 (minder dan 7.000 motorvoertuigen per etmaal) maken goede afwikkeling mogelijk. Er zijn geen veiligheids-problemen door de directe ontsluiting op de N830. Aandachtspunt is de toename van verkeersintensiteiten binnen de bebouwde kom van Waardenburg; op termijn is een gescheiden fietsvoorziening gewenst in plaats van de huidige fietssuggestiestroken. Er zijn ook geen bereikbaarheidsproblemen door de directe ontsluiting op de N830.
Door de ruimtelijke koppeling tussen en nieuwe warehouse en verplichte overslag van/naar schepen van een belangrijk deel van de goederen, is de toename van vrachtwagen-bewegingen beperkt. Daarbij levert het de ondernemer een aanzienlijk kostenvoordeel op. De prognose gaat uit van een toename van 10% van het vrachtverkeer bij Van Uden/Nedcargo (van 400 bewegingen in de huidige situatie naar 440 vrachtwagenbewegingen per dag). Zonder de inzet van schepen zou het aantal vrachtwagens stijgen van 200 (ofwel 400 bewegingen) in de huidige situatie naar 340 (ofwel 680 bewegingen) na uitbreiding. Deze stijging met 280 bewegingen betekent een relatief lage bijdrage (< 5%) aan de totale etmaalcapaciteit (circa 7.000 motorvoertuigen). De afhandeling van dit verkeer richting snelweg is geen probleem en leidt niet tot extra investeringen in de bereikbaarheid (de N830 of op- en afritten van de A2).
In het kader van de integrale gebiedsvisie is wel de verbetering van de verkeersveiligheid op de Hertog Karelweg, met name voor fietsers, genoemd. Dit punt zal worden meegenomen in het regulieren onderhoud van de wegen.

6. De actuele informatie inzake de woonagenda zal worden toegevoegd.
7. Bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan zal rekening gehouden worden met de tekstuele opmerkingen van de provincie.
8. De gemeente wil de mogelijkheid openhouden voor het gebruik van de kade ten behoeve van een project van openbaar belang. De binnenplanse afwijkingsmogelijkheid voor het gebruik van de kade voor andere doeleinden zal alleen worden ingezet om de kade tijdelijk te kunnen gebruiken voor de aanvoer van materialen ten behoeve van een groot bouwproject.

4 Ambtshalve wijzigingen

4.1 Bijgestelde gebiedsvisie

Ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan is het ontwerpbestemmingsplan op onderstaande punten gewijzigd (paragrafen 4.2 t/m 4.4). Naast de zienswijzen is er ook nieuwe informatie uit vooroverleg en vanuit de initiatiefnemer naar voren gekomen die relevant is voor het plangebied en die leidt tot wijziging ten opzichte van het voorontwerp. De gewijzigde uitvoering van de plannen is weergegeven in onderstaande afbeelding.

Figuur 4.1 Gewijzigde uitvoering van de plannen in de Kuil en de bufferzone (gebied tussen de Kuil en Haaften)

De volgende belangrijke wijzigingen in de uitvoering en inpassing in de omgeving zijn er:
Westelijke deel van de Kuil:

- De locatie voor de jachtafbouwer vervalt; hier blijft de bestemming ‘Groen’ en nabij de Hertog Karelweg komt een parkeerplaats voor medewerkers van Van Uden/Nedcargo.
- De parkeerplaats voor de vrachtwagens vervalt hier en wordt geprojecteerd tussen het bestaande en nieuwe warehouse in.

Gebied tussen het bestaande en nieuwe warehouse:

- De gronden worden hier verlaagd (afgraving), zodat het omliggende terrein en het nieuwe warehouse geheel op een niveau komen.
- Hier komt de vrachtwagenparkeerplaats, in plaats van op het westelijke deel van de kuil (parkeren voor personenwagens gaat naar het noordwestelijke deel van de kuil).
- Hier komt de opslag van containers, in plaats van tussen het warehouse en de kade.

In de bufferzone; het gebied tussen de kuil en de Waalbandijk/het dorp:

- In het buffergebied komt meer bosplantsoen. bij de rand van de kuil worden bossages toegevoegd op een klein talud, langs de nieuwe toegangsweg naar de haven, ter afscherming van het zicht op de kuil.
- In het gebied worden enkele wandelpaden/fietsroutes gemaakt.
- Op de huidige plek van de vrachtwagenparkeerplaats wordt een veld ingericht, geschikt voor voetbal en andere activiteiten.

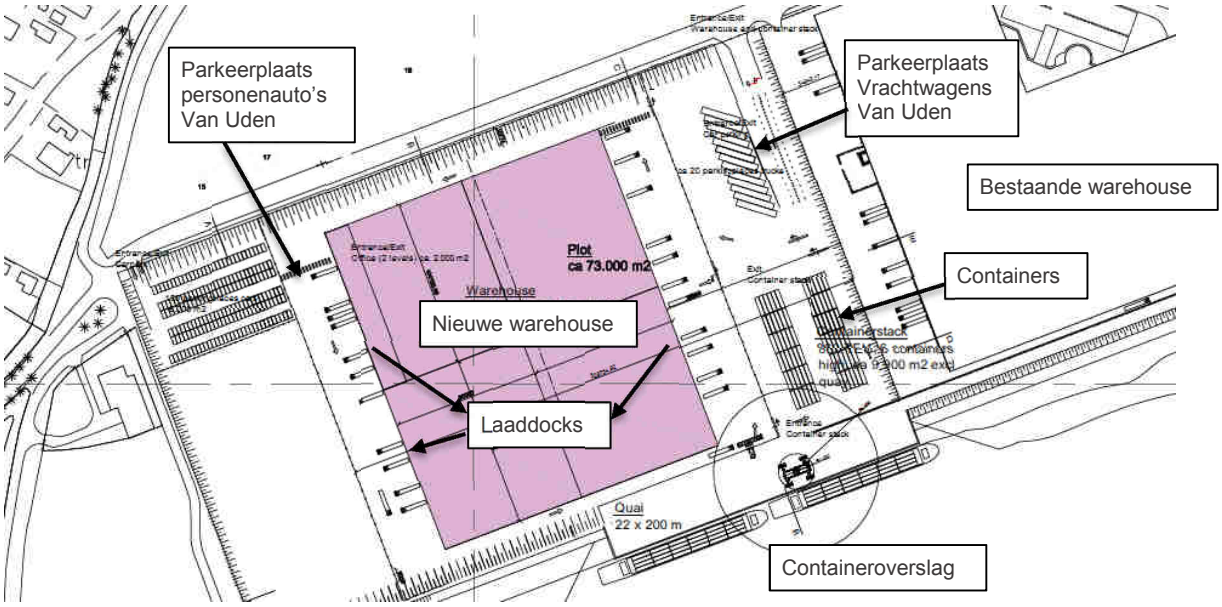
Deze veranderingen worden hieronder toegelicht.

4.2 Warehouse voor een optimaal logistieke proces

4.2.1 Indeling in de Kuil

De initiatiefnemer heeft aangegeven dat er sinds de eerste uitwerking van de gewenste uitbreiding in 2011 de nodige ontwikkelingen zijn geweest in de logistieke markt. Binnen Van Uden/Nedcargo heeft dat geleid tot een optimale indeling en vorm van het warehouse en omliggend terrein. Deze nieuwe inzichten betekenen enkele aanpassingen in de regels en verbeelding ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan. Deze aanpassingen worden hieronder beschreven en gemotiveerd.

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



Figuur 4.2
Ligging nieuwe warehouse met overslagkade en ruimte voor parkeren

Voor wat betreft de geluiduitstraling zijn er positieve en negatieve effecten. De laaddocks en rijroutes aan de westzijde van het gebouw komen wat dichter bij de woonbebouwing. De vrachtwagenparkeerplaats en de containeropslag komen verder weg en worden meer afgeschermd door het gebouw. Door het wegvallen van de jachtafbouwer (gebouwen tot 20 meter hoogte) vervallen geluidbronnen, maar ook mogelijkheden voor geluidafscherming door de optimale indeling van gebouwen binnen deze bestemming. Daarom wordt een mogelijkheid toegevoegd om afschermende voorzieningen in de vorm van een geluidswal te creëren langs het bedrijfsterrein in de Kuil. Op verbeelding is met een functieaanduiding vastgelegd dat deze voorzieningen enkel langs westzijde van het bedrijfsterrein gerealiseerd kunnen worden.
In deze nieuwe indeling komen de diverse functies op locaties die voldoen aan de richtafstanden uit de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering, zodat zeker voldaan kan worden aan geluidnormen. Voor de nieuwe geluidberekeningen wordt verwezen naar het nieuwe akoestisch onderzoek.

Verder is het belangrijk dat het vloerpeil in het gehele DC op hetzelfde niveau ligt. In het voorontwerp was sprake van twee niveaus binnen het warehouse. Het plan is om dit tot eenzelfde vloerpeil te brengen, door de grond van het verhoogde deel tussen de Kuil en het bestaande warehouse deels af te graven. Hiertegen bestaat ruimtelijk geen bezwaar. De te ontgraven grond wordt voor een deel toegepast voor de inrichting en wordt voor een deel afgevoerd. Het maaiveld in de Kuil komt daardoor niet hoger te liggen.

4.2.2 Aantallen schepen en vrachtwagens

De nu beoogde ruimtelijke wijziging is een uitbreiding en combinatie van bestaande en nieuwe op- en overslagactiviteiten, waarbij overslag van/naar vrachtwagens nu deels overgaat naar overslag van/naar schepen. De inzet van schepen is een voorwaarde voor de uitbreiding die in de bestemmingsplanregels is vastgelegd; een aanzienlijk deel van de goederen moet via het water worden aan- en/of afgevoerd. Naast de inzet van schepen is belangrijk de verbetering van de

bezettingsgraad van vrachtwagen met uitgaande goederen en inzet van LZV's (Lange Zware Vrachtwagen met de lading van twee grote containers in plaats van een).

Figuur 4.3 LZV ('lange zware vrachtwagen' met lading van twee grote containers)

De initiatiefnemer heeft een globale prognose gemaakt van de situatie van de uitbreiding en de toename van het aantal vrachtwagenbewegingen. Het aantal vrachtwagens hangt daarbij af van het aantal containers dat over het water wordt vervoerd.
Per schip worden circa 40 grote containers aangevoerd, wat in de plaats komt van 40 vrachtwagens. Bij een boogde efficiencyverbetering van 25% en de inzet drie schepen per dag (ofwel voor 120 vrachtwagens) is de toename enkele tientallen vrachtwagens, zie onderstaande tabel.

Tabel 4.1
Scheepvaart en vrachtwagens

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

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

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

Deze bedrijfsvoering omvat maximaal drie schepen per dag. Bij de prognose van drie schepen per dag is er een toename van 200 naar 220 vrachtwagens per dag, ofwel totaal 440 bewegingen van of naar de locatie. Als er minder schepen worden ingezet dan deze prognose, dan wordt het aantal vrachtwagens hoger. Zonder schepen wordt de inzet maximaal 340 vrachtwagens ofwel 680 vrachtwagenbewegingen per dag. Bij meer vrachtwagens zal er ter plaatse van de kade minder handling en dus minder geluidproductie zijn. Ook zal het aantal bewegingen van terminaltrekkers

tussen kade en warehouse lager zijn. Daar staat tegenover dat er meer vrachtwagens het bestaande en het nieuwe warehouse zullen bezoeken. Dit zijn dus verschillende situaties qua geluiduitstraling. Er is nagegaan wat dit andere uiterste in de bedrijfsvoering (geen inzet schepen, meer vrachtwagens) betekent voor de diverse ruimtelijke en milieuaspecten.

4.2.3 Bufferzone; buffer tussen bedrijventerrein en dorp met meerwaarde

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

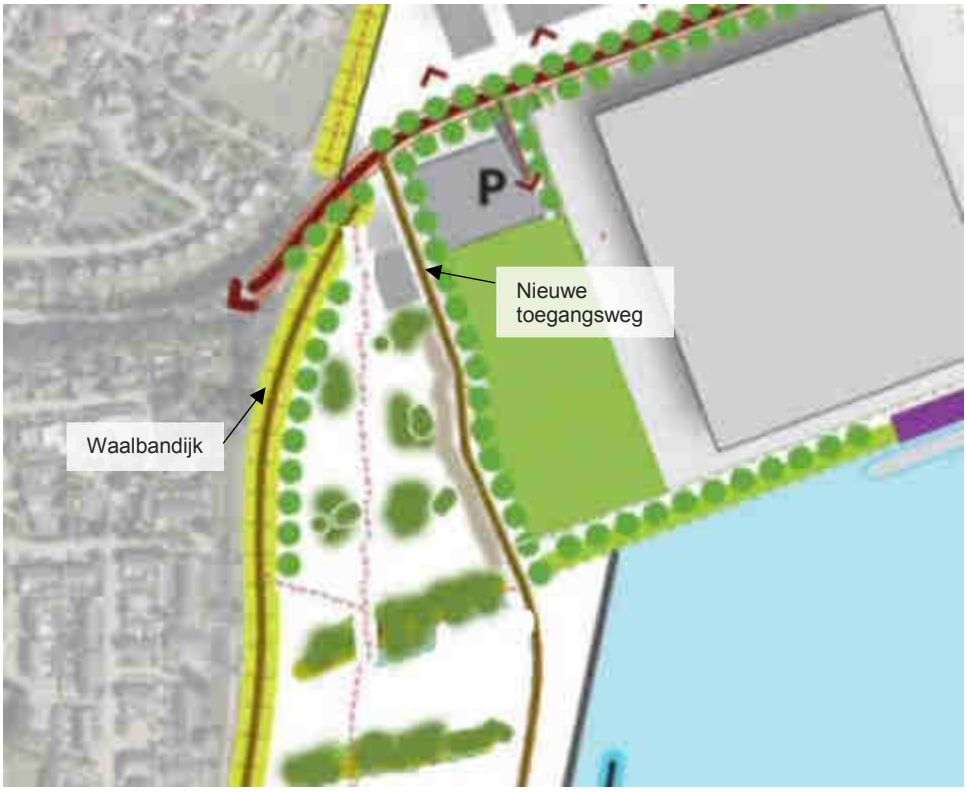
Voor wat betreft de activiteiten en het beeld vanuit de omgeving zijn er positieve en negatieve effecten voor de omgeving. De negatieve effecten worden door extra inpassingsmaatregelen en toegevoegde kwaliteit/functie in de bufferzone gecompenseerd. Zie voor verdere beschrijving van deze maatregelen de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan.

4.3 Verruiming ingang haven en ontsluiting overnachtingshaven

Rijkswaterstaat heeft kenbaar gemaakt de invaart van de haven te willen verbreden, om stromingen te verminderen en zo de toegang voor schepen naar de rusthaven te verbeteren (minder vastlopen aan de grond). Hiervoor is een afzonderlijk bestemmingsplan voorbereid, het ontwerpbestemmingsplan ‘Invaart Haaften’ heeft inmiddels ter inzage gelegen en is op 8 juni 2017 door de gemeenteraad vastgesteld. Het plangebied voor de invaart ligt in twee bestemmingsplannen (Kerkewaard en Buitengebied). Het plangebied van bestemmingsplan Kerkewaard 2016 wordt daarom aangepast. Het deel dat betrekking heeft op de verruiming van de ingang van de haven is eruit gehaald. Deze aanpassing heeft licht positieve gevolgen voor de ruimte voor de rivier.

Figuur 4.4
Correctie plangebied Kerkewaard in verband met de verruiming van de invaart

Voor de ontsluiting van de overnachtingshaven over land is Van Uden/Nedcargo in gesprek met Rijkswaterstaat om de weg die langs de Kuil loopt ter beschikking te stellen. Deze weg moet dan opnieuw ingericht worden. In dat geval gaat het verkeer van en naar de overnachtingshaven (schippers, verkeer en materieel voor onderhoud) niet meer over de Waalbandijk, wat gunstiger is voor de bewoners. Dit is een van de kansen uit de gebiedsvisie



Figuur 4.5 Toegang tot steigers via de weg langs de oostzijde van de Kuil in plaats van de Waalbanddijk

-o-o-o-o-o-o-o-

Bijlage I

Ingediende inspraakreacties

Aan: College van B&W van de gemeente Neerijnen
Postbus 30,
4180 BA Waardenburg

Betreft: Zienswijze ASV aangaande 'Bestemmingsplan Kerkewaard 2016'

Rotterdam, 18-04-2016

Geacht College,

De ASV is een sociaal economische binnenvaart vereniging en daarom zijn we erg blij dat een bedrijf ,in dit geval van Uden, kiest voor vervoer over water om het milieu, de weg en het spoor te ontlasten zoals dit ook in het Europese witboek wordt gestimuleerd en wat wij in de praktijk te weinig gerealiseerd zien.

Echter, over de voorgenomen bouw van een containeroverslag in de overnachtingshaven Haaften zien wij op het sociale vlak een aantal problemen die de ASV graag wil toelichten.

Haaften is een rusthaven voor de binnenvaart die naast een woonwijk gebouwd is. Tot dusver verloopt dit probleemloos . In de praktijk komen schepen hier liggen als men moet rusten als de vaartijd om is en met name wordt er 's avonds in en 's morgens uit de haven gevaren worden.
Maar er zijn uitzonderingen. De schippers moeten ook kunnen rusten op andere tijden dan tussen 23.00 uur en 06.00 uur. De binnenvaart heeft destijds een vaartijdenbesluit over zich afgeroepen gekregen en veel schepen maken gebruik van een tachograaf om de rusturen te kunnen nemen op andere momenten van de dag.

In het Voorontwerp Bestemmingsplan Kerkewaard valt op blz. 54 o.a. te lezen dat 110 DB geen probleem is voor de schepen omdat; "zij zijn goed geïsoleerd". Wij weten niet waar het op gebaseerd is dat onze schepen zo goed geïsoleerd zijn zodat er geen overlast zal zijn van de geplande terminal, met zijn grote knallen van ijzer op ijzer (128 DB), indringende piepen van de kraan tijdens het rijden en vrachtwagens die af en aan rijden. Het geluid van de terminal zal tevens redelijk ver over water 'dragen'. De ASV vindt het wel of niet geïsoleerd zijn van schepen in deze een vreemde redenatie. Het gaat om het geproduceerde geluid door de terminal en die moeten een eind lager uitkomen wil het leefbaar blijven voor de omgeving ,dus ook voor de aldaar zijnde schippers en walbewoners.

De binnenvaart wordt door wetgeving opgelegd steeds minder geluid te produceren en een terminal gaat ver over die grenzen! Het bevreemdt ons dat in een rusthaven naast een woonwijk deze hoogte aan decibellen toegestaan worden, immers weten we allemaal dat je naar de pieken moet kijken. Dat is waar mensen last van hebben. Het lawaai van de terminal is niet constant, zoals bij een scheepsmotor, waar je in je waarneming minder last hebt.

Ook vergeet men dat schippers mensen zijn die bij mooi weer ook graag buiten willen zijn. En als men slaapt heeft men misschien wel een raam open. Dit is wederom niet anders dan voor de bewoners in de wijk die er naast ligt. Het gaat in het geval van deze terminal over wat ethisch wenselijk is en hoeveel mensen waard zijn tegenover het economische belang, statistieken en officiële bestemming als industriegebied. Hierin zien wij een kloof tussen praktijk en theorie waar vele frustraties en conflicten uit voort kunnen komen.

Haaften is een rust haven en die vervalt als men containers gaat overslaan. Dan kan het zijn dat de afspraak is dat er tot 23.00 overgeslagen wordt, maar hoe lang duurt het voordat er echt rust is, bijvoorbeeld geen vrachtauto's meer rijden? Nu is het zo dat je weet dat, op een enkele uitzondering na, 's morgens schepen vertrekken en 's avonds er in willen.

Bij de ASV rijzen meerdere vragen aan het College omtrent het bestemmingsplan:

- Is het mogelijk dat er minder geluid geproduceerd wordt op de terminal dan nu is vastgesteld?
- Gaat deze terminal na verloop van tijd groeien en hoe past dit in de huidige plannen die er nu . liggen op het gebied van geluid?
- Is de invaart van overnachtingshaven op meerdere en vooral kruisende bewegingen gebouwd?
- Is de haven groot genoeg voor de extra schepen die de haven aan gaan doen?
- Hoeveel schepen per dag gaan er extra gebruik maken van de terminal in de haven?
- Gaat dit ten koste van de veiligheid? Ook op de waal zal het een drukker knooppunt worden.
- Kan deze haven een groei van de terminal aan?
- Of zal de functie als overnachtingshaven komen te vervallen?

Wij zegen geen nee tegen een terminal, maar wel nee tegen een terminal die tegen de bebouwing aan en in een rusthaven gepland is waar schippers komen om te rusten. Wij zijn van mening dat er beter gezocht kan worden naar een plek verder van de bebouwde kom en uit een rustgebied voor schippers. Een locatie met meer groeimogelijkheden en minder overlast. We zien op vele terminals de groei van zowel het terrein als het verruimen van de lostijd plaatsvinden om aan de groeiende behoefte te voldoen, waarbij problemen ontstaan met overlast door terminals die dicht bij behuizing liggen.

Wij willen graag mee denken bij het vinden van oplossingen of, nog beter, een goed alternatief voor deze nieuwe terminal helpen zoeken. Alhoewel er in het voorontwerp wordt gesproken over een akkoord met "de schippersvereniging" (blz. 54) kan de ASV dat niet bevestigen en zijn dan ook pas onlangs door buurtbewoners die bezorgd zijn over de nieuwe plannen op de hoogte gesteld. Door de komst van de terminal in de overnachtingshaven zien zij hun woongenot aangetast worden in de nabije toekomst. Wij wensen op goede voet te leven met de buurtbewoners en nemen daarom ook hun klachten serieus. Wij willen het op goede voet leven niet stuk maken door enkel het economische belang te laten wegen.

Hoogachtend,

Ron Breedveld
Vicevoorzitter ASV
+31 653 801 460

Aan: college van burgemeester en wethouders
van de Gemeente Neerijnen
Postbus 30
4180 BA Waardenburg

Onderwerp: inspraakreactie voorontwerp bestemmingsplan Kerkewaard

Gemeente Neerijnen	
Ingekomen	20 APR. 2016
Routing	DB MvdD
Zaak	15 - 21187
Document	13460
Overig	015
Gezien	B S
Kopie	

Geacht college,

Hierbij geven wij een aantal opmerkingen, vragen en bedenkingen ten aanzien van het voorontwerp bestemmingsplan Kerkewaard van 23 februari 2016.

Adriaan Haartsen, Herenstraat 19A Haaften (0418-594141), mede namens:
- Jenny Dam
- Joas van Lent
- Wendy van Lent
- Helma Reniers
- Martin Rutten

getekend 20 april 2016

1. Inleiding

De gemeente werkt aan een nieuw bestemmingsplan voor het gebied Kerkewaard in Haaften. Terecht naar onze mening, want het is belangrijk dat aan de voortdurende planologische onduidelijkheid een einde komt. Bovendien is het gebied nu weinig aantrekkelijk. De natuurwaarde en de landschappelijke kwaliteit laten te wensen over en de belevingswaarde is gering. Reden te meer om naar een goede invulling en inrichting van het gebied te streven.

Wij wonen met veel plezier in Haaften. Een prettig dorp in de mooie Tielerwaard, met een landelijke uitstraling en een grote mate van rust. Hier kunnen de kinderen op straat spelen en hoor je 's avonds de koekoek in de Crobse Waard.
Gelukkig is de Gemeente Neerijnen zich bewust van de bijzondere kwaliteiten van ons gebied. Niet voor niets wordt als eerste uitgangspunt van de Woonvisie 2012-2020 genoemd: '*behoud van identiteit en het rustieke en landelijke karakter van onze gemeente*'.

Wij zijn het graag met dit uitgangspunt eens en hebben vanuit dit gezichtspunt naar het voorontwerp bestemmingsplan Kerkewaard gekeken. Sommige aspecten zijn positief, bij andere denken we dat er nog een verbeterslag te maken valt. Er is echter één aspect, de te verwachten geluidsoverlast, waarvan we moeten constateren dat dit het rustieke en landelijke karakter van ons dorp danig zal verstoren.

2. Landschap

Haaften maakt deel uit van het Gelderse Rivierengebied, één van de oudste en meest waardevolle cultuurlandschappen van ons land. De vorming van het land onder invloed van de rivieren is nog duidelijk herkenbaar in de inrichting en het bodemgebruik van het gebied. Dorpen, boomgaarden en akkers op de oeverwallen, grasland, eendenkooien en grienden in de kommen en graslanden en waterpartijen in de uiterwaarden. Het is van groot belang voor de belevingswaarde en de herkenbaarheid van het rivierengebied als geheel dat de kenmerken van deze landschappelijke eenheden behouden blijven of als inspiratiebron voor toekomstige ontwikkelingen worden gebruikt.

De landschappelijke situatie van Haaften is bijzonder. Het dorp strekt zich ver naar het zuiden uit en vormt als het ware een schiereiland in het stroombed van de Waal. Vanaf de middeleeuwen zijn de bewoners erin geslaagd de bandijk in stand te houden waardoor de bedding van de Waal niet verder naar het noorden kon opschuiven. Het gevolg was dat er stroomopwaarts en stroomafwaarts brede uiterwaarden konden ontstaan: de Kerkewaard en de Crobse Waard.

Haaften vormt een schiereiland in de Waal.

Het karakter van de Kerkewaard is door de ontwikkelingen na de Tweede Wereldoorlog sterk veranderd. Van een landbouwgebied met weilanden is het veranderd in een bedrijventerrein met een haven. Kleine delen hebben hun oorspronkelijke kenmerken behouden, het grootste deel is landschappelijk en qua natuurbeleving weinig interessant. Wat gebleven is – ondanks de ontwikkelingen in de waard van de afgelopen decennia – is de grote mate van rust.
Gezien de bijzondere positie van Haaften en het belang om het onderscheid tussen uiterwaarden en binnendijks gebied te handhaven en zo mogelijk te versterken is het van belang dat er zorgvuldig met de landschappelijke vormgeving van het plangebied wordt omgegaan.

In de nota WaalWeelde West van de provincie is over de Kerkewaard onder meer het volgende gezegd:
4. bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein dient rekening gehouden te worden met de natuurwaarden binnen het Gelders Natuurnetwerk (GNN), de Groene Ontwikkelingszone (GO) en Natura 2000. Hierbij geldt dat de effecten als gevolg van een toename van stikstofdepositie op de nabijgelegen glanshaverhooilanden in de Rijswaard onderzocht moeten worden;
5. er wordt voorzien in een goede landschappelijke inpassing richting het dorp Haaften die zorgt voor een goede overgang tussen dorp en bedrijvigheid. Op inrichtingsniveau moet worden onderzocht of met de ontwikkeling van een gemengd woonwerkgebied hieraan invulling gegeven kan worden;
6. er wordt voorzien in een goede landschappelijke inpassing richting de linkeroever van de Waal (waaronder Buitenstad Zaltbommel)."

Wij zijn van mening dat de gebiedsvisie en het beeldkwaliteitsplan nog niet voldoen aan de eisen van punt 5. Doordat uitsluitend naar het plangebied is gekeken is de voorgestelde landschappelijke inrichting te fragmentarisch. Een voorbeeld is de Hertog Karelweg, die ter hoogte van de Kuil verbreed wordt en van beplanting wordt voorzien. Het overige deel van de weg blijft zoals hij is. Deze weg is de belangrijkste toegangsweg van Haaften vanuit het oosten. Hier kan een riante entree van het dorp van worden gemaakt, maar niet door de weg qua inrichting in tweeën te delen. Om een goed inrichtingsplan voor het gebied te maken moet de ruimere omgeving in de beschouwing betrokken worden.

Hertog Karelweg.

Containers zijn niet mooi. De stapels felgekleurde containers die we van andere terminals kennen zijn een visueel-landschappelijke gruwel. Het is daarom van belang te weten hoe hoog de containers opgestapeld mogen worden. Een kraan van 40-50 meter hoogte kan de containers hoog stapelen. We zijn nergens in het voorontwerp bestemmingsplan of in het beeldkwaliteitsplan beperkingen tegengekomen van de stapelhoogte.

3. Water

De Kerkewaard maakt deel uit van het intrekgebied rondom de waterwinning ten noordwesten van Waardenburg. Binnen dit gebied gelden regels om de kwaliteit van het grondwater te beschermen. Dit geeft aanleiding voor de volgende vragen:

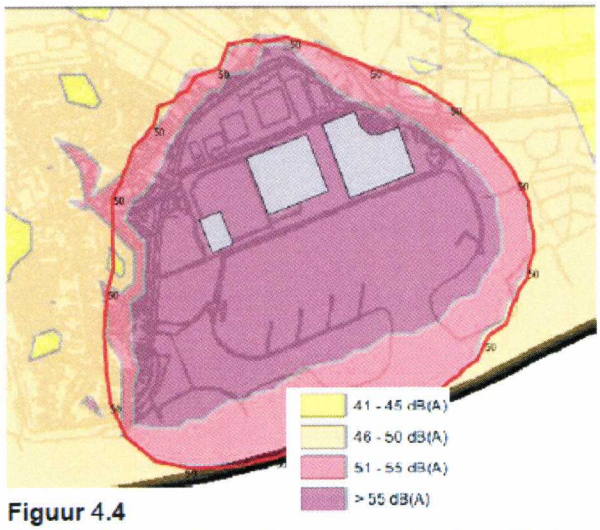
1) Betekent de aanwijzing als intrekgebied dat er restricties zijn ten aanzien van de vervoerde en/of opgeslagen stoffen in de containers?

2) Door de nieuwe gebouwen, de verharding van de containeropslagplaats en de scheepshelling neemt het verharde oppervlak sterk toe. Hierdoor zal neerslagwater sneller naar de Waal afstromen in plaats van in de bodem te infiltreren. Moeten er geen maatregelen worden genomen om deze geringere inzijging in de bodem te compenseren?

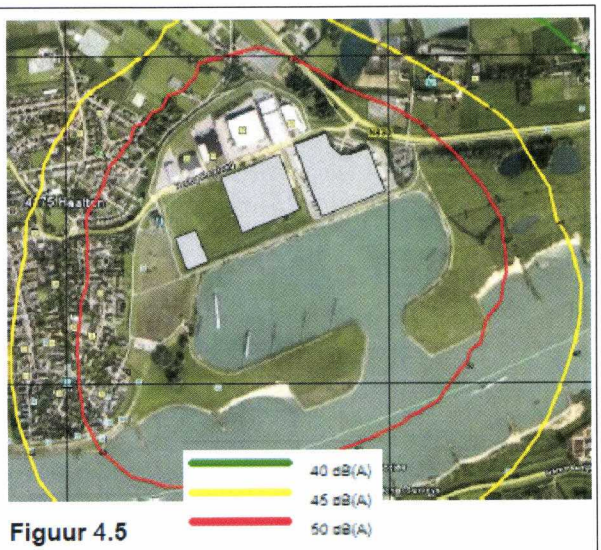
4. Geluid

De nieuwe activiteiten in de Kerkewaard zullen qua milieuhygiëne vooral belastend zijn door de toenemende geluidsoverlast. De nieuwe jachtwerf, de toenemende vrachtautobewegingen, maar vooral het laden, uitladen en stapelen van containers zal een behoorlijke impact hebben op de woongebieden van Haaften. Zowel continu geluid als sterke geluidspieken kunnen tot overlast leiden.
De gegevens hierover in het voorontwerp bestemmingsplan en het achterliggende akoestisch rapport zijn wat dat betreft niet geruststellend. Of misschien moeten we het anders stellen: de gepresenteerde gegevens zijn geruststellend, omdat er beweerd wordt dat de milieunormen niet worden overschreden. Maar we hebben grote twijfels of de gegevens juist zijn en of de aannames wel correct zijn.

Wat de gegevens betreft: er zijn geen metingen verricht om het niveau van de huidige geluidsbelasting te onderzoeken. Figuur 4.4 is dus het resultaat van de theoretisch maximale gemiddelde geluidsbelasting die mag worden verwacht op grond van de huidige toegestane activiteit op het bedrijventerrein (milieucategorie 4.1). Dit wordt ook toegegeven in het akoestisch rapport van 8 mei 2015: *'Opgemerkt wordt dat dit geen beschrijving is van het werkelijk optredende geluid rond het te ontwikkelen bedrijventerrein, maar een beschrijving van het momenteel bestemmingsplantechnisch toelaatbare geluid door bedrijvigheid.'* Wie wel eens over de Waalbandijk langs de vrachtautoparkeerplaats fietst of loopt weet dat het daar vrijwel altijd ontzettend rustig is en dat er zeker geen sprake is van een gemiddelde belasting van meer de 55 dB. Door de geplande ontwikkelingen zal het geluid van de bedrijvigheid op de dijk en in de aangrenzende woonwijk dus danig toenemen.



Figuur 4.4
Cumulatieve contour industrielawaai huidige situatie



Figuur 4.5
Cumulatieve contour industrielawaai na ontwikkeling

Wat opvalt als we de beide figuren 4.4 en 4.5 met elkaar vergelijken, is de lijn van 50 dB voor en na de ontwikkeling nauwelijks verschilt. Nog meer verbazing wekt het feit, dat de zone van 45-50 dB belangrijk kleiner wordt! Dit kan niet waar zijn: door meer lawaai te produceren neemt de geluidsoverlast af!

Over de bewering in het voorontwerp bestemmingsplan dat de geluidsnormen niet worden overschreden valt te twisten. Grote delen van Haaften zijn te kwalificeren als 'stille woonwijk, weinig verkeer' volgens de tabel op pagina 14 van de 'Handleiding industrielawaai en vergunningverlening' uit 1998. De voorgestane normen voor dergelijke gebieden zijn 45 dB(A) overdag, 40 dB(A) 's avonds en 35 dB(A) 's nachts. De gemiddelde etmaalbelasting voor de woningen in Haaften (zie pagina 44 van het voorontwerp bestemmingsplan) bedraagt 43 dB(A), dat wil zeggen overdag net onder, maar 's avonds en 's nachts ruim boven de voorgestane norm. Op grond van dergelijke overwegingen heeft de Raad

van State bezwaren gehonoreerd die bewoners uit Tilburg hadden geuit tegen de vestiging van een containerterminal (Uitspraak 200905366/1/R3).

Woongebied tussen de Waalbandijk en de Dreef, met de straten Heufke, Hoge Hof, Timmershof en Gendershof.

Piekbelasting

In het voorontwerp bestemmingsplan wordt uitgegaan van 50.000 grote of 100.000 kleinere containers, waarbij gesteld wordt dat van beide types sprake zal zijn. Laten we derhalve uitgaan van 75.000 containers per jaar die moeten worden verwerkt. Per werkdag zijn dat 242 containers. Stel dat tussen het lossen en het opnieuw in het schip laden van de container nog twee bewerkingen plaatsvinden, dan komt het aantal keren dat de container moet worden verplaatst op vier. Dit betekent per dag bijna 1000 zware klappen van 126 dB. Van 's morgens 6.00 uur tot 's avonds 23.00 uur, gemiddeld 57 per uur.

Ervaring met een vergelijkbare containerterminal in Wanssum (Noord-Limburg) leert dat het lawaai meer dan een kilometer ver draagt en dat van landelijke rust bij zo'n containeroverslag geen sprake meer is. Dit geldt straks ook voor de woningen in Haaften, en in nog grotere mate voor de schippers in de rust- en overnachtingshaven.

5. Verkeer en externe veiligheid

In het voorontwerp bestemmingsplan wordt op pagina 16 gesteld dat de parkeerplaats voor vrachtauto's wordt uitgebreid en wordt verplaatst naar de Hertog Karelweg. Dat is een gunstige ontwikkeling.

Minder overtuigend is het betoog over de verwachte aantallen vrachtwagenbewegingen. Ook tijdens de hoorzitting van de Commissie Ruimte van de gemeente in juni 2015 kwam deze vraag aan de orde en kon niet bevredigend worden beantwoord. We kunnen ons voorstellen dat door de aanvoer per schip het aantal aankomende vrachtwagens niet veel zal toenemen. Dat het aantal vertrekkende vrachtauto's

nauwelijks zal toenemen in vergelijking met de huidige situatie lijkt ons onwaarschijnlijk. De aard van de bedrijvigheid van Van Uden maakt het niet waarschijnlijk dat veel van de opgeslagen goederen verder getransporteerd worden over het water. Dit betekent dat de uitbreiding van Van Uden (met of zonder overslag), de jachtenbouwer en eventuele andere watergebonden bedrijvigheid een toename van het aantal vrachtwagenbewegingen met zich mee zullen brengen. Dit heeft gevolgen voor de veiligheid op de Hertog Karelweg en op het kruispunt van deze weg met de Graaf Reinoudweg. Deze zaken worden wel geconstateerd in het voorontwerp bestemmingsplan, maar niet opgelost.

De huidige vrachtwagenparkeerplaats.

Het aantal schepen dat de haven van Haaften zal aandoen is geraamd op drie tot vier per dag, dat wil zeggen zes tot acht vaarbewegingen extra per dag. Deze schepen moeten invoegen in of uitvoegen uit het normale doorgaande drukke scheepvaartverkeer op de Waal. Het risico op een aanvaring wordt hiermee groter: de afgelopen jaren hebben al enkele aanvaringen bij Haaften plaatsgehad.

6. Conclusies

Na bestudering van het voorontwerp bestemmingsplan zijn we tot de volgende conclusies gekomen:

- Haaften is een mooi dorp met een eigen identiteit en een rustieke, landelijke uitstraling waar het prettig wonen is;
- Ontwikkeling van bedrijvigheid, natuur en landschap in de Kerkewaard is in principe toe te juichen, mits aan de geluidsbezwaren tegemoet wordt gekomen en er een goed landschapsplan wordt ontwikkeld;
- Er kleven nog tal van onduidelijkheden aan de gebiedsvisie en het voorontwerp bestemmingsplan ten aanzien van het waterbeleid, de veiligheid (vrachtwagens en schepen), de stapeling van containers en de invulling van watergebonden bedrijvigheid;
- In sommige opzichten is er sprake van tegenstrijdigheid: ontwikkeling van watergebonden bedrijvigheid in het buffergebied gaat niet samen met verlegging van de hoofdwaterkering in oostelijke richting;
- We hebben grote vraagtekens bij het geluidsonderzoek;
- We hebben grote bezwaren tegen het voorontwerp bestemmingsplan vanwege de te verwachten toename van het lawaai;
- Het voorontwerp bestemmingsplan is in zijn huidige vorm strijdig met het uitgangspunt van de Woonvisie 2012-2020 van de gemeente: '*behoud van identiteit en het rustieke en landelijke karakter van onze gemeente*'.

College van B&W gemeente Neerijnen
Van Pallandtweg 11
4182 CA Neerijnen

Betreft: Inspraak VOORONTWERP Bestemmingsplan 'Kerkewaard 2016'

Haaften, 20 april 2016

Geacht College,

Wij hebben kennis genomen van het **VOORONTWERP Bestemmingsplan 'Kerkewaard 2016'.** Wij blijven onverminderd van mening dat het voorliggende plan niet bijdraagt aan de huidige en toekomstige versterking van de lokale economie en de negatieve consequenties voor de leefbaarheid van de dorpskern onevenredig en onaanvaardbaar groot zijn. De afgelopen jaren hebben wij hiervoor via verschillende inspraken, correspondentie en zienswijzen argumentatie aangedragen.

Wij achten die bezwaren bekend en zullen die dan ook in deze fase van het voorontwerp niet opnieuw inbrengen. Waarbij wij uiteraard het recht behouden en ook zullen benutten om in de volgende fase van de daadwerkelijke ter inzagelegging van het bestemmingsplan een zienswijze in te dienen.

Wij blijven onverminderd van mening dat de (her)ontwikkeling van dit gebied had moeten plaatsvinden vanuit een integrale omgevingsvisie. Het betreft de herontwikkeling en uitbreiding van een lokaal industrieterrein alsmede de dorpsontwikkeling voor huidige en komende generaties en daartoe de versterking van de lokale economie en sociaal-economische structuur en samenhang.

Wij vinden dat het huidige plan niet voldoet aan wat wij hier als burgers van de gemeente en een integrale omgevingsvisie mogen verwachten. En vinden dit ook niet in lijn met de uitgangspunten van de nieuwe omgevingswet. De participatie agenda bij de invoering van de Omgevingswet biedt - juist nu - concrete aansluitingsmogelijkheden om vanaf tweede helft 2016 en vanuit coherende omgevingsvisie, de duurzame en circulaire ontwikkelende inbreng van gezamenlijk alle van belang zijnde participanten, in een gedeeld leerproces mogelijk te maken.

Wij hebben kennisgenomen van lopende initiatieven om het VOORONTWERP Bestemmingsplan 'Kerkewaard 2016' in haar vervolgstappen naar formalisering en uitvoering als leer- en voorbereiding-proces (als lerend Nationaal Experiment) in te laten brengen binnen de voorbereidingstrajecten en de aanstaande invoering van de Omgevingswet. Dergelijke initiatieven juichen wij van harte toe.

Hoogachtend,

Namens Comité ContaineroverslagNee

E. Faas, P. Nieuwenhuis, J. van Ommen van Guijlik
p/a Molenstraat 4
4175 CB Haaften

Gemeente Neerijnen	
Ingekomen	21 APR. 2016
Routing	DB MvdD
Zaak	15-21187
Document	13480
Overig	0 1 5
Gezien	B S
Kopie	

Gemeente Neerijnen
Ingekomen 21 APR. 2016
Routing DB MvdD
Zaak 15 - 21187
Document 13471
Overig 0 1 5
Gezien B S
Kopie

Gemeente Neerijnen

T.a.v. college van burgemeester en wethouders van Neerijnen

postbus 30

4180BA te Waardenburg

Betreft: Zienswijze *Ons kenmerk: CDWH001*

Inspraak op het

VOORONTWERP Bestemmingsplan 'Kerkewaard 2016'*

(dd. 23 FEBRUARI 2016)

Haaften, 21 april 2016 – persoonlijk ter hand gesteld

Geacht College,

Hiermee informeert Coöperatie De Waardenburght Haaften U.A. (i.o.) u omtrent haar zienswijze op het VOORONTWERP Bestemmingsplan 'Kerkewaard 2016' dat tot en met 21 april 2016 voor inspraak ter visie ligt.

In het **VOORONTWERP Bestemmingsplan 'Kerkewaard 2016'** en binnen de geografische omgeving van het Dorp Haaften wordt de mogelijkheid onderkend om vanuit het gebied zelf en met alle 'inwonende' belangen een gezamenlijke deels modulair en deels organische waardenstrategie voor circulaire gebiedsontwikkeling en gebiedsbeheer te maken en te doen uitvoeren, zo mogelijk onder geborgde gedeelde regie en productie, zo mogelijk in constructieve samenwerking van georganiseerde burgers met een deels publiek deels privaat krachtenveld.

Het betreft de herontwikkeling en uitbreiding van de haven o.a. ten behoeve van binnenvaart, en multimodale keten logistiek, alsmede de dorpsontwikkeling voor huidige en komende generaties en daartoe de versterking van de lokale economie en sociaaleconomische structuur en samenhang.

Het betreft het overleven van Haaften als vitale dorpsgemeenschap gelijktijdig dienend op logistieke corridors en dienend voor de regio; dit als drie essentiële verzorgingsdomeinen, geborgd in en binnen de scheppingskrachten in het gebied / dorp zelf.

Dit betekent concreet een transformatie en transitieproces: van publiek privaat integraal ontwikkelen, naar burgerlijk publiek en privaat modulair en organisch circulair ontwikkelen en beheer.

Ook Rijkswaterstaat en de grondeigenaar van de haven van Haaften, alsook de hoofdgebruiker van de aan de haven verbonden gronden, hebben - net als de georganiseerde burgers van Haaften

ONTVANGEN 21 APR. 2016
PROVINCIE GELDERLAND GEMEENTE NEERIJNEN

en haar gemeente bestuur, het Waterschap en noem maar op - om die reden belang bij de ontwikkeling van een gezamenlijke waarde strategie voor de circulaire gebiedsontwikkeling en het duurzaam en circulair water- en gebiedsbeheer.

De participatie agenda bij de invoering van de Omgevingswet biedt - juist nu - concrete aansluitingsmogelijkheden om vanaf tweede helft 2016 en vanuit coherente omgevingsvisie, de duurzame en circulaire ontwikkelende inbreng van gezamenlijk alle van belang zijnde participanten, in een gedeeld leerproces mogelijk te maken.

Wij zouden daarom graag zien dat het VOORONTWERP Bestemmingsplan 'Kerkewaard 2016' in haar vervolgstappen naar formalisering en uitvoering als leer- en voorbereidingsproces wordt ingebracht (als lerend Nationaal Experiment) binnen de voorbereidingstrajecten en de aanstaande invoering van de Omgevingswet.

Wetende dat alle gemeenten de zorgvuldigheidplicht hebben om zich op de invoering van deze Omgevingswet - ingaande per aanvang van 2019 - voor te bereiden; wetende dat dit VOORONTWERP Bestemmingsplan 'Kerkewaard 2016' hiertoe een niet te missen en uitgelezen kans biedt aan gemeente en alle betrokkenen.

Wilt u in uw Voorontwerp en volgende stappen voorzieningen treffen om betekenisvol en gepast gebruik te maken - als pilot! - van de invoering voorbereidingen van de Omgevingswet en de voor Haaften en de gemeente van belang zijnde participatieve lerende procesomgeving die hiertoe beschikbaar komt?

Vertrouwende u met deze zienswijze op hoofdlijnen correct van dienst te zijn,

Hoogachtend,

Dennis Kerkhoven
Voorzitter
Coöperatie De Waardenburght Haaften U.A. (i.o.)

**Over het bestemmingsplan wordt in de voorbereidingsfase overleg gevoerd met diverse organisaties en belanghebbenden,*
zoals de provincie, Rijkswaterstaat, en het hoogheemraadschap.
Hiermee wordt invulling gegeven aan artikel 3.1.1 Bro.
Ook wordt het voorontwerpbestemmingsplan gedurende 6 weken ter inzage gelegd om bewoners, bedrijven en overige belanghebbenden de gelegenheid te geven mee te denken over het plan en een reactie in te dienen bij de gemeente.
De reacties die eventueel tijdens de inspraak en overlegfase worden ingediend worden samengevat en beantwoord in een uitgebreid verslag, te weten de 'Nota van Inspraak'

ONTVANGEN 21 APR. 2016
PROVINCIE GELDERLAND

Onderwerp : Inspraakreactie voorontwerp-bestemmingsplan "Kerkewaard 2016"
Uw brief van : -
Uw kenmerk : -
Ons kenmerk : 215924

gemeente Zaltbommel

College van Burgemeester en Wethouder van de Gemeente Neerijnen
Postbus 30
4180 BA WAARDENBURG

Bezoekadres:
Hogeweg 11
5301 LB Zaltbommel
Postbus 10.002
5300 DA Zaltbommel
Telefoon: 14 0418
Fax: 0418 - 681 645
E-mail: info@zaltbommel.nl
Internet: www.zaltbommel.nl
BTW NL 8072.88.111.B.01
KvK Midden-Nederland
nr. 30276781
Bankrelatie:
IBAN: NL75BNGH0285081616
BIC: BNGHNL2G

Zaltbommel,

Geacht College,

Op uw website hebben wij gezien dat het voorontwerp-bestemmingsplan "Kerkewaard 2016" van 11 maart tot en met 21 april 2016 ter inzage ligt. Gedurende deze periode kan gereageerd worden op het voorontwerp-bestemmingsplan. In deze brief leest u onze reactie.

Proces
In het verleden heeft u bestuurlijk aangegeven de gemeente Zaltbommel te betrekken in de procedure en op de hoogte te houden van de totstandkoming van het bestemmingsplan Kerkewaard 2016. Ook bent u op grond van artikel 3.1.1 Bro verplicht om met ons overleg te voeren tijdens de voorbereiding van het plan. Wij constateren dat dit niet is gebeurd. Dat betreuren wij. Wij gaan er van uit dat u ons in de verdere procedure tijdig op de hoogte stelt van de volgende procedurestappen en ons in de gelegenheid stelt te reageren op de verdere planvorming.

Kranen
In artikel 4.1.g van de regels van het voorontwerp-bestemmingsplan "Kerkewaard 2016" is opgenomen dat ter plaatse van de aanduiding 'laad- en losplaats' een laad- en loswal is toegestaan met bijbehorende bouwwerken, waaronder kranen. In artikel 4.2.4.b onder 6 heeft u opgenomen dat de bouwhoogte van kranen niet meer mag bedragen dan 45 meter. Wij constateren dat het aantal kranen niet is beperkt in de regels. Dit houdt in dat er binnen het bestemmingsplan meerdere kranen met een hoogte van 45 meter naast elkaar opgericht kunnen worden. Dat vinden wij onwenselijk. Wij vragen u daarom om in artikel 4.1.g op te nemen dat maximaal 1 kraan is toegestaan.
Ondanks dat kranen alleen zijn benoemd onder 4.1.g van de regels, zijn ze niet uitgesloten binnen de andere gronden met de bestemming 'Bedrijf'. Voor de duidelijkheid van het bestemmingsplan adviseren wij om voor de overige gronden de bouw van kranen nadrukkelijk uit te sluiten.

Bijlage(n) : -
Afschrift(en) : -
Voor inlichtingen : A.D. Sybesma
Telefoonnummer : 14 0418

In de Nota van Uitgangspunten voor het bestemmingsplan heeft u opgenomen dat de hoogte van de kraan wordt vastgelegd op basis van de stand der techniek op het moment van realisatie, met een maximum van 45 meter. In de toelichting bij het voorontwerp-bestemmingsplan Kerkewaard 2016 wordt verder niet ingegaan op noodzakelijke hoogte van de kraan op basis van de stand der techniek. Wij missen dan ook in het bestemmingsplan een onderbouwing van de noodzaak van een hoogte van 45 meter.

Bedrijfsgebouwen
Op grond van het voorontwerp-bestemmingsplan zijn bedrijfsgebouwen tot een maximale hoogte van 16 meter toegestaan. Dit is ook in overeenstemming met de Nota van Uitgangspunten. In artikel 4.4.3 heeft u echter een afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor een hoogte van 20 meter. Aangezien dit afwijkt van de Nota van Uitgangspunten vragen wij u deze afwijkingsbevoegdheid niet op te nemen.

Geluid
In de toelichting bij het voorontwerp-bestemmingsplan verwijst u naar een door u uitgevoerd akoestisch onderzoek. Hierin wordt geconcludeerd dat de geluidsbelasting voor woningen in Zaltbommel ten gevolge van de ontwikkeling binnen de geldende normen blijft. Het aspect geluid geeft ons dan ook geen aanleiding tot het maken van verdere opmerkingen.

Tot slot
Wij vragen u inhoudelijk te reageren op onze opmerkingen op het voorontwerp-bestemmingsplan. Ook verzoeken wij u nadrukkelijk om ons op de hoogte te houden van het verdere proces en ons tijdig te informeren over het vervolg van de procedure. Als u nog vragen heeft, kunt u contact opnemen met Auke Sybesma op telefoonnummer 14 0418.

Met vriendelijke groet,
namens burgemeester en wethouders van Zaltbommel

drs. A.U.C.J. van Beurden
hoofd van de afdeling Ruimte, Samenleving en Ontwikkeling

Bezoekadres De Blomboogerd 1, 4003 BX Tiel
Postadres Postbus 599, 4000 AN Tiel
T (0344) 64 90 90 **F** (0344) 64 90 99
E info@wsrl.nl **I** www.waterschaprivierenland.nl
Bank IBAN NL93NWAB0636757269
BIC NWABNL2G

02 MEI 2016

Waterschap Rivierenland

Gemeente Neerijnen
T.a.v. de heer M. van der Dussen,
Postbus 30
4180 BA WAARDENBURG

VERZONDEN 28 APR 2016

Datum:	Uw kenmerk:	Ons kenmerk:	Behandeld door:
25 april 2016		201603626/365802	Maarten Koppen

Onderwerp:
Wateradvies voorontwerp bestemmingsplan Kerkewaard 2016-1601

Doorkiesnummer / e-mail:
(0344) 64 92 31
M.Koppen@wsrl.nl

Geachte heer Van der Dussen,

Uw toegezonden voorontwerp bestemmingsplan Kerkewaard 2016-1601 geeft aanleiding tot het maken van opmerkingen. Deze reactie is aan te merken als wateradvies in het kader van de watertoetsprocedure.

Ruimtelijke consequenties
Het bedrijf 'Van Uden' is van plan om in Haaften op het bedrijventerrein Kerkewaard haar activiteiten uit te breiden door de realisatie van een warehouse van 40.000 m2. Ook een afbouwer van jachten heeft interesse om zich op deze locatie te vestigen. Om dit initiatief mogelijk te maken wordt de bestemming 'Groen' gewijzigd in 'Bedrijf'.

We willen enkele opmerkingen en aandachtspunten meegeven die betrekking hebben op de Verbeelding, Regels en Toelichting van het voorontwerp bestemmingsplan.

Verbeelding
De bescherming van de waterkering heeft u conform het vigerende beleid weergegeven. Wij willen u erop wijzen dat in juni 2016 de legger van Waterkeringen zal worden vastgesteld. Wij anticiperen hierop in dit wateradvies. Een weergave van de nieuwe legger vind u in bijlage 1 van deze brief. In de nieuwe legger verdwijnt, ter plaatse van de opgavelocatie, de buitenbeschermingszone en wordt deze in zijn geheel bestemd als beschermingszone. Conform de BARRO 2012 dient deze in het bestemmingsplan bestemd te worden met de Dubbelbestemming 'Vrijwaringszone Dijk-1'. Op uw verzoek zullen wij u de digitale bestanden toesturen.

Regels
In Artikel 20, lid 20.1 'Vrijwaringszone dijk -1' onder c, geeft u aan *dat het bevoegd gezag kan afwijken van het verbod op bouwen wat staat in lid 20.1 onder b, middels een omgevingsvergunning mits het belang van de waterkering niet onevenredig wordt geschaad en er vooraf schriftelijk advies bij de waterbeheerder wordt ingewonnen*. De suggestie wordt gewekt dat

het bevoegd gezag bepaald of het belang van de waterkering wordt geschaad in plaats van de waterbeheerder. Wij vragen u het woord 'onevenredig' in deze zin weg te laten. Daarnaast vragen wij u om op te nemen dat werken in 'Vrijwaringszone dijk-1', vergunningplichtig is. Ditzelfde geldt voor de tekst in de eerste paragraaf op pagina 47 van de Toelichting.

Artikel 20, lid 20.1 bevat de regel over 'Vrijwaringszone dijk -2'. Deze zonering is van toepassing op de buitenbeschermingszone van de waterkering. Zoals in onze opmerking onder 'Verbeelding' al is aangegeven, anticiperen wij op de in juni vast te stellen legger van Waterkeringen waarin de buitenbeschermingszones verdwijnen. Wij willen u vragen om dit lid uit de Regels te verwijderen.

Toelichting
De toekomstige activiteiten worden in het plan globaal beschreven, waardoor we niet kunnen beoordelen welke effecten zij hebben op de waterkering en op de waterhuishouding. Wij verzoeken de initiatiefnemers om, voorafgaand aan het indienen van het ontwerpbestemmingsplan, een overleg te initiëren met de waterbeheerder. Wij hebben voor u de volgende aandachtspunten:

In de nieuwe legger van Waterkeringen krijgt u te maken met een groter oppervlak van de beschermingszone, omdat deze de buitenbeschermingszone gaat vervangen. Deze toename levert geen extra beperkingen op ten aanzien van de bouwmogelijkheden.

Op dit moment wordt de stabiliteit van de dijken opnieuw berekend op basis van nieuwe, landelijke normeringen.
Het is de verwachting dat de waterkering op basis van de nieuwe normering zal worden afgekeurd. We blijven met de omgeving in gesprek ten behoeve van de bijbehorende dijkversterking. Op dit moment verwachten we niet dat de voorziene functiewijziging conflicteert met het toekomstige profiel van vrije ruimte.

Ons beleid is erop gericht dat ondergrondse roering en ingrepen niet worden toegestaan binnen de beschermingszonering van de waterkering. Dit om de deklaag van de waterkering te beschermen en hierdoor de aanvoer van extra kwel achter de dijk te voorkomen. Gegeven de geschetste activiteiten gaan wij er nu vanuit dat de grond niet geroerd gaat worden.

In de beschrijving van de kabels en leidingen (paragraaf 4.10) missen we de effluentleiding die aan de oostkant van het projectgebied is gelegen. Deze leiding loopt van de RWZI in Haaften naar de Waal om daar te lozen.

Het plangebied is of wordt voorzien van een gescheiden rioolstelsel. Het DWA wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie in Haaften en het HWA kan worden afgevoerd naar de Waal. Graag zouden we dit benoemd zien in de Toelichting. Ook lezen wij in paragraaf 4.5 iets over een overnachtingshaven. Worden hier mogelijkheden gecreëerd om de ballasttanks op de schepen voor vuil water te legen? Wij verzoeken u dit aan te geven in de tekst van de Toelichting.

Conclusie
Wij adviseren positief over het plan, mits u de beschermingszonering van de waterkering op de verbeelding, in de regels en in de toelichting aanpast en bovenstaande opmerkingen verwerkt in het

ontwerpbestemmingsplan.

Wij verzoeken u aan te geven op welke wijze onze opmerkingen worden verwerkt in het plan. Daarnaast verzoeken wij u het waterschap te betrekken bij de verdere procedure van het plan en de planning hiervan aan te geven.

Voor de uitvoering van het plan is een watervergunning van het waterschap vereist. In deze watervergunning kunnen nadere technische eisen aan uw plan gesteld worden. De initiatiefnemer kan hierover contact opnemen met het secretariaat van de afdeling Vergunningen van ons waterschap. Zij zijn bereikbaar via e-mailadres secretariaat-afdelingvergunningen@wsrl.nl en telefoonnummer (0344) 64 94 94.
Vermeld hierbij het nummer van het locatiedossier **L-2013-078441**.

Als u nog vragen heeft over deze brief, kunt u contact opnemen met Hendrika Jager, telefoonnummer (0344) 64 92 74, e-mailadres H.jager@wsrl.nl.

Hoogachtend,
namens het college van dijkgraaf en heemraden
van Waterschap Rivierenland,

b/a

drs. K.B. (Koen) te Velde
Teamleider Plannen Midden

Bijlage(n): Legger waterkeringen vastgesteld
Legger waterkeringen ontwerp
Afschrift: Archief (inclusief bijlagen)

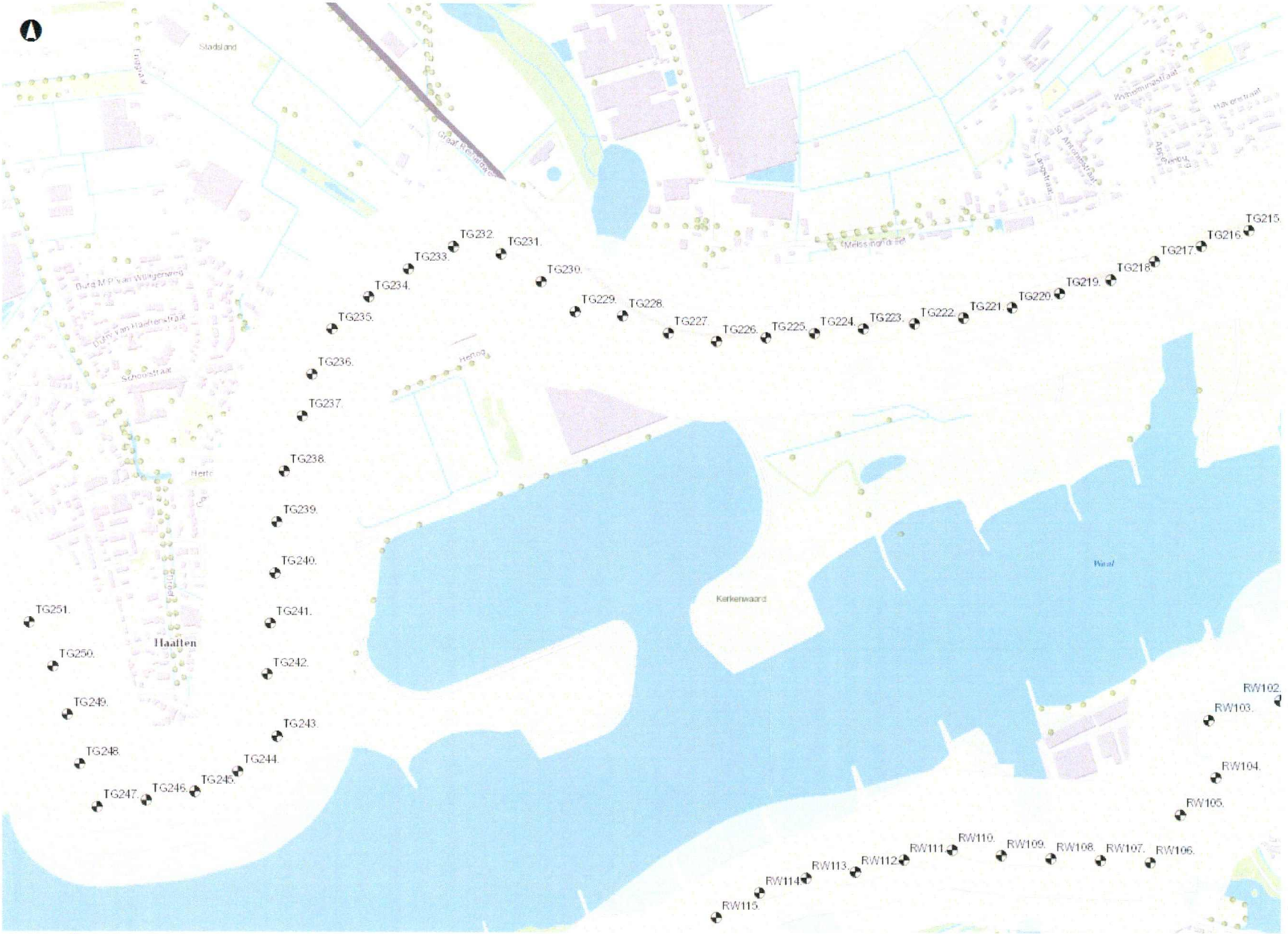
Legenda

- Dijkpalen
- Referentielijn Vastgesteld
  - Primaire waterkering
  - Hoge grond
  - Regionale waterkering
  - Overige waterkering
  - Waterkering Rijkswaterstaat
- Keurzoneringen Legger Regionaal/(Vastgesteld
  - Kernzone
  - Beschermingszone
- Keurzoneringen Legger Primair Vas
  - Beschermingszone
  - Kernzone
  - Buitenbeschermingszone
- Waterschapsgrens
- Topo

Waterschap Rivierenland

Legger waterkeringen vastgesteld

Auteur: maako
Datum: 26-04-2016
Schaal: 1:7.679



Legenda

- Dijkpalen
- Keurzoneringen Primair Ontwerp
  - <all other values>
  - Beschermingszone
  - Kernzone
  - Buitenbeschermingszone
- Waterschapsgrens
- Topo

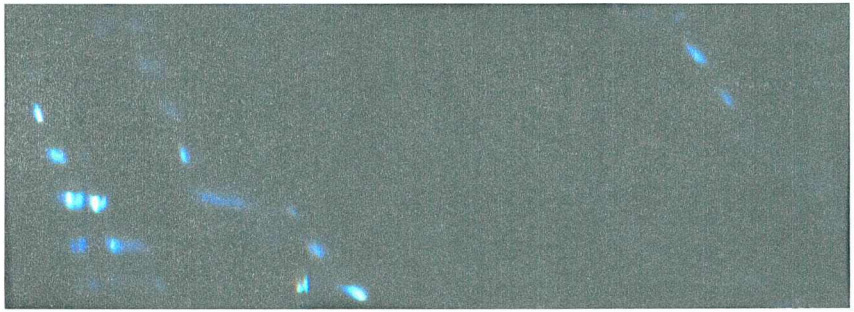
Waterschap Rivierenland

Legger waterkeringen ontwerp

Auteur: maako
Datum: 26-04-2016
Schaal: 1:7.679

Waterschap
Rivierenland

Postbus 599 | 4000 AN Tiel



28-04-2016

Port Betaald

PostNL

Port Betaald

N1OCC 41SOBA 30

Omgevingsdienst
Rivierenland

12 MEI 2016

Retouradres: Postbus 6267, 4000 HG Tiel

Gemeente Neerijnen
T.a.v. de heer M. van der Dussen
Postbus 30
4180 BA WAARDENBURG

Onderwerp
Voorontwerp bestemmingsplan Kerkewaard 2016

Datum
09-05-2016

Pagina
1 van 1

Ons kenmerk
021458978

Behandeld door
Margreet Lips

Geachte heer Van der Dussen,

Op 4 april 2016 heeft u ons opdracht gegeven om te adviseren over de milieuaspecten in het voorontwerp bestemmingsplan voor Kerkewaard in Haaften. Ons advies vindt u in de bijlage.

Meer weten?
Heeft u vragen of opmerkingen over het advies? Neem dan gerust contact op met Margreet Lips.

Telefoonnummer: 0344 - 579 314
E-mailadres: M.Lips@odrivierenland.nl

Tot slot
Ik ga ervan uit u een helder advies te hebben gegeven. Heeft u onze hulp in de toekomst weer nodig? Dan helpen we u graag. Wij werken graag met u samen aan een veilig en duurzaam Rivierenland.

Met vriendelijke groet,

Ing. W. van de Sluis
Coördinator Omgevingsdienst Rivierenland

Bijlagen
Bij deze brief horen de volgende bijlagen:
- Adviesnotitie ODR 021458978
- Adviesnotitie ODRA met kenmerk 195217467 dd 28 april 2016

Omgevingsdienst Rivierenland

Burg. van Lidth de Jeudelaan 3
4001 VK Tiel
Postbus 6267
4000 HG Tiel

T 0344 – 579 314
E
ingekomenpost@odrivierenland.nl
www.odrivierenland.nl

KvK 56452500
IBAN NL49BNGH0285157841
BTW NL 8521.32.104.B.01

De omgevingsdienst Rivierenland is een samenwerkingsverband van 10 gemeenten, te weten Buren, Culemborg, Geldermalsen, Lingewaal, Maasdriel, Neder-Betuwe, Neerijnen, Tiel, West Maas en Waal en Zaltbommel en de provincie Gelderland.

Omgevingsdienst
Rivierenland

Adviesnotitie

Datum
09-05-2016

Pagina
1 van 10

Ons kenmerk
021458978

Behandeld door
Margreet Lips

Aan
Gemeente Neerijnen, Marnix van der Dussen

Onderwerp
Bestemmingsplan bedrijventerrein Kerkewaard 2016 Haaften

Inleiding
Op 4 april 2016 heeft de gemeente Neerijnen de ODR opdracht gegeven om de milieuaspecten en bijbehorende onderzoeken bij het voorontwerp bestemmingsplan Kerkewaard 2016 te beoordelen.

Dit nieuwe bestemmingsplan voor bedrijventerrein Kerkewaard maakt uitbreiding van activiteiten op het bedrijventerrein Kerkewaard planologisch mogelijk. Van Uden Logistics Site Investments BV zal hierna haar activiteiten kunnen uitbreiden met de realisatie van een nieuw warehouse van 40.000 m^2 en een containerterminal. Tevens zal de mogelijkheid worden geboden voor de vestiging van een watergebonden bedrijf in de vorm van een inrichting voor het afbouwen van luxe jachten.

Advies
Wij adviseren u:
1. het akoestisch rapport aan te laten passen;
2. de toegestane milieucategorie voor de jachtbouwer niet aan te passen in het bestemmingsplan;
3. voor het overige in te stemmen met de paragraaf 4.2 Bedrijven en milieuzonering;
4. een quick scan Flora- en Faunawet uit te laten voeren;
5. de bijlage II: Voortoets Natuur aan te laten passen;
6. paragraaf 4.5 Natuur in de toelichting aan te laten passen;
7. de tekst van paragraaf 4.6 Externe Veiligheid aan te laten passen en aan te laten vullen;
8. in de planregels op te nemen dat Bevi bedrijven niet mogen worden gevestigd;
9. in te stemmen met paragraaf 4.7 Luchtkwaliteit en het luchtkwaliteitsonderzoek;
10. de tekst van de paragraaf 4.8 bodem aan te laten passen en historisch onderzoek en verkennend bodemonderzoek uit te laten voeren;
11. in te stemmen met de voorgestelde werkwijze om in de fase van het voorontwerp-bestemmingsplan het historisch onderzoek uit te voeren en het vervolgonderzoek uit te voeren in de fase van het ontwerp-bestemmingsplan.

Argumenten
1.1 het akoestisch onderzoek is niet volledig en kent omissies.
In het akoestisch rapport zijn niet alle (mogelijk) aanwezige geluidsbronnen in gevoerd. Tevens zijn voor bepaalde bronnen

Omgevingsdienst Rivierenland

Burg. van Lidth de Jeudelaan 3
4001 VK Tiel
Postbus 6267
4000 HG Tiel

T 0344 - 579 314
E info@odrivierenland.nl
www.odrivierenland.nl

KvK 56452500
IBAN NL49BNGH0285157841
BTW NL 8521.32.104.B.01

onrealistisch lage waarden ingevoerd. In bijlage 1 zijn onze opmerkingen bij het akoestisch onderzoek weergegeven.

2.1 voor de vestiging van de jachtbouwer is het niet noodzakelijk de toegestane milieucategorie te veranderen.

De milieucategorie van een jachtenbouwer (schepen < 25 m) is 4.1. Echter uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting van de jachtbouwer vergelijkbaar is met een categorie 3.2. bedrijf. In het vigerende bestemmingsplan is de beoogde locatie bestemd voor categorie 3.2. bedrijven. Voor vestiging van deze jachtbouwer behoeft het bestemmingsplan derhalve niet aangepast te worden. Wordt het beoogde terrein namelijk wel aangepast tot 4.1 dan kan in de praktijk ook de hierbij behorende geluidsruimte worden opgevuld. De gecumuleerde geluidsbelasting naar de omgeving kan dan toenemen. Nu al komen er regelmatig klachten van geluidsoverlast binnen als gevolg van activiteiten op het bedrijventerrein. Dit zou in de toekomst meer kunnen worden, indien een hogere geluidbelasting mogelijk wordt gemaakt.

4.1 Er is geen afdoend onderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van volgens de Flora- en Faunawet beschermde soorten.

In de toelichting wordt voor de bescherming van soorten verwezen naar een bij het plan gevoegde voortoets. Deze voortoets is hoofdzakelijk opgesteld in het kader van gebiedsbescherming. De invloed van het plan op volgens de Flora- en Faunawet beschermde soorten ter plaatse van het plan en buiten het plan, anders dan in de beschermde gebieden, wordt niet onderzocht. Hiertoe dient een quickscan Flora- en Faunawet te worden uitgevoerd, om te kunnen beoordelen of bij in het plan rekening moet worden gehouden met mitigerende en/of compenserende maatregelen. Mogelijk dat er uit de quick scan volgt dat er vervolgonderzoek moet worden uitgevoerd.

5.1 De voortoets Natuur is niet volledig.

In de voortoets is alleen ingegaan op de gebruiksfase, er dient ook ingegaan te worden op de realisatiefase (ook wat Stikstofemissie betreft). De invloed van het realiseren van het plan op de Natura 2000 gebieden dient te worden beschouwd.

Volgens de toelichting biedt het plan ook de mogelijkheid om de kade in bepaalde gevallen te laten gebruiken door derden. Ook dit dient in de voortoets te worden beschouwd.
De voortoets voldoet niet voor soorten (zie 1.1.). Er dient een apart Flora- en Fauna onderzoek te worden uitgevoerd. Dit dient in de voortoets te worden benoemd.

5.2 Significante negatieve effecten zijn niet uit te sluiten.

Uit de stikstofberekening blijkt dat er een toename zal zijn in stikstofdepositie, dat betekent dat significante negatieve effecten op een Natura-2000 gebied niet zijn uit te sluiten. In principe moet dan

een Passende Beoordeling op grond van artikel 19j van de Natuurbeschermingswet (Nb-wet) worden uitgevoerd. Volgens artikel 7.2a van de Wet milieubeheer is het dan verplicht om een Milieueffectrapportage (m.e.r.) voor het plan uit te voeren.
Echter, indien met gebruikmaking van de gereserveerde depositieruimte in het Programma Aanpak Stikstof (PAS) een vergunning op grond van de Nb-wet kan worden verkregen, kan worden verwezen naar de Passende Beoordeling die al in het kader van de PAS is gedaan. De m.e.r.-plicht is dan niet meer aan de orde.
Voorwaarde is wel dat de activiteiten die dan in het kader van de Nb-wet worden vergund, exact overeenkomen met de maximale mogelijkheden die het plan biedt.
Op 29 september 2015 is voor de uitbreiding van het distributiecentrum een Nb-wet vergunning aangevraagd.
De provincie is hierbij het bevoegd gezag. De provincie zal hierbij, voor Stikstof, beoordelen of er economische ontwikkelingsruimte voor vergunningen (volgens de PAS) beschikbaar is en afwegen of een deel van deze ontwikkelingsruimte wordt toegekend aan dit plan.

5.3 Het is onduidelijk wat de maximale invulling van het plan kan zijn en daarmee is het niet duidelijk welke effecten moeten worden onderzocht.

Het is niet duidelijk of de activiteiten die in de aanvraag om de Nb-wet vergunning worden genoemd overeenkomen met de maximale mogelijkheden van het plan. De verschillende stukken bij het plan zijn namelijk niet goed op elkaar afgestemd:

- In de toelichting wordt gesproken over een distributiecentrum, een kade en een jachtbouwer.
- In de voortoets wordt daarnaast ook gesproken over het realiseren van een 'gemengde functie wonen en bedrijvigheid'
- In het beeldkwaliteitsplan is ook sprake van recreatiebebouwing.
- Het plangebied betreft een gebied waar een eerder bestemmingsplan op rust. Onderhavige bestemmingsplan gaat volgens de toelichting over de niet gerealiseerde gedeelte uit het eerdere bestemmingsplan. Onduidelijk is welke gedeelten dit precies zijn.
- Indien het eerdere bestemmingsplan wijzigingsbevoegdheden kent die niet zijn gebruikt, dienen die in het onderhavige bestemmingsplan opnieuw te worden beschouwd.
- Wij hebben niet beoordeeld of de aanvraag om NBb-wet vergunning van 29 september 2015 overeenkomt met de activiteten waarvoor dit plan een kader moet bieden
- Als bijlage bij het bestemmingsplan zit een stikstofberekening van 11 november 2015. Onduidelijk is of deze berekening ook is toegevoegd bij de Nb-wet aanvraag.
- Vervolgens is er een voortoets van 29 januari 2016. Onduidelijk is dan weer of deze voortoets ook onderdeel uitmaakt van de Nb-wet vergunningaanvraag.

Er dient duidelijkheid te zijn over waar het bestemmingsplan over gaat en dit dient te worden beschouwd/onderzocht. Mogelijk moeten de maximale mogelijkheden van het plan beperkt worden door het stellen van regels zodat dit overeenkomt met de nog te verenen Nb-wet vergunning en de voorschriften die daar eventueel aan worden verbonden.

6.1 de tekst van paragraaf 4.5 Natuur in de toelichting is niet juist en moet ook aangepast worden n.a.v. uit te voeren onderzoeken.

De toelichting is niet geheel juist. Voor bepaalde soorten is het namelijk niet mogelijk om ontheffing te krijgen. Verder zal de toelichting moeten worden aangepast n.a.v. het nog uit te voeren onderzoek.

6.2 Invloed van het plan op de Groene Ontwikkelzone moet wel beschouwen.

In de toelichting staat verwoord dat de Groene Ontwikkelingszone (GO) geen externe werking heeft. Volgens de Gelderse Omgevingsverordening moet echter, vanwege een zorgvuldige planvoorbereiding en een goede ruimtelijke ordening, worden bezien of de kernkwaliteiten van GO worden beïnvloed door de voorgenomen ontwikkeling. Het plan grenst direct aan de GO. De schepen die geladen en gelost worden varen door de haven die onderdeel is van de GO en meren aan de kade. De kraan laad en lost schepen die in de GO liggen. De haven is nu bestemd tot water en haven. De bestemming haven maakt een kade mogelijk. Echter er is nu sprake van een nieuw bestemmingsplan en de kade is niet gerealiseerd. Deze kade dient dus beschouwd te worden.

De invloed van het plan op de kernkwaliteiten van het GO dienen dus te worden beschouwd.

6.3 De paragraaf natuur gaat nu alleen over Flora- en Faunawet en Natuurbeschermingswet.

Natuur is ruimer dan alleen wat in deze wetten staat. Ook de invloed op de overige natuur dient beschouwd te worden. Afhankelijk van deze invloed kan dit kort of moet dit uitvoeriger. Ook indien er positieve invloeden (mogelijk) zijn, kan dit worden beschouwd.

7.1 Het gedeelte onder kopje Vervoer gevaarlijke stoffen is niet volledig.

Het toetsingskader voor buisleidingen (het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)) is nog niet genoemd bij de inleidende tekst over de toetsingskaders.
Op grond van het Bevt hoeft een berekening van het groepsrisico alleen plaats te vinden als het plangebied binnen de 200 meter zone van de transportroute ligt. Daar is in deze situatie geen sprake van.
Hierbij wordt voorbij gegaan aan het feit dat de geplande inrichtingen liggen binnen het toxische invloed gebied van zowel de Waal als van de

Betuweroute. Op grond van artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) moet in dergelijke gevallen worden ingegaan op de mogelijkheden voor:
- de bestrijdbaarheid van een zwaar ongeval op deze transportroute(s) en
- de zelfredzaamheid met betrekking tot nog niet aanwezige (beperkt) kwetsbare objecten binnen het plangebied.
De geplande bebouwing kan worden beschouwd als beperkt kwetsbare objecten.
In overleg met de Veiligheidsregio is afgesproken dat in situaties als deze gebruik gemaakt kan worden van de "standaardtekst", mits de Veiligheidsregio vooraf in de gelegenheid wordt gesteld om hierover advies uit te brengen. Inmiddels heeft de Veiligheidsregio ingestemd met het gebruik van de standaardtekst.

8.1 In de planregels zijn nog geen bepalingen opgenomen met betrekking tot de vestiging van Bevi-bedrijven
In paragaraaf 4.6 is gesteld dat in de regels zal worden opgenomen dat de vestiging van nieuwe Bevi-bedrijven wordt uitgesloten.

9.1 de notitie Luchtkwalitiet is beoordeeld door het Bureau Milieumetingen van de Omgevingsdienst Arnhem (ODRA) en akkoord bevonden.
De adviesnotitie van de ODRA is bijgevoegd.

10.1 Bij het plan is nog geen bodemonderzoek gevoegd.
De bodemonderzoeken: te minste een historisch onderzoek conform NEN5725 en een verkennend onderzoek conform NEN 5740, moeten nog worden uitgevoerd. De tekst in de paragraaf bodem zal moeten worden aangepast naar aanleiding van de nog uit te voeren bodemonderzoeken

11.1 Op basis van reeds beschikbare informatie is niet te verwachten dat de bodemkwaliteit ter plaats een belemmering is voor het realiseren van het plan.
Men is van plan om in de fase van het voorontwerp, alleen een historisch onderzoek te doen. Als het ontwerp moet worden vastgesteld en als precies duidelijk is wat en waar er gebouwd gaat worden wil men pas het veldwerk gaan doen.
Gebleken is dat op het oostelijk gelegen deel van het gebied waar ontwikkelingen worden verwacht (de zogenaamde "kuil") twee bodemonderzoeken zijn uitgevoerd.
1 Nulsituatie bodemonderzoek Hertog Karelweg te Haaften, UDM midden B.V., rapportnr. 07.01.0532-02 d.d. 20070907.
2 Eindsituatie bodemonderzoek Hertog Karelweg te Haaften, UDM midden B.V., projectnr. 10010461 d.d. 23 augustus 2010.
Het terrein is gebruikt voor de tijdelijke opslag van materieel en grond ten behoeve van de verbreding van de rijksweg A2.
De resultaten van deze twee onderzoeken zijn beoordeeld.

Uit de twee genoemde rapporten en uit de voorgeschiedenis van het terrein blijkt vooralsnog dat er geen sprake is van zodanige grootschalige ernstige bodemverontreinigingen dat het plan niet realiseerbaar is.

Er zijn namelijk slechts lichte verontreinigingen aangetoond.
Tijdens het nulsituatie bodemonderzoek uit 2007 zijn de volgende gehalten aangetoond.
Zintuiglijke waarnemingen: geen bijzonderheden
Bovengrond: Cd, Hg, Pb, Cu, Zn, minerale olie, PAK >S; EOX >detectie
Ondergrond: Cd, Hg, Pb, Zn, minerale olie, PAK >S; EOX >detectie
Grondwater: Zn, xylenen, As >S

Tijdens het eindsituatie bodemonderzoek uit 2010 zijn de volgende gehalten aangetoond.
Zintuiglijke waarnemingen: geen bijzonderheden
Bovengrond: Cd, Co, Cu, Hg, Pb, Ni, Zn, PAK, PCB en minerale olie >S
Ondergrond: Co, PCB, Ni >S
Grondwater: Ba >S-T (gezien als verhoogde achtergrondwaarde).

10.2 Er zal in de fase van het voorontwerp bestemmingsplan nog aanvullend onderzoek moeten woren uitgevoerd.

De hiervoor genoemde bodemonderzoeken zijn slechts in een gedeelte van het te ontwikkelingsgebied uitgevoerd. Alleen het oostelijke deel van de Kuil is onderzocht (gemeente Haaften, sectie L nrs. 536 (ged.) en 644).
De gebruikte onderzoeksstrategie (grootschalig onverdacht) moet formeel verworpen worden vanwege de aangetoonde lichte verontreinigingen.
Zowel tijdens het nul als het eindsituatie bodemonderzoek zijn lichte verontreinigingen aangetroffen. Door de activiteiten is de verontreiniging vermoedelijk niet toegenomen.
De watergangen op het terrein zijn niet onderzocht. Dit is nodig als de watergangen gedempt moeten worden.

Kanttekeningen

1.1 De 50 dB(A) contour die rond het bedrijventerrein loopt zal naar verwachting benaderd worden.

In het akoestisch onderzoek zijn niet alle akoestisch relevant bronnen ingevoerd. De nu berekende contour komt redelijk overeen met de 50 dB(A) contour die rondom het bedrijventerrein loopt. De verwachting is dat dit niet extreem zal wijzigen indien alle geluidsbronnen op juiste wijze zijn ingevoerd.
Alvorens het bestemmingsplan definitief in procedure wordt gebracht dient de te verwachten geluidsruimte echter wel in beeld zijn gebracht.

9.1 De stikstof emissiegegevens zijn niet nagerekend.

De stikstofberekeningen zijn niet gecontroleerd. Indien het plan ook woningen etc. mogelijk maakt zal ook de stikstofemissie die daarmee

samenhangt, berekend moeten worden. Het plan biedt ook de mogelijkheid tot laden en lossen door derden, ook dit dient in de stikstofberekeningen te worden meegenomen.

Documenten

Voor het advies hebben wij de volgende documenten ontvangen:

- Bestemmingsplan 'Kerkewaard 2016' Toelichting VOORONTWERP 23 februari 2016, Plan identificatie NL.IMRO.0304. BPKerkewaard 2016- 1601;
- Regels, plan identificatie NL.IMRO.0304. BPKerkewaard 2016-1601;
- LBP SIGHT Ontwikkeling bedrijventerrein Kerkewaard, Akoestisch onderzoek industrielawaai. Kenmerk R065357aa.00007.tc versie 01_002, datum 12 mei 2015;
- LBP SIGHT Ontwikkeling bedrijventerrein Kerkewaard, Notitie onderzoek luchtkwaliteit en stikstofdepositie planontwikkeling. Kenmerk V065357aa.00037.rk versie 01_002, datum 11 november 2015;
- LBP SIGHT Ontwikkeling bedrijventerrein Kerkewaard, Notitie Bijlage II voortoets natuur. Kenmerk V065357aa.00041.dl versie 01_002, datum 29 januari 2016.

Bijlagen

1 Standaard verantwoordingstekst "toxisch scenario" vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen
2 opmerkingen ODR bij rapport LBP akoestisch onderzoek
3 Advies luchtkwaliteitsonderzoek ODRA

Bijlage 1 Standaard verantwoordingstekst "toxisch scenario" vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen

Voorgesteld wordt om de onderstaande tekst op te nemen in paragraaf 4.6 van de Toelichting, ter vervanging van de passage "Over de rivier de Waal.....dat het groepsrisico niet (significant) toeneemt".
"Uit de regionale signaleringskaart externe veiligheid blijkt dat het aspect externe veiligheid relevant is vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Waal en de Betuweroute. Het plangebied ligt namelijk binnen het invloedsgebied van deze transportroute(s), waarbij personen kunnen overlijden als rechtstreeks gevolg van een zwaar ongeval met toxische stoffen. Het plangebied ligt echter buiten een veiligheidszone, een plasbrandaandachtsgebied en buiten de meest relevante zones voor het groepsrisico (de 200 meter zones).
Op grond van artikel 7 van het Bevt moet in dergelijke gevallen worden ingegaan op de mogelijkheden voor:
- de bestrijdbaarheid van een zwaar ongeval op deze transportroutes en
- de zelfredzaamheid met betrekking tot nog niet aanwezige (beperkt) kwetsbare objecten binnen het plangebied.
Volgens artikel 9 van het Bevt moet de veiligheidsregio in de gelegenheid worden gesteld om hierover een advies uit te brengen. Veiligheidsregio Gelderland-Zuid heeft op ..... aangegeven dat in dit geval sprake is van een standaardsituatie, waarvoor onderstaande verantwoordingstekst kan worden gehanteerd. Relevant hierbij is ook dat het ruimtelijke besluit geen betrekking heeft op het mogelijk maken van een (nog niet aanwezig) "bijzonder kwetsbare object", bestemd voor verminderd zelfredzame personen.
Bestrijdbaarheid van de omvang van een ramp of zwaar ongeval
Bij een calamiteit, waarbij toxische stoffen (kunnen) vrijkomen, zal de brandweer inzetten op het beperken of voorkomen van effecten. Deze inzet zal voornamelijk plaatsvinden bij de bron. De brandweer richt zich dan niet direct op het bestrijden van effecten in of nabij het plangebied. De mogelijkheden voor bestrijdbaarheid worden daarom niet verder in beschouwing genomen.
Mogelijkheden tot zelfredzaamheid
Bij een calamiteit, waarbij toxische stoffen (kunnen) vrijkomen, is het belangrijk dat de aanwezigen in het plangebied worden geïnformeerd hoe te handelen bij dat incident. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de zogenaamde waarschuwings- en alarmeringspalen (WAS-palen) of NL-alert. Bij het genoemde incidentscenario is het advies om te schuilen in een gebouw en de ramen, deuren en ventilatieopeningen te sluiten. In het plangebied zijn voldoende mogelijkheden aanwezig om dit advies tijdig op te volgen.
Het aspect externe veiligheid is alleen relevant vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Waal en de Betuweroute. Gelet op de hiervoor genoemde overwegingen zijn er gezien vanuit het plangebied voldoende mogelijkheden voor de zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid

bij een zwaar ongeval op deze transportroutes. Dit betekent dat geen nadere eisen aan het plan gesteld hoeven te worden in het kader van het aspect externe veiligheid."

Bijlage 2 opmerkingen ODR bij rapport LBP akoestisch onderzoek

Bij de Containerterminal en warehouse:

- de conditionering van de bedrijfshal ontbreekt (koeling t.b.v. opslag, luchtbehandeling);
- de geluidemissie nabij de laad docks, waaronder het manoeuvreren met de vrachtwagens ontbreekt;
- de geluidemissie van het laden en lossen van vrachtwagen met bakken ontbreekt;
- de transportkoeling van vrachtwagens (alleen vrachtwagens stationair) ontbreekt;
- de koeling reefers (koeling containers) ontbreekt;
- de geluidemissie van aangemeerde schepen (walstroom) ontbreekt;
- achteruitrij signalering van vrachtwagens.

Bij de Scheepswerf

- in het bestemmingsplan geldt een maximale gebouwhoogte van 16 meter. In het akoestisch onderzoek worden geluidsbronnen ingevoerd met een hoogte van 22 meter. Het is niet duidelijk of bij deze hoogte sprake is van relatieve hoogte of absolute hoogte;
- de geluidsuitstraling van de ingevoerde gevels is te laag.
  Hal omtrek = 351 meter, hoogte is 20 meter, oppervlakte hal = 7387m2:
  gevel oppervlak = 7020 m2 => 10*log(7020) = 38,5 dB;
  dak oppervlak is = 7387 m2=> 10*log(7387) = 38,7 dB.
  Lwr = 87,24 dB(A) => 87,24 - 41,46 = 45 dB(A) dB(A)/m2.
- publicatie 'Karakteristieke geluidemissie in de metaalindustrie';
  inpandige werkzaamheden bij een binnenniveau van 87 dB(A);
  geluidemissie gevel 50 dB(A)/m2 inclusief maatregelen.

Omgevingsdienst
Regio Arnhem

Bureau Milieumetingen — Advies ODRA

Datum advies	:	28-04-2015 Volgnummer ADV-16-37
Zaaknummer	:	195217467
Uw kenmerk	:	
Betreft	:	Beoordeling luchtkwaliteitsonderzoek in bestemmingsplan Kerkewaard, voorontwerp 10-02-2016
Locatie	:	Bestemmingsplan Kerkewaard ongenummerd te Neerijnen
Contactpersoon	:	F. te Pas
Telefoonnummer	:	026-3771670
Bijlage	:	

Inleiding

Op bedrijventerrein Kerkewaard is het plan ontwikkeld om bestaande logistieke/distributie activiteiten uit te breiden en watergebonden bedrijvigheid, in de vorm van een jachtbouwer, te realiseren. In het kader van deze plannen heeft LBP|SIGHT onderzoek gedaan naar de gevolgen van deze planontwikkeling op de aspecten luchtkwaliteit en stikstofdepositie.
Door Bureau Milieumetingen wordt het onderzoek luchtkwaliteit en stikstofdepositie planontwikkeling beoordeeld in relatie tot de eisen van de Wet Luchtkwaliteit (en of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening).

Doel van het advies
Inhoudelijke beoordeling of de voorgenomen ontwikkeling bedrijventerrein Kerkewaard passend is in het kader van de wettelijke luchtkwaliteitseisen.

Afbakening
Alleen beoordeeld is de luchtkwaliteitstoets (toetsing van berekende concentraties PM10 en NO2 aan wettelijke eisen) en de stikstofdepositie. De gegevens zijn niet nagerekend met een verspreidingsmodel.

Eerdere adviezen?
n.v.t.

Beoordeelde documenten
LBP Sight notitie V065357aa.00037.rk d.d. 11 november 2015.

Bevindingen/opmerkingen

Door LBP Sight zijn berekeningen uitgevoerd van de emissies van de voor luchtkwaliteit relevante en maatgevende stoffen (stikstofoxiden en fijn stof), de verspreiding er van naar de omgeving, en de toetsing van de optredende immissieniveaus aan de luchtkwaliteiteisen van de Wet milieubeheer.
Voor de prognoseberekeningen zijn de volgende scenario's doorgerekend:
- Scenario 1: Ontwikkelde situatie 2015 met uitbreiding van logistieke/distributie activiteiten en de vestiging van een jachtbouwer op bedrijventerrein Kerkewaard te Haaften.
- Scenario 2: Ontwikkelde situatie 2025 met uitbreiding van logistieke/distributie activiteiten en de vestiging van een jachtbouwer op bedrijventerrein Kerkewaard te Haaften.

Bureau Milieumetingen **Advies ODRA**

Voor de emissies vanuit het verkeer is de netto verkeersaantrekkende werking berekend. Hieruit blijkt dat door de inzet van drie binnenvaartschepen (zes scheepsvaartbewegingen) na de uitbreiding er bij het zware vrachtverkeer een toename is van 40 verkeersbewegingen. Tevens is onderbouwd dat de uitbreiding van de logistieke/distributie activiteiten werkgelegenheid kan bieden aan circa 110 extra medewerkers. Dit resulteert in een toename van 220 mvt/etmaal (lichte motorvoertuigen).
Omdat de ontwikkeling van watergebonden bedrijvigheid, in de vorm van een jachtbouwer, op bedrijventerrein Kerkewaard nog niet concreet is vormgegeven, wordt de verkeersgeneratie van deze activiteit berekend aan de hand van de 'CROW kennisbank, Kerncijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Hierbij wordt uitgegaan van de planlocatie, gepositioneerd in de 'rest bebouwde kom' van Haaften (niet stedelijk gebied).

De totale verkeersgeneratie op basis van de maximale invulling van de planontwikkeling komt hiermee op:
- lichte motorvoertuigen: 220 + 1084 = 1304 mvt/etmaal (weekdag)
- zwaar vrachtverkeer: 40 + 6 = 46 mvt/etmaal (weekdag)
Bij de verkeersgeneratie is de aanname dat het verkeer zich zal ontsluiten via de N830 richting de A2. Vanaf de A2 verdeelt het verkeer zich evenredig in noordelijke en zuidelijke richting.

Emissies vanuit de scheepvaart:
De uitbereiding van de logistieke/distributieactiviteiten op bedrijventerrein Kerkewaard introduceert de volgende scheepvaartbewegingen.
- M6, Rijn-Herne schip, 2 schepen/etmaal (weekdag)
o Aanvoer van goederen vanuit het westen via de Waal
- M6, Rijn-Herne schip, 1 schip/etmaal (weekdag)
o Afhalen van goederen vanuit het oosten via de Waal

De kentallen voor het scheepvaartverkeer zijn gecontroleerd in Prelude (rekenapplicatie versie 1.1). Het laden en lossen van schepen (m.b.v. een kraan ?) is niet in de berekeningen meegenomen ?

Uitgaande van de emissiekengetallen voor scheepvaart en het verkeer zijn m.b.v. GeoMilieu versie 3.11 verspreidingsberekeningen uitgevoerd voor NO2 en PM10.

Uit de resultaten blijkt dat de hoogste bijdrage (Langstraat 1 te Tuil) 1,6 µg/m3 aan NO2 bedraagt op leefniveau. Deze bijdrage is 'in betekende mate'. De jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof liggen echter ruim onder de wettelijke grenswaarden, waardoor deze ontwikkeling op basis van luchtkwaliteitseisen niet wordt belemmerd. Ook als het laden en lossen van schepen meegenomen zou worden in de verspreidingsberekening, zal de bijdrage van NO2 en PM10 op leefniveau wat hoger liggen, maar nog steeds ruim onder de wettelijke grenswaarden.

In het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw) zijn voor de stikstofdepositie berekeningen uitgevoerd met Aerius. Naast het weg- en scheepvaartverkeer had ook hier de emissies van het laden en lossen van de schepen meegenomen moeten worden. Het

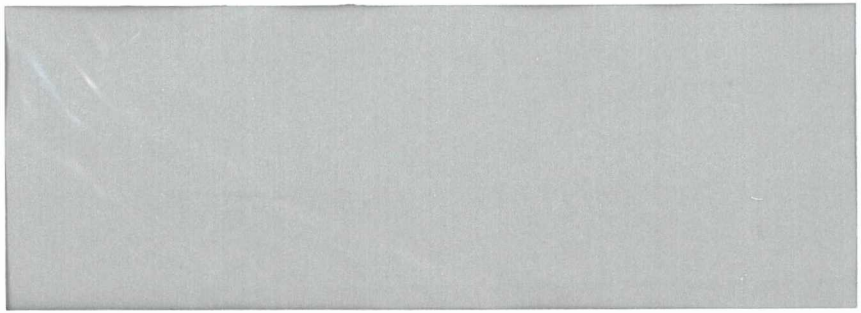
rekenresultaat zal hiermee ook iets hoger zijn uitgekomen. De conclusie zal hierdoor niet veranderen. De bijdrage aan de stikstofdepositie is voor zowel de uitbreiding van de logistieke/distributie activiteiten als de vestiging van watergebonden bedrijvigheid > 1 mol/ha/jaar. Dit betekent dat in het kader van de Natuurbeschermingswet een vergunning is aangevraagd bij de provincie.

Conclusie

Op bedrijventerrein Kerkewaard is het plan ontwikkeld om bestaande logistieke/distributie activiteiten uit te breiden en watergebonden bedrijvigheid, in de vorm van een jachtbouwer, te realiseren. In het kader van deze plannen heeft LBP|SIGHT onderzoek gedaan naar de gevolgen van deze planontwikkeling op de aspecten luchtkwaliteit en stikstofdepositie. Op basis van het onderzoek blijkt, dat de voorziene activiteiten in het kader van luchtkwaliteit passend zijn.
Voor de stikstofdepositie in het kader van de Natuurbeschermingswet is een vergunning aangevraagd bij de provincie.
De afweging die gemeente nog dient te maken of het voorgenomen plan passend is in het kader van goede ruimtelijke ordening, waarbij ze dient te beargumenteren/ aan te tonen dat bij de voorgenomen activiteiten in het plan er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Omgevingsdienst
Rivierenland

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas
postnl



N11CC 4150BA 30

advies inzake Bestemmingsplan Kerkewaard

Hierbij treft u mijn bevindingen aan inzake deze versie van het bestemmingsplan.

In het stuk is aangegeven dat slechts binnen het blauwe gebied (toelichting) bestemmingswijzigingen zullen plaatsvinden. In deze voortoetsing is daar vanuit gegaan. Relevant is vooral het Barro, titel 2.4 want het plangebied ligt in een stroomvoerend deel van de Waal. Hierbij is ook ingegaan op de vraag in hoeverre sprake is van functies welke kunnen worden beschouwd als vallen binnen het regime van artikel 2.4.4 van het Barro en derhalve geen plicht tot rivierverruiming met zich meebrengen. Ik merk hierbij overigens op dat toetsing aan de Barro primair een gemeentelijke verantwoordelijkheid is. In zoverre zin is dit te zien als een advies.

Voor een aantal elementen wordt hieronder geconstateerd dat deze nu niet passen binnen Barro artikel 2.4.4. hetgeen betekent dat er geen mogelijkheid is om die onderdelen op deze wijze te bestemmen zonder de plicht tot realisatie van rivierverruiming (Barro art 2.4.5).

<u>Artikelsgewijze behandeling</u>

4.1.e Specifieke vorm van bedrijf – watergebonden opslag:
Het artikel biedt ruimte voor "logistieke activiteiten met aan- en afvoer en op- en overslag van (handels)producten. ...". Daarbij wordt in belangrijke mate gebruik gemaakt van transport over water.
In Barro artikel 2.4.4 is een limitatieve lijst weergegeven van functies die toelaatbaar zijn in het rivierbed, onder meer gelet op hun riviergebondenheid. De functies" logistieke activiteiten, aanvoer, afvoer, opslag en overslag komen niet expliciet voor op deze lijst en zijn dus in beginsel niet toelaatbaar op grond van dit artikel van het Barro.
Het Barro artikel biedt wel ruimte voor het realiseren van "overslagbedrijven en overslagfaciliteiten, uitsluitend voor zover die activiteit gekoppeld is aan het vervoer over de rivier" (art 2.4.3.d). In de handreiking Beleidslijn grote rivieren van het rijk wordt dit nader toegelicht: "Een overslagbedrijf is een bedrijf met als hoofdactiviteit: goederen uit een schip overzetten op een ander vervoermiddel of omgekeerd. Overslagfaciliteiten zijn toegestaan indien deze specifiek zijn bedoeld voor de overslag van water naar land (en vice versa) en voor overslag van water naar water. Bij een overslagactiviteit hoort een zekere (tijdelijke) opslagcapaciteit. Hiervoor kan bebouwing noodzakelijk zijn."

Ik zou het redelijk achten om voor de onderhavige situatie een maatwerkafweging te maken. Dit gelet op de specifieke situatie waarin reeds een hal met vergelijkbare functie aanwezig is, dat het gebruik daarvan zal zijn geïntegreerd met het gebruik van de nieuwe hal, dat de goederenstromen van natte en droge herkomst vervlochten zullen worden en dat de bestaande hal reeds ligt aan een voor overslag geschikte locatie.
Voor zover de beoogde functie betrekking heeft op de route van goederen van aanvoer per schip tot aan afvoer van het terrein acht ik deze functie acceptabel als zijnde onderdeel van het overslagproces of daarbij behorende opslagcapaciteit.
De beoogde functie, volgens de plantoelichting, omvat echter ook doorstroom van goederen welke zowel af- als aangevoerd worden per as. Daarvoor geldt dus niet. Gelet op de genoemde specifieke situatie acht ik het echter redelijk dat de verwerking van die goederen ook wordt geaccepteerd tot een maximum van de helft van de toe te voegen warehousecapaciteit. Dit ware dan te verantwoorden en in een concreet voorschrift te worden vertaald en geborgd. De zinsnede die nu in het plan staat acht ik hiertoe onvoldoende ("in belangrijke mate").
De gerichtheid op natte overslag zal voort dienen te blijken uit een bestemmingssituatie die ruimte biedt aan de verplaatsing van containers/goederen van schip naar warehouse en aan de daartoe benodigde voorzieningen. In de verantwoording zal dan een ruimtelijk beeld kunnen worden opgenomen als verantwoording hiervan. Voorts zal de bestemming hiervoor aaneengesloten van kade tot warehouse dienen door te lopen. Nu wordt deze onderbroken door de bestemming "Specifieke vorm van bedrijf – container op- en overslag".

.

4.1.f. Specifieke vorm van bedrijf – container op- en overslag
Het artikel biedt ruimte aan op- en overslag van containers. Het Barro biedt ruimte voor overslagbedrijven en/of -faciliteiten. Overslag van/naar water is toelaatbaar via het eerder

genoemde overslagartikel in het Barro. En overslag kan een zekere tijdelijke opslag vergen volgens de handreiking Beleidslijn grote rivieren. De planregels laten nu echter ook opslag van containers toe welke niet nodig is voor de overslagfunctie. Daarmee wordt dus ook containeropslag toegestaan welke niet nodig is voor overslag. Op dat punt past deze functie nu niet in art 2.4.3.d van het Barro. Overigens laat het Barro artikel wel de functie "overslagbedrijf" toe. Voor zover dat aansluit bij de bedoelingen kan dat wellicht overwogen worden.
Het is ook mogelijk dat de hier bedoelde functie slechts bedoeld is ten behoeve van de functie welke in 4.1.e is bedoeld. Dan zou een verantwoording van daaruit allicht mogelijk zijn. Nu is deze functie echter separaat daarvan gedefinieerd.

4.1.g. Specifieke vorm van bedrijf - jachtbouw
Dit artikel biedt ruimte voor scheepsbouw en -reparatie. Dit zijn op zichzelf geen functies die de Barro art 2.4.4 toelaatbaar acht omdat het daarbij niet vanzelfsprekend om riviergebondenheid hoeft te gaan. Wel biedt het Barro-artikel, gezien de riviergebondenheid, ruimte voor de aanleg van "scheepswerven" (Barro 2.4.4.e). Bij een scheepswerf gaat het om werk aan schepen dat in of nabij het water dient plaats te vinden.
Een werffunctie zal op de planverbeelding in elk geval tot op het betreffende water moeten komen. Nu is dat nog niet het geval.
Daarbij zal de hoeveelheid toegestane bebouwing ook kwantitatief verantwoord moeten worden vanuit de noodzaak of onlosmakelijkheid ten opzichte van r die scheepswerffunctie. Dat is nu nog niet gedaan.

<u>Overige aandachtspunten:</u>

Het plangebied ligt bij een overnachtingshaven welke onder beheer van Rijkswaterstaat valt. Deze haven is gericht op overnachtende schippers. Dit mede ter voldoening aan de verplichte rusttijden. Om die functie adequaat te kunnen blijven vervullen dient de daartoe benodigde manoeuvreruimte vrij te blijven. Dit betekent dat gewaarborgd dient te worden dat wachtende, ladende en lossende schepen voor van Uden niet liggen binnen die ruimte. Concreet betekent dit dat dient te worden uitgesloten dat gelegen wordt tot buiten het water dat in eigendom is van van Uden (i.e. de eerste 30m vanaf de kade).
Ten tweede ware uit te sluiten dat overnachtings-ligplaatsen gebruikt zullen worden door schepen die wachten voor laden en lossen bij van Uden en aldus plekken voor overnachting wegnemen.

In relatie tot het Barro 2.4.3 merk ik op dat de wijziging van de planologische situatie niet zal leiden tot waterstandeffecten of afname van het bergend vermogen van de rivier. Noch leidt tot een feitelijke belemmering voor vergroting van de afvoercapaciteit van de rivier. Dit vanwege de ligging. Ik voorzie, bij inachtname van de genoemde, aandachtspunten verder geen nadelige effecten op het veilig en doelmatig gebruik van de rivier noch verslechtering van de ecologische toestand daarvan.

Ontvangst : 2016-05-20

provincie
GELDERLAND

Bezoekadres
Gebouw Marktstate
Eusebiusplein 1a
6811 HE Arnhem

Postadres
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

telefoonnummer (026) 359 91 11
telefaxnummer (026) 359 94 80
e-mailadres post@gelderland.nl
internetsite www.gelderland.nl

Gemeente Neerijnen
T.a.v. het college
Postbus 30
4180 BA WAARDENBURG

datum
18 mei 2016

Zaaknummer
2016-003740

Onderwerp
Voorontwerpbestemmingsplan Kerkewaard 2016

Geachte heer/mevrouw,

In het kader van het overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening ontving ik op 1 maart 2016 het voorontwerp van het bestemmingsplan Kerkewaard 2016.

Provinciaal beleid
De Omgevingsvisie en de bijbehorende verordening zijn in september 2014 door Provinciale Staten vastgesteld. Op 17 oktober 2014 zijn beide beleidsstukken in werking getreden. Het Omgevingsbeleid vervangt de Structuurvisie (Streekplan 2005) en de Ruimtelijke Verordening Gelderland. De Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening zijn in 2015 geacutaliseerd.

Planbeschrijving
Het plan voorziet in uitbreiding van activiteiten op het bedrijventerrein Kerkewaard.
Het plangebied ligt aan de Waal, ten oosten van de kern Haaften. Het plangebied wordt ontsloten door de Graaf Reinaldweg, de Waalbandijk en de Hertog Karelweg.

Provinciaal belang
Het voorontwerp geeft aanleiding om ambtelijk als volgt te adviseren ten aanzien van het onderstaande provinciale belang.

Bedrijventerrein
Het provinciaal beleid voor bedrijventerreinen is vastgelegd in paragraaf 3.1.4.6 van de Omgevingsvisie. De provincie is terughoudend met het ontwikkelen van nieuwe bedrijventerreinen. De bestemming tot bedrijventerreinen worden slechts toegestaan indien dit past in de door Gedeputeerde Staten vastgestelde regionale afspraken ten aanzien van de programmering van bedrijventerreinen (Regionaal Programma Bedrijventerreinen, hierna te noemen RPB). Bovendien dient de voorgenomen ontwikkeling te worden gemotiveerd conform de Ladder voor duurzame verstedelijking.

De provincie streeft ernaar dat voldoende ruimte beschikbaar blijft voor overslaglocaties en natte bedrijventerreinen en dat deze terreinen bereikbaar blijven via een betrouwbaar vaarwegennetwerk. Bedrijfskavels die door een kade zijn ontsloten, moeten in beginsel beschikbaar blijven voor kadegebonden bedrijvigheid. Het beleid voor kadegebonden bedrijventerreinen is opgenomen in artikel 2.3.2.5 van de verordening.

inlichtingen bij mw. A.E.M. van der Werff

telefoonnummer (026) 359 95 79

e-mailadres post@gelderland.nl

BNG Bank Den Haag, rekeningnummer 28.50.10.824
IBAN-nummer: NL74BNGH0285010824
BIC-code van de BNG: BNGHNL2G

btw-nummer: NL001825100.B03
KvK-nummer: 51468751

Ontvangst : 2016-05-20

Momenteel werken de gemeenten in de regio Rivierenland aan de herijking van het RPB. Het RPB wordt momenteel ter vaststelling aan de gemeenteraden voorgelegd.
De uitbreiding van het bedrijventerrein in de Kerkewaard wordt in het RPB uitsluitend mogelijk gemaakt voor de uitbreidingsbehoefte van Van Uden Logistics, omdat voor dit bedrijf geen andere – watergebonden - vestigingslocatie op redelijk korte termijn beschikbaar is. De uitbreiding betreft de vestiging van een nieuw warehouse van 40.000 m2.

In de Structuurvisie WaalWeelde West is de uitbreiding van het bedrijventerrein expicliet als volgt opgenomen:

"Tussen de overnachtingshaven en het bestaande bedrijventerrein is onder voorwaarden een watergebonden uitbreiding van bedrijventerrein Kerkewaard mogelijk gemaakt. Het huidige bedrijventerrein Kerkewaard is niet watergebonden. De ontwikkeling naar multimodaal transport is echter een belangrijke wens voor een ter plaatse gevestigd bedrijf (Van Uden Logistics).

De uitbreiding van bedrijventerrein Kerkewaard is toegestaan wanneer in ieder geval aan de volgende randvoorwaarden is voldaan:
- de regio Rivierenland dient akkoord te gaan met de opname van de Kerkewaard in het Regionaal Programma Bedrijventerreinen (RPB). Momenteel vindt er in dit kader een herijking van het RPB plaats. De vaststelling van de herijking door de gemeenteraden is naar verwachting in het najaar van 2015;
- de mogelijke uitbreiding en ontwikkeling moet gekoppeld worden aan de specifieke uitbreidingswens van het bedrijf Van Uden Logistics BV;
- de uitbreiding van het bedrijventerrein dient verenigbaar te zijn met de functie van de overnachtingshaven als belangrijke (rust-)functie ten behoeve van de binnenvaart; bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein dient rekening gehouden te worden met de natuurwaarden binnen het Gelders Natuurnetwerk (GNN), de Groene Ontwikkelingszone (GO) en Natura 2000. Hierbij geldt dat de effecten als gevolg van een toename van stikstofdepositie op de nabijgelegen glanshaverhooilanden in de Rijswaard onderzocht moeten worden;
- er wordt voorzien in een goede landschappelijke inpassing richting het dorp Haaften die zorgt voor een goede overgang tussen dorp en bedrijvigheid. Op inrichtingsniveau moet worden onderzocht of met de ontwikkeling van een gemengd woonwerkgebied hieraan invulling gegeven kan worden;
- er wordt voorzien in een goede landschappelijke inpassing richting de linkeroever van de Waal (waaronder Buitenstad Zaltbommel)."

De hierbovengenoemde verwachting dat de herijking van het RPB in het najaar van 2015 zal plaatsvinden is, zoals hier eerder genoemd, inmiddels achterhaald. De vaststelling zal nu waarschijnlijk zomer 2016 plaatsvinden.

In voorliggend voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven dat Van Uden in gesprek is met een afbouwer van luxe jachten die op dit moment op zijn huidige locatie op een industrieterrein in zijn ontwikkelingsmogelijkheden wordt beperkt. In het plangebied zou ruimte zijn voor dit bedrijf.
Dit is in strijd met hetgeen in de Structuurvisie WaalWeeldeWest is afgesproken.
Overigens is in het voorontwerp-bestemmingsplan de Ladder voor duurzame verstedelijking niet toegepast voor de vestiging van dit bedrijf.

Ladder voor duurzame verstedelijking
Wij missen in de toepassing van de Ladder voor duurzame verstedelijking de cijfers uit het nieuwe RPB en adviseren deze alsnog op te nemen.

Op blz. 15 is vermeld dat op grond van de Bro de locatie in bestaand stedelijk gebied ligt. Wij zijn het hier niet mee eens. De definitie van de Bro voor bestaand stedelijk gebied is als volgt:

Ontvangst : 2016-05-20

"bestaand stedelijk gebied: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur".

Het gaat hier om braakliggend bedrijventerrein en er is dus geen sprake van bestaand stedelijk gebied. Daarvan is pas sprake als daadwerkelijk de stedenbouwkundige invulling is gerealiseerd.

RPB
In de toelichting staat op diverse plaatsen verouderde informatie over het RPB. Wij adviseren u deze te corrigeren naar de huidige, actuele situatie. Wij noemen hier de belangrijkste.
Op blz. 16 staat *dat de oostelijke uitbreiding van bedrijventerrein de Zeiving in Lingewaal in beeld is geweest als reservelocatie in het kader van het RPB*. Wij adviseren hieraan duidelijk toe te voegen dat deze locatie nu niet in het RPB als watergebonden bedrijventerrein is opgenomen, of de zin te schrappen om misverstanden te voorkomen
Blz. 27/28: De RPB is een uitwerking van de Structuurvisie bedrijventerreinen en werklocaties en inmiddels in de Omgevingsvisie en –verordening opgenomen. De tekst over de structuurvisie kan worden geschrapt. Het advies is om de stand van zaken rond de herijking van de RPB op te nemen.
Blz. 31 en verder: Het bureau economisch onderzoek van de provincie heeft reeds geactualiseerde ramingen gemaakt. Het advies is deze passage op basis van de herijking van de RPB aan te passen.
De uitbreiding van de Kerkewaard ten behoeve van Van Uden is in de nieuwe RPB opgenomen. Hetgeen nu in de toelichting is vermeld over het niet opnemen van private terreinen in de RPB is feitelijk onjuist. Ook dergelijke terreinen horen in het RPB te zijn opgenomen.

Verkeer en ontsluiting
Wij missen in het voorontwerp-bestemmingsplan een hoofdstuk verkeer en ontsluiting.
In een eerder stadium is hierover een onderzoek verschenen. De provincie heeft de afgelopen jaren consequent het standpunt uitgedragen dat de uitbreiding van de Kerkewaard niet mag betekenen dat de provincie extra moet investeren in de bereikbaarheid hiervan. Het betreft hier de N830 of op- en afritten van de A2.

Regionale woonagenda
In de voorlaatste alinea wordt het Kwalitatief Woonprogramma 2010 – 2020 genoemd. Dit programma is niet meer geldig sinds ons college zomer 2014 het aantal woningen voorlopig heeft vastgesteld. In juli 2014 heeft ons college de Kwantitatieve opgave wonen voor Rivierenland voorlopig vastgesteld op 8.600 woningen voor de jaren 2013-2025. Definitieve vaststelling volgt nadat het traject van regionaal programmeren is doorlopen.
Het advies is om ook hier de actuele stand van zaken op te nemen.

Overige opmerkingen op de toelichting van het voorontwerp-bestemmingsplan
Blz. 21: De laatste wijziging van de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening was in december 2015.
Blz. 25, figuur 3.3, kaartbeeld natuur: De donkergroene kleur is GNN, de lichtgroene is GO.
Blz. 25: De Structuurvisie WaalWeeldeWest is inmiddels ook door de gemeenteraad van Neerijnen vastgesteld.
Blz. 29, conclusie: Structuurvisie moet zijn Omgevingsvisie.
Blz. 55, Natuurbeschermingswet 1988: Toevoegen dat de provincie op 11 maart 2016 een ontwerp-besluit op grond van de Natuurbeschermingswet heeft verleend. Deze heeft tot 29 april ter inzage gelegen.

Regels en Verbeelding
Zoals hiervoor vermeld kunnen wij niet instemmen met de vestiging van de jachtbouwer. Daarom verzoeken wij u in artikel 4, Bedrijf, sub 1 f te schrappen. Ook in de verbeelding verzoeken wij u het deel van deze bestemming met de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – jachtbouw' te schrappen.

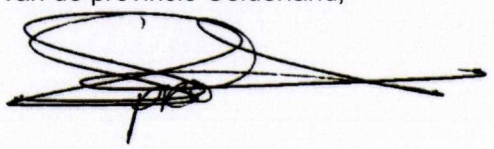
Ontvangst : 2016-05-20

provincie
GELDERLAND

In het bestemmingsplan wordt door een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid door middel van een omgevingsvergunning het gebruik van de kade door derden, bijvoorbeeld voor bouwprojecten, mogelijk gemaakt.
Wij vermelden hier nogmaals dat de uitbreiding van het bedrijventerrein alleen bedoeld is voor uitbreiding van het bedrijf Van Uden.
Wij kunnen dan ook niet instemmen met het opnemen van een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid voor het gebruik van de kade door derden.

Advies
Wij adviseren vorenstaande opmerkingen te verwerken in het plan. Gelet op het provinciale belang dient u de terinzagelegging van het ontwerp opnieuw aan de provincie kenbaar te maken. Dit kan door het invullen van het E-formulier op de website www.gelderland.nl.

Hoogachtend,
namens de Algemeen Directeur
van de provincie Gelderland,



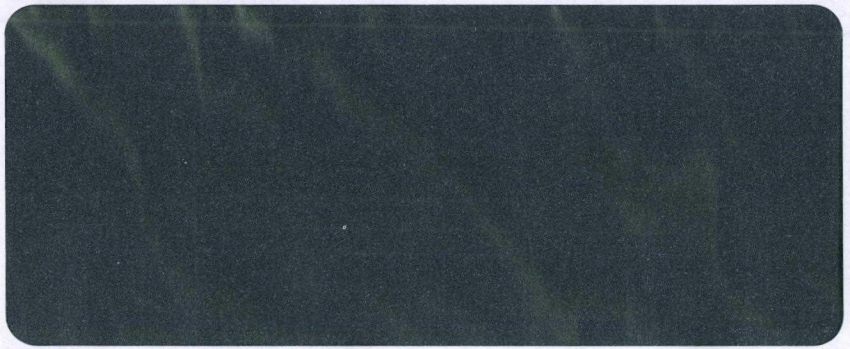
mw. Mr. S. Sprokkereef

Ontvangst : 2016-05-20

provincie
Gelderland

PostNL
Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas

Retouradres Postbus 9090, 6800 GX Arnhem



NOSCC 4180BA 30

Ontvangst : 2016-05-20

Is deze post niet voor u bestemd?
Wilt u dan zo vriendelijk zijn om onderstaande gegevens volledig in te vullen en de post terug te sturen?
Graag op de voorzijde van de envelop 'Retour afzender' vermelden. U hoeft geen postzegel te plakken.

Kunt u aangeven waarom u de post terugstuurt?
☐ Geadresseerde is onbekend op dit adres
☐ Geadresseerde is overleden
☐ Geadresseerde is verhuisd

Nieuw adres (indien bekend)

Straat en huisnummer _____

Postcode en plaats _____

Hartelijk dank voor uw medewerking!

Bijlage II

Reactie BLN-Koninklijke Schuttevaer

Van: Marleen Buitendijk [mailto:marleenbuitendijk@ksvschuttevaer.nl]
Verzonden: dinsdag 26 november 2013 10:16
Aan: IJmker, Egbert (ON) <egbert.ijmker@rws.nl>
CC: Alewijn, Anne-Marie (ON) <anne-marie.alewijn@rws.nl>; Kees de Vries <keesdevries@ksvschuttevaer.nl>; Paul van der Vleuten <P.vanderVleuten@lbpsight.nl>
Onderwerp: Re: Overslagactiviteiten in de haven van Haaften

Beste Egbert,

Nog een kleine nabrander. De 110 dB(A) voor scheepsmotoren waar ik aan refereer, is het hoogst toegestane niveau voor geluidsdruk in de machinekamer en komt uit artikel 3.04 lid 7 van het ROSR.

Met vriendelijke groet,

Marleen Buitendijk

Nautisch technisch beleidsmedewerker
BLN-Koninklijke Schuttevaer
Vasteland 12e - 3011 BL Rotterdam
Postbus 23415 - 3001 KK Rotterdam
T +31 10 412 91 36
F +31 10 433 09 18
I www.koninklijkeschuttevaer.nl

Van: Marleen Buitendijk [marleenbuitendijk@ksvschuttevaer.nl]
Verzonden: maandag 25 november 2013 4:10
Aan: IJmker, Egbert (ON); Alewijn, Anne-Marie (ON)
CC: Kees de Vries; Paul van der Vleuten
Onderwerp: Overslagactiviteiten in de haven van Haaften

Beste Annemarie en Egbert,
Op 19 november 2013 is Koninklijke Schuttevaer benaderd door dhr. P. van Vleuten van LBP Sight over een plan van de Van Uden Groep voor overslag in de haven van Haaften. Omdat de haven van Haaften een overnachtingshaven voor de binnenvaart is, wil hij weten hoe de binnenvaart denkt over het bedrijfseconomisch benutten van de haven. De Van Uden Groep wil 3 containerschepen per dag laden in Haaften en haalt daarmee een grote partij goederen van de weg naar het water.
Koninklijke Schuttevaer vindt dat de eventuele nadelen van overslagwerkzaamheden in de haven niet in verhouding staan tot het economisch voordeel voor de binnenvaart. Een dergelijk grote ladingstroom van de weg naar de binnenvaart verschuiven is in deze economisch zware tijden een

belangrijk initiatief dat wij, in het belang van de sector, moeten ondersteunen.
Duurzaam vervoer is een maatschappelijke noodzaak geworden. Voor duurzaam en veilig transport lijkt de binnenvaart trendsetter te worden. Zij is in staat grotere volumes veilig en milieuvriendelijk te vervoeren. De Van Uden Groep voldoet met zijn plannen aan het huidige overheidsbeleid om lading vanaf de weg over het water te vervoeren. De integratie van de binnenvaart in het vervoerssysteem moet dan ook worden gestimuleerd.
Schuttevaer vindt het belangrijk dat in de haven rustig overnacht kan worden. Van Uden is echter niet van plan in de nachten en weekenden overslagwerkzaamheden uit te voeren. Wij menen daarom dat de plannen van de Van Uden Groep verenigbaar zijn met de huidige functie van de overnachtingshaven. Voortschrijdend inzicht heeft ertoe geleid dat wij nu met de plannen kunnen instemmen.
Rijkswaterstaat heeft op grond van de vaartijdenwet en de verplichte rusttijden voor opvarenden, bedenkingen bij overslagactiviteiten in een overnachtingshaven. Ook overdag kan het voorkomen dat opvarenden van schepen hun rusttijd moeten nemen. Rijkswaterstaat meent, op grond van de Richtlijn vaarwegen, dat de haven ook overdag een mate van rust moet bieden. De praktijk wijst echter uit dat vooral s'nachts van de haven gebruik gemaakt wordt om te 'rusten' en overdag meer om bemanning te wisselen, boodschappen te doen of om familie aan boord te nemen.
De overslagactiviteiten van Van Uden zullen geluid produceren. Wij menen op grond van het ROSR dat dit geen grote problemen zal opleveren. De meeste schepen voldoen aan Art 12.02 lid 5 van de ROSR normen:
Verblijven moeten zijn beschermd tegen ontoelaatbare geluidshinder en trillingen. De ten hoogste toegelaten niveaus van de geluidsdruk zijn:

* a. in woonruimten: 70 dB(A);
* b. in slaapruimten: 60 dB(A).

Dit geldt echter niet op schepen waarvoor uitsluitend exploitatiewijze A1 geldt. De beperking wat betreft de exploitatiewijze dient in het certificaat van onderzoek te worden vermeld.
Scheepsmotoren produceren maximaal 110 decibels. Om aan deze bovengenoemde norm te voldoen zijn woonruimten en slaapruimten goed geïsoleerd en zullen de optredende geluidniveaus die vanuit de overslaginstallatie binnendringen de toegestane norm niet overschrijden.
Voor Koninklijke Schuttevaer is het wel van groot belang dat de totale beschikbare capaciteit van de overnachtingshaven in zijn huidige vorm beschikbaar blijft voor de binnenvaart. Ook willen wij garanties dat de nacht- en zondagsrust nu en in de toekomst gerespecteerd blijven. Als aan deze wensen kan worden voldaan kunnen wij de plannen van van Uden ondersteunen en kan wat ons betreft voor deze kwestie van de Richtlijn vaarwegen gemotiveerd worden afgeweken.
Met vriendelijke groet,

Marleen Buitendijk

Nautisch technisch beleidsmedewerker
BLN-Koninklijke Schuttevaer
Vasteland 12e - 3011 BL Rotterdam
Postbus 23415 - 3001 KK Rotterdam
T +31 10 412 91 36
F +31 10 433 09 18
I www.koninklijkeschuttevaer.nl<http://www.koninklijkeschuttevaer.nl/>