

Ruimtelijke onderbouwing
In- en uitrit FruitNL
Gemeente Buren



Ruimtelijke onderbouwing
In- en uitrit FruitNL
Gemeente Buren

Rapportnummer:	211x09776_8
IMRO-IDN-nr:	--
Datum:	18 april 2019
Contactpersoon opdrachtgever:	Van Kessel Architectuur en Projectmanagement BV De heer P. van Bergen
Projectteam BRO:	Corianne Verberne, Marcel Koen, Marloes Timmers
Bron foto kaft:	FruitNL
Beknopte inhoud:	Nieuwe in- en uitrit op de N320

BRO
Hoofdvestiging
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
E info@bro.nl

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING	3
1.1 Aanleiding en doelstelling	3
1.2 Ligging en begrenzing	4
1.3 Geldend bestemmingsplan	5
1.4 Leeswijzer	6
2. BESCHRIJVING PROJECTGEBIED	7
2.1 Beschrijving huidige situatie	7
2.2 Onderbouwing noodzaak	8
2.3 Planbeschrijving	10
3. BELEIDSKADER	12
3.1 Rijksbeleid	12
3.2 Provinciaal beleid	13
3.3 Regionaal beleid	16
3.4 Gemeentelijk beleid	17
4. MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN	18
4.1 M.e.r.-plicht	18
4.2 Archeologie en cultuurhistorie	18
4.3 Bodem	20
4.4 (Externe) veiligheid	21
4.5 Geluid	22
4.6 Geurhinder	25
4.7 Luchtkwaliteit	25
4.8 Flora en fauna	25
4.9 Verkeer	29
4.10 Water	29
4.11 Milieuzonering	30
4.12 Landschappelijke inpassing	30
5. UITVOERBAARHEID	32
5.1 Procedure, maatschappelijke uitvoerbaarheid	32
5.1.1 Terinzagelegging	32
5.1.2 Beroep / hoger beroep	32
5.2 Financiële uitvoerbaarheid	32

SEPARATE BIJLAGEN

- Bijlage 1: Variantenonderzoek (Van Leusen Processen & Projecten)
- Bijlage 2: Ontsluiting Fruit NL (BVA verkeersadviezen)
- Bijlage 3: Archeologisch onderzoek
- Bijlage 4: Bodemonderzoek
- Bijlage 5: Akoestisch onderzoek
- Bijlage 6: Verificatieonderzoek
- Bijlage 7: Landschappelijke inpassing
- Bijlage 8: Compensatie berekening
- Bijlage 9: Variant 2c Schetsontwerp voorkeursvariant
- Bijlage 10: Verzoek inwoners Ommeren
- Bijlage 11: Onderzoek provincie
- Bijlage 12: Procesbeschrijving

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding en doelstelling

H.B.C. Beheer Ingen B.V. (hierna te noemen FruitNL) is een bedrijf dat eigen en aangekocht fruit verhandelt, sorteert en transporteert voor de retail. Het bedrijf is gevestigd aan Dokter Guepinlaan 11 in Ommeren, de huidige in- en uitrit is gelegen aan de dorpszijde. Dit is een historisch gegroeide situatie. FruitNL is door de jaren heen gegroeid en beweegt mee met de markt. Nieuwe bedrijfs- en marktomstandigheden en klanteisen noopten FruitNL in 2016 het bedrijfsgebouw uit te breiden van 7.656 m² tot 11.778 m² en de interne processen aan te passen, zodat het bedrijf klaar is voor de toekomst.

De ontsluiting van het bedrijf is niet optimaal. In 2016 is onder druk van de omwonenden gekomen tot maatwerkvoorschriften die onder andere voorschrijven dat tussen 19.00 en 07.00 uur geen transporten mogen plaatsvinden. Dit staat haaks op de noodzaak om, door de veranderende klantvraag (meer leveringen 24/7) en de steeds drukker wordende wegen, transport steeds meer buiten de reguliere tijden te laten plaatsvinden. Zowel vanuit maatschappelijk belang (leefbaarheid en verkeersveiligheid dorp Ommeren) als bedrijfseconomisch belang (efficiënter en effectiever ruimtegebruik) is een ontsluiting noodzakelijk waarbij er geen beperkingen zijn om transporten te laten plaatsvinden tussen 19.00 en 07.00 uur.

De recente uitbreiding van het bedrijf bestaat onder andere uit de aanleg van laad- en losdocks aan de 'achterzijde' van het bedrijf in de verwachting dat een in- en uitrit via de N320 mogelijk is. Momenteel is het nog niet gelukt om deze in- en uitrit te realiseren.

Bovenstaande problemen zijn door het bedrijf bij de verschillende bestuursorganen onder de aandacht gebracht, waarbij is aangegeven dat het bedrijf een in- en uitrit op de N320 wil realiseren. Eerst is onderzocht of er alternatieve mogelijkheden voor een in- en uitrit zijn op lokale gemeentelijke wegen. Daarbij zijn alle (on)mogelijkheden beoordeeld op hun verkeers-, geluids- en financiële aspecten om zo een leefbare en toekomstbestendige oplossing te bieden, zowel voor het dorp Ommeren als voor FruitNL. Er zijn vier fysieke mogelijkheden onderzocht ('waar is ruimte voor een in- en uitrit op het wegennet'), maar die boden onvoldoende soelaas. Enerzijds, leidde de onderzochte variant qua verkeersveiligheid en geluidsoverlast niet tot betere uitkomsten. Anderzijds, moest zoveel grond worden aangekocht en gebouwen gesloopt dat de variant financieel onhaalbaar werd. Geconcludeerd werd uit dit onderzoek dat een in- en uitrit op de lokale gemeentelijke wegen geen toekomstbestendige oplossing biedt. Naar aanleiding van dit onderzoek kwam de voorliggende variant in beeld, namelijk een in- en uitrit direct op de provinciale weg N320. Deze variant past niet binnen het geldende bestemmingsplan. In afwijking van het geldende bestemmingsplan wordt met behulp van een omgevingsvergunning conform art. 2.12 lid 1 onder a sub 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) de ontwikkeling mogelijk gemaakt. De voorliggende rapportage voorziet in de ruimtelijke onderbouwing als onderdeel van de omgevingsvergunning.

Naast de omgevingsvergunning afwijken bestemmingsplan zijn er nog diverse vergunningen nodig om de aansluiting op de N320 mogelijk te maken. Het gaat dan o.a. om een watervergunning en een in- en uitritvergunning (zie paragraaf 3.2).

1.2 Ligging en begrenzing

Het projectgebied is gelegen tussen de Provinciale weg (N320) en de recente uitbreiding aan de 'achterzijde' van het FruitNL. Het projectgebied grenst direct aan het bestaande bedrijfsperceel, zie ook figuur 1.1 en 1.2. Voor de exacte begrenzing wordt verwezen naar het besluitvlak behorende bij deze ruimtelijke onderbouwing.



Figuur 1.1: Globale ligging projectgebied in Ommeren (Bron: topografische kaart)

1.3 Geldend bestemmingsplan

Het projectgebied is in drie bestemmingsplannen gelegen, namelijk het bestemmingsplan 'Buren, herziening 2018' (vastgesteld 10 juli 2018), 'Buitengebied, derde herziening' (vastgesteld 2 april 2013) en 'Buitengebied 2008' (vastgesteld 29 september 2009) (zie figuur 1.3).

De in 2015 verleende omgevingsvergunning in verband met de realisatie van laad- en losdocks ter plaatse van FruitNL is opgenomen in het op 10 juli 2018 door de raad vastgestelde bestemmingsplan 'Buren, herziening 2018'. Het noordoostelijke stuk van de in- en uitrit is gelegen op het bedrijf FruitNL en daarmee binnen de bestemming 'Groen - Beplantingenstrook' en de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie 5 archeologisch onderzoeksgebied 3' en 'Waterstaat – Beheerszone watergang'. In- en uitritten die noodzakelijk zijn in verband met aangrenzende bestemmingen worden toegestaan binnen de bestemming 'Groen – beplantingenstrook'.

Tot slot geldt in het 'werkgebied' (rood gearceerd) ter plaatse van het noordwestelijke en het zuidoostelijke deel in het projectgebied het bestemmingsplan 'Buitengebied 2008'. Het projectgebied heeft de bestemming 'Verkeer'. Op basis van de vigerende regels is het mogelijk om het wegennet aan te passen ten behoeve van de in- en uitrit die voorzien is.

De zuidoostelijke uitloop van de toekomstige in- en uitrit is gelegen in het bestemmingsplan 'Buitengebied, derde herziening'. Ter plaatse gelden de bestemming 'Water' en 'Verkeer'. Ook hier gelden de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologisch onderzoeksgebied 3' en 'Waterstaat – Beheerszone watergang'. Het aanpassen van de infrastructuur binnen de bestemming 'Verkeer' is toegestaan. De bestemming 'Water' en bijbehorende beschermingszone laten deze werkzaamheden en gebruik niet toe, waardoor een buitenplanse afwijking van het bestemmingsplan noodzakelijk is. De buitenplanse afwijking is tevens noodzakelijk voor de poort.

De beoogde ontwikkeling is voor een gedeelte strijdig met onderhavige bestemmingsplannen. Om de ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken wordt een uitgebreide omgevingsvergunning voor de activiteit 'afwijken van het bestemmingsplan' aangevraagd. Onderhavige ruimtelijke onderbouwing is opgesteld om de planologische aanvaardbaarheid te onderbouwen. Naast de omgevingsvergunning afwijken bestemmingsplan zijn er nog diverse vergunningen nodig om de aansluiting op de N320 mogelijk te maken. Het gaat dan o.a. om een watervergunning en een in- en uitritvergunning.



Figuur 1.3: Ligging werkgebied (rood gearceerd) en projectgebied (geel gearceerd) in drie bestemmingsplannen (Bron: Viewpoint)

1.4 Leeswijzer

In de ruimtelijke onderbouwing wordt na dit inleidende hoofdstuk in hoofdstuk 2 de beoogde situatie zelf beschreven. Richtingend voor het beleid dat de gemeente Buren met haar bestemmingsplannen kan voeren zijn de beleidskaders, zoals die door hogere overheden en de gemeente zelf in een eerder stadium reeds zijn vastgelegd. De relevante beleidskaders zullen in hoofdstuk 3 beschreven worden.

In hoofdstuk 4 worden de milieu- en omgevingsaspecten beschreven. Ingegaan wordt op verschillende aspecten zoals flora en fauna, cultuurhistorie, milieu, water en dergelijke. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

2. BESCHRIJVING PROJECTGEBIED

2.1 Beschrijving huidige situatie

Bedrijf FruitNL

FruitNL is gelegen in het zuiden aan de rand van de kern Ommeren. FruitNL is ten opzichte van de aanwezige woningen veel verder terug gelegen van de Dokter Guepinlaan, waardoor aan deze straat ook ter hoogte van FruitNL de woonfunctie overheerst. Vooral aan de noordzijde is FruitNL omgeven door groen. Ook de westzijde, tussen de Provinciale weg en de bedrijfsbebouwing ligt een boomgaard. FruitNL is duidelijk waarneembaar vanaf de Provinciale weg.

In de huidige situatie is er sprake van een routing van al het vrachtverkeer via de huidige in- en uitrit op de Dokter Guepinlaan, tussen woningen Dokter Guepinlaan 9 en 17. Beide woningen zijn eigendom van FruitNL. De huidige route is in rood aangegeven in figuur 2.1. De recente uitbreiding van het bedrijf is op lichte groei, centrale opslag van fust en optimalisering van de interne processen gebaseerd en bestaat uit de aanleg van laad- en losdocks aan de 'achterzijde' van het bedrijf, opslagruimte voor fust en ruimte voor extra sorteerlijnen. De laad- en losdocks aan de 'achterzijde' worden niet gebruikt, bij gebreke van een in- en uitrit op de Provinciale weg N320. Daarom worden momenteel alleen de oude laad- en losdocks gebruikt, welke gesitueerd zijn aan de noordoostelijke gevel van het bedrijfsgebouw. Een groot gedeelte van de laatste nieuwbouw betreft fustopslag (kisten etc.), waardoor er geen transport meer noodzakelijk is naar een externe opslagpositie. Er is een verplicht rechtsaf-route aangegeven voor al het bedrijfsverkeer dat van het terrein afrijdt. Deze route is in rood aangegeven in figuur 2.1.



Figuur 2.1: Huidige situatie verkeersafwikkeling (rode lijn) (Bron: Van Leusen Processen & Projecten)

Huidige situatie infrastructuur omgeving

De N320 betreft een provinciale weg in beheer bij de provincie Gelderland. In de Wegennetvisie van de provincie, die medio 2017 is vastgesteld, is de N320 gekwalificeerd als een Gebiedsontsluitingswegen Basis. Wegen van dit type zijn 'Ondersteunende wegen' of wegen met een 'Lokale ontsluitingsfunctie' in het provinciale wegennet en bevinden zich daardoor onderin de hiërarchie van de provinciale wegen. Reden ook waarom er sprake van is geweest de N320 over te dragen naar de gemeenten en dergelijke wegen geen (herinrichtings) prioriteit hebben. De wettelijke maximumsnelheid op de N320 bedraagt 80 km/uur.

Huidige situatie infrastructuur directe omgeving FruitNL

Zoals aangegeven ligt het bedrijf FruitNL aan de zuidzijde van de kern Ommeren. De ontsluiting vindt momenteel plaats aan de noordzijde van het perceel op de Dokter Guepinlaan. Aan de zuidzijde wordt het perceel begrensd door de provinciale weg N320, die de verbinding vormt tussen Kesteren (N233) aan de oostzijde en de A2 aan de westzijde. Op circa 5 kilometer afstand van Kesteren bevindt zich Ommeren en ligt het perceel van FruitNL. Ter hoogte van FruitNL bestaat de rijbaan van de N320 uit twee, door dubbele onderbroken asmarkering, gescheiden rijstroken. De rijstroken zijn weer voorzien van onderbroken kantmarkering. De totale verhardingsbreedte van de N320 ter hoogte van FruitNL bedraagt ruim 7,5 meter.

Op ruim 150 meter ten oosten van de locatie van de nieuwe in- en uitrit, waar momenteel overigens al een ondergeschikte in- en uitrit aanwezig is, ligt de aansluiting van de N320 met de Ommerenveldseweg die als rotonde is vormgegeven. De eerstvolgende aansluiting aan de (noord)westzijde is de aansluiting met de Ooievaar/Dokter Guepinlaan. Het betreft hier een voorrangskruispunt op een afstand van circa 450 meter vanaf de nieuwe in- en uitrit, dat is voorzien van middengeleiders en een linksafvak voor verkeer uit (noord)westelijke richting.

Langs de N320 liggen op het deel tussen de rotonde en de aansluiting met de Dokter Guepinlaan aan beide zijden vrijliggende fiets/bromfietspaden, die in één richting mogen worden bereden. Deze fietspaden zijn door een circa 2 meter brede tussenberm gescheiden van het gemotoriseerde verkeer. Naast de fietspaden bevindt zich een berm van 1,0 – 1,5 meter, waarnaast zich vervolgens een afwateringssloot bevindt. Voor voetgangers zijn langs de N320 dan ook geen separate voorzieningen aanwezig, deze groep verkeersdeelnemers kan gebruik maken van het aanwezige fiets-/bromfietspad.

2.2 Onderbouwing noodzaak

In deze paragraaf wordt ingegaan op de noodzaak van de realisatie van de in- en uitrit op twee aspecten, namelijk:

1. Maatschappelijke noodzaak: woon- en leefklimaat en veiligheid kern Ommeren verbetert met de reductie van het aantal vrachtverkeerswagenvoertuigen door de kern Ommeren met 60%: van de huidige 100 naar 40 vrachtwagenvoertuigen, zodra de nieuwe in- en uitrit is gerealiseerd;
2. Bedrijfseconomische noodzaak: efficiënter en effectiever ruimtegebruik van het terrein van FruitNL, in verband met de situering van de laad- en losdocks aan de achterzijde.

Maatschappelijke noodzaak

Na realisatie van de nieuwe in- en uitrit zal het woon- en leefklimaat en de veiligheid in de kern Ommeren verbeteren. Het vrachtverkeer in het dorp zal sterk afnemen en de verkeersveiligheid zal sterk gaan toenemen in het dorp. Dit wordt door bewoners van de kern Ommeren onderschreven. De bewoners hebben een handtekeningenactie (zie bijlage) gehouden om duidelijk te maken dat het vanuit het dorp meer dan gewenst is medewerking te verlenen aan het verkrijgen van een in- en uitrit van FruitNL op de provinciale weg N320.

Bedrijfseconomische noodzaak

De recente uitbreiding van het bedrijf bestaat onder andere uit de aanleg van laad- en losdocks aan de 'achterzijde' van het bedrijf. Zoals in paragraaf 2.1 is aangegeven worden de laad- en losdocks aan de 'achterzijde' niet gebruikt, omdat er geen in- en uitrit is via de N320. FruitNL wil graag een in- en uitrit op de N320, zodat ook de laad- en losdocks aan de 'achterzijde' van het bedrijf gebruikt kunnen worden.

Op basis van vijf opeenvolgende stappen is onderzocht of een in- en uitrit via N320 mogelijk is. Na iedere stap volgt een formeel 'go-no-go moment'. Het gaat om de volgende stappen:

1. Alle mogelijke ontsluitingsvarianten van FruitNL richting gemeentelijke wegen worden onderzocht op haalbaarheid en consequenties.
 2. Wanneer stap 1 onderbouwd aantoonde dat er geen redelijk alternatief is voor in- en uitrit van FruitNL richting een gemeentelijk weg, dan weegt de provincie af of de situatie voldoende urgent, uniek en noodzakelijk is om onderbouwd af te wijken van het provinciaal beleid dat er geen nieuwe uitwegen op de provinciale wegen worden aangelegd.
 3. Er wordt een verkeersveilig ontwerp gemaakt voor de provinciale weg, dat vanwege de benodigde (verkeers)besluiten en verwachte bezwaarprocedures kan rekenen op een positief advies van de politie.
 4. Uitgangspunt van de provincie: de kosten voor een aanpassing aan de provinciale weg om een nieuwe uitweg verkeersveilig mogelijk te maken, zijn voor rekening van de aanvrager (veroorzaker betaalt). Dit wordt vastgelegd in een overeenkomst tussen de gemeente en FruitNL.
 5. Als alle voorgaande stappen tot een positieve afronding zijn gekomen, kan de uitvoering van de werkzaamheden worden voorbereid inclusief de noodzakelijke procedures, zoals bijvoorbeeld aanpassing gemeentelijk bestemmingsplan. En aansluitend de uitvoering van de werkzaamheden.
- In de bijlage is een beschrijving van de genomen stappen en de go-no-gomomenten beschreven.

Eerst is, in opdracht van de gemeente Buren en FruitNL, onderzocht of er een alternatieve in- en uitrit mogelijk is op de lokale gemeentelijke wegen. Daarbij zijn alle in- en uitrit mogelijkheden beoordeeld op hun verkeers-, geluids- en financiële aspecten om zo een leefbare en toekomstbestendige oplossing te bieden, zowel voor de kern Ommeren als voor FruitNL.

Er zijn vier fysieke mogelijkheden onderzocht ('waar is ruimte voor een in- en uitrit op het wegennet'), maar die boden onvoldoende een oplossing. Enerzijds, leidde de onderzochte varianten qua verkeersveiligheid en geluidsoverlast niet tot betere uitkomsten. Anderzijds, moest zoveel grond worden aangekocht en gebouwen worden gesloopt dat de varianten financieel onhaalbaar werden. Geconcludeerd

werd uit dit onderzoek dat een in- en uitrit op de lokale gemeentelijke wegen geen toekomstbestendige oplossing biedt. Naar aanleiding van dit onderzoek kwam de voorliggende variant in beeld, namelijk een in- en uitrit direct op de provinciale weg N320.

De resultaten van dit onderzoek zijn voorgelegd aan Provincie Gelderland. De Provincie heeft beoordeeld dat voldoende is onderbouwd dat de varianten om via gemeentelijke wegen het ontsluitingsprobleem van de FruitNL op te lossen op één of meerdere aspecten stevige consequenties heeft. De volgende stap is een onderzoek naar ontsluitingsvarianten op de N320). Daartoe zijn drie varianten onderzocht. Alle drie de varianten vallen binnen de provinciale eis dat een mogelijke in- en uitrit op de N320 voldoende verkeersveilig moet worden vormgegeven. Voor elke variant geldt dat geen sprake is van onoverkomelijke issues.

Alles overwegende is variant C (2C) de enige haalbare oplossing. Een belangrijk voordeel van deze variant is dat deze snel gerealiseerd kan worden omdat er geen gronden verworven hoeven te worden en deze (mede hierdoor) als financieel haalbaar is gekwalificeerd. Voor zowel FruitNL als de kern Ommeren geldt: hoe eerder het aantal vrachtwagenbewegingen in het dorp afneemt, des te beter. Bovendien is de plaats van de in- en uitrit zorgvuldig gekozen ten opzichte van enkele bestaande woningen aan de provinciale weg, zodat de extra overlast voor de bewoners van deze woningen tot een minimum wordt beperkt. Voor de in- en uitrit op de Dr. Guepinlaan blijft sprake van de bestaande venstertijden tussen 07.00 uur en 19.00 uur. Met de nieuwe in- en uitrit op de provinciale weg zal de reductie van het aantal vrachtwagenbewegingen in de kern Ommeren 60% bedragen: van de huidige 100 naar 40 zodra de nieuwe in- en uitrit is gerealiseerd. Op termijn zal dat aantal naar verwachting zelfs nog verder afnemen. De gemeente en FruitNL leggen zowel de resultaatverplichting (maximaal 40 vrachtwagenbewegingen) als de inspanningsverplichting (op termijn verdere reductie) vast in een overeenkomst.

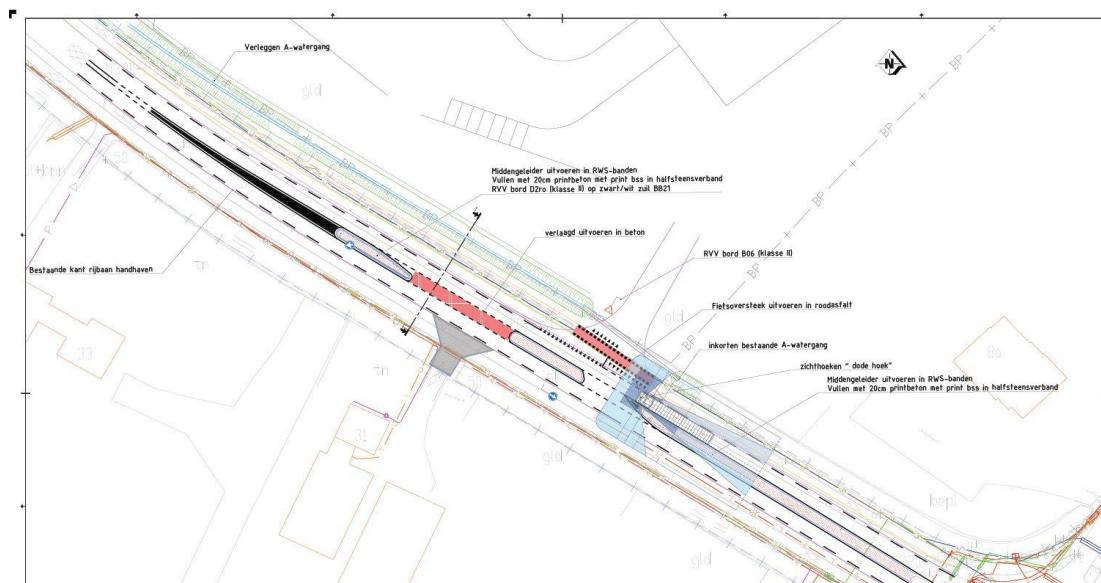
Met de nieuwe in- en uitrit wordt een passende oplossing geboden aan FruitNL, en tevens een verbetering van de leefbaarheid voor het kern Ommeren bereikt: de bedrijfsvoering van FruitNL is veiliggesteld én de reductie van de overlast voor het kern Ommeren is een feit.

2.3 Planbeschrijving

Variant 2C: gebod rechtdoor met middengeleider, aansluiting op eigen terrein FruitNL (zie bijlage 11 bij deze ruimtelijke onderbouwing)

Verkeer dat nadert vanaf de N320 (komende uit (noord) westelijke richting) kan niet linksaf het terrein van FruitNL op, maar zal door moeten rijden en via de rotonde weer terug moeten rijden om vervolgens rechtsaf het terrein oprijden. Voor het verlatende verkeer is de vormgeving zodanig dat vrachtwagenverkeer geen gebruik hoeft (en kan) maken van de zuidelijke rijstrook. Er vindt dus geen hinder plaats voor het uit (noord)westelijke richting naderende verkeer. Er wordt (op eigen terrein) een opstelplaats voor vrachtwagen, tussen de toegangspoort en het fietspad, gerealiseerd, zodat hier een lang zwaar voertuig kan staan. Zie figuur 2.2 voor een schetsontwerp van de in- en uitrit en paragraaf 4.12 en figuur 4.1 voor de landschappelijke inpassing van de in- en uitrit en de opstelplaats voor vrachtwagens tussen de in- en uitrit en de toegangspoort. De in- en uitrit zal alleen gebruikt worden door 'bekend'

verkeer. Door middel van bebording wordt de verplichte rijrichtingen aangegeven. Deze rijrichtingen worden ook fysiek duidelijk gemaakt. Daarnaast wordt voor personeel een gedragscode opgesteld met verbod op links afslaan en hieraan worden sancties gekoppeld.



Figuur 2.2: Variant 2C (voorkeursvariant) van de in –en uitrit FruitNL (de complete tekening is opgenomen in de bijlage)

3. BELEIDSKADER

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft de ambitie aan voor Nederland in 2040. Die ambitie is vertaald in doelen voor de middellange termijn tot 2028.

Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. De bestuurlijke drukte, ingewikkelde regelgeving of een sectorale blik met negatieve gevolgen voor de ontwikkeling van Nederland dient met de nieuwe structuurvisie gekeerd te worden. Het Rijk kiest voor een selectie-vere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het systeem van ruimtelijk ordening. Daarnaast kan een rijksverantwoordelijkheid aan de orde zijn indien:

- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport, greenports en de valleys;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor biodiversiteit,
- duurzame energie, watersysteemherstel of werelderfgoed;
- een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is. Bijvoorbeeld de hoofdnetten van weg, spoor, water en energie, maar ook de bescherming van gezondheid van inwoners.

Deze criteria zijn leidend voor het formuleren van ruimtelijk rijksbeleid.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte richt zich op de volgende 13 nationale belangen behoren onder de voorname drie streefdoelen:

Doorwerking projectgebied

Het onderhavige plan bevindt zich niet in de nationale hoofdstructuur en omvat geen ontwikkelingen van landsbelang.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) (2011)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft richtlijnen voor de inhoud van bestemmingsplannen voor zover het gaat om ruimtelijke ontwikkelingen van nationaal belang. Deze vorm van normstelling sluit aan op de vroegere pkb's met concrete beleidsbeslissingen en beslissingen van wettelijk belang die ook van betekenis waren voor de lagere overheden. Het besluit (eerste tranche) is vastgesteld op 22 augustus 2011 en is op 30 december 2011 in werking getreden. In 2012 en 2016 zijn enkele wijzigingen in werking getreden.

De normering uit het Barro werkt zoveel mogelijk direct door op het niveau van de lokale besluitvorming. Bij besluitvorming over bestemmingsplannen moeten de regels worden gerespecteerd. Het merendeel van de regels legt beperkingen op, daarin is een gradatie te onderkennen. Deze zijn geformuleerd als een 'ja-mits', een 'ja, voor zover', een 'nee-tenzij', een 'nee-als' of een stringente 'nee' bepaling.

Doorwerking projectgebied

Met dit initiatief worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt waarbij nationale belangen gemoeid zijn. Het Barro heeft dan ook geen invloed op dit plan.

Ladder voor duurzame verstedelijking

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' (art 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening) is een wettelijk verplicht motiveringsinstrument, waaraan iedere 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' (art. 1.1.1 Bro) moet worden getoetst. Per 1 juli 2017 luidt het tweede lid van art. 3.1.6. als volgt:

"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

Doorwerking projectgebied

De realisatie van een in- en uitrit valt niet onder de definitie van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, zoals gedefinieerd in artikel 1.1.1 Bro. Geconcludeerd wordt dat de Ladder voor duurzame verstedelijking niet hoeft te worden doorlopen.

3.2 Provinciaal beleid

Omgevingsvisie Gaaf Gelderland

Op 19 december 2018 hebben Provinciale Staten van Gelderland ingestemd met de nieuwe Omgevingsvisie Gaaf Gelderland. In de Omgevingsvisie staan de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid van de provincie Gelderland. De omgevingsvisie faciliteert de land- en tuinbouw en biedt individuele ondernemers ontwikkelingsruimte om economisch concurrerend en duurzaam te produceren. Deze ontwikkelingen moeten volgens de omgevingsvisie duurzaam vorm krijgen. Bedrijven die voldoen aan maatschappelijke eisen op het vlak van dier- en volksgezondheid, milieu, dierwelzijn en ruimtelijke kwaliteit kunnen rekenen op maatschappelijk draagvlak en verdienen ruimte. De mogelijkheden voor ontwikkelingen van individuele bedrijven worden vooral bepaald door de ligging van het bedrijf en de aanwezige kwaliteiten en opgaven in dat gebied.

Doorwerking projectgebied

Verschillende wereldwijde ontwikkelingen raken ook Gelderland en zetten druk op de Gelderse leefomgeving. Er wordt dan ook een stevig antwoord en oplossing gevraagd als investering in de toekomst. De Gelderse leefomgeving is echter in omvang beperkt. Met de schaarse ruimte en de vele uit-

eenlopende belangen en inzichten gaat dit niet vanzelf. Hiervoor is het in gesprek gaan met elkaar belangrijk, waardoor samen keuzes gemaakt kunnen worden over vraagstukken die voorliggen en de betekenis daarvan voor de inrichting van Gelderland. Zoeken naar synergie, samenhang en uitruilmogelijkheden. Alleen dan kunnen we Gelderland ook in de toekomst gaaf te houden.

Een centrale pijler in de omgevingsvisie is dan ook het gezond, veilig, schoon en welvarend houden van Gelderland. Hiermee wordt onder andere bedoeld in de visie dat men aandacht moet hebben voor verkeersveiligheid en veilige bedrijvigheid. Met onderhavig initiatief is het gesprek aangegaan met zowel omwonenden als verschillende overheden (provincie, gemeente, waterschap) om te komen tot een passende oplossing voor het veiligstellen van de bedrijfsvoering van FruitNL met betrekking tot de situering van de beoogde in- en uitrit, maar bovenal ook het reduceren van de overlast voor het kern Ommeren. Geconcludeerd wordt dat aangesloten wordt met dit initiatief op het gedachtegoed uit de provinciale omgevingsvisie.

Omgevingsverordening Gelderland

Provinciale Staten hebben de Omgevingsverordening Gelderland vastgesteld op 24 september 2014 (moederplan). In de geconsolideerde versie van december 2018 zijn diverse wijzigingen verwerkt. De regels in de verordening kunnen betrekking hebben op het hele provinciale grondgebied, delen of gebiedsgerichte thema's. De Omgevingsverordening is daarnaast ook milieuverordening, natuurverordening, waterverordening en wegenverordening. Gemeenten moeten binnen een bepaalde termijn hun bestemmingsplan afstemmen op de in de verordening opgenomen regels. De regels in de verordening zijn gebaseerd op de hierboven beschreven Omgevingsvisie(s).

Doorwerking projectgebied

Het ontsluiten van FruitNL op de N320 is nodig om de interne logistiek en bedrijfsprocessen te verbeteren, maar bovenal bij te dragen aan een veiligere en betere verkeersafwikkeling binnen de kern Ommeren. Afdeling 5.1 van de omgevingsverordening bevat regels om de provinciale wegen te beschermen, in stand te houden en ervoor te zorgen dat ze doelmatig en veilig gebruikt worden. Daarbij maken we onderscheid tussen onderhoud en werkzaamheden aan wegen en het gebruik van wegen. Denk aan het maken van een uitrit, het leggen van kabels en leidingen en het plaatsen van borden. Hiervoor is een vergunning nodig.

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) merkt een aantal van deze vergunningen aan als omgevingsvergunning. Concreet gaat het om de vergunning voor het maken of veranderen van een uitweg, voor het op of aan een onroerende zaak handelsreclame maken en het opslaan in een daarbij aangewezen gedeelte van de provincie van roerende zaken (artikel 2.2, eerste lid, onder e, h en j, Wabo). In deze gevallen is de Wabo het wettelijk kader voor het verlenen van de vergunning. Daarmee zijn niet Gedeputeerde Staten het bevoegd gezag, maar het college van burgemeester en wethouders van de gemeente waarin de handeling plaatsvindt.

Omdat de procedure voor de omgevingsvergunning in de Wabo is geregeld, regelt afdeling 5.1 alleen de vergunningplicht en toetsingscriteria voor de omgevingsvergunning en worden Gedeputeerde Staten als adviseur aangewezen. Voor de provinciale vergunning regelt afdeling 5.1 ook de indieningsvereisten en weigeringsgronden. Afdeling 5.1 van de Omgevingsverordening past binnen de wettelijke

kaders van de Algemene wet bestuursrecht, de Wegenwet, de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Afdeling 5.1 stelt kaders op hoofdlijnen. Deze hoofdlijnen worden uitgewerkt in de nadere regels bij de Omgevingsverordening. Het geheel van bepalingen uit de Omgevingsverordening en nadere regels vormt het beheerkader voor de provinciale wegen in de provincie Gelderland. Overtreding van de bepalingen van afdeling 5.1 van de Omgevingsverordening is strafbaar gesteld (artikel 7.2).

Artikel 5.3 (vergunningplichtige werkzaamheden aan wegen)

1. Het is verboden zonder vergunning:
 1. een uitweg te maken, te hebben of te veranderen of het gebruik daarvan te veranderen;
 2. kabels of leidingen te leggen, verleggen of in stand te houden, voor zover het geen kabels voor telecommunicatie als bedoeld in de Telecommunicatiewet betreft;
 3. andere werkzaamheden te verrichten of wijzigingen aan te brengen op, aan, in, onder of boven de weg.

Artikel 5.5 (vergunningplichtige handelingen nabij een weg)

Het is verboden zonder vergunning een activiteit te verrichten in de nabijheid van een weg voor zover die activiteit strijdig is met de belangen die deze afdeling beschermt.

Artikel 5.6 (beoordelingsregels vergunningen)

Gedeputeerde Staten stellen bij nadere regels criteria voor het verlenen, wijzigen of weigeren van een vergunning als bedoeld in de paragrafen 5.1.2 en 5.1.3.

Artikel 5.7 (beoordeling aanvraag en bevoegd gezag)

1. Een aanvraag om een vergunning, waarvoor Gedeputeerde Staten bevoegd gezag zijn, wordt elektronisch ingediend met een door Gedeputeerde Staten vastgesteld aanvraagformulier.
2. Een vergunning voor een activiteit als bedoeld in de paragrafen 5.1.2 en 5.1.3 wordt alleen verleend:
 - a. voor zover die activiteit verenigbaar is met de belangen, bedoeld in artikel 5.1, derde lid;
 - b. na toetsing aan de door Gedeputeerde Staten gestelde nadere regels als bedoeld in artikel 5.6.
3. Tenzij op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht het college van burgemeester en wethouders als bevoegd gezag is aangewezen, beslissen Gedeputeerde Staten op de aanvraag om een vergunning.
4. Als het college van burgemeester en wethouders beslist op een aanvraag om een vergunning, stelt dit college Gedeputeerde Staten in de gelegenheid advies uit te brengen over de aanvraag.

Voor het maken van een uitweg is een omgevingsvergunning nodig (artikel 2.2, eerste lid, onder e, Wabo). Deze wordt aangevraagd bij het college van burgemeester en wethouders van de betreffende gemeente. Op deze vergunningverlening is ook het provinciale toetsingskader van toepassing en moeten Gedeputeerde Staten advies geven. In hoofdstuk 2 van deze ruimtelijke onderbouwing is onderbouwd dat de verkeersveiligheid en een vlotte doorstroming van het verkeer verzekerd is en dat een vergunning voor het realiseren van een uitweg verleend kan worden. Het zorgvuldig omgaan met ruimte sluit aan op het provinciale beleid en daarmee de provinciale verordening.

3.3 Regionaal beleid

Ambitiedocument 2016 – 2020 – Regio Rivierenland

In het 'Ambitiedocument 2016-2020' van Regio Rivierenland zijn drie economische speerpunten opgenomen. Samen als 10 gemeenten (waar gemeente Buren onderdeel van uitmaakt) in het rivierenland wil men samen gaan werken om zo een aantal uitdagingen aan te pakken die zich voordoen in de regio. Met een sterk, gedragen ambitiedocument kunnen de gekozen speerpunten op een gerichte en weloverwogen tot uitvoering gebracht worden. De volgende speerpunten zijn opgesteld:

- Speerpunt Agribusiness (A);
- Speerpunt Economie en Logistiek (L);
- Speerpunt Recreatie en Toerisme (T).

Doorwerking projectgebied

Zowel de speerpunten 'Agribusiness' als 'Economie en Logistiek' zijn relevant voor de voorgenomen ontwikkeling. Qua 'Agribusiness' wil de regio dat de tuinbouw toonaangevend wordt in Europa. Een belangrijk standpunt is het verbinden van agribusiness met de samenleving. Door de in- en uitrit te realiseren wordt tegemoetgekomen aan de wens van de lokale bevolking in de kern Ommeren, minder verkeersbewegingen door FruitNL op de Dokter Guepinlaan en daardoor een verkeersveiliger Ommeren. Hiermee wordt gehoor gegeven aan de lokale handtekeningenactie van de kern, waardoor de verbinding tussen de lokale bevolking en FruitNL versterkt in plaats van verslechtert.

Het initiatief is ook in lijn met het speerpunt 'Economie en Logistiek'. Vanwege de export van de producten uit regio Rivierenland ligt van oudsher ook een verbinding tussen Agribusiness en Logistiek. Door de aanleg van de voorgenomen in – en uitrit aan de provinciale weg kan kostenefficiënt, veiliger en duurzamer geleverd worden aan de klant.

Ruimtelijke Strategische Visie (concept)

Ruimte bieden aan initiatiefnemers, meer banen, een prettig woon- en leefklimaat en economische ontwikkeling in de drie regionale speerpunten; dat is wat de regionale opgave Ruimtelijke Keuzes en Regelgeving uit het regionale ambitiedocument beoogt. De tien samenwerkende Rivierenlandse gemeenten willen het ruimtelijk orderingsbeleid optimaal inrichten voor nieuwe kansen. Hierbij zijn de randvoorwaarden op het gebied van ruimtelijke ordening heel belangrijk. Een ruimtelijke strategische visie - die duidelijk maakt waar kansen liggen voor de drie speerpunten en welke uitgangspunten daarbij belangrijk zijn - stelt de regio in staat om deze randvoorwaarden te optimaliseren.

De ruimtelijke strategische visie is een bouwsteen voor de gemeentelijke omgevingsvisies. De visie heeft de focus op onze speerpunten. Een aantal onderwerpen - zoals wonen, water en natuur – worden niet behandeld. Wél worden relaties gelegd met landschap, duurzaamheid en mobiliteit, omdat deze de speerpunten ruimtelijk direct raken. Kortom er wordt een integrale visie ontwikkeld voor de speerpunten voor zaken die Regio Rivierenland op regionaal niveau samen krachtiger maken.

De definitieve besluitvorming in de gemeenteraden zal begin 2019 plaatsvinden. Het planproces bestaat uit vier fases, zie het figuur. De besluitvorming bestaat uit twee stappen: (1) een consultatie-ronde en (2) een vaststellingsronde. Om toch een totaalbeeld te geven in relatie tot de voorgenomen ontwikkeling wordt kort ingegaan op de Ruimtelijke Strategische Visie.

Doorwerking projectgebied

De Ruimtelijke Strategische Visie borduurt voort op de speerpunten zoals deze benoemd zijn in het Ambitiedocument 2016 – 2020 van de Regio Rivierenland. In de Ruimtelijke Strategische Visie wordt de regio zelfs aangehaald als Regio FruitDelta Rivierenland. Zowel de speerpunten 'Agribusiness' als 'Economie en Logistiek' zijn relevant voor de voorgenomen ontwikkeling. Qua 'Agribusiness' wil de regio dat de tuinbouw toonaangevend wordt in Europa. Een belangrijk standpunt is het verbinden van agribusiness met de samenleving. Door de in- en uitrit te realiseren wordt tegemoetgekomen aan de wens van de lokale bevolking in de kern Ommeren, minder verkeersbewegingen door FruitNL op de Dokter Guepinlaan en daardoor een verkeersveiliger Ommeren. Hiermee wordt gehoor gegeven aan de lokale handtekeningenactie van de kern, waardoor de verbinding tussen de lokale bevolking en FruitNL versterkt in plaats van verslechterd.

Het initiatief is ook in lijn met het speerpunt 'Economie en Logistiek'. Vanwege de export van de producten uit regio Rivierenland ligt van oudsher ook een verbinding tussen Agribusiness en Logistiek. Door de aanleg van de voorgenomen in- en uitrit aan de provinciale weg kan kostenefficiënt, veiliger en duurzamer geleverd worden aan de klant. In deze visie wordt benadrukt voor gemeente Buren dat de bereikbaarheid versterkt moet worden door betere dwarsrelaties (met de snelweg). De realisatie van de in- en uitrit voor FruitNL versterkt de bereikbaar op lokaal, en daarmee regionaal, niveau.

3.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Buren 2009 – 2018

De structuurvisie Buren is vastgesteld door de gemeenteraad op 29 oktober 2009 en gaat in op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Buren tot 2019. De structuurvisie is het strategische document in het kader van de ruimtelijke ontwikkeling en vormt een leidraad voor de beoordeling van nieuwe plannen en initiatieven.

In de structuurvisie zijn harde bebouwingscontouren opgenomen. Deze harde contouren zijn contouren die ook op de langere termijn (2019) niet overschreden zouden moeten worden. Uitbreiding buiten deze contouren zouden een negatief effect op het waardevolle omliggende landschap of de relaties daarmee hebben.

Doorwerking projectgebied

Het ontsluiten van FruitNL op de N320 is nodig om de interne logistiek en bedrijfsprocessen te verbeteren, maar bovenal bij te dragen aan een veiligere en betere verkeersafwikkeling binnen de kern Ommeren. In hoofdstuk 4 is aangetoond dat dit milieutechnisch en vooral verkeerstechnisch niet zorgt voor belemmeringen en het omliggende landschap gespaard blijft. Geconcludeerd wordt dat voldaan wordt aan de gemeentelijke structuurvisie.

4. MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

4.1 M.e.r.-plicht

Met deze ruimtelijke onderbouwing wordt herstructurering van een bestaande inrit mogelijk gemaakt ten opzichte van de bestaande situatie. Dit kan leiden tot een m.e.r.(beoordelings)-plicht. Of een m.e.r.-procedure of m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is, hangt af van het feit of de ontwikkeling (activiteit) is opgenomen in lijst C en D van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). Per 7 juli 2017 is een wijziging van het Besluit m.e.r. in werking getreden. Wanneer de voorgenomen de ontwikkeling (activiteit) is opgenomen in lijst C en D van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) moet getoetst worden of er sprake is van nadelige milieugevolgen en moet wanneer hier sprake van is een vormvrij m.e.r.-beoordelingsbesluit genomen worden.

Doorwerking projectgebied

De voorgenomen activiteit (in- en uitrit van FruitNL op de N320) komt niet voor als activiteit in Bijlage D van het Besluit m.e.r.. Er is geen sprake van een m.e.r.(beoordelings)-plichtige activiteit. Er is geen m.e.r.(beoordelings)-procedure noodzakelijk. Er hoeft geen vormvrij m.e.r.-beoordelingsbesluit genomen te worden.

4.2 Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

De Erfgoedwet vervangt zes wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1988. Onderdelen van de Monumentenwet die van toepassing zijn op de fysieke leefomgeving gaan naar de Omgevingswet die in 2021 van kracht wordt. Voor de onderstaande onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen voor de periode 2016-2019:

- Vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering rijksmonumenten;
- Verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie;
- Bescherming van stads- en dorpsgezichten.

Gemeente Buren heeft eigen beleid omtrent het aspect archeologie. In hoofdstuk 5 van de ontwerp Erfgoedverordening en de bijbehorende verwachtings- en beleidsadvieskaart is aangegeven hoe de gemeente Buren omgaat met het in stand houden van archeologische terreinen binnen het grondgebied van de gemeente Buren.

Doorwerking projectgebied

Het vooronderzoek uit 2015 (ArcheoDienst rapport 664) heeft uitgewezen dat de huidige locatie verdacht is voor aantreffen van archeologische sporen en resten vanaf 20 cm onder het toenmalige maai-

veld. De geplande waterberging is nimmer gerealiseerd (zie onderstaande afbeelding). In plaats daarvan wordt de grond hier nu geroerd voor de nieuwe in- en uitrit. Als de vrijstellingsgrens ontzien kan worden (bijvoorbeeld door ophoging) heeft dat de voorkeur. Wanneer dat niet mogelijk is en bodemin-grepen zullen plaatsvinden dieper dan 20 cm is archeologische begeleiding hier van toepassing.



Er is een goedgekeurd verplicht Programma van Eisen Archeologische begeleiding (AB) opgesteld, daterend van 26 februari 2016. Dit Programma van Eisen is echter volgens KNA versie 3.3 opgesteld. Veldwerk mag niet meer volgens deze kwaliteitsnorm uitgevoerd worden. Daarom zal het Programma van Eisen aangepast moeten conform de huidige norm KNA 4.1, welke vanaf 1 juli 2018 verplicht is voor gecertificeerde marktpartijen. Deze nieuwe versie van het Programma van Eisen dient geaccordeerd te zijn door de deskundige archeologie, namens het bevoegd gezag gemeente Buren.

Cultuurhistorie¹

Door de wijziging van artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dienen naast de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten ook cultuurhistorische waarden te worden meegewogen in het vaststellen van bestemmingsplannen.

Het projectgebied ligt ten zuidwesten van de huidige bewoningskern van Ommeren, maar wel binnen de oude (middeleeuwse) woongrond. Het projectgebied is vermoedelijke onderdeel geweest van het omringende areaal akkerland. De locatie van de bewoningskern is in oorsprong bepaald door de stroomgordels van Ommeren, Ingen en Lienden, waarbij met name de (rest)geulen van Lienden het

¹ Bron: Bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek Dokter Guepinlaan 11 te Ommeren (gemeente Buren, Archeo-dienst rapport 664, 23 april 2015)

huidige stratenpatroon hebben bepaald. De wegen werden vaak op de laagste punten aangelegd zodat de woningen op de hoger gelegen gronden daarnaast konden worden gebouwd.

Op het minuutplan uit het begin van de 19^e eeuw is te zien dat het projectgebied in een onbebouwd gebied ligt. De bewoningskern van Ommeren bevindt zich verder richting het noordoosten en oosten, aan de Voorstraat. Het projectgebied is in deze periode in gebruik als bouwland. Ten zuiden van het projectgebied bevindt zich een huis met een klein erf. De verkaveling van het akkerland is geënt op het stratenpatroon rond de akkers, zodat ter plaatse van het projectgebied scherpe hoeken aanwezig zijn. Waarschijnlijk zijn de kavels door middel van sloten begrensd. Op de kadastrale kaart uit circa 1899 is eveneens onbebouwd en gebruik als bouwland. Ten zuidoosten van het projectgebied is nieuwe bebouwing aanwezig; boerderij 'De Roskam'. De op het minuutplan aanwezige bebouwing ten zuiden van het projectgebied is verdwenen.

Grotere veranderingen doen zich in het projectgebied pas voor met name vanaf de tweede helft van de 20^e eeuw. In 1960 wordt de provinciale weg N320 aangelegd waardoor het oude landbouwgebied doorsneden wordt. De kaart uit 1977 toont daarnaast dat grote delen voormalig akkerland als boomgaard in gebruik zijn. Ook neemt de bebouwing toe, direct ten noorden van het projectgebied is de huidige bebouwing voor het eerst aangegeven.

Doorwerking projectgebied

Er bevinden zich geen cultuurhistorische (landschappelijke) waarden, rijks- en/of gemeentelijke beschermde gebouwde monumenten in het projectgebied welke aangetast kunnen worden door de beoogde ontwikkeling. Geconcludeerd wordt dat met de ontwikkeling geen cultuurhistorische waarden worden aangetast.

4.3 Bodem

Bij de verkenning van de mogelijkheden om nieuwe functies in een gebied te realiseren dient de bodemkwaliteit te worden betrokken. Inzicht in eventuele beperkingen aan het bodemgebruik (i.v.m. milieuhygiënische risico's voor mens, plant en dier) is noodzakelijk om de beoordelen of de grond geschikt is voor de beoogde functie. Er mogen namelijk geen nieuwe gevoelige functies op een zodanig verontreinigd terrein worden gerealiseerd, dat schade is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers of het milieu.

Doorwerking projectgebied

In het verleden is voor het projectgebied een bodemonderzoek conform de NEN 5740 richtlijnen uitgevoerd². De gehele rapportage is opgenomen als bijlage.

Er wordt vanuit gegaan dat ook nu met de verplaatsing van de bestaande (informele) in- en uitrit ter plaatse van FruitNL geen belemmeringen te verwachten zijn bij uitvoering van het initiatief. Er wordt

² Verkennend bodemonderzoek Dokter Guepinlaan 11 te Ommeren, NIPA milieutechniek B.V. Project 14617, 24 april 2015

namelijk geen verblijfsobject mogelijk gemaakt, ofwel een gevoelige functie, met deze ruimtelijke onderbouwing.

In het verleden is voor het projectgebied een bodemonderzoek conform de NEN 5740 uitgevoerd. Uit het vooronderzoek is gebleken dat zich aan de zuidkant van het bedrijfsterrein een ernstige grondwaterverontreiniging met 1.2-dichlooretheen en trichlooretheen bevindt. Deze verontreiniging valt onder het bevoegd gezag van de provincie Gelderland en is daar geregistreerd met het gevalsnummer GE021400231. Door NIPA milieutechniek B.V. is een verificatieonderzoek uitgevoerd³. De gehele rapportage is opgenomen als bijlage. Uit dit onderzoek volgt dat het sterk verhoogde gehalte 1.2-dichlooretheen niet reproduceerbaar is gebleken. Het sterk verhoogde gehalte 1.2-dichlooretheen zal door verdunning zijn afgenomen net boven de streefwaarde. Op de locatie is derhalve geen sprake meer van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

4.4 (Externe) veiligheid

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het projectgebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op 2 maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermde individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn, buisleiding etc.), waarbij de 10^{-6} contour (kans van 1 op 1 miljoen op overlijden) de maatgevende grenswaarde is.

Groepsrisico

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als *ijkpunt* in de verantwoording (géén norm).

Voor elke verandering van het groepsrisico (af- of toename) in het invloedsgebied moet verantwoording worden afgelegd, over de wijze waarop de toelaatbaarheid van deze verandering in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van groepsrisico moet andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en

³ Verificatieonderzoek Dr. Guepinlaan 11 te Ommeren, NIPA milieutechniek B.V., 14679-JvdS-1214713, 2 juli 2015

bestrijdbaarheid. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

(Beperkt) kwetsbare objecten

Er moet getoetst worden aan het Bevi, de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen en het Besluit externe veiligheid buisleidingen wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels, restaurants⁴.

Risicovolle activiteiten

In het kader van het plan moet bekeken worden of erin of in de nabijheid van het plan sprake is van risicovolle activiteiten (zoals Bevi-bedrijven, BRZO-bedrijven en transportroutes) of dat risicovolle activiteiten worden toegestaan.

Doorwerking projectgebied

De Risicokaart is gecontroleerd, FruitNL zelf is geen risicovolle inrichting. In de nabijheid zijn ook geen risicovolle inrichtingen of buisleidingen aanwezig. Wel is de provinciale weg N320 en de Betuweroute als risicovolle transportroute aangeduid. FruitNL valt binnen het invloedgebied van deze routes. Er wordt echter geen (beperkt) kwetsbaar object mogelijk gemaakt met deze ruimtelijke onderbouwing. Er vindt ook geen toename van het persoonsgebonden risico en/of groepsrisico plaats. Geconcludeerd wordt dat voldaan wordt aan het aspect 'externe veiligheid'.

4.5 Geluid

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidsbronnen die in het kader van de ruimtelijke inrichting en ontwikkeling van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidsbelaste object. De regels van de Wet geluidhinder zijn van toepassing bij het vaststellen van een bestemmingsplan.

De normen uit die wet zijn van toepassing bij:

- bestemmen van gronden voor nieuwe geluidsgevoelige objecten als woningen en scholen;
- bestemmingen van gronden voor aanleg van nieuwe (gezoneerde) wegen (niet bij woonerven of 30 km/h-wegen);
- reconstructie van wegen;
- geluidgezoneerde bedrijventerreinen.

Als één van bovenstaande situaties aan de orde is, dient er een akoestisch onderzoek te worden gedaan en als het nodig blijkt te zijn kan er een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden aangevraagd.

⁴ Zoals bedoeld in artikel 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

Doorwerking projectgebied

De gewenste ontwikkeling maakt geen nieuwvestiging van een geluidgevoelig object mogelijk. Hierdoor is geen onderzoek naar wegverkeerslawaai in het kader van de Wet geluidhinder noodzakelijk. Wel maakt het projectgebied onderdeel uit van het bedrijf FruitNL, gezien de wijziging in vervoersbewegingen door de nieuwe in- en uitrit is een industrielawaaionderzoek⁵ uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage in deze ruimtelijke onderbouwing. Daarnaast is onderzocht of er sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder⁶. In deze ruimtelijke onderbouwing worden enkel de belangrijkste conclusies vermeld, voor de gehele onderzoeken wordt verwezen naar de desbetreffende bijlage.

Industrielawaaionderzoek

In het industrielawaaionderzoek zijn de geluidniveaus berekend in de representatieve en voor zover relevant, incidentele bedrijfssituaties voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (L_{Ar}, L_T) en het maximale geluidniveau (L_{max}) ter plaatse van de meest kritisch gelegen woningen van derden ten opzichte van het bedrijf. De vastgestelde geluidniveaus worden getoetst aan de geluidnormering op grond van het Activiteitenbesluit.

Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus

Uit de berekeningen (tabel 3 van het akoestisch onderzoek) blijkt dat er niet in alle waarneempunten wordt voldaan aan de geluid- grenswaarden die gelden voor langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus overeenkomstig de per 22 februari 2017 opgelegde maatwerkvoorschriften. Er wordt wél voldaan aan de reguliere grenswaarden van het Activiteitenbesluit. De waarneempunten waar een overschrijding is, zijn allen onder invloed van de provinciale weg (N320). Het achtergrondgeluid is relatief hoog. De te hanteren grenswaarde van 45/40/35 dB(A) in dag, avond en nachtperiode die geldt voor de betreffende waarneempunten 14,15/1, 15/2 en 24/3 dB(A) is daarom niet in overeenstemming met de omgeving.

Voor deze punten wordt een verzoek gedaan om een maatwerkvoorschrift voor de in de tabel 3 (van het akoestisch onderzoek) weergegeven waarden. Voor de in tabel 5 (van het akoestisch onderzoek) weergegeven langtijdgemiddelde geluidniveaus L_{Ar},L_T die in de incidentele bedrijfssituatie maximaal 12 etmalen per jaar de geluidgrenswaarde overschrijden wordt overeenkomstig artikel 2.20 (lid 1) van het Activiteitenbesluit een verzoek gedaan om een maatwerkvoorschrift. Voorwaarde (lid 2) voor het vaststellen van de hogere waarden is dat in de verblijfsruimten die zijn gelegen binnen de akoestische invloedssfeer van de inrichting een etmaalwaarde van 35 dB(A) is gewaarborgd. Met een standaard geluidwering van een goed onderhouden woning tussen 20 en 25 dB(A) is dit zonder nader onderzoek gewaarborgd.

Maximale geluidniveaus

Uit de berekeningen blijkt dat het maximale geluidniveau L_{Amaxr}, in de representatieve bedrijfssituatie als gevolg van de reguliere activiteiten op het bedrijfsterrein voldoet de geluidgrenswaarden die gelden voor de maximale geluidniveaus overeenkomstig hoofdstuk 2 van het akoestisch onderzoek. Voor

⁵ Akoestisch onderzoek Dr. Guepinlaan 11 te Ommeren, NIPA milieutechniek B.V. Project 14554, 17 april 2019

⁶ Advies ODRN, advies milieu (behalve vergunningverlening), W.Z18.106583.01/....

de in tabel 6 (van het akoestisch onderzoek) weergegeven maximale geluidniveaus L_{Amax} die in de incidentele bedrijfssituatie maximaal 12 etmalen per jaar de geluidgrenswaarde overschrijden wordt overeenkomstig artikel 2.20 (lid 1) van het Activiteitenbesluit een verzoek gedaan om een maatwerkvoorschrift. Voorwaarde (lid 2) voor het vaststellen van de hogere waarden is dat in de verblijfsruimten die zijn gelegen binnen de akoestische invloedsfeer van de inrichting een etmaalwaarde van 35 dB(A) is gewaarborgd. Met een standaard geluidwering van een goed onderhouden woning tussen 20 en 25 dB(A) is dit zonder nader onderzoek gewaarborgd.

Indirecte hinder

Uit de berekening van de indirecte hinder (verkeersaantrekkende werking) in zowel de representatieve als incidentele bedrijfssituatie volgt dat in de in de waarneempunten 24/1 en 24/2 niet kan worden voldaan aan de geluidgrenswaarden als vermeld in hoofdstuk 2 van het akoestisch onderzoek. Er wordt een verzoek gedaan op een ontheffing conform de circulaire indirecte hinder voor een hogere grenswaarde voor desbetreffende waarneempunten. Ter onderbouwing van de ontheffing wordt aangevoerd:

- De maximaal toelaatbare grenswaarde voor de verkeersaantrekkende werking van 65 dB(A) wordt niet overschreden.
- Aannemelijk is dat gezien de goede bouwkundige staat van de betreffende woningen en de geringe overschrijding de richtwaarde voor het binnengeluidniveau niet wordt overschreden.
- De betreffende woningen zijn al hoog geluidbelast door verkeer op de N320. De bijdrage FruitNL is relatief zeer gering (is waarschijnlijk ruim 10 dB lager dan het wegverkeerslawaai van de N320).

Reconstructieonderzoek

De aanpassingen aan de N320 maken geen onderdeel uit van de ruimtelijke onderbouwing en de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan. Omdat de aanpassingen aan de N320 plaatsvinden ten behoeve van de in- en uitrit is wel een eerste toets gedaan of er sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (zie bijlage 2 in Bijlage 11). Door de provincie zal ten behoeve van de aanpassingen aan de N320 een reconstructieonderzoek uitgevoerd worden. Uit een eerste toetsing blijkt dat bij de opgegeven verkeersintensiteiten (autonome groei in 10 jaar van 40%) sprake is van een toename van geluid van circa 1,47dB. Er is sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder bij een verschil van 1,5 dB of meer. 40% groei is aanzienlijk hoger dan doorgaans gehanteerd wordt op Gelderse provinciale wegen. Als er geen grote ontwikkelingen in het gebied zijn, wordt vaak een groei van 1,5% per jaar gebruikt in geluidberekeningen. In dat geval is de autonome toename van geluid circa 0,6 dB en is er geen sprake van reconstructie.

4.6 Geurhinder

Op 1 januari 2007 is de Wet geurhinder en veehouderij in werking getreden. Deze wet vormt het toetsingskader voor vergunningen, waar het gaat om geurhinder veroorzaakt door het houden van dieren.

Doorwerking projectgebied

In de directe omgeving zijn geen bedrijven gelegen die vallen onder de Wet geurhinder en veehouderij. Ook wordt geen (nieuw) geurgevoelig object met onderhavige ontwikkeling mogelijk gemaakt. Het aspect geur vormt geen belemmering.

4.7 Luchtkwaliteit

Hoofddijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 Wm). Bij de start van een project moet onderzocht worden of het effect relevant is voor de luchtkwaliteit. Hierbij moet aannemelijk gemaakt worden, dat luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' aangetast wordt. Daartoe is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en een ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels vastgelegd zijn die betrekking hebben op het begrip NIBM.

'Niet in betekenende mate'

De nieuwe regels maken onderscheid in projecten die wel en 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Als een project NIBM aan de luchtkwaliteit bijdraagt, hoeft geen uitgebreid luchtonderzoek meer uitgevoerd te worden.

Doorwerking projectgebied

Het onderhavige plan omvat de verplaatsing en herstructurering van een (bestaande informele) in- en uitrit van een bestaand bedrijf. Er vinden door deze ontwikkeling maximaal 100 mvt/etmaal extra plaats. Conform de NIBM-tool draagt een dergelijk plan (met percentage vrachtverkeer van 65%) niet in betekende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

4.8 Flora en fauna

De bescherming van de natuur is per 1 januari 2017 in Nederland vastgelegd in de Wet natuurbescherming (Wnb). Deze wet vormt voor wat betreft soortenbescherming en gebiedsbescherming een uitwerking van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Omtrent houtopstanden is de voormalige nationale Boswet eveneens in de Wet natuurbescherming opgenomen. Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Bij ruimtelijke planvorming is een toetsing aan de natuurwetgeving verplicht. Door middel van een verkennend flora- en faunaonderzoek is in april 2015 reeds een beoordeling gemaakt van de effecten die het plan zal hebben op beschermde natuurwaarden. Hierbij is reeds een beoordeling gedaan omtrent werkzaamheden aan de oeverzone langs de N320 ter hoogte van het terrein van FruitNL en het oppervlaktewater ter hoogte van de gewenste in- en uitrit.

Natuurwetgeving en provinciaal beleid

Soortenbescherming

De Wet natuurbescherming heeft, voor wat betreft soortenbescherming, betrekking op alle in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, een aantal vissen, libellen en vlinders, enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten en een aantal vaatplanten. De beschermde soorten zijn ingedeeld in drie categorieën:

- Vogels (artikel 3.1 Wet Natuurbescherming)
- Europees beschermde soorten (artikel 3.5 Wet Natuurbescherming)
- Nationaal beschermde soorten (artikel 3.10 Wet Natuurbescherming)

Beschermde soorten vanuit nationaal oogpunt betreffen soorten uit 'bijlage A en B' van de Wet natuurbescherming. Beschermde soorten vanuit Europees oogpunt betreffen soorten uit Bijlage IV van de Habitatrichtlijn, de soorten uit Bijlage 1 en 2 Verdrag van Bern, en Bijlage 1 verdrag van Bonn, en alle in Europa inheemse vogels (Vogelrichtlijn). De drie beschermingsregimes kennen elk hun eigen verbodsbepalingen. De verbodsbepalingen voor vogels en overige Europese soorten (categorie 1 en 2) zijn letterlijk overgenomen uit respectievelijk de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Voor de andere, 'nationaal' beschermde soorten (categorie 3) gelden verbodsbepalingen die geïnspireerd zijn op de Habitatrichtlijn, maar in sommige opzichten minder streng zijn. In tabel 1 zijn de verbodsbepalingen per regime weergegeven.

Tabel 1. Verbodsbepalingen per categorie beschermde soorten

Vogels (artikel 3.1 Wnb)	Europees beschermde soorten (artikel 3.5 Wnb)	Nationaal beschermde soorten (artikel 3.10 Wnb)
<i>Art 3.1 lid 1</i> Het is verboden in het wild levende vogels opzettelijk te doden of te vangen	<i>Art 3.5 lid 1</i> Het is verboden soorten in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen	<i>Art 3.10 lid 1a</i> Het is verboden soorten opzettelijk te doden of te vangen
<i>Art 3.1 lid 2</i> Het is verboden opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels te vernielen of te beschadigen, of nesten van vogels weg te nemen	<i>Art 3.5 lid 4</i> Het is verboden de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren te beschadigen of te vernielen	<i>Art 3.10 lid 1b</i> Het is verboden de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen
<i>Art 3.1 lid 3</i> Het is verboden eieren te rapen en deze onder zich te hebben	<i>Art. 3.5 lid 3</i> Het is verboden eieren van dieren in de natuur opzettelijk te vernielen of te rapen	-
<i>Art 3.1 lid 4 en lid 5</i> Het is verboden vogels opzettelijk te storen, tenzij de storing niet van wezenlijke invloed is	<i>Art 3.5 lid 2</i> Het is verboden dieren opzettelijk te verstoren	-

Vogels (artikel 3.1 Wnb)	Europees beschermde soorten (artikel 3.5 Wnb)	Nationaal beschermde soorten (artikel 3.10 Wnb)
op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort		
-	<i>Art 3.5 lid 5</i> Het is verboden plantensoorten in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen	<i>Art 3.10 lid 1c</i> Het is verboden plantensoorten in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen

De Wet natuurbescherming regelt dat de provincie bevoegd gezag is en de lijst met te beschermen soorten kan aanpassen op de situatie in de provincie. De soortbescherming kan hierdoor per provincie verschillen. In het algemeen gelden voor alle drie de categorieën de zogenoemde verbodsregels. Een ontheffing hierop wordt voor de Nationaal beschermde soorten (art. 3.10 WNB) met een lichte toets verleend. Voor de vogels en Europees beschermde soorten geldt een zware toetsing. Het verschil binnen provincies zit vooral in het aantal nationaal beschermde soorten met een vrijstelling bij ondermeer ruimtelijke ontwikkelingen.

Voor alle soorten, dus ook voor de soorten die niet onder de aangewezen bescherming vallen, of die zijn vrijgesteld van de ontheffingsplicht, geldt de zogenaamde 'algemene zorgplicht' (art. 1.11 Wnb). Deze zorgplicht houdt in dat de initiatiefnemer passende maatregelen neemt om schade aan aanwezige soorten te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het niet verontrusten of verstoren in de kwetsbare perioden zoals de winterslaap, de voortplantingstijd en de periode van afhankelijkheid van de jongen. De zorgplicht geldt altijd en voor alle planten en dieren, of ze beschermd zijn of niet, en in het geval dat ze beschermd zijn ook als er een ontheffing of vrijstelling is verleend.

Komen soorten van de hierboven genoemde beschermingsregimes voor, dan is de eerste vraag of de voorgenomen activiteit effecten heeft op de beschermde soorten. Treden er effecten op, dan dient er gekeken te worden of er (provinciale) vrijstelling verleend kan worden (al dan niet door te werken volgens een goedgekeurde gedragscode), of dat er een alternatieve oplossing mogelijk is waardoor er geen negatief effect kan plaatsvinden. Indien dit niet mogelijk is, zal ontheffing aangevraagd moeten worden op basis van een geldig wettelijk belang, waarbij de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten niet in het geding komt. De ontheffing kan dan onder voorwaarden worden verleend.

Gebiedsbescherming en houtopstanden

De Wet natuurbescherming, heeft voor wat betreft gebiedsbescherming, betrekking op de Europees beschermde Natura 2000-gebieden. De Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden worden in Nederland gecombineerd als Natura 2000-gebieden aangewezen. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten mogelijk significante effecten optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht en beoordeeld te worden. Projecten, plannen en activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op de beschermde natuur in een Natura 2000-gebied zijn vergunningsplichtig.

Conform artikel 1.12 van de Wet natuurbescherming dragen gedeputeerde staten in hun provincie zorg voor de totstandkoming en instandhouding van een samenhangend landelijk ecologisch netwerk, genaamd 'Natuurnetwerk Nederland'. Zij wijzen daartoe in hun provincie gebieden aan die tot dit netwerk behoren. Het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen Ecologische Hoofdstructuur (EHS)) is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. De planologische begrenzing en beschermingsregimes van het Natuurnetwerk loopt via het traject van de provinciale ruimtelijke structuurvisies en verordeningen. In de provincie Gelderland wordt dit in de huidige situatie beschermd middels het Gelders Natuurnetwerk (GN) en de Groene Ontwikkelingszone (GO). Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingsszones met als doel natuurgebieden beter met elkaar en met het omringende agrarisch gebied te verbinden. Activiteiten in deze gebieden zijn alleen toegestaan als ze geen negatieve effecten hebben op de wezenlijke kenmerken of waarden of als deze kunnen worden tegengegaan met mitigerende maatregelen.

De bescherming van houtopstanden, conform de Wet natuurbescherming, heeft betrekking op alle zelfstandige eenheden van bomen, boomvormers of struiken van een oppervlakte van minimaal tien are of een rijbeplanting die meer dan twintig bomen omvat, gelegen buiten de bebouwde kom. Wanneer houtopstanden worden geveld, niet vallende onder artikel 4.1 van de Wet natuurbescherming, geldt een meldingsplicht bij Gedeputeerde Staten van desbetreffende provincie (artikel 4.2 Wnb). Indien er geen bezwaar is om de houtopstanden te kappen, verplicht artikel 4.2 van de Wet natuurbescherming om binnen 3 jaar na het vellen of tenietgaan van de houtopstand op dezelfde grond houtopstanden opnieuw aan te planten. Er geldt een algehele vrijstelling van de herplantplicht voor houtopstanden die gekapt worden in het kader van natuurbeheer en natuurbehoud.

Doorwerking projectgebied

Ondanks dat de wetgeving per 1 januari 2017 is gewijzigd heeft dit geen gevolgen voor de conclusies met betrekking tot flora en fauna uit 2015 die in paragraaf 4.5 is opgenomen van de ruimtelijke onderbouwing bij de in 2015 verleende omgevingsvergunning in verband met de realisatie van laad- en losdocks ter plaatse van FruitNL, met uitzondering van het beschermingsregime van de kleine modderkruiper. Deze soort is per 1 januari 2017 niet meer beschermd. Werken conform een goedgekeurde gedragscode en het opstellen van ecologisch werkprotocol is niet meer aan de orde.

Gezien de beoogde ontwikkeling de verplaatsing van een (bestaande informele) in- en uitrit betreft, binnen hetzelfde onderzochte projectgebied als in 2015 heeft nieuw onderzoek naar het potentieel voorkomen van verschillende soortgroepen of effecten op beschermde gebieden geen meerwaarde.

Evenmin is er sprake van een noodzaak tot het indienen van een ontheffingsaanvraag voor overtreding van verbodsbepalingen in de Wet natuurbescherming ten aanzien van soorten dan wel een vergunningsaanvraag in het kader van gebiedsbescherming. Het onderdeel houtopstanden is in dit geval, mede daar het (commerciële) laagstam fruitbomen betreft, niet aan de orde.

Op basis van de conclusies uit 2015 is betreffende de beoogde in- en uitrit alleen het rekening houden met het broedseizoen (bijvoorbeeld een broedende meerkoet ter hoogte van de in- en uitrit) en het in acht nemen van de zorgplicht (ten aanzien van algemeen voorkomende grondgebonden zoogdieren, amfibieën en vissen) van toepassing.

Indien bij de uitvoering aan deze twee aspecten wordt voldaan, kan de beoogde in- en uitrit in overeenstemming is met de huidige natuurwetgeving worden gerealiseerd.

4.9 Verkeer

Van Leusen Processen & Projecten heeft een uitgebreid variantenonderzoek⁷ voor een in- en uitrit van FruitNL via gemeentelijke wegen uitgevoerd. BVA verkeersadviezen⁸ heeft onderzoek gedaan naar de verkeerskundige uitwerking van de verkeersafwikkeling van het bedrijf bij een in- en uitrit aan de 'achterzijde' van het bedrijf op de N320. Tot slot heeft Provincie Gelderland een verkeersonderzoek (september 2018) gedaan waarin diverse varianten voor de in- en uitrit van de N320 in vergeleken worden. Het aspect Verkeer en dan met name de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid zijn in hoofdstuk 2 beschreven. De uitgevoerde verkeersonderzoeken vormen de basis voor het afwijken van het bestemmingsplan.

4.10 Water

Het initiatief voor het maken van een nieuwe in- en uitrit voor FruitNL op de N320 is voorgelegd aan het waterschap. Het waterschap heeft aangegeven akkoord te zullen gaan met de vergunning conform de plannen zoals deze zijn gepresenteerd. Hierbij worden de volgende maatregelen voorgesteld met betrekking tot het (omliggende) watersysteem in relatie tot de beoogde in- en uitrit.

Een rond infrastructurele duiker met een lengte van maximaal 34,50 m¹ en een ø 800 mm zal met (water)vergunning op NAP +4,45 m worden aangebracht. De aanvraag voor het aanbrengen van de nieuwe duiker, het verwijderen van de bestaande duiker en het aanbrengen van het verhard oppervlak wordt hiervoor ingediend. In de bijlage de berekening van het te graven oppervlaktewater als compensatie voor het nieuw verhard oppervlak van FruitNL ter plaatse van de Dokter Guepinlaan 11 te Ommen. Het vergraven deel zal een B-status krijgen en het te graven water mag 10 á 15 centimeter minder diep worden gegraven dan aangegeven zodat er een soort plasdras-oever ontstaat en er bij winterpeil nog net wat water staat.

⁷ Variantenonderzoek ontsluiting FruitNL via gemeentelijke wegen, Van Leusen Processen & Projecten, 29 maart 2018

⁸ Ontsluiting FruitNL, BVA Verkeersadviezen, 27 augustus 2018

4.11 Milieuzonering

Er wordt geen nieuwe (gevoelige) functie ten opzichte de bestaande situatie mogelijk gemaakt. Dit betekent enerzijds dat geen wijziging van eventuele belemmering naar de omliggende functies plaatsvindt. Anderzijds, zullen aanwezige functies onderhavige ontwikkeling ook niet belemmeren. Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de plaatsing en herstructurering van een (bestaande informele) in- en uitrit van het bestaand bedrijf.

4.12 Landschappelijke inpassing

Het projectgebied valt onder het Landschappelijk ontwikkelingsplan van de gemeente Buren. In dit plan worden concrete handvatten geboden waarmee de gemeente de initiatieven snel kan goed- of afkeuren. Het is daarmee een visie op welke ontwikkelingen de gemeente wel en niet in het landschap wil hebben.

Het ontwikkelingsplan schetst de ontwikkelingsrichting van verschillende delen van het landschap. Het geeft aan waar nieuwe ontwikkelingen kunnen plaats vinden, waar de openheid voorop moet staan en waar het gebruik van het landschap breder kan worden door recreatie, waterbeheer en natuur toe te voegen. Het plan pleit bovenal om de variatie binnen het landschap te versterken, de banden tussen gebieden te versterken en kwaliteit te stimuleren.

Doorwerking projectgebied

In onderstaande figuur is aangegeven hoe het plan landschappelijk ingepast is. De landschappelijke inpassing beoogt het perceel in te bedden in zijn omgeving door de randen van passende landschappelijke beplanting te voorzien. Het zicht wordt gedeeltelijk ontnomen van de bedrijfsbebouwing. Het betreft streekeigen, passende landschappelijke inpassing op de erfgronden ten noorden en ten zuiden. Het westen wordt voorzien van een natuurvriendelijke oever, zodat het waterschap haar onderhoud aan de watergang kan blijven uitvoeren.

5. UITVOERBAARHEID

5.1 Procedure, maatschappelijke uitvoerbaarheid

De aanvraag om een omgevingsvergunning ziet op de activiteit bouwen en het opheffen van het strijdig planologisch gebruik. Op de onderhavige aanvraag is ex artikel 3.10 lid 1, onder a Wabo de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing. In dit hoofdstuk wordt de procedure rondom de omgevingsvergunning toegelicht.

5.1.1 Terinzagelegging

De ontwerp omgevingsvergunning wordt gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegd. De aanvraag, de bijlagen en de bijbehorende ruimtelijke onderbouwing zijn onderdeel van de (ontwerp) omgevingsvergunning. Gedurende de termijn van de terinzagelegging kan eenieder een zienswijze indienen. Op basis van de zienswijzen neemt het college van B&W een definitief besluit over het al dan niet afgeven van de omgevingsvergunning.

5.1.2 Beroep / hoger beroep

Na verlening van de omgevingsvergunning wordt deze voor de tweede maal voor een periode van zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode kunnen belanghebbenden beroep instellen tegen de omgevingsvergunning bij de rechtbank en later in hoger beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Indien binnen de beroepstermijn geen beroep wordt ingesteld, is de omgevingsvergunning na het verstrijken van de beroepstermijn onherroepelijk. Belanghebbenden kunnen eventueel ook een voorlopige voorziening vragen tegen de omgevingsvergunning.

5.2 Financiële uitvoerbaarheid

Onderhavig ruimtelijke onderbouwing maakt een bouwplan mogelijk dat is bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Op grond daarvan is de gemeenteraad verplicht om voor het wettelijk kostenverhaal een exploitatieplan vast te stellen in de zin van artikel 6.12, lid 1 Wro. De raad kan besluiten daarvan af te zien wanneer het wettelijk kostenverhaal wordt verzekerd met een anterieure grond exploitatieovereenkomst zoals bedoeld in artikel 6.12 lid 2 Wro juncto artikel 6.24 Wro.

De uitvoering van de ontwikkeling is volledig voor rekening en risico van een particuliere initiatiefnemer. Met deze initiatiefnemer zal de gemeente een anterieure grondexploitatieovereenkomst afsluiten zoals bedoeld in artikel 6.12 lid 2 Wro juncto artikel 6.24 Wro. Met die overeenkomst is verzekerd dat alle wettelijk te verhalen kosten die de gemeente maakt, worden verhaald op de initiatiefnemer. Eventuele kosten voor de inrichting en overige voorzieningen zijn voor rekening van de initiatiefnemer. Op grond daarvan kan de gemeenteraad afzien van het vaststellen van een exploitatieplan, omdat het verhaal van de kosten anderszins is verzekerd. De financieel-economische haalbaarheid is hiermee in voldoende mate aangetoond.

SEPARATE BIJLAGEN

Bijlage 1: Variantenonderzoek (Van Leusen Processen & Projecten)

Bijlage 2: Ontsluiting Fruit NL (BVA verkeersadviezen)

Bijlage 3: Archeologisch onderzoek

Bijlage 4: Bodemonderzoek

Bijlage 5: Akoestisch onderzoek

Bijlage 6: Verificatieonderzoek

Bijlage 7: Landschappelijke inpassing

Bijlage 8: Compensatie berekening

Bijlage 9: Variant 2c Schetsontwerp voorkeursvariant

Bijlage 10: Verzoek inwoners Ommeren

Bijlage 11: Onderzoek provincie

Bijlage 12: Procesbeschrijving

