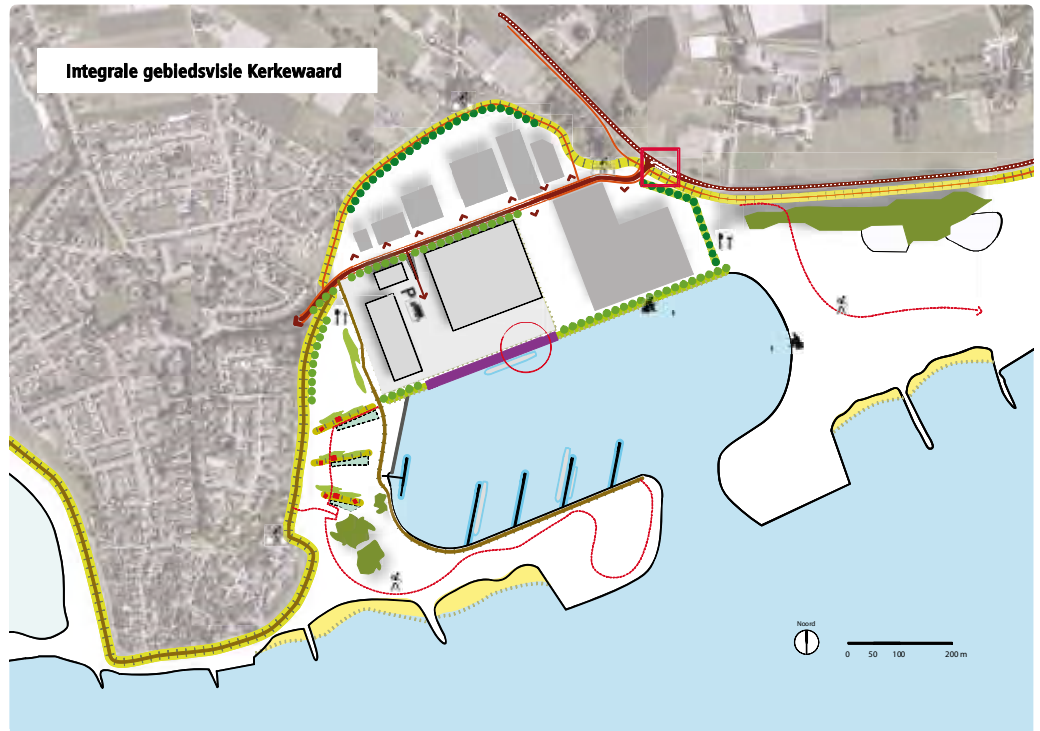




GEBIEDSVISIE KERKEWAARD



- **September 2014 werkgroep ingesteld door gemeente, opdracht advies aan gemeenteraad.**
- **Werkgroep gestart met 12 leden inclusief tegenstanders uitbreiding Van Uden.**
- **Huidige werkgroep bestaat uit 9 leden inclusief Van Uden en gemeente Neerijnen.**
- **Gebiedsvisie uitgewerkt conform opdracht september 2014 (geen alternatieven).**

VERTREKPUNT WERKGROEP

- Zoveel mogelijk beperken geluidsoverlast
- Verbeteren ruimtelijke kwaliteit
- Verbeteren verkeersveiligheid
- Benutten uitbreiding werkgelegenheid voor directe omgeving



PROCEDURE EN PLANNING

- 31 maart 2015, kennis nemen van plannen, vragen stellen en mening kenbaar maken
- Tot 15 april 2015 mogelijkheid voor schriftelijke reactie naar e.hollander@p2.nl of per post naar Postbus 9, 5328 ZG Rossum, onder de vermelding **werkgroep gebiedsvisie Kerkewaard**
- Advies werkgroep wordt met reacties verwerkt in een Nota van Uitgangspunten voor de gemeenteraad van Neerijnen, planning besluitvorming juni 2015
- Als de raad instemt wordt een bestemmingsplan opgesteld, planning besluitvorming 2016

1

GEBIEDSVISIE KERKEWAARD

De werkgroep gebiedsvisie Kerkewaard is september 2014 ingesteld. De opdracht van de gemeenteraad was een gebiedsvisie op te stellen, die op draagvlak kan rekenen. Bij de start werd iedereen gevraagd constructief mee te denken en de opdracht te onderschrijven. Daarbij was het uitgangspunt inpassing van de ontwikkeling van Van Uden, conform kaderstelling 2009. In december 2014 werd een werkgroep lid vervangen en stapten drie leden op. Zij gaven aan dat te doen, omdat er geen ruimte was alternatieven te bespreken die niet uitgingen

van uitbreiding van Van Uden. Vervolgens stelde de gemeenteraad op 18 december 2014 voor de opdracht tussentijds aan te passen door ook ruimte te bieden aan dergelijke alternatieven. De resterende leden wilden daar echter geen extra tijd aan besteden en hebben de gebiedsvisie volgens oorspronkelijke opdracht afgerond. Deze brochure is de toelichting daarop. Laat de werkgroep weten wat u er van vindt. U kunt vanavond een reactie geven door het formulier aan ons mee te geven of via bovenstaande mogelijkheden.



WERK- GELEGENHEID



De percelen
in geel zijn
van Van Uden

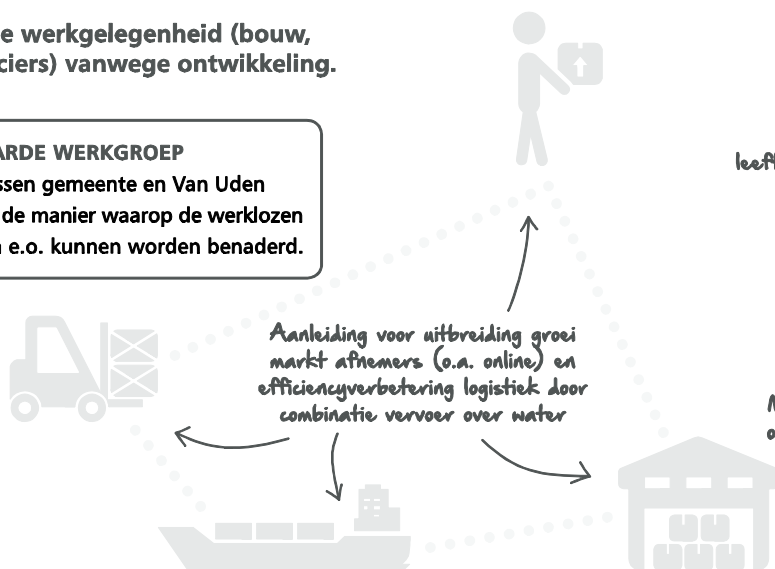
Grondeigendom

- Van Uden (eigenaar)
- Grondgebied Haaften 2 (eigenaar: Van Uden)
- De Waard BV (eigenaar: Haaften 1 (eigenaar: Haaften 1))
- Grondgebied Haaften 2 (eigenaar: Haaften 2)
- Haaften 1 (eigenaar: Haaften 1)
- Haaften 2 (eigenaar: Haaften 2)
- Haaften 3 (eigenaar: Haaften 3)
- Haaften 4 (eigenaar: Haaften 4)
- Haaften 5 (eigenaar: Haaften 5)
- Haaften 6 (eigenaar: Haaften 6)
- Haaften 7 (eigenaar: Haaften 7)
- Haaften 8 (eigenaar: Haaften 8)
- Haaften 9 (eigenaar: Haaften 9)
- Haaften 10 (eigenaar: Haaften 10)
- Haaften 11 (eigenaar: Haaften 11)
- Haaften 12 (eigenaar: Haaften 12)
- Haaften 13 (eigenaar: Haaften 13)
- Haaften 14 (eigenaar: Haaften 14)
- Haaften 15 (eigenaar: Haaften 15)
- Haaften 16 (eigenaar: Haaften 16)
- Haaften 17 (eigenaar: Haaften 17)
- Haaften 18 (eigenaar: Haaften 18)
- Haaften 19 (eigenaar: Haaften 19)
- Haaften 20 (eigenaar: Haaften 20)
- Haaften 21 (eigenaar: Haaften 21)
- Haaften 22 (eigenaar: Haaften 22)
- Haaften 23 (eigenaar: Haaften 23)
- Haaften 24 (eigenaar: Haaften 24)
- Haaften 25 (eigenaar: Haaften 25)
- Haaften 26 (eigenaar: Haaften 26)
- Haaften 27 (eigenaar: Haaften 27)
- Haaften 28 (eigenaar: Haaften 28)
- Haaften 29 (eigenaar: Haaften 29)
- Haaften 30 (eigenaar: Haaften 30)
- Haaften 31 (eigenaar: Haaften 31)
- Haaften 32 (eigenaar: Haaften 32)
- Haaften 33 (eigenaar: Haaften 33)
- Haaften 34 (eigenaar: Haaften 34)
- Haaften 35 (eigenaar: Haaften 35)
- Haaften 36 (eigenaar: Haaften 36)
- Haaften 37 (eigenaar: Haaften 37)
- Haaften 38 (eigenaar: Haaften 38)
- Haaften 39 (eigenaar: Haaften 39)
- Haaften 40 (eigenaar: Haaften 40)
- Haaften 41 (eigenaar: Haaften 41)
- Haaften 42 (eigenaar: Haaften 42)
- Haaften 43 (eigenaar: Haaften 43)
- Haaften 44 (eigenaar: Haaften 44)
- Haaften 45 (eigenaar: Haaften 45)
- Haaften 46 (eigenaar: Haaften 46)
- Haaften 47 (eigenaar: Haaften 47)
- Haaften 48 (eigenaar: Haaften 48)
- Haaften 49 (eigenaar: Haaften 49)
- Haaften 50 (eigenaar: Haaften 50)
- Haaften 51 (eigenaar: Haaften 51)
- Haaften 52 (eigenaar: Haaften 52)
- Haaften 53 (eigenaar: Haaften 53)
- Haaften 54 (eigenaar: Haaften 54)
- Haaften 55 (eigenaar: Haaften 55)
- Haaften 56 (eigenaar: Haaften 56)
- Haaften 57 (eigenaar: Haaften 57)
- Haaften 58 (eigenaar: Haaften 58)
- Haaften 59 (eigenaar: Haaften 59)
- Haaften 60 (eigenaar: Haaften 60)
- Haaften 61 (eigenaar: Haaften 61)
- Haaften 62 (eigenaar: Haaften 62)
- Haaften 63 (eigenaar: Haaften 63)
- Haaften 64 (eigenaar: Haaften 64)
- Haaften 65 (eigenaar: Haaften 65)
- Haaften 66 (eigenaar: Haaften 66)
- Haaften 67 (eigenaar: Haaften 67)
- Haaften 68 (eigenaar: Haaften 68)
- Haaften 69 (eigenaar: Haaften 69)
- Haaften 70 (eigenaar: Haaften 70)
- Haaften 71 (eigenaar: Haaften 71)
- Haaften 72 (eigenaar: Haaften 72)
- Haaften 73 (eigenaar: Haaften 73)
- Haaften 74 (eigenaar: Haaften 74)
- Haaften 75 (eigenaar: Haaften 75)
- Haaften 76 (eigenaar: Haaften 76)
- Haaften 77 (eigenaar: Haaften 77)
- Haaften 78 (eigenaar: Haaften 78)
- Haaften 79 (eigenaar: Haaften 79)
- Haaften 80 (eigenaar: Haaften 80)
- Haaften 81 (eigenaar: Haaften 81)
- Haaften 82 (eigenaar: Haaften 82)
- Haaften 83 (eigenaar: Haaften 83)
- Haaften 84 (eigenaar: Haaften 84)
- Haaften 85 (eigenaar: Haaften 85)
- Haaften 86 (eigenaar: Haaften 86)
- Haaften 87 (eigenaar: Haaften 87)
- Haaften 88 (eigenaar: Haaften 88)
- Haaften 89 (eigenaar: Haaften 89)
- Haaften 90 (eigenaar: Haaften 90)
- Haaften 91 (eigenaar: Haaften 91)
- Haaften 92 (eigenaar: Haaften 92)
- Haaften 93 (eigenaar: Haaften 93)
- Haaften 94 (eigenaar: Haaften 94)
- Haaften 95 (eigenaar: Haaften 95)
- Haaften 96 (eigenaar: Haaften 96)
- Haaften 97 (eigenaar: Haaften 97)
- Haaften 98 (eigenaar: Haaften 98)
- Haaften 99 (eigenaar: Haaften 99)
- Haaften 100 (eigenaar: Haaften 100)

- Huidig aantal werknemers Van Uden 140, waarvan 14 uit Haaften, 8 uit andere kernen in gemeente Neerijnen.
- Potentiële doorgroei aantal werknemers Van Uden naar 250.
- Potentiële vestiging van watergebonden bedrijven kan voor extra werkgelegenheid zorgen.
- Indirecte werkgelegenheid (bouw, leveranciers) vanwege ontwikkeling.

VOORWAARDE WERKGROEP

Overleg tussen gemeente en Van Uden nodig over de manier waarop de werklozen uit Haaften e.o. kunnen worden benaderd.

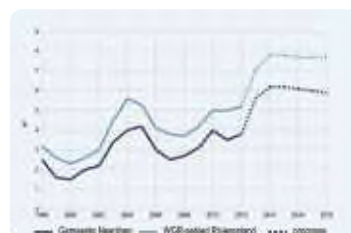


- Aanleiding uitbreiding Van Uden Logistics in Haaften
 - Groei markt afnemers
 - Grondeigendom en investeringen in huidige locatie
 - Haaften nabij A2/A15 en aan de Waal
 - Efficiencyverbetering door controle over belangrijke delen distributieketen, inzet eigen schepen en overslag, er komt geen openbare terminal
 - Verplaatsing brengt zeer hoge kosten met zich mee
 - Openbare terminal betekent afhankelijkheid van anderen
 - Daarnaast geen geschikte locatie beschikbaar bij openbare terminal

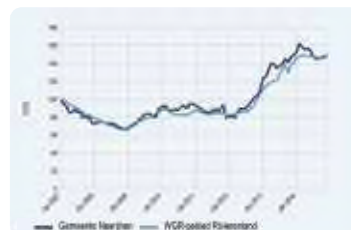
Situatie werkgelegenheid gemeente Neerijnen.

(bron: arbeidsmarktmonitor Provincie Gelderland)

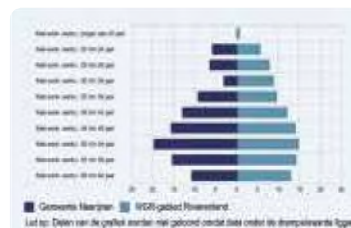
Ontwikkeling werkloze beroepsbevolking (%)



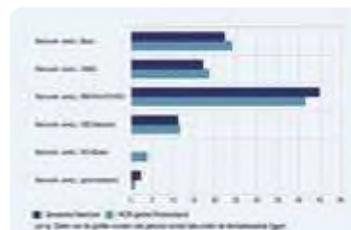
Verdubbeling (index) werkzoekenden in de periode jan 2012 tot jan 2014



Hoogste aandeel leeftijdsgroep 45 tot 59 jaar (37%)



Hoogste aandeel MBO/HAVO/VWO opgeleiden (45%)

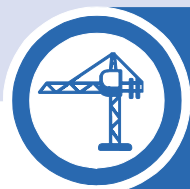


2

WERKGELEGENHEID

Van Uden is de grootste werkgever in Neerijnen. Met de ontwikkeling van de Kerkwaard groeit niet alleen bij hen het aantal arbeidsplaatsen. Ook indirect is sprake van meer werkgelegenheid vanwege de bouw van magazijn en overslag en vanwege bijkomende activiteiten, zoals voor leveranciers en dienstverleners die betrokken zijn bij de toegenomen activiteiten op het bedrijventerrein.

In de gemeente Neerijnen is het percentage werklozen de afgelopen jaren gestegen. De werkgroep wil dan ook graag dat er een aanpak wordt gevonden waardoor werklozen een kans op een baan bij Van Uden hebben. Vanwege wettelijke regels is het niet mogelijk om hier regels voor Van Uden voor op te stellen, maar de gemeente en Van Uden zullen wel zoveel mogelijk stimuleren dat werkzoekenden gaan solliciteren naar de open vacatures.



INPASSING KRAAN EN MAGAZIJN

- Bouw 2^e magazijn in de kuil, bebouwd oppervlak verdubbelt van 40.000 naar ca. 80.000 m².
- Inpassing door een representatief gebouw te ontwerpen, geen grijze doos.
- Kade met mobiele rolkraan voor het overslaan van containers van schip naar land.
- Uitzicht op magazijnen beperken door bomenrij op de kade, met uitzondering van laad-en losgedeelte.
- Plaats voor watergebonden bedrijvigheid, er is serieuze belangstelling van een bouwer van exclusieve jachten.



AANTAL CONTAINERS DAT PER JAAR WORDT OVERGESLAGEN

LIGT TUSSEN DE 50.000 - 100.000

- Enkel grote (40 feet) containers, betekent ca. 50.000 containers per jaar
- Enkel kleine (20 feet) containers, betekent ca. 100.000 containers per jaar
- In de praktijk is sprake van een gemixte inzet van kleine en grote containers

VOORWAARDE WERKGROEP

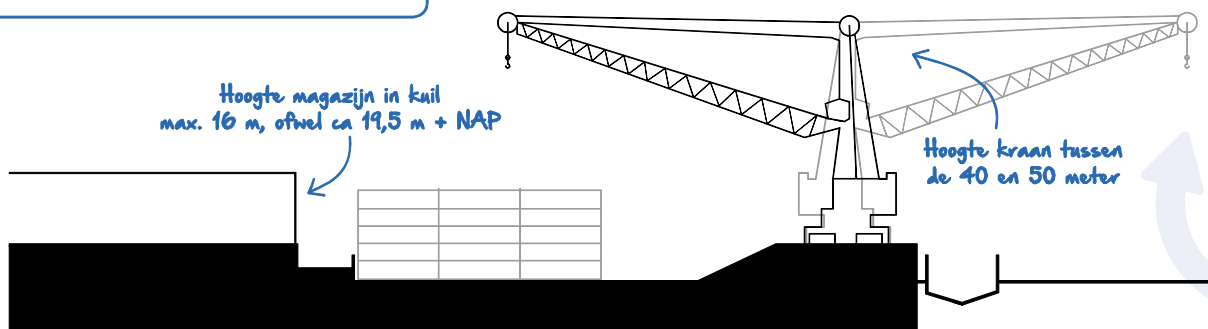
Tijdslimiet werkzaamheden. Geen container-overslag toegestaan tussen 23.00 - 6.00 uur en op zondag. Deze afspraak wordt contractueel vastgelegd. De maximale geluidsniveaus worden in de omgevingsvergunning opgenomen.



Geluidbelasting (incl. piek) blijft onder toelaatbaar niveau uit de regelgeving



Voorbeelden van mobiele kraan



INPASSING KRAAN EN MAGAZIJN

In de werkgroep is gesproken over een goede landschappelijke inpassing van de nieuwe ontwikkeling en waar mogelijk van bestaande bedrijvigheid. Belangrijke toets daarbij was dat voorstellen op korte termijn haalbaar en betaalbaar zijn, en dat de bewoners de garantie hebben dat deze worden uitgevoerd. Zoals bijvoorbeeld de bomenrij die op de kade langs de overnachtingshaven staat.

De geluidbelasting blijft bij de ontwikkeling van de Kerkewaard onder het toegestane niveau. Om wel te zorgen dat de containeroverslag en

daarmee de geluidsoverlast wordt beperkt is zowel het maximaal aantal containers per jaar (50.000 - 100.000) als de werktijden waarbinnen dat mag gebeuren (6.00 - 23.00 uur, en niet op zondag) vastgesteld.

Er zijn voorstellen die nog betere kwaliteit en veiligheid kunnen opleveren. Momenteel zijn deze nog niet haalbaar en betaalbaar, maar kunnen dat wel worden. Deze zijn als kansen voor de langere termijn in kaart gebracht en worden onder kansen en extra kwaliteit toegelicht.



HERTOG KARELWEG WAALBANDIJK

- Waalbandijk wordt fiets- en wandelroute door deze af te sluiten voor autoverkeer.
- Langs de Hertog Karelweg wordt de berm over de lengte van het nieuwe magazijn verbreed en groener.
- De huidige vrachtwagenparkeerplaats wordt verplaatst naar de Hertog Karelweg.
- Verbetering verkeersveiligheid Hertog Karelweg bij groot onderhoud gemeente (2017/2018), m.n. voor fietsers.

VOORWAARDE WERKGROEP

Bewoners kunnen ervan op aan dat voorstellen die kwaliteit verbeteren, zoals bomen, worden uitgevoerd. Daarom wil de werkgroep dat deze contractueel worden vastgelegd en wil ze betrokken zijn bij het vervolg.



Waalbandijk wordt fiets/wandelroute

UITBREIDING ZORGT VOOR BEPERKT AANTAL EXTRA VRACHTWAGENS PER DAG DOOR CONTAINEROVERSLAG

Vrachtauto's / dag	Huidig aantal	Mogelijke efficiency slag	Aantal zonder overslag	Mogelijke efficiency slag	Aantal met containeroverslag
Aankomst	80	0%	160	49%	82
Vertrek	120	25%	180	23%	139
Totaal ritten	200		340		221

Huidige situatie

Doorsnede bermverbreding plus vergroening

4

HERTOG KARELWEG EN WAALBANDIJK

In de gebiedsvisie wordt de Waalbandijk autovrij net na de oostelijke inrit van het woonhuis tot de kruising met de Hertog Karelweg (bij Vermaas transport). Het huidige profiel van de Hertog Karelweg is in de gebiedsvisie gehandhaafd. Wel wordt langs de Hertog Karelweg de berm over de lengte van het nieuwe magazijn verbreed. In deze berm wordt een rij bomen en struiken geplant. Dit als inpassing van het nieuwe magazijn en als groene 'geleiding' langs de weg.

In 2017/2018 wordt groot onderhoud aan de Hertog Karelweg uitgevoerd, waarbij de verkeersveiligheid met name van fietsers nog meer zal worden verbeterd. De ambities van de werkgroep voor de Hertog Karelweg liggen hoger dan wat er op korte termijn 'haalbaar en betaalbaar' is. Die wensen voor de langere termijn zijn onder kansen toegelicht. Hier wordt ook de aansluiting van de Graaf Reinaldweg met de Hertog Karelweg behandeld.



BUFFERZONE

- De overnachtingshaven en het overige deel van de uiterwaard (niet het bedrijventerrein) maken deel uit van het Gelders Natuurnetwerk en de Groene Ontwikkelingszone.
- Versterken natuurlijke kwaliteit uiterwaard tussen dorp en overnachtingshaven, waarmee recreatieve mogelijkheden (wandelen, vissen) gehandhaafd blijven.
- Aanleg begroeide kades die 'coulissen' vormen. Deze onttrekken de ontwikkeling in de Kuil vanaf de dijk aan het zicht, terwijl het zicht op de Waal vanaf de dijk behouden blijft.
- Beperkte ontwikkeling van (een lichte) categorie watergebonden bedrijven (b.v. innovatieve bedrijven, energie uit water) en mogelijkheid voor horeca.



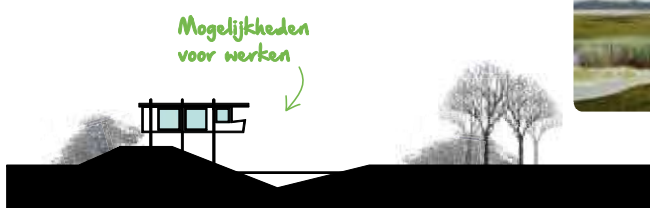
Verbetering ontsluiting steigers overnachtingshaven door verplaatsing naar Hertog Karelweg en mogelijkheid voor horeca

OVERNACHTINGSHAVEN

- Containeroverslag conflicteert niet met het gebruik van de overnachtingshaven, die plaats biedt aan 25 - 30 binnenvaartschepen.
- Op termijn wordt de haven vergroot tot 70 ligplaatsen en naar het oosten verplaatst.

VOORWAARDE WERKGROEP

Bewoners kunnen ervan op aan dat voorstellen die kwaliteit verbeteren, zoals de inrichting van de bufferzone worden uitgevoerd. Daarom wil de werkgroep dat deze contractueel worden vastgelegd en wil ze betrokken zijn bij het vervolg.



Voorbeeld van uitzicht lichte watergebonden bedrijven

5

BUFFERZONE TUSSEN HAAFTEN EN KERKEWAARD

De natuur- en recreatieve waarden van de huidige uiterwaard wordt versterkt zodat een bufferzone ontstaat. Door afgraving ontstaat reliëf. Van de afgegraven grond worden kades opgeworpen. Deze worden beplant met struiken en bomen. De beplante kades liggen achter elkaar en vormen 'coulissen' in de uiterwaard. Het doel daarvan is dat de ontwikkeling in de Kuil vanaf de dijk aan het zicht onttrokken wordt. Het zicht vanaf de dijk op de Waal blijft wel behouden.

De kades bieden plaats aan beperkte ontwikkeling (lichte categorie) watergebonden bedrijvigheid. De vrachtwagenparkeerplaats wordt verplaatst. En de route naar de steigers van de overnachtingshaven wordt gedeeltelijk omgelegd. Deze wordt nu direct aangesloten op de Hertog Karelweg. De binnenvaartschippers kunnen langs deze weg parkeren en in de oksel is ruimte voor een horecagelegenheid.



KANSEN EXTRA KWALITEIT

- Zonnepanelen op het dak van het nieuwe magazijn van Van Uden, mogelijkheid voor oprichten installatie opwek zonne-energie door coöperatie van bewoners.
- Verleggen primaire waterkering van de huidige Waalbandijk naar de kade langs de Kerkewaard.
 - Hierdoor kan de oude dijk worden ingericht als een groene landschapszone.
 - Met mogelijkheden voor een groen- en of geluidsscherm langs de Waalbandijk.
 - Extra binnendijkse ruimte in de bufferzone waardoor bijvoorbeeld woningen mogelijk zijn
 - Verhogen kwaliteit van de Hertog Karelweg als entree van Haaften.
- De Graaf Reinaldweg is een Provinciale weg, waarvoor in 2017/2018 groot onderhoud in de planning staat. Daarbij is verbetering van de veiligheid aan de orde.
- Ook in het gedeelte van de bufferzone ontstaat dan extra binnendijkse ruimte voor b.v. woningen.



WENS WERKGROEP

- De verkenning van de verlegging van de primaire waterkering serieus oppakken in overleg tussen overheden en private partijen.
- Aandringen op verbetering van de verkeerssituatie op de Graaf Reinaldweg, minimaal door verbreding van de kruising met de Hertog Karelweg, maximaal door aanleg van een rondweg naar de A2/A15.



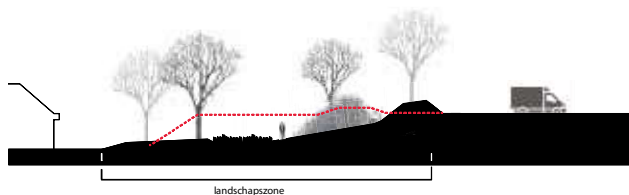
Groenscherm langs de Waalbandijk



Waalbandijk als landschapszone

ADVIES WERKGROEP

De gemeente wordt gevraagd in het overleg met de Provincie aan te dringen op maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid, in het bijzonder voor de kernen Haaften en Tuil.



landschapszone

OPMERKING BEWONERS BUITENWEG

Bij het ontbreken van een geluidwerend scherm aan de Waalbandijk vervalt hun steun aan deze gebiedsvisie. Daarnaast is hun voorwaarde dat onderzoek naar waardeontwikkeling plaatsvindt en er een schaderegeling komt.

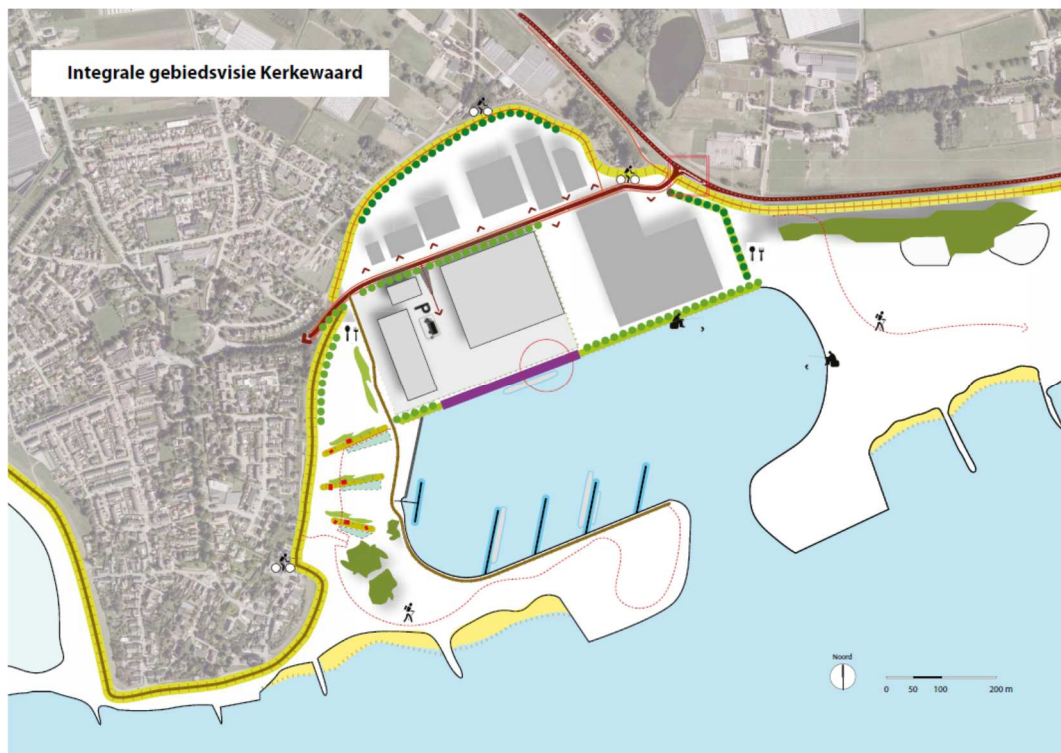
6

KANSEN, EXTRA KWALITEIT

De werkgroep heeft ook kansen verkend, die elders besluitvorming vragen en pas op langere termijn duidelijk worden. De eerste kans is verlegging van de primaire waterkering. Met het Waterschap Rivierenland is verkend of de functie van de Waalbandijk verlegd kan worden. Het lijkt kansrijk deze functie te verplaatsen naar een verhoogde kade langs de overnachtingshaven van de Kerkewaard. Dan vervalt de waterkeringsfunctie van de Waalbandijk en kan deze anders worden ingericht, als landschapszone en/of met geluidwerende maatregelen, wat een sterke wens is van de bewoners aan de Buitenweg. Een geluidsscherm heeft fundering nodig en nu

mogen in de Waalbandijk geen palen in worden geslagen. Ook de bufferzone komt bij verplaatsing van de waterkering binnendijks te liggen, waardoor daar bouw van woningen mogelijk wordt. De tweede kans betreft verkeersveiligheid. De Provincie Gelderland heeft in 2017/2018 groot onderhoud gepland aan de Graaf Reinaldweg. Verbetering van de afwikkeling van vrachtverkeer is daarbij zeker aan de orde. Het is de nadrukkelijke wens van de werkgroep minimaal de kruising bij de Hertog Karelweg te verruimen en veiliger te maken. Bij voorkeur ziet de werkgroep dat er voor vrachtverkeer een rondweg komt naar de A2/A15.

Ontwikkeling bedrijventerrein Kerkewaard Nota van uitgangspunten



Kenmerk
R065357aa.00006.cvg
Versie
01_002
Datum
19 mei 2015

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1 Inleiding	6
1.1 Doel van deze Nota van Uitgangspunten	6
1.2 Wat staat er in deze Nota van Uitgangspunten?	6
1.3 Leeswijzer	6
2 Achtergrond en historie besluitvorming Kerkewaard	7
3 Gebiedsvisie en borging van de inpassing	8
3.1 Integrale gebiedsvisie Kerkewaard; deelplannen en kansen	8
3.2 Wensen en voorwaarden werkgroep en belanghebbenden	13
3.3 Borging duurzame inpassing van de deelplannen	14
4 Huidige situatie	18
4.1 Historie	18
4.2 Huidige situatie	20
5 Beleid	21
5.1 Toetsing beleidskader ruimte, water en economie	21
5.2 Aanvulling ruimtelijk kader	23
5.3 Samenvatting beoordeling	26
6 Inhoud van het nieuwe bestemmingsplan	27
6.1 Uitwerking op hoofdlijnen	27
6.2 Plangebied	27
6.3 Ruimtelijke uitwerking van de ontwikkeling	29
6.4 Beeldkwaliteit	30
6.5 Economische uitvoerbaarheid en vergunningen	31
7 Milieuaspecten	33
7.1 Geluid (verkeer en industrie)	33
7.2 Nautische veiligheid	34
7.3 Externe veiligheid	35
7.4 Lichthinder en –vervuiling	35
7.5 Luchtkwaliteit	35
7.6 Ruimte voor de Rivier; Waterwet	36
7.7 Natuur	37
8 Conclusies	39

Samenvatting

In dit document zijn de uitgangspunten geformuleerd voor de ontwikkeling van de Kerkewaard. De Nota van uitgangspunten vormt de basis voor het op te stellen bestemmingsplan, waarmee de ontwikkeling planologisch wordt mogelijk gemaakt.

Wat zijn plannen en hoe wordt de goede inpassing in de omgeving gewaarborgd?

Van oktober 2014 tot april 2015 heeft een werkgroep van bewoners en ondernemers uit de omgeving de Gebiedsvisie Kerkewaard opgesteld. Onderstaande tabel geeft een overzicht van alle plannen, voorwaarden en afspraken uit de Gebiedsvisie en op welke wijze kan worden gewaarborgd dat ze ook daadwerkelijk worden uitgevoerd.

Deelplan Van Uden	Borging / Voorwaarde	Verantwoordelijk	Betrokken eigenaar / belanghebbenden
1 Bomen, groen en inpassing gronden Van Uden			
Bomenrij aan de waterkant en oostkant bestaande warehouse	Anterieure overeenkomst Waterwetvergunning	Van Uden	Rijkswaterstaat
Bomenrij/groen langs de Hertog Karelweg: langs nieuwe warehouse en locatie watergebonden bedrijvigheid (Waalbandijk)	Anterieure overeenkomst Waterwetvergunning	Van Uden	Gemeente Neerijnen Rijkswaterstaat
2 Tweede magazijn en opstelplaats containers (containerstack)			
- beeldkwaliteit	Nieuw bestemmingsplan	Gemeente	-
3 Mobiele kraan en ondergrond			
- overslag voor eigen gebruik van eigenaar/gebruiker warehouse	Nieuw bestemmingsplan	Gemeente Van Uden	- -
- bedrijfstijden, zondagsrust	Maatwerkvoorschrift Activiteitenbesluit	Gemeente	Van Uden
- aantal containers per jaar	Maatwerkvoorschrift Activiteitenbesluit	Gemeente	Van Uden
- hoogte kraan	Nieuw bestemmingsplan	Gemeente	Van Uden
- beperken geluid	Maatwerkvoorschrift Activiteitenbesluit	Gemeente	Van Uden
- overslag voor bouwprojecten/derden	Wijzigingsbevoegdheid gemeente	Initiatiefnemer	-
- nautische (verkeers)maatregelen	Anterieure overeenkomst, Waterwetvergunning	Van Uden	Rijkswaterstaat
- beeldkwaliteit	Nieuw bestemmingsplan	Gemeente	-
4 Parkeerplaats voor vrachtwagens			
- aanleg en inrit Hertog Karelweg	Anterieure overeenkomst	Van Uden	Gemeente
- beeldkwaliteit	Nieuw bestemmingsplan	Gemeente	-
Deelplan watergebonden bedrijvigheid			
- bebouwing watergebonden bedrijvigheid	Nieuw bestemmingsplan Omgevingsvergunning Waterwetvergunning	Initiatiefnemer	Rijkswaterstaat
- bedrijfstijden, zondagsrust	Voorschrift in Omgevingsvergunning	Gemeente	Van Uden
- beperken geluid	Voorschrift in Omgevingsvergunning	Gemeente	Van Uden
Deelplan bufferzone			
1 Groene inpassing / coulissen bufferzone	Anterieure overeenkomst Waterwetvergunning	Van Uden	Rijkswaterstaat
2 Kleinschalige bedrijvigheid	Wijzigingsbevoegdheid gemeente	initiatiefnemer	Van Uden
3 Verwijderen parkeerplaats	Anterieure overeenkomst	Van Uden	-

Deelplan Van Uden	Borging / Voorwaarde	Verantwoordelijk	Betrokken eigenaar / belanghebbenden
Deelplan Hertog Karelweg			
1 Verkeersveiligheid			
- Hertog Karelweg	Gemeente, tegelijk met gepland onderhoud	Gemeente	-
- Kruising met Graaf Rijnaldweg	Provincie, tegelijk met gepland onderhoud	Provincie	-
2 Beeldkwaliteit	Nieuw bestemmingsplan	Gemeente	-
Deelplan Waalbandijk			
Weg over de Waalbandijk autovrij maken	Raadsbesluit	Gemeente	-
Overig			
Planschaderisicoanalyse en afspraken schadevergoeding	Anterieure overeenkomst	Van Uden	Gemeente
Opstellen beeldkwaliteitsplan	Anterieure overeenkomst	Van Uden	Gemeente
Opstellen bestemmingsplan en bijbehorende onderzoeken	Anterieure overeenkomst	Van Uden	Gemeente

Hoe worden de ontwikkelingen in het nieuwe bestemmingsplan vastgelegd?

Uitbreiding van Uden

In het bestemmingsplan wordt de bestemming 'Bedrijf' opgenomen en wordt een milieuzonering toegepast. De uitbreiding van Van Uden wordt planologisch mogelijk gemaakt door een aanduiding 'specifiek vorm van bedrijf - container op – en overslag' op te nemen. Daarbij worden onder andere het aantal containers, de hoogte van de kraan en stackhoogte van de containers gelimiteerd.

Binnen de bestemming Water wordt het mogelijk om ligplaatsen en een laad- en loswal met bijbehorende bouwwerken te realiseren. De overslag van containers is exclusief bedoeld voor transport of opslag in het warehouse; het is geen openbare loswal voor containers. Met een omgevingsvergunning kan de gemeente onder voorwaarden daarvan afwijken als het nodig is om voor andere doeleinden containers over te slaan, bijvoorbeeld als de gemeente of een bedrijf bouwmaterialen wil aanvoeren voor een (tijdelijk) (bouw)project.

Watergebonden bedrijvigheid

In het nieuwe bestemmingsplan wordt de bestemming 'Bedrijf' opgenomen. De uitbreiding wordt planologisch mogelijk gemaakt door een aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - watergebonden bedrijvigheid' op te nemen.

Groene inpassing, bufferzone, beperken geluidhinder, zondagsrust en planschade

Belangrijke voorwaarden en wensen voor de omgeving zijn

- de groene voorzieningen die in de gebiedsvisie zijn opgenomen;
- het handhaven van de zondagsrust;
- het beperken van de bedrijfstijden en aantallen containers;
- het beoordelen van (plan)schade voor onroerend goed een schadevergoeding hiervoor.

Het (gelijktijdig) realiseren van deze voorwaarden en uitgangspunten wordt juridisch hard vastgelegd in overeenkomsten, omgevingsvergunningen en in het bestemmingsplan. Er staan daarmee privaatrechtelijke (contracten), bestuursrechtelijke (toezichthouders omgevingsdienst) en strafrechtelijke (politie/justitie) sanctiemogelijkheden op om een en ander af te dwingen. Hiermee

kan gewaarborgd worden dat de groene elementen van de gebiedsvisie wordt gerealiseerd en afspraken worden nagekomen.

Bufferzone tussen Haaften en Kerkewaard: De natuur- en recreatieve waarden van de huidige uiterwaard wordt versterkt waarmee recreatieve mogelijkheden (wandelen, vissen) gehandhaafd blijven. Er ontstaat zo een bufferzone tussen de woonbebouwing en de bedrijven. Deze wordt beplant met struiken en bomen, die 'coulissen' vormen in de uiterwaard, zodat de kuil vanaf de dijk aan het zicht onttrokken wordt. Het zicht vanaf de dijk op de Waal blijft wel behouden. De bufferzone biedt plaats aan de ontwikkeling kleinschalige bedrijvigheid.

Beeldkwaliteit

Er wordt een beeldkwaliteitsplan opgesteld. In deze Nota is de beoogde ruimtelijke kwaliteit van de ontwikkeling beschreven die als input dient voor het beeldkwaliteitsplan. Het beeldkwaliteitsplan komt tot stand parallel aan het bestemmingsplan en wordt door de gemeenteraad vastgesteld als beleidsstuk gekoppeld aan het bestemmingsplan. Bij vergunningaanvragen wordt er getoetst aan het beeldkwaliteitsplan en dat gebeurt door de welstandscommissie.

Conclusies

De ontwikkeling in Kerkewaard past binnen het ruimtelijk en economisch beleid en het waterbeleid. Ook uit toetsing aan relevante ruimtelijke en milieuthema's blijkt dat de ontwikkeling inpasbaar is. De randvoorwaarden en zorgen van werkgroep en bewoners kunnen juridisch hard worden gewaarborgd.

-O-O-O-O-O-O-O

1 Inleiding

1.1 Doel van deze Nota van Uitgangspunten

In dit document zijn de uitgangspunten geformuleerd voor de ontwikkeling van de Kerkewaard. De Nota van Uitgangspunten vormt de basis voor het op te stellen bestemmingsplan, waarmee de ontwikkeling planologisch mogelijk gemaakt wordt.

1.2 Wat staat er in deze Nota van Uitgangspunten?

Van oktober 2014 tot april 2015 heeft een werkgroep van bewoners en ondernemers uit de omgeving van de Kerkewaard de Gebiedsvisie Kerkewaard opgesteld. Het doel van de werkgroep is om een voorstel aan de raad uit te brengen, waarmee het initiatief in het plangebied optimaal worden ingepast. De door de werkgroep opgestelde Gebiedsvisie Kerkewaard maakt integraal onderdeel uit van deze Nota van Uitgangspunten. Deze gebiedsvisie bestaat uit diverse onderdelen.

- Een aantal van de onderdelen heeft ruimtelijke consequenties: deze worden in het bestemmingsplan opgenomen om planologisch mogelijk gemaakt te worden.
- Andere onderdelen, zoals bomenrijen, autovrij maken, moeten niet alleen planologisch toelaatbaar zijn, maar vragen ook andere besluiten (met name vergunningen of ontheffingen).
- Er zijn ook onderdelen die nu al passen binnen de huidige bestemming en bestaande rechten; deze kunnen bestuursrechtelijk gezien direct uitgevoerd worden.
- Bepaalde delen worden niet opgenomen in het bestemmingsplan, maar vragen nader onderzoek, zoals bijv. het verleggen van de waterkering van de Waalbandijk naar de nieuwe kade.

Deze onderdelen zijn in deze Nota uitgewerkt en onderbouwd. Hierbij is het plangebied afgebakend en is uiteengezet op welke wijze bepaalde onderdelen in het bestemmingsplan worden vastgelegd. Ook is de verdeling opgenomen van de kosten die samenhangen met openbare voorzieningen en inpassingsmaatregelen. Voor de onderbouwing is waar mogelijk verwezen naar de 'Notitie haalbaarheid ontwikkeling Kerkewaard' ¹, waarin is getoetst aan een aantal belangrijke ruimtelijke en milieuthema's. Deze Haalbaarheidsnotitie is op 13 maart 2014 voor kennisgeving door de gemeenteraad aangenomen. De Haalbaarheidsnotitie en de eerdere onderzoeken zijn waar nodig nu geactualiseerd. De conclusies daarvan zijn in deze Nota van Uitgangspunten opgenomen. Deze Nota van Uitgangspunten wordt voorgelegd aan de gemeenteraad van Neerijnen en na goedkeuring door de gemeenteraad uitgewerkt in een bestemmingsplan.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de achtergrond van de besluitvorming beschreven. Hoofdstuk 3 bevat de plannen, voorwaarden en afspraken en de wijze waarop gewaarborgd wordt dat ze ook werkelijk worden uitgevoerd. Hoofdstuk 4 beschrijft de huidige situatie. In hoofdstuk 5 is het beleid opgenomen waaraan is getoetst. Wat het nieuwe bestemmingsplan precies regelt, is te vinden in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 worden de belangrijkste milieuthema's besproken, zoals bijv. geluid.

¹ Notitie 'Haalbaarheid uitbreiding bedrijventerrein Kerkewaard te Haaften', LBPSIGHT, kenmerk R065357aa.00002.pvv van 29 november 2013, zoals voor kennisgeving aangenomen door de gemeenteraad op 13 maart 2014

2 Achtergrond en historie besluitvorming Kerkewaard

In 2009 is door de gemeenteraad van Neerijen een kadernotitie vastgesteld, met de intentie tot de verdere ontwikkeling van de Kerkewaard, in samenspraak met de bevolking, voor de uitbreiding van Van Uden en de vestiging van andere watergebonden bedrijvigheid. In 2010 en 2011 is het besluit aangepast en zijn er gedachten gevormd inzake de communicatie- en participatieproces. Eind 2011 is een petitie ontvangen van ContaineroverslagNee.

Op 9 februari 2012 stond het raadsvoorstel 'Intentieovereenkomst Ontwikkeling Bedrijventerrein Kerkewaard' geagendeerd; een overeenkomst tussen de gemeente en Van Uden met de intentie om de ontwikkeling van de Kerkewaard mogelijk te maken. Na behandeling in de commissie ruimte van 2 februari 2012 is het voorstel niet in de raad van 9 februari in behandeling genomen.

Eind 2012 heeft Van Uden een principeverzoek gedaan aan de gemeente Neerijen voor de ontwikkeling van een deel van de gronden. In dit principeverzoek is wel een kade genoemd, maar niet de inzet van scheepvaart. De mogelijkheid voor het gebruik van de kade voor de inzet van schepen is voor Van Uden wel een absolute voorwaarde gebleken voor de ontwikkeling. Daarom is vervolgd met de oorspronkelijke plannen uit 2009.

In de gemeenteraadsvergadering van 13 maart 2014 is de kaderstelling herbevestigd. In het kader van de behandeling van de ontwerp-structuurvisie WaalWeelde West is besloten om, conform de kaderstelling uit 2009, de ontwikkeling van Kerkewaard als watergebonden bedrijventerrein, verder uit te werken. De aanleiding om die uitwerking op te pakken, is het initiatief van Van Uden Logistics voor de uitbreiding van haar activiteiten. Dit gaat in elk geval over een tweede warehouse en een loswal voor eigen gebruik ten behoeve van het warehouse. De Kuil biedt verder plaats aan andere ontwikkelingen die mogelijk gelijktijdig of later in de Kerkewaard worden gerealiseerd, nl. de vestiging van watergebonden bedrijvigheid (b.v. een afbouwer van luxe jachten).

Op 25 september 2014 heeft de gemeenteraad van Neerijnen ingestemd met het Plan van Aanpak Gebiedsvisie Kerkewaard voor het instellen van een werkgroep, met het toevoegen van een tussentijdse terugkoppeling aan de raad, uitbreiding van het aantal deelnemers van de werkgroep naar twaalf en een voorstel met een afweging van keuzes bij de uitwerking van de randvoorwaarden inclusief draagvlak. Er is een werkgroep ingesteld die de uitwerking en verantwoorde inpassing van de plannen op zich heeft genomen (zie de Informatienota Proces Werkgroep van 12 mei 2015). Deze visie vormt het kader waarbinnen diverse initiatieven kunnen plaatsvinden. De belangen, ideeën en zorgen van de inwoners, de gemeente, ondernemers en andere belanghebbenden – bij de inpassing van de verschillende initiatieven – konden zo zorgvuldig worden meegenomen.

Een bredere omschrijving van de opdracht die door de gemeenteraad op 4 december 2014 is aangenomen, heeft binnen of buiten de werkgroep niet geleid tot alternatieve plannen voor de Kerkewaard.

Het bovenstaande geschetste proces is doorlopen en er is door de werkgroep een Gebiedsvisie Kerkewaard vastgesteld, waarin de randvoorwaarden voor het inpassen van de plannen zijn geformuleerd.

3 Gebiedsvisie en borging van de inpassing

3.1 Integrale gebiedsvisie Kerkewaard; deelplannen en kansen

De gedeelde visie van de werkgroep Kerkewaard is samengevat in een integraal eindbeeld, zoals verbeeld op onderstaande tekening. Deze tekening bevat een overzicht van alle ideeën, kansen en wensen in onderlinge samenhang.

De gebiedsvisie bevat een aantal onderdelen – deelplannen – die hieronder worden toegelicht. De deelplannen zijn onder te verdelen in concrete voornemens op korte termijn, plannen voor de middellange termijn en kansen voor extra kwaliteit. In alle gevallen geldt dat de plannen verder uitgewerkt en gedetailleerd moeten worden voordat ze uitvoeringsgereed zijn.

De gebiedsvisie noemt ook kansen, die elders besluitvorming vragen en pas op langere termijn duidelijk kunnen worden.



Figuur 3.1

Integrale gebiedsvisie Kerkewaard – eindproduct van de werkgroep Kerkewaard

3.1.1 Deelplan Van Uden

Het deelplan Van Uden bestaat uit de volgende onderdelen.

1. Tweede magazijn – in de kuil wordt een nieuw magazijn aangelegd van ca. 40.000 m², ongeveer een verdubbeling. In het bestemmingsplan worden eisen opgenomen over de beeldkwaliteit van het gebouw, zodat het geen “grijze doos” wordt. Door de laaggelegen ligging van het gebouw is de zichtbaarheid beperkt. De maximum hoogte is 16 m boven huidig maaiveld (19,5 m +NAP).

In de Haalbaarheidsnotitie² is de bedrijfsvoering verder toegelicht. Behalve het verzorgen van

2 Notitie 'Haalbaarheid uitbreiding bedrijventerrein Kerkewaard te Haafden', LBPSIGHT, kenmerk R065357aa.00002.pvv van 29 november 2013, zoals voor kennisgeving aangenomen door de gemeenteraad op 13 maart 2014

logistiek en transport voor klanten als Nestlé, Bacardi en Intersnack en retailers als Intertoys, Marskramer en Zeeman, regelt Van Uden voor bijv. sauzenproducent Remia ook vrijwel het gehele internationale transport. Ook wordt er steeds meer toegevoegde waarde geleverd, dus naast goederen vervoeren, ook verpakken en labelen/bestickeren voor bijv. webshops, voorraadbeheer, accijnzenafhandeling en facturering (ofwel: 'Value Added Logistics').



Om concurrerend te blijven moet Van Uden meedoen met het proces van schaalvergroting om goederenstromen zo efficiënt mogelijk te kunnen distribueren. Goedkoper transport is mogelijk door een hogere bezetting van de vrachtwagens. Dit kan alleen bij een bepaalde omvang van de opslag (met bijv. meer goederen van klanten die aan elkaar leveren) en bij optimale inzet en aansluiting van alle vervoersvormen, in dit geval schepen. Dit geldt in elk geval voor de stroom binnenkomende goederen vanuit Rotterdam en de fabrikanten naar Kerkewaard. Daarnaast wordt nagedacht over de uitlevering middels schepen naar de distributiecentra (DC's) van de grote retailers zoals Jumbo, AH, C1000 enz. Deze schepen kunnen bij de terminals in Veghel, Zaandam, Breda enz. worden gelost, waarna lokale transporteurs de goederen naar de distributiecentra brengen. Zo kunnen vele vrachtwagenkilometers en de overeenkomstige milieubelasting worden bespaard.

Het huidige aantal vrachtwagenritten (aankomst en vertrek) bedraagt 200 vrachtwagens per dag. Zonder de inzet van schepen zou dit aantal oplopen tot ca. 340 ritten per dag (incl. een verwachte efficiëncyslag in het logistieke proces en daardoor hogere belading van een vrachtwagen). Met de inzet van drie schepen per dag, wordt het aantal vrachtwagens verminderd; dan komt het totaal op ca. 220 vrachtwagens per dag (groei aantal vrachtwagens van 10% ten opzichte van huidige situatie).

2. Kade en mobiele kraan – voor het nieuwe magazijn wordt een kade aangelegd met een mobiele kraan voor de overslag van containers van en naar schepen. Het exacte model en de hoogte van de kraan wordt bepaald aan de hand van de stand der techniek op het moment van realisatie en wordt in de omgevingsvergunning voor de bouw vastgelegd.

De overslag van containers is alleen voor de eigen bedrijfsvoering van de eigenaar/gebruiker van het warehouse (Van Uden; geen overslag van containers van derden).

Van Uden ontvangt goederen van producenten van binnen Europa en daarbuiten. Goederen van buiten Europa komen aan in Rotterdam en gaan daar op de vrachtwagen. Deze stroom kan volledig per schip. Goederen uit Europa worden veelal per vrachtwagen geleverd; dit kan voor een deel door schepen verzorgd worden.

Van Uden gaat een lijndienst instellen met eigen schepen, zonder tussenkomst van andere binnenlandse havens, zodat men alles in eigen hand heeft (zo min mogelijk vertragingen) er zo min mogelijk handlings zijn. Hierdoor ontstaat grote zekerheid, dat klanten tijdig geleverd krijgen en ook dat binnen de toegestane bedrijfstijden wordt gewerkt.

Het gaat om twee schepen met binnenkomende goederen en een schip met uitgaande

goederen, ofwel drie schepen per dag. Per schip worden ca. 40 grote containers vervoerd (40-voets containers) of tot 80 kleine containers (20-voets container). Inclusief de retourstroom van lege containers betekent dit voor de overslag bij 250 werkdagen per jaar maximaal 25.000 tot 50.000 volle containers, afhankelijk van de verhouding tussen 20- en 40-voets containers.

Hiertegenover staat een zelfde aantal lege containers. Totaal betekenen dit:

grote containers: 240 dagen x 3 schepen x 40 containers x 2 (vol+leeg) = maximaal 57.600;

kleine containers: 240 dagen x 3 schepen x 80 containers x 2 (vol+leeg) = maximaal 115.200.

Dit zijn grote getallen, die in dezelfde orde grootte lijken te liggen als de (prognose)cijfers van openbare terminals die in de media worden genoemd. Opgemerkt wordt dat de aantallen die worden genoemd voor openbare terminals doorgaans alleen de volle containers betreft (de tegenstroom van lege containers levert geen omzet). De overslag door Van Uden ligt op ca. 50% van de doorzet van de grotere openbare terminals (bijv. Nijmegen, Alblasterdam, Alphen aan den Rijn). In deze Nota en ook in de Haalbaarheidsnotitie zijn zowel de volle als de lege containers geteld, omdat deze voor de geluiduitstraling wel relevant zijn (akoestisch onderzoek).

3. Parkeerplaats voor vrachtwagens – tussen het tweede magazijn en de locatie van de watergebonden bedrijvigheid wordt een nieuwe parkeerplaats aangelegd ter vervanging van de huidige vrachtwagenparkeerplaats aan de Waalbandijk.

Figuur 3.2
Deelplan van Uden



Om het uitzicht op het bestaande en het toekomstige magazijn (warehouse) te beperken worden er bomenrijen en groen aangelegd. De kade wordt gebruikt door sportvissers; in overleg met hen kan nagegaan worden of er nadelige effecten zijn van het manoeuvreren van schepen en welke maatregelen mogelijk zijn.

3.1.2 Deelplan watergebonden bedrijven

Ten westen van het tweede magazijn komt er een locatie voor watergebonden bedrijvigheid, zoals bijv. afbouwer van luxe jachten (de mobiele kraan zou gebruikt kunnen worden om jachten te water te laten). Ter plaatse van de parkeerplaats is een helling voorzien als toe-/afrit voor de bedrijven in 'de kuil'. Zie figuur 3.2.

3.1.3 Deelplan bufferzone

In de bufferzone tussen het dorp en het bedrijventerrein en de overnachtingshaven wordt de natuurlijke kwaliteit versterkt. De mogelijkheden voor extensieve recreatie zoals wandelen en vissen blijft gehandhaafd.

Dit deelplan bevat de volgende onderdelen:

1. Coulissen van begroeiing van bomen en struiken, waardoor het bedrijventerrein aan het zicht wordt onttrokken, terwijl het zicht op de Waal vanaf de dijk behouden blijft.
2. Watergebonden lichte bedrijvigheid – het nieuwe bestemmingsplan voorziet in lichte watergebonden bedrijvigheid zoals recreatie, horeca, innovatieve bedrijven met bedrijfswoningen. Deze moet voldoen aan de eisen uit de Beleidsregels Grote Rivieren.
3. Buiten gebruik stellen /verwijderen parkeerplaats – deze wordt verwijderd, een vervangende parkeerplaats is opgenomen in deelplan Van Uden.



Figuur 3.3
Deelplan bufferzone

3.1.4 Deelplan Hertog Karelweg

De verkeersveiligheid en de beeldkwaliteit van de Hertog Karelweg worden verbeterd. De verkeersveiligheid wordt meegenomen in het door de gemeente geplande groot onderhoud in 2017/2018. De berm over de lengte van het nieuwe magazijn wordt verbreed en groener ingericht.



Figuur 3.4

Deelplan Hertog Karelweg

3.1.5 Deelplan Waalbandijk

De weg over de Waalbandijk achter het bedrijventerrein wordt afgesloten voor autoverkeer (m.u.v. onderhoud en beheer door gemeente en waterschap). Daarmee wordt dit stuk weg een wandel- en fietsroute.

3.1.6 Groene inpassing en inrichting

Voor de inpassing van deelplannen zijn de volgende groene voorzieningen in de gebiedsvisie opgenomen. Zie het overzicht in figuur 3.1.

1. Bomenrij ter afscherming van het bestaande warehouse van Van Uden, aan de waterkant en aan de oostkant (genoemd in 3.1.1).
2. Groene inpassing in de vorm van coulissen in de bufferzone (genoemd onder 3.1.3).
3. Bomenrij/groen langs de Hertog Karelweg, langs het nieuwe warehouse en de locatie van de watergebonden bedrijvigheid aan de westkant langs de Waalbandijk (zie afbeelding bij 3.1.3).

3.1.7 Kansen voor extra kwaliteit

In de gebiedsvisie worden de volgende kansen voor extra kwaliteit genoemd. Deze kansen zijn nog niet realiseerbaar, omdat er bekende en onbekende voorwaarden zijn voor de haalbaarheid, waaronder de medewerking van de grondeigenaren.

- Zonnepanelen op het dak van het nieuwe magazijn met een mogelijkheid voor omwonenden om te participeren in stroomopwekking en afname.
- Het verleggen van de primaire waterkering van de huidige Waalbandijk naar de kade langs de Kerkwaard, waarbij mogelijkheden ontstaan voor groene inpassing:
Bufferzone achter de dijk – bij verlegging van de waterkering naar de nieuwe kade wordt de Waalbandijk binnendijs gebied. Deze kan opnieuw ingericht worden en er ontstaat ruimte voor groene inpassing maar ook bijvoorbeeld woningbouw.
- Een scherm aan de Waalbandijk (wens bewoners Buitenweg): afscherming voor geluid en zicht).

- De groene inpassing door een bomenrij aan de Waalbandijk achter de bedrijven is afhankelijk van de verplaatsing van de waterkering naar de nieuwe kade. In de waterkering zijn bomen namelijk niet toegestaan.



Figuur 3.5

Groene inpassing en ev. herinrichten Waalbandijk mogelijk na vervallen waterkerende functie

- Verbetering van de verkeersveiligheid van de provinciale weg, de Graaf Reinaldweg. Dit kan gecombineerd plaatsvinden met het groot onderhoud door de provincie dat gepland staat in 2017/2018.
- Het verplaatsen van de ontsluitingsweg van steiger/overnachtingshaven naar een tracé langs locatie van de watergebonden bedrijven.
- Een horecagelegenheid mogelijk maken ter plaatse van de hoek Hertog Karelweg en Waalbandijk, in de richting van de bufferzone.

Voor deze kansen geldt dat ze nog niet opgenomen worden in deze wijziging van het bestemmingsplan, maar dat ze eerst verder uitgewerkt moeten worden. Later kan dan hierover besluitvorming plaatsvinden.

3.2 Wensen en voorwaarden werkgroep en belanghebbenden

De werkgroep die zich bezig heeft gehouden met de inpassing van de uitbreiding van Van Uden heeft als vertrekpunt gehad: zoveel mogelijk beperken van de geluidsoverlast, verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en de verkeersveiligheid en het benutten van de uitbreiding van werkgelegenheid voor de directe omgeving. Daarnaast heeft de werkgroep extra maatregelen in beeld gebracht, die de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in Haaften en Tuil vergroten.

Ten aanzien van de als vertrekpunt genoemde thema's heeft de werkgroep, inclusief Van Uden en de gemeente, de overeengekomen voorwaarden bij de gebiedsvisie Kerkewaard verwoord (zie de Informatienota Proces Werkgroep van 12 mei 2015). Deze voorwaarden zijn gesteld om tegemoet te komen aan de zorgen die bewoners hebben ten aanzien van:

- het waarmaken van de positieve aspecten in de gebiedsvisie, zoals de groene inpassing zoals hiervoor beschreven en;
- het waarborgen van de optimale beperking van de negatieve invloed van de plannen op de omgeving.

De voorwaarden, zoals opgenomen in de procesbeschrijving zijn hieronder opgenomen.

1. Van Uden en de gemeente maken afspraken over de manier waarop de werklozen uit Haaften en omgeving kunnen worden benaderd voor nieuwe werkgelegenheid.

De ontwikkeling betekent een uitbreiding van de werkgelegenheid. In de distributie van

voedingsmiddelen zoals bij Van Uden wordt geen hoge automatisering verwacht (geautomatiseerde warehouses), wel in labeling e.d. (bijv. t.b.v. webshops). In de logistieke bedrijfsvoering betekent dit voor driekwart laaggeschoold werk (chauffeur, order-picken, verpakken, pakketten samenstellen, labelen) en daarnaast middelbaar en hoger geschoold werk (accijnzenbehandeling, facturering, logistiek proces). De andere bedrijvigheid brengt ook direct en indirect werkgelegenheid op verschillende niveaus met zich mee.

2. Een tijdslimiet aan de werkzaamheden. Geen containeroverslag tussen 23.00 – 6.00 uur en op zondag. Deze afspraak wordt contractueel vastgelegd.
3. De maximale geluidsniveaus inclusief de geluidpieken en het cumulatieve niveau blijven binnen de toelaatbare niveaus uit de regelgeving. Voorwaarden rondom geluid worden naast een contract ook in de omgevingsvergunning voor de uitbreiding van Van Uden opgenomen, zodat bestuursrechtelijke handhaving mogelijk is.
4. Bewoners kunnen ervan op aan dat voorstellen die de kwaliteit verbeteren worden uitgevoerd, zoals bomen en de inrichting van de bufferzone. Daarom wil de werkgroep dat deze contractueel worden vastgelegd.
5. De werkgroep wil zorgdragen voor voldoende controle of de voorwaarden worden nageleefd. Daarom stelt de werkgroep voor een commissie in te stellen (met een afvaardiging van de werkgroep en bij voorkeur juridische deskundigheid), die namens de gemeenteraad in volgende fasen toetst of de afspraken worden nagekomen.
6. Eventuele waardedaling van woningen wordt gecompenseerd. Planschadeovereenkomst tussen gemeente Neerijnen en Van Uden (conform de procedureverordening voor advisering tegemoetkoming in planschade), zodat bewoners die menen planschade (b.v. waardedaling woning) te lijden vanwege negatieve gevolgen van de ontwikkeling van de Kerkewaard daartoe bij de gemeente een verzoek in kunnen dienen. In dat geval zorgt de gemeente (na betaling leges) voor deskundigen-oordeel. Bij toekenning volgt planschadevergoeding + vergoeding leges die de gemeente op Van Uden verhaalt.
7. Nader onderzoek naar de mogelijke herontwikkeling van de Waalbandijk/waterkering Onderzoek naar de mogelijkheden om in de situatie dat de Waalbandijk nog een primaire waterkering is, een scherm langs de achterzijde (Waalbandijk) van bestaande bedrijven op te richten en overleg hierover met omgeving.

Een aantal van deze voorwaarden en waarborgen kunnen direct in het bestemmingsplan (verbeelding, regels) worden opgenomen. De voorwaarden die geen ruimtelijk karakter hebben, moeten anders worden geborgd. In paragraaf 3.3 wordt dit behandeld.

3.3 Borging duurzame inpassing van de deelplannen

Belangrijke elementen voor de inpassing moeten worden gewaarborgd. Randvoorwaarden kunnen worden vastgelegd in een bestemmingsplan (als bestemming of via wijzigingsbevoegdheid), een verkeersbesluit, omgevingsvergunning/maatwerkvoorschriften en/of in contracten. Deze trajecten lopen parallel. De uitwerking en samenhang van de diverse overeenkomsten en toestemmingen is mede afhankelijk van de volgorde waarin de deelplannen worden gerealiseerd.

Een aantal van de onderdelen van de deelplannen heeft ruimtelijke consequenties: deze moeten in het bestemmingsplan worden opgenomen (bestemd) om planologisch mogelijk gemaakt te worden. Andere onderdelen, zoals bomenrijen, autovrij maken, moeten niet alleen planologisch toelaatbaar zijn, maar vragen ook andere besluiten (met name vergunningen of ontheffingen). Er

zijn ook onderdelen van deelplannen, die nu al passen binnen de huidige bestemming en bestaande rechten; deze kunnen bestuursrechtelijk gezien direct uitgevoerd worden. Voor elk relevant aspect waar zorgen over bestaan bij bewoners moet nagegaan worden hoe de daadwerkelijke uitvoering kan worden gewaarborgd. Belangrijke voorwaarden en wensen voor de omgeving zijn:

- de groene voorzieningen die in de gebiedsvisie zijn opgenomen;
- het handhaven van de zondagsrust;
- het beperken van de bedrijfstijden en aantallen containers;
- het beoordelen van (plan)schade voor onroerend goed en schadevergoeding hiervoor.

Het (gelijktijdig) realiseren van deze voorwaarden en uitgangspunten wordt juridisch hard vastgelegd in overeenkomsten, omgevingsvergunningen en in het bestemmingsplan. Er staan daarmee privaatrechtelijke (contracten), bestuursrechtelijke (toezichthouders omgevingsdienst) en strafrechtelijke (politie/justitie) sanctiemogelijkheden op om een en ander af te dwingen.

Er wordt op de volgende wijze invulling gegeven aan de voorwaarden, zoals genoemd in paragraaf 3.2.

1. Afspraken over het benaderen van lokale werkzoekenden worden schriftelijk vastgelegd.
 - a. In overleg tussen gemeente en Van Uden worden afspraken gemaakt over de manier waarop de werkzoekenden uit Haaften e.o. kunnen worden benaderd voor vacatures op het bedrijventerrein.
 - b. Als gevolg van de investeringen door de bedrijven en de overheid ontstaat er verder tijdelijke indirecte werkgelegenheid bij dienstverleners en toeleveranciers en door de schaalvergroting daarmee gepaard gaande blijvende indirecte werkgelegenheid.
2. Werktijdenbeperking; het verbod van op- en overslag in de nachtperiode 23.00 tot 06.00 en overslag op zondag worden op de volgende manier privaatrechtelijk en bestuursrechtelijk geregeld.
 - a. In de samenwerkingsovereenkomst worden de werktijdenbeperking en het respecteren van de zondagsrust vastgelegd.
 - b. In maatwerkvoorschriften conform Activiteitenbesluit worden werktijdbeperkingen en de zondagsrust voor Van Uden en de watergebonden bedrijven vastgelegd.
3. Zoveel mogelijk beperken geluidoverlast.
 - a. Gunstige situering voor geluiduitstraling: de kuil wordt niet opgehoogd (verlaagde ligging in de kuil zorgt voor geluidsafscherming); gebouwen schermen geluid in de richting van de kern Haaften deels af.
 - b. De geluidgrenswaarden voor de activiteiten van Van Uden en de watergebonden bedrijven worden wettelijk vastgelegd in de vergunning of maatwerkvoorschriften volgens het Activiteitenbesluit (hierop kunnen toezichthouders van de gemeente/omgevingsdienst handhaven). Uit geluidberekeningen blijkt dat de geluidniveaus onder deze wettelijke normen blijven.
 - c. In de voorschriften kunnen ook eisen gesteld worden aan de technische uitvoering van materieel (toepassen van de Beste Beschikbare Technieken, BBT).

4. De diverse groenvoorzieningen en bomenrijen worden geregeld in een anterieure overeenkomst tussen gemeente en Van Uden en andere grondeigenaren/belanghebbenden:
 - a. Bomenrij ter afscherming van het bestaande warehouse van Van Uden, aan de waterkant en aan de oostkant (genoemd onder 3.1.1).
 - b. Bomenrij/groen langs de Hertog Karelweg, langs het nieuwe warehouse en de locatie van de watergebonden bedrijven aan de westkant langs de Waalbandijk.
 - c. Groene inpassing in de vorm van coulissen in de bufferzone (genoemd onder 3.1.3).
5. Verbeteren verkeersveiligheid.
 - a. De aangevoerde zorgpunten worden meegenomen en aangepakt in combinatie met het groot onderhoud van de Hertog Karelweg door de gemeente en de Graaf Reinaldweg door de provincie in de periode 2017-2018. De gemeente Neerijnen zorgt hiervoor.
 - b. Het verplaatsen van de vrachtautoparkerplaats naar het terrein van Van Uden neemt een deel van het zware verkeer in het dorp weg. Dit wordt meegenomen in de anterieure overeenkomst tussen de gemeente en Van Uden. De gemeente verzorgt de bewegwijzering en verkeersborden.
8. Waardevermindering onroerend goed (planschade) en compensatie d.m.v. schaderegeling. Planschadeovereenkomst tussen gemeente Neerijnen en Van Uden (conform de procedure-verordening voor advisering tegemoetkoming in planschade), zodat bewoners die menen planschade (b.v. waardedaling woning) te lijden vanwege negatieve gevolgen van de ontwikkeling van de Kerkewaard daartoe bij de gemeente een verzoek in kunnen dienen. In dat geval zorgt de gemeente (na betaling leges) voor deskundigen-oordeel. Bij toekenning volgt planschadevergoeding + vergoeding leges die de gemeente op Van Uden verhaalt.
6. Nader onderzoek van de door de werkgroep geformuleerde kansen. In een overeenkomst tussen de gemeente, Van Uden en eventuele andere grondeigenaren worden afspraken gemaakt over nader onderzoek.
 - a. De mogelijkheid van een scherm langs de achterzijde (Waalbandijk) van bestaande bedrijven. Hiervoor initieert Van Uden op korte termijn overleg met bewoners en de bedrijven.
 - b. Bij de ontwikkeling van een nieuw warehouse wordt duurzaamheid een aandachtspunt. Van Uden onderzoekt samen met een energieleverancier de mogelijkheid van het opwekken van zonne-energie en het oprichten van een coöperatie, zodat de inwoners van Haaften kunnen deelnemen aan Schone Energie.
 - c. De mogelijkheden om in overleg met het waterschap en Rijkswaterstaat de waterkering te verleggen van de Waalbandijk naar de kade.
9. Bewaking van de gemaakte afspraken door een commissie van burgers. Er wordt een commissie ingesteld (met afvaardiging werkgroep en bij voorkeur met juridische deskundigheid), te faciliteren door de gemeente, die periodiek toetst of de afspraken worden nagekomen.

Voor bovengenoemde borging kan de voorwaarde gelden, dat overeenstemming moet worden bereikt met de eigenaar van de gronden (als dat niet Van Uden is) en eventuele andere belanghebbenden, alsmede het bevoegd gezag voor benodigde vergunningen.

In paragraaf 6.5 is een overzicht (tabel) opgenomen van de overige wettelijke toestemmingen, die noodzakelijk zijn om bovengenoemde maatregelen en voorzieningen mogelijk te maken.

Naast vergunningen e.d. wordt een privaatrechtelijke overeenkomst opgesteld tussen gemeente en Van Uden en ev. andere grondeigenaren. Deze zgn. anterieure overeenkomst regelt in elk geval:

- De financiering van het proces;
- verplichtingen voor Van Uden en anderen voor realisatie vanuit de deelplannen;
- het verhalen van kosten voor openbare voorzieningen;
- inspraak voor de omwonenden bij de uitwerking van plannen en klachtenafhandeling;
- procesafspraken over verdere uitwerking van de bufferzone en de kansen;

Daarnaast kunnen privaatrechtelijke afspraken met andere instanties en grondeigenaren nodig zijn om een en ander te borgen.

4 Huidige situatie

4.1 Historie

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



Figuur 4.1 Kerkewaard anno 1959

Kerkewaard anno 1977

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

In 1966 werd een begin gemaakt met de opspuitingswerkzaamheden en eind 1968 wordt gestart met de circa 850 m lange kademuur. Eind 1969 zijn de opspuitingswerkzaamheden beëindigd en circa 2 miljoen m³ zand tot op dijkhoogte aangebracht.

In 1970 geeft Gedeputeerde Staten een verklaring van geen bezwaar af voor de bouw van een café-restaurant, dat in april 1973 in gebruik genomen wordt (voormalig Waalzicht). In 1973 wordt ook de Hertog Karelweg aangelegd. In 1978 komt het totale industrieterrein, circa 32 ha, na aanleg van 850 meter lange kademuur en aanleg van infrastructuur gereed. De infrastructurele werkzaamheden zijn dan voltooid en het terrein is bouwrijp. Er wordt een aanvang gemaakt met het aantrekken van industrieën.

In 1982 is het bestemmingsplan Kerkewaard vervolgens vastgesteld door de gemeente Neerijnen waarbij zowel "droge" als "natte" industrie is toegestaan. Het vaststellen van een bestemmingsplan voor het industrieterrein loopt echter spaak omdat de provincie haar goedkeuring onthoudt. Mede in het licht van geringe behoefte aan bedrijventerrein op dat moment vanwege de economische recessie door de tweede oliecrisis die er inmiddels is ingetreden, worden de plannen

heroverwogen. Het plan om de Kerkewaard weer geheel af te graven en de kade over 450 m open te breken stuiten op bezwaren van Rijkswaterstaat. Na 1983 is een deel van het opgespoten zand weer afgegraven en verkocht, waardoor “de Kuil” ontstaan is. In afwijking van eerdere plannen is de dijk niet doorgegraven en is de kuil droog gebleven. In 1986 is de haven door Rijkswaterstaat aangewezen als overnachtingshaven.



Figuur 4.2 Kerkewaard anno 1985

Kerkewaard anno 2005

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

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

Op 25 september 2014 is het bestemmingsplan 'Kerkewaard' vastgesteld. Dit is een integrale conserverende herziening van het vigerende bestemmingsplan 'Kerkewaard' (Raadsbesluit 26 augustus 1982, Goedkeuringsbesluit 19 december 1986). Dit bestemmingsplan is uitgangspunt voor de in deze Nota van Uitgangspunten beschreven ontwikkeling van Kerkewaard.

4.2 Huidige situatie

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

Het bedrijventerrein heeft een lokaal karakter en wordt ontsloten door de Graaf Reinaldweg (N830), Waalbanddijk en de Hertog Karelweg.

Onlangs zijn de bomen in de uiterwaard, tussen de Waalbanddijk en de overnachtingshaven verwijderd, omdat dit weerstand levert aan de stromende rivier bij hoog water (beleid Rijkswaterstaat)



Figuur 4.3
Huidige situatie Kerkewaard

5 Beleid

5.1 Toetsing beleidskader ruimte, water en economie

In de Haalbaarheidsnotitie³ is de ontwikkeling in november 2013 getoetst aan het beleid op het gebied van Ruimte, Economie en Water/Ruimte voor de Rivier. In het kader van deze Nota van Uitgangspunten is de actualiteit en geldigheid van deze Haalbaarheidsnotitie getoetst.

De beleidsdocumenten die sinds 2013 zijn vastgesteld, zoals de Omgevingsvisie en –verordening (nr. 3) en de ontwerp-Structuurvisie Waalweelde West (nr. 10) worden in onderstaande tabel behandeld. In de ontwerp-Structuurvisie Waalweelde West is de ontwikkeling van bedrijventerrein Kerkewaard ingebed in een groter geheel, met als doel Ruimte voor de Rivier in combinatie met een aantal gewenste bouwprojecten in het rivierbed. Naast de plannen van Van Uden bestaat het project Kerkewaard uit een verlenging van de haven naar het oosten en het verplaatsen naar het oosten en vergroten van de overnachtingshaven (zie figuur 5.1).

Figuur 5.1
Ontwerp-structuurvisie
Waalweelde-West,
project Kerkwaard



Volgens de visie levert de verlengde haven een behoorlijke waterstandsval op, namelijk 8,8 cm. Ook worden sedimentatie en dwarsstromen tegengegaan, waardoor de invaart voor schepen verbeterd.

De ontwikkeling van het bedrijventerrein loopt in tijd vooruit op de verlenging van de haven en het verplaatsen van de overnachtingshaven. In de Haalbaarheidsnotitie en deze Nota van Uitgangspunten is de ontwikkeling van het bedrijventerrein, min of meer als eerste fase en onafhankelijk van de totale ontwikkeling van de Kerkewaard, getoetst. De Nota van Uitgangspunten is daarmee in lijn met het toekomstige beeld voor de Kerkewaard, zoals neergelegd in de ontwerp-Structuurvisie Waalweelde West.

Tabel 5.1

Beleid getoetst in de Haalbaarheidsnotitie en actuele situatie/beoordeling

Beleidsaspect	Beleidsdocument
Ruimte	1. Streekplan 2005 2. Ruimtelijke verordening Gelderland 3. Omgevingsvisie en -verordening. Deze is op 9 juli 2014 vastgesteld en was met het vaststellen van de Haalbaarheidsnotitie in 2013 nog in ontwerp. Onderdeel van de

³ Notitie 'Haalbaarheid uitbreiding bedrijventerrein Kerkewaard te Haaften', LBPSIGHT, kenmerk R065357aa.00002.pvv van 29 november 2013, zoals voor kennisgeving aangenomen door de gemeenteraad op 13 maart 2014

	omgevingsvisie is de Ladder van duurzame verstedelijking. In de haalbaarheidsnotitie waren de plannen hier al aan getoetst. De ontwikkeling sluit hierbij aan. <i>Actuele situatie/beoordeling:</i> De Kerkewaard is, gelet op de beleidsdocumenten en de feitelijke situatie, aan te merken als (bestaand) stedelijk gebied dan wel als stedelijk zoekgebied. De plannen tot realisatie van een containerterminal in Kerkewaard is acceptabel volgens de ladder voor duurzame verstedelijking (plannen toetsen op efficiënt ruimtelijk gebruik). De overslagfaciliteiten die voorzien zijn op de uitbreiding van het bedrijventerrein Kerkewaard zijn bedoeld voor de eigen behoefte van het bedrijf Van Uden Logistics. Bovendien liggen de locaties die in regionaal verband zijn aangewezen, voor het bedrijf Van Uden Logistics ongunstiger qua locatie en ontwikkelingspotentie (qua tijd en risico's), gelet op de wensen voor een eigen kade (200 meter) en het gewenste oppervlak (15 ha). Daarbij wordt opgemerkt dat het terrein in de Kerkewaard dat in beeld is voor ontwikkeling, al in eigendom is van Van Uden en aansluit bij de huidige bedrijfsactiviteiten. 4. Als vervolg op het raadsbesluit 'Kaderstelling verdere ontwikkeling bedrijventerrein Kerkewaard van 29 oktober 2009 is door het college aan de provincie gevraagd de plannen te toetsen. Dit heeft de volgende aandachtspunten opgeleverd die ook in de ontwerp-structuurvisie Waalweelde-West zijn verwoord: a. de regio Rivierenland dient akkoord te gaan met de opname van de Kerkewaard in het Regionaal Programma Bedrijventerreinen (RPB); b. de uitbreiding van het bedrijventerrein dient verenigbaar te zijn met de functie van de overnachtingshaven; c. de effecten als gevolg van en toename van stikstofdepositie op de natuurgebieden moet worden onderzocht d. er is een goede landschappelijke inpassing nodig richting het dorp Haaften die zorgt voor een goede overgang tussen dorp en bedrijvigheid; e. er is een goede landschappelijke inpassing nodig richting (Buitenstad) Zaltbommel; 5. Voor alle ontwikkelingen in het gebied geldt dat er dient te worden gehandeld binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving omtrent o.a. geluid, lucht en verkeer. <i>Actuele situatie/beoordeling:</i> Deze punten zijn behandeld in de Haalbaarheidsnotitie en deze Nota. De Kerkewaard is door de gemeente Neerijnen ook ingebracht in het genoemde RPB.
Economie	6. Structuurvisie Bedrijventerreinen en Werklocaties van Gelderland van 2010 7. Strategisch uitvoeringsprogramma Logistiek en Goederenvervoer 2012-2015, Logistiek als Gelderse Motor (2012); 8. Masterplan Rivierenland logistieke hotspot van mei 2012; 9. Regionaal Programma Bedrijventerreinen (RPB) Regio Rivierenland (2012). Convenant bedrijventerreinen/ Herijking Afsprakenkader regionale samenwerking bedrijventerreinen', d.d. 17 maart 2014 De regio Rivierenland dient akkoord te gaan met de opname van de Kerkewaard in het Regionaal Programma Bedrijventerreinen (RPB). <i>Actuele situatie/beoordeling:</i> De gemeente Neerijnen heeft de ontwikkeling Kerkewaard ingebracht in het programma. in het beleid van de provincie Gelderland en de regio Rivierenland om te komen tot een logistieke Hotspot wordt Kerkewaard als kans gezien voor multimodaal vervoer, in lijn

	met het landelijke beleid inzake goederenvervoer (optimale inzet van divers vervoersvormen ofwel multimodaal vervoer; inzet van binnenvaart boven vervoer per as).
Waterberging en waterstand	10. Het beleid inzake overstromingsrisico's is neergelegd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en de Planologische Kernbeslissing Ruimte voor de Rivier. 11. De ontwerp-Structuurvisie Waalweelde West omvat een aantal maatschappelijk gewenste, niet riviergebonden ontwikkelingen in het rivierbed in combinatie met maatregelen om te voldoen aan de lange-termijnpoging voor Ruimte voor de Rivier (vergroten debiet, verminderen opstuwing). <i>Waterwet</i> 12. Volgens artikel 6, onder d, van de Beleidsregels grote rivieren moet bij het toestaan van niet-riviergebonden initiatieven maatregelen worden genomen die per saldo extra ruimte bieden voor de rivier. Het afwegen van het maatschappelijk belang van een ruimtelijke ontwikkeling tegen het belang van de noodzakelijke waterstandsverlaging en waterberging is ook opgenomen in het ruimtelijk spoor (Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, Barro). In de Haalbaarheidsnotitie is gemotiveerd dat de op- en overslag in het logistieke proces bij Van Uden zodanig samenhangt, dat het warehouse tezamen met de overslag als watergebonden en riviergebonden moeten worden gezien. Het succes van de ontwikkeling hangt af van de flexibele en efficiënte distributie van ontvangen goederen in het warehouse en de overslag (zonder de planning en inzet van extra vrachtwagentransport) naar een uitgaand schip. 13. De plannen worden opgenomen in de Structuurvisie WaalWeelde-West, waardoor deze zijn ingebed in het rivierenbeleid (Ruimte voor de Rivier) en worden gemotiveerd in het kader van de algemene regels ruimtelijke ordening. De bestaande rechten bieden goede mogelijkheden om de ontwikkelingen, voor zover passend binnen de geldende vergunningen, te realiseren. Voor de overslag van containers ontbreekt de waterwetvergunning, echter deze riviergebonden activiteit kan volgens het geldende beleid worden vergund. De kleinschalige bedrijvigheid en in de bufferzone is niet als riviergebonden aan te merken; hiervoor moet overcompensatie worden geregeld en geborgd in de uitvoering. <i>Actuele situatie/beoordeling:</i> Op dit moment wordt in het kader van de structuurvisie nagegaan welke aandeel niet-riviergebonden deelplannen moeten nemen in de extra ruimte die moet worden geboden aan de rivier (overcompensatie). Deze overcompensatie is van toepassing voor zover niet-riviergebonden mogelijk worden gemaakt. Dit zou in Kerkewaard kunnen gelden voor kleinschalige bedrijvigheid in de bufferzone. In deze Nota van Uitgangspunten wordt voor de bufferzone een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. De extra riviermaatregelen die hiermee samenhangen hoeven daarmee pas bij de toepassing van deze bevoegdheid te worden geborgd. Extra bomenrijen/vegetatie wordt in de gebiedsvisie alleen buitendijks op hoogwatervrij terrein gelegd, zodat dat geen probleem vormt.

5.2 Aanvulling ruimtelijk kader

In aanvulling op de in 5.1 genoemde beleidsdocumenten zijn er ontwikkelingen geweest op enkele thema's die hieronder nader worden toegelicht.

5.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld. Het Rijk zet met de ontwerp structuurvisie het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. In de Structuurvisie staan de plannen voor ruimte en

mobilititeit van nationaal belang. Zo beschrijft het kabinet in de Structuurvisie in welke infrastructuurprojecten zij de komende jaren wil investeren en op welke manier de bestaande infrastructuur beter benut kan worden. Provincies en gemeenten krijgen in de plannen meer bewegingsvrijheid op het gebied van ruimtelijke ordening. Het kabinet richt zich bij de verbetering van het vestigingsklimaat vooral op de regio's die zorgen voor de meeste economische groei, zoals bijvoorbeeld de Rotterdamse haven. Hierbij spelen ook de lokale voorzieningen een belangrijke rol:

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

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

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

Conclusie: Het plan draagt concreet bij aan de doelen van het SVIR door de realisatie van een binnenlandse containeroverslag. De bestaande infrastructuur wordt beter benut, in dit geval door binnenvaart over de Waal. Het containervervoer groeit de laatste jaren met zeven tot tien procent per jaar en deze groei houdt naar verwachting de komende jaren aan. De verkeersbelasting op de ruit van Rotterdam, maar ook op de A15 groeit dan eveneens wat vanuit het oogpunt van bereikbaarheid en luchtkwaliteit onwenselijk of zelfs onmogelijk is. Het is daarom van groot belang om een groter deel van de import/export containers te vervoeren via binnenvaart (optimale inzet van divers vervoersvormen ofwel multimodaal vervoer).

5.2.2 Gelders Milieuplan

Het Gelders Milieuplan is erop gericht om economische en maatschappelijke ontwikkelingen bij te sturen wanneer deze de omgevingskwaliteit bedreigen. Het milieubeleid treedt op tegen onaanvaardbare aantasting van het leefmilieu, maar keert zich niet tegen economische groei of tegen het gebruik van energie en grondstoffen. De aanpak in het landelijke en stedelijk gebied is gericht op het geven van bescherming waar het nodig is. Het milieubeleid richt zich meer dan voorheen op de kwaliteit van de leefomgeving als geheel.

Uitgangspunten van het Gelders Milieuplan zijn:

- basiskwaliteit en leefomgeving staan centraal;
- bereiken van gezonde leefomgeving voor mens, plant en dier;
- hinder en verontreiniging aanpakken bij de bron.

Conclusie: In de Haalbaarheidsnotitie zijn thema's getoetst die ook in het Gelders Milieuplan zijn benoemd, te weten: bedrijven en milieuzonering, externe veiligheid, bodem.

De ontwikkeling van de Kerkewaard is in lijn met het Gelders Milieuplan.

5.2.3 Sociaaleconomische Visie Rivierenland 2009-2020

Deze sociaaleconomische visie van Regio Rivierenland 2009-2020 is gemaakt voor en door de elf gemeenten in de regio, in samenwerking met de Kamer van Koophandel, het bedrijfsleven en overige maatschappelijke partijen. Rivierenland streeft naar:

- een economie die Rivierenland sterk verbindt, maar ook verbindt met omliggende regio's;
- verdere toename van de welvaart, uitgedrukt in een toename van het Bruto Regionaal Product;
- toename van de investeringen door bedrijven;
- toename van de bestedingen in de regio;
- werkgelegenheid die aansluit bij de wensen en mogelijkheden van de bevolking;
- een betere afstemming tussen het soort werkgelegenheid en de beroepsbevolking;
- voldoende gedifferentieerde en kwalitatieve werkgelegenheid;
- een duurzame economie die past bij de aard en schaal van Rivierenland;
- goede landschappelijke en ruimtelijke inpassing van de sociaaleconomische activiteiten.

Duurzaamheid staat centraal bij de verdere economische ontwikkeling van Rivierenland. De regio streeft dit na door kwaliteit en selectiviteit in het regionaal economische beleid. Kwaliteit betekent dat de omgeving is afgestemd op het behoud en de groei van de regionale economie, zodat bewoners en bedrijven graag in de regio blijven. Bereikbaarheid en leefbaarheid zijn daarbij essentieel. Daarnaast vraagt een duurzame ontwikkeling om selectiviteit binnen de economische ontwikkeling. Met selectiviteit wordt bedoeld: langjarig ruimte bieden aan die sectoren en bedrijven die niet alleen de economie versterken, maar tegelijkertijd ook bijdragen aan de sociale en landschappelijke kwaliteit van Rivierenland.

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

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

5.2.4 Samen vooruit. Economisch beleid gemeente Neerijnen 2011-2015

In dit document wordt het economische beleid voor 2011-2015 beschreven. De belangrijkste doelstelling voor deze periode is "bevorderen van een passend ondernemersklimaat met behoud van het landelijke karakter."

Neerijnen ondersteunt de doelstelling van het programma "Welvarend Rivierenland" van Regio Rivierenland en de Kamer van Koophandel. In Rivierenland is sprake van een goede balans tussen duurzame economische groei en behoud en versterking van een goede leefomgeving, waardoor de inwoners, bezoekers en bedrijven graag in de regio (ver)blijven.

Als gevolg op provinciaal beleid heeft regio Rivierenland in 2001 een Convenant Bedrijventerreinen opgesteld waarin is afgesproken om een gezamenlijk regionaal beleid voor bedrijventerreinen te voeren. Door samen te werken wordt voorkomen dat gemeenten met elkaar concurreren, waardoor er zorgvuldiger gebruik wordt gemaakt van de ruimte. Voor de gemeente Neerijnen is er ruimte

voor uitbreiding bij bedrijventerreinen. Als een bestaand bedrijf een uitbreidingsbehoefte heeft en het kan lokaal worden opgelost, dan heeft dat de voorkeur.

Conclusie: Het bestaande bedrijf van Uden heeft uitbreidingsbehoefte die kan worden opgelost binnen de Kerkewaard. Hoewel op basis van het provinciale beleid een kavel op een lokaal bedrijventerrein in principe maximaal 0,5 hectare groot mag zijn, vindt Gedeputeerde Staten dat afwijking in dit geval gerechtvaardigd is. Een reden is dat de ligging aan de rivier en de ligging nabij belangrijke infrastructuur noord - zuid (A2) en oost - west (A15) gunstig is voor multimodaliteit. Bij deze overwegingen heeft verder een rol gespeeld dat de uitbreiding van bedrijventerrein Kerkewaard aansluit bij de Ladder van duurzame verstedelijking. Deze geeft in essentie aan dat lokale inpassing in stedelijk gebied de eerste keuze moet zijn, en verplaatsing naar een nieuwbouwlocatie in het buitengebied de laatste keuze. De uitbreiding creëert werkgelegenheid die past in het profiel van de werkzoekenden in de gemeente Neerijnen. De ontwikkeling past binnen het economisch beleid van de gemeente Neerijnen. De gemeente heeft de ontwikkeling Kerkewaard inmiddels ingebracht in het Regionaal Programma Bedrijventerreinen.

5.2.5 Welstandsnota

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

Conclusie: Een beeldkwaliteitsplan moet worden gemaakt, waaraan de bouwplannen worden getoetst. In deze Nota van Uitgangspunten opgenomen beeldkwaliteit, voldoet aan de voorwaarden die de Welstandsnota stelt.

5.3 Samenvatting beoordeling

De conclusie van de toetsing is nog steeds actueel: De ontwikkelingen in Kerkewaard passen binnen het ruimtelijk en economisch beleid en het beleid op het gebied van Ruimte voor de Rivier. De gebiedsvisie is realiseerbaar volgens het wettelijke toetsingskader,

6 Inhoud van het nieuwe bestemmingsplan

6.1 Uitwerking op hoofdlijnen

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe de plannen en voorwaarden ruimtelijke vertaald worden naar een nieuw bestemmingsplan. Voor enkele onderdelen wordt een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om tot (volledige) ontwikkeling te komen. Deze onderdelen zijn dus met het nieuwe bestemmingsplan nog niet uitvoerbaar.

De milieuzonering die is gehanteerd is op dezelfde wijze ingetekend als in het geldende bestemmingsplan: een zone met vaste afstand vanaf de woonbebouwing. Daardoor loopt deze zonering dwars door bestaande bebouwing en worden onbebouwde percelen niet handig gesplitst. Het is mogelijk dat dit nog wordt opgelost door de milieuzonering anders in te delen (meerdere rechthoekige kavels, met bijpassend milieucategorie). Dit is mede afhankelijk van de lopende beroepszaak tegen het geldende bestemmingsplan.

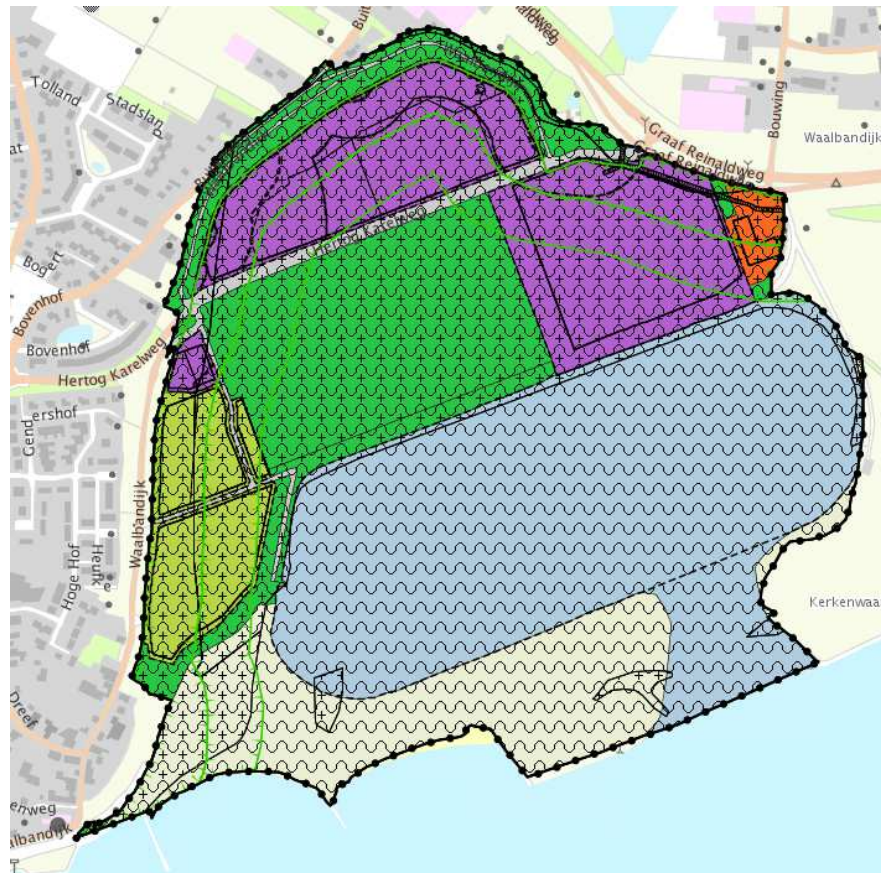
6.2 Plangebied

In figuur 6.1 op de volgende pagina is achtereenvolgens opgenomen:

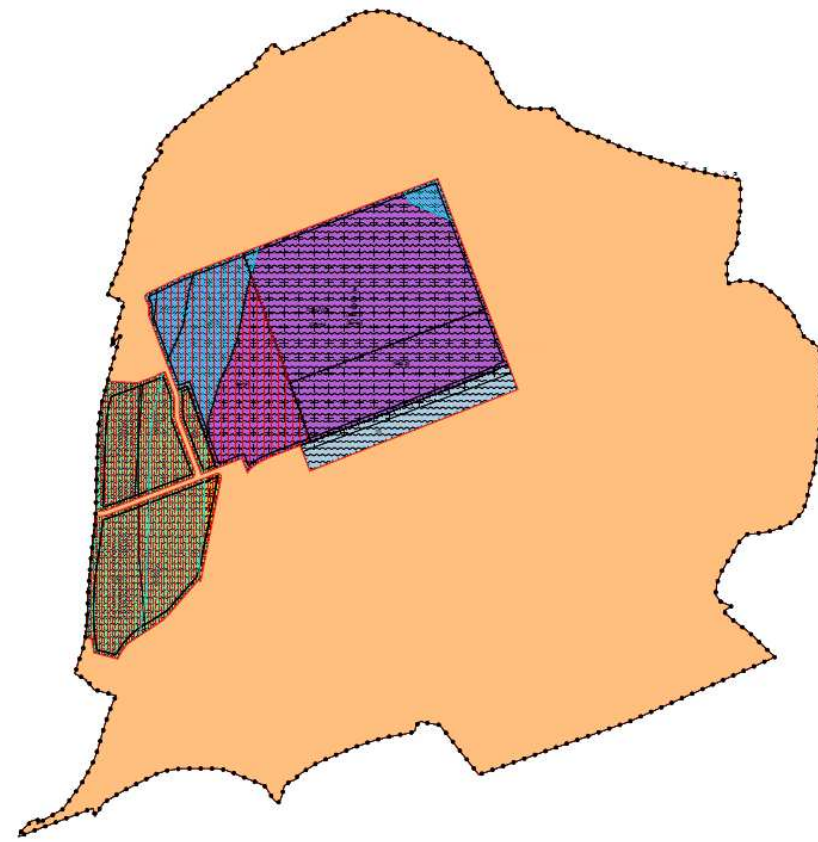
- a. weergave en begrenzing van het *huidige* bestemmingsplan Kerkewaard van 29 september 2014;
- b. weergave van de delen waarvan de bestemming *ongewijzigd* blijven in het nieuwe bestemmingsplan;
- c. weergave van delen die wijzigen in het nieuwe bestemmingsplan

De begrenzing van het nieuwe bestemmingsplan is hetzelfde als die van het vigerende bestemmingsplan. Ook voor wat betreft de delen die niet wijzigen wordt aangesloten bij het vigerende bestemmingsplan, hiervoor worden de regels en de verbeelding uit het huidige bestemmingsplan 1 op 1 overgenomen. Voor deze delen heeft het nieuwe bestemmingsplan dus een conserverende werking.

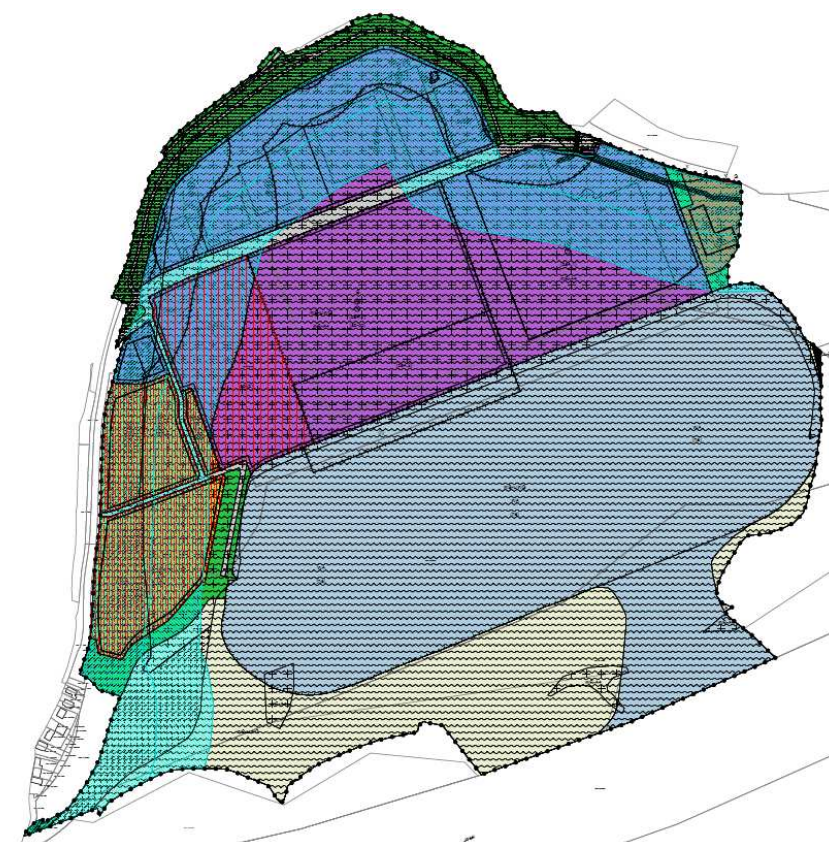
Hoe de te wijzigen delen worden opgenomen in het nieuwe bestemmingsplan, is uitgewerkt in paragraaf 6.2



Figuur 6.1 a. Huidige bestemmingen



b. Concept: gewijzigde delen in nieuw bestemmingsplan



c. Opzet verbeelding nieuwe bestemmingsplan

6.3 Ruimtelijke uitwerking van de ontwikkeling

6.3.1 Uitbreiding van Van Uden

De uitbreiding van Van Uden wordt in het oostelijke deel van de kuil mogelijk gemaakt en in de regels afgebakend:

- de bouw van een warehouse ten behoeve van de multimodale overslag met een oppervlak van 40.000 m²;
- een kade met een mobiele rolkraan voor het overslaan van containers van schip naar land;
- overslag van een mix van 20 en 40 feet containers, tussen de 50.000 en 100.000 stuks per jaar.

Warehouse

In het bestemmingsplan wordt er in lijn met het vigerende bestemmingsplan de bestemming 'Bedrijf' opgenomen en wordt een milieuzonering toegepast. Ter plaatse van de opstelplaats voor containers (containerstack) wordt de aanduiding 'specifiek vorm van bedrijf – container op- en overslag' opgenomen

In lijn met het huidige bestemmingsplan Kerkewaard mogen gebouwen binnen deze bestemming uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd. De bestemming Bedrijf kent daarnaast een ontheffingsbevoegdheid om onder voorwaarden bedrijven toe te staan in één milieucategorie hoger. Daarnaast worden er eveneens in lijn met het bestemmingsplan Kerkewaard enkele ontheffingsmogelijkheden voor de bouwregels opgenomen.

Kade, overslag en containerstack

De kade en de opstelplaats van een kraan worden mogelijk gemaakt. Binnen de bestemming Water wordt het mogelijk om ligplaatsen en een laad- en loswal met bijbehorende bouwwerken te realiseren en is er een aanduiding laad- en losplaats.

Het aantal en de bestemming van de containers worden vastgelegd (alleen containers gerelateerd aan de activiteiten van de warehouses) en de hoogte van de kraan en stackhoogte van de containers worden gelimiteerd.

Er wordt een afwijkingsbevoegdheid voor burgemeester en wethouders opgenomen voor het (tijdelijk) gebruik van de kade als openbare loswal, bijv. voor het lossen van goederen voor bijv. een bouwproject in de omgeving.

6.3.2 Watergebonden bedrijvigheid

In het westelijke deel van de kuil wordt watergebonden bedrijvigheid mogelijk gemaakt, bijv. een afbouwer luxe plezierjachten. De exacte inrichting van dit plandeel is nog niet bekend. Er zijn diverse mogelijkheden voor aanpassing en/of het gebruik van de haven en kades. Gestreefd wordt aan een gecombineerd gebruik van voorzieningen voor het lossen van schepen en de mogelijkheid voor het optakelen van jachten (voldoende doortrekken van de kade).

In het bestemmingsplan wordt er in lijn met het vigerende bestemmingsplan de bestemming 'Bedrijf' opgenomen en wordt een milieuzonering toegepast. De uitbreiding wordt planologisch mogelijk gemaakt door een aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - watergebonden bedrijvigheid' op te nemen.

6.3.3 Bufferzone

De natuur- en recreatieve waarden van de huidige uiterwaard wordt versterkt waarmee recreatieve mogelijkheden (wandelen, vissen) gehandhaafd blijven. De gebruiksmogelijkheden van de nu vigerende bestemming Recreatie worden hiertoe vergroot. Er ontstaat zo een bufferzone. Deze kan gericht worden beplant met struiken en bomen. Deze vormen 'coulissen' in de uiterwaard. Het doel daarvan is dat de ontwikkeling in de Kuil vanaf de dijk aan het zicht onttrokken wordt. Het zicht vanaf de dijk op de Waal blijft wel behouden. De bufferzone biedt plaats aan de ontwikkeling van enkele objecten voor kleinschalige bedrijvigheid, groen in gepast in de coulissen.

Om kleinschalige bedrijven mogelijk te maken, wordt een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. In de bevoegdheid wordt een voorwaarden opgenomen dat de functies alleen mogelijk zijn indien aangetoond kan worden dat er sprake is van een acceptabel woon-en leefklimaat en de nabij gelegen bedrijven niet worden belemmerd.

6.4 Beeldkwaliteit

In het raadsbesluit van de gemeente Neerijnen van 2009 is opgenomen dat een beeldkwaliteitsplan opgesteld wordt. Het beeldkwaliteitsplan is een stedenbouwkundig instrument en bevat richtlijnen en inspiratie voor de inrichting van de buitenruimte en het uiterlijk van gebouwen. Het dient als leidraad voor het bereiken van de gewenste ruimtelijke samenhang en kwaliteit. Deze paragraaf beschrijft de beoogde ruimtelijke kwaliteit van de ontwikkeling en dient als input tot het beeldkwaliteitsplan. Het beeldkwaliteitsplan komt tot stand parallel aan het bestemmingsplan en wordt door de gemeenteraad vastgesteld als beleidsstuk gekoppeld aan het bestemmingsplan. Bij vergunningaanvragen wordt er getoetst aan het beeldkwaliteitsplan en dat gebeurt door de welstandscommissie.

In de integrale gebiedsvisie zijn beelden opgenomen die richting geven voor het beeldkwaliteitsplan. Voor het warehouse van Van Uden zijn er goede mogelijkheden voor een goede uitstraling (geen grijze doos).



Figuur 6.2

Impressie warehouse

6.5 Economische uitvoerbaarheid en vergunningen

Afspraken over de kosten voor de uitvoer van de ontwikkeling worden vastgelegd in een anterieure overeenkomst tussen de gemeente Neerijnen, Van Uden en andere particuliere initiatiefnemers. De overeenkomst bevat de algemene en specifieke verplichtingen tussen de partijen. Ook alle (financiële) verplichtingen voor de partijen zijn er in opgenomen, waardoor de gemeente verzekerd is van het wettelijk verplicht kostenverhaal alsmede de bestendige en doelmatige realisatie en inrichting van het plangebied en de openbare ruimte. Er zijn ook zaken opgenomen met betrekking tot de eigendomsoverdracht van de voor realisering en herinrichting van de openbare voorzieningen benodigde gronden; de exploitatiebijdrage, planning, en verdere gebruikelijke proces afspraken en voorwaarden van gemeentelijke medewerking om te komen tot de totaalrealisatie. Alleen als de gemeente met één van de grondeigenaren geen anterieure overeenkomst heeft afgesloten, dan moet de gemeente nog een exploitatieplan opstellen waar gehouden moet worden aan de kostensoortenlijst zoals voorgeschreven is in het Besluit omgevingsrecht.

In onderstaande tabel is per planonderdeel een verantwoordelijke opgenomen voor wie de kosten zijn. Voor een groot deel vinden de ontwikkelingen plaats op de gronden van Van Uden. Voor een deel is dit niet het geval en is de medewerking en eventuele bijdrage van de grondeigenaar en andere belanghebbenden (bijv. omwonenden) nodig om een voorziening te kunnen realiseren. Ook in onderstaande tabel een overzicht van de vergunningen en overige toestemmingen die nodig zijn.

Tabel 6.1

Verdeling verantwoordelijkheid en betrokken eigenaar/belanghebbende

Deelplan Van Uden	Borging / Voorwaarde	Verantwoordelijk	Betrokken eigenaar / belanghebbenden
1 Bomen, groen en inpassing gronden Van Uden			
Bomenrij aan de waterkant en oostkant bestaande warehouse	Anterieure overeenkomst Waterwetvergunning	Van Uden	Rijkswaterstaat
Bomenrij/groen langs de Hertog Karelweg: langs nieuwe warehouse en locatie watergebonden bedrijvigheid (Waalbandijk)	Anterieure overeenkomst Waterwetvergunning	Van Uden	Gemeente Neerijnen Rijkswaterstaat
2 Tweede magazijn en opstelplaats containers (containerstack)			
- beeldkwaliteit	Nieuw bestemmingsplan	Gemeente	-
3 Mobiele kraan en ondergrond			
- overslag voor eigen gebruik van eigenaar/gebruiker warehouse	Nieuw bestemmingsplan	Gemeente Van Uden	-
- bedrijfstijden, zondagsrust	Maatwerkvoorschrift Activiteitenbesluit	Gemeente	Van Uden
- aantal containers per jaar	Maatwerkvoorschrift Activiteitenbesluit	Gemeente	Van Uden
- hoogte kraan	Nieuw bestemmingsplan	Gemeente	Van Uden
- beperken geluid	Maatwerkvoorschrift Activiteitenbesluit	Gemeente	Van Uden
- overslag voor bouwprojecten/ derden	Wijzigingsbevoegdheid gemeente	Initiatiefnemer	-
- nautische (verkeers)maatregelen	Anterieure overeenkomst, Waterwetvergunning	Van Uden	Rijkswaterstaat
- beeldkwaliteit	Nieuw bestemmingsplan	Gemeente	-
4 Parkeerplaats voor vrachtwagens			
- aanleg en inrit Hertog Karelweg	Anterieure overeenkomst	Van Uden	Gemeente
- beeldkwaliteit	Nieuw bestemmingsplan	Gemeente	-

Deelplan Van Uden		Borging / Voorwaarde	Verantwoor- delijk	Betrokken eigenaar / belanghebbenden
Deelplan watergebonden bedrijvigheid				
1	- bebouwing watergebonden bedrijvigheid	Nieuw bestemmingsplan Omgevingsvergunning Waterwetvergunning	Initiatiefnemer	Rijkswaterstaat
	- bedrijfstijden, zondagsrust	Voorschrift in Omgevingsvergunning	Gemeente	Van Uden
	- beperken geluid	Voorschrift in Omgevingsvergunning	Gemeente	Van Uden
Deelplan bufferzone				
1	Groene inpassing / coulissen bufferzone	Anterieure overeenkomst Waterwetvergunning	Van Uden	Rijkswaterstaat
2	Kleinschalige bedrijvigheid	Wijzigingsbevoegdheid gemeente	initiatiefnemer	Van Uden
3	Verwijderen parkeerplaats	Anterieure overeenkomst	Van Uden	-
Deelplan Hertog Karelweg				
1	Verkeersveiligheid			
	- Hertog Karelweg	Gemeente, tegelijk met gepland onderhoud	Gemeente	-
	- Kruising met Graaf Rijnaldweg	Provincie, tegelijk met gepland onderhoud	Provincie	-
2	Beeldkwaliteit	Nieuw bestemmingsplan	Gemeente	-
Deelplan Waalbandijk				
	Weg over de Waalbandijk autovrij maken	Raadsbesluit	Gemeente	-
Overig				
	Planschaderisicoanalyse en afspraken schadevergoeding	Anterieure overeenkomst	Van Uden	Gemeente
	Opstellen beeldkwaliteitsplan	Anterieure overeenkomst	Van Uden	Gemeente
	Opstellen bestemmingsplan en bijbehorende onderzoeken	Anterieure overeenkomst	Van Uden	Gemeente

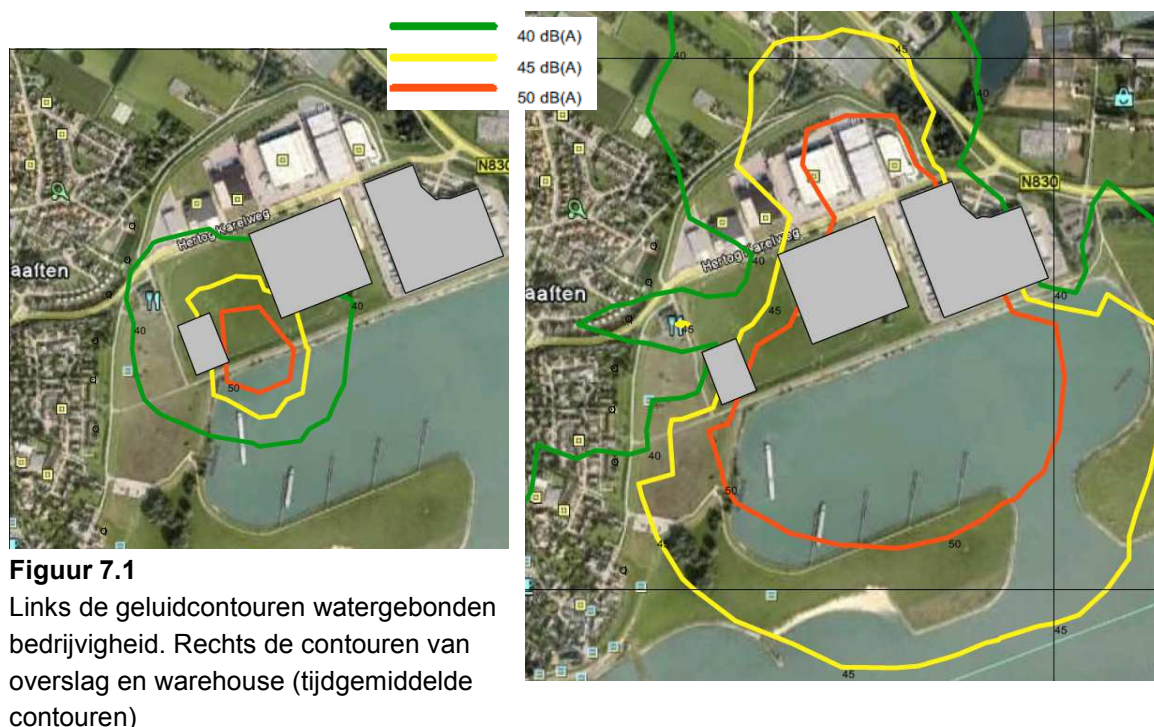
7 Milieuaspecten

In deze paragraaf zijn de belangrijkste punten uit de vastgestelde Haalbaarheidsnotitie⁴ samengevat en waar nodig geactualiseerd. De conclusie van de Haalbaarheidsnotitie is dat alle plandelen ruimtelijk kunnen worden ingepast en dat de milieueffecten naar de omgeving toe kunnen voldoen aan de gangbare milieunormen.

7.1 Geluid (verkeer en industrie)

In de Haalbaarheidsnotitie is de geluiduitstraling door extra verkeer en bedrijvigheid in beeld gebracht. Dit is nu verder uitgewerkt in een akoestisch rapport (rapport 'Ontwikkeling bedrijventerrein Kerkewaard, Akoestisch onderzoek industrielawaai' van LBPSIGHT, kenmerk R065357aa.00007.tc, van 12 mei 2015).

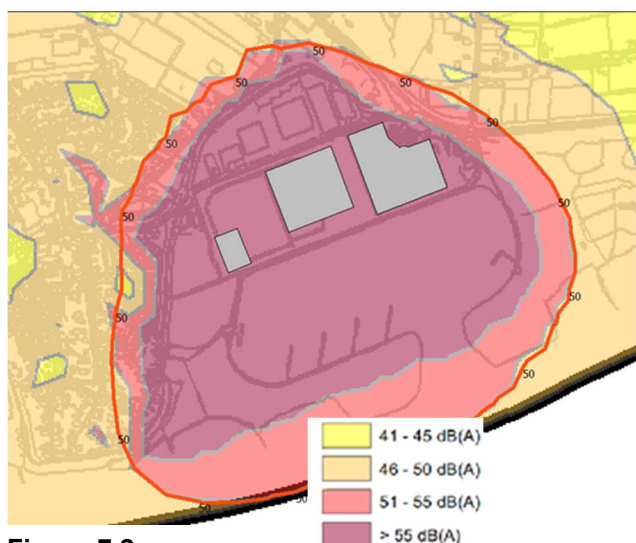
Door de uitbreiding en Van Uden en de watergebonden bedrijven vindt een beperkte toename plaats ten opzichte van de huidige vervoer van en naar de huidige vestiging van Van Uden (toename ca. 10%). De conclusie is dat de containeroverslag en watergebonden bedrijvigheid kunnen voldoen aan de geluidgrenswaarden die in een omgevingsvergunning Milieu of in het Activiteitenbesluit worden vastgelegd. Ook de geluidpieken blijven binnen de gangbare normen.



De geluidsuitstraling als gevolg van overslag, transport en watergebonden bedrijvigheid ook als totaal beschouwd, en ook opgeteld bij de bestaande geluidssituatie (geluiduitstraling door de

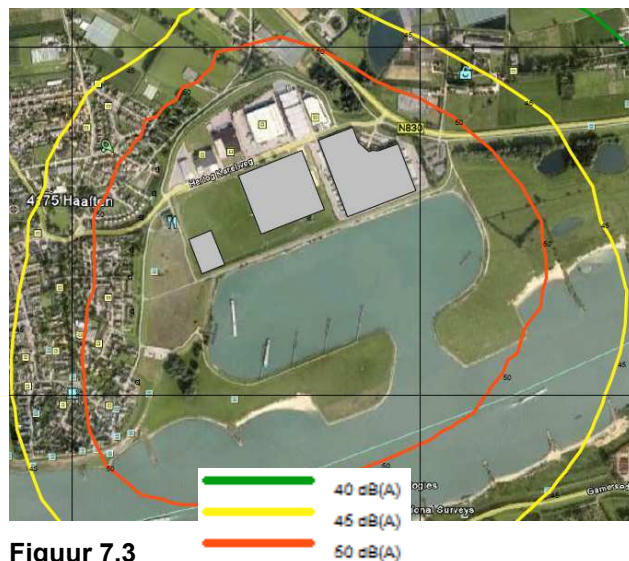
⁴ Notitie 'Haalbaarheid uitbreiding bedrijventerrein Kerkewaard te Haaften', LBPSIGHT, kenmerk R065357aa.00002.pvv van 29 november 2013, zoals voor kennisgeving aangenomen door de gemeenteraad op 13 maart 2014

bestaande bedrijven in de Kerkewaard). Het blijkt dat de cumulatie van geluid binnen de geluidsnormen past.



Figuur 7.2

Cumulatieve contour industrielawaai huidige situatie



Figuur 7.3

Cumulatieve contour industrielawaai na ontwikkeling

De invloed van de ontwikkeling is gering ten opzichte van het reeds in de omgeving aanwezige geluidniveau van het industrielawaai (vergelijk de rode 50-dB-contouren in figuren 7.2 en 7.3).

7.2 Nautische veiligheid

De ontwikkeling behelst voor wat betreft de scheepvaart de volgende nieuwe activiteiten.

1. Aan- en afvoer van containers per containerschepen met een maximum lengte van 135 m, representatieve lengte 110 m, 3 schepen (6 bewegingen) per dag, met als bestemming of als vertrekpunt de loswal van Van Uden.
2. Als de watergebonden bedrijvigheid wordt ingevuld met een afbouwer van luxe jachten: de aanvoer van casco's van jachten en proefvaarten en afvoer van voltooide jachten, met bestemming/vertrekpunt de kade bij de jachtbouwer. Dit zijn lage aantallen vaarbewegingen.

Bovenstaande activiteiten worden toegevoegd aan de bestaande activiteiten in de overnachtingshaven, zijnde het aankomen en vertrekken van binnenvaartschepen. De haven is geschikt voor vaartuigen van klasse Va: lengte 110 meter, breedte 11,45 meter en diepgang 4,5 meter. Schepen, duwstellen en gekoppelde samenstellen, tot 135 meter, mogen de haven gebruiken.

Er zijn vier drijvende steigers aan de zuidwestzijde ten behoeve van overnachting. Er is een dienstensteiger aan de westoever en een faciliteitensteiger aan de oostoever van de haven. De overnachtingshaven heeft een praktische capaciteit van 30 schepen, die bijna nooit geheel wordt benut. De werkzaamheden aan de kade van Van Uden en de overnachtingshaven zitten elkaar niet in de weg.

Na een aantal incidenten met vastlopende schepen in een hoogwatersituatie, zijn de borden en bakens bij de haveningang aangepast. Ook zijn er extra oriëntatielichten en radarbakens geplaatst.

Deze aanpassingen zijn in 2004 voltooid. Schippers die bij hoogwater de haven in willen zijn verplicht zich te melden bij verkeerspost Tiel.

Effectbeoordeling nieuwe activiteiten op scheepvaartveiligheid

Gezien het gering aantal extra scheepvaartbewegingen, de beschikbare ruimte in de haven en de aanwezigheid van afdoende bebakening en scheepvaartbegeleiding, is er geen toename van betekenis van het scheepvaartveiligheidsrisico. Eventuele gewenste verkeersmaatregelen, zoals verbeterde aanduidingen/markeringen, verkeerborden/instructies, zijn zeker te treffen.

7.3 Externe veiligheid

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving als gevolg van diverse risicobronnen, waaronder gebruik en transport van gevaarlijke stoffen. De aanvoer of op-/overslag van gevaarlijke stoffen (in containers) wordt uitgesloten. Ook de aanwezigheid van grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen bij de watergebonden bedrijven is beperkt, zodat er geen risicocontouren kunnen ontstaan. Externe veiligheid speelt daarmee geen rol.

7.4 Lichthinder en –vervuiling

Met de ontwikkeling zal ook verlichting gerealiseerd worden in en aan gebouwen en op het buitenterrein. Verder zullen voertuigen en vaartuigen verlichting voeren.

Voor het veilig werken is een bepaald verlichtingsniveau op het terrein noodzakelijk. Dit zal met lichtmasten worden verzorgd. Het is goed mogelijk om de lichtmasten te voorzien van gerichte armaturen en kappen, zodanig dat er geen direct lichtinstraling is woningen kan voorkomen en lichtvervuiling zoveel mogelijk wordt beperkt. Hiervoor kunnen als waarborg de richtlijnen van de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde worden voorschreven.

De verdiepte ligging van de rijroutes van vrachtwagens en heftrucks zorgt ervoor dat directe inblik in koplampen niet mogelijk is.

Voor vaartuigen geldt dat de afstanden zodanig zijn dat geen hinder wordt verwacht (deze afstanden zijn vergelijkbaar als de huidige afstand tot vaarroutes en de overnachtingshaven).

7.5 Luchtkwaliteit

In de Haalbaarheidsnotitie is geconcludeerd dat de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling Kerkewaard mogelijk 'in betekenende mate' bijdraagt aan de toename van concentraties van fijnstof en stikstofdioxide in de lucht. In het kader van het bestemmingsplan wordt onderzoek gedaan naar de invloed van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit en dat wordt getoetst aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De verwachting is dat aan deze grenswaarden wordt voldaan.

7.6 Ruimte voor de Rivier; Waterwet

Zoals in de Haalbaarheidsnotitie is beschreven zijn er in de jaren '60 vergunningen afgegeven om de gronden in de Kerkewaard op te hogen en hier gebouwen te realiseren. Voor het ophogen gelden nog steeds rechten voor onderstaand gearceerde gebied. De rode arcering is een correctie op de eerder gemaakte tekening, volgens de exacte coördinaten uit de vergunningen.



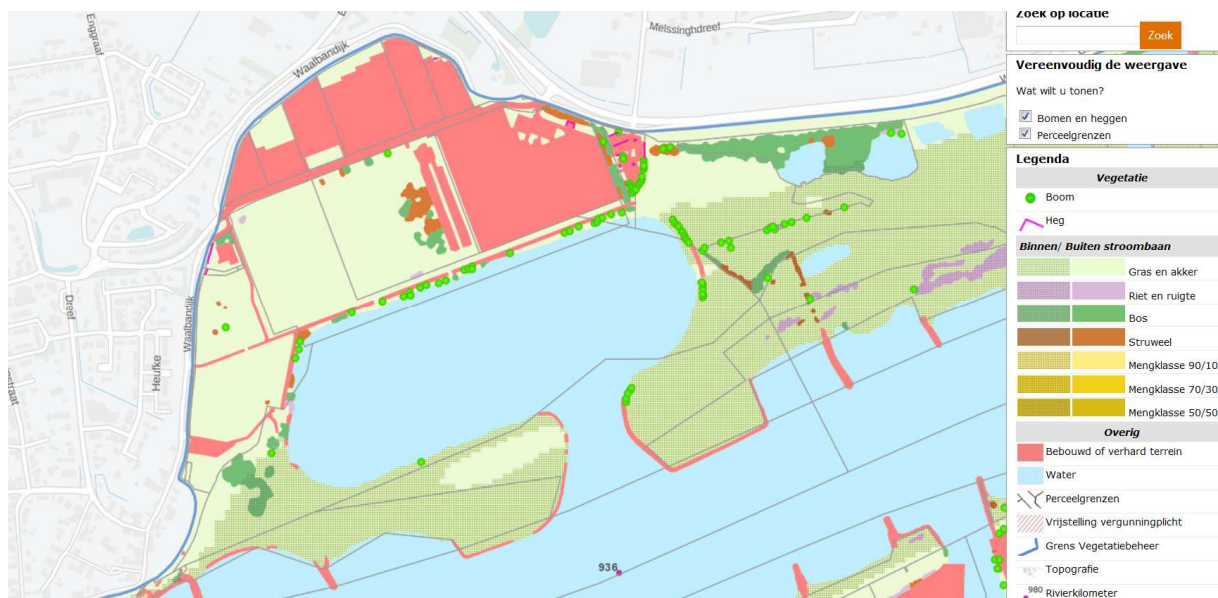
Figuur 7.4
Rechten tot ophogen terrein (rode
deel: correctie volgens coördinaten
vergunningen)

Dit geldt dus ook voor de Kuil, die door een hogere kade droog wordt gehouden en voor een groot deel ca. 5 m later ligt dan het opgehoogde deel. Daarmee levert de kuil momenteel geen waterbergingscapaciteit aan de rivier. Ook verandert met de ontwikkeling van de Kerkewaard niets fysiek aan de waterstanden van de Waal (geen extra weerstand in de rivier).

Formeel ligt de Kerkewaard buitendijks en dat betekent dat voor alle gebouwen, werken en aanplant in de uiterwaarde een vergunning is vereist in het kader van de Waterwet. Het warehouse wordt gedekt door de geldende waterwetvergunningen. Voor de overslag moet een watervergunning worden aangevraagd, die conform de beleidsregels kan worden verleend.

Rijkswaterstaat heeft de bomen en beplanting die buitendijks aanwezig is in kaart gebracht op een zogenaamde Vegetatielegger. Zie figuur hieronder. Langs de bestaande kade/oever zijn al bomen aanwezig en ingetekend. De als bos aangegeven bomengroep tussen de haven en de kern Haaften is ingetekend, maar deze bomen zijn in 2014 gekapt. De coulissen in de bufferzone ontbreken nog. Daarmee voegt de gebiedsvisie voor een deel extra bomen toe, waarvoor een waterwetvergunning vereist kan zijn. Volgens onderstaande legger van Rijkswaterstaat komen de bomenrijen voor een deel op de locatie van bestaand bomen/vegetatie en wordt, bijv. in verband met de nieuwe kade ook vegetatie verwijderd.

De toe te voegen vegetatie hoort bij de ontwikkeling Kerkewaard en is als zodanig onderdeel van de Structuurvisie Waalweelde West. Deze niet-riviergebonden onderdelen van de gebiedsvisie leveren een relatief kleine opgave voor wat betreft de overcompensatie die in de structuurvisie wordt meegenomen.



Figuur 7.5
Vegetatielegger Rijkswaterstaat

7.7 Natuur

De Kerkwaard te Haaften is gelegen nabij het Natura 2000-gebied Rijntakken die onder andere bestaat uit de Rijswaard (noordelijke oever) en de Kil van Hurwenen (zuidelijke oever). In de gebieden zijn diverse habitattypen aanwezig, zoals glanshaverhooilanden en stroomdalgraslanden. Deze habitattypen zijn gevoelig voor vermessing en verzuring. Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw) ziet tot op de bescherming van deze gebieden.



Figuur 7.6
Natura2000gebied Rijntakken

In de Haalbaarheidsnotitie is een zogenaamde voortoets opgenomen. De toets spitst zich ten eerste toe op de extra stikstofdepositie in Rijswaard door de extra bedrijfsactiviteiten en verkeer. Ook andere effecten zijn beschouwd, zoals bijvoorbeeld verzuring, verstoring en verdroging. Stikstofdepositie op beschermde natuurwaarden wordt per 1 juli 2015 getoetst volgens het toetsingskader van de PAS (Programma Aanpak Stikstof). Als er sprake is van stikstofdepositie in een Natura 2000 gebied die lager is dan 1 mol/ha/jaar kan er volstaan worden met een melding in Aerius Calculator.

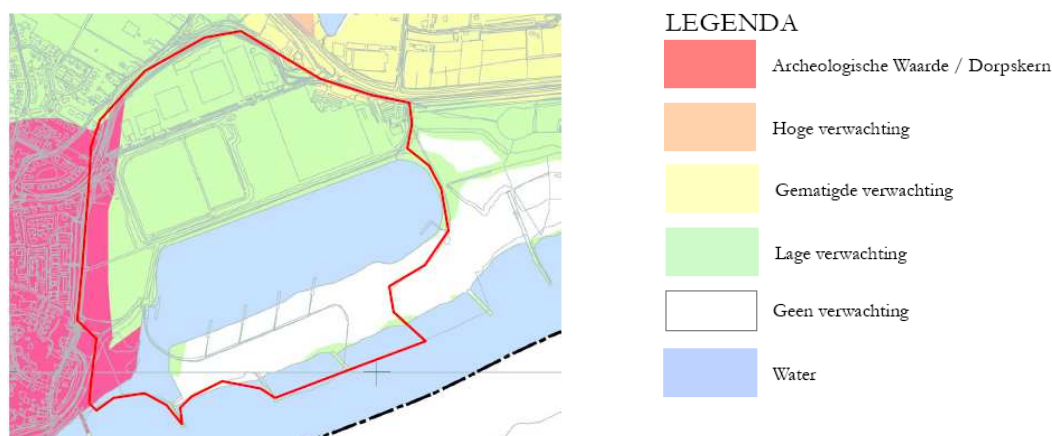
De belasting van de huidige activiteiten van Van Uden op de gevoelige habitats bedraagt maximaal 0,3 mol/ha/jaar. De toename ten opzichte van huidig is slechts 0,2 mol. Er is een nieuw, vergund plan in de omgeving dat mogelijk ook een bijdrage heeft: voorhaven te Deest. De bijdrage hiervan op de Rijswaard bedraagt naar schatting minder dan 0,5 mol stikstof per hectare per jaar. De totale toename blijft daarbij onder 1 mol/ha/jaar. Uit de voortoets blijkt tot slot dat de ontwikkeling met betrekking tot andere effecten zoals verzuring en verdroging geen externe werking heeft. De conclusie is dat er per 1 juli 2015 geen sprake is van belemmeringen vanuit de natuurwetbeschermingswet.

7.7.1 Cultuurhistorie, monumenten en archeologie

In het plangebied zijn geen beschermde rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten aanwezig. In figuur 7.7 is het plangebied ingetekend op de archeologische maatregelenkaart. Ten aanzien van de te verwachte archeologische waarden geldt voor het plangebied:

- Archeologische waarde/dorpskern: in eerder onderzoeken is aangetoond dat in deze zones hoge concentraties archeologische resten voorkomen, die als waardevol gekarakteriseerd kunnen worden (paarse kleur op kaart).
- Gematigde verwachting; In deze gebieden geldt op basis van de geologische en bodemkundige opbouw en aangetroffen archeologische vondsten en relictten een gematigde archeologische verwachting (gele kleur op kaart).

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

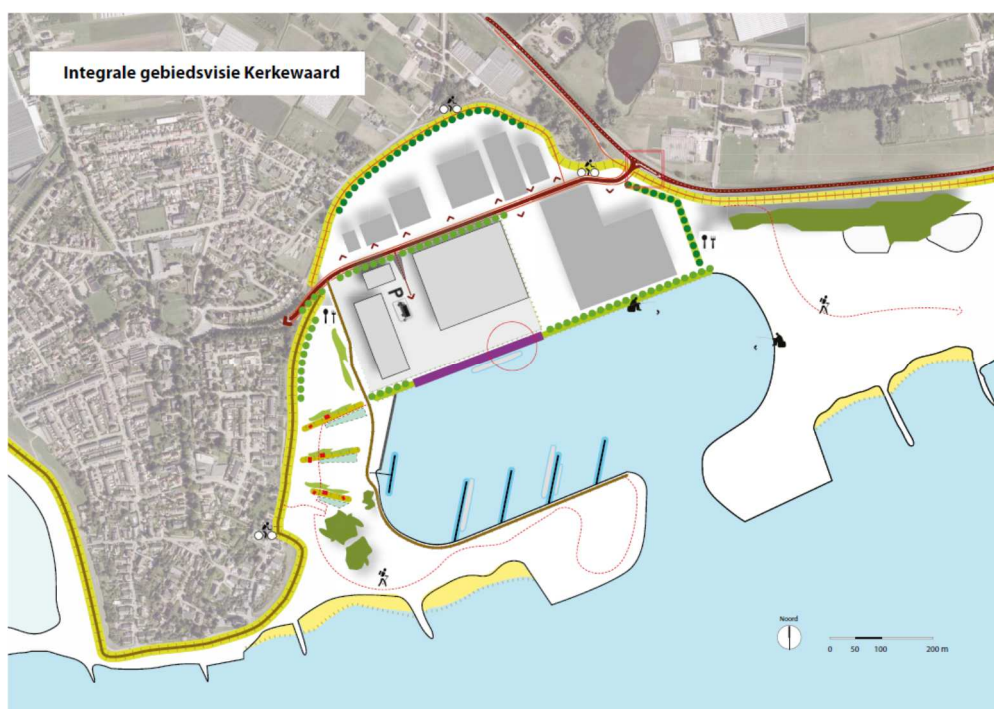


Figuur 7.7

Plangebied ingetekend op archeologische maatregelenkaart

8 Conclusies

De randvoorwaarden van zorgen vanuit de omgeving kunnen juridisch hard worden geborgd.
De ontwikkeling in Kerkewaard past binnen het ruimtelijk en economisch beleid en het waterbeleid.
Ook uit toetsing aan relevante ruimtelijke en milieuthema's blijkt dat de ontwikkeling inpasbaar is.



-0-0-0-0-0-0-0