

Bestemmingsplan 'Invaart Haaften'

Toelichting

Plan identificatie : NL.IMRO.0304.BPinvaarthaaften-1703
Planstatus : vastgesteld
Datum : 8 juni 2017

Auteurs : mw. M.I. Huizer Msc
Drs. P.D. Thoenes

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Ligging.....	4
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	5
1.4	Leeswijzer	6
2	Planbeschrijving.....	7
2.1	Historie	7
2.2	Huidige situatie.....	7
2.3	Toekomstige situatie	9
3	Beleidskader (incl. relevante wet/regelgeving)	10
3.1	Rijksbeleid.....	10
3.2	Provinciaal beleid	12
3.3	Gemeentelijk beleid	13
4	Randvoorwaarden	14
4.1	Inleiding	14
4.2	Water.....	14
4.2.1	Inleiding	14
4.2.2	Beleidsregels grote rivieren.....	14
4.2.3	Waterwet	15
4.2.4	Nautische gevolgen.....	15
4.3	Toetsing Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	15
4.4	Geluid	16
4.5	Bodem	16
4.6	Natuur	17
4.6.1	Flora en fauna	17
4.6.2	Gelders Natuurnetwerk (GNN) en Groene ontwikkelingszone (GO)	18
4.7	Cultuurhistorie en archeologie	19
4.8	Luchtkwaliteit.....	21
4.9	Kabels en leidingen.....	21
5	Juridische aspecten.....	22
5.1	Inleiding	22
5.2	Bestemmingen	22
6	Uitvoerbaarheid	23
7	Procedure.....	24
7.1	Vorbereidingsfase	24
7.2	Ontwerpfase.....	24
7.3	Vaststellingsfase	24
7.4	Samenhang met ontheffingen en vergunningen.....	24

Bijlagen

Bijlage I Schematische weergave verruiming

Bijlage II Rivierkundige toetsing

Bijlage III Quick scan flora en fauna

Bijlage IV Toetsing GNN

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het voornemen

Rijkswaterstaat gaat de invaart naar de binnenhaven van Haaften verbreden, ten behoeve van de scheepvaart. Hiervoor wordt er een deel van de huidige oevers ontgraven en worden de nieuwe oevers voorzien van oeverbescherming. Het projectgebied heeft een oppervlakte van ca. 3.700 m². Dit bestemmingsplan dient om het project planologisch in te passen.

De overnachtingshaven Haaften is gelegen aan de Waal. Deze haven biedt gelegenheid aan binnenvaartschepen om hun reis te onderbreken. Op grond van de Binnenvaartwet zijn schippers gehouden aan maximale vaartijden en voorgeschreven rusttijden. De huidige overnachtingshaven Haaften is in 1985 als commerciële haven in gebruik genomen en in 1986 als overnachtingshaven met 4 steigers voor schepen tot 110 meter lengte. Door schaalvergroting in de beroepsvaart is de afmeting van de invaart niet meer toereikend voor de huidige beroepsvloot.

In het kader van de 'Toekomstvisie Waal' is onder andere besloten om de veiligheid van de haveningang te verbeteren. Door het verbreden van de havenmond wordt een veiligere situatie voor de scheepvaart gecreëerd. Het ontwerp en de dimensies van de invaart zijn de oorzaak dat er in het verleden diverse grondingen hebben plaatsgevonden aan de benedenstroomse zijde van de locatie. Dit komt vooral door de dwarsstromen bij hogere waterstanden die de scheepvaartbewegingen nadelig beïnvloeden en door het optreden van aanzandingen in de invaart die te wijten zijn aan gebrekkige vormgeving in relatie tot de stroming in de rivier. Door verruiming aan de bovenstroomse zijde van de invaart zal het probleem van aanzanding worden weggenomen en er een veilige situatie ontstaan. Het aantal overnachtingsplaatsen in de haven wordt niet gewijzigd. De verruiming van de havenmond leidt dus niet tot een toename van het aantal schepen dat in de haven kan overnachten.

1.2 Ligging

De overnachtingshaven ligt bij kilometerraai 936.0 op de rechteroever (de noordelijke oever) van de rivier de Waal in de gemeente Neerijnen. De verruiming van de haven heeft betrekking op delen van twee kadastrale percelen, te weten: Haaften, sectie L, nummers 722 en 723. De gronden zijn in eigendom van De Staat en in deze hoedanigheid vormt de eigendomspositie geen belemmering.



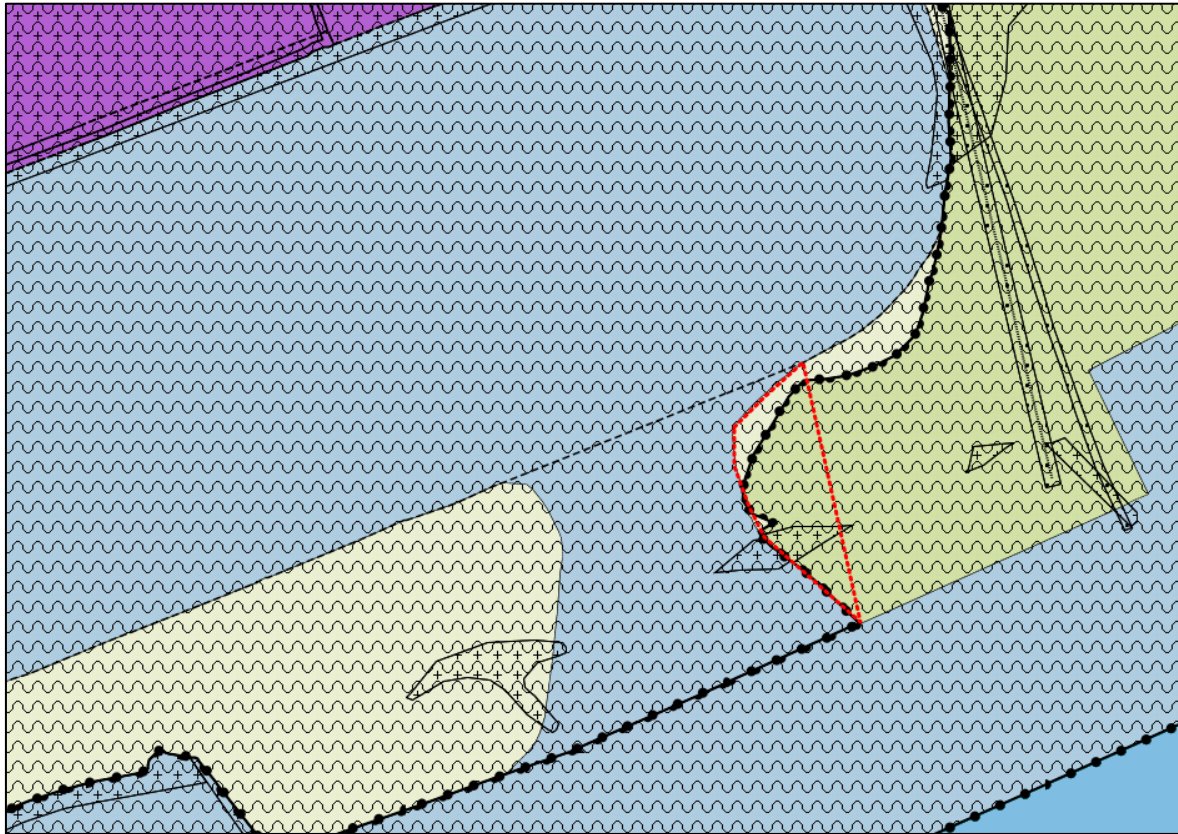
Figuur 1.1

Ligging van het plangebied

De overnachtingshaven ligt bij kilometterraai 936.0 op de rechteroever (de noordelijke oever) van de rivier de Waal in de gemeente Neerijnen. De verruiming van de haven heeft betrekking op delen van twee kadastrale percelen, te weten: Haaften, sectie L, nummers 722 en 723. De gronden zijn in eigendom van De Staat en in deze hoedanigheid vormt de eigendomspositie geen belemmering.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

De percelen liggen binnen de grenzen van twee bestemmingsplannen. Voor het grootste gedeelte van de gronden geldt het bestemmingsplan 'Buitengebied' (vastgesteld 18-02-2016). Deze gronden zijn bestemd als 'Agrarisch met waarden – Natuur- en landschapswaarden'. De noordelijke rand van de gronden behoort tot het bestemmingsplan 'Kerkewaard' (25-09-2014). Deze gronden zijn bestemd als 'Agrarisch'. De verruiming van de invaart van de haven is op grond van deze bestemmingsplannen planologisch niet direct mogelijk.



Figuur 1.2

Uitsnede vigerende bestemmingsplannen met hierop aangegeven globaal de planlocatie.

1.4 Leeswijzer

Het voorliggende bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding met bijbehorende regels, vergezeld van een toelichting. De regels en verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. De toelichting bestaat uit een planbeschrijving en een beschrijving van de haalbaarheidsaspecten. Tevens worden hierin de resultaten van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en de resultaten uit de procedure opgenomen.

De toelichting van dit bestemmingsplan is opgebouwd uit zes hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 de bestaande en toekomstige situatie van het plangebied beschreven. In hoofdstuk 3 wordt het beleid beschreven dat relevant is voor deze ontwikkeling. In hoofdstuk 4 wordt de uitvoerbaarheid beschreven, waarbij de financiële haalbaarheid, de milieutechnische randvoorwaarden en de planologische randvoorwaarden worden beschreven. Hoofdstuk 5 geeft een toelichting op de regels. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan verantwoord.

2 Planbeschrijving

2.1 Historie

Overnachtingshaven Haaften (ook wel Uitwijkhaven Haaften) is de oudste overnachtingshaven voor de binnenvaart op de Waal en is ontstaan in de jaren 1960. De haven is ontgraven in de periode 1966 - 1968 ten behoeve van zandwinning voor de ophoging van het industrieterrein Kerkewaard. Oorspronkelijk lag de invaart aan de westkant bij Haaften. Later is deze verplaatst naar de huidige locatie. De huidige overnachtingshaven Haaften is in 1985 als commerciële haven in gebruik genomen en in 1986 als overnachtingshaven met 4 steigers voor schepen tot 110 m lengte.

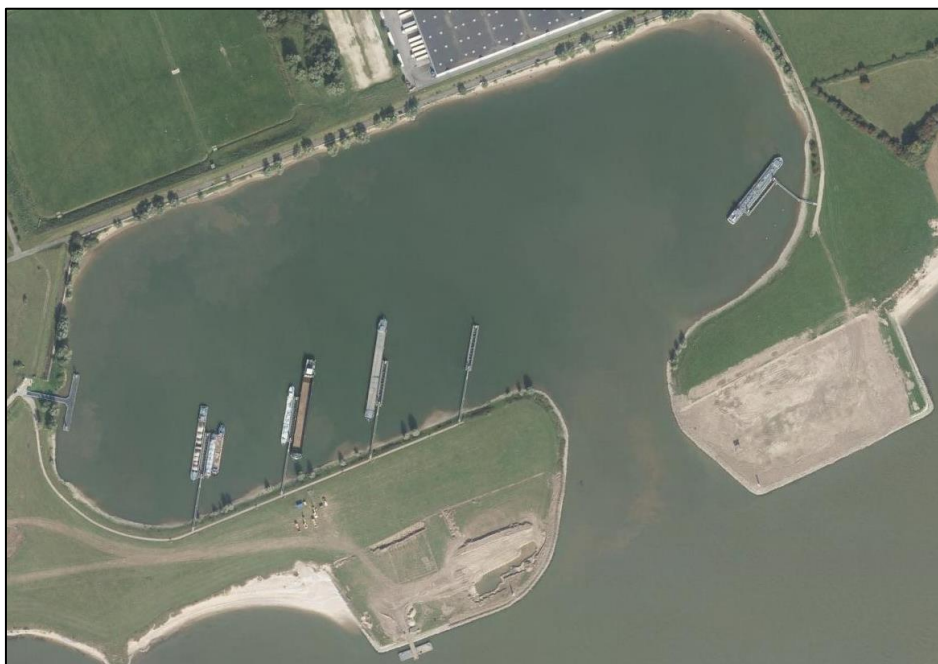


Figuur 2.1

Links een uitsnede uit de Bonnebladen 1850- 1900 en rechts de topografische kaart 1977, de invaart ligt dan nog op de westelijke locatie

2.2 Huidige situatie

De invaart tot de overnachtingshaven wordt gevormd door een circa 125 meter brede trechtersvormige doorsteek door de oeverstrook. De koppen van de invaart zijn langs het water versterkt met stortsteen. De koppen en het terrein er omheen zijn in agrarisch gebruik en worden betrekkelijk intensief gebruikt. In 2014 is het kribvak direct ten oosten van de invaart verlaagd in het kader van de kribverlagingen in de Waal. Op de koppen en in de directe omgeving van de invaart is geen opgaande begroeiing aanwezig met uitzondering van enige jonge wilgenopslag langs de waterlijn.



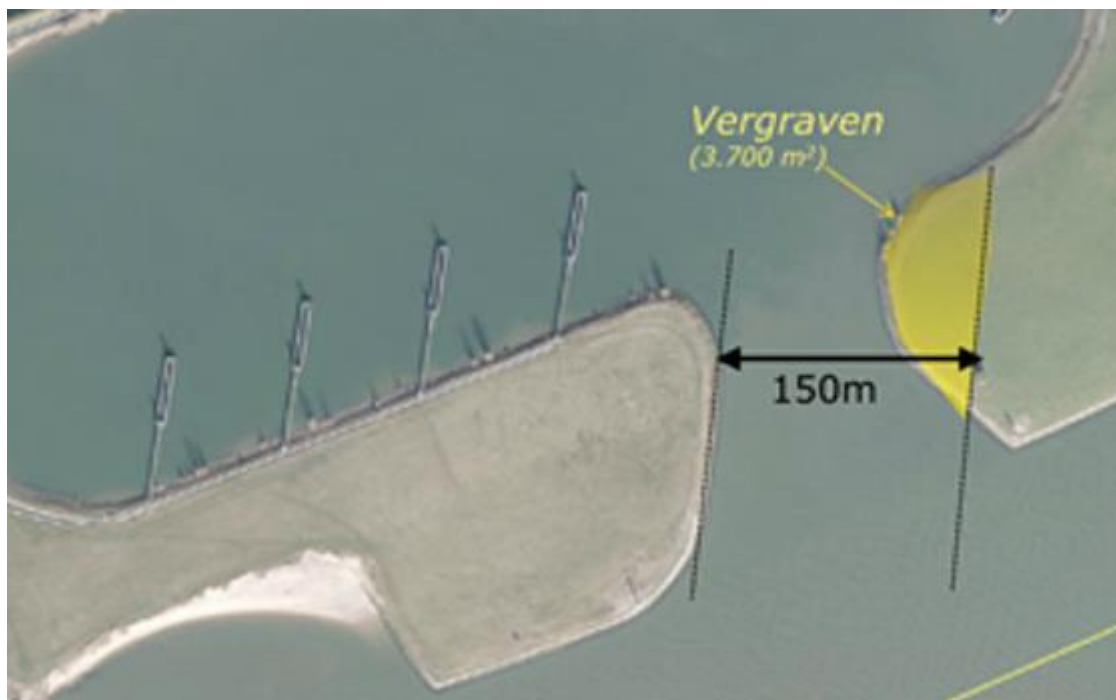
Figuur 2.2
Luchtfoto haven (2014)



Figuur 2.3
Invaart van de overnachtingshaven bij Haaften met links de Waal en op de voorgrond de af te graven kop van de invaart.

2.3 Toekomstige situatie

De invaart wordt verruimd tot een genormeerde breedte van 150m, zoals aangegeven op de tekening in bijlage 1 van onderhavige toelichting. Ter voorkoming van erosie wordt de nieuwe oeverconstructie opgebouwd uit kraagstukken en vastgelegd met stortsteen. De steilheid van de oever is in de nieuwe situatie gelijk aan de huidige steilheid. De haveningang krijgt een bodemniveau van -3,22 m t.o.v. NAP.



Figuur 2.4

Te vergraven deel t.b.v. de invaart

3 Beleidskader (incl. relevante wet/regelgeving)

In dit hoofdstuk worden de relevante wettelijke en beleidskaders toegelicht. In hoofdstuk vijf wordt beoordeeld of het project aan de kaders uit deze wet- en regelgeving kan voldoen.

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

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

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

Het Rijk werkt samen met de sector en de regio's een nationaal kernnetwerk uit. Dit moet leiden tot één logistiek systeem (over spoorwegen, vaarwegen en wegen) dat goed is aangesloten op 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 verhogen van de scheepvaartveiligheid door de verruiming van de invaart draagt bij aan een betere bereikbaarheid (SVIR doelstelling) en aan een vitale scheepvaartsector en daarmee aan de SVIR doelstelling "verbetering concurrentiekracht". Meer vervoer over water in plaats van over de weg draagt bij aan SVIR doelstelling "verbetering leefomgeving, milieu en water".

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)

Voor het Rijk is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) het beleidskader dat de ruimtelijk economische-, water-, mobiliteits- en duurzaamheids/leefbaarheidsopgaven voor Nederland richting 2040 benoemt en de focus bepaalt voor de rijksinvesteringen. Het Rijk investeert in projecten die bijdragen aan een betere bereikbaarheid van de gebieden met de grootste economische verdien capaciteit en projecten die nodig zijn om Nederland te beschermen tegen hoogwater en een tekort aan zoetwater. Door infrastructuur, bescherming tegen overstromingen, waterbeheer en duurzame ruimtelijke economische ontwikkeling in onderlinge samenhang te bekijken, wordt gelijktijdig aan een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland gewerkt. Het MIRT als bijlage bij de Begroting van I en M gaat over de financiële investeringen vanuit het Rijk in deze integrale, gezamenlijke opgaven en oplossingen (programma's en projecten).

Het project is opgenomen in het door het parlement vastgestelde MIRT Overzicht 2016 als onderdeel van de Toekomstvisie Waal.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevat de juridische kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, de Rijksbufferzones, nationale landschappen, de ecologische hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, de mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee. Rijksbelangen werken nu veel directer door in de ruimtelijke plannen van andere overheden, dit moet leiden tot snellere besluitvorming en minder bestuurlijke druk.

Waterbeleid

Waterwet

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De waterwet geldt voor ingrepen in het winterbed van de rivier. In artikel 5.4 van de waterwet wordt voorgeschreven dat de aanleg of wijziging van een waterstaatswerk door of vanwege de beheerder geschiedt overeenkomstig een daartoe door hem vast te stellen projectplan.

Rijkswaterstaat stelt voor dit project een projectplan waterwet op, en zal hiervoor de geëigende procedure doorlopen.

De Beleidsregels Grote Rivieren

De Beleidsregels Grote Rivieren betreft een herziening van de Beleidslijn Ruimte voor de Rivier. De Beleidsregels berusten op artikel 6.12 van het Waterbesluit. De doelstellingen van de beleidsregels zijn gericht op het behouden van de beschikbare afvoer- en bergingscapaciteit en het voorkomen van feitelijke belemmeringen voor toekomstige verruiming van het rivierbed. In de Beleidsregels Grote Rivieren is het afwegingskader voor ruimtelijke initiatieven in het rivierbed hernieuwd vastgelegd.

Flora- en faunawet

Op basis van de op 1 april 2002 in werking getreden Flora- en faunawet is het een vereiste om inzicht te bieden in de effecten van een voorgenomen ruimtelijke ingreep op wettelijk beschermde planten en dieren. Als er significant schadelijke gevolgen zullen zijn voor een wettelijk beschermde soort en/of zijn leefgebied, zal bezien moeten worden in hoeverre de schadelijke effecten kunnen worden voorkomen. Zijn de effecten niet weg te nemen, bijvoorbeeld door een andere locatie te kiezen, of op een andere manier naar een oplossing te zoeken, terwijl de uitvoering van het plan noodzakelijk wordt geacht (dwingende redenen van groot openbaar belang) dan zal in het kader van de wet ontheffing moeten worden aangevraagd en zal moeten worden voorzien in compensatie. Daar waar ontwikkelingen plaatsvinden, geldt in dit kader een onderzoeksplicht.

Wet op de Archeologische Monumentenzorg

In 1992 werd in Valetta door de Ministers van Cultuur van de bij de Raad van Europa aangesloten landen het 'Europees Verdrag inzake de bescherming van het Archeologisch Erfgoed', beter bekend onder de naam 'Verdrag van Malta', ondertekend.

De wet tot goedkeuring van het verdrag is aangenomen door het Nederlands parlement en op 9 april 1998 in het Staatsblad gepubliceerd. Na enkele malen uitstel is het wetsvoorstel in april 2006 door de Tweede Kamer aangenomen en in december van dat jaar door de Eerste Kamer

bekrachtigd. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg is op 1 september 2007 in werking getreden.

3.2 Provinciaal beleid

Omgevingsverordening

Algemeen

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

Natuur; Gelders Natuurnetwerk (GNN) en Groene Ontwikkelzone (GO)

Gelderland streeft naar het veiligstellen van de verscheidenheid (biodiversiteit) en kwaliteit van de Gelderse natuur. Het Gelders Natuurnetwerk (GNN) omvat een compact en hoogwaardig stelsel van onderling verbonden natuurgebieden, waar voor nieuwe ontwikkelingen een nee-tenzij beleid geldt. Daarnaast is er de Groene Ontwikkelingszone (GO), waar meer ruimte voor ontwikkeling is. Het projectgebied ligt deels in het GNN en deels in de GO.



Figuur 3.3 Omgevingsverordening, kaartbeeld Natuur

Donkergroen: Natuurgebieden; lichtgroen: verbindingen; tezamen: Groene ontwikkelingszone

3.3 Gemeentelijk beleid

Beleidsnota archeologie

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

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

4 Randvoorwaarden

4.1 Inleiding

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

Er wordt aandacht besteed aan de volgende aspecten: water, geluid, bodem, natuur en cultuurhistorie en archeologie. Verder wordt aandacht geschonken aan de ligging van kabels en leidingen.

4.2 Water

4.2.1 Inleiding

Zoals in paragraaf 3.1 is toegelicht, is het project opgenomen in het door het parlement vastgestelde MIRT Overzicht 2016 als onderdeel van de Toekomstvisie Waal en is de doelstelling het verhogen van de nautische veiligheid. Het betreft in de zin van de waterwet een wijziging van een waterstaatswerk door of vanwege de beheerder.

4.2.2 Beleidsregels grote rivieren

Rivierkundige gevolgen

Uit de rivierkundige toetsing conform het Rivierkundig Beoordelingskader blijkt dat er geen rivierkundige bezwaren zijn voor de afvoer en berging van het water, voor de stroombeelden in de uiterwaard en de aftakkingen van de nevengeul. Ook voor de aanzanding, erosie en sedimentatie zijn geen rivierkundige bezwaren.

Artikel 5 “Riviergebonden activiteiten stroomvoerend regime” van de beleidsregels bepaalt waarvoor toestemming wordt gegeven:

“Voor de navolgende riviergebonden activiteiten in het gedeelte van het rivierbed waarop het stroomvoerend regime van toepassing is, wordt, onverminderd het bepaalde in artikel 7, eerste en tweede lid, toestemming gegeven:

- a. de aanleg of wijziging van waterstaatkundige kunstwerken;”
- b. etc.

Dit project valt onder de aanleg of wijziging van waterstaatkundige kunstwerken en is daarmee een riviergebonden activiteit waarvoor toestemming wordt gegeven via de procedure projectplan waterwet.

Voor de rivierkundige beoordeling (Flow, “rivierkundige toetsing van de verruiming van de invaart Haaften” d.d. 27/05/2016) wordt verwezen naar bijlage II van onderhavig bestemmingsplan.

4.2.3 Waterwet

Volgens Artikel 5 “Riviergebonden activiteiten stroomvoerend regime” van de waterwet valt de aanleg of wijziging van waterstaatkundige kunstwerken onder riviergebonden activiteiten, waarvoor toestemming wordt gegeven. Deze toestemming wordt via de procedure voor het projectplan waterwet verkregen.

4.2.4 Nautische gevolgen

Op dit moment is de invaart trechtervormig, met op het smalste punt een breedte van circa 110 meter. Om een veilige in- en uitvaart te faciliteren is voorzien in een havenmond met een breedte van 150 meter. Aan deze maatvoering en vormgeving ligt een nautische studie van Marin ten grondslag die als uitgangspunt voor de aanpassing wordt gehanteerd¹. Hierbij is uitgegaan van de scheepsklasse waarvoor de overnachtingshaven door Rijkswaterstaat wordt gefaciliteerd: klasse Va 135 meter. De verruiming wordt gerealiseerd met het afgraven van een deel van de oostelijke oever. Het gaat om circa 3.700 m² met een talud onder water om over de gehele breedte voldoende diepgang te garanderen. Totaal komt er circa 25.000 m³ materiaal vrij. Afhankelijk van de milieuhygiënische kwaliteit van de waterbodem wordt de afzetlocatie bepaald.

Opgemerkt wordt dat de nautische studie heeft uitgewezen dat de functies overnachtingshaven (met steigers) en een kade voor de containerterminal goed verenigbaar zijn. In een situatie met veel wind en golven kunnen schippers nog veilig bij de afmeerlocatie komen en wegvaren.

4.3 Toetsing Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het waterbelang wordt ook beschermd door het Barro, zeker inzake het bestemmingsplan.

De volgende artikelen uit het Barro zijn relevant voor dit project.

Artikel 2.1.3. (veiligheid scheepvaart op vaarwegen)

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden binnen de begrenzing van een rijksvaarweg of op een vrijwaringszone en dat een wijziging inhoudt ten opzichte van het ten tijde van inwerkingtreding van deze titel geldende bestemmingsplan, wordt rekening gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor:

- a) de doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en diepte;
- b) de zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart;
- c) het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten;
- d) de toegankelijkheid van de rijksvaarweg voor hulpdiensten, en
- e) het uitvoeren van beheer en onderhoud van de rijksvaarweg

Artikel 2.4.3. (rivierbed)

1. Een bestemmingsplan wijst ten opzichte van het daaraan voorafgaande bestemmingsplan alleen nieuwe bestemmingen in een rivierbed aan in het geval er sprake is van:

1 Marin. (2 december 2011). Extra simulaties havenmonding Haaften, rapportnummer: 24961-2-MSCN-rev.1.

- i) een zodanige situering van de bestemming dat het veilig en doelmatig gebruik van het oppervlaktewaterlichaam gewaarborgd blijft;
 - ii) geen feitelijke belemmering voor de vergroting van de afvoercapaciteit van de rivier;
 - iii) een zodanige situering van de bestemming dat de waterstandverhoging of de afname van het bergend vermogen zo gering mogelijk is, en
 - iv) een zodanige situering van de bestemming dat de ecologische toestand van het oppervlaktewaterlichaam niet verslechtert.
2. Bij toepassing van het eerste lid worden resterende waterstandeffecten of afname van het bergend vermogen gecompenseerd.
 3. In een bestemmingsplan wordt vastgelegd hoe de effecten op de waterstand en de afname van het bergend vermogen worden gecompenseerd.

Conclusie: dit project en dus ook het bijbehorende bestemmingsplan hebben tot doel om de scheepvaartveiligheid te vergroten waarmee het veilig en doelmatig gebruik van het oppervlaktewaterlichaam gewaarborgd blijft. Er treedt geen feitelijke belemmering voor de vergroting van de afvoercapaciteit van de rivier op. Er is sprake van een zodanige situering van de bestemming dat er geen sprake is van waterstandverhoging en dat er een geringe toename van het bergend vermogen tot stand komt. De ecologische toestand van het oppervlaktewaterlichaam verslechtert niet. Het bestemmingsplan voldoet aan het Barro.

4.4 Geluid

Het geluidsrelevante aspect van dit project is het aanleggen van de verruiming van de invaart en het aanleggen van de nieuwe oevers. Dit is een tijdelijke activiteit die naar schatting twee tot drie maanden in beslag neemt. Deze activiteiten vallen onder de Circulaire Bouwlawaaï 2010. De uitvoeringswijze is nog niet precies bekend, dit wordt nader ingevuld in de aanbestedingsfase. De voorkeursgrenswaarde in de circulaire voor een geluidgevoelig object is een dagwaarde van 60 dB(A).

Uitgaande van de gelijktijdige activiteiten ontgraving en zes vrachtwagen-bewegingen per uur, wordt de afstand waarop het gemiddeld geluidniveau in de dag minder bedraagt dan 60 dB(A) geschat op ca 75 m. Binnen deze afstand is geen geluidgevoelig object aanwezig. Het dichtstbijzijnde object is mogelijk een schip dat aan de kegelschepenligplaats ligt, op ca 180 m afstand, of een schip dat aan de reguliere ligplaats ligt op minstens 250 m afstand.

Binnenvaartschepen zijn geen geluidsgevoelige objecten in de zin van de wet.

Het dichtstbijzijnde gevoelige object is minimaal 650 meter verwijderd. Het betreft een woonhuis in het buitengebied van Haaften. Op deze afstand is het geluidsniveau als gevolg van de aanlegwerkzaamheden beduidend lager dan de voorkeursgrenswaarde.

Naar verwachting kan worden voldaan aan de Circulaire Bouwlawaaï 2010 en zal er geen geluidshinder van enige omvang optreden.

4.5 Bodem

Het ontgraven van uiterwaardbodem in deze omvang valt onder het Besluit bodemkwaliteit (Bbk). In 2013 is door Bam Nelis de Ruiter B.V. een bodemonderzoek uitgevoerd naar de bodemkwaliteit (BAM Nelis de Ruiter BV, 25 april 2013, Milieukundig en geotechnisch waterbodemonderzoek

overnachtingshaven Haaften met kenmerk SWA/BB130457.3350377_V02_D). Hieruit volgt dat 19.500 m³ vrijkomend bodemmateriaal als vrij toepasbaar en 7.500 m³ als klasse A/B (toplaag) wordt geklasseerd. Dit zijn bodemkwaliteiten die zonder negatieve gevolgen voor het milieu kunnen worden ontgraven en afgevoerd. Voor grondverzet dient wel eerst een partijkeuring (ook wel AP04-keuring genoemd) gedaan te worden. De keuring legt de milieuhygiënische kwaliteit en toepassingsmogelijkheden van een partij grond vast. De uitvoerend partij moet vervolgens een melding Bbk doen.

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de verruiming van de invaart.

4.6 Natuur

4.6.1 Flora en fauna

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met de Wet natuurbescherming (hoofdstuk 2) en de Natuurnetwerk Nederland. Soortenbescherming is geregeld in hoofdstuk 3 van de Wet natuurbescherming

In het kader van een aantal voorgenomen ontwikkelingen van Rijkswaterstaat is een quick scan flora en fauna uitgevoerd². Voor de quick scan wordt naar bijlage III verwezen. Hierin is ook ingegaan op de beoogde verruiming van de haven van Haaften.

Voor de ingrepen is een toetsing Wet natuurbescherming vereist. De quick scan heeft de uitgewezen dat de kans aanwezig is dat zich op de kop van de invaart of in de directe omgeving broedsels van vogels bevinden. Het verleggen van de oever dient daarom bij voorkeur buiten het broedseizoen te gebeuren. Daarnaast is de kans aanwezig dat de af te graven oever het leefgebied vormt van Rivierdonderpad en Kleine modderkruiper. Verstoring is niet te voorkomen, maar kan wel worden beperkt door buiten het voortplantingsseizoen te werken. Verder is de aanwezigheid van drie beschermde vissoorten te verwachten in het plangebied. De oever van de invaart is geen speciale verblijfplaats, paaipplaats of opgroeiplaats van larven. Echter een negatief effect op beschermde vissoorten door het afgraven van de kop van de invaart is uit te sluiten.

Door de uitvoerende partij wordt gewerkt met het RWS-brede werkprotocol flora & fauna, waarmee een ontheffing Wet natuurbescherming niet noodzakelijk is.

De quick scan heeft ook uitgewezen dat het plangebied niet in of in de directe omgeving van Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied ligt circa één kilometer oostelijker en betreft een onderdeel van Natura 2000-gebied Rijntakken. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied ten westen van Haaften dat een directe relatie met de Waal heeft is de Biesbosch. Dit ligt circa vijftientwintig kilometer van Haaften af. Het enige wezenlijke effect dat door de ingreep op de omgeving kan hebben is vertroebeling van het water door de afgraving van de rivieroever. Dit effect is gering en van tijdelijke aard. De afgraving duurt naar schatting hooguit een halve dag. Op het Natura 2000-gebied ten oosten van Haaften is een negatief effect als gevolg van vertroebeling uit te sluiten, omdat het stroomopwaarts ligt. Het Natura 2000-gebied ten westen van Haaften ligt dermate ver van Haaften af dat de vertroebeling daar niet meer merkbaar is.

2 Ruimte voor Advies. (21 maart 2017). Quick scan flora en fauna, 2^e versie. Rijkswaterstaat GVO-nat,

4.6.2 Gelders Natuurnetwerk (GNN) en Groene ontwikkelingszone (GO)

Het projectgebied ligt deels in het Gelders Natuurnetwerk (GNN) en deels in de Groene ontwikkelingszone (GO), zie onderstaande figuur. Het GNN en de GO kennen een beschermingsregime in de Omgevingsverordening Gelderland.



Figuur 4.1

Uitsnede uit kaart Omgevingsverordening Gelderland met Gelders Natuurnetwerk (GNN) in donkergroen en Groene ontwikkelingszone (GO) in lichtgroen

De relevante artikelen uit de Omgevingsverordening Gelderland zijn:

artikel 2.7.1.1 Beschermingsregime GNN

In een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden gelegen binnen het Gelders Natuurnetwerk (GNN) worden geen nieuwe functies mogelijk gemaakt, tenzij:

1. geen reële alternatieven aanwezig zijn;
2. sprake is van redenen van groot openbaar belang;
3. de negatieve effecten op de kernkwaliteiten van het gebied, de oppervlakte en de samenhang zoveel mogelijk worden beperkt; en
4. de overblijvende negatieve effecten op de kernkwaliteiten van het gebied, de oppervlakte en de samenhang gelijkwaardig worden gecompenseerd

artikel 2.7.2.1 Beschermingsregime GO

In een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden gelegen binnen de Groene Ontwikkelingszone (GO) worden geen nieuwe grootschalige ontwikkelingen mogelijk gemaakt die leiden tot een significante aantasting van de kernkwaliteiten van het betreffende gebied, tenzij:

1. geen reële alternatieven aanwezig zijn;

2. sprake is van redenen van groot openbaar belang;
3. de negatieve effecten op de kernkwaliteiten, de oppervlakte en de samenhang zoveel mogelijk worden beperkt; en
4. de overblijvende negatieve effecten op de kernkwaliteiten, de oppervlakte en de samenhang gelijkwaardig worden gecompenseerd overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 2.7.1.1 derde tot en met zesde lid, en 2.7.1.3.

Door het bureau 'Ruimte voor Advies' is een toetsing uitgevoerd in het kader van het Gelders Natuurnetwerk³. De toetsing is als bijlage IV opgenomen. De toets is afgestemd met het bevoegd gezag (de provincie Gelderland), die de conclusie onderschrijft

De invaartverruiming overlapt met het GNN over een oppervlakte van circa 700 vierkante meter. De omgevingsverordening stelt dat de uitbreiding van een bestaande functies mogelijk is indien deze wordt gecombineerd met de ontwikkeling van een compensatielocatie, zodat de kernkwaliteiten per saldo verbeteren.

In het onderhavige situatie kan worden gesteld dat er geen werkelijk areaalverlies optreedt. Weliswaar is er sprake van een functie-uitbreiding, maar hiervoor is alleen een wijziging van de natuurlijke staat van het terrein noodzakelijk, namelijk van landnatuur in waternatuur. Verder worden geen kernkwaliteiten aangetast, is een cumulatief effect uitgesloten en is de wijziging op de schaal van het systeem zeer gering. Om deze redenen is geconcludeerd dat er geen significante aantasting van het GNN optreedt. Hieruit volgt dat voor het verbreden van de invaart geen compensatie noodzakelijk is.

De invaartverruiming overlapt met de GO over een oppervlakte van maximaal 3000 vierkante meter. De omgevingsverordening stelt dat een beperkte uitbreiding van bestaande functies is toegestaan, mits de uitbreiding maximaal dertig procent bedraagt en indien is aangetoond en verzekerd dat de betreffende activiteit landschappelijk wordt ingepast en de kernkwaliteiten per saldo niet worden aangetast. De haven heeft een oppervlakte van circa achtentwintig hectare. De uitbreiding van de invaart valt met maximaal 3000 vierkante meter ruim onder de norm van dertig procent. Verder blijkt uit de effectbeoordeling dat de ontwikkeling niet van invloed is op de kernwaarden van het deelgebied. In dit geval is compensatie daarom niet aan de orde. Tevens is de aanvullende eis tot inpassing van de functie hier niet van toepassing, omdat de ontwikkeling geen betrekking heeft op een fysieke constructie.

Het aspect natuur vormt geen belemmering voor de verruiming van de invaart.

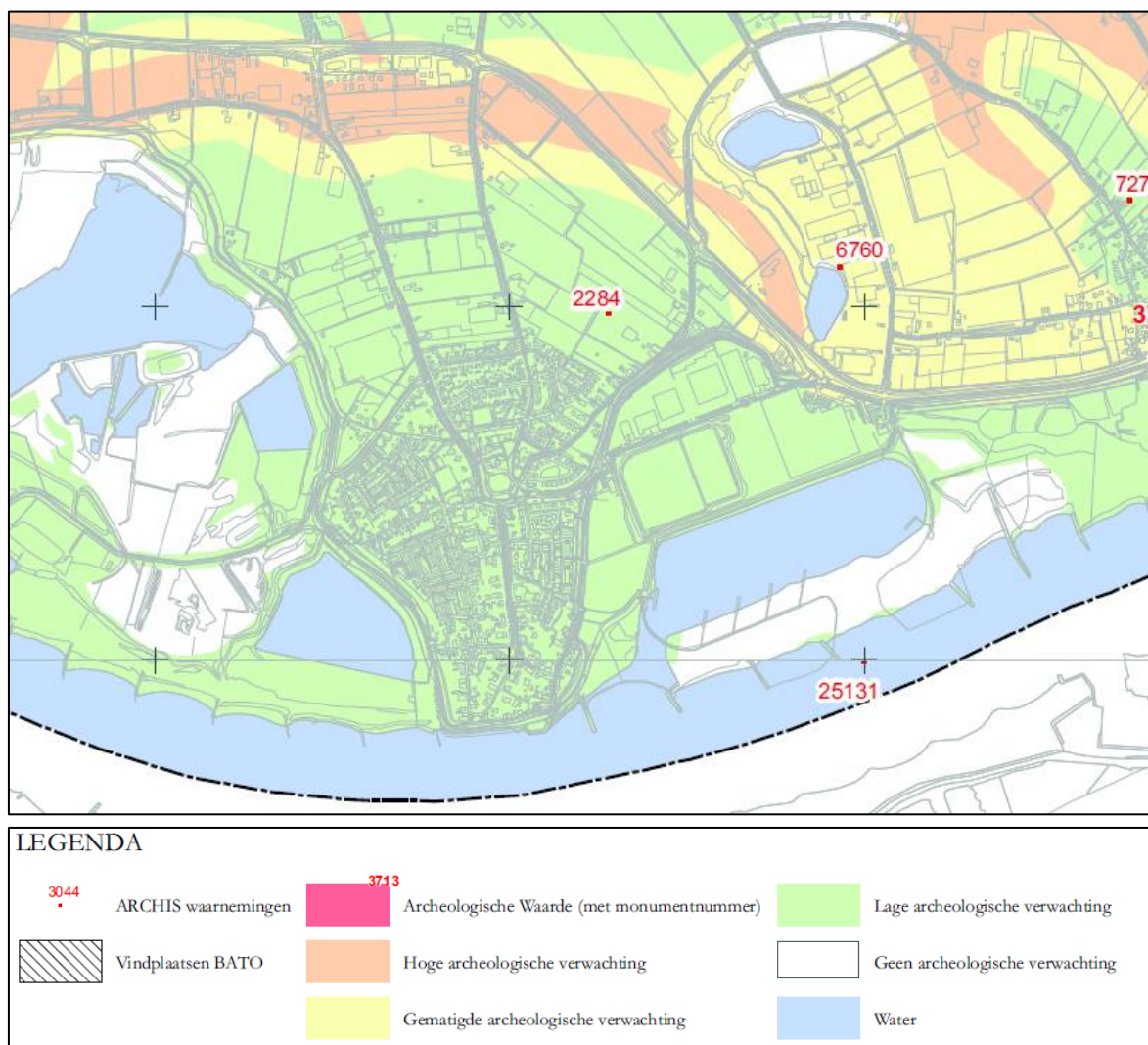
4.7 Cultuurhistorie en archeologie

Zoals in paragraaf 4.3 is toegelicht, is het relevante beleidsdocument de Archeologische waarden- en beleidskaart voor het grondgebied van de gemeente Neerijnen. Zoals in figuur 4.2 valt te zien geldt voor het projectgebied "geen archeologische verwachting". In deze gebieden is geen archeologisch onderzoek noodzakelijk.

3 Ruimte voor Advies (14 september 2016), Toetsing Gelders Natuurnetwerk Invaartverbreding overnachtingshaven Haaften

In overeenstemming met het bestemmingsplan Buitengebied is op een deel van het plangebied de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 4' behouden. Dit betekent dat alleen bij projecten in het kader van de Tracéwet en projecten met een omvang van meer dan 10.000 m² moeten worden onderzocht op eventuele archeologisch waardevolle resten. Uit het archeologisch vooronderzoek⁴ blijkt dat er op deze locatie bij werkzaamheden aandacht moet zijn voor toeval vondsten van maritiem karakter zoals (houten) scheepsresten, oeverconstructies etc..

Indien bij uitvoering van de werkzaamheden archeologische zaken worden aangetroffen, dient conform artikel 53 en 54 van de Monumentenwet 1988 (herzien 2007) melding van de desbetreffende vondsten bij het bevoegd gezag (c.q. gemeente Utrecht Neerijnen) te worden gedaan.



Figuur 4.2

Uitsnede van de archeologische verwachtingskaart van de gemeente Neerijnen

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de verruiming van de invaart.

4 Heunks, E. 2011, Archeologisch vooronderzoek: bureauonderzoek. Adviesdocument EH-022011.

4.8 Luchtkwaliteit

De verandering van bestemming van het projectgebied heeft nauwelijks invloed op de luchtkwaliteit in het omliggende gebied. Het gebied wordt omgezet in water. Als het gebied is omgezet in water vindt er geen emissie meer plaats vanuit het gebied. De aanlegwerkzaamheden zijn kleinschalig en kortdurend, en hebben daarom een niet in betekende mate bijdrage aan de luchtkwaliteit, die op jaarbasis wordt beoordeeld. De werkzaamheden vinden plaats op minimaal 700 m van verblijfslocaties. Het omringende terrein is afgesloten voor het publiek, dan wel water of haven. Het feit alleen dat de invaart wordt verbreed, leidt niet tot een toename van de scheepvaart. Het is niet aannemelijk dat de grenswaarden ter plekken van verblijfslocaties worden overschreden.

4.9 Kabels en leidingen

In het gebied bevinden zich naar verwachting geen kabels en leidingen. Ten oosten van het projectgebied liggen op meer dan 100 m afstand een brandstof- en een rioolleiding. De uitvoerder van de werkzaamheden zal voorafgaand aan de graafwerkzaamheden een KLIC-melding moeten doen.

5 Juridische aspecten

5.1 Inleiding

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

5.2 Bestemmingen

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

Artikel 3 Water

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

Artikel 4 Waarde Archeologie 4

Een deel van de gronden heeft de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 4' waarmee gewaarborgd is dat bij projecten in het kader van de Tracéwet en projecten met een omvang van meer dan 10.000 m² onderzoek moet worden uitgevoerd op eventuele archeologisch waardevolle resten.

Artikel 5: Waterstaat – Uiterwaardgebied

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

Artikels 6-9

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

Artikels 10-11

Hierin zijn overgangsrecht- en slotregels opgenomen.

6 Uitvoerbaarheid

Ingevolge artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening dient er in het kader van het bestemmingsplan een onderzoek te worden gedaan naar de uitvoerbaarheid van het plan. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de financiële haalbaarheid van het plan.

Zoals in § 4.1 is toegelicht, betreft het hier een klein deelproject van het MIRT project Toekomstvisie Waal, dat deel uitmaakt van het door het parlement vastgestelde MIRT 2016 . Hiermee is ook het budget voor het project goedgekeurd en is de financiële haalbaarheid van het project verzekerd.

7 Procedure

7.1 Voorbereidingsfase

Over het bestemmingsplan wordt in de voorbereidingsfase overleg gevoerd met diverse organisaties en belanghebbenden, zoals de provincie, Rijkswaterstaat en het waterschap. Hiermee wordt invulling gegeven aan artikel 3.1.1 Bro.

7.2 Ontwerpfase

Na de beoordeling en verwerking van de overlegreacties wordt het ontwerpbestemmingsplan moet het college van burgemeester en wethouders besluiten om het ontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen. Dit is het begin van de wettelijke bestemmingsplanprocedure. Tijdens deze periode van terinzagelegging (zes weken) heeft een ieder zijn of haar zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan naar voren kunnen brengen. Tijdens de ter inzage legging zijn geen zienswijze ingediend. Het bestemmingsplan wordt daarom door de gemeenteraad ongewijzigd vastgesteld.

7.3 Vaststellingsfase

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

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

7.4 Samenhang met ontheffingen en vergunningen

Ten behoeve van de voorgenomen verruiming van de invaart van de haven dienen een ontgrondingsvergunning en een watervergunning te worden aangevraagd. Zowel de Wet ruimtelijke ordening (in het kader van de ruimtelijke procedure) als de Ontgrondingenwet en de Waterwet voorzien in een coördinatieregeling om de verschillende procedures te coördineren. Onderzocht wordt welke coördinatieregeling voor deze ontwikkeling het beste kan worden toegepast.

Bijlage I

Schematische weergave verruiming

Bijlage II

Rivierkundige toetsing

Bijlage III

Quick scan flora en fauna

Bijlage IV
Toetsing GNN