

Bestemmingsplan Overnachtingsplaatsen Beneden-Lek

- toelichting -

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding.....	3
1.2	Ligging plangebied.....	4
1.3	Opgave.....	4
1.4	Leeswijzer.....	4
2	Relevant beleidskader	5
2.1	Nationaal.....	5
2.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.....	5
2.1.2	Binnenvaartwet, Richtlijn vaarwegen 2011.....	5
2.1.3	Beleidslijn grote rivieren.....	5
2.1.4	Wet Archeologische Monumentenzorg.....	5
2.1.5	Beleidskader externe veiligheid.....	6
2.1.6	Veiligheid van de scheepvaart.....	6
2.2	Provinciaal.....	7
2.2.1	Visie Ruimte en Mobiliteit.....	7
2.2.2	Programma ruimte.....	8
2.2.3	Verordening Ruimte.....	8
2.3	(sub)Regionaal.....	9
2.4	Gemeentelijk.....	10
2.4.1	Structuurvisie - Beleef Bergambacht (2008).....	10
2.4.2	Gemeentelijk archeologiebeleid.....	10
2.4.3	Vigerende planologische regeling.....	10
2.5	Conclusie.....	11
3	Onderzoek sectorale aspecten	12
3.1	Milieu-effectrapportage.....	12
3.2	Archeologie en cultuurhistorie.....	12
3.3	Ecologie.....	12
3.3.1	Natura 2000.....	12
3.3.2	Flora en Fauna.....	13

3.3.3	Ecologische hoofdstructuur (EHS)	15
3.4	Milieu	17
3.4.1	Bodem	17
3.4.2	Geluid.....	18
3.4.3	Water	21
3.4.4	Bedrijven en milieuzonering	23
3.4.5	Luchtkwaliteit	24
3.5	Verkeer en infrastructuur	25
3.6	Externe veiligheid	25
4	Juridische planbeschrijving	28
4.1	Algemeen.....	28
4.2	Inleidende regels	28
4.3	Bestemmingsregels	29
4.4	Algemene regels.....	30
4.5	Overgangs- en slotregel	30
5	Economische uitvoerbaarheid.....	31
6	Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	31

Bijlagen:

1. Ecologie
2. Bodem
3. Geluid
4. Luchtkwaliteit
5. Notitie Externe veiligheid
6. Addendum notitie externe veiligheid
7. Archeologie
8. Milieueffectrapport
9. Bijlagenrapport MER
10. Samenvatting MER
11. Aanvulling MER
12. Natuurcompensatieplan
13. Ontheffing van de Verordening ruimte 2014
14. Zienswijzennota

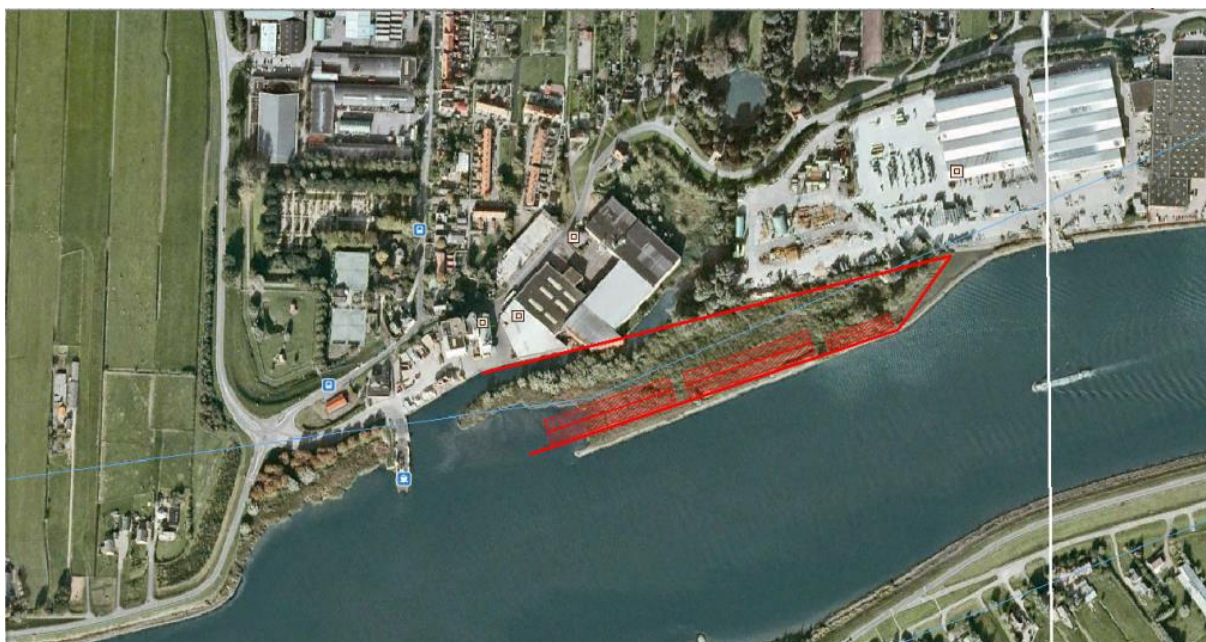
1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In de Richtlijn Vaarwegen (2011) is opgenomen dat overnachtingsplaatsen voor binnenvaartschippers niet langer dan ca. twee uur varen (ca. 30 km) uit elkaar mogen liggen, zodat schippers zich aan de voorgeschreven rusttijden uit de Binnenvaartwet (Bw) kunnen houden.

Op het traject Rotterdam – Beatrixsluizen (ca. 50 km) is nu slechts één openbare overnachtingsplaats aanwezig, waardoor schippers op dit deel van de Lek zich niet of niet altijd aan de hiervoor genoemde eis kunnen houden.

Rijkswaterstaat wil bij Bergambacht, gemeente Krimpenerwaard, maximaal 8 overnachtingsplaatsen voor binnenvaartschepen realiseren. Uit een verkenning is gebleken dat dit de meest geschikte locatie is.



Figuur 1: globale ligging geplande overnachtingsplaatsen

Er is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. In het MER zijn de effecten van de overnachtingsplaatsen op natuur, milieu en leefomgeving onderzocht. Deze keuzes zijn in het MER vertaald in inrichtingsvarianten. Er is een voorkeursvariant bepaald en verder uitgewerkt in het MER en planologisch vertaald in dit bestemmingsplan.

In eerste instantie is een Nota van Uitgangspunten gemaakt, die in de raad van de gemeente Krimpenerwaard is besproken. In de Nota van Uitgangspunten zijn de kaders en de randvoorwaarden (of uitgangspunten), waaraan het bestemmingsplan moet voldoen, inzichtelijk gemaakt. Hierbij is teruggegrepen op het vigerende bestemmingsplan 'Dorpsgebied' (vastgesteld op 25 oktober 2011), de Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ten behoeve van de milieueffectrapportage, een beknopte analyse van het plangebied en de omgeving, concrete aandachtspunten uit de praktijk en het relevante beleid dat op deze situatie van toepassing is. De locatiekeuze en de afwegingen die daarbij een rol hebben gespeeld zijn uitgebreid beschreven in de NRD.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied ligt ten zuiden van Bergstoep. Het plangebied grenst in het zuiden aan de Beneden-Lek. De strekdam is onderdeel van het plangebied. Ten noorden grenst het plangebied aan een bedrijventerrein en een bestaande loskade, die hoort bij het bedrijventerrein. De westelijke grens van de veerstoep vormt de westelijke grens van het plangebied.



Figuur 2: globale begrenzing plangebied

1.3 Opgave

De locatie is uitgebreid beschreven in het MER. Achter de nieuw aan te leggen strekdam is ruimte voor maximaal 8 overnachtingsplaatsen. De oppervlakte van de locatie is ongeveer $80 \times 400 = 32.000 \text{ m}^2$.

Vanaf Bergstoep vaart de veerpont van en naar Streefkerk. Bij de realisatie van overnachtingsplaatsen moet rekening worden gehouden met de ligging van de veerstoep (deels onder water) en het feit dat de veerpont bij Bergstoep overnacht.

Vanaf de overnachtingsplaatsen zal een (niet voor doorgaand verkeer bestemde) ontsluitingsweg worden aangelegd, die wordt ontsloten op de Lekdijk.

1.4 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt het vigerende beleidskader, voor zover relevant, kort aangegeven. Daarna wordt ingegaan op relevante milieuaspecten en ten slotte worden de bestemmingen die in het plangebied worden voorzien toegelicht.

2 Relevant beleidskader

2.1 Nationaal

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vervangt o.a. de Nota Ruimte. "Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig", dat is de subtitel van deze Structuurvisie. En dat is ook waar het Rijk naar streeft op de middellange termijn (2028). Om deze ambities te verwezenlijken formuleert het Rijk drie hoofddoelen:

1. vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
2. verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Voor deze drie rijksdoelen worden 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd. Hiermee geeft het Rijk aan waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

De beleidsdoelen in de SVIR zijn abstract en in die zin niet concreet toepasbaar in het geval van de overnachtingsplaatsen. Andersom is er ook geen kennelijke strijdigheid met het nationale ruimtelijke beleid aanwezig.

2.1.2 Binnenvaartwet, Richtlijn vaarwegen 2011

Volgens de Binnenvaartwet moeten schippers zich houden aan voorgeschreven rusttijden. Overnachtingsplaatsen liggen daarom niet langer dan omstreeks 2 uur (of ca. 30 km) varen uit elkaar. Dit is vastgelegd in de Richtlijn Vaarwegen 2011, opgesteld en bekendgemaakt door Rijkswaterstaat.

2.1.3 Beleidslijn grote rivieren

In de Beleidslijn grote rivieren geeft het Rijk, onder meer in de vorm van beleidsregels, aan wat met de gebieden langs de grote rivieren mag gebeuren, welke activiteiten er zijn toegestaan en hoe het rivierwater veilig kan worden afgevoerd en geborgen. De beschikbare afvoer- en bergingscapaciteit van het gebied rond de rivier moet worden behouden en ontwikkelingen die de mogelijkheden om de rivier te verbreden of te verlagen nu en in de toekomst onmogelijk maken moeten worden tegengegaan. In het stroomvoerend rivierbed zijn riviergebonden activiteiten, zoals de aanleg van overnachtingsplaatsen, toegestaan indien aan een aantal rivierkundige voorwaarden is voldaan.

2.1.4 Wet Archeologische Monumentenzorg

Op 1 september 2007 is de Wet op de Archeologische Monumentenzorg in werking getreden. Hiermee worden de uitgangspunten van het Verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de

inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, moet de initiatiefnemer voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek (laten) doen. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken.

2.1.5 Beleidskader externe veiligheid

Op 10 juli 2013 is Wet basisnet vastgesteld en op 11 november 2013 is het Besluit externe veiligheid transportroutes vastgesteld (verder Bevt). Deze wet en dit besluit zijn nog niet van kracht doch worden naar verwachting van kracht voor het terinzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan. Om die reden wordt hierop nader ingegaan. Bij de totstandkoming van besluiten tot aanpassing en aanleg van rijksinfrastructuur wordt op dit moment op basis van de “Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen” beoordeeld wat het effect van die aanpassing of aanleg is op de externe veiligheid. Omdat de Circulaire met de inwerkingtreding van de wetgeving voor het Basisnet komt te vervallen, wordt er gewerkt aan een beleidsregel waarin wordt uitgewerkt hoe voor rijksinfrastructuur rekening moet worden gehouden met externe veiligheid en risicoplafonds. Op dit moment zijn de Beleidsregels voor de beoordeling van externe veiligheid nog niet beschikbaar.

2.1.6 Veiligheid van de scheepvaart

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) worden regels gesteld met betrekking tot de veiligheid van de scheepvaart. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat ziet op gronden binnen de begrenzing van een rijksvaarweg of een vrijwaringszone moet rekening worden gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor de scheepvaart. In dit kader moet een vrijwaringszone worden aangehouden waarbinnen dus geen belemmeringen mogen bestaan of ontstaan. Voor dit deel van de Lek geldt een vrijwaringszone van 25 meter vanaf de grens van de hoofdvaarweg.

2.2 Provinciaal

2.2.1 Visie Ruimte en Mobiliteit

Op 9 juli 2014 heeft Provinciale Staten van de Provincie Zuid Holland de Visie ruimte en mobiliteit (VRM), vastgesteld. De VRM bestaat uit: de Visie ruimte en mobiliteit, de Verordening ruimte 2014, het Programma ruimte en het Programma mobiliteit. Deze Visie geeft op hoofdlijnen sturing aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer.

Hoofddoel van de VRM is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio. Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. De VRM bevat een nieuwe sturingsfilosofie, waarvan de kern is:

- Ruimte bieden aan ontwikkelingen.
- Aansluiten bij de maatschappelijke vraag naar woningen, bedrijfsterreinen, kantoren, winkels en mobiliteit.
- Allianties aangaan met maatschappelijke partners.
- Minder toetsen op regels en meer sturen op doelen.

Verder zijn in de VRM 4 thema's te onderscheiden:

- *Beter benutten en opwaarderen*

De provincie wenst de groei van de bevolking, de mobiliteit en de economische activiteit vooral op te vangen in de bestaande netwerken en bebouwde gebieden. Steden bieden nog volop kansen om te bouwen en te verbouwen. Daardoor kan het landelijk gebied open blijven.

- *Versterken stedelijk gebied (agglomeratiekracht)*

Meer concentratie en specialisatie van locaties die onderling goed verbonden zijn, leidt tot de versterking van de kennis- en bedrijventra op het Europese en wereldtoneel. De provincie wijst in de VRM de concentratie-locaties met goede ontsluiting aan.

- *Versterken ruimtelijke kwaliteit*

Het provinciale landschap valt onder te verdelen in drie typen, gekenmerkt door veenweiden, rivieren en kust. Het verstedelijkingspatroon, de natuurwaarden en het agrarisch gebruik sluiten daarop aan. De provincie stelt de versterking van de kwaliteiten van gebieden centraal in het provinciaal beleid. Per nieuwe ontwikkeling zal voortaan eerst worden bekeken of het nodig is om het buiten bestaand stads – en dorpsgebied te realiseren.

De voorwaarde hierbij is dat de maatschappelijke behoefte is aangetoond en de nieuwe ontwikkeling bijdraagt aan het behoud of verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Bij ruimtelijke kwaliteit gaat het om een integrale benadering waarbij de samenhang tussen bruikbaarheid, duurzaamheid én belevingswaarde in acht wordt genomen.

- *Bevorderen van een water- en energie-efficiënte samenleving*

In de VRM zet de provincie in op de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving. Door ruimtelijke reserveringen te maken voor de benodigde netwerken en via haar vergunningen- en concessiebeleid, draagt de provincie hieraan bij.

Het realiseren van overnachtingsplaatsen, aansluitend aan bestaande functies is een voorbeeld van hoe beschikbare ruimte beter gebruikt kan worden en voldoet daarmee aan de hoofdogaven van de Visie Ruimte en Mobiliteit.

2.2.2 Programma ruimte

Het programma ruimte beschrijft de operationele doelen en de realisatiemix om doelen te (doen) bereiken. Ook wordt ingegaan op de rolverdeling en afspraken tussen gemeenten, regio's en provincie. De realisatiemix uit het programma ruimte bestaat uit juridische, financiële en bestuurlijke instrumenten en nader uit te werken beleid. In de praktijk worden deze vrijwel altijd gecombineerd ingezet.

2.2.3 Verordening Ruimte

In samenhang met de structuurvisie is de Provinciale Verordening Ruimte vastgesteld. De regels in deze verordening zijn bindend en werken door in gemeentelijke bestemmingsplannen. In de Verordening zijn onder andere de bebouwingscontouren vastgelegd. Enkel binnen deze contour is verstedelijking toegestaan. De Verordening bevat geen rechtstreeks werkende regels die betrekking hebben op het plangebied. Er worden wel eisen gesteld aan de onderbouwing van bestemmingsplannen op bepaalde onderwerpen,

Een deel van het plangebied is aangemerkt als Ecologische Hoofdstructuur. In de Verordening Ruimte is bepaald dat de EHS niet mag worden aangetast, met uitzondering van bepaalde gevallen en onder bepaalde voorwaarden. In dat geval is een ontheffing van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland nodig om de EHS te mogen aantasten. De ingreep moet elders worden gecompenseerd. Er is een compensatieplan opgesteld, waarover overleg met de provincie wordt gevoerd. Meer over dit onderwerp is te vinden in paragraaf 3.3.3 van deze toelichting.

2.3 (sub)Regionaal

Op regionale schaal maakt de gemeente Krimpenerwaard samen met andere gemeenten deel uit van het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Midden-Holland (ISMH).

Het ISMH heeft een gezamenlijke Ruimtelijke Agenda Midden-Holland, waarin de volgende speerpunten zijn opgenomen:

Verbetering van de noord-zuidverbinding door ontwikkeling van de N207-corridor;

- Een regionaal programma ketenmobiliteit met een bijzondere functie voor de Gouweknoop;
- Een regionaal programma voor verbeterde voorzieningen;
- Een regionaal programma voor een gastvrij Midden-Holland, gekoppeld aan marketing van de regio;
- Een regionaal fonds gekoppeld aan de doelen van de ruimtelijke agenda;

De speerpunten hebben geen specifieke betrekking op de overnachtingsplaatsen.

Binnen het ISMH vormen de gemeenten Nederlek, Ouderkerk, Schoonhoven, Vlist en Krimpenerwaard een subregio (K5), met een (sub)regionale structuurvisie K5-gemeenten. De gemeenten zien kansen met betrekking tot wonen aan het water, nieuwe vormen van watergebonden bedrijvigheid, recreatieve voorzieningen (jachthaven) en aantrekkelijk openbare toegankelijke wandelpromenades. De opgave is benoemd in deze structuurvisie, de uitwerking kan plaatsvinden in het kader van de gemeentelijke structuurvisies.

2.4 Gemeentelijk

2.4.1 Structuurvisie - Beleef Bergambacht (2008)

De structuurvisie vormt een integrale visie op de ruimtelijke en functionele hoofdstructuur van de gemeente, zowel in de kernen als in het buitengebied. De nadruk ligt dan ook vooral op het aanbrengen van structuur in de ruimtelijke mogelijkheden en het stellen van randvoorwaarden. Als ambitie is onder meer aangegeven dat een herontwikkeling nabij de veerpont gewenst is. Gedacht wordt aan wonen, een hotel-restaurant, een jachthaven en een fastferry verbinding. Gezien de bestaande aanwezige bedrijven, de hoge kosten en de economische crisis heeft de uitvoering van deze ambitie geen hoge prioriteit gekregen.

De aanleg van overnachtingsplaatsen passen niet in de visie die de gemeenteraad voor dit gebied in de structuurvisie heeft opgenomen. De structuurvisie bindt in beginsel alleen het bestuursorgaan dat dit heeft vastgesteld, in dit geval de gemeenteraad. De raad kan echter van dit eigen beleid afwijken als daarvoor een gegronde reden aanwezig is en deze wordt onderbouwd. Op 23 april 2013 heeft de raad ingestemd met de Nota van Uitgangspunten voor het bestemmingsplan en de Nota Reikwijdte en Detailniveau voor het MER, waarmee al een aanzet is gegeven tot het afwijken van de structuurvisie. Met het vaststellen van dit bestemmingsplan wordt de afwijking een feit.

2.4.2 Gemeentelijk archeologiebeleid

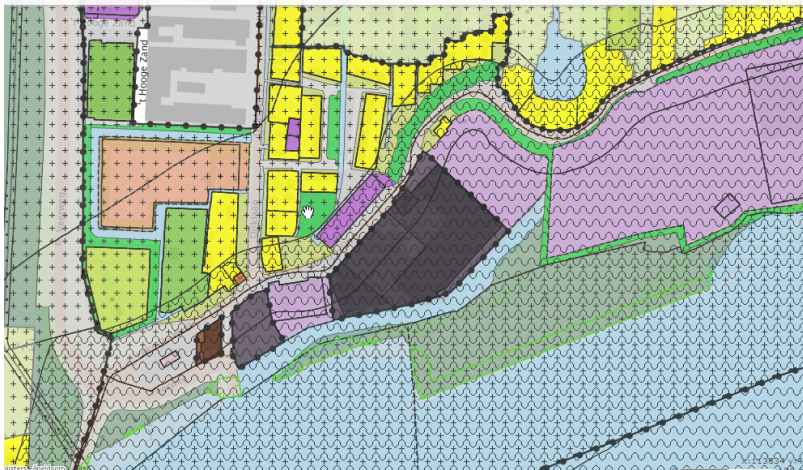
De gemeenteraad heeft op 27 september 2011 de archeologische beleidsadvieskaart met de bijbehorende toelichting uit het RAAP adviesdocument 535 behorende bij het RAAP rapport 2232 "Donkbewoners en veenontginners in kaart gebracht" als gemeentelijk archeologiebeleid vastgesteld en daarbij bepaald dat dit beleid bij de eerstvolgende herziening van de gemeentelijke bestemmingsplannen daarin opgenomen moet worden.

Het beleid bestaat uit twee delen; de beleidsadvieskaart met de daarbij behorende toelichting (dit is het eigenlijke beleidsdeel) en het achterliggende rapport met de waardenkaarten. In het beleid worden, afhankelijk van de aanwezige of te verwachten archeologische waarde, acht verschillende gebieden onderscheiden, met elk hun eigen criteria voor het uitvoeren van een inventariserend archeologisch onderzoek. De Lekbodem bevat potentieel belangrijke archeologische waarden. Uit onderzoek is gebleken dat de bodem in het plangebied niet of nauwelijks waarden bevat (zie paragraaf 3.2).

2.4.3 Vigerende planologische regeling

Bestemmingsplan 'Dorpsgebied'

Het projectgebied ligt in het plangebied van het in 2011 vastgestelde, en inmiddels onherroepelijke, bestemmingsplan 'Dorpsgebied'. Op de locatie van de geplande haven gelden voornamelijk de bestemmingen 'Water' en 'Natuur' (natuurgebied De Gorzen) en de dubbelbestemmingen 'Water – Waterstaatkundige functie' en de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' met een specifieke functieaanduiding waarde a7 en a8 (archeologische waarden in water).



Figuur 3: Uitsnede plangebied: verbeelding plankaart bestemmingsplan Dorpsgebied (2011) en in grijs het gebied van de beheersverordening 'Percelen Lekdijk-Oost' (2013)

Beheersverordening 'percelen Lekdijk-Oost'

Voor een deel van het gebied dat grenst aan het plangebied voor de overnachtingshaven geldt sinds medio 2013 een beheersverordening. De aanleiding hiervoor is een uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, waarbij enkele onderdelen van het raadsbesluit, waarbij het bestemmingsplan

Dorpsgebied werd vastgesteld, zijn vernietigd. Het gaat om een deel van de bedrijfspcelen Lekdijk Oost 5-7, de percelen Lekdijk Oost 11 en Lekdijk Oost 15, en het bouwvlak van het horecabedrijf aan de Lekdijk West 4. De planologische situatie die voor deze percelen gold op basis van het bestemmingsplan Bergstoep/Dijklaan uit 2000 is uitgangspunt voor de beheersverordening. Daar waar nodig is de verouderde regeling in de beheersverordening aangepast aan de huidige eisen.

2.5 Conclusie

Het nationale beleid geeft concrete aanwijzingen voor overnachtingsplaatsen voor schippers. Het provinciale beleid staat hieraan in de weg, voor wat betreft de bepalingen inzake de ecologische hoofdstructuur. Hiervoor wordt een ontheffing bij Gedeputeerde Staten aangevraagd (zie later in deze toelichting). Het (sub)regionale beleid biedt geen specifieke opgaven voor het plangebied. Het gemeentelijk beleid in de structuurvisie laat de aanleg van overnachtingsplaatsen in beginsel niet toe. De gemeenteraad heeft, onder voorwaarden, echter ingestemd met de komst van de overnachtingsplaatsen en dus met een afwijking van de structuurvisie.

3 Onderzoek sectorale aspecten

3.1 Milieueffectrapportage

Het aanleggen van overnachtingsplaatsen voor schepen met meer dan 1350 ton laadvermogen is een activiteit waarvoor het maken van een MER verplicht is. Bij de planuitwerking is daarom de m.e.r.-procedure gevolgd en is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. In het MER zijn de effecten van de overnachtingsplaatsen op natuur, milieu en leefomgeving onderzocht.

Er zijn verschillende varianten onderzocht en uiteindelijk is een voorkeursvariant naar voren gekomen. Deze voorkeursvariant is in dit bestemmingsplan als uitgangspunt genomen. Uit de onderzoeken voor het MER blijkt dat de effecten goed in beeld zijn gebracht en dat met het ontwerp van het plan eventuele effecten zoveel mogelijk worden voorkomen of beperkt. Dit betekent dat de gemeenteraad van Krimpenerwaard een milieuhygiënisch goed onderbouwd besluit kan nemen over de vaststelling van het bestemmingsplan, waarbij de milieuaspecten een volwaardige plaats krijgen. Op 31 oktober 2014 heeft de Commissie voor de m.e.r. een advies uitgebracht over het MER. De commissie vindt een aanvulling op bepaalde punten noodzakelijk¹. De aanbevelingen van de commissie zijn in het MER, dat tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage ligt, verwerkt. Naar aanleiding van het advies zijn de regels van het ontwerpbestemmingsplan aangepast, in die zin dat een maximaal aantal schepen wordt genoemd.

3.2 Archeologie en cultuurhistorie

De bodem van de Lek is in het algemeen mogelijk archeologisch waardevol, waardoor ook het plangebied in het gemeentelijk archeologiebeleid als potentieel waardevol is aangemerkt. Uit daadwerkelijk archeologisch onderzoek van het plangebied blijkt echter dat de concrete cultuurhistorische waardering en archeologische verwachtingswaarde ervan matig tot laag² zijn. Het aspect archeologie levert daarom geen belemmering op voor het bestemmingsplan en de uitvoerbaarheid daarvan en in het bestemmingsplan hoeft geen dubbelbestemming voor archeologie te worden opgenomen.

3.3 Ecologie

3.3.1 Natura 2000

De Natuurbeschermingswet 1998 regelt de bescherming van gebieden en de hieraan gekoppelde soorten op basis van de van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. De Natuurbeschermingswet voorziet eveneens in het beschermen van het gebied voor handelingen buiten het Natura 2000-gebied met een mogelijk negatief effect op de beschermde habitats en hieraan gekoppelde soorten. Dit is geregeld op basis van de zogenaamde externe werking. Op basis van de huidige Natuurbeschermingswet geldt een vergunningplicht voor activiteiten die in en om Natura 2000-gebieden de beschermde natuurwaarden kunnen verstoren en voor activiteiten in en om beschermde Natuurmonumenten.

¹ Commissie voor de milieueffectrapportage, advies d.d. 31 oktober 2014 / rapportnummer 2949-15

² Onderzoeksgebied zoeklocatie overnachtingsplaatsen Bergambacht gemeente Bergambacht Archeologische en cultuurhistorische inventarisatie en waardering: bureauonderzoek. Eckhart Heunks, 2012

De locatie Bergambacht ligt op 3,3 kilometer afstand van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Donkse Laagten (ten zuidwesten) en op meer dan 8 kilometer afstand van het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Lek (ten oosten). In de nabijheid zijn geen beschermde natuurmonumenten aanwezig.

Mogelijke effecten van de aanleg van overnachtingsplaatsen bestaan uit verstoring door licht en geluid en de uitstoot van NOx. De externe effecten van licht en geluid zijn gezien de afstand tot de Natura 2000-gebieden uit te sluiten.

In het kader van de MER “MIRT - planuitwerking overnachtingsplaatsen Beneden-Lek” en de toelichting op het bestemmingsplan “Overnachtingsplaatsen Beneden-Lek” heeft een analyse plaatsgevonden van de stikstofgevoeligheid van de meest nabij Natura-2000gebieden. Uit deze analyse blijkt dat in de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden Donkse Laagten geen stikstofgevoelige habitats aanwezig zijn waarvoor instandhoudings- of verbeterdoelstellingen zijn geformuleerd. Op grotere afstand van het plangebied bevinden zich wel Natura2000- gebieden (Uiterwaarden Lek) met stikstofgevoelige habitats. Ter plaatse van deze Natura-2000gebieden is de achtergronddepositie hoger dan de kritische depositiewaarde van de aanwezig stikstofgevoelige habitats, doch is de bijdrage vanwege de overnachtingshavens in Bergambacht verwaarloosbaar. Nadelige effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van deze Natura 2000-gebieden zijn uit te sluiten. Stikstofdepositie vormt derhalve geen aanleiding om een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet aan te vragen.

Conclusie:

De natuurbeschermingswet vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

3.3.2 Flora en Fauna

De Flora- en faunawet voorziet in de bescherming van een aantal planten- en diersoorten en gaat uit van het “nee, tenzij”- beginsel. Centraal hierbij staat de zorgplicht. De zorgplicht houdt in dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende planten en dieren en hun leefomgeving. Samengevat kan worden gesteld dat alle vogels, zoogdieren, amfibieën en reptielen beschermd zijn. Wel zijn uitzonderingen voor zeer algemene soorten als huismuis, bruine rat en zwarte rat. In de praktijk betekent dat bepaalde handelingen ten aanzien van flora en fauna slechts onder strikte voorwaarden mogelijk zijn. De Flora- en faunawet heeft consequenties bij ruimtelijke ingrepen/ontwikkeling in de zin van een verplichte mitigatie en/of compensatie ter bescherming van soorten en hun leefgebied.

In dit kader is in eerste instantie een quick-scan uitgevoerd³, waaruit de volgende mogelijke effecten als gevolg van de aanleg van overnachtingsplaatsen naar voren kwamen:

³ CSO Quick scan natuurwetgeving overnachtingsplaatsen Beneden-Lek, rapportnummer 11K145-041, versie 26 juni 2014.

Soortgroep	Voorkomen tabel 2/3	Effecten	Grondslag overtreding Flora- en faunawet ⁴
flora	spindotterbloem (2)	verlies biotoop	Artikel 8
grondgebonden zoogdieren	waterspitsmuis (3) en bever (3)	verlies leefgebied	Artikel 11
vleermuizen	ruige dwergvleermuis (3), watervleermuis (3)	mogelijk verlies leefgebied/verblijfplaats	Artikel 11
amfibieën/reptielen	geen	geen	geen
vissen	mogelijk rivieronderpad (2), kleine (2) en grote modderkruiper (3)	mogelijk verlies leefgebied	Artikel 11
libellen, vlinders en ongewervelden	geen	geen	geen
vogels	geen jaarrond beschermde nesten of leefgebied van standvogels.	verlies habitat overige broedvogels	geen, indien buiten het broedseizoen wordt gewerkt.

Tabel 1: Samenvatting beschermde soorten

Naar aanleiding van de quick scan is een nader onderzoek uitgevoerd.⁵ Hieruit is het volgende gebleken:

- Er zijn geen vleermuisverblijfplaatsen in het onderzoeksgebied aanwezig. Er zijn alleen gebouwbewonende soorten aangetroffen;
- Er is geen enkele aanwijzing dat er waterspitsmuizen in het gebied aanwezig zijn;
- Ondanks intensief onderzoek zijn er geen sporen gevonden van beveractiviteit; er is geen sprake van een vaste rust- of verblijfplaats van bevers. Passerende bevers die even blijven hangen zijn mogelijk;
- De kleine en grote modderkruiper zijn niet aangetroffen en niet te verwachten; er zijn geen exemplaren van de rivieronderpad aangetroffen;
- De spindotterbloem komt voor in het gebied, dat volledig wordt ontgraven; mitigatie is niet mogelijk en een ontheffing is nodig.

De ruimtelijke ingreep leidt, voor wat betreft de spindotterbloem, tot overtreding van de Flora- en faunawet. Hiervoor zal een ontheffing worden aangevraagd bij het bevoegde gezag. Om ontheffing te kunnen verkrijgen moet de gunstige staat van instandhouding van de soort niet in gevaar komen. Op een nieuwe locatie worden nieuwe groeiplaatsen/ leefgebied gecreëerd waar de Spindotterbloem zich kan gaan vestigen en uitbreiden. Deze compensatie wordt gelijktijdig met de compensatie van de EHS (zie hierna) uitgewerkt. Bij het ontwerpbestemmingsplan zal de verlening van de ontheffing een rol spelen, in die zin dat verlening redelijkerwijs zeker zal zijn. Na inwerkingtreding van het bestemmingsplan mag pas worden gestart met de feitelijke uitvoering van het plan als de ontheffing is verleend.

Conclusie:

De Flora- en faunawet vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

⁴ Overtreding van de Flora- en faunawet is alleen aan de orde als bij het definitieve ontwerp, en na uitvoering van eventueel mitigerende maatregelen daadwerkelijk sprake is van verlies aan habitat.

⁵ Ekoza ecologisch advies, nader onderzoek overnachtingsplaatsen Beneden-Lek te Bergambacht, rapportnummer 14.084, d.d. 11 november 2014.

3.3.3 Ecologische hoofdstructuur (EHS)

Het gebied de Gorzen, gelegen tussen het bedrijventerrein aan de Lekdijk Oost en de Lek, is onderdeel van de EHS en heeft in het vigerende bestemmingsplan de bestemming 'Natuur'. Het realiseren van overnachtingsplaatsen op deze locatie gaat ten koste van de aanwezige EHS.

Natuurdoeltypen		Aantal ha dat verdwijnt	Compensatie Toeslag	Compensatieopgave, inclusief toeslag ⁶
Rivierbegeleidend bos	N14.01	1,8 ha	0,6 ha = 1/3 ontwikkeltijd 10 jaar	2,40 ha
Haagbeuken- en essenbos	N14.03	0,17 ha	0,06 ha = 1/3 ontwikkeltijd over 20 jaar	0,23 ha
Moeras	N05.01	0,98 ha	n.v.t. ontwikkeltijd 0-5 jaar	0,98 ha
Totale oppervlakte natuurcompensatie		2,95 ha	0,66 ha	3,61 ha

Tabel 2. Oppervlakte verlies natuurdoeltypen EHS

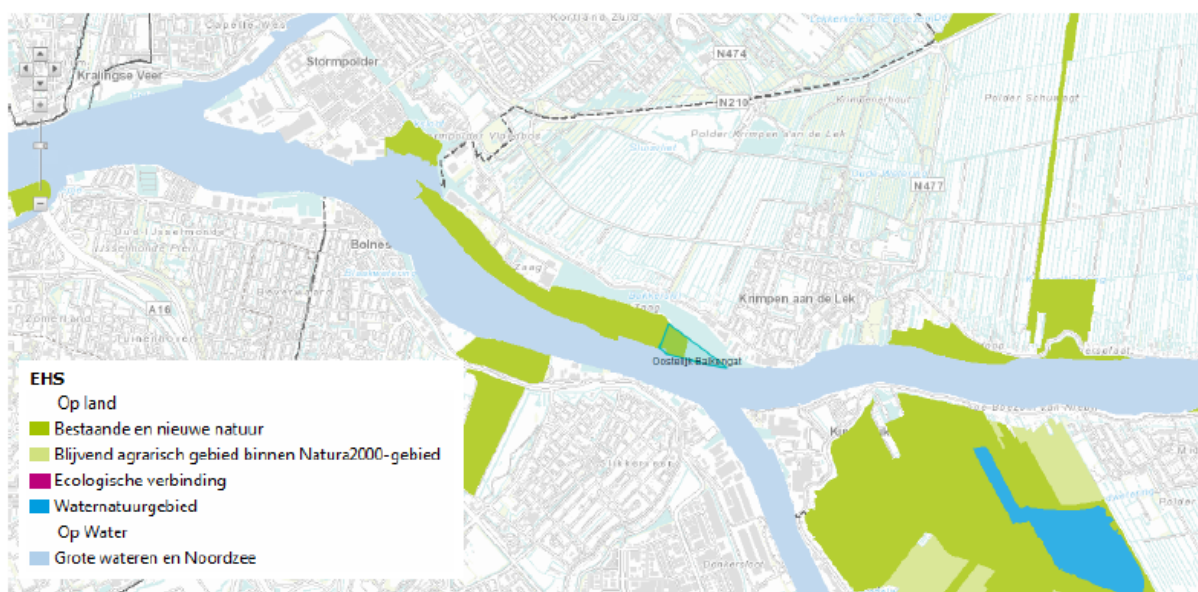
Hiervoor geldt op basis van de Verordening Ruimte van de provincie het 'nee, tenzij-principe' (zie ook paragraaf 2.2.2). Tijdens de voorbereiding van het bestemmingsplan wordt bij Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie Zuid-Holland een ontheffing voor de inbreuk op de EHS aangevraagd. GS kunnen op basis van het 'nee, tenzij'-principe ontheffing verlenen en indien nodig de EHS opnieuw begrenzen. Hiervoor moet worden voldaan aan de volgende voorwaarden⁷:

- er is sprake van een groot openbaar belang;
- er zijn geen reële andere mogelijkheden én;
- de negatieve effecten worden zoveel mogelijk beperkt en de overblijvende effecten worden gecompenseerd.

Aan de genoemde voorwaarden wordt voldaan. In (ambtelijk) overleg met de Provincie Zuid Holland is een beoogd compensatiegebied gevonden, namelijk in het Oostelijk Balkengat (zie Figuur 4). Het gebied ligt op de splitsing van de Lek, Noord en Nieuwe Maas en omvat 6 ha waarin 3,61 ha natuur wordt gecompenseerd vanwege de eisen vanuit de Flora- en faunawet en het beleid ten aanzien van de Ecologische Hoofdstructuur. Drie ha hiervan is nieuw te realiseren EHS, waarbij de EHS-natuurdoeltypen 'rivierbegeleidend bos' en 'moeras' worden gecompenseerd.

⁶ Beleidsregel compensatie natuur, recreatie en landschap van de Provincie Zuid-Holland, artikel 5.

⁷ Verordening Ruimte. Provincie Zuid-Holland, (Art. 5, lid 4).



Figuur 4 Ligging compensatiegebied Oostelijk Balkengat (blauwe begrenzing) deels in en deels buiten de huidige EHS.

De compensatie is duurzaam verzekerd door:

1. Het gebied is grotendeels in eigendom van de Staat. Eén perceel is in eigendom van een particulier. In een concept overeenkomst zijn met de betrokken eigenaar afspraken gemaakt over de werving van dit perceel door de Staat.
2. De bestaande EHS in het compensatiegebied heeft de bestemming natuur. Het overige deel van het gebied heeft de bestemming water. Momenteel loopt een procedure om via een omgevingsvergunning de bestemming water voor dit deel van het gebied om te zetten in natuur.
3. De inrichting van het compensatiegebied, het beheer en monitoring zijn vastgelegd in het compensatieplan⁸.

De compensatieopgave wordt binnen het compensatiegebied bereikt door de aanleg van een zoetwatergetijderekreek door middel van een aanvulling van grond (suppletie) en de aanleg van een beschermende oeververdediging aan de Bakkerskilzijde. De gebiedsverbetering bestaat uit een combinatie van zeer flauwe oevers in een getijdegebied. Het getijdegebied dient te worden gewaarborgd met een doorstroombopening van de kreek aan de Bakkerskilzijde. In de watervoerende delen van de kreek wordt niet gegraven, alleen opgehoogd.

Onder invloed van het zoetwatergetij veranderen de stroming en waterstand in de geulen. Hierdoor ontstaan op de slikkige oevers de juiste omstandigheden voor fauna als vissen, vogels en de bever. De slikkige oevers zijn van belang voor flora als biezten, spindotterbloem en riet.

⁸ (concept) Natuurcompensatieplan Overnachtingsplaatsen Beneden-Lek, vs02, RWS d.d. mei 2015

De inrichting wordt zoveel mogelijk in niet aangewezen EHS gebied gerealiseerd. Het rivierbegeleidend bos ontstaat door natuurlijke successie in het huidige gebied. Het haagbeuken en essenbos zal zich op bestaande hogere delen binnen de grenzen van de bestaande EHS ontwikkelen.

In het kader van dit het ontwerpbestemmingsplan is door Gedeputeerde Staten onder voorwaarden ontheffing verleend. De ontheffing moet definitief zijn verleend voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Zowel het compensatieplan als het ontwerp van het bestemmingsplan zijn bij het verzoek om ontheffing ingediend.

Conclusie:

De regelgeving rondom de Ecologische Hoofdstructuur vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

3.4 Milieu

3.4.1 Bodem

In opdracht van Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid (WNZ) heeft CSO Adviesbureau een indicatief waterbodemonderzoek gebaseerd op onderzoeksprotocol NEN 5720 uitgevoerd in het plangebied⁹. Zowel de watergang als de landtong (de Gorzen) zijn onderzocht. Daarnaast zijn enkele fysische analyses uitgevoerd voor het bepalen van de hergebruiksmogelijkheden van de grond. De belangrijkste bevindingen uit het onderzoek zijn:

- Het zuidelijk deel van de landtong is lager gelegen dan het noordelijk deel. Vanwege de getijdewerking fluctueert de (grond)waterstand en staat het zuidelijk deel van de landtong een deel van de dag onder water;
- Het materiaal ter plaatse van de landtong bestaat uit afwisselend zand en klei;
- Het materiaal ter plaatse van de watergang bestaat afwisselend uit slib, klei en zand;
- Het bemonsterde materiaal ter plaatse van de watergang en de landtong is wisselend toepasbaar. De onderste zandlagen (3,5-4,0 m-wb of 3,5-7,0 m-mv; nieuw maaiveld) zijn in het algemeen vrij toepasbaar.

De resultaten van dit onderzoek hebben alleen betrekking op de bovenste 4,0 m ter plaatse van de watergang en de bovenste 7,0 meter ter plaatse van de landtong / eiland.

Aanbevolen wordt om voorafgaand aan de ontgravingswerkzaamheden het onderzoek uit te breiden tot een acceptabel niveau voor een melding in het kader van het Besluit bodemkwaliteit. Het toepassen en verspreiden van baggerspecie dient uiterlijk vijf werkdagen van tevoren te worden gemeld bij het Meldpunt Bodemkwaliteit van Agentschap NL. Minder dan 50 m³ schone baggerspecie of het verspreiden van baggerspecie over aangrenzende percelen is echter meldingsplichtvrij.

Conclusie

De bodemkwaliteit vormt geen probleem voor de geplande ontwikkeling.

⁹ CSO Verkennend waterbodemonderzoek, rapportnummer 11K145-049, d.d. 7 februari 2013.

3.4.2 Geluid

Akoestisch onderzoek

Ten behoeve van het Milieueffectrapport (MER) voor de geplande overnachtingsplaatsen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd.¹⁰ Nadat de voorkeursvariant tot stand is gekomen, is specifiek hiervoor een aanvullend akoestisch onderzoek¹¹ gedaan en opgenomen in het MER. In dit laatste onderzoek is, anders dan voor het MER, geen gebruik gemaakt van worst-case geluidemissies, maar van realistische uitgangspunten. Deze zijn gebaseerd op de resultaten van een uitgebreide meetcampagne nabij andere overnachtingsplaatsen. De resultaten van deze meetcampagnes zijn gerapporteerd in (onder meer) het rapport I.200S.0222.02.ROOI ; “Uitwijkhaven Lobith – Akoestisch onderzoek” d.d. 12 juni 2007. De meetgegevens van de schepen nabij Lobith zijn representatief voor de situatie in Bergambacht:

- de overnachtingsplaatsen in Bergambacht en Lobith worden voor vergelijkbare scheepsgroottes ontworpen;
- de samenstelling van de vloot op de Boven-Rijn (Lobith) is vergelijkbaar met de vloot op de Beneden-Lek (Bergambacht);

In het kader van het MER is een vergelijking gemaakt van varianten, mede op basis van een worst-case situatie voor geluid. Deze vergelijking en de uitkomst daarvan veranderen niet wanneer voor het geluid de realistische uitgangspunten worden gehanteerd. De onderzoeken geven ook aan dat geen walstroomvoorziening wordt gerealiseerd.

Toetsingskader

Er bestaat geen wettelijk kader voor de geluidbelasting vanwege overnachtingsplaatsen. Een voorziening met overnachtingsplaatsen is geen inrichting in de zin van de Wet milieubeheer en de geluidsgrenswaarden van de Wet milieubeheer en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht zijn niet van toepassing. Een voorziening voor overnachtingsplaatsen valt evenmin onder de werkingssfeer van de Wet geluidhinder. Er komt geen voorziening voor het afzetten van auto's van schippers en ook anderszins treedt er geen wijziging op in de geluidbelasting vanwege wegverkeer, zodat aan dit onderdeel geen aandacht is besteed.

Er gelden wel Nederlandse en Europese normen voor de emissie (productie) van geluid van scheepvaart en scheepvaart gerelateerde bronnen. In het rapport 20112327-07 van Cauberg-Huygen is daar uitgebreid aandacht aan besteed. De conclusie – aan deze emissienormen wordt voldaan – geldt ook voor de voorkeursvariant.

De gemeente Krimpenerwaard, noch de Regio Midden-Holland, waartoe de gemeente Krimpenerwaard behoort, hebben een geluidbeleid vastgesteld dat van toepassing is op een voorziening voor overnachtingsplaatsen. Vanwege het ontbreken van een formeel toetsingskader heeft een milieuhygiënische afweging plaatsgevonden van de geluidssituatie op basis van een

¹⁰ Cauberg-Huygen raadgevende ingenieurs, Overnachtingsplaatsen Bergambacht akoestisch onderzoek, 20112327-07.01, d.d. 25 juni 2013.

¹¹ CSO, akoestisch onderzoek Bergambacht, 11K145-090, d.d. 17 januari 2014

toetskader dat specifiek voor dit project in overleg met de Omgevingsdienst Midden-Holland tot stand is gekomen.

Het gebruikte toetskader is gebaseerd op de principes van een “verantwoorde inpassing van bedrijvigheid in de fysieke omgeving” die zijn beschreven in de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering”:

1. het omgevingstype: in het gebied rondom de overnachtingsplaatsen zijn zowel woningen als bedrijven gesitueerd. Dit gebied wordt getypeerd als een gemengd gebied;
2. de geluidbelasting (stap 2 van de VNG-toets): in een gemengd gebied is een inpassing van bedrijvigheid mogelijk als de geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen niet meer bedraagt dan:
 - 50 dB(A) etmaalwaarde¹² voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau
 - 70 dB(A) etmaalwaarde voor de maximale geluidniveaus (piekgeluiden)
 - 50 dB(A) etmaalwaarde ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking
3. de geluidbelasting (stap 3 van de VNG-toets): indien deze geluidbelastingen ontoereikend zijn kan het bevoegd gezag hogere geluidbelastingen motiveren, namelijk:
 - 55 dB(A) etmaalwaarde voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau
 - 70 dB(A) etmaalwaarde voor de maximale geluidniveaus (piekgeluiden) met uitzondering van de piekgeluiden door aan- en afrijdend verkeer;
 - 65 dB(A) etmaalwaarde ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking

Bij het motiveren van deze geluidwaarden dient het bevoegd gezag tevens de cumulatie met andere aanwezige geluidbelasting te betrekken. In dit planspecifiek toetskader wordt stap 3 niet toegepast voor burgerwoningen, doch wel – voor zover nodig en verantwoord – voor bedrijfswoningen.

Geluidbelasting

De geluidbelasting van de voorkeursvariant is in beeld gebracht bij een maximale benutting van de overnachtingsplaatsen, hetgeen een representatief beeld geeft voor de geluidbelasting in alle jaren na openstelling van de overnachtingsplaatsen. In het onderzoek is gedetailleerd rekening gehouden met de geluidemissies van varende, manoeuvrerende en stilliggende schepen binnen en in de omgeving van de overnachtingsplaatsen. Verder zijn ook de emissies van het doorgaand scheepvaartverkeer op de Beneden-Lek en de emissies van wegverkeer en bedrijven in de directe nabijheid van de overnachtingsplaatsen betrokken in het geluidonderzoek.

De geluidbelastingen zijn bepaald ter plaatse van toetspunten bij woningen en in stiltegebieden in de directe omgeving van de overnachtingsplaatsen. De punten zijn zo gekozen dat deze maximaal representatief zijn voor het (achterliggende) landinwaartse gebied.

De berekende geluidbelasting van de voorkeursvariant is getoetst aan de toetswaarden (zie toetsingskader) en de effecten (geluidtoe- en afnames ten opzichte van de huidige situatie en

¹² De ‘etmaalwaarde’ van de geluidbelasting is de hoogste waarde van:

- de geluidbelasting tussen 07.00 u en 19.00 u
 - de geluidbelasting tussen 19.00 u en 23.00 u vermeerderd met 5 dB
 - de geluidbelasting tussen 23.00 u en 07.00 u vermeerderd met 10 dB
- De etmaalwaarde van de geluidbelasting houdt rekening met een grotere mate van hinder tijdens de avond en in de nacht.

referentiesituatie) van de overnachtingsplaatsen zijn inzichtelijk gemaakt. Tevens heeft een milieuhygiënische afweging plaatsgevonden ten behoeve van de ruimtelijke onderbouw.

Uit het onderzoek blijkt het volgende:

- De etmaalwaarde van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (gemiddelde geluidbelasting) vanwege de activiteiten binnen de grenzen van de overnachtingsplaatsen bedraagt zonder walstroomvoorziening minder dan:
 - 50 dB(A) ter plaatse van de burgerwoningen;
 - 52 dB(A) ter plaatse van bedrijfswoningen;
 - 54 dB(A) op enig punt op 50 m van de grens van de overnachtingsplaatsen
- De etmaalwaarde van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau vanwege de activiteiten binnen de grenzen van de overnachtingsplaatsen bedraagt met walstroomvoorziening minder dan:
 - 50 dB(A) ter plaatse van de burgerwoningen en bedrijfswoningen;
 - 51 dB(A) op enig punt op 50 van de grens van de overnachtingsplaatsen
- De locaties op 50 m van de grens van de overnachtingsplaatsen waar de etmaalwaarde van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau 51 dB(A) bedraagt, zijn gesitueerd in bedrijfsbestemmingen of groenbestemmingen tussen bedrijfsbestemmingen;
- De etmaalwaarde van het maximale geluidniveau (piekgeluiden) bedraagt ruim minder dan 70 dB(A) ter plaatse van burgerwoningen, bedrijfswoningen en op 50 m van de grens van de overnachtingsplaatsen;
- De etmaalwaarde van het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau vanwege het verkeer van en naar de overnachtingsplaatsen (verkeersaantrekkende werking) bedraagt (ruim) minder dan 50 dB(A);
- De etmaalmaalwaarde van de milieukwaliteitsmaat van de gecumuleerde geluidbelasting bedraagt ter plaatse van burgerwoningen:
 - 56 dB(A) in de huidige situatie;
 - 56 dB(A) in 2016 en 2027 zonder overnachtingsplaatsen (autonome ontwikkeling);
 - 57 dB(A) in 2016 en 2027 met overnachtingsplaatsen (zonder walstroom);
 - 57 dB(A) in 2016 en 2027 zonder overnachtingsplaatsen (met walstroom);
- De overnachtingsplaatsen leidt slechts tot een beperkte toename van de gecumuleerde geluidbelasting bij burgerwoningen en bij de bedrijfswoning aan Lekdijk Oost (rekenpunt 5).

Ter plaatse van de meest nabijgelegen bedrijfswoning (zie figuur 5) bedraagt de geluidbelasting vanwege de overnachtingshaven $L_{Ar,LT}=49.2$ dB(A) ingeval walstroom wordt voorzien en $L_{Ar,LT}=51.7$ dB(A) indien geen walstroom wordt voorzien. In dit laatste geval bedraagt de geluidbelasting meer dan de toetswaarde conform stap 2 van het planspecifiek toetskader, doch 3 dB minder dan de toetswaarde van stap 3 van de planspecifiek toetskader. De gecumuleerde geluidbelasting bij deze bedrijfswoning bedraagt $L_{etm,mkm} = 55$ dB(A) indien walstroom wordt voorzien en $L_{etm,mkm} = 56$ dB(A) indien geen walstroom wordt voorzien. Deze gecumuleerde geluidbelastingen zijn ruim minder dan de algemeen geaccepteerde waarde van 70 dB(A) voor gecumuleerde geluidniveaus. Om die reden is een geluidbelasting (vanwege sec de overnachtingshaven) van $L_{Ar,LT}=52$ dB(A) milieuhygiënisch te verantwoorden.

Op basis van de resultaten kan gesteld worden dat de geluidbelasting vanwege de overnachtingsplaatsen milieuhygiënisch is te verantwoorden en dat het akoestisch effect van de walstroomvoorziening slechts bij 1 (bedrijfs)woning (zie figuur hieronder) een relevant akoestisch effect heeft.



Figuur 5: aanduiding bedrijfswoning (afbeelding afkomstig uit akoestisch onderzoek voorkeursvariant)

De ontsluitingsweg van de haven naar de dijk zal geen openbaar karakter hebben en valt mede daarom niet onder de Wet geluidhinder.

Conclusie: Het aspect geluid vormt in beginsel geen belemmering voor de geplande ontwikkeling.

3.4.3 Water

Morfologie

Volgens het Rivierkundig beoordelingskader (RBK) moeten rivierkundige ingrepen in winter- en/of zomerbed worden getoetst aan morfologische effecten. Daarbij wordt gekeken naar sedimentatie en erosie. Er mag slechts beperkte hinder zijn als gevolg van baggerwerkzaamheden en/of het terugstorten van waterbodembodem om zo het behoud van veilig scheepvaartverkeer te borgen. De waterbodembodem van de vaargeul moet op lange termijn in stand blijven, zonder dat veel sedimentatie of erosie plaatsvindt.

Om een inschatting te maken van de morfologische effecten voor de verschillende varianten, ten opzichte van de referentiesituatie, is een morfologische effectbepaling uitgevoerd met behulp van Waqmorf. Dit programma maakt het mogelijk om aan de hand van rivierkundige berekeningen (Waqua-berekeningen) een indicatie te krijgen van de relatieve bodemveranderingen ten gevolge van de ingreep. Uit de morfologische effectanalyse komt naar voren dat voor de voorkeursvariant in dit bestemmingsplan geen significante morfologische effecten zullen optreden. Voor deze varianten treedt geen onacceptabele erosie en/of sedimentatie op in het zomerbed en dus zijn negatieve effecten voor het scheepvaartverkeer uit te sluiten.

Waterstandsverhoging

Uit rivierkundige berekeningen (gemaakt voor en opgenomen in het MER) blijkt dat de ontwikkeling niet leidt tot een waterstandsverhoging bij extreem hoog water.

Er ontstaat wel een uitstroompiek van meer dan 1 mm. Dit is normaal bij zulke ingrepen, en kan meestal niet geheel voorkomen worden. Van een significant effect is geen sprake.

Oppervlaktewater

Het lozen van afvalwater van schepen is aan regels gebonden¹³. Schepen die op de overnachtingsplaatsen liggen, mogen geen scheepsafvalstoffen (lading of olie- en vethoudende producten) op het oppervlaktewater lozen. Bilgewater en overige olie- en vethoudende scheepsafvalstoffen moeten in daarvoor bestemde verzamelreservoirs worden verzameld. Huishoudelijk afvalwater mag wel in het oppervlaktewater worden geloosd. Dit gebeurt ook door langsvarende schepen. Huisvuil moet gescheiden worden aangeboden bij een ontvangstvoorziening. Hetzelfde geldt voor het schoonspuiten van de schepen. Water gebruikt voor het schoonmaken van een schip kan op het oppervlaktewater worden geloosd indien dit geen lading en olie- en vetresten bevat¹⁴. Het schoonspoelen van schepen gebeurt uitsluitend op de eindbestemming (losplaats) en niet bij de overnachtingsplaatsen.

Schepen die op deze overnachtingsplaatsen liggen, kunnen incidenteel lekkages hebben. Lekkages van stil liggende schepen zonder draaiende motoren zijn doorgaans veel kleiner dan van varende schepen. De schepen mogen slechts tijdelijk gebruik van de overnachtingsplaatsen. De haven heeft een open verbinding met de Lek. Het effect van de overnachtende schepen op de waterkwaliteit in de haven wordt dan ook zeer beperkt geacht.

Waterbodem

Het effect van de waterbodem op de kwaliteit van het oppervlaktewater in de haven is sterk afhankelijk van de soort en mate en beschikbaarheid van de verontreinigingen in de waterbodem en de grote, diepte en doorstroming van de haven (ontwerp). Alle genomen waterbodemonsters worden minimaal geclassificeerd als klasse B, waardoor deze vrij toepasbaar zijn in oppervlaktewater. De invloed van de waterbodemkwaliteit op het oppervlaktewater zal dan ook zeer gering/verwaarloosbaar zijn.

Het ontgravingsniveau is 5,25 m onder NAP. Bij het uitdiepen van de huidige haven wordt waterbodem met klasse B verwijderd. De daaronder gelegen zandlagen blijken vrij toepasbaar en zijn daarmee schoner dan de bovenlaag met klasse B. De nieuwe waterbodem die ontstaat als gevolg van het uitdiepen van de haven zal van goede kwaliteit zijn. Hierdoor vermindert de uitwisseling van verontreiniging uit de bodem naar het water.

Inlaatpunt drinkwaterbedrijf Dunea

Op ongeveer 500 m van de haven bij Bergstoep is een drinkwaterinnamepunt van drinkwaterbedrijf Dunea gesitueerd. Een paar honderd meter landinwaarts van het innamepunt staat een zuivering en pompstation dat 'bijna'-drinkwater levert aan de infiltratiepunten van Dunea in de duinen tussen Scheveningen en Katwijk. Uit dat duinwater wordt drinkwater gemaakt.

Het innamepunt voor oppervlaktewater van Dunea bij Bergambacht is nu calamiteiten-innamepunt in geval het innamepunt Brakel, Bergsche Maas, te lang niet functioneert. Het innamepunt Bergambacht is de afgelopen 20 jaar niet gebruikt, maar is nog wel functioneel en wordt regelmatig

¹³ Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart

¹⁴ Ontwerp-Tracébesluit derde Kolk Prinses Beatrixsluis, deelrapport Waterkwantiteit en waterkwaliteit, 21 mei 2013, eindconcept, RWS Utrecht

getest, meest recent in maart/april 2013. Dunea wil dit innamepunt in de nabije toekomst (2015-2016) gaan gebruiken voor deelstroominname.

Dat betekent dat het water uit de Bergsche Maas volcontinue wordt bijgemengd met Lek-water, in welke verhouding wordt nog door Dunea onderzocht.

Door het manoeuvreren van schepen in de haven zullen geen extra aanvaringen optreden die lekkages tot gevolg hebben waardoor vervuiling van het oppervlaktewater bij het innamepunt van Dunea ontstaan.

In het MER is onderzoek gedaan naar het stromingspatroon van de Lek. Hieruit blijkt dat het stromingspatroon in/vanuit de haven en op de Lek zodanig is, dat een eventuele verontreiniging grotendeels langs het innamepunt van Dunea zal stromen. De bijdrage van de overnachtingsplaatsen aan de (verhoogde) kans op verontreiniging bij het innamepunt van Dunea is zeer beperkt.

Inlaatpunt Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard

Ter hoogte van de bedrijfskade van Molenaar is een inlaat van Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard (HHSK). Deze inlaat wordt gebruikt voor de wateraanvoer van Bergambacht en het doorspoelen van het achterliggende gebied. Ook hiervoor geldt dat het stromingspatroon in/vanuit de haven en op de Lek zodanig is, dat een eventuele verontreiniging grotendeels langs het inlaatpunt van het Hoogheemraadschap zal stromen.

Inlaatpunt Oasen

Dit inlaatpunt ligt bovenstrooms en ondervindt daardoor in feite geen invloed van de overnachtingshaven.

3.4.4 Bedrijven en milieuzonering

In een bestemmingsplan moet rekening worden gehouden met een goede ruimtelijke ordening, oftewel een goede afstemming tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Het realiseren en het gebruik van de overnachtingsplaatsen mag bestaande bedrijven niet in hun bedrijfsvoering beperken en bij bestaande woningen (en andere gevoelige functies) niet zorgen voor een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Effect op bestaande bedrijven

In het bestemmingsplan 'Dorpsgebied' en de beheersverordening 'Percelen Lekdijk-Oost' is de bedrijvigheid aan de Lekdijk Oost bestemd als 'bedrijventerrein'. De maximaal toegestane milieucategorie is deels 2, deels 3.1. Enkele bestaande bedrijven, die een hogere milieucategorie hebben, hebben een specifieke functieaanduiding gekregen. Het gaat bijvoorbeeld om de veevoederfabriek (DZ-Six Diervoeders, Lekdijk Oost 7), het op- en overslagbedrijf (Lekdijk Oost 15) en de liftfabriek (Lekdijk Oost 27A). De bedrijven moeten voldoen aan de voor hen geldende milieuregelgeving (vergunning en/of Activiteitenbesluit milieubeheer), waaronder voorschriften voor de verschillende milieuaspecten, zoals geluid, geur enz. In de directe nabijheid van het bedrijventerrein liggen verschillende bestaande woningen. Woningen zijn voor de meeste milieuaspecten in het algemeen bepalend voor de effecten die bedrijven mogen veroorzaken.

Bescherming schippers

Een overnachtingsplaats is niet te vergelijken met een woning en wordt in de relevante regelgeving als zodanig ook niet als gevoelig object of gevoelige functie aangemerkt. Dit betekent overigens niet dat overnachtingsplaatsen geen enkele bescherming tegen milieueffecten toekomt. Gezien de

bestaande – bepalende – woningen in de nabijheid van de bedrijven en de aard en de locatie van de geplande haven, zal deze geen extra beperkingen voor de bedrijven opleveren en zelf ook voldoende worden beschermd tegen eventuele effecten.

Effect op bestaande woningen

De overnachtingsplaatsen zelf veroorzaken ook effecten, waarvan de geluideffecten relevant zijn voor de omgeving. Hierover is het nodige gezegd in paragraaf 3.4.2.

Conclusie

De overnachtingsplaatsen vormen geen belemmering voor bestaande bedrijven rondom het plangebied, vanwege de bestaande en bepalende woningen. De overnachtingsplaatsen zelf zijn niet aangemerkt als een gevoelige functie. Er wordt een voldoende woon- en leefklimaat in de haven geboden.

3.4.5 Luchtkwaliteit

In artikel 5.16 van de gewijzigde Wet milieubeheer is vastgelegd onder welke voorwaarden bestuursorganen de bevoegdheden uit lid 2 mogen uitoefenen. De overnachtingsplaatsen worden mogelijk gemaakt op basis van een bestemmingsplan. De bevoegdheid tot het vaststellen van een bestemmingsplan is opgenomen in artikel 5.16 lid 2 als een bevoegdheid waarbij de luchtkwaliteit in de besluitvorming moet worden meegewogen.

Als aan één van de volgende voorwaarden is voldaan, vormen de luchtkwaliteitseisen geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project leidt - al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt “niet in betekenende mate” bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, hetgeen inhoudt dat door het project de luchtkwaliteit met minder dan 3% verslechtert;
- een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

De 3%-grens van een project dat ‘niet in betekenende mate bijdraagt’ is ook omgezet in een getalsmatige grens. Als deze getalsmatige grens niet wordt overschreden, wordt de 3%-grens evenmin overschreden. Dit geldt voor:

- kantoorlocaties: 100.000 m2 bruto vloeroppervlak bij 1 ontsluitingsweg, 200.000 m2 bruto vloeroppervlak bij 2 ontsluitingswegen (voorschrift 3A.1);
- woningbouw: 1.500 woningen netto bij 1 ontsluitingsweg, 3.000 woningen bij 2 ontsluitingswegen (voorschrift 3A.2).

De overnachtingsplaatsen zijn niet onder één van bovengenoemde categorieën te vangen. Daarom is een apart onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd.¹⁵ In dit onderzoek zijn de concentratie van de stoffen PM10 en NO2 bepaald en getoetst aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

¹⁵ Cauberg-Huygen Raadgevende ingenieurs, luchtkwaliteitsonderzoek, referentie 20112327-06, d.d. 24 juni 2013

Het onderzoek richt zich op de bijdrage van de volgende relevante emissiebronnen binnen het onderzoeksgebied:

- on-board stroomvoorziening stilliggende schepen;
- doorgaande scheepvaart op de Beneden-Lek;
- varende schepen van en naar de overnachtingsplaatsen;
- manoeuvrerende en varende schepen in de directe nabijheid van de overnachtingsplaatsen;
- wegverkeer op de N478, N479, Lekdijk en de Bergstoep.

Uit de berekeningen volgt dat in alle beschouwde scenario's, waaronder de voorkeursvariant in dit bestemmingsplan, ruimschoots wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor de ten aanzien van luchtkwaliteit meest kritische stoffen PM10 en NO2.

De hoogste concentraties worden berekend in de huidige situatie (2011). Ondanks een intensivering van de lokale activiteiten, nemen de concentratieniveaus in alle uitvoeringsvarianten af ten opzichte van de huidige situatie. Deze afname is het gevolg van in de tijd dalende achtergrondconcentraties en lagere emissies van scheepvaart en wegverkeer, door maatregelen als schonere motoren bijvoorbeeld.

Op grond van het onderzoek wordt geconcludeerd dat de bestaande bronnen en achtergrondconcentraties maatgevend zijn voor de lokale luchtkwaliteit en de bijdrage van de overnachtingsplaatsen niet leidt tot een overschrijding van grenswaarden.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de gewenste ontwikkeling.

3.5 Verkeer en infrastructuur

De overnachtingsplaatsen leveren geen problemen op voor de capaciteit van de bestaande infrastructuur. Er wordt geen afzetplaats voor de auto's van de schippers gerealiseerd en er ontstaat dus geen toename van het autoverkeer. Mogelijk dat een enkele schipper, die beschikt over een auto-takel, incidenteel zijn auto op de wal zet, maar de eventuele gevolgen van dit verkeer zijn verwaarloosbaar.

Er wordt een – niet voor doorgaand verkeer bestemde – ontsluitingsweg tussen de haven en de Lekdijk gerealiseerd, enkel bestemd voor beperkt verkeer van en naar de overnachtingsplaatsen en voor hulpdiensten. De weg zal deel uitmaken van het bestemmingsplangebied.

De aanleg van de overnachtingsplaatsen zorgt voor een toename van de interactie van schepen met de veerpont. Op het totaal aantal passerende schepen langs de haven bij Bergambacht is deze toename echter beperkt. Verder wordt de bestaande veerstoep verlengd, waardoor het zicht op de rivier niet verandert ten opzichte van de huidige situatie. Bovendien ontstaat door de verlenging een luwte achter de veerstoep, wat gunstig is voor bepaalde licht recreatieve activiteiten op de in de luwte aanwezige oever.

Conclusie

Dit aspect vormt geen wezenlijke belemmering voor de gewenste ontwikkeling.

3.6 Externe veiligheid

Ten behoeve van het Milieueffectrapport en het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar het aspect Externe Veiligheid¹⁶. In het kader van het bestemmingsplan moet worden beoordeeld of dit aspect al of niet een belemmering vormt.

De regelgeving voor externe veiligheid is vastgelegd in verschillende besluiten/circulaires:

- voor risicovolle bedrijven: Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi);
- voor buisleidingen: Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen (Bevb);
- voor het transport van gevaarlijke stoffen over weg/water/spoor: Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Circulaire).

Op 10 juli 2013 is Wet basisnet vastgesteld en op 11 november 2013 het Besluit externe veiligheid transportroutes vastgesteld (verder Bevt), waarmee de risico's als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor of waterweg wordt geregeld. Deze wet en dit besluit treden voor zo ver nu bekend is, in werking in het najaar van 1 juli 2014. Op het moment van het ontwerpbestemmingsplan is de nieuwe regelgeving dus vrijwel zeker van kracht. Om die reden is in een Addendum bij het rapport Externe Veiligheid van 21 juni 2013 aandacht besteed aan het Plasbrandaandachtsgebied, dat met het Bevt wordt geïntroduceerd.

Uitgangspunt bij de beoordeling van het aspect externe veiligheid is dat geen kegelligplaatsen (schepen met een gevaarlijke lading) binnen de haven zijn voorzien en dat de haven op zich dus geen risicobron is. Verder is van belang dat ter plaatse van de huidige loskade geen gevaarlijke stoffen worden overgeslagen.

Risicovolle bedrijven

Op korte afstand van de overnachtingsplaatsen is een risicovolle inrichting gelegen, Holland Uniform Service. Binnen deze inrichting bevindt zich een propaantank. Aangezien de inhoud van deze tank kleiner is dan 13 m³ (namelijk 5 m³) valt de inrichting niet onder de werkingssfeer van het Bevi, maar onder de werkingssfeer van het Activiteitenbesluit Wet milieubeheer. Een beoordeling en verantwoording van het groepsrisico is daarmee niet aan de orde. Verder ligt het plangebied ruim buiten de veiligheidsafstand die volgens het Activiteitenbesluit moet worden aangehouden. Holland Uniform Service vormt geen belemmering voor de planontwikkeling.

Op basis van de risicokaart is gebleken dat de dichtstbijzijnde Bevi-inrichting, een LPG-tankstation, op ca. 1 km is gelegen en geen invloed heeft op het plangebied. Op meer dan 2 km afstand bevindt zich een BRZO-bedrijf, waarop het Bevi van toepassing is. Gezien het gering aantal personen binnen het plangebied (ca. 16 in de nachtperiode) zorgt dit niet voor een relevante bijdrage aan het groepsrisico. Geconcludeerd wordt dat de in de omgeving aanwezige risicovolle bedrijven geen belemmeringen opleveren voor het plan.

Buisleidingen

In de nabijheid van het plangebied zijn geen buisleidingen (hogedrukgasleidingen, leidingen met aardolieproducten of overige gevaarlijke stoffen) aanwezig.

¹⁶ Cauberg-Huygen Raadgevend ingenieurs, Notitie 20112327-05, d.d. 21 juni 2013; CSO Addendum notitie externe veiligheid Bergambacht, rapportnummer 11K145-088, d.d. 2 juli 2014

Transport gevaarlijke stoffen over weg/vaarweg/spoor

Huidige regelgeving:

De Lek, ofwel de route nieuwe Maas-Lekkanaal, is een zogenaamde 'zwarte vaarweg', die wordt gebruikt voor het transport van brandbare vloeistoffen per binnenvaartschip. De vaarweg zelf wijzigt niet door de aanleg van de overnachtingsplaatsen. Bij het ontwerp wordt verder rekening gehouden met de veiligheid van de doorgaande scheepvaart.

Bij de beoordeling van de externe veiligheid is als worst-case-scenario aangenomen dat de toekomstige overnachtingslocaties als beperkt kwetsbaar object moeten worden beschouwd. In dat geval geldt de PR 10-6 (ofwel risicolijn) als richtwaarde en niet als grenswaarde, waarvan gemotiveerd kan worden afgeweken. Gezien de relatie van de functie (overnachten binnenschippers) tot de risicobron (vaarweg), de schepen maken zelf gebruik van de risicobron, is het geoorloofd om af te wijken van deze richtwaarde.

Het onderzoek laat verder zien dat sprake is van een zeer laag groepsrisico, namelijk ruim onder 10% van de oriëntatiewaarde. De toevoeging van maximaal 8 schepen met gemiddeld 2 aanwezigen per schip in de nachtperiode draagt niet of nauwelijks bij aan het groepsrisico en zal dit percentage niet overschrijden.

De N210 noordelijk van het plangebied wordt ook gebruikt voor het transport van gevaarlijke stoffen. Deze weg ligt echter op een afstand van 1,1 km afstand en heeft daardoor geen invloed op het plangebied. De dichtstbijzijnde spoorlijn is op meer dan 10 km afstand gelegen, waardoor deze evenmin invloed heeft op het plangebied.

Nieuwe regelgeving

Overeenkomstig art. 1 van het Bevt is het plasbrandaandachtsgebied (verder PAG) gedefinieerd als het "gebied waar bij het realiseren van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten rekening dient te worden gehouden met de mogelijke gevolgen van een ongeval met brandbare vloeistoffen". Indien een basisnetroute een binnenwater is, dan valt conform art. 10, eerste lid onder b van het Bevt het PAG samen met de vrijwaringszone als bedoeld in artikel 2.1.2 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De vrijwaringszone is het gebied vanaf de begrenzingslijn van de rijksvaarweg zoals opgenomen in de legger, bedoeld in artikel 5.1 van de Waterwet met een breedte die afhankelijk is van de vaarwegklasse zoals vastgesteld door de Conférence Européenne des Ministres de Transport (CEMT). Voor CEMT-klasse IV, V of VI (waardoor de Lek ter hoogte van Bergambacht wordt bevaren) is de breedte 25 meter aan weerszijden van de rijksvaarweg. De breedte van het PAG is derhalve 25 m. Uitgaande van de bestaande begrenzingslijn van de rijksvaarweg zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten gesitueerd binnen het PAG.

Ten behoeve van de realisatie van de overnachtingshaven wordt de begrenzingslijn van de rijksvaarweg niet of niet relevant gewijzigd. Alleszins niet op zodanig wijze dat, uitgaande van de situatie met overnachtingshaven, (beperkt) kwetsbare objecten binnen het PAG komen te liggen.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

4 Juridische planbeschrijving

4.1 Algemeen

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat ruimtelijke plannen digitaal en analoog beschikbaar moeten zijn. De digitale versie van een bestemmingsplan is juridisch bindend. Bestemmingsplannen worden digitaal opgesteld, zijn uitwisselbaar en digitaal raadpleegbaar. Hiervoor stellen de Wro en de onderliggende regelgeving eisen waaraan digitale plannen moeten voldoen. Zo bevat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) bindende afspraken waarmee bij het maken van bestemmingsplannen rekening moet worden gehouden. SVBP kent (onder meer) hoofdgroepen van bestemmingen, een lijst met functie- en bouwaanduidingen, gebiedsaanduidingen en een verplichte opbouw van de planregels en het renvoi.

Planvorm

Het plan is een gedetailleerd eindplan, aangezien het plan uitsluitend voorziet in het vastleggen van de nieuwe juridisch-planologische situatie.

Verbeelding en regels

Uitgangspunt is dat de verbeelding zoveel mogelijk informatie geeft over de in acht te nemen maten en volumes. De regels geven duidelijkheid over de bestemmingsomschrijving, de bouwregels en de specifieke gebruiksregels.

Bestemmingsvlak

De in het plangebied aanwezige bestemmingen bestaan in de meeste gevallen uit een bestemmingsvlak en een bouwvlak. In dit specifieke geval is geen bouwvlak opgenomen, omdat dit bij de overnachtingsplaatsen niet aan de orde is. Het bestemmingsvlak geeft aan waar een bepaald gebruik toegestaan is.

Aanduidingen

Functieaanduidingen zijn bedoeld om een beperking of een verruiming van de bestemmingsomschrijving mogelijk te maken, wat in de regels nader wordt uitgewerkt.

Opbouw planregels

De regels van het bestemmingsplan bestaan uit de volgende onderdelen:

- inleidende regels;
- bestemmingsregels;
- algemene regels;
- overgangs- en slotregel.

4.2 Inleidende regels

De inleidende bepalingen bestaan uit artikel 1 'Begripsbepalingen' en artikel 2 'Wijze van meten'. In het artikel Begripsbepalingen worden de definities gegeven van de begrippen die in de bestemmingsplanregels worden gehanteerd. De manier waarop moet worden gemeten is weergegeven in het artikel 'Wijze van meten'.

4.3 Bestemmingsregels

Bestemmingen

Water

Het overgrote deel van het plangebied krijgt de bestemming de bestemming Water (WA). Het gebied waarbinnen de overnachtingsplaatsen worden aangelegd krijgt de aanduiding 'specifieke vorm van water - overnachtingsplaatsen'.

Deze bestemmingsregeling maakt overnachtingsplaatsen voor de binnenvaart en bijkomende zaken mogelijk, zoals waterhuishouding en voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, aanlegsteigers alsmede voor taluds, oevers en onderhoudsstroken, kunstwerken en andere waterstaatkundige werken.

Aan de bestemmingen worden regels verbonden voor het bouwen en gebruiken van de gronden, zodat de fysieke aanleg van en het gebruik van het plangebied voor de overnachtingsplaatsen mogelijk worden.

Verkeer

De veerstoep (en de verlenging daarvan) krijgt de bestemming Verkeer. De veerverbinding zorgt immers voor een doorgaande auto- en fietsverbinding tussen beide oevers van de Lek.

Het gebruik en de bouwmogelijkheden worden in de regels opgenomen. In de regels wordt ook voorzien in de mogelijke aanpassing (verlenging) van de veerstoep.

Verkeer – verblijfsgebied

De ontsluitingsweg is niet bedoeld voor doorgaand verkeer, maar slechts om hulpdiensten toegang te bieden tot de overnachtingsplaatsen en om de schippers per voet/fiets/auto gelegenheid te bieden de overnachtingsplaats te verlaten. Daarom is hier gekozen voor de bestemming Verkeer – verblijfsgebied. Het gebruik en de bouwmogelijkheden worden in de regels opgenomen. In de regels wordt ook voorzien in het aanleggen/gebruiken van de ontsluitingsweg voor bestemmingsverkeer/hulpdiensten.

Dubbelbestemmingen

Waterstaat - Waterstaatkundige functie

Het buitendijks gebied langs de Lek is voorzien van de bestemming Waterstaat - Waterstaatkundige Functie, gebaseerd op de Beleidsregels grote rivieren. Met deze dubbelbestemming worden primair waterhuishoudkundige en waterstaatkundige voorzieningen mogelijk gemaakt, zoals de afvoer en berging van oppervlaktewater, sediment en ijs. Daarnaast worden er eisen gesteld aan buitendijks bouwen, waarbij in een zone direct langs de Lek in het geheel geen bebouwing is toegestaan. Via een afwijkingsbevoegdheid kan flexibeler worden omgegaan met deze regels, met als voorwaarde dat de waterbeheerder hierover is gehoord en heeft geadviseerd.

Gebiedsaanduidingen

Langs de oever, die door de aanleg van de strekdam wijzigt ten opzichte van de huidige situatie, wordt een gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – vaarweg' opgenomen, conform de eisen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

4.4 Algemene regels

Antidubbelregel

Een antidubbelregel wordt opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld. De formulering van de antidubbelregel wordt bindend voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.2.4 Bro).

Overige regels

In dit artikel is een regeling opgenomen waarmee wordt vastgelegd dat daar waar het plan verwijst naar een wet, een algemene maatregel van bestuur, een verordening, een richtlijn of een andere (wettelijke) regeling, de betreffende verwijzing betrekking heeft op het bedoelde document zoals dat van kracht is op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan.

Ook is een artikel opgenomen over de uitsluiting van de aanvullende werking van de gemeentelijke bouwverordening. Deze bepaling geeft invulling aan de afstemmingsbepaling tussen de bouwverordening en het bestemmingsplan ingevolge artikel 9 van de Woningwet. Artikel 9 van de Woningwet regelt primair dat de bouwverordening buiten toepassing blijft voor zover deze niet overeenstemt met het desbetreffende bestemmingsplan. Voor zover het bestemmingsplan geen regels bevat ten aanzien van een onderwerp dat in de bouwverordening is geregeld, is de bouwverordening wel van toepassing, tenzij het bestemmingsplan anders bepaalt. De bepaling dient als uitwerking van de laatste zinsnede en voorkomt dat de bouwverordening onbedoeld aanvullend werkt bij onderwerpen die in het bestemmingsplan bewust niet zijn geregeld, bijvoorbeeld omwille van globaliteit. De relevante onderwerpen staan allemaal in paragraaf 2.5 van de bouwverordening.

4.5 Overgangs- en slotregel

In het afsluitende onderdeel van de regels komen de overgangs- en slotregel aan de orde.

Overgangsrecht

De formulering van het overgangsrecht is bindend voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.2.1 Bro).

Slotregel

Deze regel bevat de titel van het plan.

5 Economische uitvoerbaarheid

Artikel 3.1.6 Bro bepaalt dat de economische uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan moet worden onderzocht. In dit geval levert het onderzoek het volgende op. De risico's verbonden aan de realisering van het project liggen bij de initiatiefnemende partij. Dit wordt vastgelegd in een overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer. Ter beperking van eventuele risico's, waaronder planschade, voor de gemeente wordt in deze overeenkomst bovendien een garantiestelling opgenomen.

Er moeten – beperkt – gronden worden verworven om de overnachtingsplaatsen mogelijk te maken. In het uiterste geval zullen deze via onteigening worden verworven.

De economische uitvoerbaarheid is verzekerd.

6 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan voert het bevoegd gezag overleg met betrokken bestuursorganen (artikel 3.1.6 lid 1 Wro sub c, in combinatie met artikel 3.1.1. Bro), waaronder waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn.

Van 27 augustus tot en met 8 oktober 2014 lagen het voorontwerpbestemmingsplan en het MER ter inzage. Gedurende deze periode kon eenieder zijn reactie over het voornemen indienen bij het college van burgemeester en wethouders van Krimpenerwaard. Er zijn 8 inspraakreacties ontvangen. Deze zijn samengevat en beoordeeld en de resultaten hiervan zijn verwerkt in een Nota van Antwoord (als bijlage bijgevoegd). Daar waar dat aan de orde is, is het ontwerpbestemmingsplan aangepast.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 17 juni tot en met 28 juli 2015 ter inzage gelegen. Er zijn binnen deze termijn 5 zienswijzen ingediend. Geen van de zienswijzen heeft geleid tot een aanpassing van het bestemmingsplan. De zienswijzen en de reactie hierop zijn te vinden in de Zienswijzennota, die als bijlage is bijgevoegd.

Bijlage 1: Flora en fauna

Bijlage 2: Bodem

Bijlage 3: Geluid

Bijlage 4: Luchtkwaliteit

Bijlage 5: Notitie Externe veiligheid

Bijlage 6: Addendum Notitie Externe Veiligheid

Bijlage 7: Archeologie

Bijlage 8: Milieueffectrapport (MER)

Bijlage 9: Bijlagenrapport MER

Bijlage 10: Samenvatting MER

Bijlage 11: Aanvulling MER

Bijlage 12: Natuurcompensatieplan

Bijlage 13: Ontheffing van de Verordening ruimte 2014

Bijlage 14 Zienswijzennota