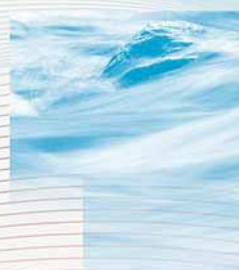


Toelichting bestemmingsplan

Overnachtingsplaatsen Merwedese

Documentcode: RZOM1-D-056-v7



Toelichting bestemmingsplan

Overnachtingsplaatsen Merwedese

Documentcode: RZOM1-D-056-v7
NL.IMRO.0512.BP2016171-4001

Opdrachtgever

Rijkswaterstaat West Nederland Zuid

Contactpersoon opdrachtgever

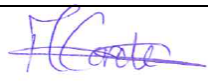
Mw. C. van der Linden

Contactpersoon LievenseCSO

De heer drs. J. Rijnbeek

Jrijnbeek@lievensecso.com

Projectcode	15M3020
Documentnummer	RZOM1-D-056-v7
Versiedatum	11 oktober 2017
Status	Vastgesteld NL.IMRO.0512.BP2016171-4001

Autorisatie			
Documentnummer	Versiedatum	Status	
RZOM1-D-056-v7	11 oktober 2017	Vastgesteld	
Opgesteld door:	Functie	Datum	Paraaf
Mw. Mr. D.R. Boer	Senior jurist omgevingsrecht	11.10.2017	
Geverifieerd door:	Functie	Datum	Paraaf
Mw. Drs. M. Cordes	Adviseur omgeving	11.10.2017	
Akkoord projectleider:	Functie	Datum	Paraaf
De heer drs. J. Rijnbeek	Projectleider	11.10.2017	

LIEVENSECSO MILIEU B.V.

BUNNIK

Postbus 2
3980 CA Bunnik
Regulierenring 6
3981 LB Bunnik

LEEUWARDEN

Postbus 422
8901 BE Leeuwarden
Orionweg 28
8938 AH Leeuwarden

DEVENTER

Postbus 2018
7420 AA Deventer
Gotlandstraat 26
7418 AZ Deventer

MAASTRICHT

Postbus 1323
6201 BH Maastricht
Sleperweg 10
6222 NK Maastricht

HOOGVLIET

Postbus 551
3190 AM Rotterdam-Hoogvliet
Hoefsmidstraat 41
3194 AA Rotterdam-Hoogvliet

E-mail: info@LievensCSO.com
KvK-nummer: 30152124

Website: LievensCSO.com
BTW-nummer: NL. 8075.03.368.B.01

IBAN: NL63 ABNA 0570208009

Inhoudsopgave

Hoofdstuk	Pagina
1 Inleiding	1
1.1 Aanleiding.....	1
1.2 Ligging plangebied.....	2
1.3 Geldende bestemmingsplannen	3
1.4 Opzet van het bestemmingsplan en leeswijzer	4
2 Het plan.....	5
2.1 Huidige situatie	5
2.2 Planbeschrijving	6
2.3 Locatieafweging en nut en noodzaak	8
2.3.1 Voorgeschiedenis	8
2.3.2 Onderzoek anders benutten	9
2.3.3 Onderzoek nieuwe locaties	10
2.3.4 Voorkeurslocatie en definitieve opgave.....	11
3 Relevant beleidskader.....	13
3.1 Nationaal	13
3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	13
3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	13
3.1.3 Besluit Ruimtelijke ordening (Bro)	14
3.1.4 Binnenvaartwet, Richtlijn vaarwegen 2011	14
3.1.5 Beleidslijn grote rivieren	14
3.1.6 Nationaal Waterplan 2016 - 2021	14
3.1.7 Beheer- en ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2016 - 2021	15
3.2 Provinciaal	16
3.2.1 Visie Ruimte en Mobiliteit.....	16
3.2.2 Programma ruimte	17
3.2.3 Verordening Ruimte	17
3.2.4 Vaarwegenverordening 2015.....	17
3.3 Waterschap Rivierenland	17
3.4 Gemeentelijk	18
3.4.1 Waterplan Gorinchem.....	19
3.5 Conclusie	20
4 Sectorale aspecten.....	21
4.1 Milieueffectrapportage	21
4.2 Archeologie en cultuurhistorie.....	21
4.2.1 Archeologie.....	21
4.2.2 Cultuurhistorie.....	22
4.3 Bodem en water	22
4.3.1 Waterkwaliteit.....	22

4.3.2	Waterbodem	24
4.3.3	Morfologie en hydraulica	25
4.3.4	Landbodem.....	25
4.3.5	Waterparagraaf	26
4.3.6	Conclusie	26
4.4	Geluid	26
4.5	Luchtkwaliteit.....	28
4.6	Externe veiligheid	29
4.7	Ecologie	32
4.7.1	Natura 2000 gebieden.....	32
4.7.2	Flora en fauna.....	34
4.7.3	Natuurnetwerk Nederland (NNN)	35
4.8	Verkeer en parkeren	35
5	Juridische planbeschrijving.....	36
5.1	Algemeen	36
5.2	Inleidende regels.....	36
5.3	Bestemmingsregels	37
5.4	Overgangs- en slotregel	39
6	Uitvoerbaarheid	40
6.1	Economische uitvoerbaarheid	40
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	40
6.2.1	Procedure	40

Bijlagen

Bijlage 1	Milieueffectrapport
Bijlage 2	Aanvulling milieueffectrapport
Bijlage 3	Akoestisch onderzoek
Bijlage 4	Onderzoek luchtkwaliteit
Bijlage 5	Externe veiligheid
Bijlage 6	Stikstofdepositie incl. passende beoordeling
Bijlage 7	Ecologie - Quicksan - Nader onderzoek - Oplegnotitie Wet Natuurbescherming
Bijlage 8	Nota van Zienswijzen

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Rijkswaterstaat onderhoudt als vaarwegbeheerder de hoofdvaarwegen en leidt de scheepvaart in goede banen. De Boven-, Beneden- en Nieuwe Merwede maken onderdeel uit van het hoofdvaarwegennet. Deze transportassen vormen schakels in de belangrijke scheepvaartcorridors Rotterdam–Duitsland en Westerschelde-Rijn. De beschikbaarheid van voldoende overnachtingsplaatsen voor de doorgaande binnenvaart langs deze corridors is nodig voor een vlot en veilig verkeer over water. Het zorgt er voor dat binnenschippers zich aan de wettelijk voorgeschreven rusttijden kunnen houden.

In het gebied rond Gorinchem, Hardinxveld-Giessendam en Werkendam zijn op dit moment voldoende overnachtingsplaatsen op de rivier (zogenoemde ankerplaatsen) en in havens aanwezig. Echter, in verband met het aanvaringsgevaar op de rivier streeft de overheid op termijn naar het opheffen van de ankerplaatsen door deze te vervangen door 18 veiligere overnachtingsplaatsen buiten de vaarweg.

In een verkenning (de MIRT2-Verkenning¹) is onderzocht welke mogelijke locaties buiten de vaarweg geschikt zijn voor de realisatie van overnachtingsplaatsen². Uit de Verkenning is gebleken dat de Vluchthaven van Gorinchem en de Woelse Waard ten oosten van Gorinchem, in combinatie met het anders benutten van gemeentelijke ligplaatsen, de meest geschikte locaties zijn om de overnachtingsplaatsen te realiseren^{3,4}. Vanwege onvoldoende maatschappelijk en politiek draagvlak voor een overnachtingshaven in de Woelse Waard en het niet ‘anders kunnen benutten’ van bestaande gemeentelijke ligplaatsen heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu besloten om de realisatie van 18 overnachtingsplaatsen, en daarmee het opheffen van de ankerplaatsen in de Merwedes, over een langere periode te spreiden.

De opgave voor het realiseren van extra overnachtingsplaatsen is voor de korte termijn aangepast van 18 overnachtingsplaatsen op meerdere locaties naar vier extra plaatsen in de Vluchthaven van Gorinchem⁵. Voor meer informatie over nut en noodzaak en locatieafweging wordt verwezen naar paragraaf 2.3 van deze toelichting.

In de Vluchthaven zijn nu al zeven overnachtingsplaatsen aanwezig. Om de Vluchthaven planologisch geschikt te maken voor vier extra overnachtingsplaatsen, is wijziging van het bestemmingsplan ‘Binnenstad en omgeving’ nodig. De gemeente Gorinchem draagt zorg voor de wijziging van het bestemmingsplan.

¹ De MIRT2-Verkenning¹ eindigt in het MIRT2-besluit (de voorkeursbeslissing) van de Minister. Hierbij neemt zij een besluit over het nader uitwerken van het project in de planuitwerkingsfase, eventueel, zoals in dit geval, in combinatie met een nader uit te werken locatie. Een van de voorwaarden voor een positief besluit is zicht op financiële middelen.

² Startdocument overnachtingsplaatsen Merwedes. Overzicht planuitwerking overnachtingsplaatsen Merwedes. Rijkswaterstaat, 2013.

³ Nota Voorkeursalternatief Overnachtingsplaatsen Merwedes. Beschrijving en effectbeoordeling voorkeursalternatief. Rijkswaterstaat, 2015.

⁴ Alternatievenafweging overnachtingsplaatsen Merwedes. Beschrijving van de alternatieven van de oude opgave. Rijkswaterstaat, 2015.

⁵ Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), ‘Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwedes’

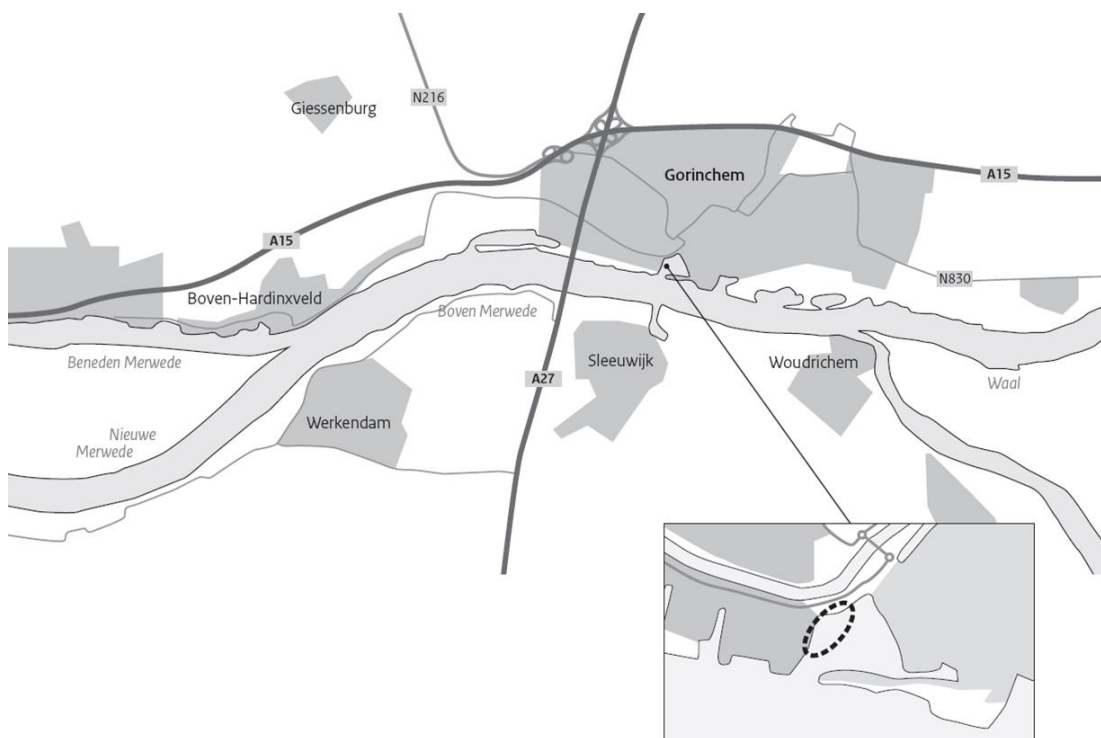
De gemeenteraad van Gorinchem heeft op 17 december 2015 ingestemd met de kaderstelling voor de vier extra ligplaatsen. In februari 2016 hebben Rijkswaterstaat WNZ en de gemeente een samenwerkingsovereenkomst gesloten.

In het kader van de planuitwerking zijn verschillende inrichtingsvarianten binnen de vluchthaven onderzocht⁶. Uiteindelijk is de keuze gevallen op variant 3, die in dit bestemmingsplan planologisch mogelijk wordt gemaakt.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied is ca. 6.000 m² groot en ligt aan de Krinkelwinkel in Gorinchem. Het terrein grenst in het oosten aan het water van de huidige Merwedehaven en wordt in het westen begrensd door de weg Krinkelwinkel. In het noorden van het plangebied staat een bedrijfsgebouw met behorende parkeerplaats. Ten zuiden daarvan heeft ook een gebouw gestaan maar dat is inmiddels gesloopt. Ook de verharding en het terrein ligt op dit moment braak. Ten zuiden daarvan liggen nog twee parkeerplaatsen. De zuidelijke punt van het plangebied is een groenstrook/ gazon.

De hoogte van het maaiveld (geraadpleegd op www.ahn.nl) varieert van ca. 3,1 tot 4,0 m +NAP (Normaal Amsterdams Peil).

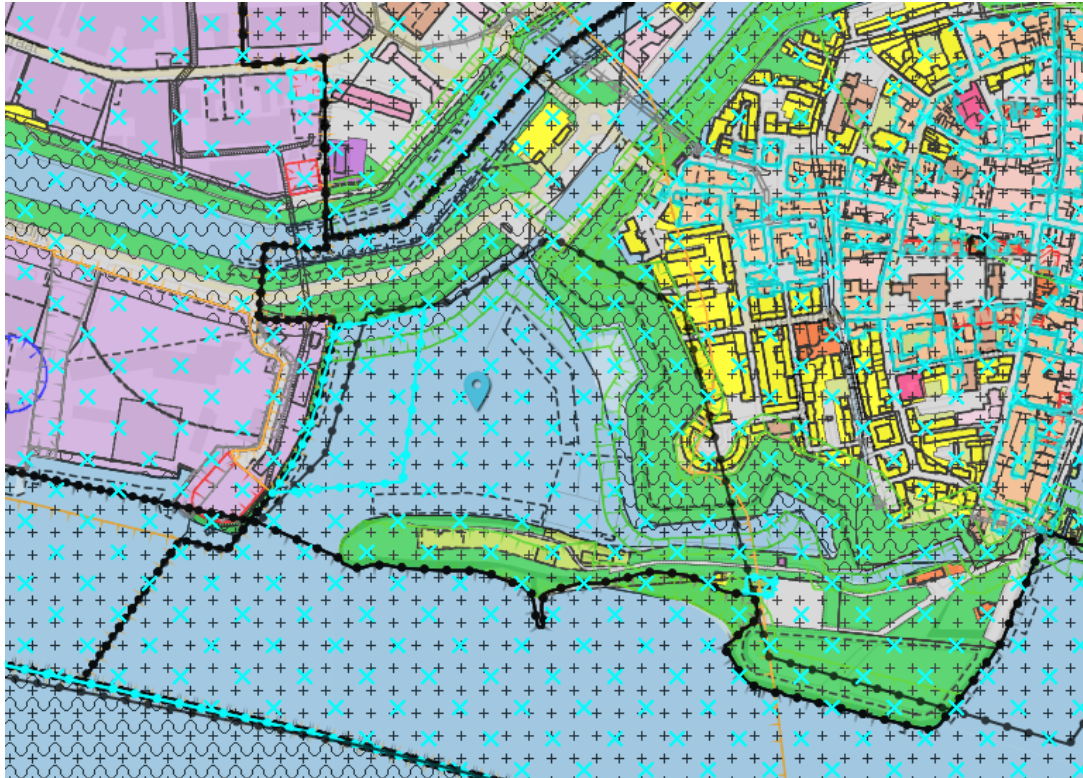


Figuur 1-1 Ligging plangebied

⁶ Notitie Variantenafweging Overnachtingsplaatsen Merwedes, d.d. 7 juni 2016, RZOM1-D-033, versienummer 2.

1.3 Geldende bestemmingsplannen

Het plangebied valt grotendeels binnen het plangebied van het vigerende [bestemmingsplan 'Binnenstad e.o.'](#), dat op 1 april 2015 is vastgesteld en inmiddels geheel onherroepelijk in werking is. Op 6 januari 2016 is een voorbereidingsbesluit genomen ter voorbereiding van het bestemmingsplan voor de ligplaatsen.



Figuur 1-2 vigerend [bestemmingsplan 'Binnenstad e.o.'](#)

De bestemmingen die gelden zijn 'Water', 'Groen' en 'Waarde – beschermd stadsgezicht'. Verder ligt het gebied binnen de geluidzone van het industrieterrein Avelingen-Oost. In het noordelijk deel ligt de waterkering en de beschermingszone. Met verschillende functieaanduidingen zijn de bestaande ligplaatsen voor kegelschepen, aanlegsteigers voor andere schepen (van de Nationale Politie en provincie Zuid-Holland) en jachthaven aangeduid. Buiten de aanduiding voor de aanlegsteigers kunnen geen schepen aanmeren. Daarom wordt het bestemmingsplan gewijzigd, zodat vier extra ligplaatsen voor binnenvaartschepen (geen kegelschepen) worden gecreëerd.

Aan de westzijde overlapt het plangebied voor dit bestemmingsplan voor een klein deel het plangebied van het vigerende [bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Avelingen – Schelluinse weg'](#). De bestemming daar is 'Groen' met een dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'.

1.4 Opzet van het bestemmingsplan en leeswijzer

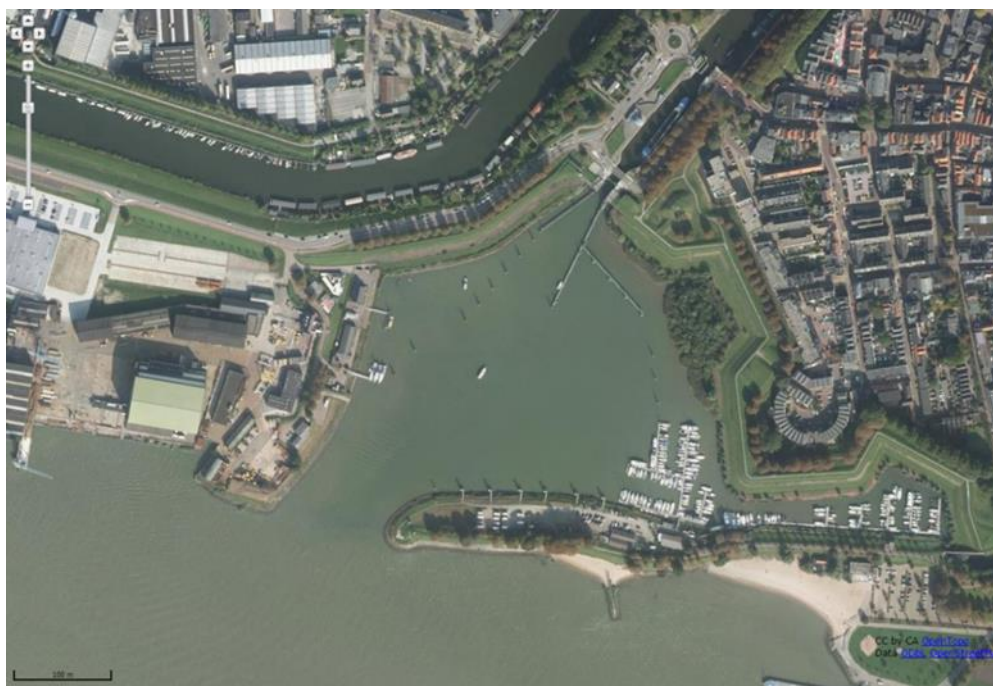
Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en deze toelichting. De toelichting is opgebouwd uit vijf hoofdstukken. Na het inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 “het plan” ingegaan op de huidige situatie en de toekomstige inrichting van het plangebied. In hoofdstuk 3 wordt de haalbaarheid van het bestemmingsplan aangetoond voor wat betreft het hogere overheidsbeleid, milieuaspecten, water, archeologie, flora en fauna, verkeer, behoefte en economische uitvoerbaarheid. In hoofdstuk 4 volgt de wijze van bestemmen, waarin uiteen wordt gezet hoe het in hoofdstuk 2 beschreven plan juridisch is vertaald naar de plankaart en de regels. Het vijfde en laatste hoofdstuk is gewijd aan de planprocedure, dat wil zeggen de resultaten van inspraak en overleg.

2 Het plan

2.1 Huidige situatie

Algemeen

De Vluchthaven Gorinchem – ook bekend als Merwedehaven Gorinchem – is omstreeks 1908 aangelegd en grenst aan de oostzijde direct aan de oude vesting van Gorinchem (Figuur 2). De haven valt samen met de vestingwerken van de stad binnen het beschermde stadsgezicht. De vestingwerken vormen met de Merwedesluis en de Nieuwe Wolpherensedijk aan de noordzijde de kern- en beschermingszone van de primaire waterkering, in beheer bij Waterschap Rivierenland. Bovenop de waterkering ligt een wandelpad in het groen en aan de achterzijde van de dijk ligt een openbare weg. Langs de waterzijde van de waterkering ligt een bestaand onderhoudspad. De haven ligt tussen industrie aan de westzijde en bewoning aan de oostzijde in.



Figuur 2-1 Luchtfoto van de Vluchthaven Gorinchem

Beroepsvaart

In de Vluchthaven zijn op dit moment overnachtingsplaatsen voor zeven schepen aanwezig, waaronder twee kegelschepen. De afmeerpalen ter hoogte van de punt aan de zuidzijde van de haven zijn geschikt voor schepen met een lengte tot 135 m. De plaatsen voor de kegelschepen liggen aan de oostzijde van de Vluchthaven. De maximale lengte van de kegelschepen is 100 m en 80 m (zie ook het Verkeersbesluit).

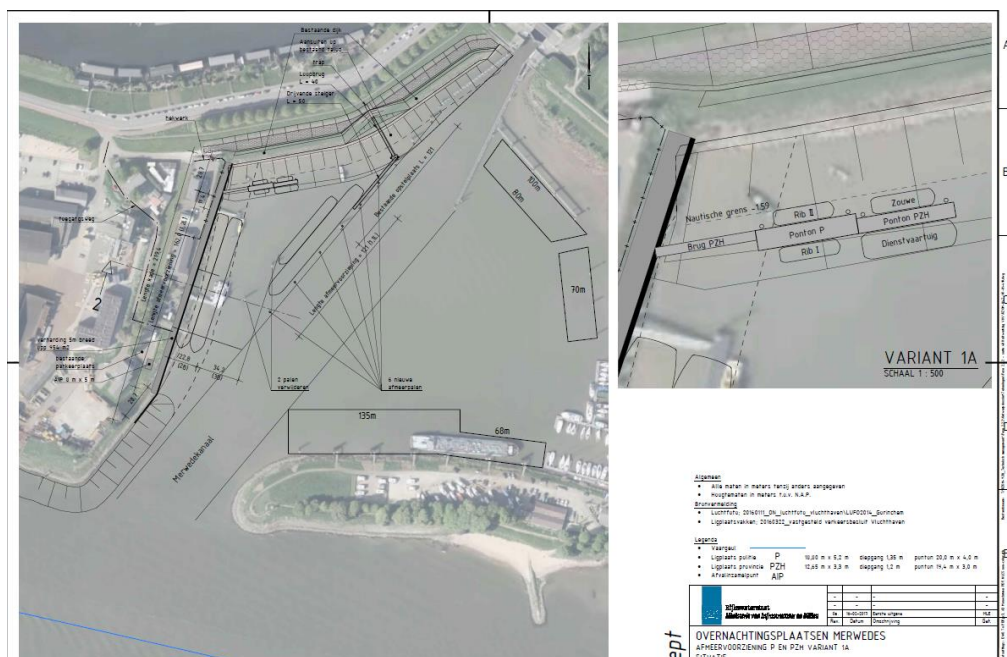
Het Merwedekanaal in de Vluchthaven geeft via de Grote Sluis toegang tot het Merwedekanaal, het Kanaal van Steenenhoek en de Linge (Figuur 2-1). In de Vluchthaven liggen voor de Grote Merwedesluis wacht- en opstelplaatsen.

Aan de westzijde van de havenkom liggen twee steigers voor de dienstvaartuigen van de provincie Zuid-Holland en de politie. Ter hoogte van de steiger van de provincie is het gebouw van het Steunpunt Krinkelwinkel gelegen, inclusief parkeerplaatsen. Ten zuiden van de steiger van de Nationale Politie is een gebouw ten behoeve van werkzaamheden van politie en douane, inclusief parkeergelegenheid. Bij de steiger staat een container voor het opbergen van materiaal.

2.2 Planbeschrijving

Het plan voorziet in de volgende onderdelen:

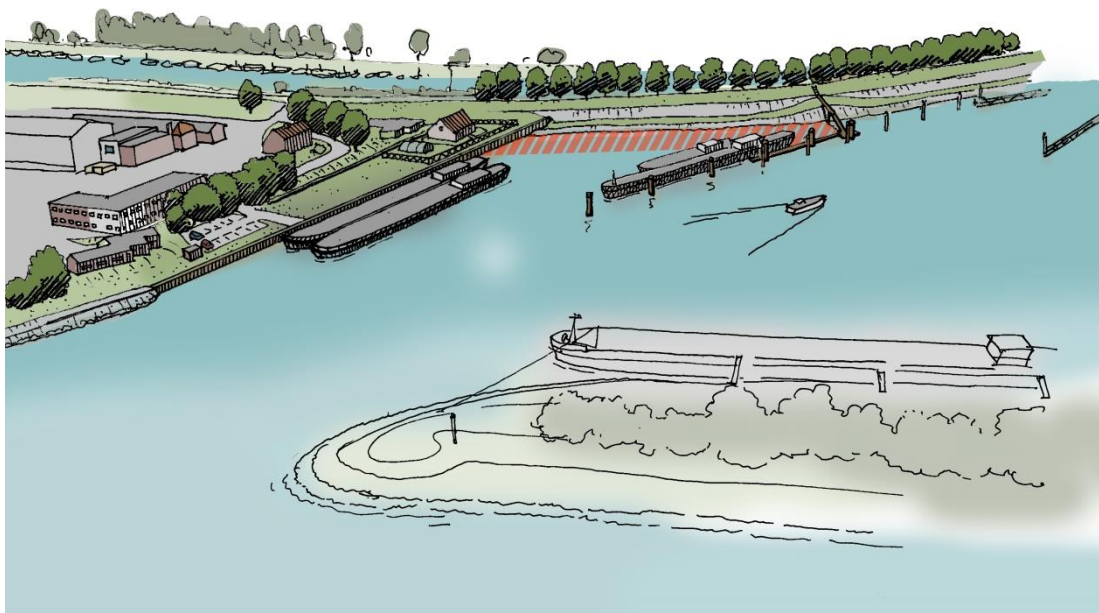
- het verdiepen van de bestaande haven (noordwestelijk deel), zodat beoogde schepen de overnachtingsplaatsen in de haven kunnen gebruiken;
- het verwijderen van bestaande meerpalen en afloopvoorzieningen en het (ver-)plaatsen van nieuwe/extra meerpalen en afloopvoorzieningen;
- het realiseren van een damwand met kade aan de westzijde langs de Krinkelwinkel;
- het realiseren van een verhoging van een gedeelte van het onderhoudspad, een afloopvoorziening en een trap (ter plaatse van de bestaande waterkering in het noorden van het plangebied), ten behoeve van twee overnachtingsplaatsen;
- het mogelijk maken van een inzamelpunt voor (huishoudelijk) afval van de binnenvaartschepen;
- er worden maximaal 4 extra ligplaatsen voor binnenvaartschepen (geen kegelschepen) gecreëerd, naast een vervangende ligplaats voor de bestaande schepen van Politie en provincie Zuid-Holland (die nu ook in het plangebied liggen, maar plaats maken voor de binnenvaartschepen).



Figuur 2-2 Uitgewerkt voorkeursvariant

Het huidige oevertalud van het bedrijventerrein aan de Krinkelwinkel wordt vervangen door een damwand met kade, waardoor ruimte ontstaat voor het realiseren van twee overnachtingsplaatsen. De totale lengte van de kade is 162 m; deze lengte komt conform de richtlijnen overeen met 1,2 maal de maximaal vereiste schiplengte van 135 m. Vanwege de kadeconstructie is daar geen aparte afloopvoorziening nodig. De overige twee ligplaatsen zijn voorzien aan de noordzijde van de palenrij die in de huidige situatie aan de zuidzijde wordt gebruikt als wacht- en opstelplaats voor de Grote Merwedeluis. Hiervoor worden meerpalen bijgeplaatst. Aansluitend op de bestaande palen wordt een afloopvoorziening gerealiseerd in combinatie met een trap over de waterkering.

Het huidige oevertalud langs de primaire waterkering blijft behouden. Langs het oevertalud, in de noordwestelijke hoek van het plangebied, wordt een afmeervoorziening voor de Nationale Politie en de provincie Zuid-Holland gerealiseerd, omdat zij plaats maken voor de nieuwe overnachtingsplaatsen. Dit wordt uitgevoerd in de vorm van een ponton evenwijdig aan de waterkering, met een afloopvoorziening naar de kade aan de Krinkelwinkel.



Figuur 2-3 Vogelvluchtschets van overnachtingsplaatsen in de Vluchthaven Gorinchem. Ter hoogte van de rode arcering komen de ligplaatsen voor de vaartuigen van Politie en Provincie Zuid-Holland. (BVR, 2016)

2.3 Locatieafweging en nut en noodzaak

2.3.1 Voorgeschiedenis

Om te kunnen voldoen aan de in de Binnenvaartwet voorgeschreven rusttijden dienen overnachtingsplaatsen niet langer dan twee uur varen of op een onderlinge afstand van 30 km uit elkaar te liggen. Uit onderzoek (DVS, 2008) blijkt een dagelijkse behoefte aan overnachtingsplaatsen rond het splitsingspunt van de Merwedet in de periode 2020- 2030 van 25 plaatsen, waaronder vier plaatsen voor kegelschepen. Op dit moment zijn in de Vluchthaven Gorinchem zeven overnachtingsplaatsen aanwezig, waaronder twee plaatsen voor kegelschepen, met daarnaast ankergebieden nabij Werkendam en Sleeuwijk.

Het Rijk streeft omwille van de scheepvaartveiligheid naar het opheffen van de ankergebieden op de hoofdvaarweg. Ze streeft ernaar om deze ankerplaatsen te vervangen door veiligere overnachtingsplaatsen buiten de vaarweg. Bij een behoefte van 25 plaatsen betekent dit, naast de huidige beschikbare 7 plaatsen een resterende opgave van 18 overnachtingsplaatsen.

In de MIRT2-Verkenningfase⁷ (2012-2016) is onderzocht welke mogelijke locaties buiten de vaarweg geschikt zijn voor de realisatie van 18 extra overnachtingsplaatsen (Rijkswaterstaat, 2013). Hiertoe zijn een aantal mogelijke locaties tussen de Kievitswaard op de Nieuwe Merwede (km 966) en ter hoogte van Giessendam op de Beneden Merwede bekeken. Hierbij is rekening gehouden met de afstand (30 km) tot bestaande overnachtingshavens Haaften (Waal, km 936) en het feit dat het gebied benedenstrooms van Giessendam buiten het gebied ligt waarvoor de behoefte van overnachtingsplaatsen is bepaald. Om het zoekgebied te begrenzen wordt een afstand van circa 10 km bovenstrooms vanaf km 966 acceptabel geacht (RWS, 2009). Tevens is gekeken naar het aanwijzen en duurzaam beschikbaar maken van bestaande ligplaatsen als overnachtingsplaats (hierna aangeduid als 'anders benutten'). Uit deze Verkenning is gebleken dat de Vluchthaven Gorinchem en de Woelse Waard ten oosten van Gorinchem, in combinatie met het anders benutten van gemeentelijke ligplaatsen, de meest geschikte locaties zijn om de overnachtingsplaatsen te realiseren.

Uit consultatie van de omgeving in 2013 en de daaropvolgende bestuurlijke afstemming bleek onvoldoende maatschappelijk en politiek draagvlak voor een overnachtingshaven in de Woelse Waard. Ook werd duidelijk dat minder gemeentelijke ligplaatsen beschikbaar zijn dan eerder werd aangenomen.

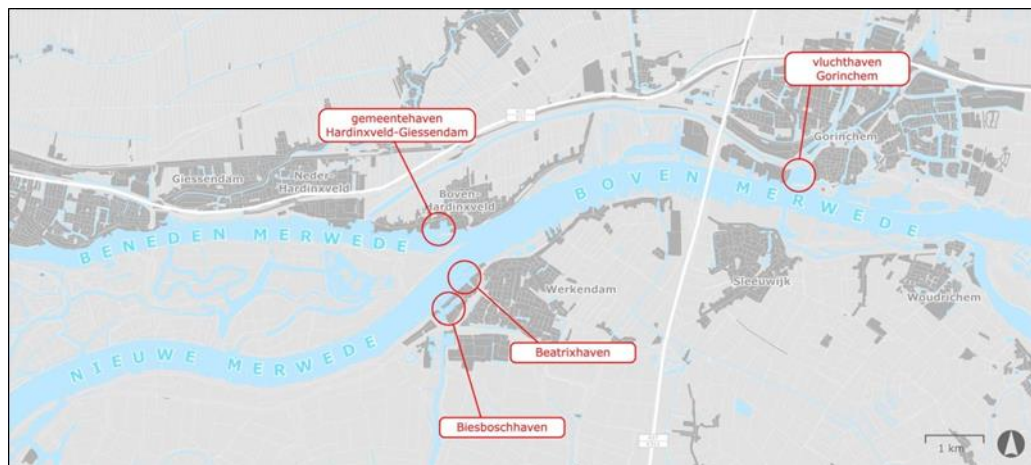
Als gevolg van de weerstand tegen een overnachtingshaven in de Woelse Waard en de beperkte mogelijkheid tot 'anders benutten' van bestaande gemeentelijke ligplaatsen heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in 2016 besloten om de realisatie van 18 overnachtingsplaatsen langs de Merwedet, en daarmee het opheffen van de ankerplaatsen in de Merwedet, over een langere periode te spreiden.

⁷ De MIRT2-Verkenningfase eindigt in het MIRT2-besluit (de voorkeursbeslissing) van de Minister. Hierbij neemt zij een besluit over het nader uitwerken van het project in de planuitwerkingsfase, eventueel, zoals in dit geval, in combinatie met een nader uit te werken locatie. Een van de voorwaarden voor een positief besluit is zicht op financiële middelen.

2.3.2 Onderzoek anders benutten

De mogelijkheden om bestaande gemeentelijke ligplaatsen te benutten als Rijksovernachtingsplaatsen zijn in het gebied rond Gorinchem, Hardinxveld-Giessendam en Werkendam in overleg met de belangrijkste betrokken belanghebbenden verkend. Gezamenlijk is integraal gekeken naar de in het gebied aanwezige havens. De volgende havens zijn onderzocht:

- Biesboschhaven Werkendam
- Beatrixhaven Werkendam
- Vluchthaven Gorinchem
- Haven Hardinxveld-Giessendam



Figuur 2-4 Ligging locaties 'anders benutten'

Van deze havens is het huidige gebruik geïnventariseerd en is bepaald in hoeverre ligplaatsen gereserveerd kunnen worden als overnachtingsplaats. Hieronder volgt een samenvatting van de resultaten van de onderzochte locaties voor het anders benutten (RWS, 2015a; RWS, 2015b).

De Biesboschhaven Werkendam komt niet in aanmerking voor anders benutten. De haven is minder goed te bereiken waardoor het veel tijd kost om een ligplaats te zoeken. Dit is ongunstig voor de doorgaande binnenvaartschippers die een rustplaats zoeken.

In de Beatrixhaven Werkendam waren eerder onder voorwaarden mogelijk drie ligplaatsen aan weerszijden van de havenmond aan te wijzen als overnachtingsplaats. Aan de westelijke buitenzijde van de Beatrixhaven kan mogelijk een extra plaats worden gecreëerd. Vanwege groei in maritieme-activiteiten en een toenemende druk op de bestaande ruimte heeft de gemeente Werkendam in 2015 aangegeven geen mogelijkheden te zien voor het aanwijzen van de overnachtingsplaatsen.

De haven in Hardinxveld-Giessendam is in gebruik voor industrie en als ligplaats voor sleepboten en thuisschippers. Door verplaatsing van huidige gebruiksfuncties leek eerder het zeker stellen voor overnachting maximaal haalbaar voor twee plaatsen. Vanwege de

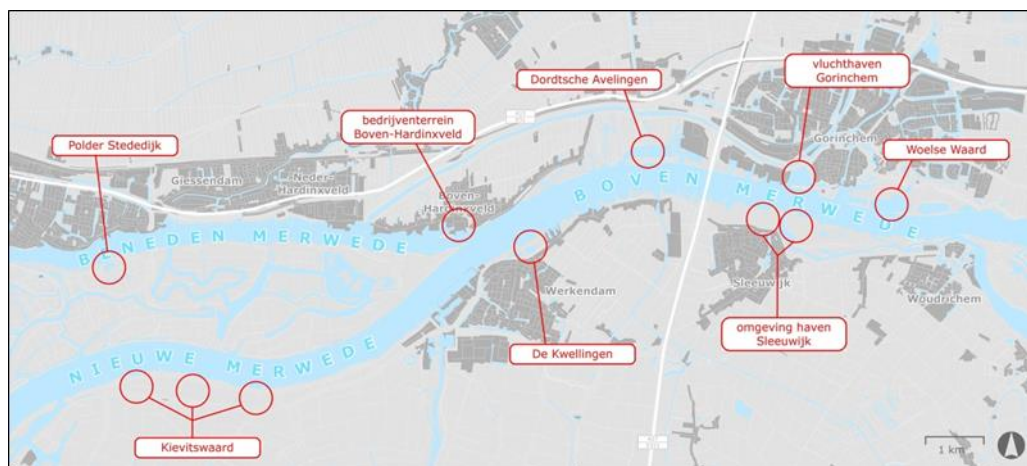
vele activiteiten in de haven voor laden/lossen, werkruimte/ ligplaatsen voor bedrijven, openbare gemeentelijke ligplaatsen en overnachtingsplaatsen is de beschikbare ruimte beperkt. De gemeente heeft in 2015 de conclusie getrokken dat vanwege onvoldoende steun van bedrijven en thuisshippers geen plaats is voor rijksovernachtingsplaatsen.

De vluchthaven Gorinchem is in beheer bij Rijkswaterstaat. Alle hier aanwezige ligplaatsen zijn al aangewezen als overnachtingsplaats. Wel is geconstateerd dat met herinrichting van de noordwesthoek van de haven ruimte gecreëerd kan worden voor extra overnachtingsplaatsen.

2.3.3 Onderzoek nieuwe locaties

In de Verkenningfase is samen met de belangrijkste betrokken ambtelijke partijen gekeken naar mogelijk geschikte locaties voor de realisatie van extra overnachtingsplaatsen. De volgende locaties zijn onderzocht:

- Kievitswaard
- De Kwellingen / Cloppenwaard
- Omgeving haven Sleeuwijk
- Polder Stedelijk
- Bedrijventerrein Boven-Hardinxveld
- Dordtsche Avelingen/ Avelingerdiep
- Vluchthaven Gorinchem
- Woelse Waard



Figuur 2-5 Ligging onderzochte locaties

Voor deze locaties is nagegaan welke het meest geschikt zijn voor het realiseren van overnachtingsplaatsen. Hierbij is onder andere gekeken naar de geschiktheid van de locatie voor nieuwe overnachtingsplaatsen (bereikbaarheid en doelbereik), onoverkomelijke problemen vanuit wet- en regelgeving voor natuur (belemmeringen) en of realisatie op de locaties haalbaar en betaalbaar (realiseerbaarheid) is. Hieronder volgt een samenvatting van de resultaten van de onderzochte nieuwe locaties. (RWS, 2015a; RWS, 2015b).

De Kievitswaard is ongeschikt vanwege de ongunstige ligging ten opzichte van de hoofdverkeersstroom (circa 70% van de binnenvaart vaart over de Boven- en Beneden

Merwede). Omvaren kan tevens ongewenst extra scheepsbewegingen rond het splitsingspunt opleveren (DVS, 2008).

De Kwellingen is als locatie voor de overnachtingsplaatsen afgevallen vanwege de ligging dichtbij het splitsingspunt. Ook is locatie relatief klein en biedt slechts ruimte aan een beperkte aantal schepen. Daarnaast zijn op deze locatie planten en dieren aanwezig die strikt beschermd worden inzake de Wet Natuurbescherming.

In de omgeving van de haven Sleeuwijk en de Dordtsche Avelingen zijn eveneens planten en dieren aanwezig die strikt beschermd worden inzake de Wet Natuurbescherming. Het gebied heeft daarnaast waardevolle natuurwaarden en grote soortenrijkdom, die door het aanleggen van een overnachtingshaven (deels) verloren gaan.

De locatie Polder Stedelijk valt af vanwege de aantasting van Natura-2000 areaal, de aanwezigheid van strikt beschermde planten en dieren en de buitensporig hoge kosten voor het afgraven van de voormalige stortplaats.

De locatie bedrijventerrein Boven-Hardinxveld biedt slechts ruimte voor 2 schepen. Daarnaast is de locatie ongeschikt vanwege de ongunstige ligging en het gebrek aan overzicht nabij het drukke splitsingspunt van de Merwede. De locatie is hierdoor nautische gezien ongeschikt voor de aanleg van een overnachtingshaven. Dijkverlegging biedt mogelijkheden voor de realisatie van meer plaatsen. De kosten voor dijkverlegging en de daarmee samenhangende uitplaatsing van binnendijks gelegen (bedrijfs-)panden zijn hoog.

Het herinrichten van de Vluchthaven Gorinchem met het uitplaatsen van jachthaven en/of patrouillevaartuigen biedt ruimte voor extra ligplaatsen.

De Woelse Waard ligt binnen het Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur), maar kent weinig bijzondere natuurwaarden en een beperkte soortenrijkdom. De Woelse Waard is in eigendom van het Rijksvastgoed en Ontwikkelingsbedrijf. De Woelse Waard is daarmee een geschikt gebied voor het realiseren van overnachtingsplaatsen.

2.3.4 Voorkeurslocatie en definitieve opgave

Uit de MIRT2-Verkenning (2015) is gebleken dat de Vluchthaven Gorinchem en de Woelse Waard ten oosten van Gorinchem, in combinatie met het anders benutten van gemeentelijke ligplaatsen, de meest geschikte locaties zijn om de overnachtingsplaatsen te realiseren (Rijkswaterstaat 2015a en 2015b). In de verkenning zijn voor beide locaties mogelijke inrichtingsvarianten onderzocht, waarbij tevens is gekeken of de huidige ligplaatsen voor kegelschepen konden worden verplaatst naar de Woelse Waard. Vanwege onvoldoende maatschappelijk en politiek draagvlak voor overnachtingsplaatsen in de Woelse Waard en het niet 'anders kunnen benutten' van bestaande gemeentelijke ligplaatsen heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu besloten om de realisatie van 18 overnachtingsplaatsen, en daarmee het opheffen van de ankerplaatsen in de Merwedes, over een langere periode te spreiden.

De opgave voor het realiseren van extra overnachtingsplaatsen is voor de korte termijn aangepast van 18 overnachtingsplaatsen op meerdere locaties naar vier overnachtingsplaatsen in de Vluchthaven Gorinchem. Rijkswaterstaat WNZ besluit in overleg met betrokkenen welke ankerplaatsen na realisatie worden opgeheven. Daarnaast worden andere mogelijkheden onderzocht om de resterende opgave (18 minus de vier op korte termijn te realiseren overnachtingsplaatsen) in te vullen om zo het beleid ten aanzien van het opheffen van de ankerplaatsen in de vaarweg uit te kunnen voeren.

De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft in de voorkeursbeslissing (MIRT2-besluit)⁸ aangegeven op korte termijn vier extra overnachtingsplaatsen in de noordwesthoek van de Vluchthaven Gorinchem te realiseren. De gemeenteraad van Gorinchem heeft op 17 december 2015 ingestemd met de kaderstelling voor de vier extra ligplaatsen in de Vluchthaven Gorinchem. In februari 2016 is een samenwerkingsovereenkomst tussen beide organisaties gesloten. Om de Vluchthaven geschikt te maken voor vier extra overnachtingsplaatsen, is wijziging van het bestemmingsplan 'Binnenstad en omgeving' nodig. De gemeente Gorinchem neemt een besluit over het wijzigen van het bestemmingsplan.

Voor de indeling van de nieuw te realiseren overnachtingsplaatsen is rekening gehouden met een verdeling naar scheepstype. De overnachtingsplaatsen dienen geschikt te zijn voor schepen met een lengte van 68-110 m. Tevens dient één van deze nieuw te realiseren overnachtingsplaatsen geschikt te zijn voor een schip van 135 meter. De maatgevende vakken zullen nog worden opgenomen in het verkeersbesluit op grond van de Scheepvaartverkeerswet.

In de noordwesthoek van de Vluchthaven, ten slotte, is geen ruimte om één van de vier plaatsen geschikt te maken voor koppelverbanden en tweebaks duwstellen.

⁸ Brief van de Minister aan de Tweede kamer MIRT project overnachtingsplaatsen Merweddes, 26 april 2016.

3 Relevant beleidskader

3.1 Nationaal

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

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.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Barro bevestigt in juridische zin de kaderstellende uitspraken uit het SVIR. Het gaat onder meer om nationale belangen als Rijkswaardwegen, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen en Primaire waterkeringen.

Scheepvaartveiligheid

In het 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 rijkswaardweg 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 Merwede geldt een vrijwaringszone van 25 meter vanaf de grens van de hoofdvaarweg. Het plangebied ligt buiten de rijkswaardweg en de vrijwaringszone.

3.1.3 Besluit Ruimtelijke ordening (Bro)

Ladder voor duurzame verstedelijking

De SVIR introduceert een zogenaamde 'ladder voor duurzame verstedelijking' met als doel een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. De ladder beoogt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij nieuwe ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Overheden moeten nieuwe stedelijke ontwikkeling afwegen en motiveren aan de hand van drie stappen:

(1) de ruimtevrage, (2) de beschikbare ruimte en (3) de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt. De ladder is verankerd in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In dit geval is geen sprake van een functiewijziging en is de Ladder niet van toepassing.

3.1.4 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.

3.1.5 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. De voorgenomen ontwikkeling is op zich een watergebonden activiteit. Het aanleggen van de kade in het westelijk deel van het plangebied (ter hoogte van de groenstrook langs de Krinkelwinkel) zorgt voor een daling van het waterbergend vermogen. Er zijn in beginsel compensatiemogelijkheden gevonden; het vastleggen hiervan vindt plaats in het kader van het projectplan Waterwet.

3.1.6 Nationaal Waterplan 2016 - 2021

Op 22 december 2015 heeft het kabinet het Nationaal Waterplan 2016 - 2021 vastgesteld. Het plan bevat de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en de daartoe behorende aspecten van het nationale ruimtelijke beleid, waaronder waterveiligheid en overstromingsrisicobeheerplannen. Het Nationaal Waterplan verankert het nieuwe beleid voor de komende zes jaar met een vooruitblik richting 2050. In het Nationaal Waterplan staan vijf ambities centraal:

- Nederland moet de veiligste delta in de wereld blijven. Deze ambitie wordt vooral ingevuld door onze veiligheidsnormen tegen overstroming te vernieuwen;
- Een grotere inzet op verbetering van de waterkwaliteit (meststoffen, bestrijdingsmiddelen, medicijnresten, microplastics) zodat de Nederlandse wateren schoon en gezond zijn en er genoeg zoetwater is;

- Nederland klimaatbestendig en waterrobuust inrichten. Bijvoorbeeld met verdiepte pleinen in een stad die bij veel regenval volstromen met water;
- Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement en –innovaties. Dat is gunstig voor onze economie en ons verdienvermogen;
- Nederlanders leven waterbewust. Schoon, veilig en voldoende water zijn niet vanzelfsprekend.

Deze ambities moeten gezamenlijk ingevuld worden door iedereen die werkt aan de ruimtelijke inrichting van Nederland: alle overheden, bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

3.1.7 Beheer- en ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2016 - 2021

Het Beheer- en ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2016 - 2021 (BPRW) is op 22 december 2015 vastgesteld beschrijft het beheer van de rijkswateren voor de genoemde periode. Rijkswaterstaat voert het beheer van de rijkswateren uit. Het plan vertaalt het Nationaal Waterplan 2016 – 2021 en de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte naar beheer en onderhoud van de rijkswateren. De kerntaken in het plan zijn:

- Waterveiligheid; bescherming tegen overstromingen, door implementatie van de Deltabeslissingen, de versterking van primaire waterkeringen en het op orde brengen en houden van de uiterwaarden;
- Voldoende water: het voorkomen van watertekort en wateroverlast, door het uitvoeren van het Deltaprogramma Zoetwater, het Deltaprogramma IJsselmeer gebied, het handhaven van de vaste afvoerverdeling bij hoogwater en het tegengaan van verzilting;
- Schoon en gezond water: dit ziet op de chemische en ecologische kwaliteit van de rijkswateren, waarbij onder meer de Kaderrichtlijn Water (KRW) een rol speelt;
- Vlot en veilig verkeer over water: de begeleiding van het scheepvaartverkeer en het onderhoud van vaarwegen en kunstwerken;
- Gebruiksfuncties: door het op orde brengen en houden van de bovenstaande kerntaken ontstaan gunstige condities voor het maatschappelijk en economisch gebruik van de rijkswateren.

Continuïteit is een belangrijk uitgangspunt voor beheer en onderhoud van de rijkswateren. Het plan bouwt daarom nadrukkelijk voort op voorgaande beheerplannen. Het wegwerken van achterstallig onderhoud door versobering en efficiency en de Deltabeslissingen over waterveiligheid en zoetwatervoorziening zijn belangrijke ontwikkelingen binnen het plan. Bij beheer, onderhoud en aanleg tellen kwaliteit van de leefomgeving en duurzaamheid nadrukkelijk mee.

3.2 Provinciaal

3.2.1 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 bedrijvent centra 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 hoofdpogaven van de Visie Ruimte en Mobiliteit.

3.2.2 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.

3.2.3 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.

3.2.4 Vaarwegenverordening 2015

De provincie Zuid-Holland is als vaarwegbeheerder aangewezen voor de provinciale vaarwegen (beroepsvaarwegen). De provincie heeft de zorg voor het vlotte en veilige verkeer op de vaarwegen (nautisch beheer). Daarnaast worden voor de doorgaande recreatieve vaarwegen de waterschappen en de gemeenten Nieuwkoop, Schiedam, Rotterdam en Gorinchem aangewezen als vaarwegbeheerders.

Het is mogelijk dat bepaalde activiteiten in de overnachtingshaven onder de werking van de verordening vallen en hiervoor ontheffingen moeten worden aangevraagd. Dit valt echter buiten het bereik van het bestemmingsplan. De provincie is als overlegpartner betrokken bij de totstandkoming van het bestemmingsplan en de Vaarwegenverordening belemmert niet op voorhand de uitvoering van de ontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt.

3.3 Waterschap Rivierenland

Op 27 november 2015 heeft het bestuur van Waterschap Rivierenland het Waterbeheerprogramma 2016-2021 vastgesteld. Dit programma richt zich op het veilig houden van het rivierengebied tegen overstromingen, het hebben van voldoende en schoon water en het effectief zuiveren van afvalwater. In het programma wordt de bestaande koers gehandhaafd.

Waterschap Rivierenland speelt bij het waterbeheer in op veranderingen in de omgeving zoals klimaatverandering. Bestaande dijken moeten in 2050 voldoen aan de nieuwe veiligheidsnormen en de waterkwaliteit moet in 2027 aansluiten bij de doelen uit de Kaderrichtlijn Water. Hogere overheden als het rijk, de provincies en de Europese Unie hebben deze doelen voor het waterbeheer bepaald. Waterschappen hebben ook gezamenlijke doelen afgesproken, onder andere in het Bestuursakkoord Water en het Klimaatakkoord.

Om de inhoudelijke ambities te realiseren, wordt geanticipeerd op nieuwe ontwikkelingen en worden strategische allianties aangegaan.

De doelen voor 2021 zijn waterveiligheid, watersysteem en waterketen.

- **Waterveiligheid**
Het beschermen van het rivierengebied tegen overstromingen is de hoogste prioriteit van dit programma. Het beleid volgt het principe van 'meerlaagsveiligheid': preventie, ruimtelijke inrichting en crisisbeheersing. De komende 6 jaar zijn er forse verbeteringen nodig bij zowel onze primaire keringen als de regionale keringen. Het waterschap gaat tot en met 2021 aan de slag met de verbetering van afgekeurde dijken, innovatieve dijkverbeteringen, behoud van sterke dijken, deelname aan regionaal programma WaalWeelde en grensoverschrijdende samenwerking.
- **Watersysteem**
Er zijn diverse maatregelen die wateroverlast moeten voorkomen. Deze maatregelen dragen bij aan een betere waterkwaliteit waardoor men in het hele watersysteem over voldoende en schoon water kan beschikken. Een goed waterpeil en goede grondwatercondities wordt bediend door aan- en afvoer van water. Een aandachtspunt hierbij is dat de belangen van de verschillende partijen in het gebied zo goed mogelijk nagestreefd worden. De ambitie is dat er in 2021 voldoende water van goede kwaliteit beschikbaar is voor stedelijk gebied, bedrijfsleven, landbouw, natuur en recreatie.;
- **Waterketen**
Afvalwater wordt in de waterketen ingezameld, getransporteerd en gezuiverd. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de inzameling en het transport tot aan een overnamepunt. Vanuit deze overnamepunten transporteert het waterschap het afvalwater naar de rioolwaterzuivering waar het wordt gezuiverd. Aandachtspunten hierbij zijn het doelmatig en duurzaam zuiveren waarbij een goede samenwerking in de waterketen onontbeerlijk is. Het doel is dat in 2021 zuiveringen efficiënter werken en het gezuiverde afvalwater schoner is. Om dit te bereiken worden energie, grondstoffen en water hergebruikt.
- **Keur**
Naast het beheerprogramma beschikt het Waterschap Rivierenland over een verordening: de Keur voor waterkeringen en wateren. Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden kan een watervergunning nodig zijn. De werkzaamheden in of nabij de watergangen en waterkeringen worden getoetst aan de beleidsregels. Deze watervergunning wordt vervolgens door het waterschap verleend of geweigerd. Ook is het mogelijk dat nadere eisen worden gesteld aan de vergunningverlening. Middels de watertoets, waarvan de resultaten in paragraaf 4.3.5 worden beschreven heeft toetsing aan het beleid van het waterschap plaatsgevonden.

3.4 Gemeentelijk

Structuurvisie 2015 Gemeente Gorinchem

Gorinchem is een oude vestingstad van beperkte omvang en wil dat graag blijven. De aandacht in de periode tot 2015 zal uitgaan naar het verbeteren van de woon- en leefkwaliteit in de huidige wijken en voor de huidige inwoners, op basis van de demografische ontwikkeling van de huidige bevolking. Gorinchem wil haar identiteit als vestingstad versterken en de ligging in een cultuurhistorisch en landschappelijk uniek gebied waarborgen en beter benutten. In de structuurvisie wordt geschetst hoe de gemeente de ontwikkeling van de stad in de periode tot 2015 voor zich ziet en de knelpunten denkt op te lossen.

cultuurhistorie gaat over de ruimtelijke aspecten van water. Hierbij moet gedacht worden aan bijvoorbeeld locatiekeuze van ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot het watersysteem (water als ordenend principe) en inrichting en beheer van water na de locatiekeuze, maar ook noodzakelijke ruimtelijke claims vanuit het watersysteem (ruimte voor water).

3.5 Conclusie

Het realiseren van vier overnachtingsplaatsen voor binnenvaartschepen past binnen het hiervoor geschetste beleidskader op rijks- provinciaal en gemeentelijk niveau. Er zijn geen beleidsmatige belemmeringen voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

4 Sectorale aspecten

Het eerste onderwerp in dit hoofdstuk is het Milieueffectrapport dat voor dit bestemmingsplan is gemaakt. Vervolgens worden de relevante sectorale aspecten beschreven, mede op basis van de onderzoeken die voor het MER zijn uitgevoerd.

4.1 Milieueffectrapportage

Aangezien de realisatie van vier extra ligplaatsen gevoelig ligt in de omgeving en mogelijke negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden in de nabije omgeving op voorhand niet waren uit te sluiten, heeft Rijkswaterstaat in overleg met de gemeente Gorinchem besloten vrijwillig een m.e.r.-procedure te doorlopen. De gemeente Gorinchem is verantwoordelijk voor het bestemmingsplan en is daarmee bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure.

De variantenafweging⁹ is het in het MER meegenomen evenals de effectbeoordeling van de voorkeursvariant. Deze fase wordt afgerond met een projectbeslissing (MIRT 3-beslissing), door de minister van Infrastructuur en Milieu, waarmee de realisatie van het voorgenomen project wettelijk en financieel mogelijk wordt gemaakt. In dit bestemmingsplan is de voorkeursvariant planologisch mogelijk gemaakt. Met het MER (gecombineerd plan- en besluitMER) en de daarvoor uitgevoerde onderzoeken heeft de gemeenteraad voldoende informatie over de verschillende milieu-aspecten om een goed afgewogen besluit over het bestemmingsplan te kunnen nemen.

De commissie m.e.r. heeft in haar voorlopig toetsingsadvies een tekortkoming geconstateerd en enkele aanbevelingen gedaan. Naar aanleiding hiervan is het MER aangevuld met een notitie. Deze aanvulling is als bijlage bij deze toelichting opgenomen.

4.2 Archeologie en cultuurhistorie

4.2.1 Archeologie

Archeodienst BV is aanwezig geweest bij de uitvoering van de boringen voor het bodemonderzoek in en rond het plangebied, meer specifiek aan de Krinkelwinkel. De boringen zijn vanuit archeologisch oogpunt beschreven en onderzocht¹⁰. Binnen het plangebied is een antropogeen ophogingspakket aangetroffen van minimaal 5,0 à 6,5 m dik. De fragmenten aardewerk die zijn aangetroffen dateren in de periode 1450 – 1650 (1700). Deze fragmenten passen binnen de (cultuur)historische context van de bolwerken (17e eeuw) en de Merwededijk (16e eeuw) die ter hoogte van het plangebied voorkomen.

Op basis van de resultaten van het onderzoek heeft de gemeente het standpunt ingenomen dat het ophogingspakket aan het einde van de 19e eeuw is opgebracht en bestaat uit sediment dat is uitgegraven om de Merwedehaven te realiseren. De aangetroffen archeologische indicatoren zijn daarom secundair en niet te koppelen aan een archeologische vindplaats. De archeologische waarde van het terrein is laag.

⁹ Notitie Variantenafweging Overnachtingsplaatsen Merwedes, d.d. 7 juni 2016, RZOM1-D-033, versienummer 2

¹⁰ Archeologische boringen: Merwedehaven te Gorinchem door S.M. Koeman, rapportnr. 867, d.d. 06-06-2016

Voor het aanleggen van de kade aan de westelijke zijde van het plangebied vormt het aspect archeologie geen belemmering.

De dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie middelmatig PM' uit het vigerende bestemmingsplan 'Binnenstad e.o.', in het noorden van het plangebied, wordt overgenomen. De aanleg van de afloopvoorziening met trap past binnen de regels bij deze bestemming.

Conclusie:

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.2.2 Cultuurhistorie

Het plangebied ligt in de geldende bestemmingsplannen geheel binnen de dubbelbestemming 'Waarde - Beschermd stadsgezicht'. Doel hiervan is het behoud en de bescherming van de cultuurhistorische waarden van de Vesting Gorinchem, aangewezen tot Beschermd Stadsgezicht'. De bestemmingsregeling geldt als aanvulling op onderliggende (enkel)bestemmingen en ziet vooral op bouwen en slopen. Ondanks het feit dat de bouwmogelijkheden op basis van de enkelbestemmingen in het bestemmingsplan beperkt zijn (enkel voorzieningen ten behoeve van overnachtingsplaatsen en ligplaats Nationale Politie en provincie Zuid-Holland), is de dubbelbestemming overgenomen. Deze heeft geen nadelige gevolgen voor de gewenste ontwikkeling.

Zowel de gemeentelijke adviseur als de Nieuwe Hollandse Waterlinie hebben aangegeven geen knelpunten te zien in het plan.

Conclusie:

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.3 Bodem en water

Er is onderzoek¹¹ gedaan naar de aspecten bodem en water, meer specifiek naar:

- waterkwaliteit (Kaderrichtlijn water, drink- en zwemwater);
- kwaliteit (water)bodem;
- morfologie bodem; en
- hoogwaterveiligheid (hydraulica).

Ook is onderzoek gedaan naar een deel van de (land-)bodem.

4.3.1 Waterkwaliteit

De Kaderrichtlijn Water is gericht op de bescherming en zo nodig verbetering van de kwaliteit van het water en bevat zowel chemische als ecologische doelstellingen.

De chemische doelstelling houdt in dat geen achteruitgang, dus geen verslechtering van de waterkwaliteit, mag ontstaan. De Vluchthaven ligt binnen de invloedsfeer van het waterlichaam Boven- en Beneden Merwede (NL94_3), watertype R8. Het gaat hierbij om een zoetwatergetijden-rivier op zand of klei relevant voor vissen, macrofauna en waterplanten. Al het ondiepe en matig diepe water is relevant voor vissen, macrofauna en waterplanten. De rivier is sterk veranderd door onder andere aanleg van stuwen, dammen, reservoirs, kanalisatie, normalisatie, stabilisatie van de geul en oeversversterking.

¹¹ LieveenseCSO, RZOM1-D-043-V2, Notitie bodem en water d.d. 7 juni 2016

Chemische kwaliteit

Ten behoeve van de Kaderrichtlijn Water is voor dit waterlichaam een factsheet opgesteld waarin kenmerken van het waterlichaam en de huidige en verwachte ecologische en chemische toestand zijn beschreven (Factsheet NL94-3 Boven- en Beneden Merwede¹²).

De huidige ecologische toestand van de Boven- en Beneden Merwede wordt bepaald door biologie (macrofauna, waterflora, vis, fytoplankton), algemene fysische chemie (factoren als temperatuur, zuurstof, zuurgraad e.d.) en specifieke verontreinigingen (normoverschrijdingen). De toestand ten aanzien van biologie is matig. Voor macrofauna is dit een verbetering ten opzichte van de ontoereikende toestand in 2009. De algemene fysische chemie van het waterlichaam is goed. Alleen de zuurgraad (pH) wordt als matig beoordeeld. Een aantal in het water voorkomende stoffen/ metalen overschrijden de normen. Dit zijn barium, benzo(a)antracene, koper, seleen en uranium. Van de getoetste stoffen voldoet echter 90% wel aan de norm.

Het waterlichaam voldoet nog niet aan de Goede Chemische Toestand (GCT). Ten opzichte van 2009 is hierin geen verandering opgetreden. In totaal voldoet 80% van de prioritaire stoffen wel aan de norm. Wijzigingen in de norm-overschrijdende stoffen is voornamelijk te wijten aan ontwikkelingen in analysetechnieken en normstellingen, waardoor meer stoffen getoetst kunnen worden. Er is geen sprake van achteruitgang. Norm-overschrijdende stoffen zijn onder andere kwik, benzo(a)pyreen, benzo(b)fluorantheen en nikkel.

De realisatie van de overnachtingsplaatsen leidt naar verwachting niet tot veranderingen van de chemische kwaliteit van het water. Overnachtingsplaatsen kunnen van invloed zijn op de waterkwaliteit door afvalwaterlozingen, schoon spuiten van schepen, lekkages of ongevallen. Schepen op overnachtingsplaatsen mogen geen scheepsafvalstoffen (lading of olie- en vethoudende producten) op het oppervlaktewater lozen. Huishoudelijk afvalwater mag wel worden geloosd, dit gebeurt ook door langsvarende schepen. Hetzelfde geldt voor schoonspuiten van schepen. Water gebruikt voor schoonmaken kan op het oppervlaktewater worden geloosd, mits dit geen lading, olie- en vetresten bevat. Het schoonspoelen van schepen gebeurt uitsluitend op de eindbestemming (losplaats) en niet bij overnachtingsplaatsen.

Het liggen van schepen op overnachtingsplaatsen vergroot de kans op lekkage niet. Lekkages van schepen zonder draaiende motor zijn doorgaans kleiner dan die van varende schepen. Lekkages als gevolg van mankementen zijn incidenteel.

Uit de beoordeling van de nautische veiligheid als gevolg van realisatie van de overnachtingsplaatsen blijkt dat deze niet leiden tot extra aanvaringen. Lekkages als gevolg van extra aanvaringen zijn daarom niet aan de orde.

Door realisatie van de extra overnachtingsplaatsen blijft de situatie wat betreft waterkwaliteit gelijk aan de huidige situatie: een havenkom voor binnenvaartschepen. Door realisatie van de overnachtingsplaatsen wordt geen mogelijke verontreinigingsbron toegevoegd.

¹²https://www.waterkwaliteitsportaal.nl/Factsheets/December2015Publiek/Oppervlaktewater/factsheet_OW_80_Ministerie_van_Infrastructuur_en_Milieu_Rijkswaterstaat_2015-11-10-04-26-43.pdf

Ecologisch

Voor de ecologische toetsing wordt het Toetsingskader Waterkwaliteit uit Bijlage 3 van het BPRW (Rijkswaterstaat, 2012) gehanteerd. Na het doorlopen van het algemene en waterlichaamspecifieke toetsingskader blijkt dat ook aan de ecologische doelstelling wordt voldaan. Op de locatie van de nieuw te realiseren overnachtingshaven is geen relevant areaal voor vissen, macrofauna en waterplanten aanwezig. Het dichtstbijzijnde relevante areaal omvat de oeverstrook aan de oostzijde van de vluchthaven, bij de huidige overnachtingsplaatsen voor kegelschepen. De realisatie van de ligplaatsen in het noordwestelijk deel van de haven heeft hierop geen effect.

In de nabije omgeving van de vluchthaven (afstand < 10 km bovenstrooms) is een drinkwaterinname punt aanwezig. Het drinkwaterbedrijf Dunea neemt Maaswater in vanuit de Afgedamde Maas, ten zuiden van de Wilhelminasluis. Omdat het innamepunt bovenstrooms ligt, treden hier logischerwijze geen effecten op als gevolg van de beoogde ontwikkeling.

Stroomopwaarts van de vluchthaven is langs de oever van de Merwede een zandstrand aanwezig, grenzend aan de stadskern van Gorinchem. Dit is echter geen formele zwemlocatie. De dichtstbijzijnde formele zwemwaterlocatie De Mosterdpot bevindt zich op een afstand van circa 3 km van de vluchthaven Gorinchem bij de stadshaven van Woudrichem. In feite verandert de nieuwe situatie niet ten opzichte van de oude zodat er geen effecten op zwemwater optreedt.

De conclusie is dat:

- De toename als gevolg van de vier extra plaatsen op de chemische en ecologische kwaliteit van het water zo gering is, dat dit te verwaarlozen is.
- De chemische en ecologische toestand niet verslechteren. De staat van instandhouding komt niet in gevaar.

4.3.2 Waterbodem

De kwaliteit van de waterbodem is bepaald op basis van de resultaten van een vooronderzoek (CSO, 2012) en een verkennend waterbodemonderzoek in de Vluchthaven van Gorinchem (Aquifer advies, 2014). Dit onderzoek is uitgevoerd voor (reguliere) baggerwerkzaamheden, de diepte van de 7 / 12 boringen zijn hierop afgestemd. Voor de realisatie van de overnachtingsplaatsen wordt de bodem dieper afgegraven dan de voor de baggerwerkzaamheden aangegeven contractdiepte. Voor de effectbeoordeling is aangenomen dat de kwaliteit van de bodem dieper dan de uitgevoerde boringen gelijk is aan de daarboven bemonsterde bodemlaag.

Aanvullend is voor het beoordelen van de kwaliteit van de waterbodem direct onder het aanwezige stortsteen onderzoek gedaan. Er wordt geen landbodem ontgraven, zodat hiernaar geen nader onderzoek nodig was.

De kwaliteit van het slib onder het stortsteen valt in kwaliteitsklasse A of Altijd Toepasbaar. Een deel van het slib valt in kwaliteitsklasse B. Voor slib met kwaliteitsklasse B en hoger heeft Rijkswaterstaat over het algemeen geen nuttige toepassing. Dit betekent dat alle slib moet worden afgevoerd en niet kan worden hergebruikt.

4.3.3 Morfologie en hydraulica

De Vluchthaven is in de huidige situatie stroomluw. Het gebied draagt nauwelijks bij aan de stroming bij hoogwater en dus is er nauwelijks natuurlijke erosie of sediment in de haven. De nieuwe situatie veroorzaakt geen wijzigingen in het watervoerende of waterbergend vermogen van de havenkom.

4.3.4 Landbodem

In het kader van het uitgevoerde indicatieve bodemonderzoek (Indicatief onderzoek bodemkwaliteit en archeologie, LievenseCSO, RZOM1-D-036-v1, 25 mei 2016) is een vooronderzoek conform de NEN 5725 uitgevoerd. Op het terrein 'depot Krinkelwinkel' is in het verleden een ondergrondse brandstoftank aanwezig geweest. De exacte ligging en of deze tank is afgevuld, gesaneerd of verwijderd, is niet bekend. Uit het indicatieve bodemonderzoek is naar voren gekomen dat de grond ter plaatse van boring 'Ib04' zintuiglijk verontreinigd is met minerale olie. Ook is de locatie asbest-verdacht. Daarom is een aanvullend onderzoek gedaan¹³.

Het doel van aanvullende bodemonderzoek is het in beeld brengen van de kwaliteit van de grond ter plaatse van grond-/graafwerkzaamheden voor realisatie van de afmeerkade. Hierbij is de algemene milieuhygiënische kwaliteit van de grond en het grondwater onderzocht. Daarnaast is gericht gekeken naar de aanwezigheid van olieproducten in grond en grondwater en asbesthoudend materiaal in de bovengrond.

De belangrijkste bevindingen uit het onderzoek zijn hieronder weergegeven:

- In de bovengrond bestaande uit zand zijn licht verhoogde gehalten aan kobalt, koper, kwik, lood, nikkel, zink, PAK en PCB aangetroffen;
- In de bovengrond bestaande uit klei zijn licht verhoogde gehalten aan koper, kwik, lood, nikkel en zink aangetroffen;
- In het traject van 0,50 – 1,0 m-mv zijn in het mengmonster met zintuiglijk schoon materiaal licht verhoogde gehalten aan koper, kwik, lood en nikkel aangetroffen. In het mengmonster van dit traject waarin monsters met bijmengingen waren werden geen verhoogde gehalten aangetroffen;
- Ter plaatse van peilbuizen 13, 14 en 15 werden analytisch licht verhoogde gehalten aan xylenen en barium in het grondwater aangetroffen;
- Het grondwatermonster van peilbuis 7 toonde analytisch licht verhoogde gehalten aan xylenen, naftaleen en minerale olie aan.

Het asbestonderzoek is uitgevoerd conform de NEN 5707 / NEN 5897. In afwijking van de NEN 5897 is het mengmonster van de puinlaag als twee deelmonsters onderzocht. In MMA2 is wel asbest aangetroffen (71,6 mg/kg d.s) in MMA1 is geen asbest aanwezig. De puinlaag uit boringen 1 en 2 is daarmee asbestverdacht. Er is geen gehalte asbest > 100 mg/kg aangetoond. In het mengmonster uit de overige boringen (MMA3) is geen asbest aangetoond. De puinhoudende zandlagen zijn niet asbesthoudend. Een nader onderzoek is niet noodzakelijk.

¹³ LievenseCSO aanvullend bodemonderzoek Krinkelwinkel Gorinchem, concept rapportnr. 15M3020.RAP001.RK.MS, d.d. 15 mei 2017

4.3.5 Waterparagraaf

Langs de noordelijke grens van het plangebied ligt een primaire waterkering met beschermingszone. Langs de waterkering ligt een onderhoudspad. Een deel van het onderhoudspad wordt opgehoogd, ten behoeve van een afloopvoorziening voor de twee schepen aan de zijde van de meerpalen. Vanaf de afloopvoorziening wordt vervolgens een trap tegen de kering aan gemaakt, tot op het bestaande pad boven op de kering. Aan de zijde van de Krinkelwinkel wordt een kade gerealiseerd (via een damwand), deels binnen de beschermingszone van de primaire kering.

Over deze voorzieningen heeft overleg plaatsgevonden tussen initiatiefnemer en Waterschap Rivierenland. Het Waterschap kan op zich met de voorzieningen instemmen. De beoordeling op detailniveau vindt plaats in het kader van de Watervergunning die nodig is om de gewenste voorzieningen te kunnen realiseren.

4.3.6 Conclusie

De aspecten bodem en water vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.4 Geluid

In het kader van het MER is een akoestisch onderzoek uitgevoerd.¹⁴ Voor de gekozen variant is een actualisering van dit onderzoek uitgevoerd.

In het onderzoek is gedetailleerd rekening gehouden met de emissies van varende, manoeuvrerende en stilliggende schepen binnen en in de omgeving van de overnachtingsplaats. Verder zijn ook de emissies van het doorgaand scheepvaartverkeer op de Merwede en de emissies van wegverkeer en bedrijven in de directe nabijheid van de overnachtingsplaats betrokken in het geluidonderzoek. Daarnaast is de geluidbelasting tijdens de aanleg van de overnachtingsplaatsen inzichtelijk gemaakt. Het akoestisch onderzoek heeft zowel betrekking op de aanlegfase als op de gebruiksfase.

In Nederland bestaat geen wettelijk toetsingskader voor scheepvaartlawaaï. Uit jurisprudentie blijkt dat het ontbreken van een wettelijk kader niet betekent dat er geen voorwaarden gesteld mogen of moeten worden. Indien redelijkerwijs aannemelijk is dat het scheepvaartlawaaï relevant is, moet de geluidbelasting van de scheepvaart ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen inzichtelijk worden gemaakt.

Een overnachtingsplaats is geen inrichting. Vanuit de Wet milieubeheer gelden dan ook geen geluidgrenswaarden voor een overnachtingshaven. Ook het gemeentelijk geluidbeleid ("Milieubeleidsplan 2012 – 2016") biedt geen aanknopingspunten voor de beoordeling van de geluidbelasting als gevolg van de overnachtingsplaatsen. De VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" is een hulpmiddel voor het afwegen en verantwoorden van de aanvaardbaarheid van nieuwe inrichtingen ten opzichte van

¹⁴ LieveenseCSO, RZOM1-D-026-v4, Overnachtingsplaatsen Merwedens, Akoestisch onderzoek d.d. 29 november 2016.

bestaande woningen. Zoals reeds aangegeven is een overnachtingsplaats geen inrichting. Daarnaast is de publicatie niet bedoeld voor het beoordelen van wijzigingen van bestaande situaties. Omdat het woon- en leefklimaat ter plaatse al sterk wordt beïnvloed door de bestaande activiteiten in de overnachtingshaven en het omringende gebied, is de VNG-publicatie geen geschikt instrument voor het afwegen van de inpasbaarheid van de overnachtingsplaatsen.

De geluidbelasting van de activiteiten binnen de grenzen van de overnachtingshaven inclusief aantrekkende werking van scheepvaart is wel inzichtelijk gemaakt. Het betreft in onderhavige situatie een uitbreiding van de activiteiten in een bestaande (vlucht)haven. Om die reden wordt getoetst of er een (voor het gemiddelde oor) waarneembare toename van de geluidbelasting optreedt. Een toename van de geluidbelasting van 2 dB of minder wordt als acceptabel beoordeeld. Bij een toename met meer dan 2 dB wordt een nadere afweging gemaakt of geluidreducerende maatregelen bij de bron, in de overdracht of bij de ontvanger mogelijk zijn, overeenkomstig de systematiek bij weg- en railverkeerslawaaï..

Geconcludeerd wordt dat de extra overnachtingsplaatsen leiden tot een relevante toename van de geluidbelasting op de omgeving; ter plaatse van 190 geluidgevoelige bestemmingen meer dan 2 dB. Om die reden is nader onderzocht hoe groot het geluid-reducerend effect is van een walstroomvoorziening (bronmaatregel). Geconcludeerd is dat het aantal geluidgevoelige bestemmingen met een toename van meer dan 2 dB(A) ten gevolge van de walstroomvoorziening afneemt van 190 tot 90. De hoogst berekende toename is in geval van een walstroomvoorziening ook minder, namelijk + 6,5 dB(A) ten opzichte van + 7,9 dB(A) in de situatie zonder walstroom. De hoogste geluidbelastingen die optreden zijn 50 – 55 dB(A). Voor een uitgebreider overzicht wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek in de bijlage.

Er wordt echter ook geconcludeerd dat de walstroomvoorziening niet voldoende geluidreductie realiseert om bij alle woningen de toename van de geluidbelasting te beperken tot 2 dB(A). Bij toepassing van walstroom wordt de toename van de geluidbelasting alleen nog veroorzaakt door het manoeuvreren van de schepen binnen de overnachtingshaven. Verdere bronmaatregelen om het aantal woningen met een toename van meer dan 2 dB t.o.v. de activiteiten in een bestaande (vlucht)haven te reduceren zijn daarom niet mogelijk.

Aanvullende maatregelen in de overdracht zoals het aanbrengen van geluidschermen of het ophogen van dijken zijn in voorliggende situatie niet haalbaar

Aanvullende geluidsreducerende maatregelen bij de geluidgevoelige bestemmingen worden, met uitzondering van de woningen aan de Krinkelwinkel 7-11, evenmin als doelmatig aangemerkt. Voor deze woningen kan met nader onderzoek worden aangetoond of aan het binnenniveau van 35 dB(A) (Bouwbesluit) wordt voldaan, dan wel of gevelmaatregelen noodzakelijk zijn.

Voor wat betreft het verplaatsen van de aanlegplaatsen voor provincie en politie is vastgesteld dat de geluidbelasting als gevolg van het uitvaren van het schip van de politie verwaarloosbaar is ten opzichte van de (gecumuleerde) geluidbelasting als gevolg van de overige activiteiten in en nabij de overnachtingshaven. Het schip van de provincie wordt

beperkt gebruikt. Het verplaatsen van de aanlegplaatsen van provincie en politie heeft bijgevolg ook een verwaarloosbaar akoestisch effect.

Ten behoeve van de overnachtingsplaats worden geen nieuwe wegen aangelegd of bestaande wegen gewijzigd. De Wet geluidhinder is daarom niet van toepassing op de geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer van en naar de overnachtingsplaats.

Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de gewenste ontwikkeling.

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 LievenseCSO, RZOM1-D-028-v3, Overnachtingsplaatsen Merwedes, Luchtkwaliteitsonderzoek d.d. 21 november 2016.

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

- on-board stroomvoorziening stilliggende schepen;
- doorgaande scheepvaart op de Merwede;
- varende schepen van en naar de (bestaande en toekomstige) overnachtingsplaatsen;
- manoeuvrerende en varende schepen in de directe nabijheid van de overnachtingsplaatsen;
- wegverkeer in de omgeving van de haven.

Uit de berekeningen volgt dat de voorkeursvariant in dit bestemmingsplan ruimschoots voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor de ten aanzien van luchtkwaliteit meest kritische stoffen NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}.

Weliswaar worden toenames van de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} berekend (in de voorkeursvariant ten opzichte van de referentiesituatie), maar deze zijn marginaal en variëren van 0,0 tot 1,5 µg/m³ voor NO₂, van 0,0 tot 0,3 µg/m³ voor PM₁₀ en van 0,0 tot 0,2 µg/m³ voor PM_{2,5}. Het toepassen van walstroom heeft met name voor de concentraties NO₂ een beperkt effect.

Ook tijdens de bouwfase wordt ruim voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}.

De hoogste concentraties worden berekend in het maatgevend jaar (2019).

Op grond van het onderzoek wordt geconcludeerd dat de bestaande bronnen en achtergrondconcentraties maatgevend zijn voor de lokale luchtkwaliteit, dat het toepassen van walstroom een zeer gering effect heeft en de bijdrage van de overnachtingsplaatsen niet leidt tot een overschrijding van grenswaarden.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de gewenste ontwikkeling.

4.6 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de gevaren die mensen in de directe omgeving lopen als gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Er wordt onderscheid gemaakt tussen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden bewaard en/of bewerkt en transportroutes waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De aan deze activiteiten verboden risico's moeten aanvaardbaar blijven. Bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen moet naar verschillende aspecten worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid (Besluit externe veiligheid inrichtingen) ;
- transport van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door leidingen (Besluit externe veiligheid transportroutes, besluit externe veiligheid buisleidingen, Wet en regeling Basisnet, Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen).

Er is onderzoek gedaan naar het aspect externe veiligheid.¹⁶ Voor zowel bedrijvigheid als transport van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het Plaatsgebonden Risico (PR) van een activiteit met gevaarlijke stoffen is de kans per jaar om te overlijden op een bepaalde plaats ten gevolge van ongevallen met gevaarlijke stoffen bij die activiteit wanneer iemand 24 uur per dag gedurende het gehele jaar onbeschermd op die plaats zou verblijven.

Het Groepsrisico (GR) van een activiteit met gevaarlijke stoffen is de cumulatieve kans per jaar dat een groep mensen met een minimale grootte overlijdt ten gevolge van de mogelijke ongevallen met gevaarlijke stoffen bij die activiteit. De normen voor het GR hebben een oriënterende waarde. De oriëntatiewaarde is een ijkpunt in een systeem waarin gezocht moet worden naar maatschappelijk aanvaardbare grenzen. Indien de oriënterende waarde voor het GR wordt overschreden, kan dit in het algemeen ook ruimtelijke beperkingen opleveren voor (delen van) het betreffende gebied.

Het plangebied ligt buiten de invloed van risicovolle bedrijven ten noorden van de haven (Calpam SMD Olie B.V., Purac Biochem B.V.), de hoge druk transportleiding voor aardgas op ca. 2 kilometer afstand en de Rijksweg A15 en A27 en spoorlijn de Betuweroute waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

In de noordoostelijke hoek, achter de drijvende wachtsteiger voor de Merwedesluis, bevindt zich een ligplaatsvak voor ten hoogste twee schepen met één blauwe kegel/licht. Rondom de kegelligplaatsen gelden veiligheidszones ten opzichte van o.a. woongebieden. Ten opzichte van andere schepen moet een afstand van 10 meter worden aangehouden. Aan deze afstand wordt in de nieuwe situatie ruim voldaan.

De Wet Basisnet voegt een nieuw hoofdstuk toe aan de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Deze toevoeging omvat regels voor het vaststellen van het maximaal toegestane risico door het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Het Basisnet heeft als doel een evenwicht voor de lange termijn te creëren tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de hoofdwegen, binnenwateren en de hoofdspoorwegen en de bebouwde omgeving die hier langs ligt en de veiligheid van omwonenden. Het Basisnet stelt verder regels aan het vaststellen en beheersen van de risico's voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de Regeling Basisnet zijn de basisnetafstanden voor de weg, het spoor en het water vastgelegd. De basisnetafstand geeft aan voor welke afstand een risicoplaafond geldt. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen een PR-plafond en een GR-plafond.

Een PR-plafond is in de Regeling Basisnet omschreven als de plaats waar het plaatsgebonden risico maximaal 10^{-6} per jaar is. Het GR-plafond is in dezelfde regeling omschreven als de plaats waar het plaatsgebonden risico maximaal 10^{-7} of 10^{-8} per jaar is.

Voor een binnenwater geldt alleen een PR-plafond en geen GR-plafond. Het PR-plafond voor een binnenwater is gelegen op het referentiepunt. Op een binnenwater zijn de referentiepunten gelegen op de begrenzingslijnen van de vaarweg zoals opgenomen in de legger van de Waterwet.

¹⁶ LievensenseCSO, RZOM1-D-027.V4 Notitie externe veiligheid, d.d. 7 oktober 2016.

Voor het Basisnet water is in de tabel bij de Regeling Basisnet geen kolom opgenomen met een plasbrandaandachtsgebied. In artikel 10, eerste lid, van het Besluit externe veiligheid transportroutes is bepaald dat daar waar op grond van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening sprake is van vrijwaringszones langs in het Basisnet opgenomen binnenwateren een afwegingsplicht geldt bij besluitvorming over het al dan niet toelaten van nieuwe bebouwing in deze zone met het oog op de mogelijke gevolgen van een plasbrand.

Havens die in open verbinding staan met een vaarweg en die niet voor doorgaand vervoer worden gebruikt vormen geen onderdeel van de vaarweg.

De Boven Merwede is een basisnetroute die wordt gebruikt voor het transport van gevaarlijke stoffen per binnenvaartschip. Het PR-plafond voor deze vaarweg is gelegen op 0 meter. De vervoershoeveelheden op deze vaarweg wijzigen door de aanleg van de overnachtingsplaatsen niet, daardoor is er geen sprake van een (dreigende) overschrijding van het PR-plafond.

Op basis van de vuistregels uit de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet overschreden (bevaarbaarheidsklasse 6). Binnen 200 meter langs deze vaarweg komen geen aanwezigheidsdichtheden voor van meer dan 500/ha en bedragen de vervoershoeveelheden van LT2 + GT3 196 per jaar. Op basis van de vuistregels uit de HART wordt daarmee 10% van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet overschreden. Daarnaast is er geen sprake van een toename van de populatie binnen het invloedsgebied van het groepsrisico van deze vaarweg. Op grond van het voorgaande is een nadere berekening van het groepsrisico niet nodig en hoeft er geen verantwoording van het groepsrisico te worden opgesteld.

In het onderzoek naar de nautische veiligheid¹⁷ wordt geconcludeerd dat er 4 veilige ligplaatsen in de bestaande haven kunnen worden gerealiseerd. Deze leveren een positieve bijdrage aan de totale veiligheid van het scheepvaartverkeer en hebben daarmee een neutraal tot licht positief effect op zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico.

Op grond van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening geldt voor de Boven Merwede een vrijwaringszone van 25 m vanaf de oeverlijn. Binnen deze zone zijn ter plaatse geen (beperkt) kwetsbare objecten gesitueerd.

Er zijn geen autonome ontwikkelingen voorzien die in de bovenomschreven situatie met betrekking tot externe veiligheid verandering gaan brengen.

Conclusie:

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

¹⁷ Beoordeling Nautische Veiligheid | Variantenstudie
DocNr: RZOM-1-D-030 REV 0 | 24-05-2016

4.7 Ecologie

De beoordeling van dit aspect in dit onderdeel is beschreven op basis van de op dat moment vigerende wetgeving: de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet. Per 1 januari 2017 zijn deze wetten opgegaan in de Wet Natuurbescherming (verder: Wnb). Het in werking treden van de Wet Natuurbescherming heeft beperkte gevolgen voor de beoogde ontwikkeling¹⁸. Met betrekking tot het gebiedsbeschermingsdeel zijn er geen gevolgen voor de conclusie in de quickscan. De conclusie met betrekking tot de diverse vleermuissoorten en de huismus blijven hetzelfde. Met betrekking tot andere beschermde soorten wordt uitgesloten dat deze in het plangebied voorkomen.

4.7.1 Natura 2000 gebieden

De Wet natuurbescherming regelt de bescherming van gebieden en de hieraan gekoppelde soorten op basis van de van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. De wet 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 wet geldt een vergunningplicht voor activiteiten die in en om Natura 2000-gebieden de beschermde natuurwaarden kunnen verstoren.

In de omgeving van het plangebied zijn 3 Natura 2000-gebieden gelegen: “Loevenstein Pompveld en Kronsche Boezem”, “Lingegebied en Diefdijk Zuid” en “Biesbosch”. Belangrijk onderwerp is het mogelijke effect van stikstofdepositie, als gevolg van verkeer (waaronder scheepvaartverkeer) en de aanleg van de overnachtingsplaatsen. Gezien de afstand is het eventuele effect van andere aspecten, zoals geluid, nihil.

In de genoemde Natura 2000 gebieden zijn (binnen het onderzoeksgebied) stikstofgevoelige habitats aanwezig. Het wettelijk kader en de wijze van reserveren van ontwikkelruimte voor het project is vastgelegd in de Wet natuurbescherming en sinds 1 juli 2015 het daarbij behorende Programma Aanpak Stikstofdepositie (PAS), inclusief de partiële herziening daarvan, d.d. 15 december 2015. Voor het MIRT-project “Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwedes” is in het PAS depositieruimte gereserveerd, omdat het project als prioritair in de zin van de PAS is aangewezen.

Beoordelingskader

Voor infrastructurele projecten en andere handelingen van het Rijk zijn in het Besluit Grenswaarden ter uitvoering van de wet specifieke grenswaarden vastgesteld in de vorm van een minimale afstandsgrens tussen de infrastructurele projecten of handelingen en een Natura 2000-gebied (artikel 2, tweede lid). Hierbij is onderscheid gemaakt tussen projecten en andere handelingen die betrekking hebben op hoofdwegen (auto- of autosnelwegen die van nationaal belang zijn, oftewel rijkswegen) en projecten en andere handelingen die betrekking hebben op de scheepvaartfunctie van hoofdvaarwegen (vaarwegen die van nationaal belang zijn, oftewel rijksvaarwegen). Op projecten waarop een afstandsgrenswaarde van toepassing is, is de algemene grenswaarde van 1 mol per hectare per jaar niet van toepassing.

¹⁸ Oplegnotitie Wet Natuurbescherming, LievenseCSO, kenmerk RZOM1-D-064-v1a, 30 november 2016

Voor projecten en andere handelingen die geheel of gedeeltelijk betrekking hebben op de scheepvaartfunctie van een hoofdvaarweg is in artikel 2, tweede lid, onder b, een grenswaarde vastgesteld van 5 kilometer aan weerszijden van de vaarweg, gemeten vanaf het midden van de vaarweg. Projecten die zien op de scheepvaartfunctie van een hoofdvaarweg zijn bijvoorbeeld de verbreding of verdieping van een vaarweg of de vervanging van kunstwerken. De grenswaarde leidt ertoe dat bij de toestemmingverlening voor dergelijke projecten of eventueel andere handelingen alleen de effecten worden beoordeeld op voor stikstof gevoelige habitats in een Natura 2000-gebied, die zijn gelegen binnen een afstand van 5 kilometer van de vaarweg. Wanneer zich binnen 5 km Natura 2000-gebieden bevinden waar significant verstorende effecten op voorhand niet kunnen worden uitgesloten is een passende beoordeling en een vergunning op grond van de Wnb nodig.

Stikstofdepositie

Uit het onderzoek naar de stikstofdepositie¹⁹ blijkt dat zowel tijdens de realisatiefase (de fysieke aanleg van de overnachtingsplaatsen) als tijdens de gebruiksfase een relevante toename van de stikstofdepositie optreedt, tenzij gebruik wordt gemaakt van walstroom (dan treedt geen relevante toename op). Gezien het eerder geschetste beoordelingskader betekent dit dat een passende beoordeling nodig is. Deze is uitgevoerd en is onderdeel van het eerder aangehaalde onderzoek naar stikstofdepositie.

Uit de passende beoordeling²⁰ blijkt dat de benodigde ontwikkelingsruimte voor de realisatie en het gebruik van 'Overnachtingsplaatsen Merwedes' past binnen de ruimte die hiervoor is gereserveerd in het PAS, in de sector prioritaire projecten. Het toedelen van deze ontwikkelingsruimte (door middel van een vergunning op grond van de nieuwe wet Natuurbescherming, in werking per 1 januari 2017) leidt niet tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van de genoemde Natura 2000-gebieden. De vergunning wordt verleend, voordat het bestemmingsplan is vastgesteld.

Op grond van artikel 2.7 van de Wnb moet bij de voorbereiding van een bestemmingsplan worden getoetst of dat plan de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in een Natura 2000 gebied kan verslechteren of een significant verstorend effect kan hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen (plantoets). Omdat in het kader van de aanvraag om een vergunning op grond van de nieuwe wet Natuurbescherming al een passende beoordeling is gemaakt, en het bestemmingsplan niet meer mogelijk maakt dan in die vergunning is geregeld, te weten maximaal 4 overnachtingsplaatsen, wordt verwezen naar die vergunning.

Conclusie:

Het aspect stikstof vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

¹⁹ LievenseCSO, RZOM1-D-029-v5, Overnachtingsplaatsen Merwedes, Onderzoek stikstofdepositie d.d. 9 juni 2017.

²⁰ LievenseCSO, RZOM1-D-029-v5, Overnachtingsplaatsen Merwedes, Onderzoek stikstofdepositie d.d. 9 juni 2017.

4.7.2 Flora en fauna

De Wnb 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 Wnb heeft consequenties bij ruimtelijke ingrepen/ontwikkeling in de zin van een verplichte mitigatie en/of compensatie ter bescherming van soorten en hun leefgebied.

In eerste instantie is een quick scan naar beschermde soorten uitgevoerd.²¹ In deze quick-scan is geconcludeerd dat bepaalde beschermde soorten (vissoorten, huismuis, flora en vleermuizen) aanwezig kunnen zijn in het plangebied of anderszins mogelijk schade kunnen ondervinden van de voorgenomen planontwikkeling. Daarom is een nader onderzoek uitgevoerd.²² In eerste instantie omvat het nader onderzoek mogelijk voorkomende beschermde vissoorten, flora, vleermuizen en de huismuis.

Tijdens het nadere onderzoek zijn er géén beschermde vissoorten en flora in het plangebied aangetroffen.

Vleermuizen

Tijdens de veldbezoeken zijn drie soorten waargenomen, ruige dwergvleermuis, rosse vleermuis en gewone dwergvleermuis. Het plangebied bevat geen essentiële functies voor de eerste twee soorten, maar wel foerageergebied voor de gewone dwergvleermuis. In geen van de drie varianten worden deze foerageergebieden aangetast. De kade zal beter verlicht zijn om de veiligheid op de kade ook in het donker te waarborgen. Het is bekend dat gewone dwergvleermuizen ook foerageren onder lantaarnpalen. Verder komen als gevolg van de ingreep schepen te liggen in het plangebied die ook 's avonds en 's nachts varen met verlichting. Bij het aanleggen is er extra verlichting aanwezig op de boeg. Dit aanlegmoment zal echter niet altijd bij schemer of in het donker plaatsvinden en maar een korte periode duren. Er wordt daarom geen negatief effect verwacht op de foerageergebied van de gewone dwergvleermuis. Het is wel wenselijk om voor de verlichting van het plangebied rekening te houden met vleermuizen.

Huismuis

Net buiten het plangebied is een vaste rust- en verblijfplaats van de huismuis aanwezig. Deze vogels met jaarrond beschermde nesten maken gebruik van de hagen en struwelen in het plangebied als schuilplaats en foerageergebied. Door het uitvoeren van mitigerende maatregelen kunnen de negatieve effecten worden voorkomen, waardoor geen overtreding aan de orde is. Een ontheffing is dan niet nodig

²¹ LievenseCSO, RZOM1-D-031_v3, Quickscan ecologie d.d. 12 mei 2016.

²² LievenseCSO, RZOM1-D-032, Nader onderzoek Ecologie, d.d. 19 mei 2016.

Conclusie:

Voor de vaststelling van het bestemmingsplan vormt de aanwezigheid van de huismus geen belemmering, omdat door mitigerende maatregelen overtreding van de wettelijke bepalingen wordt voorkomen. Het plan heeft geen negatief effect op overige aanwezige soorten zoals vleermuizen.

4.7.3 Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Het plangebied is niet aangewezen als onderdeel van het NNN. Ook in de directe nabijheid zijn dergelijke gebieden niet aanwezig, althans niet op een zodanige afstand dat de activiteiten in het bestemmingsplan hierop invloed hebben.

4.8 Verkeer en parkeren

Er komt geen autoafzetplaats binnen het plangebied. Schippers kunnen gebruik maken van de bestaande autoafzetplaats ten zuidoosten van de vluchthaven of zelf hun auto op de te realiseren kade langs de Krinkelwinkel zetten. Omdat het om maximaal vier extra overnachtingsplaatsen gaat en auto's niet altijd op de wal worden gezet, is de verkeerstoename verwaarloosbaar.

Voor de auto's van de schippers is eventueel parkeerruimte op/naast de nieuwe kade beschikbaar. De overnachtingsplaatsen zijn bereikbaar voor hulpdiensten via een ontsluitingsweg over het aangrenzende bedrijventerrein Avelingen – Oost.

5 Juridische planbeschrijving

5.1 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 renvooi.

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.

5.2 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'.

5.3 Bestemmingsregels

Bestemmingen

Water (WA)

Het overgrote deel van het plangebied krijgt de bestemming 'Water'. Het havengedeelte waarbinnen de overnachtingsplaatsen worden aangelegd krijgt de functieaanduiding '*specifieke vorm van water – overnachtingsplaatsen (swa-onp)*'.

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. Ook wordt een aanlegvoorziening voor schepen van politie en provincie Zuid-Holland mogelijk gemaakt.

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 – Verblijfsgebied (V-VB)

De nieuwe damwand met kade krijgt de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied'. De verkeersbestemming is als een 5 m brede zone vanuit de nieuwe damwand op de verbeelding ingetekend. De ontsluiting van de nieuwe kade naar de Krinkelwinkel verloopt via het bedrijventerrein.

Binnen deze bestemming zijn, naast bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en gebouwen van openbaar nut, ook nutsvoorzieningen en nautische voorzieningen ten behoeve van het scheepvaartverkeer toegestaan.

Groen (G)

De bestemming 'Groen' geldt ter plaatse van de waterkering in het noorden van het plangebied. De bestemming laat groenvoorzieningen, bermen en beplanting, parken en plantsoenen, paden, wegen en parkeervoorzieningen en speelvoorzieningen, water en voorzieningen voor de waterhuishouding toe. De omwalling van de binnenstad (bestemming groen, met de aanduiding 'cultuurhistorische waarden') maakt geen deel uit van het plangebied.

Daarom is er binnen de bestemming 'Groen' binnen dit plangebied geen omgevingsvergunningstelsel opgenomen voor het behoud van eventuele cultuurhistorische waarden. Binnen de bestemming mag maximaal één afloopvoorziening met trap worden aangelegd, ten behoeve van een deel van de overnachtingsplaatsen in het oostelijk deel van het plangebied.

Bedrijventerrein (BT)

De percelen die overblijven na de aanleg van de nieuwe damwand met kade hebben de bestemming 'Bedrijventerrein' gekregen. Daarmee wordt aangesloten op de gelijknamige bestemming uit het aansluitende bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Avelingen – Schelluinse weg'.

Op de gronden zijn geen gebouwen mogelijk, er is geen bouwvlak ingetekend. Op de verbeelding is de maximaal toegestane milieucategorie aangegeven (4.2).

Dubbelbestemmingen

Waterstaat – Waterkering (WS-WK)

Deze bestemming is, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming, het onderhoud en de verbetering van de waterkering. Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd. Bij omgevingsvergunning kan van deze bepaling worden afgeweken, mits advies is verkregen van de beheerder van de waterkering. Verder zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, met een hoogte van maximaal 3 m toegestaan. Ten behoeve van de onderliggende bestemmingen mag in beginsel niet worden gebouwd, maar hierop geldt een uitzondering voor de kade (binnen de dubbelbestemming Waterstaat - waterstaatkundige functie kade) en de afloopvoorziening met trap (binnen de onderliggende bestemming Groen).

Voor het uitvoeren van diverse werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden binnen deze bestemming, is een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden nodig. Er is een uitzondering gemaakt voor de activiteiten nodig voor de uitvoering van het bestemmingsplan: de plaatselijke verhoging van het onderhoudspad en de aanleg van de afloopvoorziening met trap ten behoeve van de overnachtingsplaatsen en de aanleg van de kade (voor zover binnen deze dubbelbestemming gelegen).

Waterstaat - Waterstaatkundige functie (WS-WSK)

De voor Waterstaat - Waterstaatkundige functie aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de berging en afvoer van hoog oppervlaktewater, sediment en ijs, de waterhuishouding, de aanleg, het onderhoud en de verbetering van de waterkering en het vergroten van de afvoer-capaciteit.

Waarde – beschermd stadsgezicht (WR-BS)

Het behoud en de bescherming van de cultuurhistorische waarden van de Vesting Gorinchem, aangewezen tot Beschermd Stadsgezicht, is geregeld via de dubbelbestemming 'Waarde - Beschermd stadsgezicht'.

De bestemmingsregeling geldt als aanvulling op onderliggende (enkel)bestemmingen en is vooral van belang voor het bouwen en slopen. Ondanks het feit dat de bouwmogelijkheden in het bestemmingsplan beperkt zijn, namelijk enkel voorzieningen ten behoeve van overnachtingsplaatsen (en ligplaats politie en provincie), is de dubbelbestemming overgenomen.

Waarde – Archeologische verwachting Middelmatig PM (WR-AVM2)

De in het plangebied voorkomende gronden met een middelmatige archeologische verwachtingswaarde worden beschermd met deze dubbelbestemming. In de planregels is aangegeven bij welke omvang (500 m²) en diepte (30 cm) van een ingreep bij een omgevingsvergunningaanvraag een archeologisch rapport moet worden overgelegd, waaruit blijkt dat archeologische resten niet worden geschaad.

Aanduidingen

Gebiedsaanduiding 'geluidzone – industrie'

Ter plaatse van de geluidcontouren van omringende bedrijventerreinen is de aanduiding 'geluidzone - industrie' opgenomen. De gronden ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone - industrie' zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de

bescherming en instandhouding van de geluidsruimte in verband met de nabijheid van een inrichting als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder. Binnen de geluidzone mogen geen nieuwe woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen worden gebouwd.

Gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - dijk – 1'

Ter plaatse van de beschermingszone van de waterkering is een aanduiding opgenomen ter bescherming van deze beschermingszone. Deze is ruimer dan in het vigerende bestemmingsplan 'Binnenstad e.o.', omdat deze is gebaseerd op de nieuwe grenzen uit de onlangs door Waterschap Rivierenland vastgestelde legger primaire keringen.

Aanleiding voor de nieuwe legger is de wettelijk verplichting om aan te geven welke ruimte de dijken nodig hebben in de (verre) toekomst. Eerder werd deze ruimte ook al gereserveerd, maar was dit niet zichtbaar in de leggers. Dat is nu dus veranderd. In de nieuwe leggers houden we ook rekening met nieuwe inzichten ten aanzien van dijkveiligheid in het rivierengebied, waaronder het risico op piping.

Algemene regels

In dit hoofdstuk zijn algemene wijzigings-, afwijkings-, gebruiks- en bouwregels opgenomen, gebaseerd op de bestemmingsregeling in het bestemmingsplan Binnenstad e.o.

5.4 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.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 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 hoeven geen gronden te worden verworven om de overnachtingsplaatsen mogelijk te maken.

De economische uitvoerbaarheid is verzekerd.

6.2 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.

6.2.1 Procedure

Van 8 februari tot en met 22 maart 2017 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 Gorinchem. Er zijn 6 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, samen met het MER, van 5 juli 2017 tot en met 15 augustus 2017 ter inzage gelegen. Er is binnen deze termijn één zienswijzen ingediend. De zienswijze heeft niet geleid tot een aanpassing van het bestemmingsplan. De plantoelichting is echter wel aangevuld.

Na de ter inzagelegging van de ontwerpbeschikkingen zijn enkele ambtshalve ondergeschikte tekstuele wijzigingen in de plantoelichting verwerkt.

De zienswijze en de reactie hierop, evenals de ambtshalve wijzigingen, zijn te vinden in de Zienswijzennota, die als bijlage is bijgevoegd.

Bijlagen

Bijlage 1 Milieueffectrapport

Bijlage 2 Aanvulling milieueffectrapport

Bijlage 3 Akoestisch onderzoek

Bijlage 4 Onderzoek luchtkwaliteit

Bijlage 5 Externe veiligheid

Bijlage 6 Stikstofdepositie incl. passende beoordeling

Bijlage 7

Ecologie

- Quickscan
- Nader onderzoek
- Oplegnotitie Wet Natuurbescherming

Bijlage 8 Nota van Zienswijzen