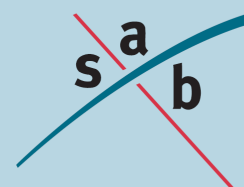


Beheersverordening

A15/A27 en Betuweroute

gemeente Gorinchem

Datum: 27 juni 2013
Projectnummer: 120400
ID: NL.IMRO.0512.BV2012128-4001



INHOUD

1	Inleiding	1
1.1	Algemeen	1
1.2	Ligging en begrenzing besluitgebied	1
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	2
1.4	Leeswijzer	2
2	De beheersverordening	3
3	Haalbaarheid	5
3.1	Rijksbeleid	5
3.2	Provinciaal en regionaal beleid	10
3.3	Gemeentelijk beleid	12
4	Uitvoerbaarheid	14
4.1	Algemeen	14
4.2	Geluid	14
4.3	Bodem	14
4.4	Luchtkwaliteit	15
4.5	Bedrijven en milieuzonering	16
4.6	Externe veiligheid	16
4.7	Ecologie	18
4.8	Water	18
4.9	Archeologie	20
4.10	Cultuurhistorie	23
4.11	Verkeer	23
4.12	Economische uitvoerbaarheid	24
5	Juridische toelichting	25
5.1	Algemeen	25
5.2	Verbeelding	25
5.3	Regels	25
5.4	Bestemmingsregels	26
6	Procedure	27
6.1	Inspraak	27
6.2	Vooroverleg	27

Bijlagen

- Bijlage 1: Een archeologische inventarisatie, verwachtings- en beleidsadvies-kaart, BAAC, februari 2012, BAAC-rapport V-08.0185
- Bijlage 2: Commentaarnota inspraakreacties ontwerp beheersverordening A15/A27 en Betuweroute, juni 2013

1 Inleiding

1.1 Algemeen

De gemeente Gorinchem werkt momenteel aan de actualisatie van een aantal bestemmingsplannen. Directe aanleiding hiertoe vormt de verouderde status van de geldende bestemmingsplannen, alsmede vele mutaties die sinds de totstandkoming van deze bestemmingsplannen hebben plaatsgevonden. De actualisatie moet leiden tot actuele en uniforme bestemmingsplannen. Hierdoor ontstaat meer rechtszekerheid voor de burger en wordt met de actualisatie voldaan aan de verplichting en gemeentelijke wens tot digitalisering en digitaal gebruik van de bestemmingsplannen. De bestemmingsplannen zijn hiermee geheel in lijn met de (nieuwe) Wro, die in juli 2008 in werking is getreden, en de digitaliseringsvereisten, die gelden sinds 1 januari 2010.

Met de inwerkingtreding van de Wro in 2008 is een nieuw planologisch instrument geïntroduceerd: de beheersverordening. Voor gebieden waar niet of nauwelijks ruimtelijke ontwikkelingen zijn te verwachten, kan in plaats van een bestemmingsplan een beheersverordening worden vastgesteld.

Voor de A15, de A27 en de Betuweroute gelden over het algemeen verouderde bestemmingsplannen. Omdat op en langs deze wegen en spoorweg de eerstkomende jaren geen nieuwe ontwikkelingen worden voorzien, is de beheersverordening een geschikt instrument om deze gebieden te voorzien van een actueel en handhaafbaar planologisch-juridisch kader.

Voorliggende beheersverordening voorziet hierin. Deze verordening is vooral gericht op het beheer van bestaande kwaliteiten en functies.

1.2 Ligging en begrenzing besluitgebied

Het besluitgebied van voorliggende beheersverordening bestaat uit de rijkswegen A15 en A27 en de Betuweroute en de direct aangrenzende gronden aan weerszijden van deze (spoor)wegen, voor zover gelegen binnen de gemeentegrenzen van de gemeente Gorinchem.



Globale ligging besluitgebied (rood)

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Het besluitgebied van deze verordening valt binnen de volgende geldende bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan Betuweroute;
- Bestemmingsplan Gorinchem-Noord;
- Bestemmingsplan Buitengebied;
- Bestemmingsplan Avelingen – Schelluinsestraat;
- Bestemmingsplan Lingewijk-Noord;
- Bestemmingsplan Bedrijventerrein Oost II.

Daarnaast vigeren enkele kleinere bestemmingsplannen en zijn in het besluitgebied in de loop der tijd gebruik en bebouwing mogelijk gemaakt via vrijstellingen, ontheffingen en afwijkingen van de geldende bestemmingsplannen.

1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk, volgt hoofdstuk 2, waarin een toelichting wordt gegeven op het instrument beheersverordening. Daarnaast is een beschrijving opgenomen van de huidige situatie in het besluitgebied. In hoofdstuk 3 wordt de haalbaarheid van het plan getoetst wat betreft het rijks-, provinciale en gemeentelijke beleid. Verschillende uitvoeringsaspecten komen in hoofdstuk 4 aan de orde, zoals milieutechnische aspecten, water, flora en fauna, cultuurhistorie en archeologie, verkeer en parkeren, economische uitvoerbaarheid. In hoofdstuk 5 is een toelichting gegeven op de juridische planopzet. Hier wordt toegelicht hoe de verbeelding en de regels zijn opgebouwd en welke besluitvlakken in het plan voorkomen. In het laatste hoofdstuk van deze beheersverordening wordt ingegaan op de procedures, die voorliggende verordening heeft doorlopen.

2 De beheersverordening

2.1 Algemeen

Sinds de invoering van de Wet ruimtelijke ordening in 2008 hebben gemeenten de keuze tussen vaststellen van een bestemmingsplan of een beheersverordening. Deze keuze hangt af van het karakter van het gebied. Op grond van artikel 3.38 van de Wet ruimtelijke ordening mag de gemeenteraad een beheersverordening vaststellen voor die delen van het grondgebied van de gemeente waar geen ruimtelijke ontwikkelingen worden voorzien.

Een beheersverordening legt de bestaande situatie vast. Het begrip 'bestaand' kan zowel 'eng' als 'ruim' worden uitgelegd:

- 'Enge' zin: alleen de bestaande feitelijk aanwezige functies en bebouwing worden vastgelegd;
- 'Ruime' zin: het vigerende bestemmingsplan en de verleende omgevingsvergunningen voor planologisch afwijken worden als uitgangspunt genomen. Dit kunnen dus ook ontwikkelingen zijn die nog niet zijn gerealiseerd. Gebruik in 'ruime' zin kan worden uitgelegd in een 'beperkte' en een 'brede' variant:
 - 'beperkte' variant: met het bestemmingsplan in overeenstemming zijnde bestaande gebruik en bebouwing wordt vastgelegd met daarin opgenomen (al dan niet gerealiseerde) kleine uitbreidingsmogelijkheden (bijvoorbeeld de 10% afwijkingsbevoegdheid);
 - 'brede' variant: alle nog niet gerealiseerde gebruiks- en bouw mogelijkheden worden van een bestemmingsplan opgenomen.

2.2 Deze verordening

Ter plaatse van het besluitgebied worden de eerstkomende jaren geen ontwikkelingen voorzien. Vanwege de wens om te beschikken over een actueel planologisch-juridisch kader en het feit dat de gemeente op grond van de Wet ruimtelijke ordening moet beschikken over actuele bestemmingsplannen, is voorliggende beheersverordening opgesteld.

De juridische systematiek van deze beheersverordening sluit aan bij de juridische systematiek van bestemmingsplannen in de gemeente Gorinchem. De beheersverordening is opgesteld alsof het een bestemmingsplan is. Dit is gedaan in verband met uniformiteit en gebruiksvriendelijkheid van de verordening. Het handboek bestemmingsplannen van de gemeente is zoveel mogelijk als basis genomen voor de verbeelding en regels van de beheersverordening.

Wat betreft de gekozen vertaling van het begrip 'bestaand', waarvan de keuzemogelijkheden zijn toegelicht in paragraaf 2.1, is in deze beheersverordening gekozen voor een vertaling in 'enge zin'. Het feitelijk bestaande gebruik en de bestaande bebouwing in het besluitgebied zijn hiermee vastgelegd. Er zijn geen redenen om meer gebruiks- en bouw mogelijkheden toe te staan. Mochten in de toekomst zich ontwikkelingen aandienen, dan wordt hiervoor een afzonderlijk bestemmingsplan opgesteld.

2.3 Planbeschrijving

Deze beheersverordening voorziet in het vastleggen van de ‘bestaande situatie’, zoals hiervoor beschreven. Van ontwikkelingen is geen sprake.

Het besluitgebied bestaat feitelijk uit drie delen, te weten de A15, de A27 en de Betuweroute. De A27 doorkruist de gemeente in noord-zuidelijke richting, terwijl de A15 ten noorden van de stad Rotterdam met Nijmegen verbindt. De Betuweroute ligt steeds aansluitend of bijna aansluitend aan de A15. Het besluitgebied is grotendeels verhard en staat ten dienste van het verkeer. Binnen het besluitgebied komen daarnaast enkele groen- en watergebieden voor. Deze gebieden hebben weinig gebruikswaarde. De aanwezige bouwwerken zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals nutsgebouwtjes.

De gronden binnen het besluitgebied hebben vanwege de huidige functie in deze verordening het besluitvak Verkeer toegekend gekregen. Binnen dit besluitvak zijn uitsluitend bestaande gebruik en de bestaande bebouwing toegestaan. Het moment van vaststelling van de beheersverordening is hierbij maatgevend. Het besluitvak Verkeer impliceert niet dat alle gronden voor Verkeer mogen worden gebruikt. Indien gronden ten tijde van de vaststelling van de verordening in gebruik zijn al groenstrook, is dit het gebruik dat de verordening de komende jaren toelaat.

In artikel 1 van de regels is aangegeven dat onder ‘bestaand gebruik’ het volgende wordt verstaan: ‘het gebruik van de gronden en bouwwerken, zoals aanwezig op moment van de vaststelling van de verordening; daaronder valt niet het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan’. Onder ‘bestaande bouwwerken’ wordt in de regels het volgende verstaan: ‘bouwwerken die op het tijdstip van de vaststelling van de verordening aanwezig zijn én bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht zijn gebouwd of nog kunnen worden gebouwd krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen’. Ook het begrip ‘bestaande afmetingen’ is begrensd in artikel 1, opdat alleen bestaande bouwwerken met dezelfde afmetingen kunnen blijven bestaan. Deze mogen overigens wel worden vervangen door bouwwerken met dezelfde maximale afmetingen.

Naast een regeling voor het bestaande gebruik en bestaande bouwwerken in het besluitgebied, is in voorliggende verordening een regeling opgenomen ter bescherming van eventuele archeologische resten. Hoewel in de verordening geen ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt, die deze archeologische waarden kunnen aantasten, wenst de gemeente haar archeologiebeleid, zoals neergelegd in onder meer de gemeentelijke archeologische beleidskaart, te verankeren in bestemmingsplannen. De daarop aangegeven zones met een lage, middelhoge en hoge verwachtingswaarden zijn overgenomen in zogeheten (dubbel)besluitvakken, waarmee naast de ter plaatse voorkomende hoofdbestemming Verkeer, tevens archeologische resten worden beschermd. Dit is gedaan door in de regels van het bestemmingsplan de verplichting op te nemen tot het laten uitvoeren van archeologisch onderzoek door de aanvrager van de vergunning. Kleine en ondiepe ingrepen zijn hierbij uitgezonderd.

Voor meer informatie over de toepassing van het archeologiebeleid in de verordening wordt verwezen naar paragraaf 4.9.

3 Haalbaarheid

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is nodig gebleken omdat de verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit gedateerd zijn door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden, zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder invloed van groei, stagnatie en krimp, die gelijktijdig plaatsvinden. Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau.

In de visie worden ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden. De structuurvisie vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak, de Structuurvisie voor de Snelwgomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De Structuurvisie Nationaal Waterplan blijft in zijn huidige vorm als uitwerking van de SVIR bestaan.

In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn).

De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk 'concurrerend', 'bereikbaar' en 'leefbaar&veilig'. Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De drie hoofddoelstellingen en dertien nationale belangen zijn:

1. *Concurrerend* = Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - *Nationaal belang 1*: een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
 - *Nationaal belang 2*: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
 - *Nationaal belang 3*: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
 - *Nationaal belang 4*: Efficiënt gebruik van de ondergrond;
2. *Bereikbaar* = Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - *Nationaal belang 5*: Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor- en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
 - *Nationaal belang 6*: Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor- en vaarweg;

- *Nationaal belang 7*: Het in stand houden van de hoofdnetwerken van weg, spoor- en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;
- 3. *Leefbaar & veilig* = Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn:
 - *Nationaal belang 8*: Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
 - *Nationaal belang 9*: Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling;
 - *Nationaal belang 10*: Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
 - *Nationaal belang 11*: Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
 - *Nationaal belang 12*: Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;

De rijksverantwoordelijkheid voor het systeem van goede ruimtelijke ordening is zonder hoofddoelstelling, als afzonderlijk belang opgenomen:

- *Nationaal belang 13*: Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Naast de drie hoofddoelen wordt een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte bevorderd. Hiervoor wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en, mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dan altijd zorgen voor een optimale inpassing en multimodale bereikbaarheid.

Voor deze beheersverordening is het hoofddoel 'Verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid' van belang. Op grond van de SVIR maakt de A15 en de A27 deel uit van het hoofdwegennet en de Betuweroute van het landelijk spoorwegennet.

In het mobiliteitssysteem van Nederland zet het Rijk de gebruiker (zowel reiziger als verlader) centraal. Het Rijk wil samen met de decentrale overheden werken aan een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem. Het Rijk wil die robuustheid en samenhang bereiken door op basis van daadwerkelijke vraag de verschillende modaliteiten (weg, openbaar vervoer, vaarwegen) ieder voor zich te versterken en beter met elkaar te verknopen (inzet op ketenmobiliteit en multimodale knopen). Daarbij wordt ook de samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen versterkt. De deur-tot-deurbereikbaarheid staat centraal. Het Rijk richt zich niet alleen op meer infrastructuur ofwel capaciteitsvergroting maar ook op beïnvloeding van de vraag naar mobiliteit.

Voor het verbeteren van de bereikbaarheid zet het Rijk in op een beleidsmix van slim investeren, innoveren en instandhouden. Met slim investeren worden knelpunten aangepakt waar de meeste economische waarde kan worden gegenereerd. Innovatie wordt ingezet om het mobiliteitssysteem beter te benutten. Instandhouden van de netwerken door goed beheer en onderhoud is het fundament voor het robuuste en samenhangende netwerk.

Om een leefbare omgeving te waarborgen, om te gaan met de afname van fossiele brandstoffen en CO₂-reductie te bereiken is een verdere transitie naar duurzame mobiliteit nodig.

Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen (nationaal belang 5)

Het Rijk prioriteert de investeringen uit het Infrastructuurfonds (2021-2028) voor het versterken van de bereikbaarheidskwaliteit in stedelijke regio's rond mainports, brainport en greenports en hun achterlandverbindingen.

De investeringen moeten 'slim' gedaan worden: over de modaliteiten heen en niet alleen op basis van verkeerskundige principes, maar ook kijkend naar de gebruiker en het ruimtelijk-economisch functioneren van de regio's en Nederland als geheel.

Op de weg wordt doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer zoveel mogelijk gescheiden. Dat komt de doorstroming ten goede. Op de hoofdverbindingen buiten de Randstad waar congestie een structureel probleem is, wordt 2x3 rijstroken de standaard. In de Randstad is de standaard 2x4 rijstroken. Bij de inpassing van infrastructuur waarborgt het Rijk de wettelijke eisen (bijvoorbeeld op het gebied van geluid). Om de uitbreidingen in het mobiliteitssysteem conform de gestelde ambitie mogelijk te maken zonder onnodig hoge kosten, legt het Rijk in het Barro en de bijbehorende ministeriële regeling reserveringsgebieden vast voor (mogelijk) nog te realiseren rijksinfrastructuur.

Op het spoor kunnen reizigers vanaf 2020 spoorboekloos reizen tussen de belangrijkste bestemmingen. Op de drukste trajecten gaan 6 intercity's en 6 sprinters per uur rijden. De infrastructuur van het spoor wordt minder complex gemaakt. Daardoor neemt de betrouwbaarheid toe.

Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem (nationaal belang 6)

Naast de op veel plaatsen noodzakelijke investeringen in het mobiliteitssysteem ziet het Rijk goede mogelijkheden om de capaciteit van het bestaande hoofdnet met innovatieve maatregelen te vergroten en op die manier tot betrouwbare reistijden te komen op de wegen, vaarwegen en spoorwegen. Het Rijk lanceert een programma Beter benutten, waarin tal van maatregelen zijn opgenomen. Voorbeelden zijn het ruimer openstellen van spitsstroken en de introductie van intelligente transportsystemen, afspraken met werkgevers om het woon-werkverkeer terug te dringen en uitbreiding van het aantal fietsstallingen bij stations. De te nemen maatregelen zijn door Rijk, decentrale overheden en bedrijfsleven gezamenlijk in acht regio's uitgewerkt in gebiedspakketten. Deze leiden nog voor 2015 tot merkbare resultaten voor de gebruiker. In de pakketten worden afspraken gemaakt tussen de partners over te realiseren doelstellingen.

Het Rijk wil samen met decentrale overheden het openbaar vervoersysteem vanuit de behoefte van de reiziger inrichten, zodat verschillende systemen van openbaar vervoer (trein, bus, tram, metro) en het voor- en natransport beter op elkaar aansluiten. Goed toegankelijke en integrale real-time reisinformatie is hierbij noodzakelijk. Het Rijk is verantwoordelijk om samen met decentrale overheden en marktpartijen sterke multimodale knooppunten te stimuleren door bijvoorbeeld het bijdragen aan nieuwe en het opwaarderen van bestaande Park+Ride-locaties, het uitbouwen van HSL-stations en het verder verbeteren van logistieke knooppunten.

Het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen (nationaal belang 7)

De Nederlandse infrastructuur van wegen, spoorwegen en vaarwegen wordt, internationaal vergeleken, zeer zwaar belast. De afhankelijkheid van het functioneren van deze infrastructuur is groot. Goed beheer en onderhoud van de bestaande rijksinfrastructuur is daarmee een basisvoorwaarde voor een robuust mobiliteitssysteem en een florerende Nederlandse economie. Het gaat dan bijvoorbeeld om vervanging of renovatie van infrastructuur en het minder complex maken van de dienstregeling en hoofdspoorweginfrastructuur, zodat de betrouwbaarheid wordt vergroot.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte bepaalt dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijkswaardwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, d.w.z. door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Voor deze onderwerpen voorziet het besluit ook niet in de (definitieve) begrenzing. Ten aanzien van deze begrenzing is bepaald dat de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Een deel van het Barro is gebaseerd op eerdere pkb's en beleidsnota's die in de SVIR zijn herbevestigd. Deze onderdelen zijn op 30 december 2011 in werking getreden. Het betreft de volgende onderdelen:

- project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- kustfundament;
- grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- defensie, en
- erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Op 28 augustus 2012 is het besluit aangevuld met voorschriften voor de andere beleidskaders uit de SVIR, het Nationaal Waterplan en het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening. Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen:

- rijksvaarwegen;
- hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- elektriciteitsvoorziening;
- buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- ecologische hoofdstructuur (EHS);
- primaire waterkeringen buiten het kustfundament, en
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De regels betreffende de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde kunnen pas in werking treden, zodra de hiervoor bedoelde Spoedwet Wro in werking treedt (afhankelijk van de parlementaire behandeling).

Voor deze beheersverordening zijn de regels met betrekking tot de hoofdwegen en hoofdspoorwegen van belang.

Langs sommige hoofdwegen of delen daarvan zijn in Nederland reserveringsgebieden aangewezen ten behoeve van mogelijke toekomstige verbredingen. Tevens regelt het Barro reserveringsgebieden voor nieuw aan te leggen hoofdwegen of hoofdspoorwegen. Ook wordt de mogelijkheid geregeld voor reserveringen voor een nieuwe verbinding.

Langs de A27 en het knooppunt Gorinchem zijn in het Barro zijn zulke reserveringsgebieden aangewezen.

De ruimtereservering aan weerszijden van de weg is nodig omdat binnen deze zone ruimte moet worden gevonden voor zowel de aanleg van de nieuwe rijstrook of -stroken en vluchtstrook zelf, als voor een obstakelvrije zone, aanpassing van bestaande knooppunten en tevens voor mogelijke maatregelen zoals bermsloten en geluidschermen. Ruimte voor de aanleg van nieuwe aansluitingen of verzorgingsplaatsen zit hierbij niet inbegrepen.

Om het nationale belang van de aanpassing van de rijksinfrastructuur te waarborgen mogen binnen de reserveringsgebieden langs hoofdwegen en landelijke spoorwegen geen wijziging van de bestemming of van de regels ter zake van het gebruik van de grond ten opzichte van het daaraan voorafgaande bestemmingsplan plaatsvinden indien die ontwikkelingen een voorzienbare toekomstige aanpassing of aanleg van die hoofdweg of landelijke spoorweg belemmeren.

De belemmeringen kunnen zowel financieel als fysiek van aard zijn. Grootschalige (her)ontwikkeling van permanente woon- of werkbebouwing vormt in ieder geval een belemmering. Hetzelfde geldt voor ontgrondingen en stortplaatsen omdat een maai-veldverandering een fysieke belemmering veroorzaakt. Additionele beschermde gebieden kunnen een belemmering vormen. Ook ontwikkeling van recreatie en natuur kan een belemmering vormen, tenzij in de planontwikkeling nadrukkelijk rekening wordt gehouden met het mogelijk tijdelijke karakter. Bij kleinschalige ontwikkelingen wordt een afweging gemaakt of er sprake is van een ernstige belemmering van de

ontwikkeling van voorzieningen van nationaal belang. Het Rijk kan bij nieuwe ontwikkelingen niet voor ruimtelijke en financiële compensatie worden aangesproken.

3.1.3 Toetsing rijksbeleid

Met deze beheersverordening worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Daarmee is er geen sprake van voorgenomen wijzigingen aan de A15, A27 of de Betuweroute, die belemmeringen vormen voor de instandhouding en eventuele toekomstige aanpassingen van deze hoofd(spoor)wegen.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1 Visie op Zuid-Holland

De Visie op Zuid-Holland bestaat uit de Provinciale Structuurvisie, de Verordening Ruimte en de Uitvoeringsagenda. Hierin beschrijft de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen (structuurvisie), stelt zij regels aan ruimtelijke ontwikkelingen (verordening) en geeft zij aan wat nodig is om dit te realiseren (uitvoeringsagenda). De Visie op Zuid-Holland is in de plaats gekomen van vier streekplannen en de Nota Regels voor Ruimte.

3.2.2 Provinciale Structuurvisie

De Provinciale Structuurvisie geeft de visie voor 2020 en een doorkijk naar 2040 met bijbehorende uitvoeringsstrategie. Er staat in hoe de provincie samen met haar partners wil omgaan met de beschikbare ruimte. Met de structuurvisie werkt de provincie aan een vitaal Zuid-Holland, met meer samenhang en verbinding tussen stad en land. Hierdoor is in Zuid-Holland goed wonen, werken en recreëren voor iedereen binnen handbereik. De provincie onderscheidt vijf hoofdpogingen:

- aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel;
- duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie;
- divers en samenhangend stedelijk netwerk;
- vitaal, divers en aantrekkelijk landschap;
- stad en land verbonden.

Ook de instrumenten van de provincie komen in de structuurvisie aan de orde. De provincie ordent op kaarten, ontwikkelt programma's en projecten, agendeert zaken en laat onderzoek uitvoeren. Zij stuurt op hoofdlijnen door kaders te stellen en het lokale bestuur ruimte te geven bij de ruimtelijke inrichting. Deze aanpak sluit aan bij de nieuwe stijl van besturen: 'lokaal wat kan, provinciaal wat moet'.

In de structuurvisie is aangegeven dat een hoogwaardige externe en interne bereikbaarheid essentieel is voor een goede concurrentiepositie. De ambitie bestaat om in 2040 een uitstekend infrastructureel netwerk te hebben in Zuid-Holland dat verschillende modaliteiten met elkaar verbindt. Het stedelijk netwerk heeft een samenhangend openbaar vervoersysteem dat uitstekend aansluit op onder- en bovenliggende netwerken van wegen en water. Het verbindt belangrijke woon-, werk- en recreatielocaties met elkaar. Het systeem is in staat om grote aantallen mensen te verplaatsen en een snelle verbinding te vormen met andere stedelijke gebieden. Dit stedelijk netwerk is aangesloten op internationale netwerken (Schiphol Airport, Rotterdam/The Hague Airport, hogesnelheidslijn).

Naast het openbaar vervoersysteem is een goed functionerend wegen- en waternet beschikbaar. Deze netwerken functioneren samen als regionale infrastructuur en zijn de ruggengraat voor ruimtelijke ontwikkelingen. Via het hoofdwegennet zijn andere delen van de Randstad en de rest van Nederland goed ontsloten. De A4-zuid vormt de verbinding van de Zuidvleugel en de Noordvleugel met het zuiden (Antwerpen, Parijs).

Ook voor het goederenvervoer beschikt de provincie in 2040 over een uitstekend netwerk. Rotterdam beschikt over goede achterlandverbindingen via water, weg en spoor. Om het vervoer van goederen te garanderen, zijn aanvullingen op het wegen- en spoorwegennet gerealiseerd (A4-zuid en RoBel). Ook zijn waterwegen beter benut. Het vervoer van gevaarlijke stoffen vindt buiten dichtbevolkte gebieden plaats.

3.2.3 Verordening Ruimte

Om het provinciaal ruimtelijk beleid uit te voeren heeft de provincie verschillende instrumenten, waarvan een verordening er één is. De Verordening Ruimte stelt regels aan gemeentelijke bestemmingsplannen. Niet alle onderwerpen zijn geschikt voor opname in een verordening. In het algemeen lenen vooral onderwerpen met heldere criteria, weinig gemeentelijke beleidsvrijheid en een zwaarwegend provinciaal belang zich hiervoor. De provincie heeft in de Verordening Ruimte daarom regels opgenomen over bebouwingscontouren, agrarische bedrijven, kantoren, bedrijventerreinen, detailhandel, waterkeringen, milieuzoneringen, lucht- en helihavens, molen- en landgoedbiotopen. Enkele onderwerpen in de verordening van de provincie Zuid-Holland vloeien rechtstreeks voort uit het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, zoals de nog nader te bespreken regels over de Ecologische Hoofdstructuur en de Nationale Landschappen.

3.2.4 Uitvoeringsagenda

In de Uitvoeringsagenda staat hoe de provincie en verschillende partners de structuurvisie gaan uitvoeren. De nadruk ligt op samenhang van maatregelen en programma's en de samenwerking met de regio's. De Uitvoeringsagenda maakt duidelijk wat er moet gebeuren en wat de onderlinge rolverdeling van de provincie en haar partners is. Elke partij werkt vanuit zijn eigen rol en verantwoordelijkheid om de ambitie van de structuurvisie te realiseren.

3.2.5 Regionale structuurvisie Alblasserwaard Vijfheerenlanden (2004)

De regionale structuurvisie van de gemeenten in de Alblasserwaard en Vijfheerenlanden geeft een visie op de toekomstige ontwikkeling van de regio. De centrale visie uit de nota is de vorming van een vitale regio, gericht op het duurzaam vernieuwen van zowel het landelijk als het stedelijk gebied, tezamen met het versterken van het overwegende open, rustige en authentieke karakter van de regio, waardoor bewoners, bedrijven en bezoekers zich thuis blijven voelen en zich verder kunnen ontplooien.

3.2.6 Toetsing provinciaal en regionaal beleid

Met deze beheersverordening worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Met de verordening wordt de bestaande situatie van de hoofd(spoor)wegen binnen de ge-

meente Gorinchem vastgelegd. Deze beheersverordening schaadt daarmee de provinciale en regionale belangen niet.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie 2015 Gemeente Gorinchem

Gorinchem is een oude vestingstad van beperkte omvang en wil dat graag blijven. Grootschalige groei in inwonertal zoals in de voorgaande decennia wordt niet meer gewenst. 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. Daarbij wordt ingespeeld op de demografische ontwikkeling van de huidige bevolking. Tegelijk wil Gorinchem haar identiteit als vestingstad versterken en de ligging in een cultuurhistorisch en landschappelijk uniek gebied waarborgen en beter benutten. De grootste knelpunten waarmee de stad daarin wordt geconfronteerd zijn de voor een groot deel verouderde en onaantrekkelijke woningvoorraad in de westelijke stadsdelen en de toenemende verkeersopstopping, zowel binnen als buiten de stad. 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.

In de structuurvisie is aangegeven dat Gorinchem op het gebied van verkeer en vervoer wordt Gorinchem met een aantal forse problemen geconfronteerd. Het dichtslippen van de Rijkswegen (met name de A27) krijgt een steeds zwaardere terugslag op de stad. Niet alleen door verminderde bereikbaarheid, maar het sluipverkeer legt ook in toenemende mate het binnenstedelijk verkeer vast.

Voor Gorinchem is het onmogelijk eenzijdig het verkeersinfarct rondom en in de stad volledig op te lossen. Verkeerskundige studies laten zien dat het aanleggen van nieuwe verbindingen binnen de stad niet in een volledige oplossing resulteert. Gorinchem zet er daarom zwaar op in om samen met regio, provincie, Rijkswaterstaat en het Rijk toch oplossingen te vinden voor de congestieproblematiek op de Rijkswegen A27 en A15.

Op hoofdlijnen is in de structuurvisie op het gebied van het thema mobiliteit onder meer het volgende ruimtelijke programma opgenomen:

- inzet op het vinden van oplossingen voor de toenemende onbereikbaarheid van de stad Gorinchem en de negatieve consequenties die deze heeft op de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de stad;
- verhogen kwaliteit en capaciteit infrastructuur langzaam verkeer;
- doorstroming autoverkeer door de stad verbeteren/optimaliseren.

3.3.2 Toetsing

Deze beheersverordening voorziet niet in nieuwe ontwikkelingen, maar biedt een actueel juridisch-planologisch kader voor de A15, A27 en de Betuweroute. Mochten in de toekomst de plannen voor aanpassingen aan deze (spoor)wegen worden geconcretiseerd, dan zal hiervoor een afzonderlijke planologische procedure worden doorlopen.

4 Uitvoerbaarheid

4.1 Algemeen

Bij het opstellen van een bestemmingsplan is het verplicht om te bekijken in hoeverre de voorgenomen ontwikkeling gevolgen kan hebben op de aspecten: milieu, ecologie, water, archeologie, cultuurhistorie en mobiliteit. Omdat deze beheersverordening geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt, is dit hoofdstuk vooral beschrijvend en toelichtend van aard.

4.2 Geluid

4.2.1 Algemeen

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door wegverkeer, door spoorwegverkeer, en/of door inrichtingen (industrielawaai) het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder. De wet stelt dat in principe de geluidbelasting op de gevel van gevoelige functies zoals woningen, scholen en ziekenhuizen niet hoger mag zijn dan de voorkeursgrenswaarde, dan wel een nader te bepalen hogere grenswaarde. Indien een ruimtelijk plan nieuwe geluidsgevoelige functies toestaat, stelt de Wet geluidhinder de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van wegen en gezoneerde industrieterreinen op een bepaalde afstand van de nieuwe geluidsgevoelige functie. Dit onderzoek heeft tot doel inzicht te geven in het akoestisch klimaat van het nieuwe geluidsgevoelige object.

4.2.2 Toetsing

Binnen het besluitgebied worden geen nieuwe geluidsgevoelige objecten mogelijk gemaakt. Daarnaast voorziet deze beheersverordening niet in een aanpassing van het traject van het (spoor)wegverkeer. Het uitvoeren van een akoestisch onderzoek is daarom niet nodig.

4.2.3 Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de verordening.

4.3 Bodem

4.3.1 Algemeen

In ruimtelijke plannen moet aangetoond worden dat de bodem- en grondwaterkwaliteit ter plaatse van het besluitgebied geschikt zijn voor het beoogde gebruik.

4.3.2 Toetsing

Met onderhavige beheersverordening zijn geen ontwikkelingen voorzien. Het uitvoeren van een bodemonderzoek is daarom niet noodzakelijk.

4.3.3 Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de verordening.

4.4 Luchtkwaliteit

4.4.1 Algemeen

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Het doel van de Wet luchtkwaliteit is het verbeteren van de luchtkwaliteit, zodat in 2015 aan de Europese eisen wordt voldaan en huidige belemmeringen voor gewenste ontwikkelingen zoveel mogelijk worden weggenomen. De kern van de Wet is het 'Nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit' (NSL). Dit instrument wordt door de Rijksoverheid gecoördineerd en bevat de ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit 'in betekenende mate' verslechteren én maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Projecten die 'niet in betekenende mate' leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven volgens de Wet luchtkwaliteit niet langer afzonderlijk te worden getoetst op de grenswaarde, tenzij een dreigende overschrijding van één of meerdere grenswaarden te verwachten is. De grens van 'niet in betekenende mate' ligt volgens de gelijknamige AMvB bij 3% van de grenswaarde van een stof. Dit betekent dat voor woningbouwlocaties met minder 1.500 woningen (met één ontsluitingsweg) of 3.000 woningen (met twee gelijke ontsluitingswegen) geen beoordeling op de luchtkwaliteit hoeft plaats te vinden. Daarnaast wordt het van belang geacht dat burgers voldoende worden beschermd tegen (tijdelijke) te hoge concentraties. Dit betekent dat vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening moet worden afgewogen of het aanvaardbaar is om een bepaald project op een bepaalde plaats te realiseren. Daarbij speelt de mate van blootstelling aan luchtverontreiniging een rol. Deze afweging moet ook voor projecten die 'niet in betekenende mate' tot verslechtering van luchtkwaliteit leiden worden gemaakt.

4.4.2 Toetsing

In het besluitgebied worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. De verordening leidt dan ook niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Een onderzoek naar de luchtkwaliteit is daarom niet noodzakelijk.

4.4.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de verordening.

4.5 Bedrijven en milieuzonering

4.5.1 Algemeen

Indien door middel van een ruimtelijk plan nieuwe, gevoelige functies of milieuhinder-veroorzakende functies mogelijk worden gemaakt, moet worden aangetoond dat een goed leefmilieu binnen en buiten het gebied mogelijk is. Anderzijds mogen omliggende bedrijven niet in hun ontwikkelingsmogelijkheden worden aangetast door de realisatie van nieuwe gevoelige functies.

4.5.2 Toetsing

Deze beheersverordening legt de bestaande situatie vast en maakt geen ontwikkelingen mogelijk. Binnen het besluitgebied worden geen nieuwe milieuhindergevoelige functies of milieuhinderveroorzakende functies mogelijk gemaakt.

4.5.3 Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de verordening.

4.6 Externe veiligheid

4.6.1 Algemeen

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen (bijvoorbeeld een chemische fabriek of lpg-vulpunt) en de mobiele bronnen (bijvoorbeeld route gevaarlijke stoffen of buisleidingen). Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico is de kans op een dodelijk ongeval binnen een bepaald gebied. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten.

4.6.2 Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico mag in principe nergens groter zijn dan 1 op 1 miljoen (ofwel 10^{-6}). Dit is de kans dat een denkbeeldig persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend), dodelijk verongelukt door een ongeval. Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico van 10^{-6} als grenswaarde.

4.6.3 Groepsrisico

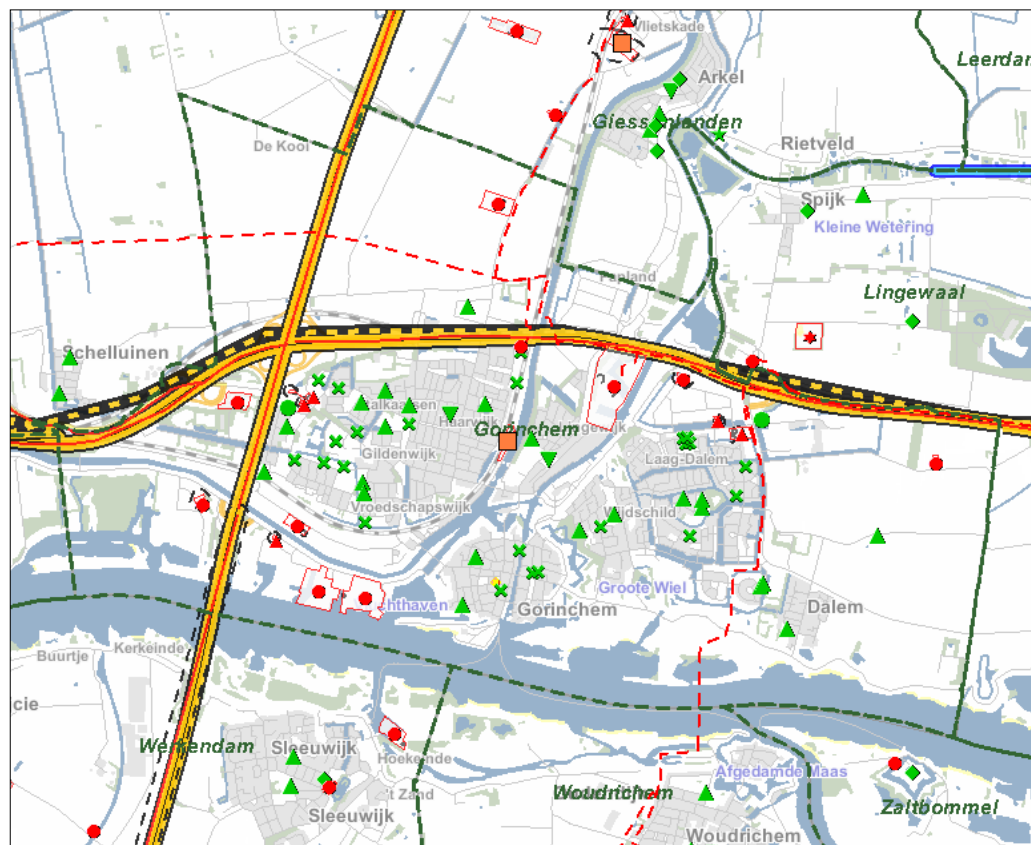
Het groepsrisico geeft de kans aan dat in één keer een groep mensen die zich in de omgeving van een risicosituatie bevindt, dodelijk door een ongeval wordt getroffen. Groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van een risicovolle activiteit ophoudt. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhan-

kelijk van de omvang van de ramp. Een ongeval met 100 doden leidt tot meer ontwrichting, leed en emoties, dan een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers. Aan de kans op een ramp met 100 doden wordt dan ook een grens gesteld, die een factor honderd lager ligt dan voor een ramp met 10 doden. In het Bevi (stb. 250, 2004) wordt verder een verantwoordingsplicht (door de overheid) voor het groepsrisico rond inrichtingen wettelijk geregeld (art. 13). De verantwoording houdt in dat wordt aangegeven of risico's acceptabel zijn en welke maatregelen worden genomen om de risico's te verkleinen.

4.6.4 Toetsing

In het besluitgebied worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Daarmee worden er ook geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten, danwel risicovolle inrichtingen mogelijk gemaakt.

Binnen het besluitgebied komen echter wel bestaande risicovolle inrichtingen voor. Om inzicht te geven in de situatie met betrekking tot het aspect externe veiligheid in en nabij het besluitgebied is de risicokaart Nederland geraadpleegd. De navolgende afbeelding bevat een fragment van deze kaart.



Uitsnede risicokaart Nederland (bron: www.risicokaart.nl)

Stationaire bronnen

In het besluitgebied zijn enkele aardgasleidingen gelegen. Deze zijn op de verbeelding aangegeven met het (dubbel)besluitvak Leiding – Gas. Met een belemmeringenstrook van 4 m aan weersijden van de leiding.

Mobiele bronnen

Het besluitgebied bestaat uit het traject van de A15, de A27 en de Betuweroute. Over deze trajecten worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Omdat in dit plan geen sprake is van een aanpassing aan de trajecten en de bestaande situatie wat betreft gebruik en bebouwing wordt vastgelegd is een nadere toetsing niet noodzakelijk.

4.6.5 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de beheersverordening.

4.7 Ecologie

4.7.1 Algemeen

Bij ruimtelijke planvorming moet aandacht worden besteed aan de natuurwetgeving. Bij de natuurwetgeving kan een tweedeling worden gemaakt in soort- en gebiedsbescherming. Soortbescherming vindt plaats via de Flora- en faunawet, de gebiedsbescherming gebeurt via de Vogel- en Habitatrichtlijn en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

4.7.2 Toetsing

Met deze beheersverordening worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt die een negatief effect kunnen hebben op de aanwezige of potentiële natuurwaarden. Er zullen door de vaststelling van deze beheersverordening dus geen ecologische waarden worden aangetast.

4.7.3 Conclusie

Het aspect ecologie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de verordening.

4.8 Water

4.8.1 Rijksbeleid

Het Nationaal Waterplan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen.

Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van kracht is. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

4.8.2 Provinciaal beleid

Provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010-2015

In het Provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010-2015 staat uitgebreid beschreven hoe de provincie, samen met waterschappen en andere partners, een duurzame en klimaatbestendige delta zal realiseren en behouden, waar het veilig en aangenaam wonen, werken en recreëren is. De opgaven van de Europese Kaderrichtlijn Water, het Nationaal Bestuursakkoord Water en het Nationale Waterplan zijn vertaald naar strategische doelstellingen voor Zuid-Holland.

Het Waterplan heeft vier hoofdopgaven:

- waarborgen waterveiligheid;
- zorgen voor mooi en schoon water;
- ontwikkelen duurzame zoetwatervoorziening;
- realiseren robuust en veerkrachtig watersysteem.

4.8.3 Waterschapsbeleid

Waterschap Rivierenland

Met ingang van 22 december 2009 is het Waterbeheerplan 2010-2015 'Werken aan een veilig en schoon rivierenland' bepalend voor het waterbeleid. Dit plan gaat over het waterbeheer in het hele rivierengebied en het omvat alle watertaken van het waterschap: waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterketen.

Daarnaast 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. De geboden geven de verplichtingen aan om deze waterstaatswerken in stand te houden. De verboden betreffende die handelingen en gedragingen die in principe onwenselijk zijn voor de constructie of de functie van watergangen en waterkeringen. Van alle verboden werken en/of werkzaamheden die niet voldoen aan de criteria van de algemene regels, kan ontheffing worden aangevraagd. Duidelijke en vastgestelde uitgangspunten hierbij zijn geformuleerd en vastgelegd in beleidsregels. Initiatieven voor (bouw)werkzaamheden in of nabij de watergangen en waterkeringen worden hieraan getoetst.

Waterplan Gorinchem 2006

De gemeente Gorinchem en het waterschap Rivierenland hebben in 2006 gezamenlijk een waterplan opgesteld voor Gorinchem. De doelstelling van het waterplan is enerzijds het ontwikkelen van een visie op het stedelijk water en anderzijds het realiseren van een gezond en veilig functionerend watersysteem, waardoor duurzaam en evenwichtig gebruik mogelijk is en het beeld van Gorinchem als waterstad wordt versterkt. Het waterplan is niet het enige gemeentelijke plan op watergebied.

Voor Gorinchem zijn bijvoorbeeld ook een Stiwasplan (waterkwaliteit), een afkoppelplan en een baggerplan opgesteld. Maatregelen uit deze eerdere plannen blijven van kracht. Het waterplan dient als overkoepelend plan dat waar nodig naar verschillende andere plannen verwijst.

De kern van het waterplan bestaat uit het ontwikkelen van een visie waarin de wensen ten aanzien van het functioneren van het watersysteem zijn verwoord. Nieuwe ruimte-

lijke plannen moeten passen binnen de lange termijn visie van het waterplan. De doelen voor waterkwantiteit en waterkwaliteit zijn vertaald in een ruimtelijk waterplan, met wateridentiteiten die de ruimtelijke structuur van Gorinchem versterken.

4.8.4 Het besluitgebied

Deze beheersverordening legt de bestaande situatie binnen het besluitgebied vast. Uitvoering van de beheersverordening heeft daarom geen invloed op de waterhuishoudkundige situatie ter plaatse.

4.8.5 Watertoets

In het zuidelijk deel van het plangebied loopt een waterkering nabij de A27. In het plangebied komen tevens A-watergangen voor, die met duikers onder de wegen doorlopen. Daarnaast bevindt zich in het plangebied een rioolwaterpersleiding, die onder de A27 door loopt. Waterschap Rivierenland is wegbeheerder van een aantal wegen buiten de bebouwde kom (niet zijnde rijks- en provinciale wegen) in de Alblasserwaard.

Ten behoeve van voorliggende beheersverordening is de watertoets doorlopen. Daar het voorliggende plan een beheersverordening betreft, die uitsluitend ziet op het vastleggen van de huidige situatie en geen ontwikkelingen mogelijk maakt, zijn er geen rechtstreekse gevolgen voor de waterhuishouding. In overleg met het Waterschap is er toch voor gekozen om enkele watervoorzieningen te beschermen via de regels en de verbeelding van deze beheersverordening. De A-watergangen zijn bestemd tot Waterstaat – Waterlopen en is de waterkering vastgelegd en beschermd met het (dubbel)besluitvak Waterstaat – Waterkering. Tot slot zijn de rioolwaterpersleidingen beschermd middels het (dubbel)besluitvak Leiding – Riool.

4.8.6 Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de verordening.

4.9 Archeologie

4.9.1 Algemeen

Het Verdrag van Malta, ook wel Conventie van Valletta genoemd, beoogt het cultureel erfgoed dat zich in de bodem bevindt beter te beschermen. Het Verdrag van Malta is de opvolger van een eerder Europees verdrag uit 1969, waarin vooral de bescherming van archeologische monumenten werd geregeld. Uitgangspunt van het nieuwe verdrag is dat het archeologische erfgoed al voordat het tot monument is verklaard, integrale bescherming nodig heeft en krijgt. In het kader van het verdrag van Malta dient bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd te worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast. Van gemeenten wordt gevraagd om hun bestemmingsplannen op te stellen in lijn met het verdrag van Malta.

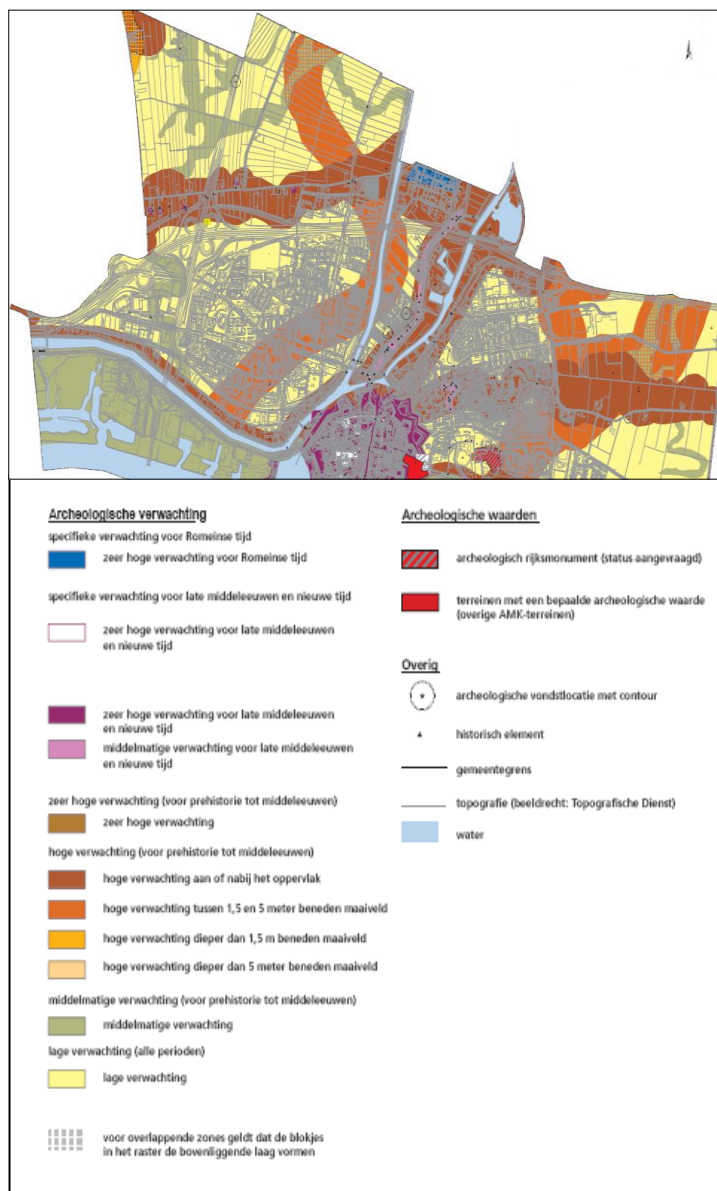
Teneinde archeologiebeleid te formuleren, is voor het gehele grondgebied van de gemeente een archeologische inventarisatie uitgevoerd en vervolgens een verwachtingskaart en een archeologische beleidskaart opgesteld. De archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart van de gemeente Gorinchem, als onderdeel van de nota 'Een archeologische inventarisatie, verwachtings- en beleidsadvieskaart'¹ (zie bijlage) geeft inzicht in de te verwachten archeologische waarden. Hiermee wordt een beeld verkregen waar archeologische sporen en vondsten in de bodem aanwezig kunnen zijn, uit welke periode en op welke diepte. Voor de verschillende archeologische (verwachtings)waarden is specifiek archeologiebeleid opgesteld. De samenvatting hiervan is te vinden op de 'Archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart'. In het gemeentelijke archeologiebeleid wordt afgeweken van de wettelijke norm, om bij een bodemversturende ingreep met een omvang groter dan 100 m², archeologisch onderzoek te moeten doen. Omdat de gemeente specifiek onderzoek heeft laten doen naar en beleid heeft ontwikkeld voor archeologie in haar gemeente, is dit toegestaan.

De archeologische beleidskaart wordt door de gemeente Gorinchem als instrument gebruikt om bij de keuze van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen (bouwactiviteiten, natuurontwikkelingen etc.) de archeologie zoveel mogelijk te ontzien. In één oogopslag is zichtbaar waar de kans het hoogst is om archeologische resten in de bodem aan te treffen. Hierdoor kan worden bepaald welke gebieden archeologisch dienen te worden onderzocht bij de aanvraag van vergunningen voor werkzaamheden. Kleine bodemingrepen zijn hierbij over het algemeen vrijgesteld van onderzoek. Uitgangspunt van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg is behoud van archeologische resten op de locatie waar ze in de bodem voorkomen. De gemeente heeft een belangrijke rol bij het behoud en beheer van ondergrondse archeologische resten. Zo is de gemeente verplicht om bij het opstellen van bestemmingsplannen rekening te houden met bekende en verwachte archeologische waarden. Tevens dient de gemeente erop toe te zien dat bij bodemingrepen veroorzaakt door particuliere initiatiefnemers eveneens rekening wordt gehouden met de bekende en de te verwachten archeologische resten. In de praktijk gebeurt dit door toetsing van aanvragen voor omgevingsvergunningen in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), bij nieuwe planologische ontwikkelingen en/of bestemmingsplanprocedures op de in het bestemmingsplan opgenomen regels.

4.9.2 Toetsing

Uit de archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart van de gemeente Gorinchem blijkt dat in het besluitgebied sprake is van een lage, middelmatige en hoge archeologische verwachtingswaarde. De voorkomende verwachtingswaarden zijn voorzien van een (dubbel)besluitvak. Hiermee is de bescherming van archeologische en cultuurhistorische waarden gewaarborgd.

¹ Een archeologische inventarisatie, verwachtings- en beleidsadvieskaart, BAAC, november 2009, BAAC-rapport V-08.0185



Archeologische verwachtingskaart

Voor elke archeologische zone geldt specifiek beleid, zoals aangegeven op de in de bijlage bijgevoegde archeologische beleidskaart. Deze omschrijving geeft tevens aan bij welke mate van verstoring (oppervlakte en diepte) archeologisch onderzoek moet worden gedaan. Het beleid van de archeologische advieskaart is overgenomen in 2 (dubbel)besluitvakken 'Waarde – Archeologische verwachting'. Hierbij geldt het volgende onderzoeksregime:

- Waarde - Archeologische verwachting laag AP: onderzoek indien bodemverstoring groter of gelijk aan 10.000 m² bodemverstoring en dieper dan 30 cm beneden maaiveld
- Waarde - Archeologische verwachting middelmatig LMNT: onderzoek indien bodemverstoring groter of gelijk aan 100 m² bodemverstoring en dieper dan 30 cm beneden maaiveld
- Waarde - Archeologische verwachting middelmatig PM: onderzoek indien bodemverstoring groter of gelijk aan 500 m² bodemverstoring en dieper dan 30 cm beneden maaiveld

- Waarde - Archeologische verwachting hoog PM1: onderzoek indien bodemverstoring groter of gelijk aan 250 m² bodemverstoring en dieper dan 30 cm beneden maaiveld
- Waarde - Archeologische verwachting hoog PM2: onderzoek indien bodemverstoring groter of gelijk aan 250 m² bodemverstoring en dieper dan 150 cm beneden maaiveld

Hiermee is de bescherming van archeologische en cultuurhistorische waarden gewaarborgd.

Deze beheersverordening legt de bestaande situatie vast en maakt daarom geen ontwikkelingen mogelijk. Het uitvoeren van een archeologisch onderzoek is daarom niet noodzakelijk.

4.9.3 Conclusie

De aspecten cultuurhistorie en archeologie vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de verordening.

4.10 Cultuurhistorie

4.10.1 Algemeen

Naast de in de bodem aanwezige of te verwachten monumenten is het ook van belang om cultuurhistorische waarden in kaart te brengen bij ruimtelijke planvorming. Om die reden is een korte analyse verricht van de cultuurhistorische waarden in het besluitgebied.

4.10.2 Toetsing

Binnen het besluitgebied bevinden zich geen cultuurhistorisch waardevolle elementen. Daarnaast maakt deze beheersverordening geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk die een negatief effect zouden kunnen hebben op eventuele nabijgelegen cultuurhistorisch waardevolle elementen.

4.10.3 Conclusie

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de verordening.

4.11 Verkeer

Met deze beheersverordening wordt de bestaande planologische situatie vastgelegd, waarmee een aanpassing van de bestaande infrastructuur niet aan de orde is. De beheersverordening waarborgt dat de gronden met een (spoor)wegverkeersfunctie in de toekomst als zodanig gebruikt kunnen worden.

4.12 Economische uitvoerbaarheid

Deze beheersverordening legt de bestaande situatie vast en maakt daarom geen ontwikkelingen mogelijk. Enkel aan het opstellen van de beheersverordening zijn kosten verbonden, welke door de gemeente worden bekostigd. Hiervoor is budget beschikbaar gesteld door de gemeenteraad.

De economische uitvoerbaarheid wordt hiermee geacht te zijn aangetoond.

5 Juridische toelichting

5.1 Algemeen

De verordening bestaat uit een verbeelding en regels die vergezeld gaan van een toelichting. De verbeelding en de regels zijn juridisch bindend. De verbeelding en regels zijn opgesteld conform het handboek bestemmingsplannen van de gemeente Gorinchem. De toelichting maakt geen onderdeel uit van het juridisch plangedeelte. Wel fungeert de toelichting als interpretatiekader voor de uitleg van de regels, indien hierover interpretatieverschillen blijken te bestaan.

5.2 Verbeelding

Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het besluitgebied een besluitvlak gekregen. Een besluitvlak is zoals een bestemming in een bestemmingsplan. Binnen een besluitvlak kunnen besluitsubvlakken zijn aangegeven. Besluitsubvlakken zijn hetzelfde als een aanduiding in een bestemmingsplan. Deze besluitsubvlakken hebben slechts juridische betekenis indien, en voor zover, deze in de regels daaraan wordt gegeven. Soms heeft een aanduiding juridisch gezien geen enkele betekenis en is uitsluitend aangegeven ten behoeve van de leesbaarheid (bijvoorbeeld topografische gegevens).

5.3 Regels

De regels zijn opgesteld conform de standaard SVBP2008 en zijn ondergebracht in een viertal hoofdstukken:

- hoofdstuk 1 (inleidende regels), met daarin een aantal regels die van belang zijn voor de toepassing en interpretatie van de regels in de overige hoofdstukken en de wijze van meten;
- hoofdstuk 2 (bestemmingsregels), met daarin per besluitvlak onder meer een bestemmingsomschrijving, bouwregels en afwijkingsregels;
- hoofdstuk 3 (algemene regels), met daarin algemene bouw-, gebruiks-, afwijkings-, wijzigings- en procedureregels en een aantal andere min of meer standaard regels;
- hoofdstuk 4 (overgangs- en slotregels), met daarin het overgangsrecht en de slotbepaling.

Hoofdstuk 1, 3 en 4 behoeven hier geen nadere toelichting. Hierna wordt hoofdstuk 2 wel nader toegelicht.

5.4 Bestemmingsregels

De hoofdbestemming in voorliggende beheersverordening is de bestemming Verkeer. In de bestemmingsregels is aangegeven dat uitsluitend het bestaande gebruik en de bestaande bebouwing zijn toegestaan. In artikel 1 van de regels is gedefinieerd wat onder deze begrippen wordt verstaan. Hieruit wordt duidelijk dat het feitelijke bestaande gebruik, op het moment van vaststellen van de beheersverordening leidend is voor het gebruik dat is toegestaan. Zijn gronden momenteel in gebruik als groenstrook, dan is dit het gebruik dat is toegestaan. Wat betreft de bebouwing geldt dat de bestaande bebouwing met bestaande afmetingen is toegestaan en dat bestaande bouwwerken mogen worden vervangen door bouwwerken van dezelfde afmetingen en op dezelfde locatie.

De binnen het besluitgebied voorkomende waardevolle archeologische gebieden worden beschermd met een vijftal dubbelbesluitvakken. In elke dubbelbestemming is aangegeven bij welke omvang en diepte van een ingreep bij een omgevingsvergunningaanvraag een archeologisch rapport moet worden overgelegd, waaruit blijkt dat archeologische resten niet worden geschaad. In paragraaf 4,9 is aangegeven hoe deze bescherming per gebied is vormgegeven.

De binnen het besluitgebied voorkomende watervoorzieningen worden beschermd met de volgende dubbelbesluitvakken:

- A-watergangen: Waterstaat – Waterlopen
- Waterkering: Waterstaat - Waterkering
- Rioolpersleidingen: Leiding – Riool
- Drinkwaterleidingen: Leiding – Water

De in het besluitgebied voorkomende aardgasleidingen, alsmede de gronden gelegen binnen 4 m aan weerszijden van de leidingen, zijn bestemd tot Leiding – Gas.

6 Procedure

6.1 Inspraak

De wetgever heeft voor beheersverordeningen geen procedure voorgeschreven. De gemeente Gorinchem heeft in lijn met haar Inspraakverordening toch besloten de bevolking de gelegenheid te geven mee te praten over de beheersverordening. Het ontwerp van de beheersverordening heeft dan ook van 8 mei tot en met 4 juni ter visie gelegen. Een ieder is in de gelegenheid gesteld een inspraakreactie in te dienen. Gedurende genoemde periode zijn geen inspraakreacties ingediend.

6.2 Vooroverleg

De beheersverordening is in het kader van de voorbereiding naar diverse instanties verzonden voor een advies. Vier instanties hebben van de mogelijkheid gebruik gemaakt een overlegreactie kenbaar te maken. De overlegreacties zijn in de als bijlage bijgevoegde 'Commentaarnota inspraakreacties' samengevat en van een beantwoording voorzien.