

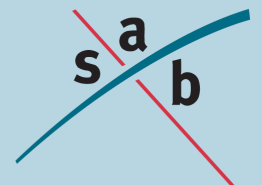
Bestemmingsplan

Aansluiting A27 en verbindingsweg Groote Haar

(afslag Scheiwijk)

Gemeente Giessenlanden

Datum: 11 mei 2017
Projectnummer: 140467
ID: NL.IMRO.0689.BP9101-vast



INHOUD

TOELICHTING

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Twee bestemmingsplannen	4
1.3	Ligging plangebied	5
1.4	Milieueffectrapportage	6
1.5	Geldend bestemmingsplan	6
1.6	Opzet van het bestemmingsplan	6
2	Het plan	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Geschiedenis en huidige situatie	7
2.3	Bestuurlijke afspraken	9
2.4	Gebiedsontwikkeling Groote Haar	9
2.5	Het plan: de aansluiting op de A27 en de verbindingsweg naar bedrijventerrein Groote Haar	11
3	Haalbaarheid van het plan	19
3.1	Beleid	19
3.2	Milieu	26
3.3	Water	43
3.4	Flora en fauna	52
3.5	Archeologie en cultuurhistorie	65
3.6	Verkeer en parkeren	68
3.7	Economische uitvoerbaarheid	70
4	Wijze van bestemmen	71
4.1	Algemeen	71
4.2	Methodiek	71
4.3	Bestemmingen	72
5	Procedure	74
5.1	Overleg en inspraak	74
5.2	Zienswijzen	74

Bijlagen

- Bijlage 1: Ontwerpverantwoording op- en afritten A27
- Bijlage 2: Ontwerp kunstwerk over de A27
- Bijlage 3: Verkeersonderzoek
- Bijlage 4: Nader verkeersonderzoek
- Bijlage 5: Ontwerp verbindingsweg
- Bijlage 6: Milieueffectrapport (inclusief milieuonderzoeken)
- Bijlage 7: Aanvulling MER (inclusief geactualiseerde onderzoeken)
- Bijlage 8: Bodemonderzoeken
- Bijlage 9: Waterplan, waterontwerp en wateradvies
- Bijlage 10: Onderzoek luchtkwaliteit (geactualiseerde versie)
- Bijlage 11: Onderzoek geluid wegverkeer (geactualiseerde versie)
- Bijlage 12: Advies Veiligheidsregio
- Bijlage 13: Nee, tenzij-toets / compensatieplan weidevogelgebied
- Bijlage 14: Advies Commissie voor de MER over Milieueffectrapport
- Bijlage 15: Advies Commissie voor de MER over Aanvulling
- Bijlage 16: Inspraak- en vooroverlegnota
- Bijlage 17: Nader onderzoek flora en fauna (soortbescherming)
- Bijlage 18: Compensatieplan heikikker, rugstreeppad en grote modderkruiper
- Bijlage 19: Akoestisch onderzoek geluidproductieplafonds
- Bijlage 20: Zienswijzennota

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Gorinchem heeft het initiatief genomen om ten noorden van Gorinchem een nieuw regionaal bedrijventerrein te realiseren, bedrijventerrein Groote Haar. Het betreft een duurzaam en innovatief bedrijventerrein met een bruto omvang van circa 68 ha en met ongeveer 37 ha netto uitgeefbaar terrein. Onderdeel van dit bedrijventerrein vormt een nieuw aan te leggen windturbinepark, bestaande uit 2 windturbines.

Teneinde het bedrijventerrein te kunnen ontsluiten, worden nieuwe op- en afritten op de snelweg A27 gerealiseerd. Deze nieuwe aansluiting op de A27 maakt als autonome ontwikkeling tevens deel uit van het Ontwerp-Tracébesluit A27 Houten – Hooipolder', zoals dat met ingang van 10 juni 2016 ter visie heeft gelegen. Tussen de aansluiting op de A27 en het bedrijventerrein wordt een nieuwe verbindingsweg aangelegd, die de nieuwe aansluiting en het beoogde bedrijventerrein direct met elkaar verbindt. Het college van de gemeente Giessenlanden heeft aangegeven een dergelijke verbindingsweg op haar grondgebied te willen faciliteren.



Overzicht gebiedsontwikkeling Groote Haar

De integrale gebiedsontwikkeling Groote Haar bestaat derhalve uit de realisatie van de volgende onderdelen:

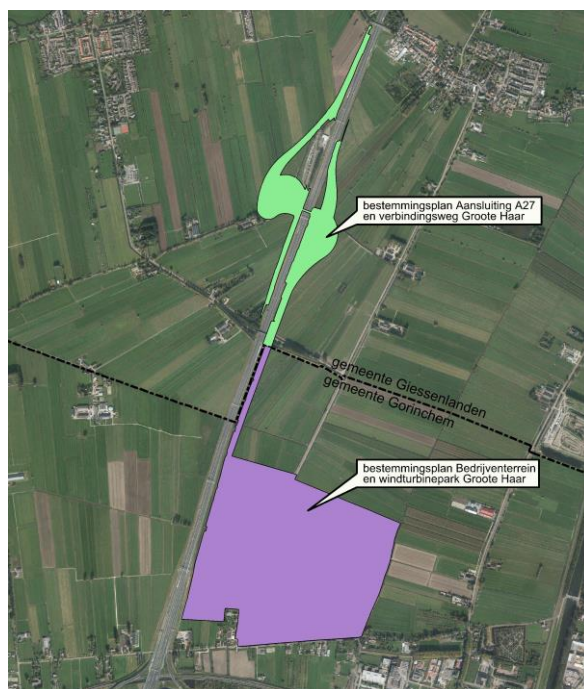
- het bedrijventerrein Groote Haar;
- een windturbinepark in het noordelijke deel van het bedrijventerrein;
- nieuwe op- en afritten op de A27 (verder 'de aansluiting' genoemd);
- een nieuwe verbindingsweg tussen de aansluiting op de A27 en het bedrijventerrein.

De ontwikkeling is gelegen op het grondgebied van twee gemeenten, te weten Gorinchem en Giessenlanden. Het toekomstige bedrijventerrein en het windturbinepark zijn geheel gelegen op grondgebied van de gemeente Gorinchem, evenals een deel van de nieuwe verbindingsweg. Het grootste deel van de verbindingsweg en de gehele nieuwe aansluiting op de A27 zijn gelegen op grondgebied van de gemeente Giessenlanden.

1.2 Twee bestemmingsplannen

De gebiedsontwikkeling Groote Haar past niet binnen de geldende bestemmingsplannen. Om die reden moeten nieuwe bestemmingsplannen worden vastgesteld. De totale gebiedsontwikkeling wordt mogelijk gemaakt met twee afzonderlijke bestemmingsplannen. Het gaat hierbij om de volgende bestemmingsplannen:

- één voor het bedrijventerrein, het windturbinepark en het deel van de verbindingsweg, dat op Gorinchems grondgebied ligt;
- één voor de aansluiting op de A27 en het noordelijke deel van de verbindingsweg, dat op grondgebied van de gemeente Giessenlanden ligt.



Elk bestemmingsplan kent haar eigen plangebied, waarbinnen ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt. De twee bestemmingsplannen doorlopen elk een eigen procedure, maar de procedures lopen wel zoveel mogelijk parallel. Omdat wat betreft de haalbaarheid de bestemmingsplannen voor het bedrijventerrein en windturbinepark en de verbindingsweg en aansluiting onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn, zullen de bestemmingsplannen voor deze ontwikkelingen op nagenoeg hetzelfde moment worden vastgesteld. De gemeente Gorinchem stelt het bestemmingsplan vast voor het bedrijventerrein, het zuidelijke deel van de verbindingsweg en de windturbines; de gemeente Giessenlanden is verantwoordelijk voor het bestemmingsplan voor de verbindingsweg en de aansluiting. Op de afbeelding hierboven is te zien waar de twee plangebieden zijn gelegen.

Voorliggend bestemmingsplan maakt de realisatie van de aansluiting op de A27 en het noordelijke deel van de verbindingsweg tussen de aansluiting op de A27 en het bedrijventerrein Groote Haar, voor zover gelegen op grondgebied van de gemeente Giessenlanden, mogelijk.

1.3 Ligging plangebied

1.3.1 Plangebied gebiedsontwikkeling

Het plangebied van de gebiedsontwikkeling Groote Haar (bedrijventerrein, windturbines, verbindingsweg en aansluiting) bevindt zich ten noorden van de kern Gorinchem, op grondgebied van de gemeenten Gorinchem en Giessenlanden. De gehele gebiedsontwikkeling ligt tussen de bebouwde kom van Gorinchem, de A15 en Betuwelijn aan de zuidzijde, de A27 aan de westzijde, het Merwedekanaal en de Merwedelingelijn aan de oostzijde en de kernen in het Groene Hart, Hoogblokland en Arkel, aan de noordzijde. Het gebied betreft een momenteel betrekkelijk open poldergebied, dat deel uitmaakt van de Alblasserwaard en Vijfheerenlanden. Het plangebied is hoofdzakelijk in agrarisch gebruik en is voornamelijk ingericht als gras- en akkerland.

Voor de globale ligging en begrenzing van het plangebied van de gebiedsontwikkeling wordt verwezen naar de afbeelding op de vorige pagina.

1.3.2 Plangebied bestemmingsplan

Het plangebied van dit bestemmingsplan heeft een grillig verloop en ligt ten oosten en westen van de A27 in agrarisch gebied. In het noorden loopt het plangebied door richting de Dorpsweg in Hoogblokland. Het plangebied wordt aan de zuidzijde begrensd door de gemeentegrens tussen Giessenlanden en Gorinchem. Voor de exacte begrenzing van het plangebied van dit bestemmingsplan wordt verwezen naar de verbeelding van dit bestemmingsplan.



Globale begrenzing plangebied bestemmingsplan

1.4 Milieueffectrapportage

Bij dit bestemmingsplan hoort een Milieueffectrapportage (MER). In deze MER worden de milieueffecten van de gebiedsontwikkeling Groote Haar beschreven.

Het bestemmingsplan Bedrijventerrein en Windturbinepark Groote Haar, dat de aansluiting op de A27 en een deel van de verbindingsweg mogelijk maakt, is m.e.r.-plichtig vanwege het feit dat in het bestemmingsplan op het bedrijventerrein activiteiten mogelijk worden gemaakt, die zijn genoemd in het Besluit m.e.r. en waarvan de omvang boven de drempelwaarde van het Besluit m.e.r. ligt. Bovendien is het noodzakelijk om een passende beoordeling als bedoeld in de Natuurbeschermingswet 1998 op te stellen voor deze ontwikkeling. Op basis van onderzoek is namelijk gebleken dat er mogelijk sprake is van significante effecten als gevolg van een toename van de stikstofdepositie door de komst van het bedrijventerrein en de daarbij behorende verkeersaantrekkende werking, alsmede van mogelijke verontreiniging vanwege het bedrijventerrein.

Voor de windturbines geldt dat een vormvrije m.e.r.-beoordeling volstaat, omdat het maximale vermogen minder is dan 15 MegaWatt (namelijk een gezamenlijk vermogen van maximaal 7 MW).

Ten aanzien van dit bestemmingsplan voor de verbindingsweg en de nieuwe aansluiting op de A27 geldt geen m.e.r.-(beoordelings)plicht op grond van het Besluit m.e.r.. Ook hiervoor geldt echter de verplichting tot het maken van een passende beoordeling, waarmee er via dat spoor toch tot een plan-m.e.r.-plicht wordt gekomen.

Vanwege het integrale karakter van het plan is ervoor gekozen om voor de gehele gebiedsontwikkeling, dus voor alle bestemmingsplannen ineens, één gecombineerde plan-/project-m.e.r. te doorlopen om ineens de milieueffecten van de gehele ontwikkeling in kaart te brengen en te beoordelen.

1.5 Geldend bestemmingsplan

Het plangebied van dit bestemmingsplan is gelegen binnen het geldende bestemmingsplan 'Buitengebied Giessenlanden', zoals vastgesteld op 11 maart 2015 en inmiddels onherroepelijk geworden.

Op grond van dit bestemmingsplan heeft het plangebied de bestemmingen Agrarisch en Verkeer toegekend gekregen. Voorliggend bestemmingsplan vervangt het geldende bestemmingplan.

1.6 Opzet van het bestemmingsplan

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 (relevante) beleid van de rijksoverheid, de provincie en de gemeente, milieuaspecten, water, archeologie, flora en fauna, verkeer 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 verbeelding en de regels. Het vijfde en laatste hoofdstuk is gewijd aan de planprocedure.

2 Het plan

2.1 Inleiding

In het navolgende worden de plannen voor de aansluiting op de A27 en de verbindingsweg naar het bedrijventerrein Groote Haar toegelicht en onderbouwd. Omdat de aansluiting en verbindingsweg onlosmakelijk deel uitmaken van de totale gebiedsontwikkeling Groote Haar, waartoe ook een nieuw bedrijventerrein en een windturbinepark behoren, wordt allereerst aandacht besteed aan (de totstandkoming van) de plannen voor het gehele gebied. Vervolgens wordt ingezoomd op het plangebied van dit bestemmingsplan.

2.2 Geschiedenis en huidige situatie

2.2.1 Historische achtergrond

De Alblasserwaard en Vijfheerenlanden, waartoe het plangebied behoort, liggen in een overgangszone tussen het rivierengebied in het oosten en het primariene getijdengebied in het westen. De afzettingen die zich momenteel aan de oppervlakte bevinden, zijn gevormd en afgezet in het laatste deel van het Pleistoceen (dagzomende rivierduinen) en het Holoceen (stroomgordels, crevassen en komgebieden).

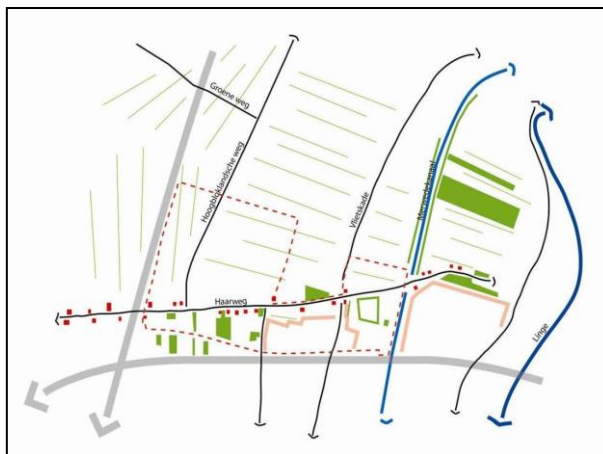
De bewoningsgeschiedenis van de Alblasserwaard en Vijfheerenlanden gaat terug tot de prehistorische tijd. In de Romeinse tijd was de oeverwal van de Linge bewoond en langs de grote rivieren lagen Romeinse nederzettingen. Rond 450 na Christus werden de Lek en de Merwede de hoofdstromen van de Rijn. Zij zorgden voor zulke veelvuldige en hevige overstromingen dat ook de oeverwallen worden verlaten. Omstreeks 1000 keerden de mensen terug naar het gebied. Vanaf 1200 wordt het gebied omdijkt. Als gevolg hiervan ontstond langs de dijken de karakteristieke lintbebouwing. De oude vestingstad Gorinchem (stadsrechten in 1382) ligt aan de monding van de Linge. Ook het nabijgelegen Arkel is een zeer oud dorp. Het dorp Schelluinen heeft altijd een meer agrarisch karakter behouden. De Haarweg in het plangebied is cultuurhistorisch van belang als oude ontginningsas.



Gorinchem en Giessenlanden omstreeks 1850

2.2.2 Huidige situatie

Het landschap ter plaatse van de gebiedsontwikkeling Groote Haar, waarin aan de aansluiting en de verbindingsweg zijn gelegen, maakt deel uit van de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden. Het landschap oogt 'typisch Hollands' met weiden en karakteristieke vaak eeuwenoude boerderijen in een landschap van rechte sloten en rijen knotwilgen. Het vlakke landschap kent echter ook geaccidenteerde elementen zoals de stroomruggen in het aangrenzende Lingebied. Het is een landschap dat zijn oorspronkelijke vorming door de natuur volop toont: overspoeld is door rivieren en uiteindelijk door de mens gecultiveerd werd door vruchtbaar polderland. Het huidige landschap wordt gekenmerkt door de regelmatige slagenverkaveling. Vanuit de ontginningsassen is het gebied stelselmatig in cultuur gebracht. Zo is de Haarweg een oude ontginningsweg met kenmerkende bebouwing, waarvan enkele objecten van cultuurhistorische waarde. De Haarweg zelf staat als route op de archeologische kaarten als waardevol lint.



Landschapsstructuur

Het plangebied van de gebiedsontwikkeling is gelegen aan de rand van (dus ook in) Nationaal landschap Het Groene Hart.

De Haarweg vormt nu de rand naar het agrarische landschap. Daar waar het gebied ten zuiden van de Haarweg kan worden gekarakteriseerd als stadsrandzone, komt ten noorden van de Haarweg, op enkele woningen na, vooral agrarisch gebruik voor.

Het plangebied van de gebiedsontwikkeling ligt in de oksel van de snelwegen A27 en A15 en ten noorden van de Betuwelijn. De A15 met parallel daaraan de Betuwelijn is een functioneel en visueel ruimtelijke sterke barrière tussen de bestaande bebouwing van Gorinchem en het buitengebied, waarin gebiedsontwikkeling Groote Haar plaatsvindt. Via de Mollenburgseweg, de Grote Haarsekade en de Kleine Haarsekade, die allen aantakken op de Haarweg, is het plangebied van de gebiedsontwikkeling op dit moment vanuit Gorinchem te bereiken. Uit noordelijke richting wordt het plangebied bereikt via de Groeneweg en de Hoogbloklandseweg. In de toekomst zal het bedrijventerrein voor gemotoriseerd verkeer alleen bereikbaar zijn via de nieuwe aansluiting op de A27 en een nieuw aan te leggen verbindingsweg, die met voorliggend bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt.

Met uitzondering van de Haarweg en de Groeneweg, die in oostelijke en westelijke richting lopen, is de huidige ontsluitingsstructuur van het gebied vooral noord - zuidgericht. Vanaf de Haarweg loopt parallel aan de A27 in noordelijke richting de Hoogbloklandseweg, de weg die onder andere het dorp Hoogblokland met Gorinchem verbindt.

Het grootste deel van het plangebied ligt ten oosten van de A27. Een klein deel van het plangebied ligt ten westen van de A27, rondom het benzineverkooppunt (BVP) Scheiwijk, alwaar een nieuwe aansluiting op de A27 wordt gerealiseerd.

2.3 Bestuurlijke afspraken

2.3.1 *Overeenkomst Rijkswaterstaat*

Met Rijkswaterstaat zijn afspraken gemaakt over de aansluiting van het bedrijventerrein op de A27, waartoe extra op- en afritten worden gerealiseerd. De procedures van enerzijds het Tracébesluit en anderzijds de bestemmingsplannen voor het bedrijventerrein Groote Haar en de verbindingsweg en aansluiting zijn en worden op elkaar afgestemd. De afspraken tussen gemeente Gorinchem en Rijkswaterstaat zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst d.d. 15 juni 2015 en hebben gestalte gekregen in voorliggend bestemmingsplan en de bijbehorende procedure.

2.3.2 *Convenant procesafspraken colleges gemeenten Giessenlanden en Gorinchem*

De colleges van burgemeester en wethouders van de gemeente Giessenlanden en Gorinchem hebben een (proces)convenant gesloten, waarin onderlinge procesafspraken zijn gemaakt over de te voeren planologische procedures. Het college van de gemeente Giessenlanden zal medewerking verlenen aan het doorlopen van de planologische procedure met betrekking tot de aansluiting A27 en verbindingsweg van/naar bedrijventerrein Groote Haar.

2.4 Gebiedsontwikkeling Groote Haar

2.4.1 *Algemeen*

De gebiedsontwikkeling Groote Haar bestaat uit de volgende (samenhangende) onderdelen:

- de realisatie van het bedrijventerrein Groote Haar;
- de realisatie van een windturbinepark, bestaande uit 2 windturbines met een gezamenlijk maximaal vermogen van 7 MW;
- de realisatie van nieuwe op- en afritten (aansluiting) op de A27
- de aanleg van een verbindingsweg tussen de aansluiting op de A27 en bedrijventerrein Groote Haar.

In het navolgende wordt op deze onderdelen ingegaan.

De gehele gebiedsontwikkeling is vervat in twee afzonderlijke bestemmingsplannen, zoals beschreven in paragraaf 1.2 van dit bestemmingsplan.



Globale weergave van de gebiedsontwikkeling

2.4.2 Bedrijventerrein Groote Haar

Ten noorden van de bestaande kern Gorinchem en ten noorden van de Haarweg wordt een nieuw bedrijventerrein tot ontwikkeling gebracht. De bedoeling is op deze bijzondere en strategische locatie, op het scheidsvlak tussen het Groene Hart en de bestaande stadsgrens van Gorinchem en nabij de A15, Betuwelijn en A27 een regionaal bedrijventerrein te realiseren.

Het plangebied heeft een omvang van circa 68 ha bruto, waarvan circa 37 ha netto uitgeefbaar bedrijventerrein. Deze laatstgenoemde omvang sluit aan bij een in regionaal verband uitgevoerd behoefteonderzoek.

Het bedrijventerrein wordt mogelijk gemaakt met het bestemmingsplan Bedrijventerrein en Windturbinepark Groote Haar. Voor een planbeschrijving en –onderbouwing wordt verder verwezen naar dat bestemmingsplan.

2.4.3 Op- en afritten A27 en verbindingsweg

Ten behoeve van een goede ontsluiting van bedrijventerrein Groote Haar worden nieuwe op- en afritten (de aansluiting) op de A27 gerealiseerd. Tussen de aansluiting op de A27 en het bedrijventerrein wordt daarnaast een nieuwe verbindingsweg aangelegd en mogelijk gemaakt via voorliggend bestemmingsplan. Voor de beschrijving en onderbouwing van dit deel van de gebiedsontwikkeling, wordt verwezen naar paragraaf 2.5.

2.4.4 Windturbines

Op het bedrijventerrein Groote Haar worden windturbines gerealiseerd. Hiermee wordt onder meer invulling gegeven aan de opgave om een duurzaam, innovatief en toekomstbestendig bedrijventerrein te realiseren.

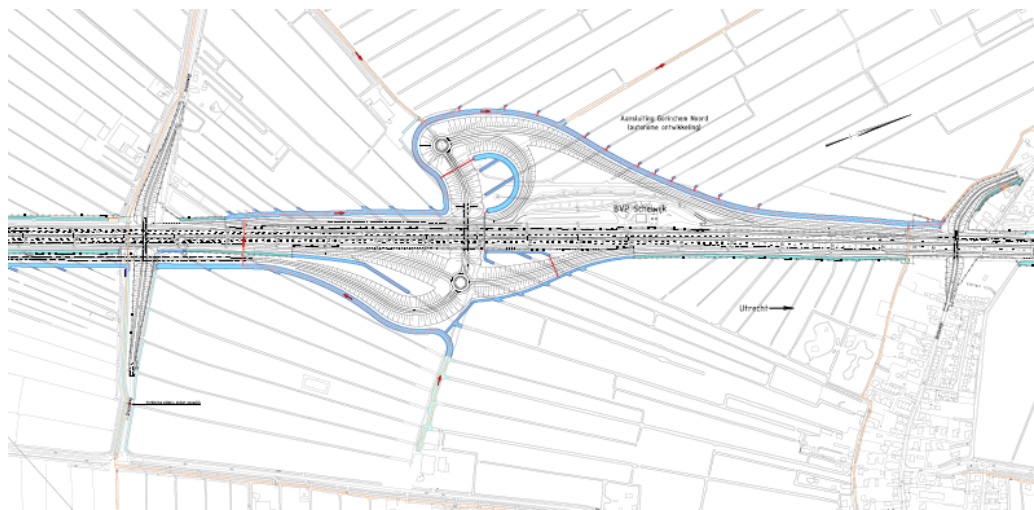
De windturbines worden mogelijk gemaakt met het bestemmingsplan Bedrijventerrein en Windturbinepark Groote Haar en worden gerealiseerd op het noordelijke deel van het bedrijventerrein. Voor een planbeschrijving en –onderbouwing wordt verder verwezen naar dat bestemmingsplan.

2.5 Het plan: de aansluiting op de A27 en de verbindingsweg naar bedrijventerrein Groote Haar

Ten behoeve van de ontsluiting van het bedrijventerrein Groote Haar wordt een nieuwe aansluiting op de A27 gerealiseerd. De aansluiting verbindt de A27 via een nieuw aan te leggen verbindingsweg met het bedrijventerrein. In het navolgende wordt ingegaan op de aansluiting en de verbindingsweg. Tevens wordt ingegaan op andere, fysieke aanpassingen van de infrastructuur in de omgeving.

2.5.1 De aansluiting

De aansluiting op de A27 bestaat uit de realisatie van twee nieuwe opritten en twee nieuwe afritten, zodat het bedrijventerrein kan worden bereikt vanuit beide rijrichtingen van de A27. De op- en afritten worden gerealiseerd ter hoogte van het bestaande benzineverkooppunt (BVP) Scheiwijk. Onderstaande afbeelding geeft het voorlopige ontwerp van de aansluiting weer.



Globale inrichtingstekening nieuwe op- en afritten A27 (bron: FLOW)

In het in voorbereiding zijnde Tracébesluit voor de verbreding van de A27 tussen Houten en Hooipolder, is de realisatie van nieuwe op- en afritten ten behoeve van bedrijventerrein Groote Haar meegenomen als een autonome ontwikkeling.

Locatiekeuze aansluiting

De plaats voor de op- en afritten van de aansluiting Scheiwijk is door Rijkswaterstaat bepaald. Rijkswaterstaat heeft daarbij rekening gehouden met de ontwerprichtlijnen voor autosnelwegen, de ligging van knooppunt Gorinchem en de bebouwing van Hoogblokland. Er moet rekening worden gehouden met bepaalde afstanden (zogenoemde turbulentielengtes) vanaf knooppunt Gorinchem voor overgangen in snelheden en overgangen van en naar spitsstroken. Deze afstanden zijn ook voor bewegwijzering nodig.

In de huidige situatie is er alleen een aansluiting op het aan de westzijde van de A27 gelegen benzineverkooppunt Scheiwijk. Vanwege de aan het verplaatsen verbonden kosten dient dit benzineverkooppunt te worden gehandhaafd. Hierdoor is het noodzakelijk dat de nieuwe aansluiting Scheiwijk in de aansluiting voor het benzineverkooppunt wordt geïntegreerd.

De noordelijker gelegen aansluiting Noordeloos levert geen problemen op, omdat deze circa 2,5 km verder ligt.

De aansluiting ten oosten van de A27

De afrit van de hoofdrijbaan aan de oostzijde maakt een flauwe bocht in noordelijke richting alvorens deze een rotonde bereikt. Deze rotonde ten oosten van de A27 sluit aan op de verbindingsweg, die direct na een bocht zuidwaarts afbuigt richting het bedrijventerrein. De bogen van de weg zijn zodanig gekozen dat voldoende rijzicht wordt geboden bij 80 km/h. Ten oosten van de afrit is een sloot opgenomen met een beheerpad van 4,0 m.

Voor het ontwerp van de verbindingsweg wordt verwezen naar paragraaf 2.5.2.

De rotonde ten oosten van de snelweg verbindt naast de verbindingsweg naar het bedrijventerrein tevens de toerit naar de A27 in noordelijke richting. Ook hier is ontworpen op een snelheid van 80 km/h en ook hier is ten oosten van de afrit is een standaard sloot opgenomen met een beheerpad van 4,0 m.

Het oostelijk kruispunt is als enkelstrooksrotonde vormgegeven om de herkenbaarheid te waarborgen van de categorieovergang van gebiedsontsluitingsweg naar nationale stroomweg. Uit analyse van de verkeersafwikkeling, met behulp van de meerstrooksrotondeverkenner, blijkt dat een enkelstrooksrotonde voldoende capaciteit biedt om het verkeer te verwerken. De maximale verzadigingsgraad in de ochtendspits is 30% (zuidtak) en in de avondspits is 39% (oosttak).

De aansluiting ten westen van de A27

Het ontwerp van de afrit van hoofdrijbaan ten westen van de A27 is in grote mate bepaald door de wens om in de richting van de rotonde een afremboog vorm te geven in plaats van een lange rechte weg. Gekozen is voor een zogeheten 'linkse uitvoering' richting het benzineverkooppunt Scheiwijk, omdat de afrit hiermee een doorgaande richting krijgt en het een 'afwijkende' keuze inhoudt om het brandstofverkooppunt te bereiken. Tevens dwingt de uitvoering een snelheidsverlaging af. Na de uitvoering sluit de rijstrook aan op de bestaande situatie bij het brandstofverkooppunt.

Na de uitvoering heeft de afrit een ontwerp, passend bij 80 km/h en uitgaande van zo weinig mogelijk ruimtebeslag zonder de infrastructuur van het brandstofverkooppunt te raken. Tevens is rekening gehouden met de uitgave 'ROA bewegwijzering 2012' om wat betreft de bewegwijzering voldoende afstand te kunnen aanhouden ten opzichte van het benzineverkooppunt Scheiwijk. Ten westen van de afrit is een A-watergang opgenomen met een beheerpad van 5,0 m om de bestaande A-watergang langs de A27 te vervangen.

Het westelijke kruispunt is net als de oostelijke rotonde als enkelstrooksrotonde vormgegeven om de herkenbaarheid te waarborgen van de categorieovergang van gebiedsontsluitingsweg naar nationale stroomweg. Deze enkelstrooksrotonde biedt voldoende capaciteit, is gebleken uit een analyse van de verkeersafwikkeling.

Wat betreft de toerit naar de hoofdrijbaan (de A27) in zuidelijke richting is eveneens gekozen voor het toepassen van een afremboog in de afrit voor de rotonde op de verbindingsweg. De afremboog volgt hier de bestaande landschappelijke lijnen. Vanaf de rotonde volgt de toerit naar de hoofdrijbaan in zuidelijke richting allereerst de afrit, gevolgd door een overgangsboog die de bestaande infrastructuur van het brandstofverkooppunt volgt. Na een overgangsboog en een rechtstand voegt de toerit in op de toerit vanaf het brandstofverkooppunt. Hier is voor een invoegstrook gekozen omdat dit de meest veilige optie is. Op 600 m na het puntstuk van de invoeger voegt de toerit samen met de hoofdrijbaan links. Langs de toerit is een standaard sloot opgenomen met een beheerpad van 4,0 m.

Kunstwerk over de A27

De afrit aan de westzijde van de A27 gaat over in de verbindingsweg, die de A27 direct ten zuiden van het benzineverkooppunt Scheiwijk kruist middels een kunstwerk. Ten oosten van het kunstwerk buigt de verbindingsweg uit om zo snel mogelijk parallel aan de A27 naar het zuiden verder te lopen. In verticale zin ligt de verbindingsweg op het kunstwerk op niveau over de A27 in een verticale rechtstand. Langs de zuidwestelijke kant is een A-watergang opgenomen met een beheerpad van 5,0 m om de bestaande A-watergang langs de A27 te vervangen.

Het ontwerp voor het kunstwerk (de brug) over de A27 houdt rekening met de toekomstige uitbreiding van de A27 met een extra rijstrook (inclusief vluchstrook). Om de overspanningslengte van de nieuwe brug te beperken wordt het oostelijke landhoofd als laaggelegen landhoofd uitgevoerd. Aan de westzijde is dit niet noodzakelijk, omdat er tussen de A27 en de nieuwe oprit vanaf het bedrijventerrein en de bestaande oprit vanaf het brandstofverkooppunt voldoende ruimte beschikbaar is voor een toekomstige verbreding van de A27. Het westelijke landhoofd wordt daarom als een hooggelegen landhoofd uitgevoerd.

Profilering

Het dwarsprofiel van de op- en afritten aan zowel de west- als de oostzijde bestaat uit een rijstrook van 3,50 m, een vluchstrook van 3,15 m, een redresseerstrook van 0,60 m en obstakelvrije bermen. Er zijn taluds van 1:3 toegepast. Het dwarsprofiel van de verbindingsweg is een standaard dwarsprofiel van een gebiedsontsluitingsweg met een obstakelvrije ruimte van 4,5 m en een talud van 1:3.

Voor een gedetailleerde, technische beschrijving van het ontwerp wordt verwezen naar bijlage 1¹. Voor het ontwerp van het kunstwerk over de A27 wordt verwezen naar bijlage 2².

¹ Flow, Ontwerpverantwoording aansluiting Gorinchem Noord, 30 november 2015.

² Flow, Viaduct over A27, bovenaanzicht en doorsneden, A27 Gorinchem – Noord, 27 november 2015.

2.5.2 De verbindingsweg naar bedrijventerrein Groote Haar

Tussen de aansluiting op de A27 en het bedrijventerrein wordt een nieuwe verbindingsweg aangelegd. Ten behoeve van de situering van deze weg is verkeerskundig onderzoek³ verricht. Hierbij zijn verschillende varianten onderzocht, die van elkaar verschillen onder andere wat betreft de situering en het al dan niet aantakken op het bestaande wegennet.

Mede op basis van deze studie heeft het gemeentebestuur van Gorinchem besloten het bedrijventerrein te ontsluiten via de 'Referentievariant'; de gemeente Giessenlanden volgt hierin de keuze van de gemeente Gorinchem en faciliteert de komst van de verbindingsweg. De Referentievariant is een solitaire verbindingsweg tussen de nieuwe op- en afritten van de A27 en het noorden van het bedrijventerrein Groote Haar, waarbij de verbindingsweg zal liggen tussen de Hoogbloklandseweg en de A27. Essentieel kenmerk van deze verbinding is dat er geen uitwisseling kan plaatsvinden met het onderliggende wegennet. Mede daarom zijn de negatieve effecten van deze variant beperkt; geen effect op bestaande wegen, geen risico op sluipverkeer, de bereikbaarheid van woonkernen en bedrijventerrein blijft ongewijzigd en de realisatierisico's zijn beperkt.

Het onderzoeksgebied voor de nieuwe verbindingsweg, gelegen tussen de A27 en de Hoogbloklandseweg, heeft vervolgens aan de basis gelegen van een nader onderzoek⁴ naar de exacte ligging en profilering van de verbindingsweg.

Wat betreft de toekomstige ligging van de verbindingsweg zijn drie principieel verschillende tracés denkbaar in het onderzoeksgebied:

1. Parallel aan en zo dicht mogelijk bij de A27;
2. In het middengebied tussen de A27 en de Hoogbloklandseweg;
3. Parallel aan en zo dicht mogelijk bij de Hoogbloklandseweg.

Bij de varianten horen de volgende schematische weergaven:



Variant 1: parallel aan en zo dicht mogelijk bij de A27

³ RHDHV, Beoordeling ontsluitingsvarianten Scheiwijk, 17 juli 2015.

⁴ RHDHV, Verdiepingsslag Referentievariant Scheiwijk, 30 november 2015.



Variant 2: in het middengebied tussen de A27 en de Hoogbloklandseweg



Variant 3: parallel aan en zo dicht mogelijk bij de Hoogbloklandseweg

In het nader onderzoek zijn de drie tracévarianten beoordeeld op basis van enkele criteria, waarbij de doorsnijding van percelen en eigendommen, de effecten voor het landschap, de geluideffecten op gevoelige functies in de omgeving en financiële gevolgen een belangrijke rol hebben gespeeld.

Op basis van het nadere verkeersonderzoek is besloten Variant 1, parallel aan de A27 gelegen, mogelijk te maken middels voorliggend bestemmingsplan.

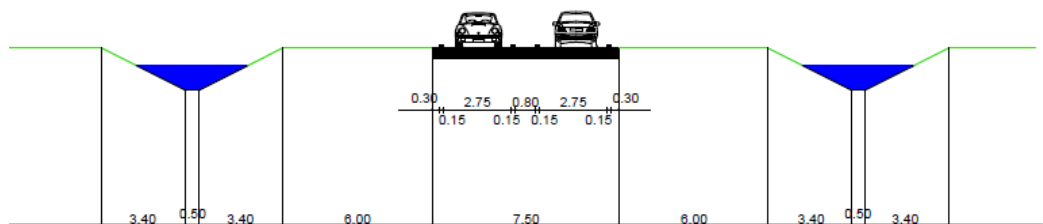
Variant 1 heeft ten opzichte van de beide andere varianten als voordeel dat de effecten voor grondeigenaren ter plaatse het kleinst zijn. Variant 1 doorsnijdt weliswaar enkele percelen, maar er resteren kavels van voldoende omvang waardoor een agrarisch gebruik ter plaatse mogelijk blijft. Dit is ook het geval bij Variant 3, maar hier betekent de komst van een verbindingsweg langs de Hoogbloklandseweg een fysieke belemmering om in de toekomst vanaf de woonpercelen het agrarisch gebied ten westen van de Hoogbloklandseweg te bereiken. Variant 1 heeft daarnaast de minste effecten op het landschap ter plaatse, omdat wordt aangehaakt bij de bestaande A27, die het landschap reeds doorsnijdt. Variant 2 is wat betreft dit aspect het meest ongunstig; ook wat betreft andere criteria scoort Variant 2 veelal slechter. Ook de geluideffecten op bestaande geluidgevoelige bestemmingen in de omgeving (veelal woningen) zijn bij Variant 1 positiever dan bij de andere twee varianten. De geluidssituatie in het westen van het onderzoeksgebied wordt bepaald door het geluid afkomstig van de A27; de situering van een weg parallel aan de A27 draagt niet of nauwelijks bij aan de geluidbelasting. Dat is nadrukkelijk anders bij Variant 3, in die

variant ontstaat bij de woningen langs de Hoogbloklandseweg een (veel) hogere geluidbelasting dan nu het geval is.

Vanwege het feit dat een verbindingsweg parallel aan en zo dichtbij mogelijk de A27 de minste negatieve effecten op de omgeving en op de eigenaren ter plaatse heeft en daarnaast een goede ontsluiting van het bedrijventerrein mogelijk maakt, is gekozen voor Variant 1.

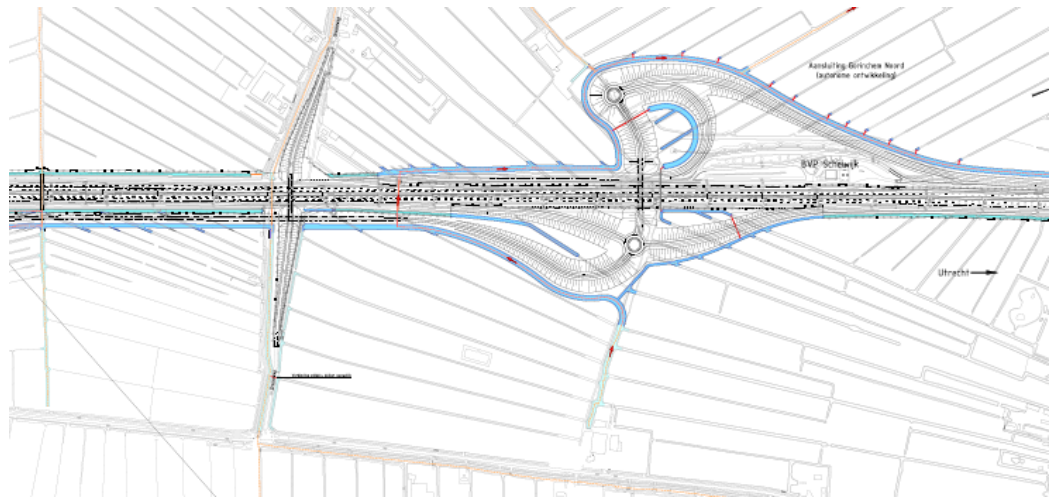
Voor het volledige nader onderzoek wordt verwezen naar bijlage 4 bij dit bestemmingsplan.

Variant 1 is vervolgens uitgewerkt in een voorlopig ontwerp voor het tracé van de verbindingsweg. Hierbij is het volgende profiel als uitgangspunt genomen.



Profiel verbindingsweg

Op basis van de wens om de nieuwe verbindingsweg zo dicht mogelijk bij de A27 te situeren, is het navolgende ontwerp opgesteld. De nieuwe weg wordt gesitueerd op 26 m afstand van de huidige kantlijn van de A27. Rijkswaterstaat heeft bij brief d.d. 27 november 2015, als reactie op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, aangegeven te kunnen instemmen met deze afstand.



Voorlopig ontwerp verbindingsweg bedrijventerrein Groote Haar

Langs zowel de verbindingsweg als de aansluiting zal een grondwal worden aangelegd. Op die manier wordt de weg ingepast en wordt lichthinder voorkomen. Ter plaatse van het bedrijventerrein wordt de westelijke zijde van de verbindingsweg begeleid met een haag.

Voor een gedetailleerde weergave van het wegontwerp wordt verwezen naar bijlage 5 van dit bestemmingsplan.

2.5.3 Landschappelijke inpassing

Het studiegebied van de nieuwe verbindingsweg tussen de aansluiting op de A27 en het bedrijventerrein Groote Haar is gelegen in een historisch en karakteristiek landschap, de Alblasserwaard - Vijfheerenlanden. Het gebied bestaat grotendeels uit middeleeuwse veenontginning met een regelmatige strokenverkaveling. De Hoogbloklandseweg is een belangrijke cultuurhistorische en landschappelijke lijn: het is een historische weg en poldergrens. Op historische kaarten is te zien dat de Hoogbloklandseweg, Haarweg en Groeneweg oude wegen zijn. Karakteristiek in het landschap zijn de open polders, met hier en daar singels en de beplante hoofdwegen (waaronder de Hoogbloklandseweg).

Het huidige landschap wordt gekenmerkt door de open polders met een aantal beplante wegen. De A27 is in de jaren '60 als nieuwe lijn in het landschap gelegd en doorsnijdt de historische structuren van de polders.

Het landschap kan momenteel als volgt worden gekarakteriseerd:

- Open veenweide landschap;
- Rechte strokenverkaveling met veel sloten;
- De Hoogbloklandseweg is een belangrijke lijn in het landschap, de groenstructuur is versnipperd;
- De A27 doorsnijdt het landschap, is niet beplant met bomen.

Gezien het voorgaande is ervoor gekozen de nieuwe verbindingsweg niet te begeleiden met opgaande beplanting vanwege het feit dat het een nieuwe lijn in het landschap is. De nieuwe weg moet de polder zo min mogelijk doorsnijden en het open landschap zoveel mogelijk behouden.

Het gebied rond de nieuw aansluiting op de A27 wordt gekenmerkt door smalle, langgerekte kavels. Vanwege de natte omstandigheden liggen hier enkele wilgenbosjes, ook in smalle lange kavels. Belangrijke ruimtelijk structurerende elementen zijn de waterlopen en ontginningslinten op smalle stroomruggronden. Ten zuiden van Hoogblokland ligt een 'scharnier' tussen drie gebieden met bijzondere kavelpatronen. De aansluiting bevindt zich precies op dit verkavelingsscharnier. Dit is de lijn waar de verkaveling van richting draait. De verzorgingsplaats Scheiwijk grenst aan dit scharnier. Het scharnier is een kwetsbaar gebied in het rivierenlandschap, doordat hier veel informatie zichtbaar is over de ontginning en de verkaveling. De kavelrichting van het scharnierpunt in de aansluiting wordt daarom zichtbaar gemaakt door de kavelrichtingen in de 'oksels' van de aansluiting door te trekken.

De Kromme Giessen is kleine veenriviertje in het oosten van het plangebied, dat stroomt in zuidwestelijke richting langs Hoornaar om uiteindelijk in Neder-Hardinxveld in de Merwede uit te monden. Het riviertje heeft een kronkelig verloop, maar is ter hoogte van de A27 rechtgetrokken. Het riviertje loopt in het knooppunt dan ook door.

Het uitgangspunt voor de inrichting van de aansluitingen op het traject Houten-Hooipolder is kruidenrijk gras en losse bomen en boom groepen in de oksels van de aansluitingen. Omdat bij deze aansluiting sprake is van een open landschap (bestaande bosjes rondom het scharnier zullen met de aanleg van de aansluiting verdwijnen) en vanwege het bijzondere verkavelingspatroon, wordt hier van die vormgeving afgeweken. Er is hier geen sprake van een landschap met groepen bomen, en deze zijn hier ook niet wenselijk. De leesbaarheid van de verkaveling is immers sterker wanneer deze niet verder met elementen wordt onderbroken.

De (groen)inrichting wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat en past binnen dit bestemmingsplan.

2.5.4 *Aanpassing viaduct Groeneweg*

Voor de vormgeving van de kruising van de verbindingsweg met de Groeneweg zijn twee mogelijkheden onderzocht:

- Gelijkvloers, door middel van een zogenaamde ‘koude kruising’;
- Ongelijkvloers, door middel van een viaduct.

Een ‘koude kruising’ is een kruising, die zodanig is ingericht, dat afslaande bewegingen (zo goed als) onmogelijk gemaakt worden, met als doel uitwisseling van verkeer op de kruisende wegen te voorkomen.

Met de keuze voor de Variant 1 wordt de realisatie van een ‘koude kruising’ onmogelijk vanwege het feit dat de verbindingsweg ter hoogte van de Groeneweg een viaduct moet passeren. Om die reden wordt de weg aangelegd onder het bestaande viaduct van de Groeneweg door. Aangezien het viaduct door Rijkswaterstaat wordt aangepast vanwege de verbreding van de A27, wordt dit fysiek mogelijk. Het viaduct wordt als gevolg van de uitvoering van het Tracébesluit zodanig aangepast, dat voldoende ruimte bestaat voor een onderdoorgang ten behoeve van het reguliere verkeer op de verbindingsweg.

Rijkswaterstaat heeft hiermee ingestemd.

2.5.5 *Hoogbloklandseweg*

De Hoogbloklandseweg houdt in de toekomst dezelfde functie als in de huidige situatie, namelijk voor de afwikkeling van het lokale verkeer. Om ervoor te zorgen dat het verkeer van en naar het bedrijventerrein niet kan vermengen met het lokale verkeer c.q. de lokale wegen niet kan gebruiken, wordt de Hoogbloklandseweg ter plaatse van het bedrijventerrein omgelegd. Ten zuiden van de noordelijk op het bedrijventerrein gelegen groen- en waterstrook zal de Hoogbloklandseweg in oostelijke richting afbuigen, om vervolgens langs de oostrand van het bedrijventerrein te lopen. Ter plaatse van de kruising van de Haarweg en de Mollenburgseweg zal de Hoogbloklandseweg weer op de bestaande wegen aantakken. Het stedenbouwkundig plan, zoals gepresenteerd in paragraaf 2.6.1 van het bestemmingsplan Bedrijventerrein en Windturbinepark Groote Haar laat de nieuwe ligging van de Hoogbloklandseweg zien. De Hoogbloklandseweg houdt in de toekomstige situatie ongeveer hetzelfde profiel als in de huidige situatie. Het fietspad langs de Hoogbloklandseweg wordt vanwege verkeersveiligheid tevens omgelegd rond het bedrijventerrein.

Doordat ter plaatse van de huidige Hoogbloklandseweg in het stedenbouwkundig plan een interne verbindingsweg danwel een groenvoorziening is gepland, blijft de belangrijke lijn in het landschap, die de Hoogbloklandseweg is, in de toekomst behouden.

3 Haalbaarheid van het plan

3.1 Beleid

3.1.1 Rijksbeleid

De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit 1, de MobiliteitsAanpak, de structuurvisie voor de Snelwegomgeving 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. Daarmee is de SVIR de 'Kapstok' voor uitwerkingen van beleid met ruimtelijke consequenties. De structuurvisies Project Mainport Rotterdam, Structuurschema Elektriciteitsvoorziening III en de 3^e Nota Waddenzee alsook het Nationaal Waterplan blijven bestaan. Deze structuurvisies zijn gedetailleerder dan de SVIR, of bestrijken een breder beleidsterrein dan alleen het ruimtelijk domein, en blijven als uitwerking van de SVIR bestaan. De SVIR heeft als horizon 2040, maar geeft vooral het kader voor de acties en beslissingen die op de korte termijn worden genomen.

In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft: Eén van de hoofddoelen is hierbij het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Uit deze doelstellingen komen de onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Voor het genoemde hoofddoel zijn dit:

- 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 vaarwegen;
- nationaal belang 7: het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

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

Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur (de artikelen worden later aan het Barro toegevoegd) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Ten aanzien van de begrenzing van de EHS is bepaald dat niet het rijk, maar de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

Aan de westzijde van het plangebied loopt een hoofdweg (A27). In het Barro wordt een reserveringsgebied aangewezen voor hoofdwegen ten behoeve van mogelijke uitbreiding daarvan. De locaties langs hoofdinfrastructuur waar een reserveringsgebied geldt, zijn aangewezen in het Barro. In artikel 3.1. 'aanwijzing reserveringsgebieden' lid 1 van het Barro is deze bepaling opgenomen. Hierbij wordt verwezen naar een kaartbeeld dat hieronder (deels) is opgenomen:



Kaartbeeld reservering uitbreiding hoofdwegen

Uit het kaartbeeld blijkt dat ter plekke sprake is van een reservering voor 1 rijstrook van 34 meter, voor 2 rijstroken van 38 meter en voor 3 rijstroken van 41 meter. Met deze reserveringsstrook is rekening is gehouden, waarbij is uitgegaan van de huidige situatie.

Voorkeursalternatief Tracébesluit

Er is een Ontwerp Tracébesluit (OTB) met bijbehorend milieueffectrapport (MER) voor de A27 Houten-Hooipolder in procedure gebracht. In het Ontwerp Tracébesluit worden de nieuwe op- en afritten op de A27 ter hoogte van het BVP Scheiwijk gezien als autonome ontwikkeling.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd en is de 'ladder voor duurzame verstedelijking' daaraan toegevoegd. De ladder ondersteunt gemeenten en provincies in vraaggerichte programmering van hun grondgebied, het voorkomen van overprogrammering en de keuzes die daaruit volgen. De ladder voor duurzame verstedelijking is het kader voor alle juridisch verbindende ruimtelijke plannen van de decentrale overheden. Overheden dienen nieuwe stedelijke ontwikkelingen te motiveren met drie opeenvolgende stappen.

Daarbij worden de volgende stappen gevolgd:

- a er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

De stappen bewerkstelligen dat de wens om een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken, nadrukkelijk wordt gemotiveerd en afgewogen met oog voor de ruimtevrage, de beschikbare ruimte en de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt.

Toetsing rijksbeleid

Het plan betreft de realisatie van nieuwe op- en afritten op de A27 (locatie BVP Scheiwijk) alsmede de realisatie van een verbindingsweg richting het te ontwikkelen regionale bedrijventerrein Groote Haar in Gorinchem, voor zover deze binnen het grondgebied van de gemeente Giessenlanden is gelegen.

Wat betreft de algemene hoofddoelen kan worden gesteld dat dit bestemmingsplan geen nationaal belang schaadt. Het toevoegen van de nieuwe op- en afritten op de A27 ter hoogte van het benzineverkooppunt Scheiwijk, leidt niet tot een aantasting van het hoofdwegennet.

Thans is een Tracébesluit in voorbereiding voor het traject Houten – Hooipolder. Het Tracébesluit ziet op de verbreding van de snelweg op dit traject. In het Tracébesluit is de aansluiting op de A27, bestaande uit op- en afritten en zoals gepresenteerd in dit bestemmingsplan, als autonome ontwikkeling opgenomen. In het Tracébesluit is tevens rekening gehouden met de komst van de verbindingsweg en het bedrijventerrein. Aangezien de plannen voor enerzijds het Tracébesluit en anderzijds dit bestemmingsplan elkaar ruimtelijk en in de tijd gezien raken, zijn door Rijkswaterstaat en de gemeente Gorinchem middels een bestuursovereenkomst afspraken vastgelegd over onder andere de inhoud en de procedures van beide plannen. Tevens zijn de inrichtingsplannen voor zowel de aansluiting als de verbindingsweg in onderling overleg opgesteld. Aan deze overeenkomst en andere afspraken wordt recht gedaan met voorliggend bestemmingsplan.

Ten aanzien van het reserveringsgebied uit het Barro en Rarro aan weerszijden van de A27 wordt gemeld dat hieraan niet wordt voldaan. De afstand tussen de nieuwe verbindingsweg en de rijksweg bedraagt 'slechts' 26 m. Omdat het hier gaat om de aanleg van een weg en het bestemmingsplan ter plaatse van deze strook geen bebouwing mogelijk maakt, wordt een afstand van minimaal 26 m aanvaardbaar geacht. Rijkswaterstaat heeft per brief d.d. 27 november 2015, als reactie op de Notitie Reikwijdte en detailniveau, bevestigd dat zij kan instemmen met een aan te houden afstand van 26 m, gemeten tussen de buitenste kantstreep van de huidige A27 en de nieuwe weggrens van de verbindingsweg. De nieuwe op- en afritten worden verondersteld onderdeel uit te maken van de A27 waardoor hier niet aan het genoemde reserveringsgebied hoeft te worden voldaan.

Wat betreft de Ladder voor duurzame verstedelijking is het van belang te bepalen of onderhavig plan dient te worden gezien als een stedelijke ontwikkeling. In de geldende wetgeving en jurisprudentie wordt een stedelijke ontwikkeling gedefinieerd als een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Nieuwe infrastructuur hoeft niet te worden beschouwd als een stedelijke ontwikkeling. Hiernaast maken de plannen deel uit van de gebiedsontwikkeling Groote Haar, waarvan het belangrijkste onderdeel de realisatie van een bedrijventerrein met een windturbinepark vormt. Hiervoor worden twee separate bestemmingsplannen opgesteld. In het kader van deze plannen heeft een toetsing aan de Ladder plaatsgevonden. In het kader van dit plan is een toetsing aan de Ladder verder niet noodzakelijk.

3.1.2 Provinciaal en regionaal beleid

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.

Provinciale Structuurvisie, Visie Ruimte en mobiliteit

Algemeen

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.

Voor *mobiliteit* stelt de provincie de behoefte van de mobiliteitsgebruiker centraal. Dit betekent zo veel mogelijk keuzevrijheid tussen vervoersalternatieven en een integrale benadering van het netwerk.

Voor de *bebouwde ruimte* streeft de provincie naar een compact, samenhangend en kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied. De provincie zet ten eerste in op verdichting, concentratie en specialisatie binnen het bestaand stads- en dorpsgebied, en ten tweede op een hiërarchie van knooppunten en centra met een goede onderlinge bereikbaarheid.

De provincie wil verder de bebouwde ruimte beter benutten. Tegelijkertijd is er het streven om de leefkwaliteit van die bebouwde ruimte te verbeteren. Verder blijven ook buiten de bebouwde ruimte nieuwe woon- en werklocaties mogelijk en wenselijk.

Instrumenten

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'.

Verordening ruimte 2014

Algemeen

De Visie ruimte en mobiliteit beschrijft het strategische beleid van de provincie Zuid-Holland. De Verordening ruimte ziet toe op de ruimtelijke regelgeving. Onderdelen daarvan zijn flexibeler dan voorheen: het doel staat voorop en niet de manier waarop dat doel bereikt moet worden. Waar duidelijkheid gevraagd is, stelt de provincie vanuit bovenlokaal belang en wettelijke taken kaders en randvoorwaarden aan ruimtelijke plannen.

De Wet ruimtelijke ordening bepaalt dat de provincie haar planologisch- juridische instrumentarium (waaronder de Verordening ruimte) kan inzetten als sprake is van een provinciaal belang. De provincie beschouwt in ieder geval van provinciaal belang de in de visie opgenomen doelen.

In de verordening is, net als in Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en SVIR, ook de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. De provincie heeft de ladder voor duurzame verstedelijking ook opgenomen in de verordening, om het provinciaal belang bij toepassing van deze ladder te benadrukken. Dit biedt de provincie de mogelijkheid om enkele begrippen die voor meerdere uitleg vatbaar zijn, te verduidelijken voor de specifieke Zuid- Hollandse situatie.

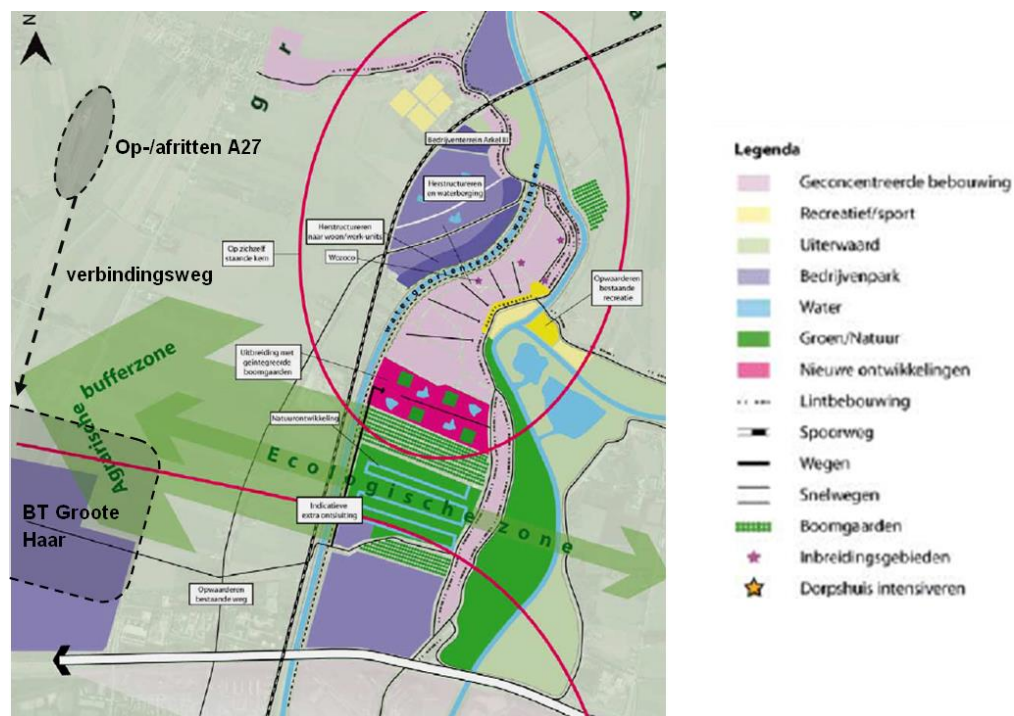
Uitvoeringsagenda

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.

Met dit bestemmingsplan wordt de realisatie van nieuwe op- en afritten op de A27 (BVP Scheiwijk) alsmede de realisatie van een verbindingsweg tussen deze nieuwe aansluiting op de A27 en het nieuwe te ontwikkelen regionale bedrijventerrein Groote Haar in Gorinchem (voor zover deze is gelegen binnen de gemeente Giessenlanden) mogelijk gemaakt.

3.1.3 Gemeentelijk beleid

De structuurvisie bevat de uitgangspunten en potenties voor de toekomstige ontwikkelingen in de gemeente Giessenlanden.



Visiekaart uit structuurvisie Giessenlanden met globale aanduiding ligging plangebied en het geprojecteerde bedrijventerrein Groote Haar

Hierboven is de visiekaart opgenomen voor de omgeving van Arkel, waar ook onderhavig plangebied in valt. Uit deze kaart blijkt dat er een agrarische bufferzone wordt beoogd ten westen van Arkel. Deze bufferzone heeft tot doel te voorkomen dat de verstedelijking nog verder noordwaarts het gebied intrekt. Hierbij is al rekening gehouden met de komst van bedrijventerrein Groote Haar in Gorinchem. Het buffergebied voorziet tevens in de situering van de oost-west lopende provinciale ecologische verbindingszone.

Wat betreft het verkeer is bij ontwikkelingen rondom de A27 van belang dat het sluipverkeer binnen de gemeente zoveel mogelijk wordt tegengegaan.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2015

Dit GVVP beschrijft per mobiliteitsthema het door de gemeenteraad vastgestelde beleidskader voor onder meer de genoemde mobiliteitsonderwerpen.

Het gemeentelijke verkeer- en vervoerplan gaat ook over de mobiliteitseffecten van ruimtelijke ordeningsinitiatieven die door derden worden geïnitieerd. Omdat de gemeente Giessenlanden in de 'oksel' ligt van de Rijkswegen A15 en A27, waar de verstedelijkte Merwedezone ligt, ontstaat bij ontwikkelingsinitiatieven direct druk op het 'Groene Hart' van Nederland. Gemeente Giessenlanden vervult dan haar rol als poortwachter, waarbij zij duidelijke voorwaarden stelt bij de ontwikkelinitiatieven.

Vooraf door stagnatie van verkeersafwikkeling op de rijkswegen is er een ontwikkeling van sluipverkeer ontstaan. De gemeente stuurt samen met haar wegbeheerende partners in de regio op de keuze voor een goede ontwerpvariant voor de aanpassing van Rijksweg A27. Daarnaast oefent zij druk uit om de rijksweg A15 ook aan te passen zodat de grond om te 'sluipen' vervalft. Wat betreft de planvorming rondom Gorinchem-Noord zoekt de gemeente Giessenlanden naar het optimum waar het gaat om verkeersveiligheid, kwaliteit van de leefomgeving, respect voor milieu en groen en ruimtelijke ordening. Sluipverkeer (ongewenst verkeer) op erftoegangswegen moet worden voorkomen door het hele wegensysteem te laten werken. In het GVVP wordt gesteld dat de voorgenomen aanpassingen aan A27 het sluipverkeer naar verwachting zullen doen verminderen.

De mogelijke realisatie van nieuwe op- en afritten op de A27 ter hoogte van de locatie BVP Scheiwijk wordt in het GVVP weliswaar besproken, maar hierover wordt aangegeven dat deze aansluiting nader zal worden bestudeerd wat betreft de effecten ervan. Dit is gebeurd in het kader van de gebiedsontwikkeling Groote Haar, in welk kader is besloten dat de aansluiting en een nieuw te realiseren verbindingsweg alleen dienen ter ontsluiting van het bedrijventerrein Groote Haar.

Toetsing

Uit het gemeentelijke beleid blijkt dat de gemeente wat betreft verkeer vooral tot doel heeft dat de bestaande doorstromingsproblemen op de A27 niet leiden tot problemen op de erftoegangswegen binnen de gemeente en tot sluipverkeer. De verwachting wordt uitgesproken dat de aanpassing van de A27 zal leiden tot vermindering van het sluipverkeer. Voorliggend bestemmingsplan leidt enerzijds niet tot een vermindering van het sluipverkeer, doch anderzijds evenwel niet tot een toename. De nieuwe aansluiting op de A27 is uitsluitend bedoeld voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Groote Haar. Er is sprake van een solitaire verbindingsweg, die niet aantakt op het onderliggende wegennet. Het verkeer van en naar het bedrijventerrein kan de erf- en gebiedsontsluitingswegen van de gemeente Giessenlanden derhalve niet direct bereiken. Alle verkeer van en naar het bedrijventerrein wordt afgewikkeld via de A27. Langs de zuidflank van Arkel en in het gebied waar de nieuwe op- en afritten op de A27 en de verbindingsweg worden gerealiseerd, wordt een agrarische bufferzone voorzien alsmede een ecologische verbindingzone. Met de realisatie van het bedrijventerrein Groote Haar wordt recht gedaan aan de bufferzone en verbindingzone. Met de keuze voor het tracé van de verbindingsweg wordt het landschap zoveel als

mogelijk is gerespecteerd omdat de weg zo dicht mogelijk bij de A27 wordt gerealiseerd.

3.1.4 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in overeenstemming met het rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid.

3.2 Milieu

3.2.1 Inleiding

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening en op basis van jurisprudentie dient de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan te worden aangetoond en moet worden onderbouwd dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In dit hoofdstuk zijn de milieuaspecten beschreven die voor dit bestemmingsplan relevant zijn. De resultaten en conclusies van de onderzoeken zijn per aspect opgenomen in de betreffende paragraaf.

3.2.2 Milieueffectrapportage

Voor het onderhavige bestemmingsplan, dat de verbindingsweg en de nieuwe aansluiting op de A27 mogelijk maakt, geldt geen m.e.r.-(beoordelings)plicht op grond van het Besluit m.e.r.. Er geldt echter wel de verplichting tot het maken van een passende beoordeling, waarmee er via dat spoor toch tot een plan-m.e.r.-plicht wordt gekomen. Dit bestemmingsplan hangt nauw samen met de realisatie van het bedrijventerrein Groote Haar en de realisatie van windturbines, die worden mogelijk gemaakt in twee separate bestemmingsplannen. Hiervan is de realisatie van het bedrijventerrein ook m.e.r.-plichtig. Voor de windturbines geldt dat een vormvrije m.e.r.-beoordeling volstaat.

Vanwege het integrale karakter van het plan is ervoor gekozen om voor de gehele gebiedsontwikkeling, dus voor drie bestemmingsplannen ineens⁵, één gecombineerde plan -/project-m.e.r. te doorlopen om ineens de milieueffecten van de gehele ontwikkeling in kaart te brengen en te beoordelen.

Gezien voorgaande is er een milieueffectrapport (MER) opgesteld in het kader van de gebiedsontwikkeling Groote Haar, zoals bijgevoegd als bijlage bij dit bestemmingsplan. In dit MER worden de milieueffecten van de totale gebiedsontwikkeling beoordeeld. In dit milieueffectrapport zijn zowel het voornemen als een afwijkend scenario alsmede een tweetal inrichtingsalternatieven beoordeeld. Van deze alternatieven zijn de milieueffecten beschouwd ten opzichte van de referentiesituatie.

Uit het MER blijkt dat het voornemen, waarin de windturbines aan de noordrand van het bedrijventerrein zijn gesitueerd, beperkte milieueffecten heeft. Wat betreft de alternatieven blijkt uit dit rapport dat beide in totaal slechter scoren dan het voornemen. De uitgevoerde m.e.r. vormt daarmee concluderend geen aanleiding voor een wijziging van het voornemen, anders dan het meenemen van de mitigerende maatregelen.

⁵ Het gaat hier om drie voorontwerp-bestemmingsplannen. Later zijn twee ontwerp-bestemmingsplannen in procedure gebracht.

Wel is na de tervisielegging van het voorontwerp-bestemmingsplan ervoor gekozen om één aspect van alternatief 1 toe te passen in dit bestemmingsplan, te weten de omlegging van de Hoogbloklandseweg en het naastgelegen fietspad. Dit is gedaan uit verkeerskundige en veiligheidsoverwegingen.

Inspraak en wettelijk vooroverleg aangaande het MER hebben niet geleid tot een aanpassing van de bestemmingsplannen of het voornemen.

Het MER is tegelijkertijd met de publicatie van de voorontwerp-bestemmingsplannen ter advisering aan de Commissie voor de m.e.r. (hierna: Commissie) voorgelegd. De Commissie heeft op 12 april 2016 een voorlopig advies uitgebracht over het opgestelde MER (kenmerk 3096). De Commissie stelde in haar advies dat het ter toetsing voorgelegde MER op een aantal essentiële punten tekortkomingen bevatte. De Commissie adviseerde om een aanvulling op het MER op te stellen voordat het besluit over de bestemmingsplannen wordt genomen.

In de Aanvulling MER⁶, zoals bijgevoegd als bijlage bij dit bestemmingsplan, is ingegaan op de vijf tekortkomingen die de Commissie heeft geconstateerd. Bij de Aanvulling horen enkele geactualiseerde onderzoeken, die zowel als bijlage bij de aanvulling zijn opgenomen als als separate bijlage bij dit bestemmingsplan.

De Aanvulling voorziet met name in een verdere onderbouwing van enkele aspecten. Daarnaast heeft het advies van de Commissie geleid tot één inhoudelijke aanpassing van het bestemmingsplan Bedrijventerrein en Windturbinepark Groote Haar. Hiervoor wordt verwezen naar dat bestemmingsplan.

Dit bestemmingsplan, dat het bedrijventerrein en windturbinepark Groote Haar en het Gorcumse deel van de noodzakelijke ontsluiting mogelijk maakt, is m.e.r.-plichtig vanwege het feit dat in het bestemmingsplan activiteiten mogelijk worden gemaakt, die zijn genoemd in het Besluit m.e.r. en waarvan de omvang boven de drempelwaarde van het Besluit m.e.r. ligt. Bovendien is het noodzakelijk om een passende beoordeling als bedoeld in de Natuurbeschermingswet 1998 op te stellen voor deze ontwikkeling. Voor de windturbines, die ook deel uitmaken van onderhavig plan, geldt dat een vormvrije m.e.r.-beoordeling volstaat, omdat het maximale vermogen minder is dan 15 MegaWatt (namelijk maximaal 7 MW).

Ten aanzien van het bestemmingsplan voor de verbindingsweg en de nieuwe aansluiting op de A27 geldt geen m.e.r.-(beoordelings)plicht op grond van het Besluit m.e.r.. Ook hiervoor geldt echter de verplichting tot het maken van een passende beoordeling, waarmee er via dat spoor toch tot een plan-m.e.r.-plicht wordt gekomen.

Vanwege het integrale karakter van het plan is ervoor gekozen om voor de gehele gebiedsontwikkeling, dus voor drie bestemmingsplannen⁷ ineens, één gecombineerde plan-/project-m.e.r. te doorlopen om ineens de milieueffecten van de gehele ontwikkeling in kaart te brengen en te beoordelen.

⁶ Aanvulling MER gebiedsontwikkeling Groote Haar, SAB, 30 mei 2016, projectnummer 140467.

⁷ Het MER is opgesteld in het kader van drie voorontwerp-bestemmingsplannen. Later zijn twee ontwerp-bestemmingsplannen in procedure gebracht.

MER-Rapport

Gezien voorgaande is er een milieueffectrapport (MER) opgesteld in het kader van de gebiedsontwikkeling Groote Haar, zoals bijgevoegd als bijlage bij dit bestemmingsplan. In dit MER worden de milieueffecten van de totale gebiedsontwikkeling beoordeeld. In dit milieueffectrapport zijn zowel het voornemen als een afwijkend scenario alsmede een tweetal inrichtingsalternatieven beoordeeld. Van deze alternatieven zijn de milieueffecten beschouwd ten opzichte van de referentiesituatie.

Uit het MER blijkt dat het voornemen, waarin de windturbines aan de noordrand van het bedrijventerrein zijn gesitueerd, beperkte milieueffecten heeft. Wat betreft de alternatieven blijkt uit dit rapport dat beide in totaal slechter scoren dan het voornemen. De uitgevoerde m.e.r. vormt daarmee concluderend geen aanleiding voor een wijziging van het voornemen, anders dan het meenemen van de mitigerende maatregelen. Wel is na de tervisielegging van het voorontwerp-bestemmingsplan ervoor gekozen om één aspect van alternatief 1 toe te passen in dit bestemmingsplan, te weten de omlegging van de Hoogbloklandseweg en het naastgelegen fietspad. Dit is gedaan uit verkeerskundige en veiligheidsoverwegingen.

Inspraak en wettelijk vooroverleg aangaande het MER hebben niet geleid tot een aanpassing van de bestemmingsplannen of het voornemen.

Het MER is tegelijkertijd met de publicatie van de voorontwerp-bestemmingsplannen ter advisering aan de Commissie voor de m.e.r. (hierna: Commissie) voorgelegd. De Commissie heeft op 12 april 2016 een voorlopig advies uitgebracht over het opgestelde MER (kenmerk 3096). De Commissie stelde in haar advies dat het ter toetsing voorgelegde MER op een aantal punten tekortkomingen bevatte. De Commissie adviseerde om een aanvulling op het MER op te stellen voordat het besluit over de bestemmingsplannen wordt genomen.

Aanvulling MER

In de Aanvulling MER⁸, zoals bijgevoegd als bijlage bij dit bestemmingsplan, is ingegaan op de vijf tekortkomingen die de Commissie in eerste instantie had geconstateerd. Deze aanvulling is opgenomen als bijlage bij dit bestemmingsplan. Bij de Aanvulling horen enkele geactualiseerde onderzoeken, die zowel als bijlage bij de aanvulling zijn opgenomen als als separate bijlage bij dit bestemmingsplan.

De Aanvulling voorziet met name in een verdere onderbouwing van enkele aspecten. Daarnaast heeft het advies van de Commissie geleid tot één inhoudelijke aanpassing van dit bestemmingsplan. De aanpassing heeft betrekking op artikel 3.11 van de bestemmingsregels van bestemmingsplan 'Bedrijventerrein en Windturbinepark Groote Haar', waarin een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen om af te wijken van de specifieke geluidregels aangaande geluid. Naar aanleiding van het advies van de Commissie is een voorwaarde toegevoegd, waaraan moet worden voldaan als het college van burgemeester en wethouders gebruik wil maken van deze bevoegdheid. In dat geval moet tevens worden voldaan aan een derde voorwaarde, namelijk dat tevens moet worden aangetoond dat de geluidbelasting op omringende geluidsgevoelige functies (woningen) maximaal 55 dB bedraagt.

⁸ Aanvulling MER gebiedsontwikkeling Groote Haar, SAB, 30 mei 2016, projectnummer 140467.

Advies Commissie

Op 1 juli 2016 heeft de Commissie gereageerd op de Aanvulling. Zij constateert ten aanzien van MER en Aanvulling dat deze voor de meeste aspecten voldoende onderbouwing heeft en voor een aantal aspecten nader inzicht in aard en omvang van de te verwachten effecten. Hoewel de meeste van de eerder geconstateerde tekortkomingen van het MER hiermee volgens de Commissie zijn verhopend, ontbreekt volgens de Commissie in de Aanvulling nog op twee onderdelen informatie die essentieel is voor de besluitvorming, namelijk informatie over de effecten op belangrijke weidevogelgebieden en over beschermde soorten.

Weidevogelgebied

De Commissie stelt vast dat in het MER en de Aanvulling correct is aangegeven dat het plangebied van voorliggend bestemmingsplan van belang is voor weidevogels. Het betoog dat alleen ruimtebeslag moet worden gecompenseerd, acht de Commissie voldoende onderbouwd. De beoordeling of het voornemen toelaatbaar is op grond van een groot openbaar belang is aan het bevoegd gezag, dat in dit geval de provincie Zuid-Holland is. De Commissie constateert echter dat in de Aanvulling nog informatie ontbreekt over de wijze waarop weidevogelgebied wordt gecompenseerd. De Aanvulling biedt niet de garantie dat de compensatie wordt gezocht in regulier agrarisch gebied waarbij het vereiste beheer (langjarig) kan worden geborgd.

De Commissie adviseert voorafgaand aan de besluitvorming een compensatieplan op te stellen, zodanig dat zekerheid wordt verkregen dat het weidevogelgebied volledig kan worden gecompenseerd.

Overige beschermde soorten

De Commissie constateert dat in de Aanvulling is aangegeven dat het plangebied in april tot en met september 2016 nader wordt onderzocht naar aanleiding van de resultaten van een quick scan flora en fauna. Op grond van de eerste resultaten acht de Commissie het plausibel dat het mogelijk is om een mitigatie- en compensatieplan op te stellen, waarmee afbreuk van de gunstige staat van instandhouding van de aanwezige beschermde soorten kan worden voorkomen. De Aanvulling gaat echter niet in op aanvaringsslachtoffers en eventuele barrierewerking onder vogels en vleermuizen ten gevolge van de windturbines. De Commissie adviseert daarom voorafgaand aan de besluitvorming over bestemmingsplan Bedrijventerrein en Windturbinepark Groote Haar in te gaan op de gevolgen van de windturbines voor vogels en vleermuizen en de mogelijkheden om deze gevolgen te mitigeren.

Daarnaast doet de Commissie nog enkele aanbevelingen om mee te nemen in de besluitvorming omtrent de bestemmingsplannen:

Effecten op de fysieke leefomgeving en gezondheid

- Het invloedsgebied dat is gehanteerd voor de Gezondheidseffectscreening (kaart op pagina 19 van de Aanvulling) is beperkt van omvang. Gezien de aard en omvang van (cumulatieve) gevolgen zijn ook buiten dit gebied gezondheidseffecten te verwachten.
- Alternatief 1 lijkt op basis van de GES-scores voor geluid gunstiger te scoren dan de andere alternatieven. De scores voor alternatief 1 zijn echter volgens de Commissie niet correct bepaald. Het ligt voor de hand dat alternatief 1 dezelfde score heeft als het voornemen.

- In de aanvulling worden enkele mitigerende maatregelen genoemd om gezondheidseffecten te voorkomen of te verzachten, maar de effectiviteit van deze maatregelen is niet duidelijk.
- Voor geurhinder geldt dat per milieucategorie is uitgegaan van een maximale geurbelasting voor een individueel bedrijf. Het is niet uitgesloten dat zich meerdere bedrijven met een relevante geuremissie binnen een bepaalde milieucategorie vestigen, waardoor de cumulatieve geurbelasting hoger kan uitvallen.

Beoordeling cumulatieve geluideffecten

De Commissie adviseert voorts om de tabel in de Aanvulling met de effectscores wat betreft geluid te herzien naar aanleiding van de nieuwe onderzoeksresultaten en de conclusies daaruit te betrekken bij de besluitvorming over de bestemmingsplannen.

Industrielawaai

De Commissie adviseert tevens om bij de besluitvorming over de bestemmingsplannen nader in te gaan op de aanvaardbaarheid van de hogere geluidbelasting voor de geluidgevoelige bestemmingen met een geluidbelasting boven de 50 dB(A).

Gevolgen voor bestemmingsplan

De Commissie constateert nog twee tekortkomingen in MER en Aanvulling. Beide zien op het aspect flora en fauna.

Wat betreft het weidevogelgebied wordt opgemerkt dat met het gebiedscollectief Al-blasserwaard – Vijfheerenlanden afspraken zijn gemaakt over de compensatie van weidevogelgebied. Dit is lijn met de afspraken die hierover met de provincie Zuid-Holland, het bevoegd gezag, zijn gemaakt. Hiertoe is allereerst een 'Nee, tenzij-toets' en compensatieplan opgesteld, dat als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd. Het compensatieplan biedt geeft aan op welke wijze minimaal 14,1 ha weidevogelgebied in de regio wordt gecompenseerd. Aanvullend is met het gebiedscollectief voor de duur van 12 jaar een overeenkomst gesloten, waarin is vastgelegd dat het gebiedscollectief (minimaal) gedurende deze periode zorgt voor de ontwikkeling en instandhouding van een gebied dat geschikt is voor weidevogels. Het gebiedscollectief maakt hiertoe afspraken met agrariërs over weidevogelbeheer. Minimaal 14,1 ha agrarisch gebied wordt gedurende minimaal 12 jaar (uniek) gelabeld voor de ontwikkeling van Groote Haar. Door de gemeenten wordt de financiële bijdrage, die agrariërs hiervoor ontvangen, betaald. Met de afspraken met het gebiedscollectief wordt voldaan aan de eisen die de provincie Zuid-Holland stelt aan de compensatie van weidevogelgebied. Voor een uitgebreide toelichting over de weidevogelcompensatie wordt verwezen naar paragraaf 3.4.2. van dit bestemmingsplan. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de door de Commissie geconstateerde tekortkoming.

Wat betreft de bescherming van overige soorten wordt opgemerkt dat het oordeel van de Commissie wordt gedeeld, omdat het nader onderzoek naar mogelijk in het plangebied voorkomende flora- en faunasoorten loopt van april tot en met september 2016. In het MER en Aanvulling kon daarop daarom nog niet worden ingegaan. In beide bestemmingsplannen die voorzien in de gebiedsontwikkeling Groote Haar wordt in de paragraaf over Flora en fauna voor de vaststelling van het bestemmingsplan ingegaan op de uitkomsten van het nader onderzoek flora en fauna en de gevolgen hiervan voor de planontwikkeling.

Wat betreft de aanbevelingen van de Commissie aangaande de fysieke leefomgeving en geluid wordt opgemerkt dat hierop voor de vaststelling van de beide bestemmingsplannen wordt ingegaan in de toelichting van die bestemmingsplannen. Op die manier worden deze aspecten bij de besluitvorming over de bestemmingsplannen betrokken.

3.2.3 Bodem

Algemeen

De bodem- en grondwaterkwaliteit zijn in het kader van een bestemmingsplan van belang indien er sprake is van een ander gebruik. De bodem en het grondwater moeten geschikt zijn voor de nieuwe functie.

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling van de nieuwe verbindingsweg is bodemonderzoek uitgevoerd. Hieronder wordt dit onderzoek kort besproken.

Bodemonderzoek verbindingsweg

Algemeen

Er is een tweetal bodemonderzoeken⁹ uitgevoerd naar de zoeklocatie van de nieuwe verbindingsweg vanaf de nieuwe op- en afritten op de A27 richting het bedrijventerrein. Het betreft de gehele zone tussen de A27 en de Hoogbloklandseweg vanaf de locatie van de nieuwe op- en afritten op de A27 tot aan de locatie van het bedrijventerrein.

Dit onderzoek wordt in haar geheel besproken, ondanks dat de nieuwe verbindingsweg voor een deel in het plangebied van dit bestemmingsplan ligt.

Onderzoeksopzet

Het onderzoek is uitgevoerd conform de richtlijnen van de NEN 5725, NEN 5717, NEN 5740, NEN 5720 en NEN 5707 en/of NEN 5897. Middels voorliggend onderzoek is de bodemkwaliteit (grond, grondwater, asbest) vastgesteld. Hierbij is rekening gehouden met slootdempingen en puindammen. De locatie is onderzocht conform de onderzoeksstrategie voor een grootschalige onverdachte locatie (ONV-GR).

Resultaten verkennend onderzoek

In de navolgende tabel zijn de resultaten met betrekking tot grond, grondwater en asbest binnen het onderzoeksgebied weergegeven.

⁹ Diverse onderzoeken Toekomstige ontsluitingsweg te Gorinchem, Verhoeven Milieutechniek B.V., kenmerk B15.6141B, 13 januari 2016;
Verkennd land- en waterbodemonderzoek, Toekomstige omsluitings- en verbindingsweg A27 te Gorinchem, ATKB, kenmerk 20160548/rap01, 10 juni 2016.

Locatie	Opp.	Zintuiglijk	Grond	Grondwater	Asbest	Eindconclusie
Algemene bodemkwaliteit	65 ha.	RO1, RO6 GR1, GR2, GR6, SL1, HO1, HO3, HO7, HO8 PU1, PU2, PU6, BA1, BA5, BA8, PL7, SB1 u/m SB3, KO1, GL6	Puindammen: ZM, PAK, PCB, MO > AW PAK, Pb > I Overig: ZM, PAK >AW	Ba, Co, Ni, Xylenen, Naftaleen, MO >AW Ba > 0,5	Ja, asbestgehalte > 100 mg / kg d.s. (proefgat 1300) -	Onvoldoende onderzocht m.b.t. aangevoelde verontreinigingen in puindammen (grond / asbest)

Toelichting bij tabel 1:

-	Niets aangetroffen / waargenomen
BA	Baksteenhoudend (1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes)
GR	Grindhoudend (1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes)
HO	Houthoudend (1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes)
KO	Koolhoudend (1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes)
PU	Puinhoudend (1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes)
PL	Planthoudend (1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes)
RO	Roesthoudend (1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes)
SB	Slib (1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes)
SL	Slakhoudend (1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes)
ZM	Zware metalen (Barium [Ba], cadmium [Cd], kobalt [Co], koper [Cu], kwik [Hg], lood [Pb], molybdeen [Mo], nikkel [Ni], zink [Zn])
PCB	Polychloor bifenyleen
PAK	Polycyclische aromatische koolwaterstoffen
BTEXN	Vluchtige aromaten (benzeen, toluen, ethylbenzeen, xylenen en naftaleen)
VOC	Vluchtige chloorkoolwaterstoffen
MO	Minerale olie
> AW	Gehalte overschrijdt de achtergrondwaarde maar blijft onder de interventiewaarde
> S	Gehalte overschrijdt de streefwaarde maar blijft onder de interventiewaarde
> I	Gehalte overschrijdt de interventiewaarde

Tabel: overzicht resultaten verkennend bodemonderzoek

Resultaten teeltlaagonderzoek (OCB)

Op basis van de beschikbare gegevens is de milieuhygiënische kwaliteit van de teeltlaag met betrekking tot OCB (organochloorbestrijdingsmiddelen) ter plaatse van 4 deellocaties vastgelegd. Op basis van de resultaten blijkt dat er geen verontreinigingen zijn vastgesteld. De kwaliteit van de teeltlaag met betrekking tot OCB is in voldoende mate vastgesteld, waarbij geen bezwaren bestaan tegen de voorgenomen planologische ontwikkelingen

Resultaten waterbodemonderzoek

Middels voorliggend onderzoek is de waterbodemkwaliteit van de diverse trajecten vastgesteld. Alle monsters zijn geanalyseerd op het standaard waterbodempakket aangevuld met OCB. In onderstaande tabel zijn de resultaten en conclusies ter plaatse van de 8 trajecten weergegeven.

Traject	Monster-code	Traject (m - mv)	Hoeveelheid (m³)	Toetsingsresultaten ¹		
				T1	T3	T5
1	WB700	0,00 - 0,20	± 230	IND	B	Verspreidbaar
2	WB800	0,00 - 0,20	± 250	AW	AW	Verspreidbaar
3	WB900	0,00 - 0,20	± 410	AW	AW	Verspreidbaar
4	WB1100	0,00 - 0,20	-	AW	AW	Verspreidbaar
5	WB1200	0,00 - 0,20	± 400	AW	AW	Verspreidbaar
6	WB1300	0,00 - 0,20	± 300	AW	AW	Verspreidbaar
7	WB1400	0,00 - 0,20	± 200	IND	B	Verspreidbaar
8	WB1500	0,00 - 0,20	± 370	AW	AW	Verspreidbaar

Toelichting bij tabel 2:

¹	T1, T3 en T5 hebben betrekking op de opgegeven naamgeving van bij de Bodem Toets en Validatieservice (BoToVa). Bij het beoordelen van de kwaliteit van de baggerspecie is gebruik gemaakt van BoToVa
T1	Toepassen van baggerspecie op de bodem
T3	Toepassen van de baggerspecie in een oppervlaktewaterlichaam
T5	Verspreiden van de baggerspecie over het aangrenzend perceel
A	Voldoet aan baggerspecie met de klasse A
B	Voldoet aan baggerspecie met de klasse B
AW	Achtergrondwaarde
IND	Industrie

Tabel: resultaten waterbodemonderzoek

Aanbevelingen

Over het algemeen is de (water)bodemkwaliteit ter plaatse van de toekomstige ontsluitingsweg te Gorinchem middels de voorliggende onderzoeken in voldoende mate vastgesteld. Uit de resultaten blijkt dat, afgezien van de sterke verontreinigingen (PAK en lood) in de puindammen en verhoogde asbestgehalte, bij indicatieve toetsing aan het Besluit Bodemkwaliteit de maximale bodemfunctieklassse Industrie van toepassing is. Dit komt niet overeen met vastgestelde bodemfunctieklassse Achtergrondwaarde in de Bodemkwaliteitskaart. Voor het toekomstig gebruik als ontsluitingsweg (industrie) blijkt dat de aangetroffen bodemkwaliteit, afgezien van de aangetroffen sterke grondverontreinigingen en het verhoogde asbestgehalte, geen belemmering vormt. De voormalige boomgaarden en gedempte sloten hebben niet hebben geleid tot een noemenswaardige verontreiniging. Het aanwezige slib in de acht meest relevante watergangen is verspreidbaar op aangrenzend perceel. Indien slib wordt afgevoerd en elders (oppervlaktewater of landbodem) wordt toegepast, dient voor enkele watergangen rekening te worden gehouden met Industrie of klasse B.

Bruikbaarheid voor het bestemmingsplan

Het uitgevoerde onderzoek is voldoende voor de beoogde bestemmingsplanwijziging. Wel dient in de toekomst nog een nader onderzoek te worden verricht naar de aangetroffen grondverontreinigingen ter plaatse van twee puindammen. Daarnaast wordt geadviseerd om middels een nader onderzoek naar asbest met proefsleuven de omvang van de geconstateerde asbestverontreiniging vast te stellen. Het aangetoonde gehalte voor barium in het grondwater betreft vermoedelijk een natuurlijk verhoogde achtergrondwaarde.

Vrijkomende van grond

Indien vrijkomende grond op een andere locatie wordt hergebruikt, dient vooraf een onderzoek conform het Besluit bodemkwaliteit te worden uitgevoerd. De voorliggende resultaten zijn geen kwaliteitsverklaring ingevolge het Besluit bodemkwaliteit.

Bodemonderzoek nieuwe op- en afritten op de A27

Algemeen

De locatie voor de nieuwe op- en afritten op de A27, voor zover gelegen oostelijk van de A27, is onderzocht in het kader van het bodemonderzoek voor de nieuwe verbindingsweg, zoals hiervoor besproken. Voor de locatie westelijk van de A27, is een separaat verkennend land- en waterbodemonderzoek uitgevoerd¹⁰. Dit onderzoek wordt hierna besproken.

Doelstellingen

Het onderzoek kent de volgende gecombineerde doelstellingen:

1. Het doel van het landbodemonderzoek is het vaststellen van de huidige kwaliteit van de bodem, dat wil zeggen de kwaliteit van de grond en het grondwater.
2. Het doel van het waterbodemonderzoek is het bepalen van de kwantiteit en de milieuhygiënische kwaliteit van de sliblaag in het kader van voorgenomen baggerwerkzaamheden alsmede het bepalen van de milieuhygiënische kwaliteit van de ontvangende, achterblijvende vaste waterbodem.

¹⁰ Verkennend land- en waterbodemonderzoek toekomstige ontsluitings- en verbindingsweg A27 te Gorinchem, ATKB, 10 juni 2016, kenmerk 20160548/rap01.

Onderzoekresultaten

Landbodem

- De bodem op de locatie bestaat uit afwisselend klei en veen. In een enkele boring is een zwakke bijmenging van puin en baksteen aangetroffen. In de rest van de boringen is geen bodemvreemd materiaal waargenomen. De grondwaterstand bedraagt circa 0,6 m-mv.
- Op het maaiveld en in het opgeboorde materiaal ter plaatse van de dam is tijdens uitvoering van het veldwerk geen asbestverdacht materiaal waargenomen. De dam bestaat echter wel uit puin. Uit analyse van het puin blijkt dat het asbesthoudend is. De locatie wordt daarom verdacht voor de aanwezigheid van een geval van verontreiniging met asbest. Een asbestonderzoek conform de NEN 5897(puin) wordt noodzakelijk geacht.
- De kleiige boven- en ondergrond is hooguit licht verontreinigd met zware metalen. Indicatief voldoet de grond aan kwaliteitsklasse “Achtergrondwaarde”. De gehalten komen overeen met de achtergrondkwaliteit zoals vastgelegd in de bodemkwaliteitskaart.
- In het grondwater is een van nature lichte tot matige verontreiniging met barium vastgesteld. Daarnaast is een lichte verontreiniging met naftaleen aanwezig waarvan de herkomst niet bekend is.
- De voor de locatie gehanteerde onderzoekshypothese “verdacht voor lichte bodemverontreiniging in de grond en onverdacht voor verontreiniging in grondwater” is deels bevestigd. Er zijn lichte verontreinigingen in grond gemeten. In het grondwater is sprake van lichte tot matige verontreinigingen waarvan deels van natuurlijke herkomst. Het uitvoeren van nader onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.
- De voor de dam gehanteerde onderzoekshypothese ‘verdacht voor asbest in geval van aanwezigheid van puin of ander sloopmateriaal’ is bevestigd.
- De bodem op de locatie, met uitzondering van de dam, wordt geschikt geacht voor het huidig (agrarisch gebied) en toekomstig gebruik (infrastructuur). Het bevoegd gezag in deze is de gemeente Gorinchem (Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid).

Waterbodem

- In de onderzochte trajecten is een partij baggerspecie aanwezig met een totale omvang van circa 1.661 m³. In de waterbodem zijn geen bodemvreemde bestanddelen aangetroffen. Tijdens de uitvoering van het onderzoek zijn geen van asbest verdachte materialen aangetroffen.
- De voor de locatie gehanteerde onderzoekshypothese “homogeen verontreinigde baggerspecie” is deels bevestigd. Lokaal is sprake van een niet zondermeer toe te passen sliblaag al is deze wel als verspreidbaar geclassificeerd. Nader onderzoek met een gewijzigde onderzoekshypothese wordt niet noodzakelijk geacht.
- De vrijkomende baggerspecie is op basis van de onderzoeksresultaten milieuhygiënisch geschikt voor verspreiding over de aangrenzende percelen.
- Op basis van de onderzoeksresultaten van de achterblijvende en in het kader van de voorgenomen demping van de watergangen ontvangende vaste waterbodem is het alleen toegestaan om materiaal toe te passen dat eveneens voldoet aan de Achtergrondwaarden (standstill principe).
- De voorgenomen ingrepen (baggerwerk) zijn meldingsplichtig (Besluit lozen buiten inrichtingen).

Conclusie

De algemene conclusies is dat de bodemkwaliteit geen belemmering vormt onderhavig plan. Het uitgevoerde onderzoek is voldoende voor de beoogde bestemmingsplanwijziging. Wel dient er nog een nader (afperkend) onderzoek uitgevoerd te worden ten behoeve van het vaststellen van de mate en omvang van de aangetroffen verontreiniging met asbest in het puin.

Verder moet indien grond van de locatie wordt afgevoerd, er rekening worden gehouden met de daarop van toepassing zijnde regelgeving van onder meer het Besluit bodemkwaliteit. De vrijkomende grond is buiten de onderzoekslocatie herbruikbaar.

Nader onderzoek asbest

In februari 2017 is nader onderzoek¹¹ gedaan ter plaatse van het plangebied. De aanleiding voor het uitvoeren van dit nader onderzoek is het aantreffen van een verontreiniging met asbest tijdens het verkennend onderzoek. De conclusies van het onderzoek luiden als volgt. Op het maaiveld en in het opgeboorde materiaal ter plaatse van een puindam is tijdens de uitvoering van het veldwerk geen asbestverdacht materiaal waargenomen. De dam bestaat echter wel uit puin. Uit analyse van het puin blijkt dat het asbesthoudend is. De voor de dam gehanteerde onderzoekshypothese 'verdacht voor asbest in geval van aanwezigheid van puin of ander sloopmateriaal' is bevestigd. De verontreiniging met asbest is aanwezig ter plaatse van de dam. De omvang van de verontreiniging met asbest ter plaatse van deze dam wordt geschat op circa 25 m³. Ter plaatse van het aangetroffen puinhoudende pad ter hoogte van de dam is geen asbest gemeten. In de funderingslaag onder de geasfalteerde toegangsweg ter plaatse van deze dam is geen asbest gemeten. Ter plaatse van het puin in een andere dam is tijdens fase 2 een gewogen gehalte asbest van 52 mg/kg.ds gemeten. Deze resultaten geven aanleiding tot het uitvoeren van nader onderzoek. Het onderzoek wordt voor de aanleg van de aansluiting en de verbindingsweg uitgevoerd.

Eindconclusie

De bodemkwaliteit is met de voorliggende onderzoeken voldoende vastgesteld voor het plangebied. De benodigde vervolgonderzoeken voor onderdelen (puindammen, asbest) zullen worden uitgevoerd voor de aanleg van de aansluiting en verbindingsweg.

3.2.4 Geluid

Algemeen

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het wegverkeer, onder andere het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). In het bestemmingsplan moet volgens de Wgh worden aangetoond dat gevoelige functies, zoals woningen, een aanvaardbare geluidsbelasting hebben als gevolg van geluid veroorzaakt door (spoor)wegverkeer. Voorliggend bestemmingsplan maakt geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk. Wel maakt het bestemmingsplan nieuwe op- en afritten mogelijk, alsmede een nieuwe weg. Voor dit bestemmingsplan is het geluid afkomstig van wegverkeer daarom relevant. In het navolgende wordt hierop verder ingegaan.

¹¹ ATKB, Verkennend land- en waterbodemonderzoek en nader asbest in bodemonderzoek, 10 februari 2017, rapportnummer 20160548/rap04.

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door bedrijven, onder andere het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet milieubeheer (Wm). Voorliggend bestemmingsplan maakt echter geen nieuwe bedrijvigheid mogelijk. Het aspect industrielawaai is dan ook niet relevant in het kader van voorliggend bestemmingsplan.

Onderzoek wegverkeerslawaaï

Algemeen

Er is akoestisch onderzoek¹² uitgevoerd naar de effecten van de uitvoering van dit bestemmingsplan. Het onderzoek houdt rekening met de volgende onderwerpen:

- de realisatie van de nieuwe op- en afritten op de Rijksweg A27. Deze moeten worden aangemerkt als fysieke wijziging en daarom is akoestisch onderzoek uitgevoerd op grond van hoofdstuk 11 van de Wet Milieubeheer (Wm);
- de realisatie van de nieuwe verbindingsweg van de aansluiting naar het bedrijventerrein, waarbij onderzoek nodig is omdat op grond van artikel 77 van de Wgh moet worden bepaald of er sprake is van geluidshinder op (bestaande) woningen, die zijn gelegen in de zone van de nieuw aan te leggen weg.

Toetsing nieuwe op- en afritten A27

Er is een akoestisch onderzoek verricht op woningniveau. Daartoe is een tweetal situaties inzichtelijk gemaakt: de autonome (huidige) situatie (inclusief wegverbreding) en de toekomstige situatie na (dus inclusief) realisatie van de op- en afritten. De geluidbelastingen zijn inzichtelijk gemaakt op de gevels van de nabijgelegen woningen.

Uit het onderzoek blijkt dat de voorkeurswaarde van 50 dB wordt overschreden vanwege de Rijksweg A27. Tevens wordt de maximale waarde van 65 dB overschreden. De voorkeurswaarde en de maximale waarde worden beide overschreden als gevolg van de wegverbreding van de Rijksweg A27 (exclusief op- en afritten). Voor de beoogde wegverbreding is het Tracébesluit in procedure gebracht. Uit het akoestisch onderzoek van het Tracébesluit moet blijken welke maatregelen doeltreffend en noodzakelijk zijn om de geluidbelasting vanwege de Rijksweg A27 te reduceren.

Uit het onderzoek dat in het kader van voorliggend bestemmingsplan is verricht, blijkt dat er geen relevante geluidbijdrage van de op- en afritten optreedt ten opzichte van de hoofdrijbanen van de Rijksweg A27. De (afzonderlijke) bijdrage van de op- en afritten bedraagt namelijk minimaal 16,7 dB minder dan de bijdrage van de hoofdrijbanen. Het geluid van de op- en afritten valt dus weg tegen het geluid van de hoofdrijbanen van de A27. Daarnaast wordt opgemerkt dat de geluidbijdrage vanwege de op- en afritten niet meer bedraagt dan de voorkeurswaarde van 50 dB. Voor de realisatie van de op- en afritten zijn daarmee geen aanvullende geluidreducerende maatregelen noodzakelijk.

¹² Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï, Bedrijventerrein Groote Haar Gorinchem, Gemeente Gorinchem en Giessenlanden, 2 juni 2016, SAB, kenmerk 140467.

Geluidproductieplafonds

Rijkswaterstaat heeft vanuit de Wet milieubeheer de taak om ervoor te zorgen dat de geluidproductie langs de rijkswegen binnen de vastgestelde geluidproductieplafonds (GPP's) blijft (naleving geluidproductieplafonds). Omdat de nieuwe aansluiting zorgt voor een wijziging aan de Rijksweg moet worden getoetst aan de geluidproductieplafonds die langs de A27 gelden. In dit kader is akoestisch onderzoek¹³ uitgevoerd. Dit onderzoek heeft tot doel te bepalen of er geluidtoename optreedt op de geluidgevoelige objecten in de omgeving van de aansluiting ten gevolge van de aanpassing en of doelmatige geluidmaatregelen mogelijk zijn om te kunnen voldoen aan de toetswaarde. Omdat een aantal referentiepunten waarvoor deze geluidproductieplafonds gelden, verplaatst worden als gevolg van de komst van de aansluiting, terwijl voor andere referentiepunten een overschrijding in het geding zal zijn, is ingevolge artikel 11.30.2 Wm tevens een toets op woningniveau verricht, waarbij de geluidsbelasting, die optreedt bij volledige benutting van het bestaande geluidproductieplafond als toetswaarde wordt gehanteerd.

De conclusie van het onderzoek luidt als volgt. Als eerste is de toekomstige geluidbelasting vanwege het project op bestaande geluidproductieplafonds getoetst. Uit de toets zonder bronmaatregel blijkt dat vrijwel alle geluidproductieplafonds worden overschreden. Na toepassen van een bronmaatregel blijkt een deel van de overschrijdingen ongedaan gemaakt te kunnen worden. Bij de resterende overschrijdingen van het GPP is door middel van een nader onderzoek bepaald of bron- en/of overdrachtsmaatregelen doelmatig zijn. Voor de wijzigingsprocedure van de GPP's is een onderzoek op woningniveau, op basis van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, Bijlage III, uitgevoerd. In het akoestisch onderzoek op woningniveau is voor het wegvak tussen km 38.6 en km 40.7 onderzocht in hoeverre aanvullende geluidmaatregelen doelmatig zijn. Uit dit akoestisch onderzoek is gebleken dat aanvullende geluidmaatregelen doelmatig zijn. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Giessenlanden heeft om deze reden de Minister van Infrastructuur en Milieu verzocht om de geluidproductieplafonds bij de aansluiting aan te passen. Voor deze aanpassing wordt separaat van de bestemmingsplanprocedure een GPP-wijzigingsprocedure doorlopen (plafondwijzigingsprocedure). De wijziging van geluidproductieplafonds leidt niet tot een overschrijding van de toetswaarden, waardoor onderzoek naar de binnenwaarde achterwegen kan blijven. Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar de bijlage bij het bestemmingsplan.

Nieuwe verbindingsweg

De nieuwe verbindingsweg, voor zover die is gelegen in de gemeente Giessenlanden, maakt deel uit van de scope van onderhavig bestemmingsplan. In het akoestisch onderzoek zijn twee varianten doorgerekend; een variant waarbij de nieuwe verbindingsweg langs de A27 wordt gelegd (1) en een variant waarin de nieuwe verbindingsweg langs de Hoogbloklandseweg wordt gelegd (2). Inmiddels is gekozen voor de variant waarbij de verbindingsweg parallel aan de A27 wordt gesitueerd.

¹³ Akoestisch onderzoek bij verzoek tot wijziging geluidproductieplafonds A27, Rijkswaterstaat, 28 september 2016.

Volledigheidshalve wordt op beide varianten ingegaan:

Variant 1: Er is geen sprake van de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ter plaatse van de bestaande woningen. Er zijn dus geen belemmeringen.

Variant 2: Bij deze variant is wel sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB bij 4 woningen. Daarnaast is 1 woning (Hoogbloklandseweg 14) deels gelegen binnen de 58 dB-contour. Uit de globale berekeningen van de geluidbelasting op de woning blijkt dat de geluidbelasting hoogstens 57 dB, inclusief aftrek ex. art 110g Wgh bedraagt. De maximale ontheffingswaarde wordt daarmee niet overschreden. Bij deze variant is een hogere grenswaarde-procedure benodigd.

Inmiddels is ervoor gekozen het bedrijventerrein te ontsluiten via een verbindingsweg, die parallel aan en op korte afstand van de A27 is gelegen (variant 1). Voorliggend bestemmingsplan maakt de realisatie van deze verbindingsweg mogelijk. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt met deze variant nergens overschreden.

Conclusie

Het aspect geluid als gevolg van wegverkeerslawaaï vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

3.2.5 Bedrijven en milieuzonering

Algemeen

Indien door middel van een plan nieuwe, milieuhindergevoelige functies mogelijk worden gemaakt, dient te worden aangetoond dat deze niet worden gerealiseerd binnen de hinderzone van omliggende bedrijven. Anderzijds mogen milieuhindergevoelige functies in de directe omgeving van het plangebied niet negatief worden beïnvloed door de ontwikkelingen die met een plan mogelijk worden gemaakt.

Toetsing

De realisatie van nieuwe infrastructuur valt niet aan te merken als de ontwikkeling van een milieuhindergevende functie die in het kader van dit bestemmingsplan van belang zijn. Wel is uiteraard de geluidhinder van deze infrastructuur van belang. Dit is reeds in paragraaf 3.2.4. reeds aan de orde gekomen.

Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

3.2.6 Externe veiligheid

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 (chemische fabriek, lpg-vulpunt) en de mobiele bronnen (route gevaarlijke stoffen). Er wordt onderscheid gemaakt tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijk slachtoffers. Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten.

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. Deze kans mag niet groter zijn dan eens in de miljoen jaar. Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico van 10^{-6} als grenswaarde.

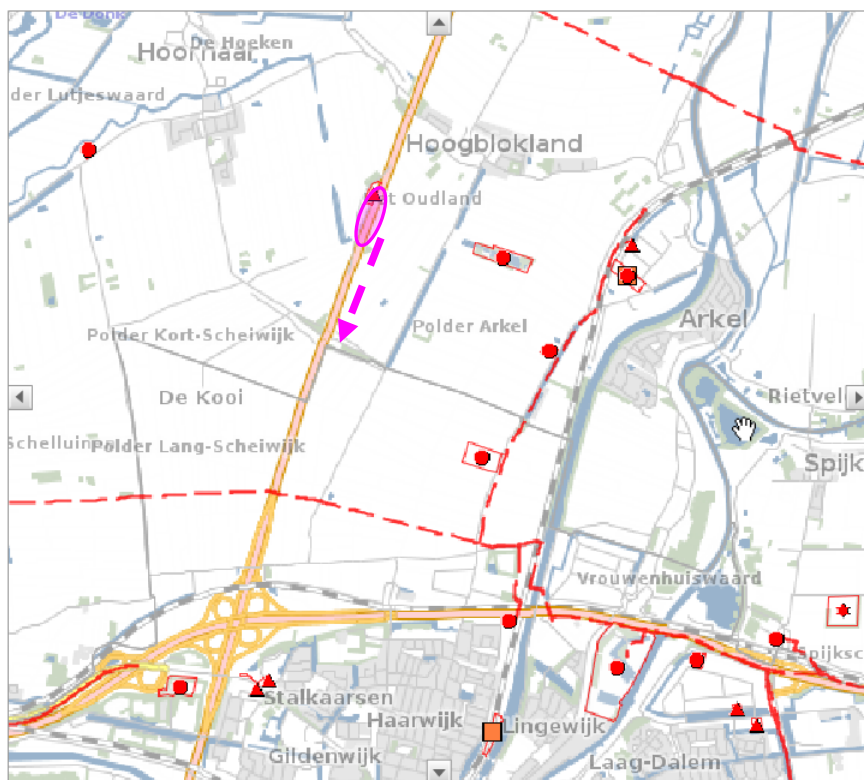
Groepsrisico

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 afhankelijk 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, Bevb en Bevt wordt verder een verantwoordingsplicht (door de overheid) voor het groepsrisico wettelijk geregeld. De verantwoording houdt in dat wordt aangegeven of risico's acceptabel zijn en welke maatregelen worden genomen om de risico's te verkleinen.

Toetsing

Bestaande risicobronnen

In de omgeving van het plangebied liggen diverse stationaire en mobiele bronnen. Op de navolgende afbeelding is een fragment van de provinciale risicokaart opgenomen. De globale ligging van het plangebied is hierna aangeduid.



Risico's nabij het plangebied bestemmingsplan Groote Haar (globaal met lichtpaars aangeduid) (Bron: www.risicokaart.nl)

In en om het plangebied zijn de volgende externe veiligheidsrisicobronnen relevant:

- gevaarlijk vervoer A27;
- gevaarlijk vervoer A15;
- aardgastransportleiding;
- Betuwelijn;
- Merwedekanaal;
- het LPG-vulpunt bij benzineverkoop punt Scheiwijk aan de A27.

Onderhavig plan

Onderhavig plan betreft uitsluitend de realisatie van een verbindingsweg en nieuwe op- en afritten op de A27 ter hoogte van het bestaande benzineverkoop punt (BVP) Scheiwijk.

Het aspect externe veiligheid dient in beeld te worden gebracht als er sprake is van de toename van het aantal mensen dat in een bepaald gebied verblijft. Dit is bij onderhavig plan niet het geval.

De nieuwe verbindingsweg betreft een solitaire weg, die alleen het bedrijventerrein met de snelweg A27 verbindt. Er wordt geen fietspad aangelegd of andere verblijfsgebieden. De verbindingsweg is de enige externe ontsluitingsweg van en naar het bedrijventerrein. Er is hier uitsluitend sprake van bestemmingsverkeer. Dit aspect wordt in het kader van de risicobeoordeling van transporten van gevaarlijke stoffen over de weg buiten beschouwing gelaten. Bovendien zal op het terrein niet veel bedrijvigheid plaatsvinden waarbij sprake is van externe veiligheidsaspecten, aangezien Bevi-bedrijven alleen met een afwijkingsbevoegdheid worden toegestaan. Indien er al sprake is van transporten van gevaarlijke stoffen over deze verbindingsweg zullen de aantallen transporten over deze weg dermate laag zijn en is de rijsnelheid beperkt, waar-

door de risico's van de transporten over deze verbindingsweg te verwaarlozen zijn ten opzichte van de doorgaande transporten op de hoofdroutes. Om die reden is geen sprake van externe veiligheidseffecten bij de verbindingsweg.

Wat betreft de nieuwe op- en afritten op de A27 wordt geconstateerd dat een LPG-vulpunt deel uitmaakt van het benzineverkooppunt Scheiwijk. De nieuwe op- en afritten zijn nabij dit LPG-vulpunt gelegen, maar vanuit externe veiligheidsoogpunt is dit niet relevant. Voor het LPG-vulpunt gelden veiligheidsafstanden ten opzichte van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. De openbare ruimte en dus de wegenstructuur valt hier buiten. De aanwezigheid van een LPG-vulpunt leidt dus niet tot belemmeringen voor de nieuwe op- en afritten op de A27.

De Veiligheidsregio heeft advies uitgebracht ten aanzien van dit bestemmingsplan. Het advies is, voor zover van toepassing, verwerkt in dit bestemmingsplan en wordt aangewend bij de verdere uitwerking van de bouwplannen. Het advies van de Veiligheidsregio is opgenomen in de bijlage van dit bestemmingsplan.

Conclusie

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

3.2.7 Luchtkwaliteit

Algemeen

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 5, titel 5.2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO_2) en zwevende deeltjes als PM_{10} (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor.

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die in 2010 van kracht zijn geworden. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Plannen die in betekende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in een gebiedsgericht programma van het NSL. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Plannen die 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof: Voor NO_2 en PM_{10} betekent dit dat aannemelijk moeten worden gemaakt dat het project tot maximaal $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a.

woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is het project op deze plaats te realiseren. Hierbij kan de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol spelen, ook als het project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Er is sprake van een significante blootstellingsduur als de verblijfsduur die gemiddeld bij de functie te verwachten is een aanzienlijk deel van de dag betreft. Volgens de toelichting op de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit is dit onder andere het geval bij een woning, school of sportterrein.

Gevoelige bestemmingen als scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van de gelijknamige AMvB extra bescherming. Substantiële uitbreiding of nieuwsvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden waardoor geen onacceptabele gezondheidsrisico's optreden.

Toetsing

Er is een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd in het kader van het plan voor het bedrijventerrein Groote Haar¹⁴. In dit onderzoek is ook de aanleg van de verbindingsweg alsmede de realisatie van de nieuwe op- en afritten op de A27 meegenomen.

Doel van het onderzoek is het inzichtelijk maken van de stikstofdioxide-immissie en de (zeer)fijn stof immissie als gevolg van de activiteiten die binnen het plangebied kunnen plaatsvinden en deze immissieconcentraties te toetsen aan de geldende normstelling van de Wet milieubeheer. Van de in de Wet milieubeheer genoemde stoffen zijn de stoffen stikstofdioxide en (zeer)fijn stof het meest kritisch. Indien deze stoffen voldoen aan de daarvoor geldende grenswaarden, leiden de overige stoffen eveneens tot geen overschrijdingen van de normstelling van de grenswaarden zoals opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer.

De emissies vanwege de activiteiten die binnen het plangebied kunnen worden ontwikkeld zijn berekend aan de hand van emissiefactoren uit de literatuur. De toetsingswaarden volgen uit de Wet milieubeheer. Met een verspreidingsmodel is de immissie in de omgeving van het plan berekend. Bij de toetsing van fijn stof zijn de achtergrondconcentraties gecorrigeerd voor het daarin aanwezige zeezout. Het onderzoek is uitgevoerd conform de van toepassing zijnde regels zoals die volgen uit de Wet milieubeheer.

In de navolgende tabel zijn de hoogste berekende waarden weergegeven, zoals berekend op één van de toetspunten ter plaatse van gevoelige objecten in de omgeving van het plan. Hierin zijn de immissiebijdragen van alle significante bronnen bij elkaar opgeteld. Dit houdt in dat de emissies vanuit het plan, de verkeersaantrekkende werking, de rijksweg A27, de overige relevante wegen en alle overige bronnen, die in de achtergrondconcentratie zijn meegenomen, bij elkaar zijn opgeteld. Het betreft dus de totale immissie.

¹⁴ Luchtkwaliteitsonderzoek ten behoeve van bestemmingsplan bedrijventerrein Groote Haar te Gorinchem, Windmill, rapport P2015.133.01-03, 19 april 2016.

Bij de kolommen “aantal overschrijdingen” staat het aantal dagen/uren weergegeven waarop de grenswaarden overschreden worden. De grenswaarde voor het NO₂- uurgemiddelde (200 µg/m³) mag maximaal 18 maal per jaar overschreden worden en het PM₁₀ 24-uursgemiddelde (50 µg/m³) maximaal 35 dagen per jaar.

Situatie	NO ₂		PM ₁₀		PM _{2,5}
	Jaargemiddelde concentratie	Aantal overschrijdingen	Jaargemiddelde concentratie	Aantal overschrijdingen	Jaargemiddelde concentratie
Norm	40	18	40	35	25
Woningen	34,20	0	24,66	18	17,22
Wegrand	36,03	0	23,73	14	16,36

Tabel rekenresultaten (bron luchtkwaliteitonderzoek)

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat in alle immissiepunten ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden zoals deze gelden overeenkomstig de Wet milieubeheer. Dit geldt voor zowel de jaargemiddelde concentraties als het aantal overschrijdingen van de (24-/8-)uurgemiddelde concentratie. Voorgaande betekent dat de toekomstige luchtkwaliteit, met inbegrip van de planbijdrage, geen belemmering vormt voor de realisatie van het plan.

Conclusie

Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat zowel vanuit de Wet milieubeheer als vanuit een goede ruimtelijke ordening de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de uitvoering van onderhavig plan.

3.3 Water

3.3.1 Beleid

Nationaal Waterplan

In december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan 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. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

Het plangebied ligt in het gebied 'Rivieren'. De grote rivieren bestaan uit het Nederlandse deel van de Rijn inclusief de aftakkingen en de Maas en wordt onderscheiden in bovenrivieren, benedenrivieren en de Maas. De Rijn- en Maasmonding hebben andere hydraulische kenmerken dan het bovenrivierengebied. De rivieren zijn breder en stromen trager en staan onder invloed van het getij. Bij het rivierengebied gaat het om de rivier zelf, het rivierbed en de ruimte binnendijs die nodig is voor rivierverruiming. De rivier en het rivierbed vormen het 'buitendijs' gebied. Iedere rivier(tak) heeft eigen kenmerken en eigenschappen. In de afgelopen eeuwen is door de verschillende gebruiksfuncties veel ruimte aan de rivieren ontnomen, met als gevolg dat de rivieren zijn ingeklemd tussen de dijken, die steeds hoger zijn gemaakt. Door de bevolkings-

ontwikkeling en economische groei zijn de te beschermen waarden sterk toegenomen. Deze kwetsbaarheid van ons land, tezamen met ongunstige verwachtingen over klimaatverandering en zeespiegelstijging, maken duidelijk dat een duurzame bescherming tegen hoogwater, zowel nu als in de toekomst, hoge prioriteit moet houden.

Provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010 – 2015

Het Provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010-2015 bevat de hoofdlijnen van het provinciaal waterbeleid voor deze periode.

De effecten van klimaatverandering en de druk op de beschikbare ruimte nemen de komende decennia verder toe. Bescherming tegen overstromingen blijft dan ook onverminderd belangrijk en wordt zelfs gecompliceerder door de zeespiegelstijging en bodemdaling. De toenemende vraag naar kwalitatief hoogwaardig zoet water en conflicterende belangen van watergebruikers maken de verdeling van zoet water tot een heus maatschappelijk vraagstuk. De chemische en ecologische toestand van grond- en oppervlaktewater moet verbeterd worden. Het watersysteem vereist aanpassingen om deze effecten de baas te blijven.

Dit alles leidt tot vier kernopgaven voor de provincie Zuid-Holland:

- waarborgen waterveiligheid;
- realiseren mooi en schoon water;
- ontwikkelen duurzame (zoet)watervoorziening;
- realiseren robuust & veerkrachtig watersysteem.

Waterschap Rivierenland

Het beleid van het waterschap Rivierenland is erop gericht schoon hemelwater niet af te voeren naar de riolering. In het kader van duurzaam waterbeheer is het gewenst om bij alle nieuwbouw maximale afkoppeling van het hemelwater toe te passen. Hierbij hanteert het waterschap de drietrapsstrategie 'vasthouden, bergen en afvoeren'. Het schone hemelwater dient geïnfilteerd te worden in de bodem of anders via een bodempassage afgevoerd te worden naar het oppervlaktewater. Tevens dient bij een toename aan verhard oppervlak compenserend open water te worden gerealiseerd.

Om ook in de toekomst veilig te kunnen leven in het rivierengebied heeft het Waterschap Rivierenland voor de periode 2010-2015 een nieuw waterbeheerplan opgesteld. Het waterbeheerplan 2010-2015 is op 30 oktober 2009 vastgesteld door het algemeen bestuur van Waterschap Rivierenland. Het plan beschrijft een toekomstvisie voor waterbeheer in het rivierengebied, bepaalt de beleidskaders voor plannen en projecten van het waterschap en omvat alle watertaken van het waterschap (waterkwantiteit, waterkwaliteit, waterkering en waterketen). Naast enkele nieuwe onderwerpen, bouwt het plan vooral voort op het bestaand beleid. Met name het klimaatbestendig maken van het beheergebied en het verbeteren van de ecologische waterkwaliteit staan centraal.

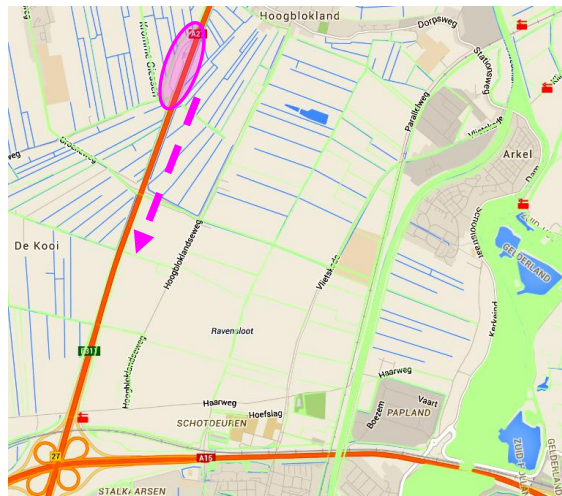
Daarnaast beschikt het Waterschap Rivierenland over een verordening: de Keur voor waterkeringen en wateren. Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. De geboden geven de verplichtingen aan om deze waterstaatswerken in stand te houden. De verboden betreffende 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 aange-

vraagd. 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.

3.3.2 *Situatie plangebied*

Legger

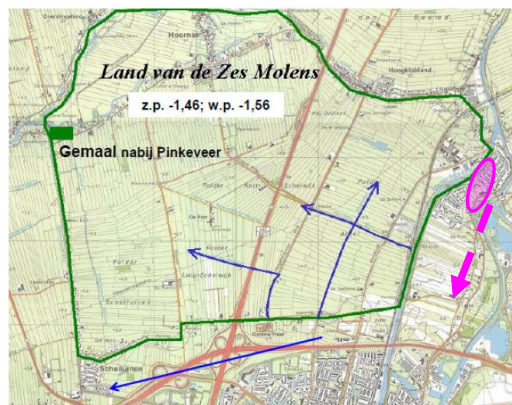
Het bestemmingsplangebied valt onder de Legger Alblasserwaard. In het plangebied zijn één of meerdere A-watergangen aanwezig. De A-watergangen worden onderhouden door het Waterschap Rivierenland. Ook is sprake van enkele B-watergangen. Hier geldt een onderhoudsplicht bij de eigenaren. Hieronder is een uitsnede van de Legger Wateren opgenomen.



Uitsnede uit viewer Legger Wateren, waterschap Rivierenland met globale aanduiding plangebied in lichtpaars

Grondwaterpeilbeheer

Het plangebied ligt in het bemalingsgebied/peilgebied 'Land van de Zes Molens'. Dit bemalingsgebied ligt grotendeels aan de westzijde van rijksweg A27. De afwatering gebeurt in noordwestelijke richting, naar het gemaal nabij Pinkeveer (zie onderstaande figuur). Het bemalingsgebied beschikt op diverse locaties over inlaatpunten van boezemwater.



Figuur: bemalingsgebied en afvoerrichting met globale aanduiding plangebied in lichtpaars

Voor dit peilgebied is een zomerpeil van NAP -1,46 m vastgesteld en een winterpeil van NAP -1,56 m. Deze peilen worden in de toekomst verder geïndexeerd conform de autonome maaiveldaling.

Waterkwaliteit

Het oppervlaktewater en het grondwater zijn zoet. Het brakke water zit op een diep niveau. Gezien het agrarische gebruik van een groot deel van het bestemmingsplangebied kan worden aangenomen dat er geen sprake is van bodemverontreiniging. Het oppervlaktewater binnen het bestemmingsplangebied is eutroof. Het water bevat namelijk hoge gehalten aan nutriënten (stikstof, fosfor), mede veroorzaakt door de afbraak van organische stof in het veenpakket.

Grondwater

Bij het bepalen van de vochtigheid van de bodem wordt gewerkt met grondwatertrappen (Gwt's). Deze trappen geven een klassenindeling weer van ten eerste de verschillende grondwaterstanden naar diepte en ten tweede de seizoensvariatie in de grondwaterstanden. De trappen worden vastgesteld op een schaal van I tot VII, van respectievelijk extreem nat tot extreem droog.

Het gebied waarbinnen het plangebied ligt, kent watertrappen Gwt III en Gwt III*, voor beide geldt een gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) < 40 cm en een gemiddeld laagste grondwaterstand (GLG) tussen 80 - 120 cm.

3.3.3 Toekomstige situatie

De gebiedsontwikkeling Groote Haar leidt tot wijzigingen in het watersysteem. Op hoofdlijnen zijn er drie voorwaarden waar het nieuwe watersysteem aan moet voldoen:

- Het watersysteem moet goed blijven functioneren, zowel kwantitatief als kwalitatief;
- De toegenomen verharding leidt tot een versnelde afvoer van regenwater. Dit moet worden gecompenseerd door de aanleg van meer open water in het gebied;
- Beheer en onderhoud van het systeem moet mogelijk zijn.

Ten behoeve van de gebiedsontwikkeling is een waterplan opgesteld. In het waterplan zijn de volgende algemene uitgangspunten zijn aangehouden:

- Verbindingen van watergangen moeten blijven bestaan;
- Het benodigde wateroppervlak wordt gerealiseerd om extra waterpeilstijgingen ten gevolge van de ontwikkeling (toename verhard oppervlak) te compenseren;
- Voor een A-watergang geldt een minimale bodembreedte van 0,7 m, minimale watertdiepte van 1 meter en een talud van 1:2 of flauwer.
- Doodlopende watergangen worden zoveel mogelijk voorkomen. Een uitzondering is de watergang tussen de nieuwe verbindingsweg en de A27. Deze is enkel aan de zuidkant verbonden met het watersysteem. Aan de noordkant is deze niet verbonden.
- Bij watergangen tot 8 meter een onderhoudspad aan één zijde. Het onderhoudspad heeft een breedte van 5 meter. De onderhoudsmachine kan tot 8 meter ver rijden (arm is 8 meter). De onderhoudsmachine moet minimaal 0,75 meter uit de insteek moete rijden. Het onderhoud van de eerste meter uit de insteek is voor de aanliggende eigenaar en niet voor het waterschap. Dit betekent dat een afstand van insteek tot insteek van 8,25 meter overbrugd kan worden wanneer de uiterste

grenzen opgezocht worden. In de praktijk betekent dit dat een afstand van 8 meter van insteek tot insteek te onderhouden is vanaf 1 zijde.

- Voor varend onderhoud geldt een minimale bodembreedte van 2 m meter en een minimale waterdiepte van 1 meter. Hierbij mag het talud niet steiler zijn dan 1:2 (algemene regel bij nieuwe watergangen). In een gebied met varend onderhoud zijn doorvaarbare duikers nodig. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met een plek om de boot te water te laten. Bij varend onderhoud is ook een onderhoudsstrook nodig. Dit is omdat in de Alblasserwaard varend onderhoud voor het middenprofiel wordt uitgevoerd met sleepmessen. Het talud kan hiermee niet onderhouden worden. Hierdoor wordt minimaal 1x per jaar het talud onderhouden met een tractor of kraan met maaikorf.
- Watergangen in het huidige watersysteem die uitkomen op een nieuwe watergang worden hierop aangesloten. Hiermee worden kopsloten voorkomen.
- De afvoer vanuit het bedrijventerrein wordt gemaximaliseerd op de afvoernorm van 1,5 l/s/ha.
- De duikers onder de A27 worden verlengd of vervangen in het kader van de verbreding van de A27. Dit staat los van de wijzigingen in het watersysteem ten behoeve van Groote Haar. In paragraaf 3.2.2 van het waterplan staat dit verder uitgewerkt.
- Wanneer huidige watergangen worden vervangen/verplaats wordt het doorstroomprofiel niet kleiner.
- Wanneer duikers worden vervangen/verlegd worden de diameters niet kleiner.

Het nieuwe watersysteem

Het nieuwe watersysteem is op kaart uitgewerkt. De betreffende kaart is als bijlage bij het waterplan opgenomen en geeft een totaalbeeld van de onderdelen van de gebiedsontwikkeling binnen het (huidige) watersysteem.

Voor het gehele watersysteem geldt dat de afvoerroute van oost naar west loopt en dat er voor moet worden gezorgd dat voor het gehele gebied de huidige waterafvoer gewaarborgd blijft. De afvoer van oost naar west passeert één duidelijk barrière: de A27. Deze wordt op verschillende locaties door middel van duikers gekruist.

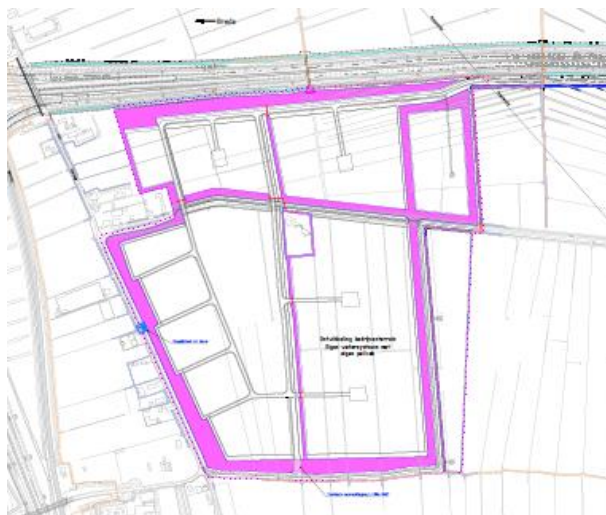
Watersysteem Bedrijventerrein

Het bedrijventerrein Groote Haar krijgt een eigen waterpeil. Hiermee wordt het losgekoppeld van het omliggende watersysteem in de polder; het waterpeil in overwegend agrarische peilgebieden wordt geïndexeerd ten gevolge van maaiveld daling. Dit betekent ook dat de wateropgave van het bedrijventerrein binnen het peilgebied van het bedrijventerrein ingevuld moet worden. De wateropgave als gevolg van de overige verhardingen moet in het polderpeil opgevangen worden, evenals een wateropgave die nog bestaat uit het Tracébesluit voor de verbreding van de A27 voor dit deelgebied. Bij het bedrijventerrein komt een geautomatiseerde stuw die het water uit het gebied af kan voeren naar de omgeving, maar om de waterberging in het bedrijventerrein effectief te benutten en de polder niet zwaarder te belasten in de toekomst, wordt de afvoer van de stuw geknepen tot 1,5 l/s/ha, zoals gebruikelijk voor afvoer van stedelijk naar landelijk gebied. Door het invoeren van een nieuw waterpeil op het bedrijventerrein, wordt dit gebied onttrokken uit het huidige (agrarische) peilgebied. Om te zorgen dat het watersysteem in de polder als geheel blijft functioneren, wordt er om het bedrijventerrein een watergang gelegd die de waterafvoer van het omliggende gebied voor zijn rekening neemt.

Het bedrijventerrein wordt gekruist door een ondergrondse gasleiding van de Gasunie. Bij de kruising met de A27 ligt de gasleiding diep. Verder van de A27 af ligt de gasleiding ondieper en mag er in een strook van 8 meter breed boven de gasleiding geen water gegraven worden. In deze strook van de gasleiding is in het ontwerp van het watersysteem op het bedrijventerrein daarom een overstroomvlakte opgenomen. De huidige maaiveldhoogte is circa -1 m NAP en deze wordt niet opgehoogd zoals de rest van het bedrijventerrein. Bij zeer extreme situaties kan het water dit stuk als extra berging gebruiken. Uit de toetsing (beschreven in hoofdstuk 4) blijkt dat dat alleen in zeer extreme situaties zal gebeuren. Bij de toetsing van T100+10% (een hevige bui met een herhalingstijd van eens per 100 jaar) zal het water nog niet tot aan -1,0 m NAP stijgen en zal de overstroomvlakte dus niet onder water komen te staan.

Het beleid van Waterschap Rivierenland stelt dat een toename van verhard oppervlak moet worden gecompenseerd in de aanleg van nieuw open water. Hierbij wordt uitgegaan van een berging van 436 m^3 er nieuwe ha verharding. Dit dient in de vorm van open water gerealiseerd te worden binnen een peilstijging van 20 cm. Binnen het bedrijventerrein dient dit te worden gerealiseerd binnen een peilstijging van 30 cm. Het nieuwe watersysteem omvat twee delen: het bedrijventerrein op eigen peil, en het overige gebied op polderpeil. Voor deze twee gebieden wordt los van elkaar de wateropgave bepaald. De benodigde waterberging moet binnen het eigen peilgebied gerealiseerd worden. In de plannen is de benodigde 436 m^3 waterberging per nieuwe ha verharding opgenomen. Vervolgens is in een modelberekening getoetst of deze invulling van het watersysteem voldoet aan de eisen van het waterschap. Deze modellering is uitgevoerd omdat het plan een groot gebied omvat en grote impact kan hebben op het watersysteem. In dat geval vraag Waterschap Rivierenland om een modelmatige toetsing van het watersysteem. Deze toetsing is beschreven in hoofdstuk 4 van het waterplan. De conclusie van de toetsing is als volgt. Van de uitgeefbare grond wordt aangenomen dat dit 100% verhard wordt. Daarmee komt de totale verharding binnen het plangebied van dit bestemmingsplan uit op ruim 400.000 m. Dit vraagt een waterberging van ruim 18.000 m^3 . Bij een waterschijf van 30 cm is dit een wateroppervlak van iets meer dan 60.000 m^2 . In het plan is ruim 90.000 m^2 water aanwezig. Hiermee wordt ruimschoots invulling gegeven aan de geëiste waterberging.

Onderstaande kaart geeft de toekomstige watersituatie op en rond het bedrijventerrein aan.



Toekomstige watersituatie bedrijventerrein Groote Haar

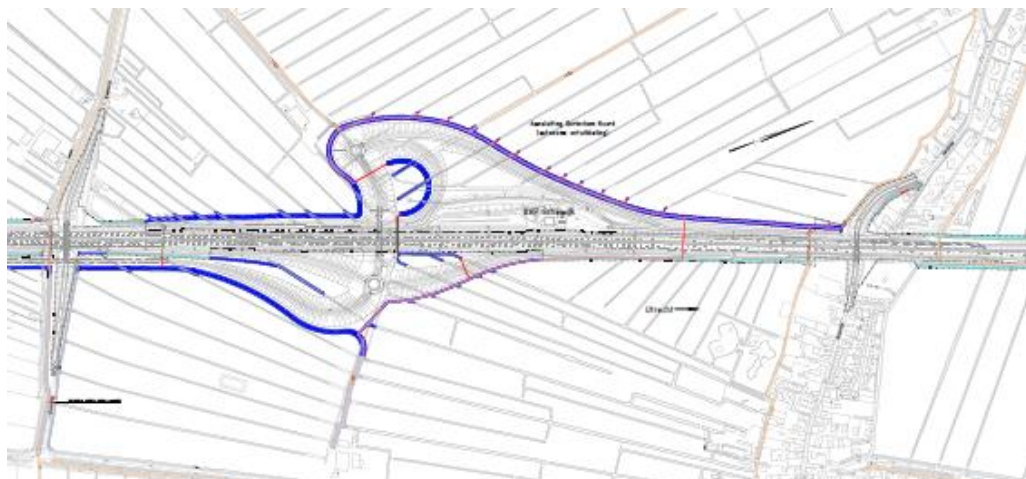
Watersysteem aansluiting A27 en verbindingsweg

Voor het gebied rond de nieuwe aansluiting bij Scheiwijk geldt dat er vanuit de verbreding van de A27 nog een restopgave ligt van 0,15 ha water, bepaald bij een peilstijging van 20 cm. Deze moet binnen het peilgebied Land van de zes molens ingevuld worden. Het bestemmingsplan Aansluiting A27 en verbindingsweg Groote Haar biedt hier een geschikte kans toe. Daarnaast leiden de aansluiting en de verbindingsweg tot een toename van verhard oppervlak en daarmee tot een wateropgave. In voorliggend bestemmingsplan is een verhard oppervlak opgenomen van 32.469 m². Deze verharding resulteert in een waterbergingsopgave van 1.415 m³. Bij een peilstijging van 0,20 meter is hiervoor 7.078 m² nieuw wateroppervlak nodig. Bij de aanleg van de aansluiting en de verbindingsweg zal het huidige watersysteem op deze locatie komen te vervallen. Het wateroppervlak dat vervalt, moet 1 op 1 elders binnen het plangebied aangelegd worden. Het huidige wateroppervlak binnen het plangebied is vastgesteld op 15.134 m².

Onderstaande tabel geeft een totaaloverzicht van de wateropgave in het gebied van de aansluiting en de verbindingsweg. Binnen het plangebied van bestemmingsplan Aansluiting A27 en verbindingsweg Groote Haar dient ten minste 2,37 ha water terug te komen. Deze 2,37 ha is opgebouwd uit restopgave A27, toename verharding, en vervanging huidige watersysteem. In het ontwerp is 2,47 ha water opgenomen. Hiermee wordt voldaan aan de wateropgave.

	Oppervlak	Waterberging	Wateroppervlak
Restopgave A27			0.15 ha
Toename verharding	32.469 m ²	1.415 m ³	0.71 ha
Huidige watersysteem	15.134 m ²		1.51 ha
TOTAAL			2.37 ha

Wateropgave Aansluiting en verbindingsweg



Toekomstige watersituatie aansluiting en verbindingsweg

Het watersysteem bevat meer dan de vereiste 2,37 ha water. Dit komt mede omdat ervoor gekozen is om ten eerste een functioneel ontwerp te maken met minimaal 2,37 ha water. Vervolgens is er vanuit landschappelijk perspectief nog water toegevoegd.

Het gaat hierbij om de sloten binnen de nieuwe aansluiting bij Scheiwijk. Deze laten het bestaande kavelpatroon terugkomen. Om ervoor te zorgen dat de wateren in verbinding blijven staan met de rest van het watersysteem en om te voorkomen dat te grote delen van deze watergangen geen doorstroming hebben, zijn ze middels duikers verbonden. Hiervoor is de bestaande duiker onder de A27 ingezet. Deze komt te vervallen in het doorgaande functionele watersysteem, en kan nu ingezet worden om het slotenpatroon te verbinden. Daarbij wordt zowel aan de oostzijde als aan de westzijde één van de watergangen via een duiker verbonden met het overige watersysteem.

Duikers

Uitgangspunt is dat er zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van bestaande duikers. Waar nodig worden extra duikers aangebracht of worden duikers vergroot. Het meest cruciaal zijn hierbij de duikers onder de A27 door. De duiker die nu aanwezig is op de locatie waar de aansluiting zal worden gerealiseerd komt te vervallen als verbinding in het hoofdwatersysteem. Door de extra verharding is het op deze locatie niet meer mogelijk om het water hier op een goede manier naar de andere zijde van de A27 te laten stromen. Als alternatief wordt het water parallel aan de wegenstructuur naar het zuiden geleid om daar door een nieuw te realiseren duiker de A27 te kruisen. Deze duiker wordt gerealiseerd op de locatie waar de verharding van de A27 de minimale breedte heeft; en dus niet bij de extra verbreding van de op- en afritten.

Onder de A27 komt een nieuwe duiker om het hoofdwatersysteem de A27 te laten kruisen. Van de nieuw te realiseren duiker onder de snelweg wordt uitgegaan dat deze dezelfde diameter heeft als de duiker waar het hoofdwatersysteem nu gebruik van maakt. Dit is een rechthoekige betonnen duiker van 4 meter breed. De nieuwe duiker dient ingericht te worden met een loopstrook voor kleine fauna. Bij de nieuwe duiker onder de A27 wordt geen betonnen bodem toegepast, zodat de bodemhoogte aangepast kan worden aan toekomstige wijzigingen in het peilbeheer.

Om de watergangen binnen de aansluiting met de rest van het watersysteem te verbinden zijn er duikers nodig. Hier kan worden volstaan met duikers met kleinere diameter omdat het hier geen doorgaande watergang betreft. Het gaat hier om C-wateren. Uitgangspunt is dat hier een duiker met een diameter van 800 mm volstaat.

Waterpeil

Het plangebied ligt in het bemalingsgebied/peilgebied 'Land van de Zes Molens'. Dit bemalingsgebied ligt grotendeels aan de westzijde van rijksweg A27. De afwatering gebeurt in noordwestelijke richting, naar het gemaal nabij Pinkeveer. Het bemalingsgebied beschikt op diverse locaties over inlaatpunten van boezemwater. Voor dit peilgebied is een zomerpeil van NAP -1,46 m vastgesteld en een winterpeil van NAP -1,56 m. Deze peilen worden in de toekomst verder geïndexeerd conform de autonome maaiveldddaling. Binnen de gebiedsontwikkeling Groote Haar wordt voor een deel van het gebied een nieuw peil aangehouden. Het gaat hierbij om het bedrijventerrein. Bij de omvorming van landelijk gebied naar bedrijventerrein wordt voor het bedrijventerrein een gestuwd peilvak gerealiseerd. Binnen dit peilvak wordt een maximum peil van -1,46 m NAP gehanteerd. Het peil geldt jaarrond en mag uitzakken tot -1,56 m NAP. Wanneer het peil onder deze waarde daalt, zal water ingelaten worden. Door een jaar rond variabel peil met een variatie van 10 cm te handhaven wordt een meer natuurlijk peilregime gevoerd dan in de huidige situatie het geval is. Om te zorgen dat het omliggende gebied goed blijft functioneren en het water goed afgevoerd kan worden naar het gemaal bij Pinkeveer wordt een watergang om het nieuwe gestuwd peilvak aange-

legd. Alle wateren die van buiten het plangebied naar de grens van het plangebied stromen, worden op deze watergang aangesloten. Deze watergang valt binnen het peilgebied van de omgeving, en daarmee borgt deze watergang de waterafvoer in het omliggende gebied. Deze watergang sluit ook aan op de watergang langs de A27 en staat in verbinding met tenminste twee duikers onder de A27 door. Dit is in de huidige situatie al het geval. Door deze invulling van het watersysteem wordt het omliggende gebied niet extra belast. Immers, het bedrijventerrein heeft intern voldoende berging en de afvoer aan het gebied is gelijk aan afvoer volgens de landelijke afvoernorm. Daarnaast kan het water uit het omliggende gebied het plangebied passeren middels de watergang langs de rand van het plangebied.

Rioolpersleiding

Ter hoogte van de aansluiting op de A27 ligt een rioolpersleiding. Met het oog op onderhoud is het niet mogelijk om deze geheel onder de op- en afritten te laten liggen. Er bestaan plannen om de rioolpersleiding te verplaatsen. Aangezien de nieuwe locatie nog niet bekend is, wordt hiervoor te zijner tijd een separate procedure doorlopen.

Keringen

Er zijn geen keringen in het plangebied aanwezig. Hier hoeft dan ook geen rekening mee gehouden te worden.

Waterkwaliteit

De plannen mogen geen negatieve invloed hebben op de waterkwaliteit in het gebied. Er is dan ook aandacht voor de waterkwaliteit bij het inpassen van het nieuwe watersysteem. Twee onderwerpen komen hierbij naar voren: calamiteiten en natuurvriendelijke oevers.

Langs de A27 en tussen de op- en afrit naar de verbindingsweg ligt een watergang. Dit is, in uitzondering op algemeen geldende uitgangspunt, een doodlopende watergang. En langs de verbindingsweg is sprake van een dubbele watergang: één watergang die direct langs de A27 loopt en als bermsloot voor de A27 functioneert, en één watergang langs de verbindingsweg. Door hier een dubbele watergang aan te leggen en de watergang langs de A27 als doodlopende watergang in te richten, biedt dit meer mogelijkheden om een deel van de watergang af te sluiten wanneer er sprake is van een calamiteit en er (mogelijk) vervuiling van het oppervlaktewater optreedt. Natuurvriendelijke oevers worden zoveel mogelijk ingezet om een betere ecologische waarde te creëren en om het systeem robuuster te maken voor schommelingen in de waterkwaliteit. In dit bestemmingsplan is de realisatie van natuurvriendelijke oevers langs de verbindingsweg en de aansluiting uitgesloten vanwege de wensen van agrariërs.

3.3.4 Watertoets

Het waterplan is opgesteld in overleg met het Waterschap. Het waterplan, alsmede het waterontwerp is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

3.3.5 Conclusie

Omdat in het stedenbouwkundige plan en in voorliggend bestemmingsplan rekening is gehouden met de voorwaarden uit het waterplan, heeft de gebiedsontwikkeling geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.

3.4 Flora en fauna

3.4.1 Algemeen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurwaarden in en om het plangebied. Voordat ontwikkelingen mogen plaatsvinden, dient eerst een onderzoek uitgevoerd te worden in het kader van de Natuurbeschermingswet (gebiedsbescherming), de Flora- en faunawet (soortenbescherming) en eventuele andere betrokken natuurregeling.

3.4.2 Uitgevoerd onderzoek

Quick scan flora en fauna

Inleiding

Er is een flora- en faunarapportage¹⁵ opgesteld inzake de realisatie van het bedrijventerrein Groote Haar, alsmede de realisatie van de beoogde windturbines en de aanleg van nieuwe infrastructuur (nieuwe op- en afritten op A27 en nieuwe verbindingsweg). In deze flora- en faunarapportage worden de effecten op de aanwezige natuurwaarden besproken. In het rapport is een scheiding aangebracht tussen de verschillende bestemmingsplannen. Hieronder wordt ingegaan op de onderzoeksresultaten voor zover die van belang zijn voor het onderhavige bestemmingsplan voor het de op- en afritten op de A27 en de verbindingsweg voorzover die in de gemeente Giessenlanden ligt.

Gebiedsbescherming

Natuurbeschermingswet 1988

In het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 (NB-wet), de Ecologische Hoofdstructuur en Belangrijk weidevogelgebied dient er getoetst te worden of de beoogde ontwikkelingen een negatieve invloed hebben op beschermde gebieden.

Het plangebied ligt niet in een gebied dat in kader van de Natuurbeschermingswet 1998 is aangewezen. In een straal van 6 kilometer bevinden zich enkele Natura 2000-gebieden en een Beschermd Natuurmonument (in de samenvatting van de Voortoets die hierna volgt wordt hier uitgebreider op ingegaan). Directe negatieve effecten van het plan op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden zijn niet te verwachten. Indirecte negatieve effecten zijn echter niet op voorhand uit te sluiten, vanwege de stikstofemissie van het toekomstige bedrijventerrein en de mogelijke verkeersaantrekkende werking van het plan. Hierdoor kan er mogelijk verzuring dan wel vermesting optreden. De mogelijke vermesting en verzuring door de beoogde plannen kan mogelijk een negatief effect hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van, onder andere, habitattypen H7230 en habitatsoort H1166. Een nader onderzoek in de vorm van een voortoets Natuurbeschermingswet 1998 is nodig om de effecten verder inzichtelijk te maken.

¹⁵ Flora- en faunarapportage, Gebiedsontwikkeling Groote Haar, Gemeente Gorinchem en Giessenlanden, SAB, Datum: 25 november 2015, kenmerk: 140467.



Globale ligging van het plangebied (paars aangegeven) ten opzichte van de Ecologische Hoofdstructuur, belangrijk weidevogelgebied en Natura 2000-gebieden (Bron: Programma ruimte, 2014)

Beschermde natuurgebieden

Binnen een straal van 25 kilometer liggen ook enkele Beschermde natuurmonumenten. Onderstaande tabel geeft de namen van deze gebieden en de afstand tot het plangebied.

Natura 2000-gebied		Afstand [km]
1	Huys ten Donck	24,9
2	Niemandshoek	1,2
3	Oeverlanden Giessen	2,4
4	Smoutjesvlietlanden	6,3

Tabel: Beschermde natuurmonumenten in de omgeving van het plangebied.

Negatieve effecten op Beschermde natuurmonumenten zijn uitgesloten. Bij Beschermde natuurmonumenten is het verboden handelingen te verrichten die schadelijk zijn voor het natuurschoon en de natuurwetenschappelijke betekenis. In dit geval is hiervan geen sprake. Gezien de tussenliggende afstand, eventueel tussenliggende elementen en het feit dat Beschermde natuurmonument Niemandshoek reeds een voedselrijke bodem heeft, is van schade aan natuurschoon en natuurwetenschappelijke betekenis geen sprake.

Ecologische Hoofdstructuur en belangrijk weidevogelgebied

Het plangebied ligt niet in de EHS. De verbindingsweg bevindt zich in wel een belangrijk weidevogelgebied. In de Verordening Ruimte (2014) van Provincie Zuid-Holland staat vermeld dat er bij ingrepen in een belangrijk weidevogelgebied een compensatieplan opgesteld dient te worden door de initiatiefnemer.

Door de aanleg van de verbindingsweg en op- en afritten naar en van de A27 is er sprake van oppervlakteverlies in het weidevogelgebied. Dit betekent dat naast grasland (agrarisch gebruik) ook de omliggende sloten en woningen tot dit gebied behoren. De aangrenzende A27 wordt niet tot het belangrijk weidevogelgebied gerekend. Met het voornemen is over een oppervlak van 141.383 m² (14,1 ha) sprake van ruimtebeslag. Het ruimtebeslag omvat grasland en sloten.

Naast het ruimtebeslag kan het voornemen een verstorende werking op het omliggende gebied hebben. De verstorende werking kan worden onderverdeeld in de volgende aspecten:

- verstoring door geluid;
- verstoring door licht en verlies aan openheid;
- verstoring door verkeersbewegingen.

Conform de beleidsregel vindt de compensatie bij voorkeur als volgt plaats.

1. Door fysieke compensatie met dezelfde natuur-, recreatie- of landschapswaarden als die door de ingreep verloren zijn gegaan aansluitend aan of nabij het gebied van de ingreep met dien verstande dat een duurzame situatie ontstaat;
2. Indien fysieke compensatie met dezelfde natuur-, recreatie- of landschapswaarden als in het vorige onderdeel bedoeld redelijkerwijs onmogelijk is, door fysieke compensatie met kwalitatief vergelijkbare waarden aan of nabij het gebied van de ingreep dan wel door fysieke compensatie elders, of;
3. Indien ook dat redelijkerwijs onmogelijk is, door financiële compensatie.
4. Echter artikel 8 lid b geeft aan dat bij minder dan 1 ha kan worden volstaan met financiële compensatie.

In de Nee, tenzij-toets' en compensatieplan belangrijk weidevogelgebied 'Grote Haar', zoals als bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen, is de verstoring van het belangrijk weidevogelleefgebied in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat het enkel het fysiek ruimtebeslag van de verbindingsweg en de op-/afritten A27 leidt tot aantasting van het belangrijk weidevogelgebied. In totaal gaat er een gebied van 14,1 hectare weidevogelgebied verloren.

Compensatie voor ingrepen in belangrijke weidevogelgebieden kan worden ingevuld door verwerving en/of inrichting van gronden en overdracht aan een terreinbeherende natuurbeschermingsorganisatie, door particulier natuurbeheer of door agrarisch natuurbeheer. Als vuistregel kan worden aangehouden dat met reservaatbeheer ongeveer 3x, en met particulier natuurbeheer en zwaar agrarisch natuurbeheer ongeveer 2x zo hoge dichtheden kunnen worden bereikt als met gangbaar agrarisch beheer. In het plangebied is sprake van gangbaar agrarisch beheer, wanneer in het compensatiegebied reservaatbeheer of agrarisch natuurbeheer wordt toegepast, kan dus mogelijk worden volstaan met een kleinere compensatieopgave dan het oppervlak dat is aangetast.

Om invulling te geven aan de compensatieverplichting is contact opgenomen met het Gebiedscollectief Alblasserwaard - Vijfheerenlanden. Afgesproken is dat het gebiedscollectief in opdracht van de gemeente gedurende minimaal 12 jaar zorgdraagt voor weidevogelbeheer op minimaal 14,1 hectare grondgebied, gelegen zo dicht mogelijk bij het plangebied. Binnen de gekozen locatie(s) vindt een passend beheer plaats ten-

einde het gebied geschikter te maken en te houden voor weidevogels. Het omvormen naar extensief beheerd weidevogelgrasland is daarbij noodzakelijk. Weidevogelgrasland van goede kwaliteit heeft een open karakter zonder opgaande structuurelementen, waardoor de dekking voor predatoren beperkt is. Naast de overwegende korte grazige vegetaties is ook enig mozaïek gewenst van hoge en lage gras- en kruidenvegetatie en een rijk begroeide slootkant voor voedsel en dekking van de kuikens. Dit mozaïek wordt verkregen door een afwisseling van tijdstip en vorm van beheer (maaien, begrazen).

Met het gebiedscollectief Alblasserwaard – Vijfheerenlanden is een overeenkomst gesloten, waarin voornoemde afspraken juridisch zijn vastgelegd. De 'Nee, tenzij-toets' en het compensatieplan liggen hieraan ten grondslag.

Soortbescherming

In het plangebied is de aanwezigheid van strikt beschermde plant- en diersoorten vastgesteld of op voorhand niet uit te sluiten. In onderstaand overzicht zijn deze soorten weergegeven.

Soortgroep	Soort/functie	Op voorhand niet uit te sluiten
Vleermuizen	Foerageergebied	x
	Vliegroutes	x
	Verblijfplaatsen boombewonende vleermuizen	x
	Verblijfplaatsen gebouwbewonende vleermuizen	
Vogels	Buizerd	x
	Roek	x
Amfibieën	Rugstreeppad	x
	Heikikker	x
Vissen	Bittervoorn	x
	K modderkruiper	x
	G modderkruiper	x

Uit het onderzoek blijkt dat in het plangebied onderzoek noodzakelijk is naar vleermuizen (vliegroutes, foerageergebied en verblijfplaatsen van boombewonende soorten), de rugstreeppad, de heikikker, de buizerd, roek, bittervoorn, grote modderkruiper en kleine modderkruiper.

Zorgplicht

In het plangebied zijn vele algemene planten en dieren aangetroffen en te verwachten. Daarom dient veel aandacht aan de zorgplicht te worden besteed om overtreding van de Flora- en faunawet te voorkomen. De te treffen maatregelen zijn uiteengezet in de rapportage. Het gaat onder meer op welke wijze er gemaaid en gekapt wordt en op welke wijze sloten worden gedempt. Deze maatregelen dienen begeleid te worden door een ecooloog met kennis van plant- en diersoorten.

Broedende vogels

De werkzaamheden dienen buiten de broedperiode plaats te vinden. Deze loopt van half maart tot half augustus. Broedende vogels zijn strikt beschermd door de Flora- en faunawet en mogen niet verstoord worden. Tijdens het veldbezoek zijn meerdere nesten en veel vogels aangetroffen. Vrijwel alle vogels kunnen tot broeden komen in het plangebied. Er is geen vrijstelling te verkrijgen in het kader van de Flora- en faunawet voor activiteiten die vogels in hun broedseizoen zou kunnen verstoren.

Conclusie flora- en faunarapportage

Uit de flora- en faunarapportage blijkt wat betreft de gebiedsbescherming dat er een vervolgonderzoek in de vorm van een voortoets nodig is. Deze komt hierna aan de orde. Wat betreft soortenbescherming wordt geconcludeerd dat er voor diverse beschermde soorten nog vervolgonderzoek noodzakelijk is. Verder dient te worden voldaan aan de zorgplicht en dienen werkzaamheden buiten de broedperiode van vogels plaats te vinden.

Nader onderzoek soortbescherming

In het plangebied is een quick scan flora en fauna uitgevoerd waaruit blijkt dat de geplande ingrepen mogelijk negatieve effecten hebben op (leefgebieden van) aanwezige beschermde soorten. Op basis van de terreinomstandigheden kon de aanwezigheid van beschermde vleermuizen, (jaarrond beschermde) broedvogels (huismus, uilen en zwaluwen), amfibieën (rugstreeppad, heikikker) en vissen (bittervoorn, kleine- en grote modderkruiper) niet worden uitgesloten. Voor deze soorten is in de juiste onderzoeksperioden nader ecologisch onderzoek¹⁶ ter plaatse van het plangebied van de gebiedsontwikkeling uitgevoerd. De conclusie van het onderzoek luidt als volgt.

Broedvogels

In het plangebied komen algemene broedvogels voor. In de sloten (ingreeplocatie en directe omgeving) zijn broedende meerkoeten, wilde eenden en één nest van de kuifeend aangetroffen. In de weilanden broeden scholekster en kievit. In de begroeiing in de omgeving van de huizen komen onder andere vink, pimpelmees, koolmees, winterkoning en tijaftjaf voor. De buizerd, roek en huismus zijn als jaarrond beschermde soorten in de (omgeving van) het plangebied aanwezig.

Buizerd

Het nest van de buizerd blijft gedurende de ingreep behouden. Ook neemt naar verwachting de verstoring niet toe. Het nest ligt nu al dicht langs de drukke snelweg A27 en naar verwachting neemt de verkeersdruk op de Groeneweg niet verder toe. De nieuwe op- en afrit is aan de andere zijde van de snelweg gepland. In de omgeving, binnen een straal van enige kilometers, is ruim voldoende foerageergebied voor de buizerd aanwezig. Het verlies aan oppervlakte door de aanleg van het bedrijventerrein en de op- en afritten doet daar geen significante afbreuk aan. Daar komt bij dat de buizerd flexibel genoeg is om nieuw leefgebied te verkennen. De ingreep heeft dus geen significant negatief effect op de nestlocatie, noch op het foerageergebied.

Huismus

De nesten van jaarrond beschermde broedvogels liggen buiten de ingreeplocatie en blijven dus behouden. Hoewel de nesten van huismus dicht tegen de plangrens aan liggen, ligt het essentiële foerageergebied voor de huismus buiten het plangebied, de functionaliteit van het leefgebied van de huismus blijft daarmee behouden.

¹⁶ ATKB, Ecologisch onderzoek in het kader van de Wet natuurbescherming, 12 oktober 2016, rapportnummer 20160352532/rap01.

Roek

Het nieuwe bedrijventerrein ligt op grotere afstand dan 1.500 meter van de kolonie. Daarmee is geen sprake van enig negatief effect van de ingreep op de roek. De realisatie van de op- en afritten vindt wel plaats binnen het leefgebied van de roek. De aanleg hiervan leidt tot een afname van het oppervlakte geschikt foerageergebied. Per broedpaar in een kolonie dient 1,5 hectare geschikt foerageergebied aanwezig te zijn. Voor deze kolonie met 29 broedparen dus minimaal 43,5 hectare. Binnen een straal van 1500 van de kolonie is ongeveer 236 hectare geschikt foerageergebied aanwezig, de rest bestaat uit bebouwing, wegen of water. De oppervlakte van het gebied van de op- en afritten dat binnen het leefgebied van de roek valt, is ongeveer 5,9 hectare. Na realisatie van de op- en afritten blijft dus nog ongeveer 230 hectare voor de roek geschikt foerageergebied over. Ruim meer dus dan de minimum benodigde oppervlakte van 43,5 hectare. Daarmee is geen sprake van een significant effect op de roek.

Overige soorten

Op de kerkuil heeft de ingreep geen effect, de soort kan tot 1500 meter (Soortenstandaard Kerkuil) van de vaste rust- en verblijfplaats foerageren. Het foerageergebied bestaat uit allerlei typen graslanden en ruigte. Het plangebied vormt mogelijk foerageergebied voor de kerkuil, maar in de omgeving is ruim voldoende alternatief aanwezig.

Vissen

Grote modderkruiper

De grote modderkruiper is aangetroffen in vier watergangen in het plangebied. De bemonsteringen hebben steekproefsgewijs plaatsgevonden, de soort is derhalve in alle watergangen te verwachten. De ingreep leidt tot verlies van habitat van de grote modderkruiper en mogelijk tot sterfte van individuen. In het plangebied is zowel zomer- als winterhabitat van de grote modderkruiper aanwezig. Als gevolg van de werkzaamheden gaan beide verloren. Het dempen en/of werken in de watergangen kan leiden tot sterfte van individuen.

De aanvraag van een ontheffing voor het vernietigen van leefgebied van de grote modderkruiper is noodzakelijk. De grote modderkruiper is een streng beschermde soort waarvoor naast het verkrijgen van een ontheffing, compensatie van het verlies van leefgebied dient plaats te vinden. In het compensatieplan¹⁷ is uitgewerkt hoe het verlies van leefgebied wordt gecompenseerd. Daarnaast wordt tijdens de uitvoering zorgvuldig gewerkt conform de Gedragscode voor waterschappen en de Soortenstandaard Grote Modderkruiper (RVO 2014a) om sterfte van de grote modderkruiper te voorkomen:

¹⁷ ATKb, Compensatieplan heikikker, rugstreeppad en grote modderkruiper, 11 oktober 2016, rapportnummer 20160747/rap02.

Kleine modderkruiper

In het plangebied zijn veertien waarnemingen gedaan van de kleine modderkruiper. De soort is aanwezig in tenminste dertien watergangen, zowel in het gebied waart het bedrijventerrein is gepland als in het gebied van de twee meest noordelijke op- en afritten. De bemonsteringen hebben steekproefsgewijs plaatsgevonden, de soort is derhalve in alle watergangen mogelijk aanwezig. De ingreep leidt tot verlies van habitat van de kleine modderkruiper en mogelijk tot sterfte van individuen. In het plangebied is zowel zomer- als winterhabitat van de kleine modderkruiper aanwezig. Als gevolg van de werkzaamheden gaan beide verloren. Het dempen en/of werken in de watergangen kan leiden tot sterfte van individuen.

Voor de kleine modderkruiper dient op dezelfde wijze zorgvuldig gewerkt te worden als voor de grote modderkruiper, conform de gedragscode voor waterschappen. De compensatie voor de grote modderkruiper levert tevens geschikt leefgebied voor de kleine modderkruiper op.

Voor kleine modderkruiper hoeft geen ontheffing aangevraagd te worden mits de hierboven voorgestelde mitigerende maatregelen (Conform de Soortenstandaard en Gedragscode voor Waterschappen) worden uitgevoerd.

Bittervoorn

Tijdens de elektrovisserij is geen bittervoorn aangetroffen, dit was de reden om aanvullende gegevens te verzamelen met eDNA. De soort is namelijk uit de omgeving bekend en het plangebied lijkt geschikt voor de soort. Ook met eDNA is de soort niet in het plangebied aangetroffen. De laatste waarnemingen van de soort in omgeving van het plangebied komen uit 2006, de soort is niet (meer) aanwezig. Naast de bovengenoemde wettelijk beschermde soorten zijn overige, algemene vissen in het plangebied te verwachten.

Overige vissen

De ingreep leidt mogelijk tot sterfte van overige vissen als gevolg van het dempen van watergangen.

Vleermuizen

Tijdens het vleermuisonderzoek zijn de volgende soorten waargenomen: gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, rosse vleermuis, laatvlieger, watervleermuis en *Myotis spec.* De gewone dwergvleermuis is veruit het meeste aangetroffen; de soort is op alle onderzoekslocaties aanwezig. De ruige dwergvleermuis is waargenomen op de Hoogbloklandseweg en de Groeneweg, de laatvlieger en rosse vleermuis alleen nabij de Groeneweg. Van de watervleermuis is slechts één dier waargenomen, langs de Hoogbloklandseweg.

Verblijfplaatsen zijn niet op of in de directe omgeving van de ingreeplocatie aangetroffen. De aanwezige bomen zijn jong of in goede conditie, waardoor geen holten aanwezig zijn. Het is aannemelijk dat de verblijfplaatsen aanwezig zijn in de bebouwde kom van Gorinchem. Ook uit de vliegrichting van de vleermuizen blijkt dit: in de avond vliegen de dieren in noordelijke richting, in de ochtend juist weer naar het zuiden.

In het gebied zijn drie vliegroutes aangetoond: de Hoogbloklandseweg, de passage van de Groeneweg over de A27 en de watergang achter het tankstation Scheiwijk. De Hoogbloklandseweg vormt de vliegroute van en naar Gorinchem, waar in de bebouwde kom waarschijnlijk verblijfplaatsen zijn. De bomen langs de weg vormen de nood-

zakelijke geleidende elementen (ondanks dat deze bomenrij niet aangesloten is en de bomen relatief jong zijn). De Groeneweg vormt eveneens een vliegroute. Waar de vleermuizen de A27 exact passeren is niet vastgesteld. Hiervoor zijn twee mogelijkheden: een passage langs het viaduct, dat is afgezet met hoge hekken en zo een zeer goede geleidende functie heeft of de vleermuizen passeren de snelweg onderlangs, via een duiker. In de duiker is voldoende ruimte aanwezig voor vleermuizen om te vliegen. De eerste optie is het meest waarschijnlijke.

De Hoogbloklanseweg en de Groeneweg vormen een voor vleermuizen essentiële vliegroute. Het landschap is zeer open, waardoor pas op meer dan een kilometer afstand potentieel geschikte alternatieve routes voorhanden zijn. Achter het tankstation is een brede sloot met bomen op de oevers aanwezig, hier passeren vleermuizen zonder dat duidelijk is waar de dieren naar toe gaan. Waarschijnlijk komen deze dieren uit de bebouwde kom van Hoogblokland.

Langs de vliegroutes zijn enkele waarnemingen gedaan van foeragerende vleermuizen; achter het tankstation Scheiweg en bij het viaduct over de A27. Deze vliegroutes vormen echter niet het primaire foerageergebied, waar het wel ligt is niet bekend, het onderzoek heeft in elk geval aangetoond dat het buiten het plangebied ligt. Daarmee is de aanwezigheid van essentieel foerageergebied uitgesloten. De bomen achter het tankstation blijven behouden, evenals de sloten, zodat het foerageergebied behouden blijft.

De verstoring van de essentiële vliegroute langs de Hoogbloklanseweg, gedurende de ingreep, kan voorkomen worden door buiten de actieve periode van vleermuizen te werken. Dit is globaal de periode maart-oktober. De bomen langs de Hoogbloklanseweg dienen gehandhaafd te blijven. Om de functionaliteit van de vliegroute te behouden. Om de negatieve effecten van de windturbines zoveel mogelijk te beperken dienen de windturbines uit te gaan bij een windsnelheid onder de 4 Bft. Vleermuizen zijn actief bij lagere windsnelheden, juist op dat moment zijn windturbines minder rendabel. Voor het plaatsen van windturbines geldt een vrijstelling voor het niet-opzettelijk incidenteel doden van dieren (Staatsblad, 2015). Indien voldoende maatregelen worden genomen om de bestaande vliegroute langs de Hoogbloklanseweg functioneel te behouden is de aanvraag van een ontheffing van de Wet natuurbescherming niet nodig. Deze vliegroute wordt in stand gehouden door de bomen langs het oorspronkelijke verloop van de Hoogbloklanseweg te behouden en ter plaatse geen kapvergunningen te verlenen ten behoeve van de komst van het bedrijventerrein.

Amfibieën

Twee beschermde amfibieënsoorten zijn aangetroffen, de heikikker en de rugstreeppad. Andere beschermde amfibieënsoorten zijn tijdens de inventarisatie niet waargenomen. Het leefgebied is voor deze soorten ook als ongeschikt beoordeeld.

De uitvoering van het bestemmingsplan leidt tot verlies van leefgebied van de heikikker en rugstreeppad. Voor beide soorten gaat zowel land- als waterhabitat verloren. Gedurende de uitvoering bestaat kans op sterfte van zowel de heikikker als de rugstreeppad. Ook voor andere algemene amfibieën (zoals de bruine kikker en gewone pad) is deze kans aanwezig. Wegvangen, in het kader van de zorgplicht, is noodzakelijk.

Het verlies van leefgebied van heikikker en rugstreeppad dient gecompenseerd te worden om negatieve effecten van de ingreep teniet te doen. Hiervoor is een compensatieplan opgesteld. Het is noodzakelijk dat zowel de land- als waterhabitat in voldoende mate gecompenseerd wordt. Voorafgaand aan de ingreep is het wegvangen van amfibieën noodzakelijk.

Voor zowel de rugstreeppad als de heikikker dient een ontheffing aangevraagd te worden voor het vernietigen van leefgebied en het verplaatsen van de dieren.

Conclusie soortenbescherming

Op basis van het nader onderzoek soortenbescherming volgen de volgende, belangrijkste conclusies:

- Op de ingreeplocatie komen algemene broedvogels, buizerd, vleermuizen, grote modderkruiper, kleine modderkruiper, heikikker en rugstreeppad voor. De bittervoorn is niet aangetroffen. Binnen de invloedssfeer van de ingreep zijn roeken en huismus aanwezig.
- Voor de grote modderkruiper, heikikker en rugstreeppad dient ontheffing aangevraagd te worden voor het vernietigen van leefgebied. Voor deze soorten dient compensatie het verlies van leefgebied gecompenseerd te worden.

De noodzakelijke ontheffing van de Flora- en faunawet / Wet natuurbescherming voor de grote modderkruiper, de heikikker en de rugstreeppad is aangevraagd. De ontheffing dient verleend te zijn voor de uitvoering van het bestemmingsplan. Daarnaast is een compensatieplan opgesteld voor genoemde soorten. Het compensatieplan heeft ten grondslag gelegen aan het stedenbouwkundig plan en het inrichtingsplan voor de noordelijke groenstrook.

Het nader onderzoek soortenbescherming en het compensatieplan zijn als bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen.

Voortoets

Inleiding

Wat betreft de gebiedsbescherming een voortoets¹⁸ uitgevoerd in het kader van de gebiedsontwikkeling Groote Haar. Naast de beoogde realisatie van nieuwe op- en afritten op de A27 alsmede de realisatie van een verbindingsweg, maakt ook het bedrijventerrein (inclusief windturbines) deel uit van de totale ontwikkeling. De voortoets hoort hiermee bij drie separate bestemmingsplannen¹⁹, waaronder het onderhavige. Als onderdeel van de bestemmingsplannen is het noodzakelijk om aan te tonen dat de activiteiten niet in strijd zijn met de Natuurbeschermingswet 1998. Derhalve dient een Voortoets Natuurbeschermingswet 1998 uit te worden gevoerd. In dit rapport wordt, op basis van de geldende natuurwetgeving, getoetst of de beoogde situatie van het plangebied leidt tot mogelijke negatieve effecten op Beschermde natuurmonumenten en instandhoudingsdoelstellingen van nabij gelegen Natura 2000-gebieden (met een maximale afstand van 25 kilometer).

¹⁸ Voortoets Natuurbeschermingswet 1998, Gebiedsontwikkeling Groote Haar, Gemeente Gorinchem en Giessenlanden, SAB, 27 november 2015, kenmerk 140467.

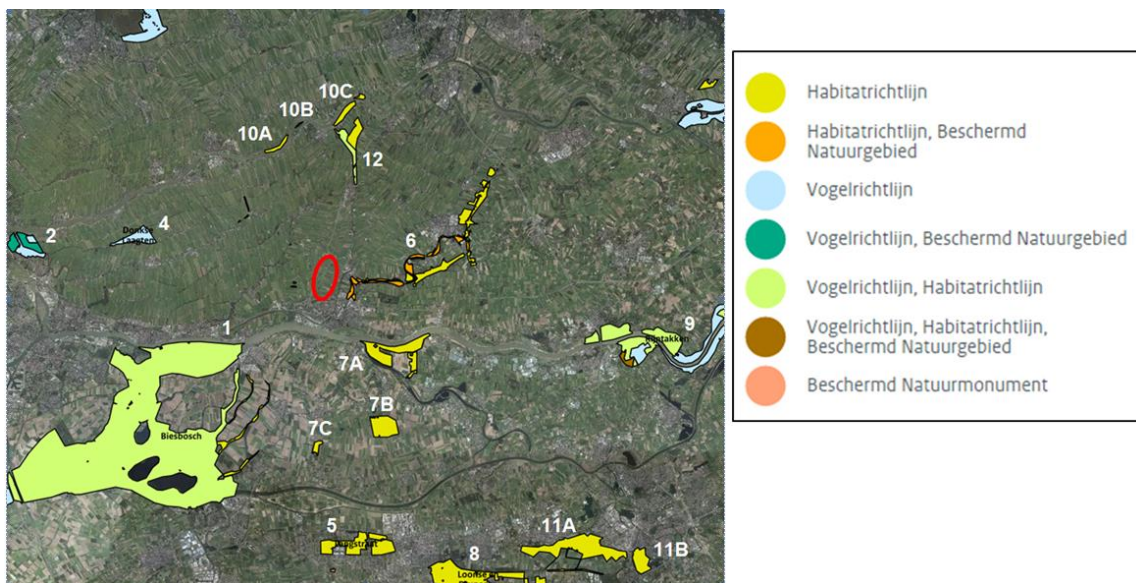
¹⁹ De voortoets is uitgevoerd in het kader van de drie voorontwerp-bestemmingsplannen, die later in twee ontwerp-bestemmingsplannen zijn vervat.

Natura 2000-gebieden

Rondom het plangebied liggen binnen een straal van 25 kilometer twaalf Natura 2000-gebieden. Het betreft gebieden die zijn aangewezen in het kader van de EU Habitat- en/of Vogelrichtlijn. Navolgende tabel en afbeelding geven een overzicht van deze Natura 2000-gebieden voor wat betreft afstand, ligging en of het onder de Habitatrichtlijn of Vogelrichtlijn valt.

Natura 2000-gebied	VR, HR, VHR	Afstand [km]
1 Biesbosch	VHR	6,3
2 Boezems Kinderdijk	VR	19,8
3 Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein	VR	20,1
4 Donkse Laagten	VR	12,0
5 Langstraat	HR	17,5
6 Lingedijk & Diefdijk	HR	1,7
7 Loevestein, Pompeveld & Kornsche Boezem	HR	4,3
8 Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen	HR	21,3
9 Rijntakken deelgebied Uiterwaarden Waal	VR, VHR	19,3
10 Uiterwaarden Lek	HR	9,5
11 Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek	HR	23,4
12 Zouweboezem	HR, VHR	5,8

Tabel: Overzicht van Natura 2000-gebieden binnen een straal van 25 kilometer rondom het plangebied. De tweede kolom geeft aan of het Natura 2000-gebied aangewezen is als Habitatrichtlijngebied (HR), Vogelrichtlijngebied (VR) of als beiden (VHR). Als in deze kolom bij een gebied meerdere opties staan vermeld, zijn gedeeltes van het gebied als zodanig aangewezen. Natura 2000-gebied Zouweboezem is bijvoorbeeld deels als HR aangewezen en deels als VHR.



Topografische kaart met globale ligging van het plangebied (rood omkaderd) ten opzichte van de Natura 2000-gebieden. De nummering van de Natura 2000-gebieden komt overeen met voorgaande tabel.

Resultaten

In de voortoets zijn diverse storingsfactoren beoordeeld die van belang kunnen zijn bij de mogelijke verstoring van Natura 2000-gebieden. Er worden 19 mogelijke storingsfactoren op soorten en habitats onderscheiden. Het volgende overzicht toont deze storingsfactoren alsmede de beoordeling.

Storingsfactor	Beoordeling verstoring
1. Oppervlakteverlies	Treedt niet op.
2. Versnippering	Treedt niet op.
3. Verzuring door stikstof uit de lucht	Treedt op, mogelijk tot N2000-gebied
4. Vermesting door stikstof uit de lucht	Treedt op, mogelijk tot N2000-gebied
5. Verzoeting	Treedt niet op.
6. Verzilting	Treedt niet op.
7. Verontreiniging	Treedt op, mogelijk tot N2000-gebied
8. Verdroging	Treedt niet op.
9. Vernatting	Treedt niet op.
11. Verandering overstromingsfrequentie	Treedt niet op.
12. Verandering dynamiek substraat	Treedt niet op.
13. Verstoring door geluid	Treedt op, mogelijk tot N2000-gebied
14. Verstoring door licht	Treedt op, maar reikt niet tot N2000-gebied
15. Verstoring door trilling	Treedt op, maar reikt niet tot N2000-gebied
16. Optische verstoring	Treedt op, maar reikt niet tot N2000-gebied
17. Verstoring door mechanische effecten	Treedt op, maar reikt niet tot N2000-gebied
18. Verandering in populatiedynamiek	Treedt op, maar reikt niet tot N2000-gebied
19. Bewuste verandering soortensamenstelling	Treedt niet op.

Tabel Mogelijke storingsfactoren op soorten en habitats

Zoals uit voorgaand schema blijkt wordt over de meeste storingsfactoren gesteld dat deze niet optreden (zoals verzoeting of verzilting) of dat deze niet reiken tot de Natura 2000-gebieden (zoals verstoring door trillen en licht). Er zijn drie storingsfactoren die mogelijk wel leiden tot effecten op de Natura 2000-gebieden, namelijk verstoring door verontreiniging, verstoring door geluid en verstoring door vermisting en verzuring.

- Bij verstoring door verontreiniging speelt geen bodemverontreiniging of waterverontreiniging, maar mogelijk wel luchtverontreiniging. Dit aspect dient nader te worden onderzocht.
- Bij verstoring door geluid speelt dat het lawaai van het bedrijventerrein tot het Natura 2000-gebied Lingedijk & Diefdijk zal reiken. Uit een nadere beoordeling blijkt echter dat dit Natura 2000-gebied niet gevoelig is voor verstoring door geluid. Om die reden kan verstoring worden uitgesloten.
- Bij vermisting en verzuring gaat het om het verkeer dat door de plannen wordt aangetrokken alsmede de stikstofemissie van bedrijfsprocessen op het nieuwe bedrijventerrein. Effecten zijn niet uit te sluiten, om die reden dient dit aspect nader te worden onderzocht.

Uit voorgaande blijkt dat bij de aspecten verstoring door (lucht)verontreiniging en verstoring door vermisting en verzuring negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten. Inzake deze beide storingsaspecten dient daarom een passende beoordeling uitgevoerd te worden.

Conclusie voortoets

Uit de voortoets volgt dat een passende beoordeling nodig is inzake de storingsaspecten luchtkwaliteit en vermesting/verzuring.

Passende beoordeling

Gezien de resultaten van de voortoets is een passende beoordeling²⁰ uitgevoerd. In de passende beoordeling is allereerst ingegaan op het aspect verontreiniging, te weten de mogelijke negatieve effecten van vervuiling door emissie van stoffen naar de lucht. De stoffen fluoride, dioxine, benzeen, zwaveldioxide, zware metalen en fijnstof zijn hierbij beoordeeld. Voor al deze stoffen wordt geconstateerd dat er geen significant negatief effect optreedt op de instandhoudingsdoelstellingen van omliggende Natura 2000-gebieden.

Ook is ingegaan op het aspect vermesting en verzuring. De gebiedsontwikkeling leidt tot een toename van verkeersbewegingen en daardoor een toename van de emissie van stikstof. Daarnaast brengt ook de vestiging van bedrijvigheid op het bedrijventerrein mogelijke emissie van stikstof met zich mee. Er zijn berekeningen uitgevoerd om de toename van de stikstofdepositie te bepalen.

De stikstofdepositie is berekend op de gekozen toetspunten aan de randen van de betreffende Natura 2000 gebieden als opgenomen in onderstaand schema.

Nr	X	Y	Habitat code	KDW	AG
Lingedijk & Diefdijk-Zuid					
1	127781	429130	H91E0B	2000	1671,20
2	128033	428943	H7230	1143	1176,59
3	128037	430117	H7230	1143	1487,40
Loevestein, Pompeveld & Kornsche Boezem					
4	129259	425232	H6150A	1429	1768,60
5	130990	425241	H6120	1286	1151,78
Biesbosch					
6	120047	425513	H6510A	1429	1073,42
7	119791	425303	H6120	1286	1192,89
Zouweboezem					
8	128272	437123	LG02	2143	3344,85
9	128004	439972	H6140	1071	1527,21

Overzicht toetspunten

(H6120: stroomdalgraslanden, H6410:blauwdalgraslanden, H6510A: glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver); H7230: kalkmoerassen; H91E0B: vochtige alluviale bossen (essen-iepenbossen); Lg02: geïsoleerde meander en petgat)

AG = achtergrondconcentratie.

²⁰ Passende beoordeling Natuurbeschermingswet 1998, Gebiedsontwikkeling Groote Haar, Gemeente Gorinchem en Giessenlanden, SAB, 11 januari 2016, kenmerk 140467.

De toename van de stikstofdepositie als gevolg van de aanleg van de op- en afritten A27 en de verbindingsweg en de toename als gevolg van de komst van het bedrijventerrein zijn separaat inzichtelijk gemaakt. De bijdrages zijn in onderstaande tabel opgenomen.

Nr	Bijdrage Infrastructuur [mol N/ha/jr]	Bijdrage bedrijventerrein [mol N/ha/j]	Totale planbijdrage [mol N/ha/jr]
1	0,165	4,144	4,309
2	0,159	3,540	3,699
3	0,240	4,154	4,394
4	0,043	0,783	0,826
5	0,043	0,717	0,760
6	0,015	0,494	0,509
7	0,034	0,757	0,791
8	0,047	0,918	0,965
9	0,036	0,621	0,657

Stikstofdepositiebijdrage van de realisering van de gebiedsontwikkeling Groote Haar

Door de realisering van de gebiedsontwikkeling Groote Haar verdwijnen agrarische gronden. De gronden die met de realisering van de gebiedsontwikkeling onttrokken worden als agrarische grond betreffen op dit moment open grasland. Momenteel wordt op deze gronden mest uitgereden, hetgeen tot een afname van de stikstofdepositie leidt. De afname van deze stikstofdepositie is een rechtstreeks, onlosmakelijk gevolg van de uitvoering van het project, omdat de bemesting plaatsvindt op de gronden waar de gebiedsontwikkeling Groote Haar wordt gerealiseerd. De omvang van de afname van de stikstofdepositie is in onderstaande tabel opgenomen.

	Afname Infrastructuur [mol N/ha/jr]	Afname bedrijventerrein [mol N/ha/j]	Afname planbijdrage [mol N/ha/jr]
1	0,219	1,565	1,784
2	0,181	1,189	1,370
3	0,261	1,308	1,569
4	0,047	0,227	0,274
5	0,038	0,170	0,208
6	0,036	0,162	0,198
7	0,035	0,158	0,193
8	0,092	0,221	0,313
9	0,051	0,135	0,186

Afname stikstofdepositie

Conclusie infrastructuur

Er is sprake van een negatieve netto bijdrage van de stikstofdepositie vanwege de realisering van de infrastructurele voorzieningen. Dit betekent dat de stikstofdepositie vermindert. Om die reden kan een negatief effect op de kwaliteit van habitats voor wat betreft de infrastructuur worden uitgesloten.

Dit betekent concreet dat het bestemmingsplan Aansluiting A27 en verbindingsweg Groote Haar met inachtneming van artikel 19j Nbw 1998 kan worden vastgesteld. Immers, er is verzekerd dat het plan op zichzelf en in cumulatie met andere plannen c.q. projecten, gelet op de instandhoudingsdoelstelling, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in de binnen de invloedssfeer van het plangebied gelegen Natura 2000-gebieden niet verslechteren en geen significant verstorend effect heeft op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen.

Slotconclusie

Uit de voorliggende rapporten blijkt dat voor de Natura 2000-gebieden binnen de invloedssfeer van het plangebied geen significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de habitattypen en soorten van de vogel- en habitatrichtlijn aanwezig zal zijn.

3.4.3 Nog uit te voeren onderzoek

Momenteel wordt nader onderzoek verricht in het kader van de Flora- en faunawet. Op basis van de quick scan flora en fauna is nader onderzoek soortenbescherming nodig. Voor de vaststelling van het bestemmingsplan wordt hiervan verslag gedaan.

3.4.4 Conclusie

Wat betreft de gebiedsbescherming is geen sprake van belemmeringen. Er is geen sprake van effecten op beschermde natuurgebieden (Natura 2000 gebieden).

3.5 Archeologie en cultuurhistorie

3.5.1 Archeologie

Algemeen

Door ondertekening van het verdrag van Malta (1992) heeft Nederland zich verplicht om bij ruimtelijke planvorming nadrukkelijk rekening te houden met het niet-zichtbare deel van het cultuurhistorisch erfgoed, te weten de archeologische waarden. In de Monumentenwet 1988 is geregeld hoe met in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden moet worden omgegaan. Het streven is om deze belangen tijdig bij het plan te betrekken.

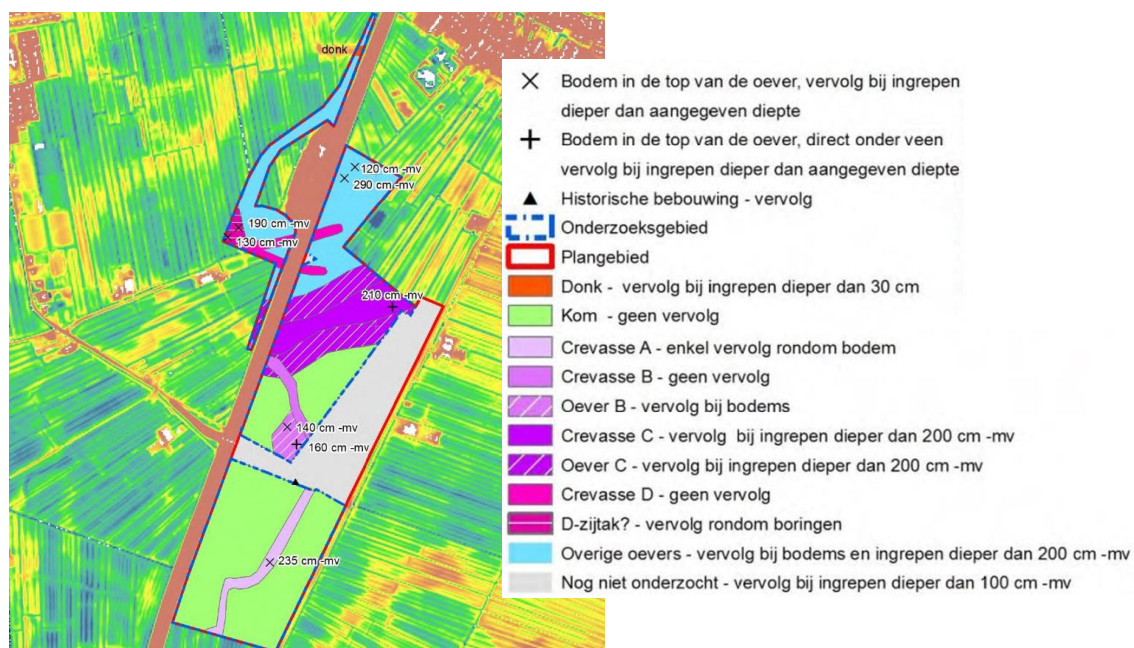
Toetsing

Er is een archeologisch onderzoek²¹ verricht ter hoogte van de verbindingsweg alsmede de op- en afritten op de A27. De onderzoeksconclusies zijn vertaald in de navolgende kaart.

²¹ Bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek verkennende fase, ontsluitingsweg naar het bedrijventerrein Groote Haar in Gorinchem, ArcheoDienst, rapportnummer 781, 16-12-2015.

Uit het kaartbeeld is het volgende af te leiden:

- In het lichtgroen gekleurde gebied geldt dat hier geen archeologische waarden worden verwacht. Er is geen vervolgonderzoek nodig. Dit geldt ook voor crevasse B en D (lichtpaars en paarsrood), voor zover hier geen specifieke aanduiding van toepassing is.
- In de overige gekleurde gebieden geldt dat er (middel)hoge archeologische verwachtingen aanwezig zijn. Het betreft crevasses, zijtakken en oevers. In voorgaande kaart is aangeduid bij welke verstoringdiepte mogelijk sprake is van verstoring van archeologische waarden. Dit varieert tussen 1,40 m-mv tot 2,90 m-mv.
- Ter plaatse van de nieuwe op- en afritten op de A27 is een donk aangetroffen. Bij de donk zou een eventueel archeologisch niveau dicht aan het maaiveld kunnen liggen. Om die reden wordt hier archeologisch vervolgonderzoek al geadviseerd bij bodemingrepen dieper dan 0,3 m-mv.
- Het lichtgrijze gebied is nog niet onderzocht als gevolg van een ontbrekende betredingstoestemming. Hier geldt dat verstoring van archeologische waarden bij verstoringen dieper dan 1,0 m-mv niet kan worden uitgesloten.



Kaartbeeld resultaten archeologisch onderzoek

Ervan uitgaande dat bij de aanleg van de wegen de verstoring niet dieper is dan 1 m-mv, zal voor een groot deel van het tracé van de verbindingsweg en de nieuwe op- en afritten op de A27 geen nader onderzoek nodig zijn en ook geen sprake zijn van verstoring van archeologische waarden.

Aandachtsgebied vormt de donk. Hier kunnen werkzaamheden dieper dan 30 cm leiden tot aantasting van archeologische waarden en is onderzoek nodig. Om die reden is hier de archeologische dubbelbestemming Waarde – Archeologie – 2 opgenomen. Het overige gebied heeft tevens een dubbelbestemming gekregen, waarbij werkzaamheden dieper dan 100 cm onderzoeksplichtig zijn.

Er is derhalve sprake van twee archeologische regelingen:

- Een archeologische dubbelbestemming Waarde – Archeologie - 1 met een verplichting voor het doen van onderzoek bij werkzaamheden dieper dan 1 m-mv.
- Een archeologische dubbelbestemming Waarde – Archeologie - 2 met een verplichting voor het doen van onderzoek bij werkzaamheden dieper dan 30 cm-mv.

Het gebied dat niet is onderzocht maakt geen deel uit van dit bestemmingsplan.

Conclusie

Het aspect 'archeologie' is onderzocht middels archeologisch bureau- en veldonderzoek. Ten aanzien van een groot deel van het plangebied wordt geconcludeerd dat de aanleg van de beoogde wegen niet leidt tot verstoring van archeologische waarden. Voor die deelgebieden, waarvoor dit niet kan worden gezegd, is een archeologische dubbelbestemming in dit bestemmingsplan opgenomen.

3.5.2 Cultuurhistorie

Algemeen

Door de wijziging van artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moeten naast de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten, ook cultuurhistorische waarden te worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen.

Toetsing

Huidige situatie

Landschap en grondgebruik

In groter verband maakt het landschap, waarin de locatie voor het nieuwe bedrijventerrein is gelegen, deel uit van de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden. Het landschap oogt "typisch Hollands" met weiden en karakteristieke vaak eeuwenoude boerderijen in een landschap van rechtlijnige sloten en rijen knotwilgen. Het vlakke landschap kent echter ook geaccidenteerde elementen zoals de stroomruggen in het aangrenzende Lingegebied. Het is een landschap dat zijn oorspronkelijke vorming door de natuur volop toont: overspoeld is door rivieren en uiteindelijk door de mens gecultiveerd werd door vruchtbaar polderland.

Het huidige landschap wordt gekenmerkt door de regelmatige slagenverkaveling. Vanuit de ontginningsassen is het gebied stelselmatig in cultuur gebracht. Zo is de Haarweg een oude ontginningsweg met kenmerkende bebouwing, waarvan enkele objecten van cultuurhistorische waarde. De Haarweg zelf staat als route op de archeologische kaarten als waardevol lint. De Haarweg vormt nu de rand naar het agrarische landschap.

Nieuwe plan

Het plan betreft de realisatie van nieuwe op- en afritten op de A27 (ter hoogte van BVP Scheiwijk) alsmede de realisatie van een verbindingsweg richting het te ontwikkelen regionale bedrijventerrein Groote Haar in Gorinchem, voor zover dit binnen de gemeentegrens van de gemeente Giessenlanden ligt.

Bij het plan ligt de nieuwe aansluiting tegen het tracé van de A27 aan. Door de bundeling van de beide infrastructuren worden het landschap en de cultuurhistorische waar-

de hiervan slechts in zeer beperkte mate aangetast. Verkavelings- en waterpatronen worden beperkt doorsneden en de samenhang blijft nog herkenbaar. De nieuwe op- en afritten hebben naar verwachting wel een beperkt negatief effect op de landschappelijke waarden. Volgt het aansluitpunt aan de oostzijde van de A27 nog de aanwezige verkavelings- en waterpatronen, aan de westzijde doorsnijden de op- en afritten deze patronen. De doorgaande lijnen van de hoofdwatergangen worden door het aansluitpunt verstoord. De ruimtelijke samenhang verdwijnt daardoor. Dit tast daarmee ook de cultuurhistorische waarde aan van de oorspronkelijke slagenverkaveling en het watersysteem. Door de hogere ligging en bundeling met de parkeerplaats en het benzineverkooppunt aan de A27, ontstaat een forsere ruimtelijke massa in de open ruimte. Deze maat en schaal is groter dan de overige solitaire elementen in de grootschalige open ruimte van de polder.

Conclusie

Er is in beperkte mate sprake van verstoring van de cultuurhistorische waarden (het landschap). Door de bundeling van de verbindingsweg met de A27 worden de negatieve effecten echter geminimaliseerd.

3.6 Verkeer en parkeren

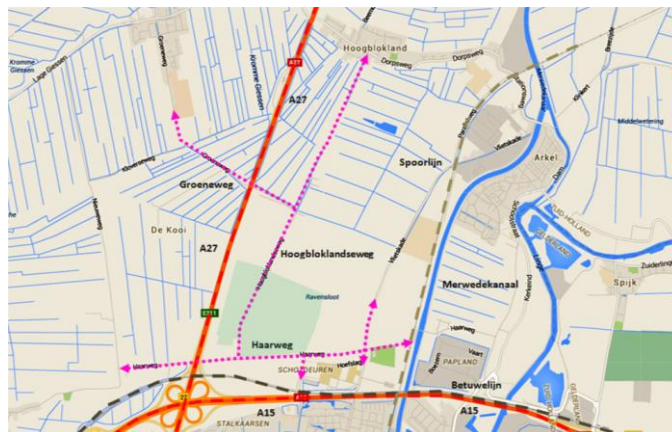
3.6.1 Algemeen

Bij het realiseren van een nieuwe functie dient gekeken te worden naar verkeersaspecten als ontsluiting en bereikbaarheid, parkeren en verkeersveiligheid.

3.6.2 Verkeer

Huidige situatie

In huidige situatie kan een verschil worden gemaakt tussen grootschalige infrastructuur van nationaal niveau en lokale infrastructuur. In en om het plangebied ligt veel infrastructuur van nationaal niveau. Ten zuiden ligt de A15, ten westen de A27. Verder ligt gebundeld aan de A15 de Betuwelijn. Aan de oostzijde ligt de Merwedelingelijn alsmede het Merwedekanaal. De grootschalige infrastructuur staat grotendeels los van de infrastructuur op lokaal niveau, er is geen sprake van aansluitingen in het plangebied of de directe omgeving.



Topografische kaart met aanduiding belangrijkste bestaande wegen (plangebied is lichtgroen gekleurd)

Het plangebied van de gebiedsontwikkeling ligt in de oksel van de snelwegen A27 en A15 en ten noorden van de Betuwelijn. De A15 met parallel daaraan de Betuwelijn is een functioneel en visueel ruimtelijke sterke barrière tussen de bestaande bebouwing van Gorinchem en het buitengebied.

In het plangebied van de gebiedsontwikkeling liggen uitsluitend lokale wegen, die kunnen worden aangemerkt als erftoegangswegen. Via de Mollenburgseweg, de Grote Haarsekade en de Kleine Haarsekade, die allen aantakken op de Haarweg, is het plangebied vanuit Gorinchem te bereiken. De Hoogbloklandseweg loopt door het plangebied en vormt een lokale verbinding richting de kern Hoogblokland. De Groeneweg is dat voor de kern Hoornaar. De Hoogbloklandseweg is uitgevoerd met een separaat fietspad. Op de voorgaande kaart is de bestaande verkeersstructuur in het plangebied van de gebiedsontwikkeling verduidelijkt.

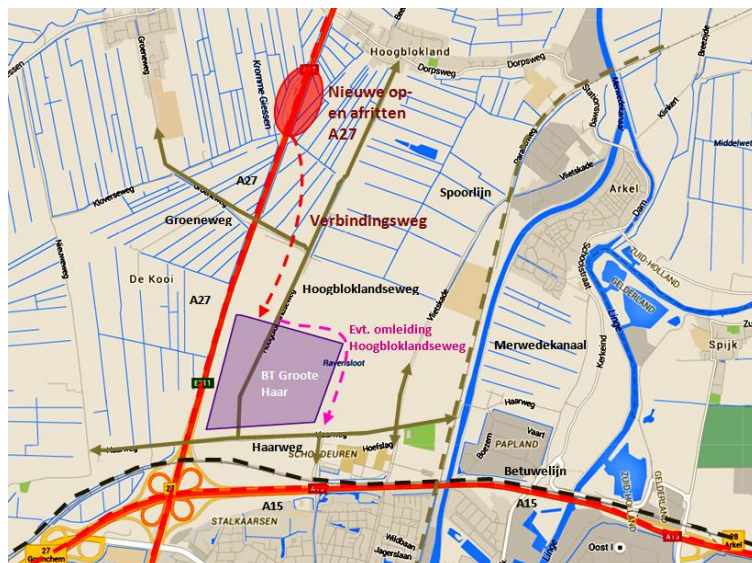
In het plangebied van dit bestemmingsplan zijn geen bestaande wegen gelegen.

Toekomstige situatie

Onderhavig plan maakt de realisatie van nieuwe infrastructuur mogelijk in de vorm van een nieuwe verbindingsweg en nieuwe op- en afritten op de A27 ter hoogte van het bestaande benzineverkooppunt Scheiwijk. In dat kader is een inrichtingsplan gemaakt, waarin inzicht wordt geboden in het exacte ruimtebeslag en de toekomstige inrichting van het gebied rond de aansluiting bij BVP Scheiwijk. Voor het ontwerp van de op- en afritten wordt verwezen naar paragraaf 2.5.1.

De op- en afritten maken als autonome ontwikkeling deel uit van het Tracébesluit A27 Houten – Hooipolder. Over de op- en afritten heeft afstemming plaatsgevonden met het Tracébesluit A27.

De nieuwe verbindingsweg zal het nieuwe bedrijventerrein Groote Haar ontsluiten. De verbindingsweg alsmede de interne ontsluitingsstructuur van het bedrijventerrein zal fysiek worden gescheiden van de bestaande lokale infrastructuur. Hiermee wordt menging van het (vracht-)verkeer van en naar het bedrijventerrein en het lokale (bestemmings-)verkeer op het bestaande wegennet volledig voorkomen.



Kaartbeeld schematische weergave toekomstige verkeersstructuur

De nieuwe op- en afritten op de A27 sluiten hiernaast uitsluitend aan op de nieuwe verbindingsweg. Hiermee ontstaat een volledig gescheiden systeem en heeft de aanleg van de nieuwe infrastructuur geen effect op het onderliggende wegennet. De verkeersgevolgen van het plan zijn hiermee beperkt. De nieuwe infrastructuur wordt hiernaast zodanig gedimensioneerd dat het verkeer van en naar het bedrijventerrein Groote Haar op goede wijze kan worden afgewikkeld.

Aan de keuze voor het tracé van de verbindingsweg heeft een verkeersonderzoek ten grondslag gelegen. Voor de uitkomsten van dit onderzoek wordt verwezen naar paragraaf 2.5.2.

3.6.3 *Parkeren*

Het aspect parkeren is gezien de aard van de plannen niet aan de orde.

3.6.4 *Conclusie*

Het aspect verkeer en parkeren vormen geen belemmering voor de uitvoering van het voorliggende bestemmingsplan.

3.7 Economische uitvoerbaarheid

De aansluiting en de verbindingsweg worden enkel aangelegd ten behoeve van de ontsluiting van het bedrijventerrein Groote Haar op grondgebied van de gemeente Gorinchem. Dit betekent dat de gemeente Gorinchem verantwoordelijk is voor de financiële haalbaarheid van de aansluiting en de verbindingsweg, ook op grondgebied van de gemeente Giessenlanden.

Met betrekking tot de aansluiting op de A27 heeft de gemeente Gorinchem afspraken gemaakt met Rijkswaterstaat. Kortweg komt het erop neer dat Rijkswaterstaat de aansluiting op de A27 realiseert en hier de kosten voor draagt tot aan de verbindingsweg. De kosten voor de aanleg van de verbindingsweg op zowel het grondgebied van Giessenlanden als op grondgebied van de gemeente Gorinchem zijn meegenomen in de grondexploitatie van het bedrijventerrein Groote Haar. In deze grondexploitatie zijn onder andere ook de opbrengsten meegenomen van de verkoop van bedrijfskavels. De grondexploitatie kent een nadelig resultaat. Ter hoogte van dit nadelige resultaat heeft de gemeenteraad van Gorinchem een voorziening getroffen. Het bestemmingsplan is hiermee economisch uitvoerbaar.

4 Wijze van bestemmen

4.1 Algemeen

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

De wijze van bestemmen is gebaseerd op de VROM-uitgave “Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012”. De verbeelding is IMRO-gecodeerd volgens IMRO2102.

4.2 Methodiek

4.2.1 Verbeelding

Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn opgenomen. Deze aanduidingen hebben alleen een juridische betekenis als in de regels aan de betreffende aanduiding een gevolg wordt verbonden. Een aantal aanduidingen heeft juridisch gezien geen betekenis en is uitsluitend opgenomen ten behoeve van de leesbaarheid van de verbeelding (bijvoorbeeld topografische gegevens). Deze zijn daarom opgenomen bij de ‘verklaringen’.

4.2.2 Regels

De regels van het bestemmingsplan zijn ondergebracht in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1 (artikelen 1 en 2) bevat de inleidende regels. Deze regels beogen een eenduidige interpretatie en toepassing van de overige, meer inhoudelijke regels en van de verbeelding te waarborgen.
- Hoofdstuk 2 (artikelen 3 tot en met 7) bevat de bestemmingsregels. Per op de verbeelding aangegeven bestemming bevat dit hoofdstuk regels die specifiek voor die bestemming gelden.
- Hoofdstuk 3 (artikelen 8 tot en met 12) bevat de algemene regels, waaronder een anti-dubbeltelregel en de algemene afwijkingsregels.
- Hoofdstuk 4 (artikelen 13 en 14) bevat het overgangsrecht en de slotregel.

regels in verband met de bestemmingen

De bestemmingsregels kennen alle een zelfde opbouw met de volgende leden:

- lid 1 bestemmingsomschrijving
- lid 2 bouwregels
- lid 3 nadere eisen (*indien aanwezig*)
- lid 4 afwijken van de bouwregels (*indien aanwezig*)
- lid 5 specifieke gebruiksregels (*indien aanwezig*)
- lid 6 afwijken van de gebruiksregels (*indien aanwezig*)
- lid 7 omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (*indien aanwezig*)
- lid 8 omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk (*indien aanwezig*)
- lid 9 wijzigingsbevoegdheid (*indien aanwezig*)

De bestemmingsomschrijving is de centrale bepaling van elke bestemming. In de bestemmingsomschrijving worden de binnen een bestemming toegestane functies genoemd. De bouwregels zijn gerelateerd aan deze omschrijving. Ook het gebruik van grond en bebouwing is gekoppeld aan de bestemmingsomschrijving.

Inleidende, algemene en overgangs- en slotregels

De inleidende (hoofdstuk 1), algemene (hoofdstuk 3) en overgangs- en slotregels (hoofdstuk 4) zijn de gebruikelijke bestemmingsregels en worden hier verder niet toegelicht.

4.3 Bestemmingen

Dit bestemmingsplan kent de bestemmingen 'Groen', 'Verkeer', 'Water' en de dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie - 1' en 'Waarde - Archeologie - 2'.

4.3.1 Bestemming 'Groen'

De bestemming Groen is geprojecteerd aan weerszijden van de nieuwe verbindingsweg en rondom de nieuwe op- en afritten. Ter plaatse zijn groenvoorzieningen, paden en water en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan.

4.3.2 Bestemming 'Verkeer'

De bestemming Verkeer is de belangrijkste bestemming binnen dit bestemmingsplan. De bestemming is geprojecteerd ter plaatse van de beoogde verbindingsweg en de op- en afritten van de A27. Binnen de bestemming zijn (doorgaande) wegen, groen- en watervoorzieningen toegestaan.

4.3.3 Bestemming 'Water'

Deze bestemming is toegekend aan de bestaande en nieuwe A-watergangen in het plangebied. De binnen de bestemming gelegen gronden zijn tevens bestemd voor waterhuishoudkundige doeleinden, waterberging, waterlopen, groenvoorzieningen en paden;

4.3.4 Dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie - 1' en 'Waarde - Archeologie - 2'

De binnen het plangebied voorkomende waardevolle archeologische gebieden worden beschermd met deze dubbelbestemmingen. In de dubbelbestemming is aangegeven dat bij een ingreep met een omvang groter dan 100 m² en een diepte van respectievelijk 100 en 30 cm of meer bij een omgevingsvergunningaanvraag een archeologisch rapport moet worden overgelegd, waaruit blijkt dat archeologische resten niet worden geschaad.

5 Procedure

5.1 Overleg en inspraak

Het voorontwerp-bestemmingsplan is in het kader van het vooroverleg tegelijkertijd aan verschillende instanties toegezonden. Tevens heeft het voorontwerp-bestemmingsplan gedurende 6 weken, in de periode 12 februari 2016 tot en met donderdag 24 maart 2016, voor inspraak ter inzage gelegen.

In de Notitie vooroverleg en inspraak, die als separate bijlage is toegevoegd aan deze toelichting, zijn de binnengekomen reacties op alle drie voorontwerp-bestemmingsplannen (ook ten aanzien van de voorontwerp-bestemmingsplannen Bedrijventerrein Groote Haar en Windturbinepark Groote Haar) samengevat en voorzien van een gemeentelijke beantwoording.

5.2 Zienswijzen

De ontwerp-bestemmingsplannen 'Bedrijventerrein en Windturbinepark Groote Haar' en 'Aansluiting A27 en verbindingsweg Groote Haar', alsmede het beeldkwaliteitplan 'Bedrijventerrein Groote Haar' hebben ter visie gelegen van 26 augustus 2016 tot en met 6 oktober 2016. Ten aanzien van de ontwerp-bestemmingsplannen zijn in totaal 42 (verschillende) zienswijzen binnengekomen. Van deze zienswijzen zijn er 25 gericht aan de gemeenteraad van Gorinchem, en 20 aan de gemeente Giessenlanden, waarvan er één later schriftelijk is ingetrokken. Enkele van de zienswijzen richten zich mede ten aanzien van het beeldkwaliteitplan. Dit onderdeel van de zienswijzen betreft formeel een inspraakreactie.

De binnengekomen zienswijzen zijn in de als bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen Zienswijzennota / Inspraaknota samengevat en van een beantwoording voorzien.