

Tussenrapportage risicoanalyse inplaatsing De Beijer in Waalwaard

Definitief

Opdrachtgever:

Provincie Gelderland
Mevrouw P. van Eijndthoven
Postbus 9090
6800 GX Arnhem
T 026-3599111
F 026-3599480
I www.gelderland.nl

Opdrachtnemer:

Eelerwoude
Brink 4a
7981 BZ Diever
T 0521-324400
F 0521-324401
E oord@eelerwoude.nl
I www.eelerwoude.nl

Project nr. 4834

<i>Opgesteld door</i>	<i>Gecontroleerd</i>	<i>Datum</i>
Peter Mendelts Erwin Stevens Jan van Mierlo	Luuk Boerema	10-3-2011



INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	2
1.1 Schets van de problematiek	2
1.2 Aanpak	2
2. BESCHRIJVING NUL-SITUATIE WAALWAARD	4
2.1 Inleiding	4
2.2 Plantoets: planologische situatie.....	4
2.3 Plantoets: vergunde gebruikruimte.....	5
2.3.1 Vigerende Milieuvergunning	5
2.3.2 Conclusie milieuvergunning steenfabriek.....	6
2.4 Nulsituatie voor de vergunningverlening	6
2.5 Aanwezige natuurwaarden	7
3. BEOORDELING NATUUREFFECTEN INRICHTINGSVARIANTEN	8
3.1 Inleiding	8
3.2 Aanwezige natuurwaarden	8
3.3 Natuureffecten van de inrichtingsvarianten	11
4. JURIDISCHE MOGELIJKHEDEN EN RISICO'S.....	14
4.1 Conclusie	14
4.2 Nb-toetsing bestemmingsplan	14
4.3 Nb-wet vergunning bedrijfsvestiging	15

LITERATUURLIJST

BIJLAGEN

- Bijlage 1: inrichtingsvariant a
- Bijlage 2: inrichtingsvariant b
- Bijlage 3: inrichtingsvariant b2

1. INLEIDING

1.1 Schets van de problematiek

De Waalwaard is een buitendijks aan de Waal gelegen locatie. De locatie is geheel omsloten door het Natura 2000-gebied 'Uiterwaarden Waal' (gebiedsnummer 68), maar is zelf geen onderdeel van het Natura 2000-gebied.

Tot januari 2010 was op deze locatie een steenfabriek gevestigd. In oktober 2010 is de locatie gekocht door Bureau Beheer Landbouwgronden met als doel om het bedrijf De Beijer bv uit Kekerdom daarheen te verplaatsen.

De locatie heeft de bestemming 'baksteenfabriek'. Voor de vestiging van De Beijer bv zal de bestemming moeten worden gewijzigd.

De Beijer bv houdt zich bezig met op- en overslag van en handel in zand, grind, breuksteen en grondstoffen voor de keramische industrie. De plaats waar het bedrijf momenteel nog is gevestigd, is bestemd als 'zand- en grindhandel'. Om de vestiging van De Beijer bv op de locatie Waalwaard mogelijk te maken, zal ter plaatse overslag en handelsactiviteiten - zoals in de Wm-vergunning van De Beijer bv is vergund - mogelijk moeten worden gemaakt.

Daarbij worden in het vervolgtraject drie opties onderzocht:

- een scenario waarin De Beijer enkel overslag en handelsactiviteiten uitvoert conform de activiteiten vergund in de huidige milieu-vergunning en;
- een scenario waarin het bedrijf tevens beschikt over een puinbreekinstallatie;
- een scenario waarin het terrein geschikt wordt gemaakt voor 8,5 ha. categorie 4 bedrijventerrein met watergebonden activiteiten.

Dit laatste scenario is meer toekomstgericht, omdat een dergelijke ruimere bestemming ook vestiging van andersoortige bedrijven mogelijk maakt.

Voorafgaand aan de vraag naar de bestemming van het terrein, speelt de vraag naar de optimale inrichting van het terrein. Ter plaatse is 8,5 ha. bestemd als steenfabriek, waarvan 6 ha. in gebruik is. De overige 2,5 ha. betreft het voormalige tasveld en is al enige tijd niet in meer gebruik. Deze 2,5 ha. is begrensd als Natura 2000-gebied.

De huidige locatie is - ondanks de ligging aan de Waal - niet ontsloten via het water. Er is wel een loswal vergund, maar deze is nooit gerealiseerd. Voor de overslagactiviteiten van De Beijer bv is de aanleg van een loswal vereist.

De Beijer bv wil over 8,5 ha. beschikken. Het probleem is dat het voormalig tasveld aan de kant van de rivier de Waal is gelegen en dat dit vanuit de waterwetgeving ongunstig is. Vanuit de waterwetgeving gezien is uitbouw van het bedrijfsterrein aan de kant van de uiterwaarden gunstiger. Het probleem daarbij is, dat dit Natura 2000-gebied betreft zodat dit vanuit de natuurbeschermingswetgeving bezien minder gunstig is. Daarbij zijn al enkele inrichtingsvarianten gemaakt waarbij 2,5 ha. Natura 2000-gebied bij het bedrijventerrein wordt gevoegd. Daarbij is de vraag gesteld welke inrichtingsvariant vanuit natuuroogpunt het gunstigste is.

De kaarten van inrichtingsvarianten a, b en b2 zijn opgenomen in de bijlagen.

1.2 Aanpak

Eelerwoude voert in opdracht van de provincie Gelderland een quick-scan en risicoanalyse uit naar de inplaatsing van De Beijer bv op de locatie Waalwaard.

Dit betekent dat dit rapport een oriënterend karakter heeft en niet bijvoorbeeld de status heeft van een Nb-wet voortoets. Dit rapport beoogt vooraf aan te geven waar de mogelijke valkuilen zitten en aan te geven wat de ecologisch minst versturende inrichtingsvariant is

en een inschatting te geven van de vergunbaarheid ervan in het kader van de Nb-wet.

Wat betreft de inplaatsing van De Beijer kunnen bezien vanuit de Nb-wet alvast twee stappen worden onderscheiden. In de eerste plaats de plantoets die nodig is bij de bestemmingsplanherziening. Daarnaast zal voor de feitelijke verplaatsing moeten worden getoetst in het kader van een Nb-wet voortoets en mogelijk een Nb-wet vergunning met passende beoordeling. Tussen de plantoets en de vergunning bestaan verschillen wat betreft de wijze van toetsen, en dan met name op het punt van de te gebruiken referentiesituaties.

Conform afspraak zal eerst een tussenrapportage worden geleverd. In deze tussenrapportage worden de eerste twee onderdelen van de opdracht beschreven. Dat betreft allereerst een beschrijving van de nulsituatie voor de plantoets, zowel planologisch als op het gebied van de natuurwaarden. Daarnaast worden de natuureffecten van de drie inrichtingsvarianten beoordeeld en beschreven.

In hoofdstuk 2 wordt allereerst de planologische nulsituatie beschreven (2.2). Deze planologische nulsituatie is het uitgangspunt van de plantoets (bestemmingsplanwijziging), waarbij ook de vigerende milieuvergunning relevant is.

In het kader van de Nb-wet vergunningverlening is de nulsituatie het lege bedrijfsterrein (2.4).

In hoofdstuk 3 worden de natuureffecten van de van de drie inrichtingsvarianten beschreven en beoordeeld.

De kaarten van de inrichtingsvarianten zijn opgenomen in de bijlagen.

2. BESCHRIJVING NUL-SITUATIE WAALWAARD

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de nulsituatie van het bedrijventerrein Waalwaard beschreven. Daarbij is gekeken naar de volgende aspecten:

- het bestemmingsplan Waalwaard;
- planologische kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier;
- de bestaande toestemmingen en vergunningen t.a.v. de bestaande inrichting, daaruit voortvloeiende rechten en beperkingen;
- ontsluiting, routing en transportbewegingen;
- de huidige fysieke inrichting van het terrein met aan- en afvoermogelijkheden;
- feitelijk aanwezige natuurwaarden in het kader van Natura-2000 op het terrein en in de directe nabijheid (strook van 500 meter rondom terrein);
- feitelijke aanwezigheid van beschermde soorten in het kader van de Flora- en faunawet en de mogelijke functionaliteit voor soorten van het terrein;
- huidige mogelijkheden ten aanzien van activiteiten in relatie met de ecologische hoofdstructuur (EHS).

Het doel is een heldere en beknopte analyse en tussenrapportage te geven ten aanzien van deze aspecten. Daarnaast moet dit inzicht geven in mogelijke kennislacunes en/of nader te onderzoeken factoren ten aanzien van de huidige situatie.

Wat betreft de plantoets als bedoeld in art. 19j Nb-wet, mag de bestaande situatie zoals geregeld in het bestemmingsplan als uitgangspunt worden genomen, tenzij deze bestemming niet gerealiseerd is (geweest).¹ Nu de bestemming baksteenfabriek i.c. wel gerealiseerd is geweest, mag van de bestemde ruimte als referentiesituatie dienen.

2.2 Plantoets: planologische situatie

Op dit moment is de locatie niet in gebruik. De gebouwen van de oude steenfabriek zijn nog aanwezig en het terrein is afgesloten.

De vigerende bestemming voor voormalige steenfabriek is vastgelegd in "V en R, Buitengebied Dodewaard 2001. Waar in deze notitie gesproken wordt over 'het bestemmingsplan', wordt voorgaand bestemmingsplan bedoeld.

Planologische mogelijkheden bij recht

Door de dubbelbestemming Rivierzone zijn geen bouw mogelijkheden bij recht voor het plangebied. Alle bouwwerken dienen getoetst te worden door de betrokken dijk- of waterbeheerder aan de waterstaatkundige belangen. Deze belangen mogen niet blijvend onevenredig worden geschaad.

Wel zijn er mogelijkheden voor het gebruik van het terrein aangezien de bepalingen van Artikel 35 alleen het bouwen van bouwwerken regelt en niet het gebruik. Mogelijkheden zijn:

- Klei tot 15 meter hoog opslaan op het gehele terrein, behalve 10 meter uit de perceelgrens.
- Overige goederen en materieel mogen tot 5 meter op het gehele terrein opgeslagen worden.

Dergelijk gebruik valt wel onder de Wet beheer rijkswaterstaatswerken en de Waterwet. Wanneer het watervoerend vermogen niet wordt belemmerd, wordt voor dergelijke activiteiten toestemming verleend.

¹ Zie ABRvS 28 februari 2007, nr. 200601747.

Planologische mogelijkheden bij vrijstelling

Bij vrijstelling/ontheffing van bepalingen in dubbel bestemming Artikel 35 'Rivierzone' is toegestaan:

- Het bouwen van bouwwerken met een oppervlakte van het huidige bebouwd oppervlak (10.275 m²) met een uitbreidingsmogelijkheid van 10% (1027,5 m²) maakt de maximale bebouwingsmogelijkheid voor bouwwerken 11.302,5 m².
- Bouwhoogte voor bouwwerken is maximaal 12 meter, met een goothoogte van maximaal 9 meter.
- Bouwhoogte voor schoorstenen is maximaal 35 meter.
- Bedrijfswoning niet meer dan 750 m³ inhoud, nokhoogte 9 meter en goothoogte 4 meter.

Bij vrijstelling/ontheffing van bepalingen in de enkelbestemming Artikel 16 'Baksteenfabriek':

- Een bouwhoogte voor bouwwerken is maximaal 15 meter.
- Een goothoogte voor bouwwerken van maximaal 12 meter.

Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan (NWP) is het rijksplan voor het waterbeleid en is vastgesteld als structuurvisie onder de Waterwet en de Wet ruimtelijke ordening. Het NWP beschrijft de maatregelen die in de periode 2009-2015 genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten. In het NWP staat het beleid geformuleerd voor de buitendijkse gebieden. Voor de ruimtelijke doorwerking in bestemmingsplannen wordt de Beleidslijn grote rivieren doorvertaald in de AMvB Ruimte op basis van de Wet ruimtelijke ordening. Ontwikkelingen die de mogelijkheid tot rivierverruiming door verbreding en verlaging van het rivierbed nu en in de toekomst feitelijk onmogelijk maken, worden hierin tegengegaan.

Binnen het riviervakgebied dienen de Beleidsregels grote rivieren als afwegingskader voor vergunningverlening in kader van de Waterwet.

Voor het project is een vergunning onder de Waterwet vereist van Rijkswaterstaat, dat als waterbeheerder van de Waal het bevoegd gezag is. De toets op de korte en lange termijn

riviereffecten zal worden uitgevoerd door Rijkswaterstaat Oost-Nederland.

2.3 Plantoets: vergunde gebruiksruimte

2.3.1 Vigerende Milieuvergunning

De activiteiten van de steenfabriek bestaan uit het produceren van keramische bakstenen. De activiteiten die plaatsvinden, laten zich onder verdelen in de volgende processen:

- a) Aanvoer grond- hulpstoffen
- b) Voorbehandeling en opslag
- c) Voorbewerking
- d) Bakken
- e) Nabewerking
- f) Opslag en transport
- g) Technisch onderhoud
- h) Administratieve werkzaamheden

De belangrijkste processen die plaatsvinden met een milieueffect zijn de punten a t/m f.

a) Aanvoer grond- en hulpstoffen

De geluidshinder en NO_x uitstoot, veroorzaakt door de vrachtauto's die de grond- en hulpstoffen aanvoeren, leveren het belangrijkste milieueffect van deze activiteit.

b) Voorbehandeling en opslag

De geluidshinder en NO_x uitstoot, veroorzaakt door de vrachtauto's, hydraulische graafmachines en laadschoppen, leveren het belangrijkste milieueffect van deze activiteit.

c) Voorbewerking

Bij de voorbewerking wordt geluid veroorzaakt en komt NO_x vrij. Het geluid wordt voornamelijk veroorzaakt door machines voor transport van het product (klei en zand). De NO_x komt vrij bij de noodzakelijke stoomketel en zanddroger.

d) Bakken

Bij het baken van bakstenen met een vlamoven komt zowel NO_x als SO₂ vrij.

e) Nabewerking

De nabewerking van bakproces is niet nader gespecificeerd in de milieuaanvraag. Onduidelijk is dan ook wat de milieueffecten van deze stap zijn.

f) Opslag en transport

Bij deze activiteit komt NO_x vrij door het gebruik van dieselheftrucks.

Geluidsbronnen

Voornaamste indirecte geluidhinder wordt veroorzaakt door vrachtverkeer. Uitgangspunt voor de vergunning zijn een gemiddeld aantal vrachtbewegingen van 200 per dag hoofdzakelijk in de periode 7:00 tot 19:00 uur. Er kunnen pieken optreden tijdens kleicampagnes van 312 vrachtwagens per dag.

Voor de directe geluidshinder vanuit de inrichting zelf is geen onderzoek gedaan. In de oprichtingsvergunning van 3 augustus 1988 is de volgende geluidsnorm voor het equivalente geluidsniveau op de grens van de inrichting opgenomen:

- 50 dB(A) in de dagperiode (tussen 07.00 en 19.00 uur);
- 45 dB(A) in de avondperiode (tussen 19.00 en 23.00 uur);
- 40 dB(A) in de nachtperiode (tussen 23.00 en 07.00 uur).

Uitstoot NO_x en SO₂

De bronnen voor de uitstoot van NO_x en/of SO₂ worden veroorzaakt door:

Bron	Uitstoot NO _x kg p/j	Uitstoot SO ₂ kg p/j
Vlamoven	18000	4600
Stoomketel	390	0
Zanddroger	?	?
Voertuigen (buiten in- richting)	?	?
Voertuigen (binnen in- richting)	?	?

Bovenstaande uitstoot voldoet aan de richtlijnen die voor de keramische industrie gelden.

2.3.2 Conclusie milieuvergunning steenfabriek

Vanuit de aanvraag milieuvergunning en de considerans behorende bij de vergunning wordt duidelijk dat de belangrijkste milieueffecten van de steenfabriek de productie van geluid en stikstof zijn. Volledig in beeld is de huidige situatie nog niet, in de milieuaanvraag en -vergunning zijn een aantal onderdelen niet meegenomen.

Geluid

De directe geluidsbelasting van de inrichting is geregeld in de voorschriften door een maximum belasting op de inrichtingsgrens aan te geven. Gezien de activiteiten is echter maar de vraag of ooit voldaan is aan deze voorwaarde aangezien ze zeer strikt zijn en er geen geluidsonderzoek naar de geluidsproductie ter plaatse is uitgevoerd. De geluidsbelasting op het gebied is dan ook niet bekend.

De indirecte geluidshinder van voornamelijk de vrachtwagens (personenauto's zijn buiten beschouwing gelaten) is alleen gemeten voor wat betreft een viertal woningen aan de Waalbanddijk. De geluidsbelasting langs de toegangsweg op het gebied is niet bekend, maar deze kunnen worden gemodelleerd.

Stikstof (NO_x)

De stikstofuitstoot wordt veroorzaakt door het vrachtverkeer binnen en buiten de inrichting en de aanwezige vlamoven. Van de laatste is de uitstoot bekend, van het vrachtverkeer niet. Naar verwachting zou hiervoor gewerkt kunnen worden met uitstootmodellen waarmee dit in beeld gebracht kan worden. Om de exacte vergunde NO_x uitstoot te weten zal ook de uitstoot van de zanddroger meegenomen moeten worden. Daarvoor dienen merk en type zanddroger bekend te zijn alsmede de tijd dat deze gemiddeld in werking was, om de emissie van stikstofgas te kunnen vaststellen.

2.4 Nulsituatie voor de vergunningverlening

Herziening van het bestemmingsplan is - gezien vanuit de Nb-wet - niet de enige stap die moet worden gezet om tot bedrijfsverplaatsing te komen. De feitelijke inplaatsing van het bedrijf vormt een project waarvoor op grond van art. 19d Nb-wet mogelijk een vergunning nodig is. Allereerst zal via een zogenaamde Nb-wet voortoets beoordeeld moeten worden of significante effecten mogelijk zijn, dan wel dat deze uitgesloten kunnen worden. Indien deze significante effecten niet uitgesloten kunnen worden, dan zal een passende beoordeling moeten worden gemaakt en zal het vergunningtraject moeten worden ingegaan.

Omdat in het kader van de vergunningverlening de natuureffecten van 'het project' moeten worden getoetst, zal de reikwijdte van het project moeten worden vastgesteld. Dit kan op twee manieren:

1. Het project is het vestigen van het bedrijf op een leeg terrein omringd door Natura 2000-gebied. De referentiesituatie is dan het lege bedrijfsterrein; of
2. Het project is het verplaatsen van een bedrijf vanaf de oude locatie naar een nieuwe locatie.

Omdat de oude locatie ver weg van het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Waal is gelegen en in de huidige situatie geen effecten heeft op het gebied Uiterwaarden Waal, maakt het niet uit welke van beide definities van het project wordt gekozen. In beide geval moet de gehele omvang van de effecten van de inplaatsing van het bedrijf worden getoetst.

Anders dan bij de plantoets, moet bij de projecttoets worden uitgegaan van de referentiesituatie dat er geen bedrijf op de locatie is gevestigd (resp. van een vestiging op de oude locatie,

die geen effecten heeft vanwege de afstand, hetgeen vrijwel op hetzelfde neerkomt).

De referentiesituatie ligt bij de projecttoets / vergunningaanvraag dan ook lager dan bij de Nb-wet plantoets waardoor de effecten groter zijn. Anderzijds moet bij de plantoets alle ruimte die het nieuwe bestemmingsplan laat op zijn effecten worden getoetst, en bij de projecttoets / vergunningverlening alleen de effecten van het specifieke bedrijf dat zal worden gevestigd.

2.5 Aanwezige natuurwaarden

De gebouwen zijn geschikt als verblijfsplaats voor vleermuizen. Daarom dient eerst vleermuisonderzoek gedaan te worden onafhankelijk van welke inrichtingsvariant gekozen wordt.

Uit het veldbezoek op 27 februari 2011 uitgevoerd door J. van Mierlo blijkt verder dat de onderstaande soorten mogelijkserwijs binnen de planlocatie voorkomen:

	Vaste rust- en verblijfplaats	Voerageergebied	Actie & advies
Tabel 1: Algemene soorten	Mol, konijn, beverrat	Mol, konijn, beverrat, bruine kikker en gewone pad	Nee: Vrijstellingsregeling. Wel zorgplicht van toepassing.
Tabel 2: overige beschermde soorten	n.v.t.	n.v.t.	nee
Bijlage I: besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten	n.v.t.	n.v.t.	nee
Bijlage IV: Habitatrichtlijn	In ieder geval gewone dwergvleermuis	In ieder geval gewone dwergvleermuis	Ja: Eerst nader onderzoek volgens vleermuisprotocol
Vogels algemeen	Kraai, wilde eend, vink, groenling, meerkoet, pimpelmees, merel	Kraai, wilde eend, tafeleend, grauwe gans, vink, groenling, meerkoet, zilvermeeuw, nijlgans, merel, fuut	Ja: Werkzaamheden buiten broedseizoen uitvoeren.
Vogels met jaarrond beschermde nestlocatie	n.v.t.	n.v.t.	nee
Vogels met een mogelijke onderzoeksverplichting	Spreeuw, pimpelmees	Spreeuw, pimpelmees	Ja: Werkzaamheden buiten broedseizoen uitvoeren. Nader onderzoek niet noodzakelijk geacht.

Tabel 1 Soorten die vermoedelijk ter plaatse voorkomen.

3. BEOORDELING NATUUREFFECTEN INRICHTINGSVARIANTEN

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt beoogd een heldere en beknopte effectenanalyse van de drie inrichtingsvarianten op de Flora- en faunawet en de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied. De analyse is voorzien van een advies welke variant ecologisch het minst verstorend werkt met een bijbehorende inschatting van de vergunbaarheid.

Het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Waal (nr. 68, zowel HRL als VRL) heeft betrekking op het uiterwaardengebied tussen Nijmegen en Zaltbommel. Het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Waal heeft een begrensde oppervlakte van 5.525 ha (bruto, d.w.z. inclusief de in principe niet begrensde bestaande bebouwing, erven, tuinen, verhardingen en hoofd(spoor)wegen.

Het traject waar het plangebied in gelegen is staat bekend als Midden-Waal. De Waal heeft een vrije afvoer naar zee en is de belangrijkste route voor trekvis van en naar de bovenstroomse delen van de Rijn. De uiterwaarden zijn op de meeste plaatsen breed en - door vergraving - relatief laaggelegen, waardoor natte biotopen als geulen, strangen, vochtige graslanden, moerassige ruigten en zachthoutoebos overheersen. Deze zijn gedurende het hele seizoen belangrijk als rust- en foerageergebied voor talloze water- en graslandvogels. Een gedeelte (Rijswaard en Kil van Hurwenen) is aangewezen onder de Habitatrichtlijn, terwijl het gehele Natura 2000-gebied is beschermd onder de Vogelrichtlijn. Het gebied wordt aangewezen voor 4 habitattypen, 7 habitatsoorten en 20 vogelrichtlijnsoorten.

(Bron: gebiedsbeschrijving <http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/gebiedendatabase>)

De Provincie Gelderland heeft in het kader van het opstellen van het beheerplan voor het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Waal de ligging en omvang van de habitattypen bepaald, evenals ligging en omvang van het leefgebied van de habitatsoorten en vogelrichtlijnsoorten.

Deze gegevens zijn door de provincie beschikbaar gesteld als digitale werkkaarten. (Bron; Beheerplan Uiterwaarden Waal, via de website van de provincie Gelderland (Geodata))

Aangezien het beheerplan en de eventueel voorgestelde wijzigingen voor de definitieve aanwijzing van de Uiterwaarden Waal als Natura 2000-gebied nog niet zijn vastgesteld, is in deze uitgegaan van de aanwijzingen in het ontwerpbesluit met bijbehorende ontwerpkaart.

3.2 Aanwezige natuurwaarden

Habitattypen gebiedsbreed

Het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Waal is aangewezen voor de volgende Habitattypen: H3270: Slikkige rivieroever, H6120: Stroomdalgraslanden, H6510A: Glanshaver- en vossenstaarthooilanden en ten slotte H91E0A: Vochtige alluviale bossen. De staat van instandhouding is landelijk gezien matig gunstig met uitzondering van Stroomdalgraslanden. Deze hebben een zeer ongunstige staat van instandhouding.

Het voorgaande resulteert in een behoudende instandhoudingsdoelstelling met betrekking tot de oppervlakte en een verbeteringsdoelstelling van de kwaliteit. Voor de habitattypen H3270, H6120 en H91E0A zijn daarnaast nog complementaire doelstellingen geformuleerd. Dit komt neer op een uitbreiding van de habitattypen.

Concreet is voor Slikkige rivieroever beschreven dat er gestreefd wordt naar behoud van slikkige rivieroever H3270 én grindbanken met pioniervegetaties.

Voor Stroomdalgraslanden geldt een inspanningsverplichting wat betreft beheer. Dit komt neer op een regionale kwaliteitsverbetering en uitbreiding van stroomdalgraslanden en

glanshaver- en vossestaartheooilanden. Voor Vochtige alluviale bossen geldt een regionale doelstelling van behoud en uitbreiding, mede ten behoeve van de bever H1337.

Habitattypen rond de planlocatie

De planlocatie ligt in de Hiensche waarden. In deze uiterwaard zijn door de provincie een drietal habitattypen aangegeven. Een hiervan, H3150 (Meren met waterplanten), is niet opgenomen in het aanwijzingsbesluit voor dit Natura2000-gebied en wordt dan ook buiten beschouwing gelaten.

Op de werkkaarten staan de vochtige alluviale bossen en de slikkige rivieroeveren aangegeven. De slikkige rivieroeveren zijn inderdaad aanwezig op de aangegeven locatie en komen niet ergens anders rond de planlocatie voor.

In het geval van de bossen is de informatie van de werkkaarten niet uitputtend. Veel van het aangewezen bos is in feite niet meer dan een bomenrij naast het water. Ook ontbreekt op meerdere plaatsen de gewenste ondergroei. De bomen rondom de planlocatie staan voor het grootste gedeelte tegen het talud. Enkel het meest zuidelijk gelegen stukje bos heeft ondergroei, al is dit bosje voor een groot deel verstoord door menselijk gebruik. Het grotere bosje ten noorden van de toegangsweg staat geheel op de (lage) oever, is in agrarisch gebruik en heeft een ondergroei met gras. Dit bos voldoet nu nog niet aan het habitatype Vochtige alluviale bossen en wordt dus niet als zodanig getoetst.

Stroomalgraslanden en glanshaver- en vossestaartheooilanden zijn volgens de werkkaarten niet aanwezig. In het veldbezoek is aandacht besteed aan zandafzettingen in het veld om potentiële plaatsen voor het habitatype stroomalgraslanden te lokaliseren. Voornamelijk op de wat lagere delen direct langs de Waal was zand afgezet. Ook werd vetkruid aangetroffen.

Voor het lokaliseren van glanshaver- en vossestaartheooilanden was het niet het juiste seizoen, maar afgaande op de ruim afgezette klei zou het habitatype hier wel voor kunnen komen. Een nadere inventarisatie is vereist. Het hoge aantal ganzen in het gebied en het agrarisch gebruik lijken vooralsnog de beperkende

factoren te zijn waardoor dit habitatype hier niet tot ontwikkeling komt.

Welke habitattypen zijn van toepassing

De complementaire doelen in acht nemend zijn alle habitattypen van toepassing. Er zijn immers voor alle soorten habitats potenties in het gebied aanwezig.

Als er gekeken wordt naar de huidige staat dan zijn in ieder geval slikkige rivieroeveren en vochtige alluviale bossen aanwezig, al is de aanwezigheid en de staat van instandhouding van de laatste niet in overeenstemming met de werkkaarten van de provincie. Stroomdalgraslanden zijn in de huidige situatie wel aanwezig, maar in kleine oppervlaktes.

Soorten gebiedsbreed

Het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Waal is aangewezen voor de volgende soorten: H1095: Zeepril, H1099: Rivierpril, H1102 Elft, H1106: Zalm, H1145: Grote modderkruiper, H1166 Kamsalamander en H1337 Bever. De staat van instandhouding is landelijk gezien matig gunstig met uitzondering van de zalm en de elft. Deze hebben een zeer ongunstige staat van instandhouding. De kwantitatieve en kwalitatieve doelstelling voor zeepril, rivierpril en kamsalamander is uitbreiding. Voor de overige soorten wordt behoud nagestreefd. De doelen voor vochtige alluviale bossen zijn ook positief voor de bever.

Daarnaast is het gebied aangewezen voor 20 vogelsoorten. Belangrijk hierbij is dat het gebied is aangewezen voor de broedvogels A119: Porceleinhoen, A122: Kwartelkoning en A197: Zwarte stern.

Voor de overige 17 vogels heeft het gebied geen direct landelijk belang als broedlocatie. Dit sluit broedgevallen uiteraard niet uit, maar van bijvoorbeeld de 77 nonnetjes (gemiddeld genomen per ha) broedde er in 2008 maar 1 paar.

Soorten rond de planlocatie

Wat betreft de habitatsoorten is bekend dat de rivierpril op 780 meter is waargenomen, de kleine modderkruiper op ongeveer 2 km en de kamsalamander op ongeveer 2,5 km. De wateren rond de planlocatie zijn niet bijzonder geschikt voor kamsalamander en door de

diepte lijkt leef- en of voortplantingshabitat voor de rivierprik en de kleine modderkruiper ook niet heel waarschijnlijk. De diepe plassen kunnen wel een overwinteringslocatie vormen voor de zeeprik, rivierprik en andere vissoorten die in de winter diepere plaatsen opzoeken. Wat de precieze verspreidingsgegevens zijn van de zalm en de elft is onbekend, maar waarschijnlijk zijn deze twee soorten wel diffuus aanwezig in lage aantallen.

De bever komt in de omgeving van het plangebied voor en heeft een kernpopulatie in de Gelderse poort. Rondom het plangebied zijn geen bewonings- en /of foerageersporen aangetroffen (wel van beverrat en konijn). De smalle bomenrijen bieden hoogstwaarschijnlijk geen bijzonder goed biotoop voor de bever.

Uit gegevens van Sovon blijkt dat de porceleinhoen sinds 2000 niet meer is waargenomen als broedvogel. Uit dezelfde gegevens blijkt dat er in 2004 nog 4 broedparen van de kwartelkoning en 8 paren van de zwarte stern in het gehele Natura 2000-gebied aanwezig waren. Uit verspreidingsgegevens (2000-2011) van waarneming.nl zijn geen broedgevallen van zwarte stern en kwartelkoning in het gebied rondom de waalwaard bekend. De gewenste biotoopeisen ontbreken ook in de directe omgeving.

Het gebied rond plangebied de Waalwaard heeft een belangrijke functie voor overwinterende ganzen. In deze omgeving kan het aantal overwinterende ganzen oplopen tot een totaal van 58.000 overwinterende ganzen. Daarmee is het het grootste overwinteringsgebied (ongeveer 370 ha) ten westen van Nijmegen. Enkel de Gelderse Poort ten oosten van Nijmegen biedt meer overwinterende ganzen een rustplaats.

Vogeldagen / ha (mate van belang t.o.v. van regio):

- Aalscholver: 19 (hoog)
- Fuut: 19 (hoog)
- Grauwe gans: 240 (bovengemiddeld)
- Grutto: 8 (bovengemiddeld)
- Kievit: 15 (gemiddeld)
- Kleine zwaan: 0,1-0,2 (gemiddeld) maar niet meer dan in andere delen in deze regio
- Kolgans: 305 (hoog)
- Brandgans: 301 (hoog)

- Krakeend: 14 (hoog)
- Meerkooit: 77 (gemiddeld)
- Nonnetje: 0,7 (bovengemiddeld) maar niet meer dan in andere delen in deze regio
- Pijlstaart: 12 (hoog)
- Slobeend: 24 (hoog)
- Smient: 248 (bovengemiddeld-hoog)
- Tafeleend: 43 (hoog)
- Wulp: 11 (hoog)
- Kuifeend: 72 (hoog)

Uit de voorgaande gegevens blijkt dat het gebied rondom de locatie Waalwaard voor veel soorten van bovengemiddeld belang is. Dit zal voornamelijk komen door de afwisseling van open water met grasland in combinatie met een minimaal wegennet in het gebied.

Welke soorten zijn van toepassing

Van de habitatsoorten zijn de kamsalamander en de kleine modderkruiper in het gebied uit te sluiten. Het gewenste habitat komt niet voor. Voor de bever geldt dit niet, maar op basis van sporenonderzoek is gebleken dat de bever niet rondom het plangebied actief is. Omdat de genoemde soorten een bepaalde actieradius hebben is het tijdelijk verblijven niet geheel uit te sluiten. Dit geldt in zekere mate ook voor de zalm en elft. De kans dat deze soorten tijdelijk verblijven is niet duidelijk te kwantificeren, maar wordt als klein ingeschat. Een mogelijke aantasting van het leefgebied van deze soorten is op basis van deze gegevens uit te sluiten. De zeeprik en rivierprik kunnen de diepe plassen wel als overwinteringslocatie gebruiken en zijn daarmee van toepassing.

De broedvogelsoorten zijn op basis van broedparen, verspreidingsgegevens en biotoopeisen uit te sluiten. Het gebied heeft een bovenregionaal belang voor de aangewezen niet-broedvogelsoorten met uitzondering van meerkooit, kievit, kleine zwaan en nonnetje. Deze laatste twee soorten komen in ieder geval diffuus verspreid over het gebied voor.

3.3 Natuureffecten van de inrichtingsvarianten

Kijkend naar de inrichtingsvarianten (variant a, b en b2) zijn de volgende effecten uit te sluiten:

- Verzuring
- Vermesting
- Verontreiniging
- Verdroging
- Verzoeting
- Verzilting
- Vernatting
- Verandering overstromingsfrequentie
- verandering in populatiedynamiek
- Doelbewuste verandering soortensamenstelling

Mogelijke effecten die de nieuwe inrichting heeft op de van toepassing zijnde habitats en soorten (na realisatie of tijdens de realisatie van de inrichting):

- Oppervlakteverlies
- Versnippering
- Verandering stroomsnelheid
- Verandering dynamiek van het substraat

Bij de realisatie van:

- Geluid
- Licht
- Trilling
- Optische verstoring door mensen
- Mechanische effecten

Effect: Oppervlakteverlies

Afname beschikbaar oppervlak leefgebied soorten en/of habitattypen. Verlies van oppervlakte leidt tot verkleining en in sommige gevallen ook tot versnippering van het leefgebied. Door afname van het beschikbare oppervlak (2,5 ha) neemt ook het aantal individuen van een soort af. Om duurzaam te kunnen voortbestaan moet elke soort uit een minimum aantal individuen bestaan. Ook habitattypen kennen een ondergrens voor een duurzame oppervlakte.

Waarom dit effect wel optreedt, maar niet leidt tot een meetbare verslechtering

Het uitbreiden van de huidige locatie onttrekt ruimte aan het Natura 2000-gebied. Hierdoor kunnen de habitattypen niet meer op deze plaats voorkomen en krijgen soorten minder ruimte in het gebied. In het totaal gaat het hier om 2,5 ha. Dit is 0,04% van het Natura 2000-gebied. De habitattypen komen echter op niet

100% van het Natura 2000-gebied voor. Hierdoor is een aantasting van een habitat groter naarmate ze vaker voorkomt. Er zijn geen gegevens voorhanden van de totale oppervlaktes habitats die nu aanwezig zijn. Voor de potentiële plaatsen geldt dit ook.

De stroomdalgraslanden die aangetroffen zijn (zie volgende pagina: geel op inventarisatie kaart), waren niet op de werkkaarten van de provincie opgenomen en maken dus geen onderdeel uit van een mogelijk berekende oppervlakte van dit habitatype. De verschillende scenario's voorzien allen in het verdwijnen van een klein deel Stroomdalgraslanden (ongeveer anderhalf hectare bij b en b2 en iets minder bij inrichtingsvariant a aan de zuidoostpunt van de locatie), Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (locaties met potenties) en vochtige alluviale bossen (zwaar verstoorde of slecht ontwikkelde delen die op dit moment nog niet voldoen, oranje op inventarisatie kaart).

Ook de soorten krijgen net wat minder ruimte. Dit effect treedt het meeste op in ontwerp b en het minste in ontwerp a. In de inrichtingsvarianten b en b2 wordt een gedeelte water gedempt en een nieuwe ontsluitingsgeul gegraven. Hierdoor verdwijnt nog meer habitat (ongeveer 2,5 ha potentieel stroomdalgrasland), terwijl bij inrichtingsvariant a dit achterwege blijft. In deze laatste variant verdwijnt wel een gedeelte water, maar dat heeft geen (significant) negatief effect op de verblijfsfunctie voor de aangewezen soorten die van dit water gebruik maken. Met een goede afwerking kan er zelfs winst behaald worden.

Inrichtingsvariant a heeft daardoor voor dit effect de voorkeur. Ten opzichte van de totale oppervlakte van het Natura 2000-gebied is het optredende effect verwaarloosbaar klein. Mogelijke (significante) effecten zijn daarom uit te sluiten.



Inventarisatie kaart

Effect: Versnippering

Van versnippering is sprake bij het uiteenvallen van het leefgebied van soorten. Als het leefgebied niet meer voldoende groot is voor een populatie, of individuen van één populatie kunnen de verschillende leefgebieden niet meer bereiken, neemt de duurzaamheid van de populatie af. Soorten zijn in verschillende mate gevoelig voor de versnippering van hun leefgebied. Het meest gevoelig zijn soorten met een gering verspreidingsvermogen, soorten die zich over de grond bewegen en soorten met een grote oppervlaktebehoefte.

Waarom dit effect niet optreedt

Zoals bij het effect oppervlakteverlies al gezegd is, is ten opzichte van het totale Natura 2000-gebied de aantasting verwaarloosbaar klein. Dit geldt onverkort ook voor versnippering. Het grotere ruimtebeslag zorgt niet voor een versnippering van leefgebied van soorten of het minimaliseren van habitattypen, zodat deze niet meer duurzaam kunnen voortbestaan. Daarvoor is het totale systeem ook te dynamisch. Er is dan ook voor de inrichtingsvarianten geen verschil te duiden.

Verandering stroomsnelheid

Verandering van stroomsnelheid van beken en rivieren kan optreden door menselijke ingrepen zoals plaatsen van obstakels (stuwen), kanaliseren of weer laten meanderen. Door negatieve verandering in stroomsnelheid verdwijnen kenmerkende soorten en levensgemeenschappen.

Waarom dit effect wel (indirect) optreedt

In de verschillende ontwerpen is rekening gehouden met de stroomrichting van de Waal. Dit resulteert in een puntvormige locatie (met de scherpe punt tegen de stroomrichting in wijzend). Directe effecten waarbij de stroomsnelheid veranderd, zijn daardoor geminimaliseerd. Door de verbreding van de locatie wordt het gebied achter de locatie wel luwer. Met andere woorden; daar stroomt het niet zo snel. Dit kan ophoping van afval veroorzaken en daardoor vervuiling en verstoring van de habitattypen (indirect effect). Een zo slank mogelijk ontwerp van de locatie heeft daarom sterk de voorkeur om indirecte effecten te voorkomen. Inrichtingsvariant b2 is het meest slank van opzet, daarna volgt variant b en daarna inrichtingsvariant a. Voor dit effect heeft inrichtingsplan b2 de voorkeur of een nieuwe variant waarbij het tasveld ontzien wordt en de locatie meer langgerekt wordt.

Verandering dynamiek substraat

Er treedt een verandering op in de bodemdichtheid of bodemsamenstelling van terrestrische of aquatische systemen, bijvoorbeeld door aanslibbing of verstuing. Verandering van dynamiek van het substraat kan leiden tot verandering van de abiotische randvoorwaarden waardoor levensgemeenschappen kunnen veranderen.

Waarom dit effect mogelijk wel optreedt

Bij dit effect is er een verschil tussen de ontwerpen. In ontwerp a blijft de instroomopening naar de achterliggende plassen gelijk. Bij ontwerp b en b2 komt de ingang meer met de stroom mee te liggen. Dit laatste heeft invloed op het substraat dat afgezet zal worden. Op dit moment is niet duidelijk of dit mogelijkwerijs een (significant) negatief effect zou kunnen hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van de habitats of soorten. Het kan wellicht ook een positief effect hebben. Modelberekeningen moeten dit uitwijzen.

Geluid, licht, trilling, optische verstoring door mensen, mechanische effecten

Bij de realisatie van de verschillende inrichtingsvarianten kunnen bovenstaande effecten tijdelijk optreden. De effecten hiervan zijn lokaal van aard en zeker gezien over het gehele Natura 2000-gebied als verwaarloosbaar te beschouwen. Door een goede fasering kunnen effecten op bijvoorbeeld overwinterende vogels geminimaliseerd worden. Bij Inrichtingsvariant a treedt het minste effect op omdat hier graafwerkzaamheden achterwege blijven. Daar staat tegenover dat in inrichtingsvariant a een deel van het water wordt gedempt.

Conclusie

Bij geen van de inrichtingsvarianten treden door de aanleg of de vorm significante effecten op. Voor de dynamiek van het substraat zijn er bij inrichtingsvariant b en b2 nog vraagtekens te plaatsen bij de verandering die optreedt en het mogelijke effect dat dat heeft.

Bij inrichtingsvariant a treden de minste negatieve effecten op. Enkel het indirecte effect wat de vorm van deze variant heeft op de stroomsnelheid kan mogelijk voor negatieve effecten leiden. Hierdoor is het nuttig om een vierde inrichtingsvariant (c) te onderzoeken waarbij de locatie meer naar het westen wordt uitgebreid zonder (teveel) in de breedte te groeien. Als er toch gekozen wordt voor een andere inrichtingsvariant (b of b2) dient er eerst een modelstudie m.b.t. de dynamiek van het substraat uitgevoerd worden om mogelijke negatieve effecten in kaart te brengen.

Vanuit natuuroogpunt zou het te prefereren zijn om het tasveld als onderdeel van het bedrijfsterrein in gebruik te nemen, omdat daar niet of nauwelijks natuurwaarden voorkomen waarvoor het Natura 2000-gebied is aangewezen. Deze variant is echter niet door de opdrachtgever aan Eelerwoude voorgelegd.

Onder de Ecologische hoofdstructuur (EHS) geldt dat het verloren gegane deel (in hectares) van de EHS in beginsel moet worden gecompenseerd. Dit betekent dat elders een paar hectare aan de EHS zal moeten worden toegevoegd.

4. JURIDISCHE MOGELIJKHEDEN EN RISICO'S

4.1 Conclusie

In hoofdstuk 2 staat de nulsituatie beschreven. Uit de eerste korte analyse blijkt dat met name geluid en stikstof (NOx) nog vraagpunten opleveren. Dit zijn aandachtspunten voor wat betreft de Nb-wet plantoets van de bestemmingsplan-herziening.

Voor de Nb-wet plantoets (als bedoeld in art. 19j Nb-wet) van de herziening van het bestemmingsplan is de referentiesituatie de bestemde gebruiksruimte. De te toetsen effecten zijn de effecten die middels het volle gebruik van de nieuwe bestemming mogelijk zijn.

Voor de Nb-wet vergunning (art. 19d Nb-wet) voor de feitelijke bedrijfsinplaatsing geldt het lege bedrijfsterrein als referentiesituatie. De te toetsen effecten zijn de effecten die het nieuwe bedrijf zal hebben.

Wat betreft de aanwezige natuurwaarden, is de conclusie dat variant a de minste effecten heeft op het Natura 2000-gebied en dat voor de aanleg de verwachting is dat geen Nb-wet vergunning nodig zal zijn voor de realisering van in ieder geval inrichtingsvariant a, en mogelijk ook niet voor de varianten b en b2.

Er zal daarnaast een paar hectare aan de EHS moeten worden toegevoegd, ter compensatie voor het areaalverlies aan EHS door de uitbreiding van de locatie Waalwaard.

Daarnaast zal vanzelfsprekend een FF-ontheffing nodig zijn voor ter plaatse aanwezige dieren, voor zover deze of bijvoorbeeld broedplaatsen worden verstoord, verwond, gedood, etc. Een indicatieve lijst van soorten is hierboven alvast opgenomen in tabel 1. Daarnaast moet in ieder geval naar de aanwezigheid van vleermuizen in de gebouwen worden gekeken.

4.2 Nb-toetsing bestemmingsplan

Om de inplaatsing van De Beijer bv op de locatie Waalwaard te realiseren, is allereerst een herziening van het bestemmingsplan vereist. Mogelijk is om dat vooruitlopend op deze herziening met een omgevingsvergunning de strijd met het bestemmingsplan op te heffen (zie art. 2.10 van de Wabo; dit is in de plaats gekomen van het vroegere projectbesluit). Omdat deze wijziging mogelijke effecten heeft op de aanwezige natuurwaarden is op grond van art. 19j Nb-wet vereist dat een beoordeling wordt gemaakt van de gevolgen van het plan voor het gebied. Daarnaast moet rekening worden gehouden met het beheerplan.

Hierboven is geconstateerd dat zeer wel denkbaar is dat uitbreiding van het bedrijventerrein geen significante effecten heeft op het Natura 2000-gebied, waarbij inrichtingsvariant a de gunstigste is. De vervolgstap van vestiging van De Beijer (met of zonder puinbreekinstallatie) of het bestemmen van de locatie als categorie 4 bedrijventerrein met watergebonden activiteiten, zal opnieuw beoordeeld moeten worden. Denkbaar is, gezien de beschrijving van de nul-situatie, dat met name geluid en stikstof daarbij te onderzoeken variabelen zijn. Middels een Nb-wet voortoets kan worden gezien of vestiging van De Beijer vergunningplichtig is onder de Nb-wet. Mocht een Nb-wet vergunning inderdaad nodig zijn, dan kan de daartoe op te stellen passende beoordeling worden meegenomen in het milieueffectrapport.

Eelerwoude zal in het vervolg van het traject ook nader bekijken of er mogelijkheden zijn voor een categorie 4 bedrijventerrein met watergebonden activiteiten.

4.3 Nb-wet vergunning bedrijfsvestiging

Alleen een bestemmingsplanwijziging is onvoldoende. Voordat De Beijer feitelijk verplaatst kan worden zijn meer vergunningen nodig, waaronder een Nb-wet vergunning op grond van art. 19d Nb-wet (die overigens aangehaakt kan worden bij de omgevingsvergunning, maar dit hoeft niet).

Het verkrijgen van deze Nb-wet vergunning door De Beijer zal lastiger zijn dan de Nb-toets van het bestemmingsplan. Voor de Nb-wet vergunning zullen de effecten van de inplaatsing van het bedrijf, dat afkomstig is uit de Millingerwaard, op de locatie Waalwaard op het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Waal moeten worden getoetst. Beoordeeld moet worden of en in hoeverre de effecten op het Natura 2000-gebied groter worden met de nieuwe bestemming.

Beoordeeld moet dan worden of de effecten al dan niet significant negatief zijn (eventueel met toepassing van het 1%-criterium en mitigerende maatregelen).

Mocht het niet mogelijk zijn om door het toepassen van mitigerende maatregelen significante effecten uit te sluiten, dan zullen deze moeten worden gecompenseerd, en zal tevens een alternatievenonderzoek moeten worden gedaan en is de aanwezigheid van dwingende redenen van groot openbaar belang nodig om het project door te laten gaan. Denkbaar is overigens wel om de noodzaak om De Beijer bv van haar huidige locatie te verplaatsen als dwingende reden van groot openbaar belang te motiveren. De Beijer ligt momenteel bij het splitsingspunt van de Waal en het Pannerdens Kanaal, en verplaatsing is geïndiceerd om watertechnische- en veiligheidsredenen. De insteek zal in eerste instantie moeten zijn de effecten beperkt te houden en te mitigeren, zodat compensatie en toetsing aan de ADC-criteria niet nodig zal zijn.

LITERATUURLIJST

Onderzoeken en Literatuur

Anonymus; Ontwerpbesluit Uiterwaarden Waal, Ministerie van EL&I

Anonymus; Profielendocumenten, Ministerie van EL&I 2006-2009

Anonymus; Natuurbeschermingswet 1998 en handleidingen;

Anonymus; Effectenindicator van EL&I (gebied Uiterwaarden Waal, ontwikkeling woningbouw, bedrijventerrein);

Anonymus; Werkkaarten Bestaand gebruik Natura 2000-gebied Uiterwaarden Waal (website Provincie Gelderland);

Backes et al, Hoofddijnen Natuurbeschermingsrecht, Den Haag 2009.

Eelerwoude, Flora- en faunaonderzoek, 23 december 2005;

Eelerwoude, Actualisatie Flora- en faunaonderzoek, 3 februari 2009;

Eelerwoude, Flora- en faunaonderzoek, 15 december 2009;

Europese Commissie, Assessments of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites, Methodological guidance on the provisions of Article 6 (3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC, Luxemburg 2002.

Handreiking beoordeling activiteiten die stikstofdepositie veroorzaken op Natura 2000-gebieden, Min. EL&I, website

Ministerie van EL&I, 2006. Algemene Handreiking Natuurbeschermingswet 1998. Ministerie van EL&I, Den Haag.

Schut et al, Factsheets Natura 2000 Gelderland, Habitatrichtlijnsoorten in Natura 2000-gebieden. Natuurbalans - Limes Divergens BV, Nijmegen. 2008

Reijnen, et al, effecten van verstoring door wegverkeer op de natuur, een quick scan van recente ontwikkelingen op basis van literatuur, Alterra, 2001

Sovon, Sierdsema et al, factsheets van broedvogels in de Natura 2000-gebieden van Gelderland, onderzoeksrapport 2008/14. 2008.

Websites

www.gelderland.nl

www.rijksoverheid.nl

www.rechtspraak.nl

www.Sovon.nl

www.waarneming.nl

www.wetten.nl



BIJLAGEN

Bijlage 1: inrichtingsvariant a

Bijlage 2: inrichtingsvariant b

Bijlage 3: inrichtingsvariant b2



Waalwaard

Zoektocht
bedrijfsoppervlakte 8,5 hectare

datum: 07 december 2010
schaal: 1:2.000

 kadastrergrenzen
 variant - a (8,497 ha)



DLO realiseert groenplannen voor 16 miljoen Nederlanders!



dienst landelijk gebied
voortontwikkeling en beheer

Waalwaard

Zoektocht
bedrijfsoppervlakte 8,5 hectare

datum: 07 december 2010
schaal: 1:3.000

- kadastergrenzen
- voorstel geul
- variant - b (8,517 ha)



DLG realiseert groene plannen voor 25 miljoen Nederlanders
dienst landelijk gebied
voor ontwikkeling en beheer



Waalwaard

Zoektocht
bedrijfsoppervlakte 8,5 hectare

datum: 14 december 2010
schaal: 1:3.000

- kadastrégrenzen
- voorstel geul (breedte insteek 120m)
- variant - b2 (8.514 ha)



dienst landelijk gebied
voor ontwikkeling en beheer

DLG realiseert gebiedsplan voor 15 miljoen Nederlanders



Provincie Gelderland

Verkeersonderzoek bestemmingsplan Waalwaard



Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Provincie Gelderland

Verkeersonderzoek bestemmingsplan Waalwaard

Datum
Kenmerk
Eerste versie

1 maart 2011
GDL236/Bkc/1612
15 februari 2011

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Provincie Gelderland
Titel rapport	Verkeersonderzoek bestemmingsplan Waalwaard
Kenmerk	GDL236/Bkc/1612
Datum publicatie	1 maart 2011
Projectteam opdrachtgever(s)	Provincie Gelderland: d heren A. Heinen, P. van Eijndthoven, G. Tijink, P. van der Dussen Gemeente Neder-Betuwe: d heer A. van der Staaij
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren H.V. Smuling, K.D. Koopmans, J. Banninga en C. ter Braack

	Inhoud	Pagina
1	Algemeen	1
1.1	Ontsluitingsroutes	1
1.2	Leeswijzer	2
2	Algemeen kader	3
2.1	Beleid	3
2.1.1	Provinciaal	3
2.1.2	Gemeentelijk beleid	3
2.1.3	Verbindingsweg	4
2.2	Verkeerskundig Kader	5
2.2.1	Wegencategorisering	5
2.2.2	Wegbreedte	6
2.2.3	Gebruik	7
2.3	Kader wet geluidhinder	7
2.4	Kader wet luchtkwaliteit	7
3	Huidige situatie	9
3.1	Inventarisatie routes	9
3.1.1	Route Dalwagen	9
3.1.2	Route Wely	10
3.2	Verkeersintensiteiten referentiesituatie	14
3.3	Leefbaarheid	15
3.3.1	Beleving Dalwagen	15
3.3.2	Beleving Waalbanddijk - Welysestraat	16
3.4	Ongevallenbeeld	16
3.4.1	Route Dalwagen	16
3.4.2	Route Wely	17
4	Effectbeschrijving verkeer	18
4.1	Inleiding	18
4.2	Effecten verkeersintensiteiten	18
4.2.1	Routes	18
4.2.2	Vergelijking effecten routes	20
4.3	Effecten fysieke ruimte	22
4.4	Effecten leefbaarheid	22
4.5	Effecten verkeersveiligheid	23
4.5.1	Algemeen	23
4.5.2	Duurzaam Veilig	23
4.5.3	Fietsknooppuntennetwerk	24
4.6	Conclusie	24

	Inhoud	Pagina
5	Effectbeschrijving lucht en geluid	25
5.1	Geluid	25
5.1.1	Algemeen	25
5.2	Uitgangspunten	25
5.3	Resultaten	26
5.3.1	Referentie situatie	27
5.3.2	'Route Dalwagen'	28
5.3.3	'route Wely'	28
5.3.4	Mogelijke maatregelen	28
5.3.5	Conclusies	30
5.4	Luchtkwaliteit	30
5.4.1	Algemeen	30
5.4.2	Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide	31
5.4.3	Jaargemiddelde concentratie fijn stof	32
5.4.4	overschrijdingsdagen etmaalgemiddelde concentratie fijn stof	33
5.4.5	Conclusie	34
6	Knelpunten en oplossingen	36
6.1	Inleiding	36
6.2	Juridische knelpunten	36
6.3	Fysieke knelpunten	36
6.3.1	Route Dalwagen	36
6.3.2	Route Wely	37
6.4	Leefbaarheids- en veiligheidsknelpunten	37
6.5	Lucht en geluidsknelpunten	37
6.6	Combinatie beide routes	38
6.7	Samenvattend	38
7	Conclusie en aanbevelingen	41
7.1	Conclusie	41
7.1.1	Juridische invalshoek	41
7.1.2	Fysieke invalshoek	41
7.1.3	Verkeersveiligheid en leefbaarheid	42
7.2	Aandachtspunten	42
7.2.1	Wegfunctie	42
7.2.2	Huidig gebruik	42
7.3	Resumerend	43
	Bijlagen	
1	Uitgangspunten milieuonderzoek	
2	Verkeersintensiteiten varianten	

1

Algemeen

De provincie Gelderland wil op de locatie Waalwaard in de gemeente Neder-Betuwe een vestigingslocatie realiseren van 8,5 ha voor watergebonden categorie 4 bedrijven, inclusief de voorzieningen voor watergebonden activiteiten. De provincie Gelderland en de gemeente Neder-Betuwe laten in het kader van de herziening van het bestemmingsplan voor de Waalwaard een onderzoek uitvoeren naar de verkeerssituatie.

Het doel van dit onderzoek is inzicht krijgen in de mogelijke verkeerseffecten als gevolg van de bestemmingswijziging. Meer specifiek gaat het om de effecten op de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, geluidsbelasting en luchtkwaliteit.

Uitgangspunt is dat in de milieuvergunning maximaal 400 vrachtwagenbewegingen opgenomen kunnen worden. In de huidige vergunning zijn maximaal 200 vrachtwagenbewegingen toegestaan. Het gaat daarbij om zwaar vrachtverkeer met per vrachtwagen een totaalgewicht van circa 50 ton.

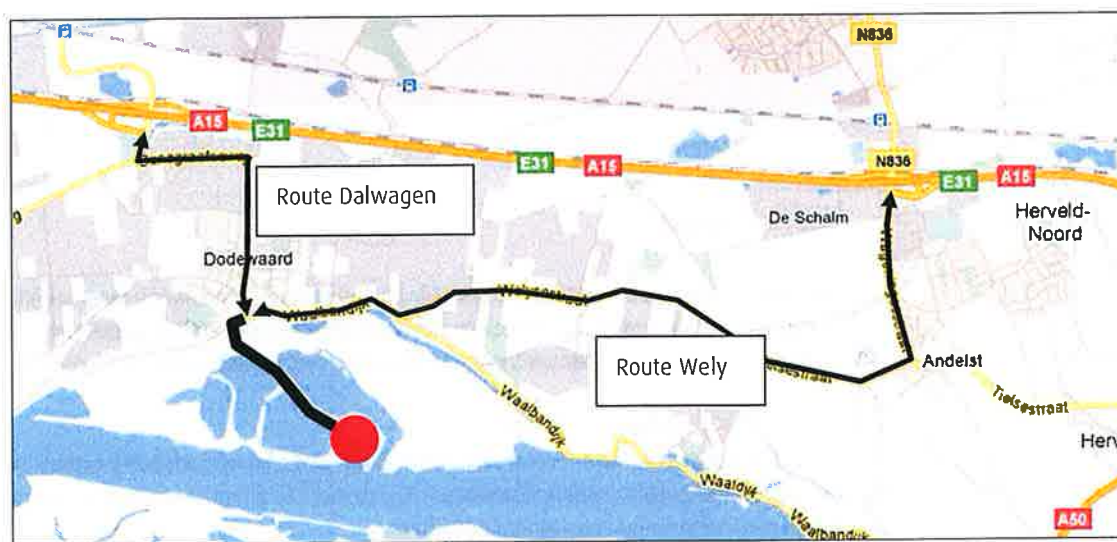
1.1 Ontsluitingsroutes

In de analyse van de ontsluiting van Waalwaard wordt gekeken naar verschillende ontsluitingsroutes. Uit een vooranalyse zijn er twee routes naar voren gekomen die verder worden uitgewerkt. Uitgangspunt hierbij is dat het vrachtverkeer wordt afgewikkeld over het bestaande wegennet. De twee routes zijn:

1. ontsluiting via de dorpskern Dodewaard (Dalwagen) naar de A15 (kortste route);
2. ontsluiting via de route Waalbanddijk-Welysestraat-N836 naar de A15 (route buitengebied).

Een eventuele nieuwe verbindingsweg wordt als een oplossing gezien en niet als route die op voorhand beoordeeld moet worden.

Er wordt gerekend met twee mogelijkheden voor de verkeersproductie van Waalwaard. Allereerst zijn dit varianten met een vrachtwagenintensiteit van 200 voertuigen per etmaal volgens de huidige milieuvergunning. Ten tweede zijn dit varianten met een vrachtwagenproductie van 400 voertuigen per etmaal. Beide scenario's worden voor alle varianten doorgerekend. Als referentie situatie wordt een ontsluiting via route Dalwagen met 200 vrachtwagens per etmaal aangehouden. Dit is volgens de huidige milieuvergunning van Waalwaard.



Figuur 1.1: Ontsluitingsroutes locatie Waalwaard

Uit een analyse is gebleken dat andere ontsluitingsmanieren niet relevant zijn. Hierbij is de omrijdafstand te groot of lopen via wegen die ongeschikt zijn voor zwaar verkeer. Ook is de fysieke aansluiting van de Waalwaard in oostelijke richting op de Waalbanddijk aangesloten. Voor andere routes zal de aansluiting op de dijk moeten worden aangepast. Fysiek is de toegangsweg van de Waalwaard enkel in oostelijke richting aangesloten op de Waalbanddijk. Voor een route in westelijke richting zal de aansluiting moeten worden aangepast. Eén van de routes is die over de dijk naar Ochten. Deze route is langer en smaller dan de hiervoor genoemde routes en loopt door of langs de kern Ochten. Deze ontsluiting wordt daarom niet meegenomen in deze analyse.

1.2 Leeswijzer

Deze rapportage gaat eerst in op het algemene kader. Hierin zijn de verschillende beleidsterreinen en verkeerskundige uitgangspunten opgenomen. Vervolgens gaan we in op de huidige situatie waarna de effecten van 200 extra vrachtwagens toegelicht worden. Hierna analyseren we de effecten van de twee routes en volgt er een conclusie en aanbevelingen.

2

Algemeen kader

2.1 Beleid

Alle lagen binnen de Nederlandse overheid zijn verplicht om ten aanzien van mobiliteit beleid op te stellen. Hiermee wordt een richting gegeven aan gestelde doelen en vastgelegd. In deze paragraaf gaan we in op de relevante beleidsvelden voor deze studie.

2.1.1 Provinciaal

In het provinciale verkeers- en vervoersplan wordt niet concreet aandacht besteed aan de kern en het gebied rondom Dodewaard. Er zijn wel een aantal algemene uitgangspunten die wel van toepassing zijn op Dodewaard:

- probleemverkenningen van bebouwde kommen integraal aanpakken - geluid, lucht, veiligheid, doorstroming en oversteekbaarheid;
- aanleg van rondwegen en uitvoering van fietspadenplan volgens Staten akkoord (2003-2007), en regionale concretisering van het bovenlokaal fietsnetwerk.

In het algemeen kan worden gesteld dat het van belang is dat wegen Duurzaam Veilig worden ingericht, waarbij wordt gestreefd naar evenwicht tussen vorm, functie en gebruik van de weg. Ten aanzien van het vrachtverkeer komt het er op neer dat doorgaand verkeer zoveel mogelijk moet worden voorkomen in verblijfsgebieden en waarbij zwaar verkeer zo snel mogelijk naar gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen wordt geleid.

2.1.2 Gemeentelijk beleid

De gemeente Neder-Betuwe heeft in 2007 haar verkeersvisie 2009-2020 opgesteld. In dit document wordt ook ingegaan op de kern Dodewaard. Hierin wordt aangegeven dat de volgende wegen van belang zijn:

- de Dodewaardsestraat: als ontsluiting op het hoofdwegennet en de verbinding met de kern Opheusden;

- de Bonegraafseweg: deze weg vormt in oostelijke richting een verbindende schakel tussen het hoofdwegenet en de dorpskern/het buitengebied, de weg ontsluit daarnaast het bedrijventerrein. In westelijke richting verbindt de Bonegraafseweg de dorpen Ochten en Dodewaard;
- de Dalwagen: deze straat vormt een centrale as in de dorpskern en ontsluit veel woongebieden, de weg heeft daarnaast een functie voor de ontsluiting van het buitengebied;
- de Pluimburgsestraat en de Waalbandijk (oost); deze wegen worden gebruikt als verbinding tussen Dodewaard en het buitengebied. Relatief veel (vracht)verkeer van en naar Hien en Wely maakt gebruik van deze wegen.



Figuur 2.1: Weergave belangrijkste wegen in Dodewaard

In de gemeentelijke structuurvisie 2010 – 2020 wordt aangegeven dat voorkomen moet worden dat de intensiteit op de bestaande ontsluitende wegen van Dodewaard verder toeneemt. Binnen de kern worden de Dalwagen en Dodewaardseweg als knelpunten ervaren bewoners van de Dalwagen klagen nu al over de grote hoeveelheid vrachtverkeer, mede hierom is er een visie opgesteld voor de verbindingsweg Dodewaard.

Ten slotte is het van belang om op basis van de wegcategorisering afstemming te vinden in de functie, vorm en gebruik van wegen.

2.1.3 Verbindingsweg

De voormalige gemeente Dodewaard heeft in het verleden bepaald dat de Dodewaardsestraat doorgetrokken zou moeten worden richting de Waalbandijk, om de kom van Dodewaard (Dalwagen) zodoende te ontlasten. Met name het vrachtverkeer met een

herkomst of bestemming in het buitengebied van Dodewaard kan van de Dodewaardsestraat gebruik maken. De Dodewaardsestraat stopt op dit moment echter ter hoogte van de kruising met de Matensestraat.

In de verkeersvisie staat vermeld dat de verbindingsweg ten westen van de kern Dodewaard doorgetrokken moet gaan worden tot de Waalbanddijk (zie figuur 2.1). De verbindingsweg zorgt voor een verbinding tussen de Waalbanddijk en de A15.

De verbindingsweg heeft ten doel om de Dalwagen te ontlasten. Met name vrachtverkeer naar het buitengebied van Dodewaard kan gebruik maken van de nieuwe weg en zo de Dalwagen/Pluimburgsestraat ontlasten. Dit vergroot in ieder geval de leefbaarheid van de kern Dodewaard en zorgt mogelijk ook voor meer veiligheid in de kern. Bijkomend voordeel is dat de woongebieden in Dodewaard ook voor personenauto's beter ontsloten worden. Hierbij wordt met name gedacht aan een nieuwbouwwijk (Plan Fructus) die aan de westkant van Dodewaard is gepland.

Realisatie van de verbindingsweg is afhankelijk van financiering en besluitvorming. De effecten van de verbindingsweg worden op dit moment onderzocht. In een later stadium zullen de effecten worden opgenomen in deze rapportage.

Figuur 2.2: Westelijke verbindingsweg om Dodewaard (stippellijn)



(bron: Verkeersvisie Neder-Betuwe 2009-2020)

2.2 Verkeerskundig Kader

In Nederland worden wegen ontworpen met behulp van een aantal uitgangspunten. De kern van hoe een weg eruit moet zien, hangt af van de vorm, functie en het gebruik. Deze drie aspecten moeten met elkaar overeen stemmen voor een veilige verkeerssituatie.

2.2.1 Wegencategorisering

Wegen worden vormgegeven op basis van richtlijnen die zijn vastgelegd in de ASVV 2004¹ (Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen). Er wordt onderscheid gemaakt in:

- erftoegangswegen;
- gebiedsontsluitingswegen;
- stroomwegen.

¹ CROW (2004). ASVV 2004 – Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom.

Erftoegangswegen hebben een verblijfsfunctie en zijn gericht op het toegankelijk maken van erven. Dit betreft alle manoeuvres die nodig zijn voor het bereiken van particuliere percelen, openbare percelen, het in- en uitstappen en het laden en lossen van goederen. Op zowel de wegvakken als de kruispunten is sprake van uitwisseling en moet de snelheid laag zijn.

Gebiedsontsluitingswegen zijn gericht op het stromen op de wegvakken, terwijl het uitwisselen plaats vindt op kruispunten. De gebiedsontsluitingsweg vormt de verbindende schakel tussen stroomwegen en erftoegangswegen.

Stroomwegen zijn gericht op een zo veilig en betrouwbaar mogelijke afwikkeling van relatief grote hoeveelheden verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Zowel op de wegvakken als de kruispunten wordt prioriteit gegeven aan doorstromen. Dit vereist onder andere gescheiden rijrichtingen, ontbreken van overstekend en kruisend verkeer en in- en uitvoegend verkeer bij aansluitingen.

2.2.2 Wegbreedte

Voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom met vrachtverkeer is in de ASVV (Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen²) een minimale wegbreedte van 5,50 á 6,00 meter vastgelegd. Buiten de bebouwde kom is de wegbreedte voor een erftoegangsweg minimaal 3,50 m gewenst (Handboek Wegontwerp Erftoegangswegen³). Gebiedsontsluitingswegen hebben een minimale breedte van 5,68 meter (Handboek Wegontwerp Gebiedsontsluitingswegen⁴). Dit is exclusief fietsvoorzieningen.

Naast de specifieke wegategorisering hebben we hier ook te maken met de fysiek benodigde wegbreedten als twee vrachtwagens elkaar willen passeren. Er wordt de volgende maatvoering voor vrachtwagens gehanteerd:

vrachtverkeer	benodigde breedte
rijdend (30km/h)	3,10 m
rijdend (60 km/h)	3,30 m
stilstaand (incl. spiegels)	3,00 m

Tabel 2.1: Benodigde rijbaanbreedte voor vrachtverkeer volgens het CROW²⁻³⁻⁴

benodigde wegbreedte	binnen bebouwde kom	buiten bebouwde kom
erftoegangsweg	5,50-6,00 m	3,50 m
gebiedsontsluitingsweg (zonder fietsers)	5,68 m	7,20 m
gebiedsontsluitingsweg (met fietsers)	8,68 m	n.v.t.

Tabel 2.2: Gewenste rijbaanbreedte volgens het CROW²⁻³⁻⁴

² CROW (2004). ASVV 2004 – Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom.

³ CROW (2002). Handboek Wegontwerp – Erftoegangswegen.

⁴ CROW (2002). Handboek Wegontwerp – Gebiedsontsluitingswegen.

2.2.3 Gebruik

Ten aanzien van het gebruik van wegen zijn er ook richtlijnen vanuit het ASVV. De grenswaarden voor de verschillende type wegen staan hieronder aangegeven.

locatie	typering	max. intensiteit (mvt/etm)
binnen bebouwde kom	erftoegangsweg	< 4.000
binnen bebouwde kom	gebiedsontsluitingsweg met fietsstrook	5.000-8.000
binnen bebouwde kom	gebiedsontsluitingsweg met fietspad	5.000-10.000
buiten bebouwde kom	erftoegangsweg	< 6.000
buiten bebouwde kom	gebiedsontsluitingsweg	5.000-20.000

Tabel 2.3: Grenswaarden voor verschillende typen wegen

2.3 Kader wet geluidhinder

De Wet en regelgeving omtrent geluidhinder is beschreven in de Wet geluidhinder. De geluidseffecten die optreden ten gevolge van het extra vrachtverkeer kunnen in dit kader worden gezien als zogenaamde 'gevolgen elders' van de voorgenomen ontwikkeling.

Van 'gevolgen elders' is sprake wanneer de geluidsbelasting buiten het plangebied, als gevolg van de ontwikkeling, toeneemt met 2 dB of meer ten opzichte van de situatie zonder de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling. Van belang daarbij is wel dat het gaat om situaties waar de geluidsbelasting hoger is dan de streefwaarde van 48 dB.

Wettelijk gezien bestaat er geen verplichting maatregelen te treffen wanneer sprake is van zogenaamde 'gevolgen elders'. Wel dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening een afweging gemaakt te worden in hoeverre de geluidssituatie en de eventuele toenames daarvan aanvaardbaar zijn.

2.4 Kader wet luchtkwaliteit

In 1996 heeft de Raad van de Europese Unie de (nieuwe) richtlijn 96/62/EG opgesteld inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit. In deze richtlijn zijn de grondbeginselen opgenomen van een gemeenschappelijke strategie voor het vaststellen van de luchtkwaliteit ter bescherming van mens en milieu, alsmede een programma waarin de Europese Unie zich ten doel stelt om voor dertien luchtverontreinigende stoffen voorstellen te formuleren voor de grenswaarden van de buitenluchtkwaliteit.

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in de Wet Luchtkwaliteit. Hierin zijn regels en grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide, stikstofdioxide (NO₂), stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM₁₀), lood, koolmonoxide en benzeen, ozon, arseen, cadmium en nikkel.

Voor verschillende van deze stoffen komen in Nederland geen normoverschrijdingen voor. Onderzoek luchtkwaliteit kan zich daarom beperken tot het toetsen van de concentraties van stoffen waarbij mogelijke normoverschrijdingen dreigen te ontstaan. Het betreft hier de normen voor:

- de jaargemiddelde concentratie NO₂ (40 µg/m³);
- de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ (40 µg/m³);
- het aantal dagen met een overschrijding van de grenswaarde van de 24-uursgemiddelde concentratie PM₁₀ (maximaal 35 dagen per jaar).

Het plan in relatie tot het wettelijk kader

In deze analyse zijn voor de verschillende varianten de concentraties stikstofdioxide en fijn stof berekend langs diverse wegvakken. Hierdoor ontstaat inzicht in de gevolgen van de diverse varianten op de luchtkwaliteit langs die wegen.

3

Huidige situatie

3.1 Inventarisatie routes

3.1.1 Route Dalwagen

De route Dalwagen is de kortste route van de Waalwaard naar de A15. Totale afstand is 2,3 km met een reistijd van circa 4 minuten. Dalwagen heeft een verblijfsfunctie en is dus bedoeld voor het uitwisselen van verkeer van en naar erven. Voetgangers en fietsers hebben hier een prominente plek in het wegbeeld. Hieronder wordt de route per wegvak uitgewerkt.

wegvak	weglengte	categorisering	verharding	breedte	positie fietsers	bijzonderheden
						kruising enkel geschikt voor rechtsafslaand verkeer
1 Waalbanddijk tot Dalwagen	100 m	GOW (50 km/h)	asfalt	5,50 m	rijbaan	
2 Dalwagen tot Kalkestraat	170 m	ETW (30 km/h)	asfalt	4,85 m	rijbaan	-
3 Kalkestraat tot Pluimburgsestraat	150 m	ETW (30 km/h)	asfalt	5,50 m	fietssuggestiestroken	-
4 Pluimburgsestraat tot Julianalaan	70 m	ETW (30 km/h)	klinkers	5,80 m	fietssuggestiestroken	-
5 Julianalaan tot Matensestraat	350 m	ETW (30 km/h)	asfalt	6,00 m	fietssuggestiestroken	-
6 Matensestraat tot Gieser Wildeman	230 m	ETW (30 km/h)	asfalt	6,00 m	fietssuggestiestroken	-
7 Gieser Wildeman tot Dodevaardsestraat	1.000 m	GOW (50 km/h)	asfalt	5,50 m	rijbaan	-
8 Dodevaardsestraat tot A15	200 m	GOW (80 km/h)	asfalt	gescheiden rijbanen	vrijliggend fietspad	gescheiden rijbaan

Tabel 3.1: Beschrijving wegvakken route Dalwagen⁵

⁵ De wegbreedtes zijn globaal bepaald met behulp van de GBKN van de gemeente Neder-Betuwe. Op specifieke plaatsen kunnen de wegbreedtes afwijken van de genoteerde breedte.

De route gaat door de kern van Dodewaard welke is aangemerkt als verblijfsgebied (30 km/h-zone) en uitgevoerd in een gedeelte klinker verharding en een gedeelte asfalt. Op de route liggen zes drempels en vier wegversmallingen. De route wordt gebruikt door allerlei doelgroepen zoals schoolgaande jeugd, winkelend publiek, bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer naar het buitengebied.



Figuur 3.1: Visualisatie wegvakken 'route Dalwagen'

Met uitzondering van de dijkopgang (Dalwagen tot Kalkestraat) voldoen de erftoegangs-
wegen aan de gestelde richtlijnen met betrekking tot de wegbreedte voor deze wegca-
tegorie. De gebiedsontsluitingswegen op deze route zijn op bepaalde plaatsen volgens
de richtlijnen te smal en missen een fietsvoorziening.

De wegbreedtes van Dodewaard voldoen aan de richtlijnen van een verblijfsgebied. Toch
vormt de verwerking van vrachtverkeer een probleem aangezien vrachtwagens elkaar
onvoldoende kunnen passeren bij wegbreedtes onder de 6 meter. Vanuit het kader Duur-
zaam Veilig zijn deze wegen ongeschikt als ontsluitingsroute voor zwaar vrachtverkeer.

3.1.2 Route Wely

De 'route Wely' is circa 12 kilometer lang met een reistijd van circa 13 minuten⁶.

Waalbanddijk, Welysestraat en Tielsestraat

Dit deel van de route (punt 1 t/m 7, circa 5 kilometer) is aangemerkt als erftoegangsweg
met wegmarkering en een 60 km/h-regime. De intentie is om de snelheid in de kern van
Wely in de toekomst terug te brengen van 50 naar 30 km/h. Er zit relatief veel land-

⁶ Deze afstand is gebaseerd op de route tot aan de autosnelweg van 6,5 km en de route over de A15
van 5,5 km.

bouwverkeer op deze route. De wegbreedte van 5,30 m zorgt ervoor dat grote voertuigen elkaar lastig kunnen passeren.

Wageningsestraat (N836)

De Wageningsestraat (punt 8 t/m 11) is een ontsluitingsweg met gescheiden fietspaden en een 50 km/h-regime. Deze weg vormt de hoofdontsluiting van Andelst naar de A15.

	wegvak	weglengte	categorisering	verharding	breedte	positie fietsers	bijzonderheden
							kruising enkel geschikt voor rechtsafslaand verkeer
1	Waalbanddijk tot Dalwagen	100 m	GOW (50 km/h)	asfalt	5,50 m	rijbaan	-
2	Dalwagen tot Komgrens Dodewaard	800 m	GOW (50 km/h)	asfalt	5,40 m	rijbaan	-
3	Komgrens Dodewaard tot Welysestraat	350 m	ETW (60 km/h)	asfalt	5,70 m	rijbaan	-
4	Welysestraat tot Komgrens Wely	1.200 m	ETW (60 km/h)	asfalt	5,30 m	rijbaan	-
5	Komgrens Wely tot einde komgrens Wely	500 m	ETW (50 km/h ⁷)	asfalt	5,00 m	rijbaan	-
	Overgang gemeente Overbetuwe						
6	Komgrens Wely tot komgrens Andelst	2.200 m	ETW (60 km/h)	asfalt	5,50 m	rijbaan	-
7	Komgrens Andelst tot Wageningsestraat	40 m	GOW (50 km/h)	asfalt	5,00 m	rijbaan	-
8	Wageningsestraat tot Industriestraat	900 m	GOW (50 km/h)	asfalt	6,00 m	fietsuggestiestroken	-
9	Industriestraat tot Ambachtsweg	160 m	GOW (50 km/h)	asfalt	6,50 m	fietsstroken	-
					gescheiden		-
10	Ambachtsweg tot Komgrens Andelst	160 m	GOW (50 km/h)	asfalt	rijbanen	vrijliggend fietspad	-
					gescheiden		-
11	Komgrens Andelst/ A15 (N836)	10 m	GOW (50 km/h)	asfalt	rijbanen	vrijliggend fietspad	-

Tabel 3.2: Beschrijving wegvakken 'route Wely'⁸

De route Wely wordt gebruikt door bestemmingsverkeer, als aansluiting van de aanliggende woningen, als recreatieve fietsroute en door landbouwverkeer.

⁷ Het is de intentie om op korte termijn de snelheid op de Welysestraat in Wely terug te brengen naar 30 km/h).

⁸ De wegbreedtes zijn globaal bepaald met behulp van de GBKN van de gemeente Neder-Betuwe. Op specifieke plaatsen kunnen de wegbreedtes afwijken van de genoteerde breedte. De wegbreedtes in de gemeente Overbetuwe zijn geschat op basis van fotomateriaal.



Figuur 3.2: Visualisatie wegvakken 'route Wely'

Deze route loopt langs de kern van Dodewaard en door de kern van Wely. De route vervolgt zijn weg langs Andelst en sluit aan op de A15. De route heeft vijf drempels en zeven wegversmallingen. De berm is onverhard. Passeren is op weinig plekken mogelijk zonder uit te moeten wijken in de (onverharde) berm. De erftoegangswegen voldoen wel aan de opgestelde richtlijnen voor dit type wegen. Ook hier is echter het wegprofiel te smal voor het passeren van vrachtverkeer in twee richtingen. Het vrachtverkeer zal hierdoor moeten uitwijken naar de onverharde berm.



Figuur 3.3: Wegversmalling nabij Wely

3.2 Verkeersintensiteiten referentiesituatie

De gemeente Neder-Betuwe is opgenomen in het onlangs geactualiseerde verkeersmodel Regio Rivierenland. Het model kent een onderscheid naar middelzwaar en zwaar vrachtverkeer en is dan ook geschikt voor het uitvoeren van deze studie. De referentie situatie van het jaar 2020 is als basis gebruikt voor deze studie, waaraan voor het verkeer vanaf Waalwaard 200 vrachtbewegingen zijn toegevoegd. Dit is de toekomstige situatie inclusief de huidige vergunning voor Waalwaard waarbij de 200 vrachtwagenbewegingen via Dodewaard worden afgewikkeld.



Figuur 3.4: Doorsnedenpunten

wegvak	huidige situatie 2009		referentiesituatie 2020	
	totaal verkeer	zwaar vrachtverkeer	totaal verkeer	zwaar vrachtverkeer
1. Dalwagen	3.400	100	3.900	300
2. Bonegraafseweg	4.700	100	5.800	300
3. Dodewaardsestraat	8.100	100	9.900	400
4. Waalbanddijk	2.000	100	2.100	100
5. Wely	1.600	< 100	1.600	< 100
6. Tielsestraat	1.000	< 100	1.100	< 100
7. Wageningssestraat	6.500	200	8.000	300

Tabel 3.3: Intensiteiten weekdag (motorvoertuigen per etmaal) op doorsnedenpunten afgerond op 100-tallen

De verkeersintensiteiten voor de referentiesituatie zijn licht gestegen ten opzichte van de huidige situatie. Dit komt door autonome groei, ontwikkelingen in de omgeving en de toevoeging van de vrachtwagenbewegingen van Waalwaard.

In deze rapportage komen de intensiteiten op telpunt 5 in Wely niet uit het verkeersmodel, maar zijn afgeleid van een telling van de gemeente Neder-Betuwe. Het verkeersmodel is ten hoogte van Wely niet helemaal nauwkeurig, omdat het voedingspunt van de woningen in en rond Wely ten westen van de kern Wely aantakt. Hierdoor zijn de intensiteiten in Wely in het verkeersmodel op dit wegvak lager dan in werkelijkheid. Op andere wegvakken treedt dit effect niet op. Daarom is besloten om voor Wely de telgegevens als uitgangspunt te hanteren.

3.3 Leefbaarheid

Naast vorm, functie en gebruik is ook de leefbaarheid langs de weg van belang. Het gaat hierbij om de beleving van de weg voor weggebruikers en omwonenden.

3.3.1 Beleving Dalwagen

Aanwonenden van de Dalwagen ervaren de weg als te druk en onveilig, zeker ook door de hoge snelheden die soms worden bereikt, hoewel er een maximumsnelheid geldt van 30 km/h.

De kern Dodewaard wordt door de Dalwagen in tweeën verdeeld. De functies in Dodewaard zijn verspreid over de kern. De belangrijkste publiekstrekkingen zijn de scholen en het sportpark aan de oostkant van Dodewaard, en de winkels aan de westkant. Over de Dalwagen vindt hierdoor veel oversteekbewegingen plaats door fietsers en voetgangers.

De herinrichting van de Dalwagen in 2010 heeft eraan bijgedragen dat de weginrichting past bij het wegbeeld van een erftoegangsweg met een verblijfsfunctie. Deze herinrichting vond plaats in overleg met bewoners, waarbij onder andere klinkers zijn vervangen door asfalt tegen trillings- en geluidsoverlast. De herinrichting heeft eraan bijgedragen dat de bewoners zich veiliger voelen en minder hinder ondervinden van het verkeer. Toch ervaren zij nog steeds overlast van de verkeersdruk en het vrachtverkeer.



Figuur 3.5: Gebruik Dalwagen

3.3.2 Beleving Waalbanddijk - Welysestraat

De Waalbanddijk en Welysestraat vormen een parallelle route aan de A15 tussen Dodewaard en Andelst. Met name lokaal en langzaam verkeer maken gebruik van de deze route. De Waalbanddijk, is zoals de naam al aangeeft een dijkweg langs de Waal met uitzichten over de uiterwaarden waardoor de route veel gebruikt wordt door fietsers. Een deel van de route is ook opgenomen in het fietsknooppuntennetwerk van de provincie. Het verschil in snelheid tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer is groot waardoor de weg als onveilig wordt ervaren. (subjectief onveilig).

De 'route Wely' doorkruist een aantal kleine woonconcentraties, waaronder de kern Wely.



Figuur 3.6: Doorgaande route in Wely

3.4 Ongevallenbeeld

In deze paragraaf wordt nader ingegaan op de ongevallen historie van de afgelopen 5 jaar (2005 tot 2009) op beide routes. Hiervoor is gebruik gemaakt van ongevallen historie zoals die bekend is op ViaStat online.

3.4.1 Route Dalwagen

De ongevallen die op deze route gebeuren vinden met name plaats op het gedeelte tussen de A15 en de bebouwde kom van Dodewaard. In totaal hebben op dit tracé 25 ongevallen plaatsgevonden waarbij zes ziekenhuis slachtoffers. Van deze zes waren er twee fietsers en één voetganger. In slechts één ongeval is er een vrachtwagen betrokken geweest waarbij enkel sprake was van materiële schade. De ongevalsoorzaken zijn in de volgende tabel opgenomen:

oorzaak	UMS	ziekenhuisgewonde
geen voorrang verlenen	9	1
onvoldoende rechts rijden	1	2
geen doorgang verlenen	2	1
onvoldoende afstand houden	2	-
macht over het stuur verliezen	2	-
voetganger op rijbaan	-	1
fout door bocht	1	-
slippen	1	-
onwel	-	1
onbekend/geen	1	-
totaal	19	6

Tabel 3.4: Ongevallenbeeld 'route Dalwagen'

3.4.2 Route Wely

Voor de route via de Waalbanddijk zijn enkel de gegevens van de gemeente Neder-Betuwe beschikbaar. Hierdoor ontstaat een incompleet ongevallenbeeld ten opzichte van de route Dalwagen, aangezien een deel valt onder de gemeente Overbetuwe.

Op de route tot de gemeentegrens hebben de afgelopen 5 jaar 7 ongevallen plaatsgevonden. Hiervan waren er twee met ziekenhuisgewonden tot gevolg. In één geval was er sprake van een bromfietsbestuurder onder invloed. Bij geen van de ongevallen is een vrachtwagen betrokken geweest. In de volgende tabel wordt de ongevalsoorzaak nader toegelicht:

oorzaak	UMS	ziekenhuisgewonde
geen voorrang verlenen	2	-
frontaal (alcohol)	-	1
macht over het stuur verliezen	-	1
fout door bocht	1	-
onvoldoende afstand	1	-
onbekend/ geen	1	-
totaal	5	2

Tabel 3.5: Ongevallenbeeld 'route Wely'

De randweg bij Andelst is in het GVVP van de provincie opgenomen als weg waar veel ongevallen plaatsvinden. Het risicobeeld op deze weg is meer dan twee keer zo hoog als de gemiddelde Provinciale weg in Gelderland.

4

Effectbeschrijving verkeer

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de effecten inzichtelijk gemaakt van de toevoeging van 200 zware vrachtwagenbewegingen als gevolg van de uitbreiding van Waalwaard. De effecten van de twee verschillende ontsluitingsvarianten worden hierbij bepaald. Hierbij wordt ingegaan op leefbaarheid, verkeersintensiteit, luchtkwaliteit en geluidsonderzoek.

4.2 Effecten verkeersintensiteiten

Ter vergelijking is uitgegaan van een referentiesituatie waarin de Waalwaard 200 vrachtwagenbewegingen genereert en deze door Dodewaard afvoert. In de plansituatie worden 400 vrachtwagenbewegingen gegenereerd en afgevoerd over de 'route Dalwagen' en 'route Wely'. Ter vergelijking is er ook een variant opgenomen waarin 200 vrachtwagenbewegingen worden afgevoerd over de route Wely.

4.2.1 Routes

De routes zijn met elkaar vergeleken op acht punten op etmaalniveau. Deze zijn in figuur 3.4 aangegeven. In onderstaande tabellen zijn de intensiteiten van de verschillende varianten weergegeven per voertuigcategorie.

		autoverkeer	middelzwaar verkeer	zwaar verkeer
1.	Dalwagen	3.500	100	300
2.	Bonegraafseweg	5.300	200	300
3.	Dodewaardsestraat	9.100	300	400
4.	Waalbanddijk	1.900	100	100
5.	Wely	1.500	100	0
6.	Tielsestraat	1.000	0	0
7.	Wageningsestraat	7.500	200	300

Tabel 4.1: Intensiteiten weekdag referentiesituatie 2020 op doorsnedenpunten (afgerond op 100-tallen)

		autoverkeer	middelzwaar verkeer	zwaar verkeer
1.	Dalwagen	3.500	100	500
2.	Bonegraafseweg	5.300	200	500
3.	Dodewaardsestraat	9.100	300	500
4.	Waalbanddijk	1.900	100	100
5.	Wely	1.500	100	0
6.	Tielsestraat	1.000	0	0
7.	Wageningsestraat	7.500	200	300

Tabel 4.2: Intensiteiten weekdag bij 400 zware vrachtbewegingen over route Dalwagen in 2020 op doorsnedenpunten (afgerond op 100-tallen)

		autoverkeer	middelzwaar verkeer	zwaar verkeer
1.	Dalwagen	3.500	100	100
2.	Bonegraafseweg	5.300	200	100
3.	Dodewaardsestraat	9.100	300	400
4.	Waalbanddijk	1.900	100	200
5.	Wely	1.500	100	200
6.	Tielsestraat	1.000	100	200
7.	Wageningsestraat	7.500	200	400

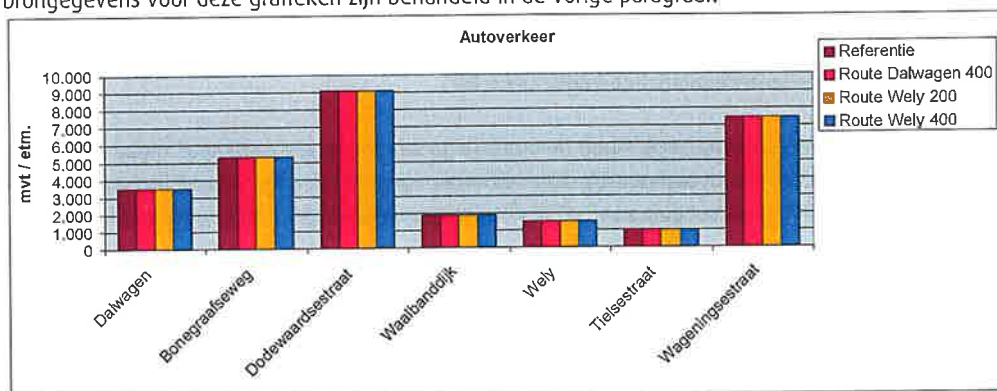
Tabel 4.3: Intensiteiten weekdag bij 200 zware vrachtbewegingen over route Wely in 2020 op doorsnedenpunten (afgerond op 100-tallen)

		autoverkeer	middelzwaar verkeer	zwaar verkeer
1.	Dalwagen	3.500	100	100
2.	Bonegraafseweg	5.300	200	100
3.	Dodewaardsestraat	9.100	300	400
4.	Waalbanddijk	1.900	100	500
5.	Wely	1.500	100	400
6.	Tielsestraat	1.000	100	400
7.	Wageningsestraat	7.500	200	600

Tabel 4.4: Intensiteiten weekdag bij 400 zware vrachtbewegingen over route Wely in 2020 op doorsnedenpunten (afgerond op 100-tallen)

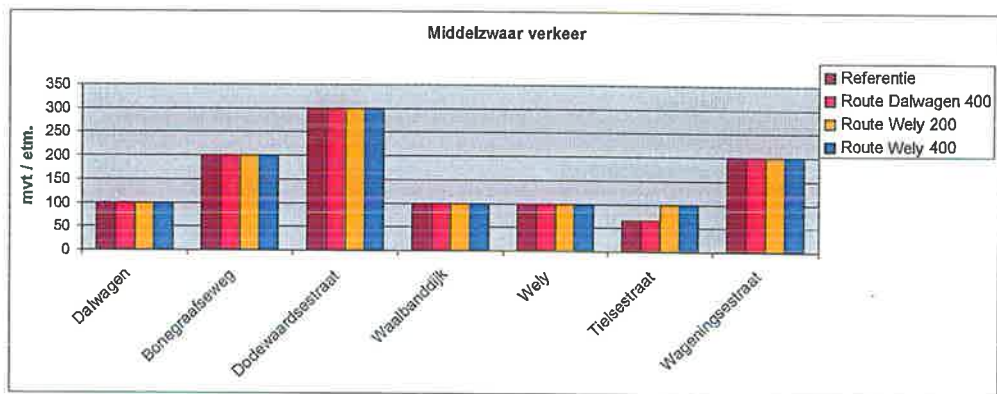
4.2.2 Vergelijking effecten routes

In onderstaande grafieken zijn de varianten vergeleken met de referentiesituatie. Hierbij is onderscheid gemaakt naar autoverkeer, middelzwaar verkeer en zwaar verkeer. De brongegevens voor deze grafieken zijn behandeld in de vorige paragraaf.



Figuur 4.2: Vergelijking varianten auto verkeer

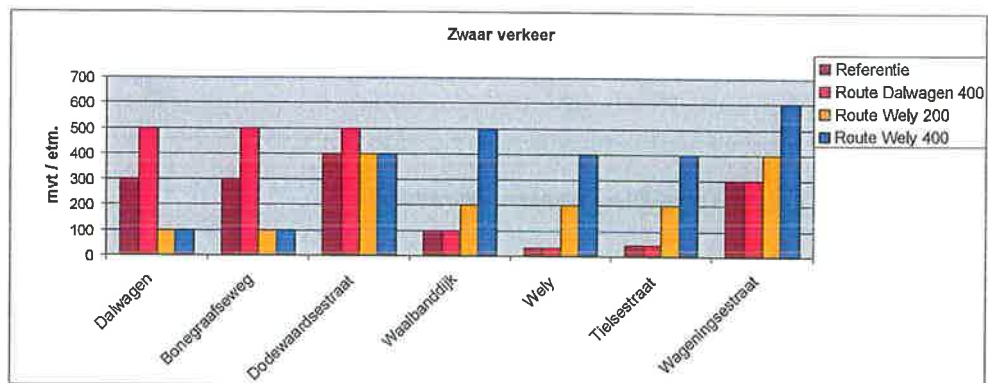
Voor het autoverkeer zijn er geen veranderingen in intensiteiten waarneembaar. Het autoverkeer blijft via dezelfde routes rijden. Dit geldt ook voor het middelzware vrachtverkeer.



Figuur 4.3: Vergelijking varianten middelzwaar vrachtverkeer

Zoals uit tabel 4.1 en figuur 4.4 blijkt, heeft de routekeuze een grote invloed op de intensiteiten van het zware vrachtverkeer op de doorsnedenpunten. Voor het totale verkeer heeft dit relatief gezien weinig invloed. Toch overstijgt de totale verkeersintensiteit op de Dalwagen de wenselijke grens van 4.000 motorvoertuigen per etmaal voor een erf-toegangsweg binnen de bebouwde kom.

Voor de 'route Wely' heeft de omleiding relatief gezien de grootste impact. De oorzaak hiervoor ligt voornamelijk dat in de referentie situatie hier nauwelijks zwaar verkeer rijdt. De toevoeging van 200 of 400 zware vrachtwagens zorgt voor een forse toename.



Figuur 4.4: Vergelijking varianten zwaar vrachtverkeer

4.3 Effecten fysieke ruimte

Beide routes kennen problemen ten aanzien van de beschikbare fysieke ruimte.

De route over de Dalwagen is op enkele punten erg smal waardoor het passeren van vrachtverkeer daar onmogelijk is. Met name op de dijkopgang is dit een probleem waarbij over een afstand van circa 150 meter vrachtverkeer elkaar niet kan passeren. Het overige wegprofiel is voldoende breed volgens de normen, maar op bepaalde plekken niet breed genoeg voor elkaar passerende vrachtwagens. Er is over het algemeen echter voldoende mogelijkheden om toch plekken te vinden om elkaar te passeren. Hierbij zal af en toe gebruik moeten worden gemaakt van trottoirs, inritten en andere beschikbare ruimte.

De route Wely is een route door het buitengebied van Neder-Betuwe en Overbetuwe. Het grootste gedeelte van de route heeft een beperkte breedte waardoor het over grote gedeelten onmogelijk is te passeren en er uitgeweken zal moeten worden naar de bermen. De route zal verbreed moeten worden om het passeren van vrachtverkeer mogelijk te maken.

4.4 Effecten leefbaarheid

Leefbaarheid is uit te drukken in woongenot, waarbij de overlast die aanwonenden van het verkeer ervaren hiervan een onderdeel is. In deze situatie gaat het op de Dalwagen over een toename van 200 zware vrachtwagenbewegingen ten opzichte van de referentiesituatie (waar al 200 vrachtwagens rijden), op de Waalbanddijk om 400 zware vrachtbewegingen.

De Dalwagen is een route door de kom van Dodewaard, waarbij relatief gezien meer mensen last hebben van de vrachtbewegingen. De route Wely passeert diverse woningen en de kern Wely. Relatief gezien is hierbij de overlast groter, omdat het zware vrachtverkeer hier een groot gedeelte van het totale verkeer gaat uitmaken. De beleving van rustige dijkweg verdwijnt hierdoor. Het relatieve effect op de 'route Dalwagen' is kleiner omdat hier nu al meer verkeer rijdt.

	aantal bewoners	afname van de leefbaarheid
'route Dalwagen'	hoog	relatief 'laag'
'route Wely'	laag	relatief 'hoog'

Tabel 4.5: Effect op de leefbaarheid

Opgemerkt moet worden dat 400 vrachtwagenbewegingen per dag een forse impact hebben op de beleving van bewoners. Dit geldt zowel voor de route Dalwagen als de route Wely. Op het drukste moment kan worden uitgegaan van elke 3 minuten een vrachtwagen in beide richtingen (uitgaande van een spits van 10% van het totale verkeer).

Ook speelt de oversteekbaarheid in Dodewaard een rol. Met name de confrontatie tussen kwetsbare voetgangers en het zware vrachtverkeer zorgt voor een subjectieve onveiligheid met een verhoogd risico op zware ongevallen. Vanuit leefbaarheidsoogpunt is het zware vrachtverkeer op beide routes ongewenst.

4.5 Effecten verkeersveiligheid

4.5.1 Algemeen

Op de Dalwagen vindt veel uitwisseling plaats tussen woonwijken, winkels, scholen en sportvoorzieningen. Al dit verkeer komt samen op de Dalwagen, terwijl deze straat ook een functie heeft in het ontsluiten van het buitengebied. De voormalige steenfabriek zorgde voor een stroom zwaar beladen vrachtwagens over de Dalwagen. Dit resulteerde in overlast en een gevoel van onveiligheid. De Dalwagen is inmiddels heringericht en voorzien van asfalt waardoor de overlast enigszins wordt teruggedrongen. Bij de realisering van de herinrichting was de steenfabriek inmiddels buiten bedrijf.

Het aantal ongevallen op de route blijkt relatief klein te zijn en zich met name af te spelen rond de aansluiting op de A15. Het gevoel van onveiligheid is dan ook vooral subjectief. Bij de herinrichting is hier aandacht voor geweest waardoor er nu over het grootste gedeelte een fietssuggestiestrook is aangebracht in een afwijkende kleur.

Ondanks dat de totale verkeersintensiteit toe zal nemen met 5%, zal het aantal zware transportbewegingen verdubbelen. Voor een verblijfsgebied is een percentage van 12% vrachtverkeer onwenselijk.

4.5.2 Duurzaam Veilig

De route door de kern van Dodewaard heeft als functie het ontsluiten van het dorp en is daarnaast de aangewezen route voor verkeer vanaf de snelweg richting Waalbanddijk. De Waalbanddijk route is daarentegen een toegangsweg tot de percelen langs deze weg.

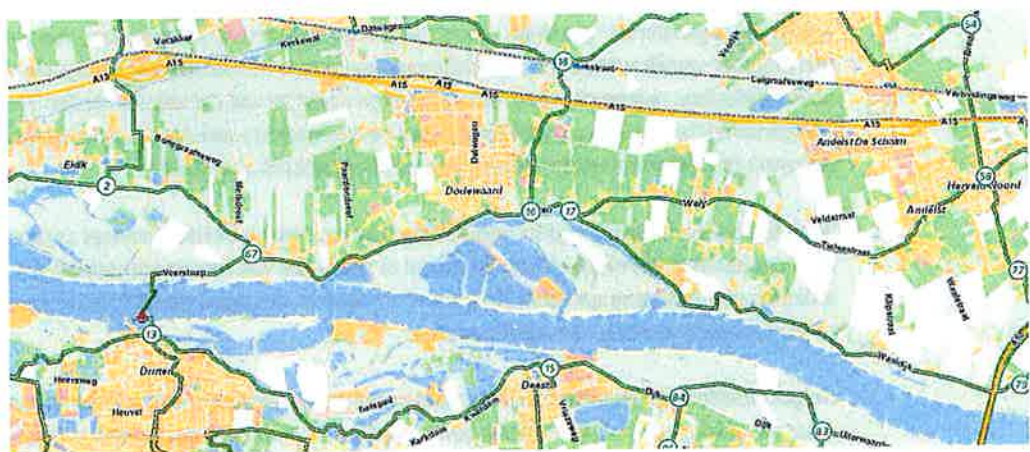
Beide wegen zijn erftoegangswegen. Erftoegangswegen zijn volgens Duurzaam Veilig niet bedoeld voor het faciliteren van doorgaand zwaar vrachtverkeer. Het huidige gebruik laat echter zien dat de route door Dodewaard nu ook al gebruikt wordt als route voor het vrachtverkeer. De toename van vrachtverkeer zorgt echter voor meer confrontaties tussen overige weggebruikers waaronder voetgangers en fietsers. De subjectieve verkeersveiligheid zal hierdoor afnemen. Ook zullen vrachtwagens elkaar vaker tegenkomen in Dodewaard. De weg is hier grotendeels te smal voor het ongehinderd passeren. De vrachtwagens zullen dus vaker voor elkaar moeten uitwijken, waarbij andere weggebruikers zoals fietsers eerder 'in de knel' zullen komen.

De route via de Waalbanddijk kent juist een hele lage intensiteit waar de impact van het vrachtverkeer nog groter zal zijn. Aangezien de route grotendeels door 60km/h-gebied loopt, zijn de snelheidsverschillen tussen het vrachtverkeer en de fietsers groter en hiermee ook de verkeersveiligheid. Ook op deze route zullen vrachtwagens elkaar regelmatig moeten passeren. De weg is hiervoor te smal waardoor er naar de berm moet worden uitgeweken.

Op basis van Duurzaam Veilig dient doorgaand verkeer zo snel mogelijk op wegen van een bovenliggende categorie te zijn. De snelste route hiervoor is door de kern van Dordrecht. Zoals uit de inventarisatie blijkt, biedt deze route ook de meeste mogelijkheden tot het verwerken van dit verkeer. Route Dalwegen heeft bredere wegen waardoor passeren van het zware vrachtverkeer mogelijk blijft.

4.5.3 Fietsknooppuntennetwerk

Het blijkt dat de route Wely door circa 200 fietsers wordt gebruikt en dat dit onderdeel is van het fietsknooppuntennetwerk van de provincie Gelderland. Wanneer zwaar vrachtverkeer over deze route zal gaan rijden, wordt hiermee de fietsroute onaantrekkelijk en onveilig. Er is echter geen goed alternatief in de directe omgeving beschikbaar.



Figuur 4.5: fietsknooppuntennetwerk Gelderland (bron: www.nederlandfietsland.nl)

4.6 Conclusie

De verschillende varianten zorgen voor een toename van het zware vrachtverkeer op de routes. De routekeuze van het overige verkeer verandert niet. Er ontstaan een aantal knelpunten:

- Fysiek: beide routes bestaan uit wegvakken die te smal zijn voor elkaar passerend vrachtverkeer.
 - Leefbaarheid: bij beide routes zal de overlast voor omwonenden toenemen en de oversteekbaarheid verslechteren.
 - Vekeersveiligheid: Beide routes voldoen niet aan de principes van Duurzaam Veilig
- Fietsroutennetwerk: De route Wely maakt onderdeel uit van het fietsknooppuntennetwerk Gelderland. Op een dergelijke route is zwaar vrachtverkeer ongewenst.

5

Effectbeschrijving lucht en geluid

5.1 Geluid

5.1.1 Algemeen

De geluidseffecten die optreden ten gevolge van het extra vrachtverkeer kunnen worden gezien als zogenaamde 'gevolgen elders' van de voorgenomen ontwikkeling. Van gevolgen elders is sprake wanneer de geluidsbelasting buiten het plangebied, als gevolg van de ontwikkeling, toeneemt met 2 dB of meer ten opzichte van de situatie zonder de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling. Van belang daarbij is wel dat het gaat om situaties waar de geluidsbelasting hoger is dan de streefwaarde van 48 dB.

Wettelijk gezien bestaat er geen verplichting maatregelen te treffen wanneer sprake is van zogenaamde gevolgen elders. Wel dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening een afweging gemaakt te worden in hoeverre de geluidssituatie en de eventuele toenames daarvan aanvaardbaar zijn.

De geluidseffecten zijn inzichtelijk gemaakt voor 9 maatgevende locaties langs wegen waar als gevolg van het plan wijzigingen optreden. Bij de beschouwing van de geluidssituatie is uitgegaan van het totaal aantal verkeersbewegingen inclusief het extra vrachtverkeer van de verschillende varianten. Daarnaast is bij de analyse nog een doorkijk gegeven naar de eventuele toepasbaarheid van maatregelen. Het belangrijkste doel van de analyse is om inzicht te krijgen in de geluidseffecten die optreden bij de verschillende varianten.

5.2 Uitgangspunten

De berekeningen voor de 9 maatgevende onderzoekslocaties, zijn uitgevoerd middels de Standaard Rekenmethode I van het Reken en Meetvoorschrift. Op alle resultaten is een correctie toegepast van -5 dB conform artikel 110g van de Wet geluidhinder.

De situatie waarbij het vrachtverkeer van en naar de locatie Waalwaard gebruik maakt van de route door de kern van Dodewaard (via Dalwagen en Bonegraafseweg) met een maximum aantal van 200 vrachtbewegingen geldt in het onderzoek als referentiesituatie. De situatie met maximaal 400 vrachtbewegingen en de omleidingsroute via de Waalbanddijk met 200 en 400 vrachtbewegingen, gelden als planvarianten. Een overzicht van de gehanteerde uitgangspunten is weergegeven in bijlage 1. Daarbij is ingegaan op de gehanteerde verkeersgegevens en de specifieke uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek.

Er is gekozen voor een aantal maatgevende onderzoekslocaties die als maatgevend kunnen worden verondersteld voor de directe omgeving. Gezien het stadium van dit onderzoek is het niet relevant om voor alle woningen specifiek de effecten te bepalen. De maatgevende woningen zijn gekozen op basis van hun ligging. In de resultaten wordt dus alleen de geluidsbelasting op de meest dichtbij gelegen woning weergegeven.

5.3 Resultaten

De resultaten van de geluidsberekeningen zijn weergegeven in tabel 5.1 en 5.2. Per variant zijn hierna de belangrijkste aandachtspunten weergegeven. De betreffende onderzoekslocaties zijn weergegeven in figuur 5.1. De relatieve effecten die optreden voor de onderzoekslocaties kunnen geprojecteerd worden op de woningen langs het zelfde wegvak. De afstand van de woningen tot de weg is bepalend voor de uiteindelijke geluidsbelasting en kan verschillen met de gepresenteerde geluidsbelasting voor de beschouwde woning.



Figuur 5.1: Overzicht onderzoekslocaties

wegvak	onderzoekslocatie	afstand woning tot weg-as (m)	route "dalwagen"	
			200 vracht. referentie	400 vracht.
1. Waalbanddijk I	Waalbanddijk 74	13	44,3	44,5
2. Waalbanddijk II	Waalbanddijk 85	35	46,3	46,3
3. Welysestraat	Welysestraat 20	10	53,3	53,3
4. Tielsestraat	Tielsestraat 223	14	50,7	50,7
5. Wageningsstraat	wageningsstraat 3a	15	57,3	57,4
6. Dalwagen I	Dalwagen 4	20	47,2	50,1
7. Dalwagen II	Dalwagen 60	8	57,6	56,9
8. Dalwagen III	Dalwagen 84	10	56,6	57,6
9. Bonegraafseweg	Edisonring 1a	18	56,1	56,7

Tabel 5.1: Berekende geluidsbelastingen voor route Dalwagen

wegvak	onderzoekslocatie	afstand woning tot weg-as (m)	route "wely"	
			200 vracht.	400 vracht.
1. Waalbanddijk I	Waalbanddijk 74	13	51,3	54,0
2. Waalbanddijk II	Waalbanddijk 85	35	48,2	49,6
3. Welysestraat	Welysestraat 20	10	55,9	57,5
4. Tielsestraat	Tielsestraat 223	14	52,7	55,5
5. Wageningsstraat	wageningsstraat 3a	15	57,9	58,4
6. Dalwagen I	Dalwagen 4	20	38,4	39,1
7. Dalwagen II	Dalwagen 60	8	55,6	55,6
8. Dalwagen III	Dalwagen 84	10	56,1	54,4
9. Bonegraafseweg	Edisonring 1a	18	55,3	55,5

Tabel 5.2: Berekende geluidsbelastingen voor route Wely

5.3.1 Referentie situatie

In deze situatie wordt het verkeer afgewikkeld via de kern van Dodewaard. Dit wordt ook wel gezien als referentiesituatie omdat het vrachtverkeer (maximaal 200) ook in de huidige situatie van deze route gebruik maakt.

Langs de route via de Dalwagen is sprake van relatief hoge geluidsbelastingen. Dit komt door een combinatie van de hoeveelheid verkeer en de beperkte afstand van de woningen tot de weg. In deze situatie zijn relatief lage geluidsbelastingen berekend langs de Waalbanddijk, de Tielsestraat en de Welysestraat waar weinig verkeer berekend is.

5.3.2 'Route Dalwagen'

Ten opzichte van de referentie is in deze situatie gerekend met 200 extra zware motorvoertuigen. Dit heeft tot gevolg dat langs de Dalwagen en de Bongraafseweg geluidstoenames verwacht worden. Op het meest zuidelijke deel van de Dalwagen is een geluidstoename berekend van circa 3 dB wat significant is. Langs de route in noordelijke richting is sprake van hogere verkeersintensiteiten. Op deze wegvakken is het effect van het extra vrachtverkeer minder groot, maar zijn de berekende geluidsbelastingen wel hoger. Ter hoogte van Dalwagen II is een geluidsbelasting berekend van 59 dB. Ten opzichte van de referentie situatie is een geluidstoename te verwachten van (afgerond) 1dB. Voor dit deel van de route is hierdoor geen sprake van zogenaamde 'gevolgen elders' bij vergelijking met de referentie situatie.

De berekende geluidsbelastingen langs de Waalbanddijk en de Tielenstraat blijven onveranderd laag.

5.3.3 'route Wely'

Ten opzichte van de referentiesituatie is er langs de ontsluitingsroute door Dodewaard sprake van een afname van de geluidsbelasting. De afname is afhankelijk van de totale verkeersintensiteit op de locatie. Langs de Dalwagen is sprake van de grootste afnames. Langs de Bonegraafseweg neemt de totale geluidsbelasting minder af.

Langs de Waalbanddijk en de Tielenstraat zijn grote toenames van de geluidbelasting berekend. De uiteindelijke geluidsbelasting is niet uitzonderlijk hoog, maar de verschillen ten opzichte van de huidige situatie zijn relatief groot. Dit omdat er in de huidige situatie weinig verkeer gebruik maakt van deze wegen. Wel moet worden opgemerkt dat langs deze route relatief weinig woningen aanwezig zijn.

Langs de Wageningsestraat is een toename van de geluidsbelasting met circa 1 dB te verwachten. Dit verschil is minimaal en niet waarneembaar. De totale geluidsbelasting langs de Wageningsestraat is echter wel relatief hoog.

5.3.4 Mogelijke maatregelen

Op locaties waar de grootste wijzigingen in de geluidssituatie verwacht worden, kunnen maatregelen overwogen worden. Hierna is een overzicht gegeven van de mogelijke maatregelen en de reële inpasbaarheid er van.

Bronmaatregelen

De gewijzigde geluidsbelastingen treden op als gevolg van zwaar vrachtverkeer. Met name binnen 30 km/h-zones is een stille wegdekverharding geen ideale oplossing voor zwaar vrachtverkeer. Dit in verband met de slijtvastheid en de minimale geluidsreductie voor het vrachtverkeer. In 30 km/h-gebieden is het motorlawaai van vrachtverkeer veelal maatgevend. Op wegen met een maximum snelheid van 50 km/h en hoger zijn geluidsreducerende wegdekverhardingen effectiever. Wel draagt stille asfaltverharding bij aan de geluidsreductie voor het reeds aanwezige verkeer. Voorwaarde in alle gevallen is dat de stille wegdekverharding voldoende slijtvast is. Bij slijtage verliest de wegdekverharding namelijk de geluidsreducerende werking.

Overdrachtsmaatregelen

Veelal zijn geluidsschermen of geluidswallen in de praktijk lastig inpasbaar. De woningen langs beide routes zijn in veel gevallen gericht op de weg en hebben hierop ook hun uitrit. Doorlopende geluidsafscherming is daardoor lastig inpasbaar, voornamelijk in de kernen waar de woningen dicht bij elkaar staan. Daarnaast zijn bijna alle woningen gericht op de wegen waar de toenames optreden. Eventuele geluidsschermen of geluidswallen beperken dan ook nog het uitzicht. Gesteld kan worden dat geluidsschermen of geluidswallen in voorliggende situatie niet reëel inpasbaar zijn.

Ontvangermaatregelen

Tot slot kan nog worden overwogen om zogenaamde gevelisolatiemaatregelen toe te passen voor woningen waarvoor uitzonderlijk hoge geluidsbelastingen optreden. In hoeverre ontvangermaatregelen wenselijk zijn hangt af van de huidige isolatiewaarde van de woning en de gevelbelasting. In voorliggend onderzoek zijn dergelijke maatregelen niet beschouwd omdat ze erg locatiespecifiek zijn.

Inpasbaarheid van maatregelen

Gesteld is dat overdrachtsmaatregelen in de vorm van geluidsschermen of geluidswallen niet reëel inpasbaar zijn. Derhalve is alleen gekeken naar bronmaatregelen in de vorm van geluidsreducerend asfalt. Ook deze maatregel is niet overal effectief toepasbaar. Overwogen kan worden om geluidsreducerend asfalt aan te brengen dat voldoende slijtvast is. Dit voor de locaties waar enerzijds sprake is van de grootste toenames en anderzijds sprake is van relatief hoge geluidsbelastingen.

Wanneer langs de gehele routes een geluidsreducerend effect bereikt dient te worden bereikt, zijn maatregelen erg ingrijpend en kostbaar omdat het om relatief grote afstanden gaat.

Welke geluidsreducties met geluidsreducerend asfalt kan worden bereikt, is erg afhankelijk van de locatie. Over het algemeen kan worden gesteld dat een reële geluidsreductie van -3 dB mogelijk is. Dit voor wegen waar in de referentiesituatie sprake is van relatief veel verkeer en sprake is van een relatief hoge geluidsbelasting. Op de Waalbanddijk, De Welyestraat en de Tielsestraat is het bijvoorbeeld erg lastig om de toenames te compenseren met geluidsreducerend asfalt, omdat een groot deel van het verkeer in de varianten bestaat uit vrachtverkeer en de geluidsreductie voor deze categorie relatief beperkt is.

Maatregelen route Dalwagen

Voor de drukste delen van de Dalwagen zijn bij deze ontsluitingsvariant toenames berekend van maximaal 1 dB ten opzichte van de referentie situatie. Hoewel hier niet direct sprake is van gevolgen elders kan de geluidsbelasting wel gereduceerd worden met geluidsreducerend asfalt om de bewoners tegemoet te komen.

Maatregelen Route Wely

Langs de oostelijke ontsluiting zijn de grootste toenames berekend. De toenames kunnen met toepassing van alleen geluidsreducerend asfalt niet worden gecompenseerd. Enerzijds niet doordat sprake is van hoge toenames en anderzijds niet omdat de toenames worden veroorzaakt door zwaar vrachtverkeer waarvoor de reductie van geluidsreduc-

rend asfalt beperkt is. Reëel inpasbare maatregelen sorteren dus onvoldoende effect om de geluidsbelastingen te reduceren tot de geluidsbelastingen in de referentiesituatie.

5.3.5 Conclusies

Per ontsluitingssituatie zijn de belangrijkste aandachtspunten puntsgewijs aangegeven.

'Route Dalwagen':

- relatieve toenames ten opzichte van 'route Wely' beperkt;
- berekende totale geluidsbelastingen langs de route relatief hoog;
- langs de route staan relatief veel woningen waarbij bewoners toenames ervaren;
- gunstig geluidsklimaat langs Waalbanddijk en Tielenstraat blijft gehandhaafd.

'Route Wely':

- relatief grote toenames langs Waalbanddijk, Welysestraat en Tielenstraat;
- relatief weinig woningen langs route;
- totaal berekende geluidsbelastingen niet uitzonderlijk hoog;
- voor een groot aantal woningen in Dodewaard verbetert de geluidssituatie merkbaar.

Wettelijk gezien bestaat er geen verplichting om maatregelen te treffen. Een afwijking hiervoor dient gemaakt te worden door het bevoegd gezag. Wel dient te worden benadrukt dat maatregelen niet eenvoudig inpasbaar zijn. Alleen geluidsreducerend asfalt (mits voldoende slijtvast) kan zorgen voor een merkbare geluidsreductie, maar kan niet voor alle locaties zorgen voor een geluidsreductie tot de geluidsbelasting in de referentie situatie.

5.4 Luchtkwaliteit

5.4.1 Algemeen

De concentraties stikstofdioxide en fijn stof zijn berekend met het CAR II-model⁹. Gerekend is op basis van versie 9.0. Het CAR II-model rekent op basis van Standaard Rekenmethode I uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.

In het onderzoek is uitgegaan van de weekdaggemiddelde verkeerscijfers voor het jaar 2020. De luchtkwaliteit is berekend op basis van achtergrondconcentraties voor 2011. Aangezien de achtergrondconcentraties de komende jaren steeds lager worden is hiermee sprake van een 'worst case'-scenario. Wanneer op basis van de achtergrondconcentraties voor 2011 geen normoverschrijdingen geconstateerd worden, kan geconcludeerd worden dat ook in de daarop volgende jaren geen overschrijdingen verwacht hoeven te worden.

Verschillende verkeersgegevens en omgevingskenmerken zijn van invloed op de luchtkwaliteit langs een weg. Een overzicht van de gehanteerde uitgangspunten is weergegeven in bijlage 1. Bij de keuze van uitgangspunten is uitgegaan van relatief ongunstige parameters voor de luchtkwaliteit waardoor sprake is van een 'worst case'-scenario. De

⁹ CAR staat voor: Calculation of Air pollution from Road traffic.

gekozen toetslocaties (eveneens weergegeven in de bijlage) zijn representatief voor het gehele wegvak. De concentraties stikstofdioxide en fijn stof zijn conform het besluit luchtkwaliteit berekend op 10 meter vanaf de wegrand.

Zeezoutcorrectie fijn stof

Op de jaargemiddelde concentratie fijn stof is een zeezoutcorrectie toegepast (zowel voor de gemeente Neder-Betuwe als de gemeente Over-Betuwe is dit $-4 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Op het aantal dagen met een overschrijding van de etmaalgemiddelde concentratie fijn stof is eveneens een zeezoutcorrectie toegepast (-6 dagen, geldend in heel Nederland).

5.4.2 Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide

De jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide is voor de verschillende varianten weergegeven in tabel 5.3. In de referentiesituatie, de route door Dodewaard met maximaal 200 vrachtbewegingen, is de concentratie stikstofdioxide ten hoogste $35,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$, berekend langs de Dalwagen deel III (tussen Gieser Wildeman en Willem de Zwijgerlaan). Wanneer maximaal 400 vrachtwagenbewegingen worden toegelaten op deze route neemt de concentratie stikstofdioxide met name langs de Dalwagen en de Bonegraafseweg toe. De hoogst berekende concentratie stikstofdioxide is in deze situatie $38,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$, berekend langs de Dalwagen deel III (tussen Gieser Wildeman en Willem de Zwijgerlaan).

wegvak	achtergrond concentratie 2011	route "dalwagen"	
		200 vracht. referentie	400 vracht.
1. Waalbanddijk I	22,0	24,4	24,4
2. Waalbanddijk II	21,2	24,0	24,0
3. Welysestraat	21,5	27,4	27,4
4. Tielsestraat	22,4	28,3	28,3
5. Wageningsestraat	22,4	34,0	34,2
6. Dalwagen I	22,0	28,2	31,2
7. Dalwagen II	22,0	33,5	35,9
8. Dalwagen III	21,8	35,9	38,2
9. Bonegraafseweg	20,3	31,9	32,9

Tabel 5.3: *Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ route Dalwagen*

wegvak	achtergrond concentratie	route "wely"	
	2011	200 vracht.	400 vracht.
1. Waalbanddijk I	22,0	24,8	25,2
2. Waalbanddijk II	21,2	24,4	24,7
3. Welysestraat	21,5	29,3	31,0
4. Tielsestraat	22,4	29,1	30,9
5. Wageningsestraat	22,4	35,3	36,4
6. Dalwagen I	22,0	24,7	24,8
7. Dalwagen II	22,0	30,3	30,4
8. Dalwagen III	21,8	31,8	31,9
9. Bonegraafseweg	20,3	30,7	30,9

5.4: Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ route Wely

Wanneer de alternatieve route via de Waalbanddijk beschouwd wordt, kan opgemerkt worden dat de concentratie stikstofdioxide langs de wegen binnen de kern van Dodewaard (Dalwagen en Bonegraafseweg) afneemt. Door het instellen van een omleiding voor vrachtwagens rijdt hier minder verkeer. Langs de 'route Wely' rijdt in deze situatie meer verkeer. Dit heeft een stijging in concentratie stikstofdioxide tot gevolg. De hoogst berekende concentratie stikstofdioxide is berekend langs de Wageningsestraat ($36,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Samenvattend kan gesteld worden dat in alle van de beschouwde varianten stijgingen in concentratie stikstofdioxide berekend zijn, ten opzichte van de referentie situatie. In geen geval is een overschrijding van de norm van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ berekend.

5.4.3 Jaargemiddelde concentratie fijn stof

Voor de referentiesituatie en de verschillende varianten is tevens de jaargemiddelde concentratie fijn stof berekend. De rekenresultaten zijn weergegeven in tabel 5.5 en 5.6.

wegvak	achtergrond concentratie	route "dalwagen"	
	2011	200 vracht. referentie	400 vracht.
1. Waalbanddijk I	20,5	20,7	20,7
2. Waalbanddijk II	20,3	20,5	20,5
3. Welysestraat	20,2	20,8	20,8
4. Tielsestraat	20,7	21,3	21,3
5. Wageningsestraat	20,7	22,5	22,5
6. Dalwagen I	20,5	21,0	21,2
7. Dalwagen II	20,5	21,8	22,1
8. Dalwagen III	20,9	22,6	22,9
9. Bonegraafseweg	20,3	21,8	21,9

Tabel 5.5: Jaargemiddelde concentratie fijn stof in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ route Dalwagen

wegvak	achtergrond	route "wely"	
	concentratie	200 vracht.	400 vracht.
1. Waalbanddijk I	20,5	20,7	20,7
2. Waalbanddijk II	20,3	20,5	20,6
3. Welysestraat	20,2	21,0	21,2
4. Tielsestraat	20,7	21,3	21,5
5. Wageningsestraat	20,7	22,6	22,7
6. Dalwagen I	20,5	20,7	20,7
7. Dalwagen II	20,5	21,5	21,5
8. Dalwagen III	20,9	22,2	22,2
9. Bonegraafseweg	20,3	21,7	21,7

Tabel 5.6: Jaargemiddelde concentratie fijn stof in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ route Wely

Wanneer voor de route langs de Dalwagen wordt vergeleken met de referentie situatie valt op te maken dat de extra vrachtbewegingen weinig verschil in concentratie fijn stof veroorzaken. Langs de route neemt de concentratie met maximaal $0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ toe. Daarnaast blijkt uit de tabel dat ook voor de varianten met een omleidingsroute voor vrachtverkeer weinig verschil in concentratie fijn stof te verwachten valt. Langs de Welysestraat en langs de Tielsestraat en Wageningsestraat in Andelst neemt de concentratie fijn stof in deze situaties licht toe ten opzichte van de referentiesituatie. In alle gevallen ligt de concentratie fijn stof ruim onder de norm van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

5.4.4 overschrijdingsdagen etmaalgemiddelde concentratie fijn stof

Het aantal dagen met een overschrijding van de norm voor de etmaalgemiddelde concentratie is weergegeven in tabel 5.7 en 5.8. Uit de tabel valt op te maken dat het aantal overschrijdingsdagen bij de diverse varianten nauwelijks verschillen ten opzichte van de referentiesituatie. Voor de 'Route Dalwagen' is er geen verschil in het aantal overschrijdingsdagen ten opzichte van de referentie situatie.

De route over de Waalbanddijk heeft ten opzichte van de route over de Dalwagen één overschrijdingsdag meer tot gevolg langs de Tielsestraat en de Welysetraat. Daarentegen neemt het aantal overschrijdingsdagen met één af langs deel I en II van de Dalwagen. In geen geval wordt de norm van 35 dagen overschreden.

wegvak	route "Dalwagen"	
	200 vracht.	
	referentie	400 vracht.
1. Waalbanddijk I	9	9
2. Waalbanddijk II	9	9
3. Welysestraat	9	9
4. Tielsestraat	10	10
5. Wageningsestraat	13	13
6. Dalwagen I	10	10
7. Dalwagen II	12	12
8. Dalwagen III	14	14
9. Bonegraafseweg	12	12

Tabel 5.7: Aantal overschrijdingsdagen van de etmaalgemiddelde concentratie fijn stof op route Dalwagen

wegvak	route "Wely"	
	200 vracht.	200 vracht.
1. Waalbanddijk I	9	9
2. Waalbanddijk II	9	9
3. Welysestraat	10	10
4. Tielsestraat	10	10
5. Wageningsestraat	14	14
6. Dalwagen I	9	9
7. Dalwagen II	11	11
8. Dalwagen III	13	13
9. Bonegraafseweg	11	11

Tabel 5.8: Aantal overschrijdingsdagen van de etmaalgemiddelde concentratie fijn stof op route Wely

5.4.5 Conclusie

De verandering in verkeersstromen als gevolg van de plannen voor locatie Waalwaard hebben gevolgen op de luchtkwaliteit langs de diverse omliggende wegen. Aan de hand van het CAR II-model zijn deze gevolgen inzichtelijk gemaakt. Voor de drie planvarianten zijn de concentraties stikstofdioxide en fijn stof vergeleken met de referentiesituatie. De referentiesituatie is hier de route door de kern van Dodewaard, via de Dalwagen en de Bonegraafseweg, met maximaal 200 vrachtbewegingen van of naar de locatie Waalwaard.

Route Dalwagen heeft geen substantiële gevolgen voor de luchtkwaliteit ten opzichte van de huidige situatie. De jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide stijgt slechts met enkele microgrammen toe langs de wegen binnen de kern van Dodewaard. De jaargemiddelde concentratie fijn stof stijgt in deze situatie met enkele tienden van micro-

grammen. Er ontstaat geen toename in het aantal overschrijdingsdagen van de etmaal-gemiddelde concentratie fijn stof.

Indien het vrachtverkeer wordt omgeleid via de Waalbanddijk nemen de concentraties stikstofdioxide en fijn stof binnen de kern van Dodewaard af maar nemen de concentraties langs de omleidingsroute toe. De jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide ligt dan langs de Tielsestraat en de Wageningsestraat circa $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ hoger ten opzichte van de referentiesituatie. De toename langs de Welysestraat is met $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nog iets groter. De invloed van de veranderende verkeersstromen op de concentraties fijn stof is kleiner en beperkt zich tot enkele microgrammen.

In geen van de situaties zijn normoverschrijdingen berekend. De berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de achtergrondconcentraties voor het jaar 2011. Aangezien de achtergrondconcentraties de komende jaren afnemen kan gesteld worden dat ook in toekomstige jaren geen normoverschrijdingen verwacht worden. De luchtkwaliteit vormt dus geen probleem voor de plannen op locatie Waalwaard.

6

Knelpunten en oplossingen

6.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op de gesignaleerde knelpunten en mogelijke oplossingen voor de problemen. Hierbij gaat het om de volgende knelpunten:

- juridische knelpunten;
- fysieke knelpunten;
- leefbaarheids- en veiligheidsknelpunten;
- lucht- en geluidsknelpunten.

Ten aanzien van deze knelpunten worden mogelijke oplossingen besproken.

6.2 Juridische knelpunten

Vanuit juridisch oogpunt is voor geen van beide routes noodzaak om maatregelen te treffen voor het verwerken van het verkeer. Er worden geen normen overschreden op het gebied van verkeer, lucht en geluid.

6.3 Fysieke knelpunten

6.3.1 Route Dalwagen

De route over de Dalwagen gaat door de kern Dodewaard die op enkele punten te smal is voor het passeren van vrachtverkeer. De volgende maatregelen zijn mogelijk om deze knelpunten op te lossen:

- het verbreden van de Dalwagen tussen de Waalbanddijk en de Kalkestraat over een lengte van circa 150 meter tot een breedte van 6 meter;
- het verwijderen van betonpaaltjes langs de Dalwagen tussen de Kalkestraat en de Pluimburgsestraat om ruimte te bieden aan passerende vrachtwagens.

Ook zal er extra budget beschikbaar moeten worden gesteld voor wegonderhoud. Het zware verkeer zal meer schade toebrengen aan de weg. Met name op plekken waar vrachtverkeer elkaar alleen kan passeren wanneer ze gedeeltelijk van het trottoir gebruik maken zal de weg hier vaker 'kapot gereden' worden. Het is wenselijk om hier passeerhavens aan te leggen die geschikt zijn voor het zware vrachtverkeer.

Met deze maatregelen kunnen de fysieke knelpunten worden opgeheven.

6.3.2 Route Wely

De route Wely is grotendeels te smal voor het passeren van vrachtverkeer in twee richtingen. Hierdoor is het verbreden van de gehele route van Dodewaard tot aan Andelst over een lengte van ruim 5 kilometer noodzakelijk om het veilig passeren van vrachtverkeer mogelijk te maken. Hierbij gaat het om een verbreding naar 6 meter van de route Waalbanddijk – Welysestraat – Tielsestraat. In de kern Wely zal het niet overal mogelijk zijn om de weg te verbreden. Hier zijn echter mee uitwijkmogelijkheden waardoor het niet noodzakelijk is om overal de weg te verbreden. Incidentele versmallingen zijn acceptabel te noemen voor het passeren (en wachten) van verkeer in twee richtingen.

Het verbreden van de route kan het fysieke knelpunt oplossen.

6.4 Leefbaarheids- en veiligheidsknelpunten

Er is geconstateerd dat beide routes niet voldoen aan de principes van Duurzaam Veilig. Beide routes zijn erftoegangswegen die niet bedoeld zijn voor de ontsluiting van zwaar vrachtverkeer. De confrontatie tussen fietsers en voetgangers enerzijds en het zware vrachtverkeer is onwenselijk. Voor beide routes zijn geen oplossingen mogelijk om dit probleem op te lossen.

Over de route Wely loopt het fietsknooppuntennetwerk van de provincie. Het is onwenselijk op een dergelijke fietsroute zwaar vrachtverkeer te mengen met fietsers. Er zijn echter geen mogelijkheden om dit knelpunt op te lossen: de fietsroute kan niet worden omgeleid.

6.5 Lucht en geluidsknelpunten

Beide routes zijn grotendeels uitgevoerd in asfalt waardoor de geluids- en trillingsoverlast beperkt blijft. Bij drempels zullen de zwaar geladen voertuigen voor extra trillingen zorgen terwijl lege vrachtwagens meer geluid produceren door deze drempels.

De enige maatregelen die kunnen worden overwogen op beide routes, zijn:

- Eventueel het vervangen van drempels door andere verkeersremmende maatregelen, om zo de geluidsoverlast van zwaar verkeer bij de drempels tegen te gaan.

- Indien wenselijk het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt ter hoogte van woningen die geluidsoverlast ervaren. Het effect hiervan is echter erg beperkt gezien de intensiteiten en de gereden snelheden.

6.6 Combinatie beide routes

Het idee is geopperd om het zware vrachtverkeer van Waalwaard te spreiden over het gebied. De route via Wely zou dan als vertrekkende route kunnen worden gebruikt, en de route via Dodewaard als aankomende route. Het probleem bij deze oplossing is dat er op beide routes overlast ontstaat. Gezien de wegbreedten moeten dan zowel op de route Dalwag en als op de route Wely maatregelen worden genomen. Ook zijn de belevingseffecten met een halve hoeveelheid zwaar vrachtverkeer niet half zo groot. Vrachtverkeer kan nog steeds overig vrachtverkeer tegenkomen waarbij passeren erg lastig is. Daarom wordt afgeraden om een 'rondrijroute' als oplossing te zien.

6.7 Samenvattend

In onderstaande overzichten worden de voor- en nadelen van de verschillende varianten op een rijtje gezet.

aspect	route Dalwag en 200 vrachtbew. referentie	
	voordelen	nadelen
Juridische effecten	Geen wijzigingen noodzakelijk	
Fysieke effecten	-	Deel Dalwag en te smal voor passerend vrachtverkeer
Leefbaarheid en veiligheid	-	■ Voldoet niet aan de principes van Duurzaam Veilig. ■ Zwaar vrachtverkeer is onwenselijk in de kern Dodewaard ■ Confrontatie fietsers met zwaar vrachtverkeer op de Dalwag en
Lucht en geluid	-	Overlast voor omwonenden door gebruik zwaar vrachtverkeer

Tabel 6.1: voor- en nadelen referentiesituatie

aspect	route dalwagen 400 vrachtbew.	
	voordelen	nadelen
Juridische effecten	Geen wijzigingen noodzakelijk	
Fysieke effecten	-	Deel Dalwagen te smal voor passerend vrachtverkeer
Leefbaarheid en veiligheid	-	■ Voldoet niet aan de principes van Duurzaam Veilig. ■ Zwaar vrachtverkeer is onwenselijk in de kern Dodewaard ■ Confrontatie fietsers met zwaar vrachtverkeer op de Dalwagen
Lucht en geluid	-	Overlast voor omwonenden neemt toe door gebruik zwaar vrachtverkeer

Tabel 6.2: voor- en nadelen route Dalwagen met 400 vrachtwagenbewegingen

aspect	route wely 200 vrachtbew.	
	voordelen	nadelen
Juridische effecten	Geen wijzigingen noodzakelijk	
Fysieke effecten	-	Volledige route tot aan Andelst is te smal en moet worden verbreed
Leefbaarheid en veiligheid	-	- Voldoet niet aan de principes van Duurzaam Veilig. - Zwaar vrachtverkeer is onwenselijk in dit verblijfsgebied waar de wegen te smal zijn - Confrontatie fietsknooppuntennetwerk en zwaar vrachtverkeer is onwenselijk
Lucht en geluid	-	Overlast voor omwonenden door gebruik zwaar vrachtverkeer neemt toe

Tabel 6.3: voor- en nadelen route Wely met 200 vrachtwagenbewegingen

aspect	route Wely 400 vrachtbew.	
	Voordelen	Nadelen
Juridische effecten	Geen wijzigingen noodzakelijk	
Fysieke effecten	-	Volledige route tot aan Andelst is te smal en moet worden verbreed
Leefbaarheid en veiligheid	-	■ Voldoet niet aan de principes van Duurzaam Veilig. ■ Zwaar vrachtverkeer is onwenselijk in dit verblijfsgebied waar de wegen te smal zijn ■ Confrontatie fietsknooppunten-netwerk en zwaar vrachtverkeer is onwenselijk
Lucht en geluid	-	Overlast voor omwonenden door gebruik zwaar vrachtverkeer neemt toe

Tabel 6.4: voor- en nadelen route Wely met 400 vrachtwagenbewegingen

7

Conclusie en aanbevelingen

7.1 Conclusie

De conclusie of de route Dalwagen of Waalband voldoet kan vanuit verschillende invalshoeken worden beschouwd. Zowel juridische, fysieke als verkeersveiligheidsaspecten zijn hierbij van belang. Hieronder behandelen we deze invalshoeken apart

7.1.1 Juridische invalshoek

Vanuit juridisch oogpunt is voor geen van beide routes noodzaak om maatregelen te treffen voor het verwerken van het verkeer. Er worden geen normen overschreden op het gebied van verkeer, lucht en geluid.

7.1.2 Fysieke invalshoek

Er zijn mogelijkheden om de fysieke knelpunten op te lossen. Zowel de route Dalwagen als Waalband hebben locaties waar het wegprofiel te smal is voor het verwerken van vrachtverkeer in twee richtingen. Gezien de hoge intensiteit van het vrachtverkeer in twee richtingen zullen vrachtwagens elkaar met grote regelmaat moeten passeren. Op deze locaties zijn daarom maatregelen nodig om de grootste problemen te verhelpen. Hierbij gaat het om

■ Route Dalwagen:

- Verbreden Dalwagen tussen de Waalbanddijk en de Kalkestraat naar 6 meter;
- Het op enkele punten realiseren van passeerhavens op de Dalwagen
- Eventueel het vervangen van drempels door andere verkeersremmende maatregelen, om zo de geluidsoverlast van zwaar verkeer bij de drempels tegen te gaan.
- Het verwijderen van betonpaaltjes langs de Dalwagen.

■ Route Wely:

- Het verbreden van de hele route (5 kilometer) naar 6 meter
- Het verleggen van de recreatieve fietsroute over de Waalbanddijk
- Eventueel het vervangen van drempels door andere verkeersremmende maatregelen, om zo de geluidsoverlast van zwaar verkeer bij de drempels tegen te gaan.

Dit zijn de minimale maatregelen die nodig zijn om het vrachtverkeer fysiek over een van deze twee routes te verwerken.

7.1.3 Verkeersveiligheid en leefbaarheid

Wegen in Nederland moeten worden ingericht volgens de principes van Duurzaam Veilig. Dit heeft geen wettelijke grondslag maar schept wel een toetsingskader waaraan wegen zo goed mogelijk moeten voldoen.

Beide routes voldoen niet aan de principes van Duurzaam Veilig voor het ontsluiten van zwaar vrachtverkeer. Dit geldt ook voor de huidige referentiesituatie waarbij 200 vrachtwagenbewegingen vanuit Waalwaard via de Dalwagen wordt geleid. Beide routes lopen door verblijfsgebied waarbij de wegen niet zijn bedoeld voor zwaar vrachtverkeer. Met name de confrontatie van het vrachtverkeer met fietsers kan onveilige situaties opleveren. Dit risico is op de Route Wely het grootst omdat hier het snelheidsverschil tussen fietsers en vrachtverkeer het grootst is.

Ook vanuit het oogpunt van oversteekbaarheid en subjectieve veiligheid zijn beide routes ongeschikt. Voor voetgangers is de confrontatie met het zware vrachtverkeer ongewenst in deze verblijfsgebieden. Op basis van deze punten leveren beide routes een belasting op voor de bewoners en zijn hierdoor ongewenst. Over de route Wely loopt het fietsknooppuntennetwerk. Menging met zwaar vrachtverkeer is onwenselijk. Een alternatief voor deze fietsroute is er echter niet.

Er zijn geen aanvullende maatregelen mogelijk om beide routes geschikt te maken zodat deze wel voldoen aan de principes van Duurzaam Veilig

7.2 Aandachtspunten

7.2.1 Wegfunctie

De Dalwagen is volgens de wegategorisering een erftoegangsweg en heeft hiermee geen ontsluitende functie. In de Verkeersvisie gemeente Neder-Betuwe wordt deze weg echter aangewezen als ontsluitingsroute voor het buitengebied. Dit kan op twee manieren worden geïnterpreteerd. Allereerst is dit het uitgangspunt dat het buitengebied verblijfsgebied is, en dus alleen een milde ontsluitingsfunctie heeft. Aan de andere kant ligt het huidige Waalwaard in dit buitengebied en mag hierdoor ook gebruik maken van de bewuste ontsluitingsroute.

7.2.2 Huidig gebruik

Het is van belang om te melden dat er op verschillende manieren naar de ontwikkeling van Waalwaard wordt aangekeken. In de analyse is uitgegaan van voor de referentiesituatie uitgegaan van 200 vrachtwagenbewegingen vanuit Waalwaard. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat er momenteel al 200 vrachtwagenbewegingen plaatsvinden. In de werkelijkheid heeft de oude steenfabriek Waalwaard nooit dit aantal vrachtwagenbewegingen geproduceerd en is nu zelfs buiten gebruik. Voor omwonenden zal ook de referentiesituatie worden beleefd als een flinke toename van het vrachtverkeer. De uitbreiding van de vergunning naar 400 vrachtbewegingen zal een nog grotere impact hebben.

7.3 Resumerend

- Er zijn geen juridische verplichtingen waardoor één van de routes als ongeschikt wordt bevonden.
- Er zijn maatregelen mogelijk die fysiek gebruik van de routes door vrachtverkeer mogelijk maken.
- Beide routes voldoen als ontsluitingsroute van vrachtverkeer niet aan de principes van Duurzaam Veilig.
- Route Wely is onderdeel van het provinciale fietsknooppuntennetwerk. De menging van zwaar vrachtverkeer en fietsers op deze route is onwenselijk.

Bijlage 1

Uitgangspunten milieuonderzoek

Toetslocaties



Figuur B1.1: Toetslocaties analyse geluid en luchtkwaliteit

Verkeersgegevens

wegvak	route "Dalwagen"		route "Wely"	
	200 vracht.	400 vracht.	200 vracht.	400 vracht.
	referentie			
1. Waalbanddijk I	350	350	550	750
2. Waalbanddijk II	2.050	2.100	2.250	2.450
3. Welysestraat	1.600	1.600	1.800	2.000
4. Tielsestraat	1.100	1.100	1.200	1.500
5. Wageningsestraat	8.000	8.000	8.150	8.350
6. Dalwagen I	550	800	350	400
7. Dalwagen II	3.950	4.200	3.700	3.800
8. Dalwagen III	5.150	5.450	4.850	4.900
9. Bonegraafseweg	6.250	6.500	6.100	6.200

Tabel B1.1: Verkeersintensiteiten per variant in aantal motorvoertuigen per etmaal (afgerond op vijftigtallen)

wegvak	route "Dodewaard"				route "Wely"			
	200 vracht.		400 vracht.		200 vracht.		400 vracht.	
	referentie							
	%MV	%ZV	%MV	%ZV	%MV	%ZV	%MV	%ZV
1. Waalbanddijk I	3,0	3,0	2,8	2,8	1,7	39,6	1,2	54,5
2. Waalbanddijk II	5,3	4,2	5,2	4,1	4,6	12,4	4,2	19,5
3. Welysestraat	6,6	1,9	6,6	1,9	5,8	12,7	5,3	21,4
4. Tielsestraat	6,1	4,0	6,0	4,0	7,8	12,3	6,3	29,2
5. Wageningsestraat	2,8	3,4	2,8	3,7	2,9	5,4	2,8	7,3
6. Dalwagen I	0,8	38,8	0,5	50,2	2,1	1,5	1,7	1,2
7. Dalwagen II	3,8	7,5	3,5	11,8	3,6	2,2	3,5	2,1
8. Dalwagen III	3,7	6,5	3,5	9,9	2,3	1,6	2,3	1,6
9. Bonegraafseweg	2,6	4,4	2,6	6,6	2,0	2,2	2,0	2,6

Tabel B1.2: Aandeel middelzwaar (MV) en zwaar vrachtverkeer (ZV) per variant

Overige uitgangspunten

Akoestische analyse

In tabel B1.3 wordt een overzicht gegeven van de aanvullende uitgangspunten voor de geluidsberekeningen. Alle berekeningen zijn uitgevoerd voor een waarneemhoogte van 5,0 m, representatief voor de situatie op de eerste verdieping van de woning. De verdeling over de dag avond en nacht is gebaseerd op aangeleverde verkeerstellingen. Uitgegaan is van 6,7% per daguur, 3,4% voor het avonduur en 0,8% voor het nachtuur.

wegvak	adres onderzochte woning	indicatieve afstand van woning tot weg-as (m)	maximum snelheid (km/h)	wegdekverharding
1. Waalbanddijk I	Waalbanddijk 74	13	50	conventionele asfaltverharding
2. Waalbanddijk II	Waalbanddijk 85	35	50	conventionele asfaltverharding
3. Welysestraat	Welysestraat 20	10	50	conventionele asfaltverharding
4. Tielsestraat	Tielsestraat 223	14	60	conventionele asfaltverharding
5. Wageningsestraat	wageningsestraat 3a	15	50	conventionele asfaltverharding
6. Dalwagen I	Dalwagen 4	20	30	conventionele asfaltverharding
7. Dalwagen II	Dalwagen 60	8	30	conventionele asfaltverharding
8. Dalwagen III	Dalwagen 84	10	30	conventionele asfaltverharding
9. Bonegraafseweg	Edisonring 1a	18	50	conventionele asfaltverharding

Tabel B1.3: Overige uitgangspunten akoestische analyse

Analyse luchtkwaliteit

Tabel B1.4 geeft de overige uitgangspunten zoals gehanteerd in het onderzoek luchtkwaliteit weer. De bomenfactor geeft de hoeveelheid bomen langs het wegvak aan (1.00 geen of weinig bomen tot 1.50 veel bomen). Voor de verschillende wegvakken van de Dalwagen is rekening gehouden met enige stagnatie van het verkeer vanwege de relatief lage snelheid (30 km/h) en parkeerbewegingen.

wegvak	snelheidstype	wegtype	bomenfactor	stagnatiefactor	aantal parkeerbew.
1. Waalbanddijk I	buitenweg	open terrein	1.00	0,0	0
2. Waalbanddijk II	buitenweg	open terrein	1.00	0,0	0
3. Welysestraat	normaal stadsverkeer	beide zijden weg bebouwd	1.50	0,0	0
4. Tielsestraat	buitenweg	eenzijdige bebouwing	1.25	0,0	0
5. Wageningsestraat	normaal stadsverkeer	eenzijdige bebouwing	1.00	0,0	0
6. Dalwagen I	stagnerend stadsverkeer	beide zijden weg bebouwd	1.50	0,1	0
7. Dalwagen II	stagnerend stadsverkeer	beide zijden weg bebouwd	1.50	0,1	20
8. Dalwagen III	stagnerend stadsverkeer	beide zijden weg bebouwd	1.50	0,1	0
9. Bonegraafseweg	normaal stadsverkeer	beide zijden weg bebouwd	1.25	0,0	0

Tabel B1.4: Overige uitgangspunten analyse luchtkwaliteit

Bijlage 2

Verkeersintensiteiten varianten

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Provincie Gelderland

Effecten realisering verbindingsweg rond Dodewaard

Aanvullend onderzoek bestemmingsplan Waalwaard

Datum
Kenmerk
Eerste versie

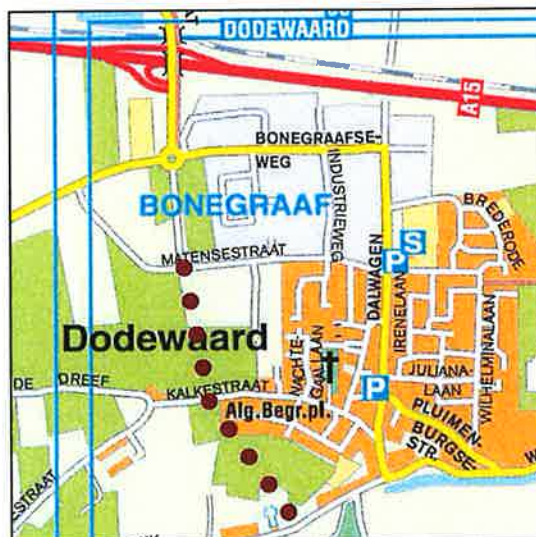
17 maart 2011
GDL236/Bkc/1614
22 februari 2011

1 Inleiding

De provincie Gelderland heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd aanvullend onderzoek te doen naar een alternatieve ontsluitingsroute voor de Waalwaard. Uitgangspunt voor deze route is de verbindingsweg zoals deze door de gemeente Neder-Betuwe is voorgesteld (variant 1 in de variantenanalyse van de gemeente Neder-Betuwe).

Het doel van deze verbindingsweg is enerzijds het centrum van Dodewaard ontlasten van doorgaand verkeer en anderzijds vormt deze verbindingsweg de ontsluiting van een geplande nieuwbouwlocatie ten westen van de kern Dodewaard en de ontsluiting van de westelijk gelegen woonwijken.

De route is wordt vormgegeven en ingericht als een 60 km/h-weg zonder extra maatregelen te nemen op de Dalwagen.



Er is gekeken naar de effecten van deze verbindingsweg wanneer het vrachtverkeer van Waalwaard via deze nieuwe route wordt geleid. We gaan uit van drie situaties:

- referentiesituatie met 200 vrachtbewegingen die via Dodewaard worden afgewikkeld;
- variant met 200 vrachtbewegingen vanaf Waalwaard die via de nieuwe Verbindingsweg rijden;

- variant met 400 vrachtbewegingen vanaf Waalwaard die via de nieuwe Verbindingsweg rijden.

De verbindingsweg wordt uitgevoerd als een 60 km/h-weg buiten de bebouwde kom en 50 km/h binnen de bebouwde kom (noordkant). Aansluitingen hierop worden vormgegeven als voorrangskruispunten waardoor de verbindingsweg een ontsluitende functie krijgt voor het buitengebied.

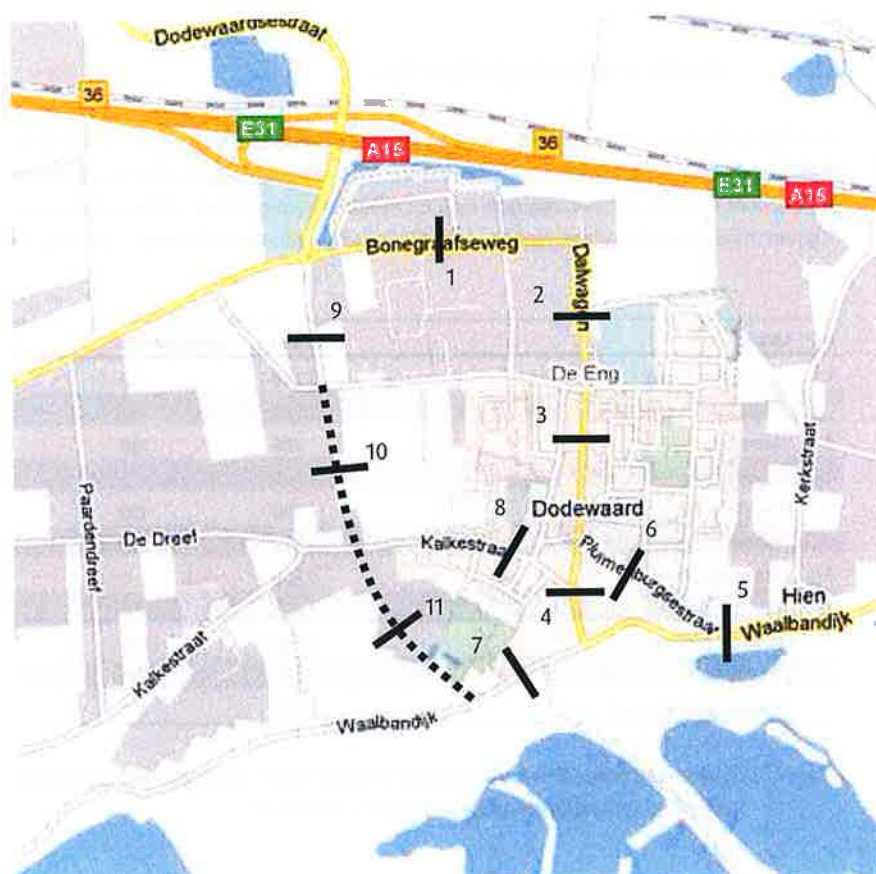
2 Effectbeschrijving verkeer

In de gemeentelijke Wegenvisie is opgenomen dat de Dalwagen een ontsluitende functie heeft voor het verkeer vanaf de A15 met als bestemming het buitengebied van Dodewaard. Tevens is deze weg de centrale as door het dorp en ontsluit de woongebieden. Door de combinatie van functies is de verkeersintensiteit op de Dalwagen hoog. In de volgende paragraaf wordt hier nader op ingegaan.

2.1 Referentiesituatie

Als referentiesituatie is genomen de verkeerssituatie in het jaar 2020 waarbij Waalwaard een vergunning heeft voor 200 vrachtwagenbewegingen per etmaal.

Om een beeld te krijgen bij de verkeersintensiteiten in Dodewaard is hieronder een kaart opgenomen (figuur 2.1) met een aantal waarnemingspunten, deze punten corresponderen met de hierop volgende tabel 2.1.



Figuur 2.1: Waarnemingspunten in en rond Dodewaard

In tabel 2.1 staan de verkeersintensiteiten voor de referentiesituatie weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt in autoverkeer, middelzwaar vrachtverkeer en zwaar vrachtverkeer.

nr.	straat	auto	middelzwaar	zwaar
1	Bonegraafseweg	8.600	200	300
2	Dalwagen	4.600	200	300
3	Dalwagen	3.500	100	300
4	Dalwagen	300	0 (4)	200
5	Waalbanddijk	1.900	100	100
6	Pluimenburgsestraat	1.100	100	100
7	Waalbanddijk	200	0 (12)	0 (12)
8	Kalkestraat	500	0 (4)	0 (2)
9	Dodewaardsestraat	1.500	0 (37)	0 (15)
10	Verbindingweg noord	-	-	-
11	Verbindingsweg zuid	-	-	-

Tabel 2.1: Referentiesituatie naar categorie (mvt/etm)¹

2.2 Variant verbindingsweg 200

Door de realisering van de verbindingsweg zullen de verkeersstromen in en rond Dodewaard veranderen ten opzichte van de referentiesituatie. Bij deze variant is uitgegaan dat de 200 vrachtwagenbewegingen via de verbindingsweg zullen rijden. Op de kaart (figuur 2.1) zijn waarnemingspunten weergegeven welke in tabel 2.2 nader zijn omschreven.

nr.	straat	auto	middelzwaar	zwaar
1	Bonegraafseweg	2.700	100	100
2	Dalwagen	2.000	100	100
3	Dalwagen	700	100	300
4	Dalwagen	100	0	100
5	Waalbanddijk	1.900	100	100
6	Pluimenburgsestraat	300	100	0
7	Waalbanddijk	1.300	0	200
8	Kalkestraat	2.200	0	0
9	Dodewaardsestraat	5.500	200	300
10	Verbindingweg noord	4.900	100	300
11	Verbindingsweg zuid	1.300	0	200

Tabel 2.2: Verkeersintensiteiten in en rond Dodewaard naar categorie met verbindingsweg met 200 vrachtwagenbewegingen (mvt/etm)

¹ De lage waarden in de tabellen onder de 50 mvt/etm worden afgerond naar 0 mvt/etm.

2.3 Variant verbindingsweg 400

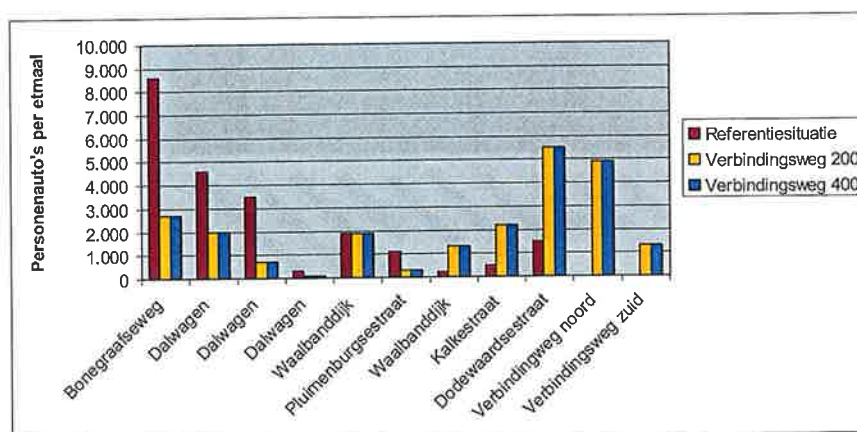
Deze variant gaat uit van aanleg van de verbindingsweg, waarbij vergunning van Waalwaard wordt uitgebreid naar 400 vrachtwagenbewegingen. Tabel 2.3 geeft de verkeersintensiteiten weer op de relevante wegvakken.

nr.	straat	auto	middelzwaar	zwaar
1	Bonegraafseweg	2.700	100	100
2	Dalwagen	2.000	100	100
3	Dalwagen	700	100	300
4	Dalwagen	100	0	100
5	Waalbanddijk	1.900	100	100
6	Pluimburgsestraat	300	100	0
7	Waalbanddijk	1.300	0	400
8	Kalkestraat	2.200	0	0
9	Dodewaardsestraat	5.500	200	500
10	Verbindingweg noord	4.900	100	500
11	Verbindingsweg zuid	1.300	0	400

Tabel 2.3: Verkeersintensiteiten naar categorie met verbindingsweg en verhoging van de milieuvergunning naar 400 ritten per etmaal

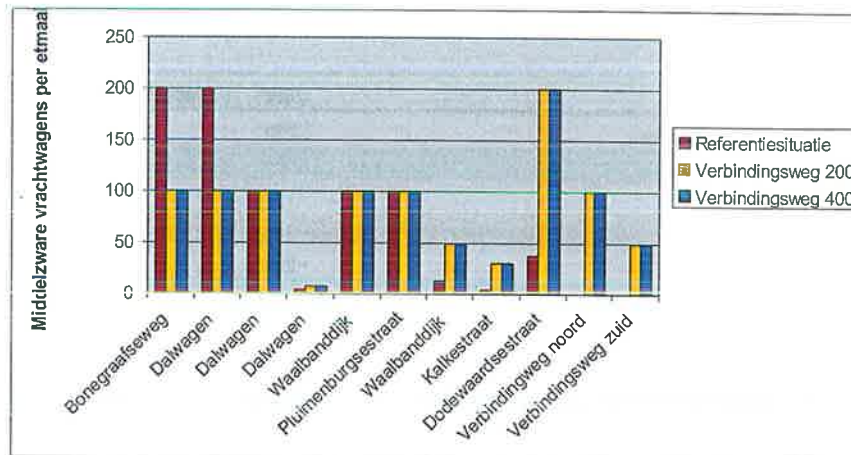
2.4 Effecten varianten

Figuur 2.2 laat zien dat de nieuwe verbindingsweg het autoverkeer aanzienlijk laat afnemen op de Dalwagen. De nieuwe verbindingsweg trekt het grootste deel van het autoverkeer uit de kern van Dodewaard.



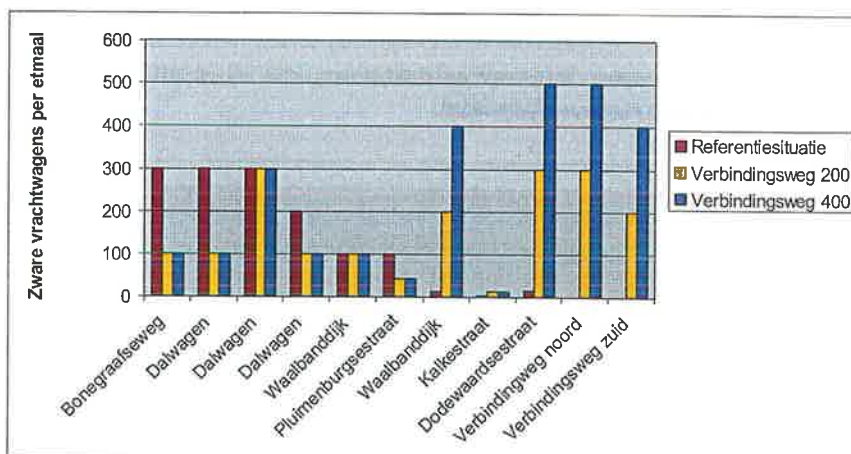
Figuur 2.2: Verkeersintensiteiten autoverkeer

De Kalkestraat krijgt flink meer verkeer te verwerken. Door de aansluiting van deze weg op de nieuwe verbindingsweg, vormt de Kalkestraat een belangrijke ontsluitingsroute vanuit Dodewaard.



Figuur 2.3: Verkeersintensiteiten middelzwaar vrachtverkeer

Ook het middelzware verkeer wordt naar de nieuwe verbindingsweg getrokken, ten gunste van de Bonegraafseweg en het noordelijk deel van de Dalwagen.



Figuur 2.4: Verkeersintensiteiten zwaar vrachtverkeer

In figuur 2.4 komt duidelijk naar voren dat de nieuwe verbindingsweg het zware vrachtverkeer uit het centrum van Dodewaard trekt.

In bijlage I van dit document zijn verschilplots opgenomen van de referentiesituatie en de twee varianten met verbindingsweg. Hierop is duidelijk te zien dat het verkeer van de bestaande route over de Dalwagen - Bonegraafseweg omslaat naar Waalbanddijk - Dodewaardsestraat.

2.5 Analyse verkeerseffecten

Zoals uit het vorig hoofdstuk al bleek neemt de intensiteit op de noord-zuidverbinding (Dalwagen) drastisch af. Ter hoogte van het plein aan de Dalwagen neemt het autoverkeer af van 3.500 naar 700 voertuigen per etmaal (-80%) middel- en zwaar vrachtverkeer beperkt zich enkel nog tot bestemmingsverkeer. De route wordt hiermee aantrekkelijk voor fietsverkeer en biedt alle ruimte tot uitwisseling tussen het oostelijke en westelijke deel van Dodewaard.

Het verkeer rijdt nu voornamelijk oost-west door Dodewaard en gebruikt de verbindingsweg om van noord naar zuid te rijden. Als gevolg hiervan verviervoudigd de intensiteit op de Kalkestraat van 500 naar 2.200 voertuigen per etmaal. Op deze aantallen is de Kalkestraat niet berekend. De weg heeft een profiel breedte van 5 meter en parkeren vindt er plaats op de rijbaan.



Figuur 2.5: Profiel van de Kalkestraat (bron: Google Streetview)

De Kalkestraat zal moeten worden verbreed wanneer het verkeer hier in deze mate overheen zal worden geleid. Dit is echter niet realistisch gezien de breedte van de huidige weg en de aanliggende panden. Een mogelijkheid is om de Kalkestraat niet aan te sluiten op de verbindingsweg. Hierdoor zullen de intensiteiten op de Kalkestraat niet toenemen. Het positieve effect op de Dalwagen zal hiermee kleiner zijn, maar nog steeds van relevante omvang.

wegvak	onderzoeks- locatie	afstand woning tot weg-as (m)	referentie- route 'verbindingsweg'		
			situatie 200 vracht.	200 vracht.	400 vracht.
1. Waalbanddijk I	Waalbanddijk 74	13	44,3	50,3	50,3
2. Waalbanddijk II	Waalbanddijk 85	35	46,3	46,6	46,6
3. Welysestraat	Welysestraat 20	10	49,2	49,8	49,8
4. Tielsestraat	Tielsestraat 223	14	50,7	51,1	51,1
5. Wageningsestraat	Wageningsestraat 3a	15	57,3	57,2	57,5
6. Dalwagen I	Dalwagen 4	20	47,2	35,4	35,6
7. Dalwagen II	Dalwagen 60	8	57,6	51,3	51,3
8. Dalwagen III	Dalwagen 84	10	56,6	51,6	51,6
9. Bonegraafseweg	Edisonring 1a	18	56,1	53,5	53,8
10. Verbindingsweg I	Indicatief punt	20	n.v.t.	54,9	55,9
11. Verbindingsweg II	Indicatief punt	20	n.v.t.	51,4	53,2
12. Waalbanddijk III	Waalbanddijk 44	7	46,3	57,5	59,3
13. Kalkestraat	Kalkestraat 31a	10	44,0	50,7	50,7

Tabel 3.1: Berekende geluidsbelastingen voor de varianten (dB)

3.1.1 Referentie situatie

In deze situatie wordt het zware vrachtverkeer van Waalwaard (200 vrachtwagens per etmaal) afgewikkeld via de kern van Dodewaard. Langs de route via de Dalwagen is sprake van relatief hoge geluidsbelastingen. Dit komt door een combinatie van de hoeveelheid verkeer en de beperkte afstand van de woningen tot de weg.

In deze situatie zijn relatief lage geluidsbelastingen berekend langs de Waalbanddijk, de Tielsestraat en de Welysestraat waar weinig verkeer berekend is.

3.1.2 Route verbindingsweg

Ten opzichte van de referentiesituatie zijn er aanzienlijke wijzigingen te verwachten in de geluidssituatie. Met name in de kern van Dodewaard neemt de geluidsbelasting af door de intensiteiten die fors lager zijn. Deze afnames in de kern zijn aanzienlijk en zeker waarneembaar voor aanwonenden. De nieuwe verbindingsweg neemt veel verkeer weg van de oorspronkelijke hoofdroute door het dorp.

Langs de Kalkestraat is een verslechtering van de geluidssituatie te verwachten. Dit omdat als gevolg van de nieuwe verbindingsweg veel meer verkeer gebruik maakt van deze weg. Deze weg is vrij smal en daarmee niet geschikt voor de verwachte verkeers-toename. Reconstructie van de weg lijkt niet mogelijk, en zal ten aanzien van de geluidsbelasting op de gevels geen verbeteringen geven, omdat de afstand van de weg tot de gevel niet zal veranderen.

De exacte ligging van de verbindingsweg is op dit moment nog niet bekend. Indicatief zijn geluidsberekeningen uitgevoerd voor een afstand van 20,0 m vanaf de weg-as. Bij

de eventuele inpassing van de nieuwe weg verdient de geluidssituatie voor de bestaande woningen zeker aandacht.

3.1.3 Benodigde maatregelen

Wettelijk gezien zien bestaat er geen verplichting om maatregelen te treffen. Een afwijking hiervoor dient gemaakt te worden door het bevoegd gezag. Wanneer overgegaan wordt tot het aanleggen van de nieuwe verbindingsweg is formeel akoestisch onderzoek noodzakelijk en dient voldaan te worden aan de normen uit de Wet geluidhinder voor de situatie nieuwe weg, bestaande woningen.

Gezien de hoge verkeersintensiteiten op de Kalkestraat zal deze weg moeten worden verbreed als deze weg wordt aangesloten op de nieuwe verbindingsweg. Hierdoor is ook hier formeel akoestisch onderzoek nodig. De effecten die hier zullen worden geconstateerd zullen de normen overschrijden. Maatregelen die de overlast kunnen opheffen zullen niet reëel en toerijkend zijn. Het niet aansluiten van de Kalkestraat op de verbindingsweg is de enige mogelijkheid om de overlast op de Kalkestraat teniet te doen.

Om de geluidstoenames langs het westelijk deel van de Waalbanddijk te compenseren kan er voor gekozen worden om hier geluidsreducerend asfalt te realiseren. De verwachte toename van de geluidsbelasting kan echter niet geheel worden weggenomen.

3.1.4 Conclusie

Ten aanzien van geluidseffecten zijn de volgende conclusies te trekken:

- de Kalkestraat kan niet worden aangesloten op de verbindingsweg zonder onoverkomelijke geluidsproblemen;
- de nieuwe verbindingsweg zorgt voor aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie langs de oorspronkelijke hoofdroute in Dodewaard;
- minder mensen ondervinden hinder van het verkeer;
- langs deel van de Waalbanddijk zijn nog kleine toenames van geluid te verwachten;
- de geluidssituatie nieuwe verbindingsweg en aansluiting richting Dodewaard verdient aandacht bij nadere inpassing.

3.2 Lucht

Ten aanzien van luchtkwaliteit zijn een aantal zaken onderzocht:

- jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide;
- jaargemiddelde concentratie fijn stof;
- overschrijdingsdagen etmaalgemiddelde concentratie fijn stof.

3.2.1 Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide

De jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide is voor de verschillende varianten weergegeven in tabel 3.2. In de referentiesituatie, de route door Dodewaard met maximaal 200 vrachtbewegingen, is de concentratie stikstofdioxide ten hoogste 35,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, berekend langs de Dalwagen deel III (tussen Gieser Wildeman en Willem de Zwijgerlaan).

wegvak	achtergrond- referentiesituatie	route 'Verbindingsweg'	
	concentratie 2011	200 vracht.	400 vracht.
1. Waalbanddijk I	22,0	24,4	24,6
2. Waalbanddijk II	21,2	24,0	24,1
3. Welysestraat	21,5	26,3	26,6
4. Tielsestraat	22,4	28,3	28,4
5. Wageningsestraat	22,4	34,0	34,1
6. Dalwagen I	22,0	28,2	24,6
7. Dalwagen II	22,0	33,5	27,4
8. Dalwagen III	21,8	35,9	29,7
9. Bonegraafseweg	20,3	31,9	29,8
10. Verbindingsweg I	20,3	n.v.t.	25,5
11. Verbindingsweg II	22,0	n.v.t.	24,7
12. Waalbanddijk III	22,0	24,3	25,0
13. Kalkestraat	22,0	24,9	26,2

Tabel 3.2: Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide in $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Indien het vrachtverkeer van en naar locatie Waalwaard gebruik kan maken van de nieuwe verbindingsweg is de hoogst berekende concentratie $33,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bij 200 vrachtbewegingen en $34,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bij 400 vrachtbewegingen. Deze concentraties zijn berekend op locatie 5 (Wageningsestraat). Ten opzichte van de referentiesituatie ligt de concentratie stikstofdioxide langs de Dalwagen en Bonegraafseweg flink lager. Langs de Kalkestraat ligt de concentratie echter iets hoger.

Samenvattend kan gesteld worden dat bij de onderzochte varianten er geen overschrijdingen zijn van de norm van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

3.2.2 Jaargemiddelde concentratie fijn stof

Voor de referentiesituatie en de verschillende varianten is tevens de jaargemiddelde concentratie fijn stof berekend. De rekenresultaten zijn weergegeven in tabel 3.3.

wegvak	achtergrond- concentratie 2011	referentiesituatie 200 vracht.	route 'verbindingsweg'	
			200 vracht.	400 vracht.
1. Waalbanddijk I	20,5	20,7	20,7	20,7
2. Waalbanddijk II	20,3	20,5	20,5	20,5
3. Welysestraat	20,2	20,6	20,6	20,6
4. Tielsestraat	20,7	21,3	21,3	21,3
5. Wageningenstraat	20,7	22,5	22,5	22,5
6. Dalwagen I	20,5	21,0	20,7	20,7
7. Dalwagen II	20,5	21,8	21,0	21,0
8. Dalwagen III	20,9	22,6	21,7	21,7
9. Bonegraafseweg	20,3	21,8	21,4	21,4
10. Verbindingsweg I	20,3	n.v.t.	20,7	20,8
11. Verbindingsweg II	20,5	n.v.t.	20,7	20,7
12. Waalbanddijk III	20,5	20,7	20,7	20,8
13. Kalkestraat	20,5	20,8	21,1	21,1

Tabel 3.3: Jaargemiddelde concentratie fijn stof in $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Bij de route via de nieuwe verbindingsweg langs Dodewaard neemt de concentratie fijn stof langs de Dalwagen en Bonegraafseweg af. Langs het westelijk deel van de Waalbanddijk (locatie 11) neemt de concentratie met $0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ toe. In alle gevallen ligt de concentratie fijn stof ruim onder de norm van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

3.2.3 overschrijdingsdagen etmaalgemiddelde concentratie fijn stof

Het aantal dagen met een overschrijding van de norm voor de etmaalgemiddelde concentratie is weergegeven in tabel 3.4. Uit de tabel valt op te maken dat het aantal overschrijdingsdagen bij de varianten nauwelijks verschillen ten opzichte van de referentiesituatie.

wegvak	referentiesituatie	route Verbindingsweg'	
	200 vracht.	200 vracht.	400 vracht.
1. Waalbanddijk I	9	9	9
2. Waalbanddijk II	9	9	9
3. Welysestraat	9	9	9
4. Tielsestraat	10	10	10
5. Wageningsestraat	13	13	13
6. Dalwagen I	10	9	9
7. Dalwagen II	12	10	10
8. Dalwagen III	14	11	11
9. Bonegraafseweg	12	11	11
10. Verbindingsweg I	n.v.t.	9	9
11. Verbindingsweg II	n.v.t.	9	9
12. Waalbanddijk III	9	9	9
13. Kalkestraat	9	10	10

Tabel 3.4: Aantal overschrijdingsdagen van de etmaalgemiddelde concentratie fijn stof

3.2.4 Conclusie

Wanneer het vrachtverkeer van en naar locatie Waalwaard gebruik kan maken van de nieuwe verbindingsweg langs Dodewaard heeft dit een positief effect op de luchtkwaliteit langs de Dalwagen en de Bonegraafseweg. Langs de Kalkestraat en het westelijk deel van de Waalbanddijk zal de luchtkwaliteit iets verslechteren.

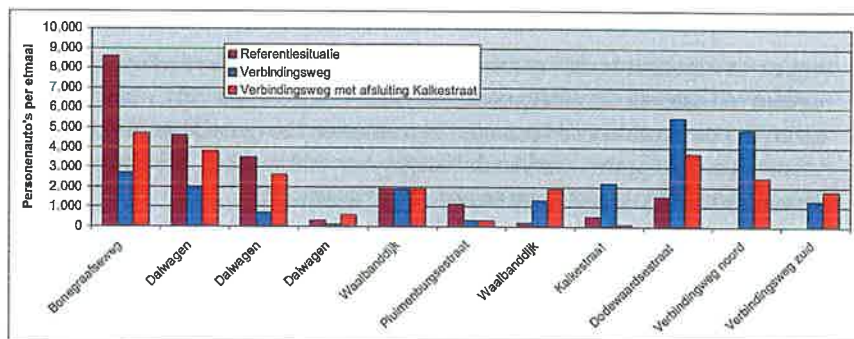
In geen van de situaties zijn normoverschrijdingen berekend. De berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de achtergrondconcentraties voor het jaar 2011. Aangezien de achtergrondconcentraties de komende jaren afnemen kan gesteld worden dat ook in toekomstige jaren geen normoverschrijdingen verwacht worden. De luchtkwaliteit vormt dus geen probleem voor de plannen op locatie Waalwaard.

4 Aanvullende variant met afsluiting Kalkestraat

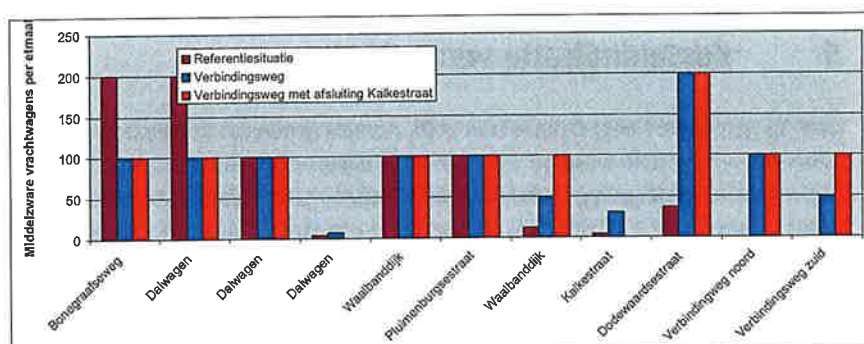
Voor een duidelijker beeld van het effect bij afsluiting van de Kalkestraat, is een aanvullende variant doorgerekend. Hierbij is rekening gehouden met de nieuwe verbindingsweg, maar is de Kalkestraat niet aangesloten op deze verbindingsweg. De resultaten hiervan zijn hieronder weergegeven.

nr.	straat	auto	middelzwaar	zwaar
1	Bonegraafseweg	4.700	100	100
2	Dalwagen	3.800	100	100
3	Dalwagen	2.600	100	100
4	Dalwagen	600	0	0
5	Waalbanddijk	1.900	100	100
6	Pluimenburgsestraat	300	100	0
7	Waalbanddijk	1.900	100	500
8	Kalkestraat	100	0	0
9	Dodewaardsestraat	3.700	200	500
10	Verbindingweg noord	2.500	100	500
11	Verbindingweg zuid	1.800	100	400

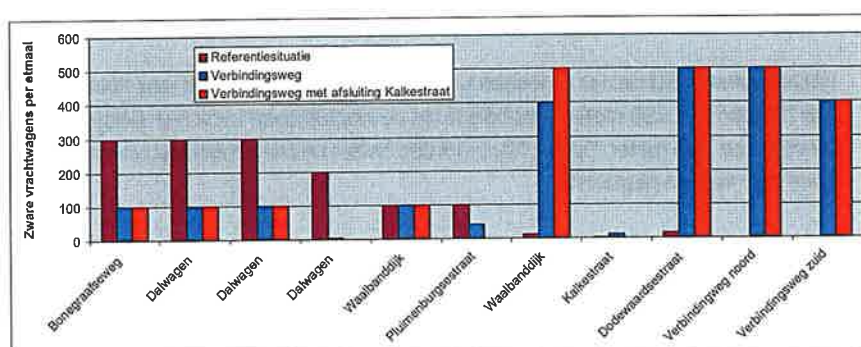
Tabel 4.1: Verkeersintensiteiten naar categorie met verbindingsweg en afsluiting Kalkestraat bij 400 vrachtritten per etmaal



Figuur 4.2: Verkeersintensiteiten autoverkeer



Figuur 4.3: Verkeersintensiteiten middelzwaar verkeer



Figuur 4.4: Verkeersintensiteiten zwaar verkeer

Uit de figuren blijkt dat het zware vrachtverkeer van Waalwaard volledig rijdt via de verbindingsweg. In het centrum komt nog wel enig zwaar vrachtverkeer voor, maar dit is ruimschoots minder dan in de referentie situatie en vergelijkbaar met de variant verbindingsweg. Op de Pluimburgsestraat verdwijnt het vrachtverkeer volledig en verplaatst zich naar de Verbindingsweg.

De Kalkestraat wordt duidelijk ontlast. Ten opzichte van de referentiesituatie neemt het verkeer op de Dalwegen af met circa 20% (3.500/4.600 in de referentiesituatie tot 2.600/3.800 mvt/etm in de nieuwe situatie). Dit positieve effect is minder groot ten opzichte van de situatie waarbij de Kalkestraat wel wordt aangesloten op de verbindingsweg.

5 Kostenindicatie verbindingsweg

Door de gemeente Neder-Betuwe is in 2001, destijds gemeente Dodewaard, het voorkeurstracé vastgesteld waarvoor een kostenraming is opgesteld. De kosten voor de aanleg van de verbindingsweg zoals het voorkeurstracé zijn geraamd op f 5.275.750 (prijsspeil 2001), ongeveer €2.398.000. Dit is uitgewerkt in een rapport van BRO Uitgangsnitie 'Omléidingsweg' van 22 februari 2001.

In 2010 zijn deze bedragen door de provincie Gelderland herijkt (prijsspeil 1 september 2010) en op basis van dezelfde uitgangspunten als in 2001 worden de kosten nu geraamd op € 3.379.000 exclusief BTW. Inclusief BTW (19%) komen de kosten op € 4.021.010. De berekeningen zijn gemaakt op hoofdlijnen en niet gebaseerd op gedane onderzoeken, waardoor geschat wordt dat het een nauwkeurigheid heeft van 30%.

Uitgangspunt is dat de aan te leggen hoofdrijbaan een lengte heeft van 1.000 meter en een breedte van 6,50 meter. Eenzijdig langs de hoofdrijbaan komt een fietspad met een breedte van 3,50 meter. Op het tracé worden twee rotondes geplaatst met verlichting en twee rijen bomen geplaatst.

In de kostenraming is niet opgenomen:

- kosten voor teerhoudend asfalt;
- kosten verontreinigde grond;
- kosten voor opkopen van bedrijven en schadevergoedingen;
- kosten verleggen kabels en leidingen;
- kosten voor archeologie;
- kosten voor Niet Gesprongen Conventionele Explosieven.

Er wordt van uitgegaan dat 28.500 m² grond aangekocht moet worden en daar zullen een drietal opstallen gesloopt worden.

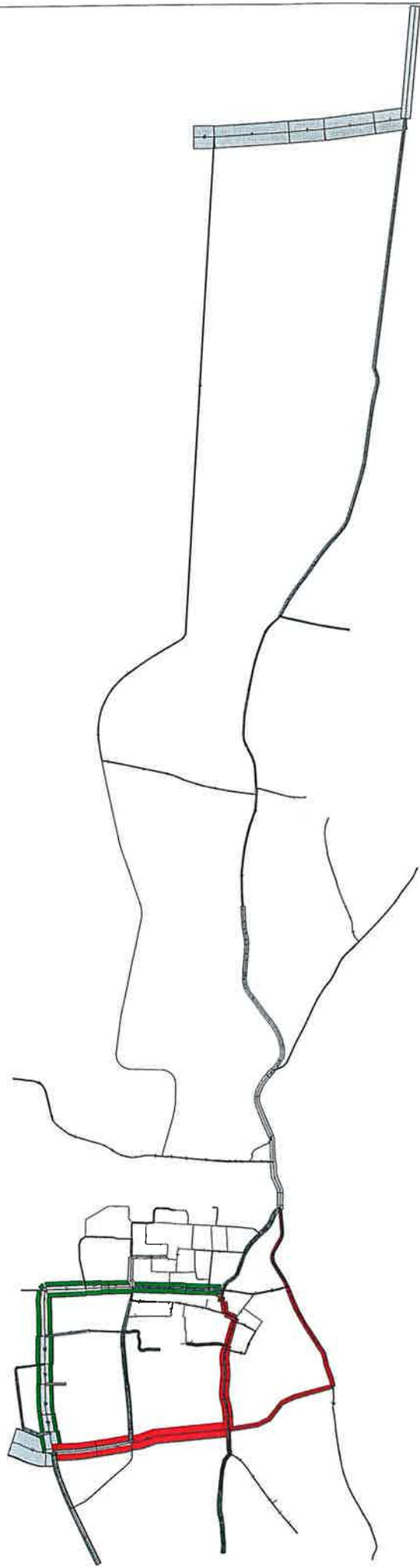
6 Conclusie

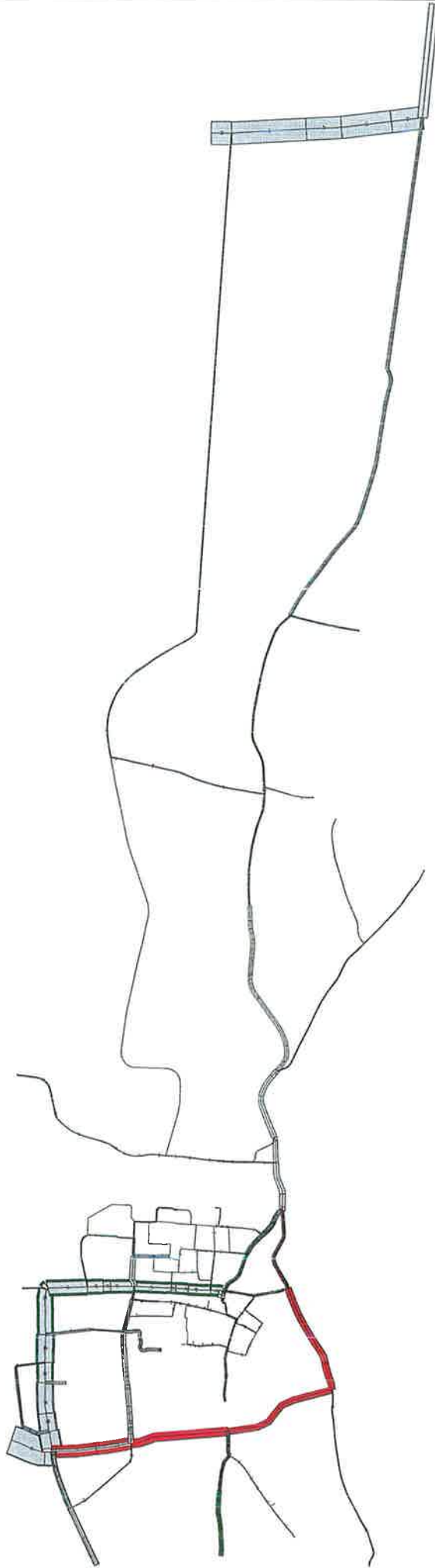
De aanleg van een nieuwe verbindingsweg zorgt voor een grote ontlasting van verkeer voor het centrum van Dodewaard. De verkeersintensiteiten nemen hier sterk af, wat ten goede komt van het verblijfsklimaat, oversteekbaarheid en (subjectieve) veiligheid. Een nieuwe verbindingsweg kan goed voorzien in de ontlasting van het centrum van vrachtverkeer.

De aansluiting van de Kalkestraat op de nieuwe verbindingsweg zorgt echter voor een grote toename (factor 4) van verkeer op de Kalkestraat. Deze smalle straat is niet berekend op dit verkeer. Er zijn geen reële maatregelen mogelijk op de Kalkestraat zelf, die verkeer hier mogelijk maken. De enige mogelijkheid is het niet aansluiten van de Kalkestraat op de nieuwe verbindingsweg. De verkeersintensiteiten zullen op de Dalwagen hierdoor minder dalen dan nu is berekend. De verkeersintensiteiten zullen hier echter ook zonder een aansluiting Kalkestraat – Verbindingsweg aanzienlijk dalen en leiden tot een verbetering van de situatie in en rond Dodewaard.

Wanneer de verbindingsweg wordt aangelegd zal er als gevolg van de wegaanleg een formeel akoestisch onderzoek moeten plaatsvinden. Hiervoor moet de exacte ligging van de verbindingsweg vast liggen zodat de geluidseffecten voor de relevante woningen kan worden berekend. Het is mogelijk dat hieruit naar voren komt dat er aanvullende maatregelen nodig zijn. Op dit moment is de omvang hiervan niet in te schatten.

Bijlage 1 Verschilplots verbindingsweg ten opzichte van referentiesituatie





Inleiding:

Ondergetekenden hebben opdracht gekregen van de Dienst Landelijk Gebied (contactpersoon Jaap van Maanen) indicatief onderzoek te doen naar mogelijke bedrijfslocaties voor Zand & Grindhandel de Beijer thans gevestigd te Kekerdome.

In overleg met de projectgroep de Beijer (Provincie/DLG) zijn de volgende locaties in beeld gebracht:

1. Riverstone te Rheden
2. Korevaar te Duiven/Westervoort
3. Middelwaard te Lienden
4. Steenfabriek de Waalwaard te Dodewaard
5. Voormalig steenfabrieksterrein IJzendoorn
6. Koningspley Noord te Arnhem

Naast een korte omschrijving van de locatie heeft een beoordeling plaatsgevonden op basis van:

1. Planologie, huidige bestemming en mogelijkheden (kansen/bedreigingen)
2. Bereikbaarheid over weg en water
3. Financiële consequenties voor zover thans inzichtelijk
4. Na overleg met de Beijer tevens de visie van de Beijer per object

Expliciet wordt vermeld dat de informatie in deze notitie een indicatief karakter heeft. Nader uitwerking van met name de planologische kansen en bedreigingen kan pas een helder beeld geven over de mogelijkheden hetgeen vervolgens doorwerkt in met name de financiële consequenties. Met name Provincie en betrokken gemeente(n) hebben een belangrijke rol in eventueel noodzakelijke bestemmingsplanwijzigingen.

Wijk bij Duurstede, mei 2010,

A.H. van Beest

Odijk, mei 2010,

C.J.M. Vernooij

Riverstone te Rheden

Omschrijving:

Voormalig steenfabrieksterrein te Rheden ingeklemd tussen de IJssel en de Rijksweg A348. Totale oppervlakte: ca 12,25 ha ten dele uitgeefbaar.

Eigenaar: Riverstone Gebiedsontwikkeling BV.

Riverstone heeft recent de plannen tot woningbouw op het terrein zien stranden. Hierdoor wordt nu gezocht naar alternatieve invulling van het terrein.

Planologisch:

Beoordeling: +/-

Huidige bestemming:

Praktisch gezien zijn er mogelijkheden om dit gebied verder te ontwikkelen, mogelijkheden voor loswal zijn waarschijnlijk beperkt. Visie van Gemeente en Provincie zijn essentieel voor de planologische ontwikkelingen.

Bereikbaarheid over water en weg:

Beoordeling: -/+

- Watergebonden ligging aan de IJssel. Bevaarbaarheid met diepgang groter dan 3,5 meter. Geen mogelijkheden voor duwbakcombinaties, maximaal Groot Rijnschip¹. Mogelijkheden voor loswal zijn beperkt omdat het de buitenbocht van de toch al smalle rivier is.
- Perfecte ontsluiting over de weg pal langs de A348.

Financieel:

Beoordeling:

Visie de Beijer:

Beoordeling:



¹ Klasse uit de indeling Vaarwegen bevaarbaarheid (CEMT).

Vaarweg uitsluitend geschikt voor vaartuigen met een maximale lengte van 110 meter, een maximale breedte van 11,40 meter en een maximale diepgang van 3,30 meter. Het laadvermogen van dergelijke schepen is over het algemeen maximaal 3 950 ton.

Korevaar te Duiven/Westervoort

Omschrijving:

Voormalig steenfabrieksterrein aan noord en zuidzijde van de A12 ter hoogte van Duiven.

Totale oppervlakte: ca 17,3 ha ten dele uitgeefbaar.

Eigenaar: Emptepol Handelsmaatschappij BV

Terrein is reeds jaren te koop, potentiële kopers lopen bij inventarisatie mogelijkheden vast op ruimte die de gemeente geeft.

Planologisch:

Beoordeling: +/-

Huidige bestemming: opslag caravans ed.

Ligging ten opzicht van andere bedrijfsterreinen zeer gunstig. Praktisch gezien zijn er mogelijkheden om dit gebied verder te ontwikkelen. Zoals reeds gemeld zal medewerking van Gemeente en Provincie essentieel zijn voor de planologische ontwikkelingen.

Bereikbaarheid over water en weg:

Beoordeling: -/+

- Watergebonden ligging aan de IJssel. Bevaarbaarheid met diepgang groter dan 3,5 meter. Geen mogelijkheden voor duwbakcombinaties, maximaal Groot Rijnschip.
- Perfecte ontsluiting over de weg pal langs de A12.

Financieel:

Beoordeling: +/+

Overheid heeft hier de mogelijkheid het goedkoop in handen te krijgen en zelf de planologische ontwikkeling te realiseren.

Visie de Beijer:

Beoordeling:



Middelwaard te Lienden

Omschrijving:

Bedrijfsterrein langs de winterdijk in de westelijke middelwaard ten westen van de Rhenensebrug. Terrein is deels volwaardig in gebruik doch een deel (ruim 5 ha) kan worden herontwikkeld.

Thans uitgeefbaar: nog niet van toepassing.

Eigenaar: ...

Planologisch:

Beoordeling: -/-

Huidige bestemming:

In combinatie met PKB ruimte voor rivier wordt gesproken over herinrichting bedrijfsterrein en goede losfaciliteiten via de zandwinplas. Dit biedt wellicht mogelijkheden doch enige jaren geleden is zeer veel weerstand vanuit Rhenen ontstaan toen al eens gesuggereerd werd dat dit een mogelijke locatie voor de Beijer zou zijn.

Bereikbaarheid over water en weg:

Beoordeling: -/-

- Watergebonden ligging aan de Nederrijn. Bevaarbaarheid met diepgang groter dan 3,5 meter. Geen mogelijkheden voor duwbakcombinaties, maximaal Groot Rijnschip.
- Redelijke ontsluiting naar het zuiden per as op geringe afstand van de Rijksweg A15. Richting noorden vrij grote afstand tot A12 via Rhenen en Veenendaal.

Financieel:

Beoordeling: -/-

Afhankelijk van de uiteindelijke bestemming zal het uitgeefbaar oppervlakte gewaardeerd kunnen worden. Bij een 'enge' bestemming "zand & grindhandel" is waarde vergelijkbaar met locatie de Beijer in Kekerdom met een plus voor de centralere ligging. Bij hoogwaardige bedrijfsbestemming zal waarde beduidend hoger liggen (vergelijkbaar met Druten).

Visie de Beijer:

Beoordeling:



Steenfabriek de Waalwaard te Dodewaard

Omschrijving:

Steenfabriek in de Hiensewaard ten oosten van het dorp Dodewaard en ten westen van de kernenergiecentrale. Steenfabriek is recent gesloten en is recent verkocht.

Fabrieksterrein: circa 10 plus omliggende terreinen.

Eigenaar: R. Derksen Beheer BV

Planologisch:

Beoordeling: +/+

Huidige bestemming: Steenfabriek.

Omvorming bestemming naar Zand & Grindhandel hoeft planologisch geen grote problemen te geven. Huidige eigenaar heeft plannen voor palletfabriek en geeft aan dat er ook andere (bedrijfsmatige) activiteiten mogelijk zouden zijn. Afhankelijk van opstelling gemeente.

Bereikbaarheid over water en weg:

Beoordeling: +/-

- Watergebonden ligging aan de Waal. Bevaarbaarheid met diepgang groter dan 3,5 meter. Mogelijkheden voor duwbakcombinaties (6x).
- Matige ontsluiting per as op enige afstand van de Rijksweg A15. Bezwaren te verwachten vanuit dorp Dodewaard bij extra verkeersbewegingen ten opzichte van huidige situatie (steenfabriek, inmiddels gesloten).

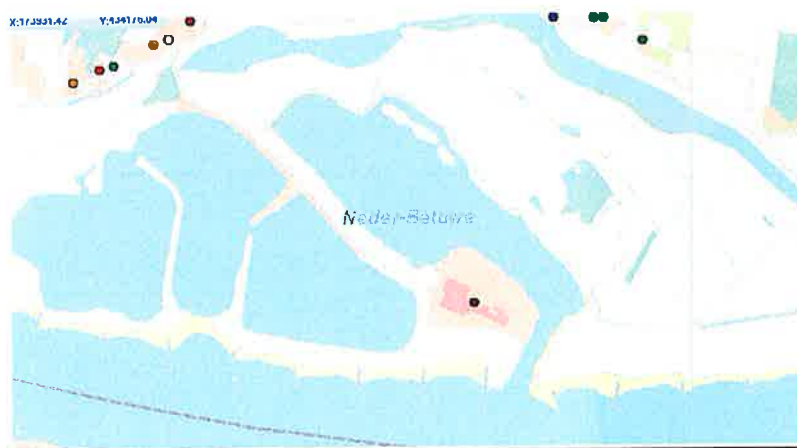
Financieel:

Beoordeling: +/+

Startpunt is huidige bestemming en gebruik, taxatie kan duidelijkheid geven over waarde. Afhankelijk van de uiteindelijke bestemming zal het uitgeefbaar oppervlakte gewaardeerd kunnen worden. Bij een 'enge' bestemming "zand & grindhandel" is waarde vergelijkbaar met locatie de Beijer in Kekerdom met een plus voor de centralere ligging. Bij hoogwaardige bedrijfsbestemming zal waarde beduidend hoger liggen (vergelijkbaar met Druten). Onduidelijk of het te koop is.

Visie de Beijer:

Beoordeling:



Voormalig steenfabrieksterrein IJzendoorn

Omschrijving:

Voormalig hoogwatervrij steenfabrieksterrein gelegen langs de Waal (noordzijde) ter hoogte van IJzendoorn. Gelegen in de oostelijke Willemspolder. Terrein is reeds lange tijd buiten gebruik. Door fusie van van Dekker en K3 thans eigendom van Dekker van de Kamp. Houdstermaatschappij Dekker is voornemens (zie plannen Waalweelde) op op dit terrein een bedrijf voor op- en overslag en voor bewerking van zand en grind te vestigen.
Thans uitgeefbaar: ...ha

Planologisch:

Beoordeling: +/+

Huidige bestemming: ...

Toekomstige planvorming zoals omschreven in Waalweelde sluit aan bij de bedrijfsvoering van de Beijer. Uitgangspunt is dat huidige bestemming zou moeten worden omgevormd naar “Zand & Grindhandel”. Als plannen passen binnen Waalweelde hoeft dit geen probleem te zijn. Waarschijnlijk wel uitbreiding bestemming qua oppervlakte noodzakelijk.

Bereikbaarheid over water en weg:

Beoordeling: +/-

- Watergebonden ligging aan de Waal. Bevaarbaarheid met diepgang groter dan 3,5 meter. Mogelijkheden voor duwbakcombinaties (6x).
- Redelijk ontsluiting per as op geringe afstand van de Rijksweg A15. Wel mogelijk bezwaren door verkeersbewegingen langs IJzendoorn/Ochten/Echteld.

Financieel:

Beoordeling: -/-

Afhankelijk van de uiteindelijke bestemming zal het uitgeefbaar oppervlakte gewaardeerd kunnen worden. Bij een 'enge' bestemming "zand & grindhandel" is waarde vergelijkbaar met locatie de Beijer in Kekerdom met een plus voor de centralere ligging. Bij hoogwaardige bedrijfsbestemming zal waarde beduidend hoger liggen (vergelijkbaar met Druten).

Visie de Beijer:

Beoordeling:



Koningspley Noord te Arnhem

Omschrijving:

Bedrijventerrein gelegen tussen de Rijn en IJssel. Oorspronkelijk was 22,5 ha uitgeefbaar. Gedeelte van het terrein was bestemd voor vestiging van Bruil, maar dat is thans niet meer aan de orde.

Thans uitgeefbaar: 23 ha op Koningspleij (uitgeefbaar eind 2011)

Huidige eigenaar: Gemeente Arnhem

Planologisch:

Beoordeling: +/+

Bedrijfsterrein tot en met categorie 4. Het terrein kent een milieuzonering.

Uitgangspunt is dat het direct uitgeefbaar is dus geen nieuwe planologische procedures bij vestiging de Beijer.

Bereikbaarheid over water en weg:

Beoordeling: +/-

- Watergebonden ligging bij afsplitsing Rijn/IJssel. Bevaarbaarheid met diepgang groter dan 3,5 meter. Geen mogelijkheden voor duwbakcombinaties, maximaal Groot Rijnschip.
- Goede ontsluiting per as op geringe afstand van de Rijksweg A12.

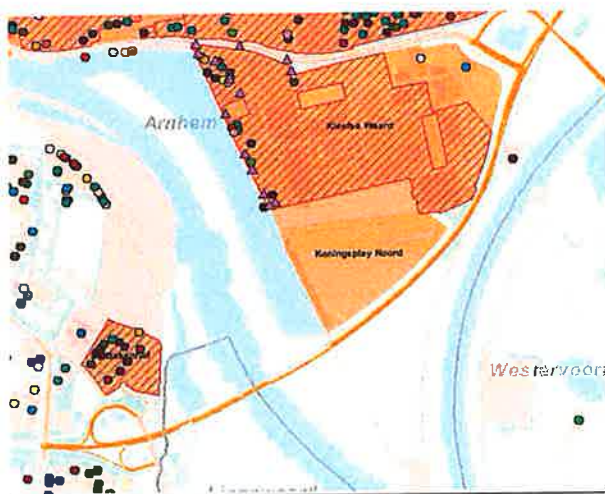
Financieel:

Beoordeling: -/-

In verhouding dure locatie door hoogwaardige bedrijfsbestemming en situering ten opzichte van knooppunt Arnhem/Nijmegen. Uitgifteprijs naar verwachting tussen € 175,= en € 200,= exclusief btw.

Visie de Beijer:

Beoordeling:



**PROCESAANPAK
VERPLAATSING DE BEIJER BV
Stec Groep aan Provincie Gelderland**

Stec Groep B.V.
Peije Bruil, Evert-Jan de Kort en
Peter van Geffen

Mei 2006

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
1.1 De situatie	1
1.2 Onze aanpak	2
1.3 Leeswijzer	3
2. ONS ADVIES	4
2.1 Zet actief in op verplaatsing van De Beijer naar de locatie Haaften	4
2.2 Houd rekening met een drietal risico's in Haaften: de positie van Van Uden, de bestemmingsplanprocedure en de ligging ten opzichte van Arnhem	9
2.3 Mocht verplaatsing naar Haaften niet haalbaar blijken, kies dan voor Druten	12
2.4 Praktische handvatten voor het vervolg	13

BIJLAGEN

A: Strategie en programma van eisen De Beijer

B: Longlist locaties De Beijer

C: Beoordeling longlist locaties

D: Shortlist locaties

1. INLEIDING

In dit eerste hoofdstuk leest u de achtergrond van deze studie. Allereerst gaan we in op de vraag die u bij ons neerlegde (paragraaf 1.1). De volgende paragraaf (1.2) gaat in op onze aanpak in het project. In paragraaf 1.3 vindt u de leeswijzer voor de rapportage die voor u ligt.

1.1 De situatie

De Beijer BV is een goed lopende onderneming, die is gespecialiseerd in de levering van grondstoffen aan met name de bouwsector. Het bedrijf heeft onder meer een vestiging in de uiterwaarden van de Ooijpolder bij Nijmegen.

De locatie in de Ooijpolder ligt in natuurontwikkelingsproject Gelderse Poort. Als provincie ziet u het bedrijf dan ook liever op een andere plek gevestigd. Maar ook De Beijer BV wil graag nadenken over een verplaatsing, aangezien de ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijf op de huidige locatie worden belemmerd. Een verplaatsing kost echter veel geld. Bovendien is het aantal alternatieve locaties, gezien de specifieke activiteiten van het bedrijf, beperkt.

Samen met De Beijer BV heeft u besloten op korte termijn een beslissing te willen nemen over een mogelijke verplaatsing. U wilt duidelijkheid of verplaatsing van De Beijer vanuit de Ooijpolder inderdaad een optie is en – zo ja – op welk bedrijventerrein dan moet worden ingezet. Vragen die u vooral graag beantwoord ziet zijn:

- Welke locaties zijn voor De Beijer geschikt (te maken)?
- Wat is De Beijer eigenlijk voor bedrijf over ongeveer vijftien tot twintig jaar?
- Wat voor locatie is dan ideaal?
- Is het uiteindelijk mogelijk om verplaatsing te realiseren of niet?

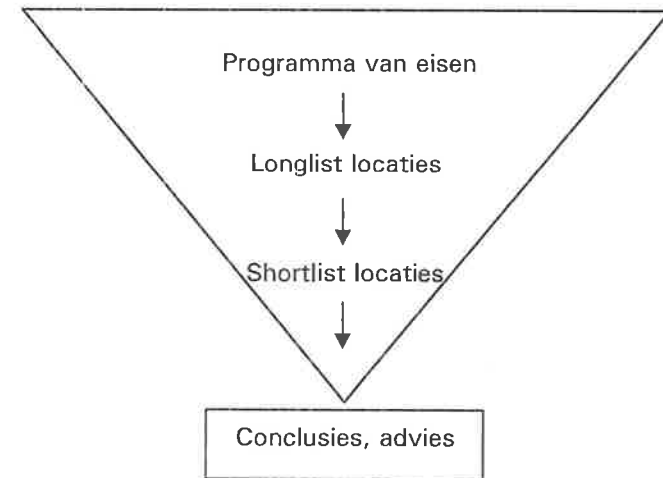
U vroeg ons deze vragen te beantwoorden. Het resultaat ligt nu voor u.

1.2 Onze aanpak

Voor ons advies hebben we een viertal stappen doorlopen. Gestart is met een analyse van het bedrijf De Beijer. Door een gesprek met de directie van het bedrijf hebben we onder meer een beeld verkregen van de bedrijfsactiviteiten en organisatie van het bedrijf. Verder is de bedrijfsstrategie van De Beijer BV in beeld gebracht. Vervolgens is gezamenlijk met u en de directie van De Beijer het programma van eisen (PvE, zie bijlage A) voor de nieuwe locatie geformuleerd. In dit programma van eisen is onderscheid gemaakt in harde en zachte locatiecriteria.

Op basis van het PvE is longlist van de circa tien meest kansrijke locaties voor De Beijer opgesteld. Daarbij is gekeken of de locatie voldoet aan het programma van eisen van De Beijer of daartoe geschikt te maken is. Voor het samenstellen van de longlist hebben we onder meer gebruik gemaakt van het IBIS bestand¹ en de Atlas van vaarwaterontsloten locaties². Ook hebben we locaties bezocht, gebeld met grondeigenaren, intermediairs en gemeenten. In een vast format hebben we vervolgens de locaties overzichtelijk beschreven, waarbij onder meer is gekeken naar beschikbare ruimte op de locatie, de faciliteiten voor transport over water en bereikbaarheid over de weg (zie bijlage B).

De longlist is vervolgens besproken met afgevaardigden van de provincie Gelderland³. De lijst is tevens ter beoordeling voorgelegd aan De Beijer BV. Op basis hiervan heeft een eerste selectie van meest kansrijke locaties plaatsgevonden. Door een gezamenlijk bezoek van Stec Groep, provincie Gelderland en De Beijer BV aan deze locaties⁴, is de kansrijkheid van de locaties aangescherpt. Zo ontstond een shortlist van locaties die het meest aantrekkelijk – en realistisch – zijn vanuit de optiek van De Beijer en de provincie Gelderland. Ons



¹ IBIS Werklocaties 2005 (Stec Groep en Arcadis, 2006).

² BRO in opdracht van provincie Gelderland (1999).

³ Op 15 maart 2006.

⁴ Op 6 april 2006.

beeld van deze locaties hebben we vervolgens gecomplementeerd door de 'witte vlekken' in te vullen en aanvullende bronnen te raadplegen. Dan volgde een zorgvuldige beoordeling van de shortlist locaties aan de hand van een aantal voor De Beijer en de provincie relevante criteria. Dit resulteerde in een definitieve ranking van de shortlist (zie bijlage D). Tot slot zijn onze conclusies vertaald in een onderbouwd advies.

1.3 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk leest u ons advies. De volgende bijlagen vormen de onderbouwing bij dit advies:

- Bijlage a: profiel en strategie De Beijer BV
- Bijlage b: longlist locaties
- Bijlage c: beoordeling longlist locaties
- Bijlage d: shortlist locaties

2. ONS ADVIES

In dit hoofdstuk adviseren wij u over de meest geschikte vestigingsplaats voor De Beijer BV.

2.1 Zet actief in op verplaatsing van De Beijer naar de locatie Haaften

‘Overall’ is Haaften het meest aantrekkelijk voor de Beijer, vestiging is haalbaar en realistisch

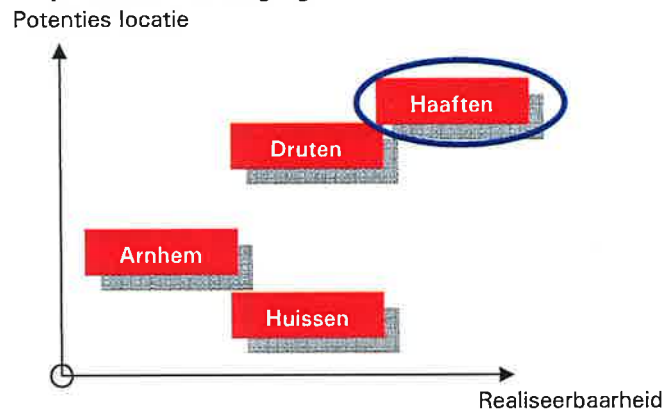
Wij hebben voor u een grondige analyse van de shortlistlocaties (zie bijlage D) gemaakt op aantrekkelijkheid als vestigingslocatie voor De Beijer.

Cruciaal in de analyse waren de potenties van de locatie en het realiteitsgehalte van eventuele vestiging op dit moment. Potenties refereren aan de kwaliteit van de locatie, het gaat om zaken als voldoende ruimte, ontsluiting per weg en water, de aanwezigheid van een kade et cetera. Het realiteitsgehalte geeft in feite de slaagkans weer van eventuele vestiging vanuit RO-optiek en draagvlak bij het bedrijf zelf en de betrokken overheidspartijen (waaronder uzelf). In welke mate is vestiging echt realiseerbaar? Hoe staat het met de inpasbaarheid? Is er voor zover nu bekend voldoende draagvlak vanuit bestuur en (lagere) overheden?

Figuur 1 geeft weer hoe de vier shortlistlocaties (ten opzichte van elkaar) scoren op ‘potenties’ en ‘realiseerbaarheid’. Vervolgens geeft tabel 1 een nadere verfijning en onderbouwing van deze scores weer, onderverdeeld naar 9 indicatoren⁵ waarop elke shortlistlocatie is beoordeeld.

⁵ ‘(Grond)prijs’ is de 10^e indicator. In dit stadium zijn de locaties op dit aspect nog lastig te vergelijken.

Figuur 1: shortlist locaties gepositioneerd naar potenties en slagingskans



Bron: Stec Groep, 2006

Tabel 1: Beoordeling locaties shortlist⁶

	POTENTIES LOCATIE						REALISEERBAARHEID				
	Ontsluiting water	Ontsluiting weg	Kade	Ruimte	Inpasbaarheid in omgeving	Afstand tot huidige locatie	Bestuurlijk draagvlak	Realisatietermijn	Inpasbaarheid vanuit beleid	Prijs	TOTAALSCORE
Haften	+	+	(+)	+	+	-	+	+	+	PM	6,5
Druten	+	(+)	(+)	+	+	0	(+)	0	(+)	PM	5
Arnhem	0	0	+	0	+	+	-	0	(+)	PM	2,5
Huissen	0	-	(+)	-	+	+	(+)	0	(+)	PM	1,5

Bron: Stec Groep, 2006

⁶ De belangrijkste plus- en minpunten van de locaties zijn in onderstaande tabel voor u samengevat. Een plus heeft score 1, een nul score 0, een min score -1.

Hieronder gaan we wat dieper in op de keuze voor Haaften. We behandelen de belangrijkste argumenten, allereerst gezien vanuit de potenties, vervolgens in relatie tot realiseerbaarheid.

Argumenten in relatie tot potenties locatie

De locatie Haaften ligt aan diep vaarwater en is goed bereikbaar per truck

Van primair belang voor het functioneren van De Beijer BV is de bereikbaarheid via het water en de weg. Voor beide aspecten geldt dat Haaften aantrekkelijk is. Door de ligging aan de Waal kan de locatie aangedaan worden door de grootste binnenvaartschepen⁷. Hierdoor is optimale aan- en afvoer van goederen over het water mogelijk. Bovendien beschikt de locatie Haaften al over een kade. Na enkele aanpassingen kan deze operationeel worden gemaakt.

Daarnaast zijn de secundaire wegen naar de locatie vrij van congestie en voldoende breed voor de trucks van De Beijer. Via de provinciale weg zijn de A2 en A15 bovendien snel te bereiken. Het verkeer hoeft, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de locatie Druten, nauwelijks door woonbebouwing te rijden. Verder ligt Haaften aan de noordzijde van Waal en daarmee nabij de A15. Dit is een belangrijke transportas voor De Beijer.

De locaties Arnhem en Huissen (Looveer / Scherpenkamp) scoren vanwege hun ligging aan de Nederrijn, een waterweg met een lagere bevaarbaarheidsklasse dan de Waal, minder goed als het gaat om bereikbaarheid per schip. Ook de bereikbaarheid via de weg is hier niet optimaal voor De Beijer. De locaties zijn (nog) niet goed ontsloten voor (vracht)verkeer. Ook is er sprake van congestie, zeker in de spitsuren kost het veel moeite om deze locaties in het KAN-gebied te verlaten danwel te bezoeken.

De locatie in Haaften biedt de voldoende ruimte

Het vinden van minimaal acht hectare voor een bedrijf zoals De Beijer is in Gelderland geen sinecure, nieuwe grote locaties voor zware industrie zijn schaars. Haaften biedt in dit opzicht de beste mogelijkheden. In potentie is op deze locatie namelijk tien hectare beschikbaar, voldoende voor inpassing en eventuele

⁷ De trend is dat deze schepen steeds groter worden, vestiging aan een rivier met beperkte diepgang en breedte zijn hierdoor minder aantrekkelijk voor De Beijer.

expansie van De Beijer op deze plek. Echter, niet al deze ruimte is op voorhand beschikbaar. Het grootste deel van het plangebied heeft namelijk de bestemming 'water'. Voordat vestiging van De Beijer mogelijk is, zal dus wel een bestemmingswijziging nodig zijn.

Ook de locatie Druten biedt in potentie voldoende ruimte, maar de uiteindelijk beschikbare ruimte op deze locatie is sterk afhankelijk van de uiteindelijke ontwikkelingsrichting voor dit gebied. Hoewel in alle ontwikkelingsvarianten bedrijventerrein is voorzien, dat zich goed leent voor riviergebonden bedrijvigheid zoals De Beijer, varieert de grootte van het te realiseren bedrijventerrein per model. Deels zal de ruimte bovendien in gebruik worden genomen door reeds aanwezige functies / bedrijven die worden hergeschikt. De uiteindelijke ruimtelijke mogelijkheden voor inpassing van De Beijer zijn dus nog onduidelijk (zie ook bijlage D).

De beschikbare ruimte op Koningspleij in Arnhem is onduidelijk. In potentie zijn hier genoeg mogelijkheden voor inpassing van De Beijer. De uiteindelijke mogelijkheden hangen echter af van de eventuele inpassing van bedrijven als Zagricon en Bruil. Dit zijn bedrijven waarmee Arnhem nu in gesprek is over vestiging op Koningspleij. Daarnaast moet dan worden afgewacht in hoeverre de gemeente Arnhem bereid is om wederom grond te reserveren voor een uit te plaatsen bedrijf van het type De Beijer (zie ook hieronder).

Voor de locatie Huissen geldt dat de plannen in beginsel voldoende ruimte voorzien voor een eventuele vestiging van De Beijer. Een groot deel van deze ruimte is echter bestemd voor uitbreiding van de bestaande riviergebonden bedrijven op deze locatie. Bovendien is de beschikbare ruimte opgeknipt in twee los van elkaar gelegen locaties (Looveer en Scherpenkamp). Elke locatie afzonderlijk biedt te weinig ruimte voor inpassing van De Beijer.

Argumenten in relatie tot realiseerbaarheid locatie

Een verplaatsing naar Haaften kan rekenen op het meeste draagvlak bij betrokken overheden

Een verplaatsing van De Beijer naar Haaften kan op steun rekenen vanuit verschillende betrokken (overheids)partijen⁸. Zo staat u als provincie positief ten opzichte van vestiging van De Beijer in Haaften. Dit onder meer omdat de activiteiten goed passen bij de huidige activiteiten in het gebied. Ook Rijkswaterstaat (RWS), eigenaar van de haven, staat ambtelijk positief tegenover vestiging van De Beijer in Haaften. Wel vraagt RWS aandacht voor de geluidsnorm die geldt voor de overnachtingshaven: de activiteiten van De Beijer mogen deze norm niet overtreden.

Vestiging van De Beijer op Koningspleij is lastiger. Hoewel Koningspleij ook vestigingsmogelijkheden biedt voor zwaardere industrie, betekent dit niet dat vestiging van dergelijke bedrijvigheid thans op draagvlak kan rekenen bij de gemeente Arnhem. De gemeente heeft vooral een hoogwaardige locatie voor ogen, waarbinnen vestiging van bedrijven als De Beijer niet past. Gezien het al jaren slepende traject over de herlocatie van Bruil, geeft u als provincie nu prioriteit aan vestiging van Bruil op de locatie Koningspleij.

Voor zowel Druten als Huissen is sprake van een privaat initiatief voor herontwikkeling van de uiterwaarden (Drutensche en Huissensche Waarden). De gemeente Druten is enthousiast over het plan voor de Drutensche Waarden. Anderzijds is RWS ambtelijk vooralsnog minder gelukkig met deze plannen. Zo is er discussie over de voorgestelde maatregelen ter compensatie voor de plannen in het buitendijkse gebied (denk aan natuurcompensatie, extra ruimte voor de rivier).

Het draagvlak voor de ontwikkelingen bij Huissen lijkt groter. Hoewel ook hier alles uiteindelijk afhangt van de vergunningen die daadwerkelijk door de overheid worden verleend.

⁸ Het standpunt van de gemeente Neerijnen is echter (nog) niet bekend. Provincie en gemeente hebben hierover nog geen contact gehad.

De Beijer is goed in te passen op de locatie in Haaften

Vestiging van De Beijer op de locatie in Haaften sluit precies aan bij de wens van de provincie om op deze locatie (alleen) watergebonden bedrijvigheid toe te laten. Beleidsmatig is dan ook geen sprake van een knelpunt. Ook vanuit milieuzonering is inpassing van De Beijer geen probleem. Uiteraard zijn wel de nodige vergunningen nodig, aangezien De Beijer valt onder de meldings-/vergunningplichtige bedrijven vanuit de Wet Milieubeheer. Dit geldt echter voor iedere locatie waar De Beijer gevestigd zou worden. Om vestiging van De Beijer mogelijk te maken zal wel een bestemmingsplanwijziging moeten plaatsvinden. Enerzijds omdat sprake is van een verouderd bestemmingsplan, anderzijds omdat het laaggelegen deel van de locatie (de 'kuil') nog de bestemming 'water' heeft.

Een verplaatsing naar Haaften kan op afzienbare termijn plaatsvinden

Gunstig aspect van de locatie Haaften is dat een eventuele verplaatsing van De Beijer op korte tot middellange termijn plaats zou kunnen vinden (medio 2010 operationeel). Na doorlopen van planologische procedures is de locatie in principe gereed voor inpassing van De Beijer. De planontwikkeling voor deze locaties Drutensche en Huissensche Waarden bevindt zich nog een pril stadium. Dit betekent dat een eventuele verplaatsing mogelijk pas op langere termijn aan de orde is. Een inschatting op basis van de huidige stand van zaken, laat zien dat ontwikkelingen op de locatie Druten niet voor 2011 zullen starten. Al met al niet veel later dus dan de locatie Haaften. Het vroege stadium van de planontwikkeling brengt daarnaast natuurlijk nog wel onzekerheid over de uiteindelijke ontwikkelingsrichting van – en daarmee inpassingsmogelijkheden van De Beijer op – deze locaties.

2.2 Houdt rekening met een drietal risico's in Haaften: de positie van Van Uden, de bestemmingsplanprocedure en de ligging ten opzichte van Arnhem

Onderstaand noemen we de belangrijkste risico's - **voor De Beijer, voor u en / of voor u beiden** - die wij zien bij de potenties van de locatie Haaften, inclusief richtingen om deze risico's te beheersen.

Vestiging van Van Uden zal de beschikbare ruimte sterk reduceren

Een van de risico's in Haaften is de grondpositie van Van Uden. Dit bedrijf is eigenaar van de genoemde tien hectare. Een aantal jaar geleden heeft Van Uden plannen opgesteld om op deze locatie een Container Overslag Terminal te realiseren, om zo haar logistieke capaciteit te vergroten en versterken. Hoewel de plannen vooralsnog niet op steun mogen rekenen van de provincie⁹, RWS en VROM-inspectie, is een uiteindelijke vestiging van de Van Uden Groep op deze locatie natuurlijk nog niet uitgesloten¹⁰. In dat geval is de beschikbare ruimte voor De Beijer op de locatie Haaften veel beperkter dan 10 hectare en is het twijfelachtig of vestiging van De Beijer in Haaften überhaupt mogelijk is. Indien Van Uden niet tot zelfrealisatie overgaat danwel kan gaan is het vervolgens de vraag of men de grond wil verkopen aan De Beijer.

Oplossingsrichtingen:

- Sowieso in gesprek treden met Van Uden (De Beijer en provincie samen?) en de actuele situatie, eisen en wensen verkennen;
- Verkennen of logistieke samenwerkingsvormen mogelijk zijn tussen De Beijer en Van Uden op Haaften;
- Verkennen compensatiemaatregelen voor Van Uden elders in Gelderland, als terminal niet mogelijk is, waardoor 10 hectare beschikbaar blijft voor (eventueel) De Beijer;
- Opteren voor een vestiging van De Beijer in Haaften die kleiner is dan tien hectare, indien Van Uden de tien hectare niet volledig kan of wil afstaan.

Bestemmingsplan moet worden aangepast

We zagen al eerder dat niet alle ruimte op Kerkewaard op voorhand beschikbaar is. Het grootste deel van het plangebied heeft namelijk de bestemming 'water'. Voordat vestiging van De Beijer mogelijk is, zal dus een bestemmingswijziging nodig zijn. Hierdoor bestaat de kans op een langdurig proces van procedures

⁹ Ruimte voor watergebonden activiteiten is in Gelderland reeds erg schaars. U wilt dus absoluut vasthouden aan uw beleidslijn om alleen watergebonden activiteiten toe te staan in Haaften. De huidige plannen van Van Uden passen daar niet in.

¹⁰ De plannen van Van Uden moeten dan absoluut wel voorzien in meer watergebonden activiteiten.

(zienswijze, bezwaar, beroep) en het mogelijk stranden van de voorgestane wijziging. Bezwaar kan onder meer komen van Van Uden, maar ook van bewoners uit de nabijgelegen kern.

Oplossingsrichtingen:

- Provincie Gelderland moet maximale inspanning verrichten om te komen tot wijziging bestemmingsplan, onder meer door tijdig aangaan gesprekken met gemeente Neerijnen;
- De provincie kan over gaan tot 'aanwijzing';
- De nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening (Wro) biedt u als provincie extra mogelijkheden (zie box 1).

Box 1: Nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening

Naar verwachting treedt in 2007 de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening in werking. Met de nieuwe wet wordt gestreefd naar een samenhangend pakket van regels voor de ruimtelijke ordening om beleid voor een duurzame leefomgeving mogelijk te maken. De nieuwe Wro moet ook bijdragen aan vereenvoudiging en versnelling van procedures en beroepsprocedures. Zo wordt de procedureduur van het bestemmingsplan gehalveerd (van 58 naar 22-24 weken).

Op het gebied van ruimtelijke sturing stellen Rijk, provincies en gemeenten straks een structuurvisie op. Dit is een strategisch beleidsdocument over de ruimtelijke ontwikkelingen in een bepaald gebied. Deze structuurvisie vervangt de huidige documenten: planologische kernbeslissing (Rijk), het streekplan (provincie) en het structuurplan (gemeente). De beleidsdoelen uit de structuurvisie worden vertaald / gerealiseerd in het bestemmingsplan. De gemeente is eerste verantwoordelijke voor het opstellen van het bestemmingsplan. Daarbij kunnen Rijk en provincie de gemeente algemene regels meegeven, die de gemeente bij het opstellen van het plan in acht moet nemen. Vinden Rijk en provincie dat ze zelf verantwoordelijk zijn voor een bepaalde ontwikkeling of gebied, dan kunnen ze zelf het bestemmingsplan vaststellen.

Bron: Ministerie van VROM

De afstand tot het KAN gebied brengt risico's met zich mee voor De Beijer

Haaften ligt op ruime afstand van de KAN-regio. De potentiële locatie bevindt zich op zo'n zeventig kilometer afstand van de huidige locatie van De Beijer. De Beijer heeft veel relaties in de directe omgeving van de huidige vestiging (zie ook bijlage A). Het grootste deel van de omzet wordt gerealiseerd in het oostelijk deel van Nederland, met daarin een belangrijk aandeel van grofweg KAN-gebied en omgeving. IN het gebied bevindt zich het grootste deel van de afnemers van De Beijer. Maar ook het leeuwendeel van het personeel woont in en rond het KAN-gebied. Tevens heeft De Beijer aangegeven zich een 'Arnhems bedrijf' te voelen. Verhuizing naar Haaften kan een negatieve impact hebben op deze relaties en banden. Denk aan verlies van

klanten en personeel. Pluspunt van een locatie als Haaften is dat deze plek aan De Beijer betere mogelijkheden biedt om de Randstedelijke markt te bedienen. Hoewel geen harde eis, is dit voor de Beijer wel een interessante (groei)markt, die tegen lagere kosten (lagere transportkosten) kan worden bediend vanuit een vestiging die dichterbij deze regio ligt (zie ook bijlage A).

Hoe zwaar genoemde risico's precies wegen voor De Beijer is nu nog niet helder in te schatten. Evident is dat dit aspect het handelen van De Beijer zal beïnvloeden. De Beijer zal hier zelf een gewogen oordeel over moeten vellen, ook in relatie tot de locatie Druten. Hoe zwaar wegen bepaalde risico's? Hoe wegen de risico's op tegen de kansen die zich voordoen op de nieuwe locatie? In hoeverre kan De Beijer deze risico's beheersen? Bijvoorbeeld door het handhaven van een deel van de activiteiten in Arnhem?

2.3 Mocht verplaatsing naar Haaften niet haalbaar blijken, kies dan voor Druten

Uit het voorgaande blijkt dat er ook risico's schuilen in een keuze voor vestiging van De Beijer in Haaften. Indien de inspanningen om de locatie Haaften geschikt te maken voor De Beijer stranden en/of De Beijer de afstand tot de huidige locatie als een heel groot struikelblok gaat ervaren, zien wij in Druten het beste alternatief. Kortom, het is absoluut verstandig voor u om de optie Druten niet op voorhand uit te sluiten.

Tabel 1 toont dat Druten het beste alternatief vormt voor vestiging van De Beijer, op het merendeel van de indicatoren scoort deze locatie gelijkwaardig aan Haaften. Zo ligt Druten ook aan geschikt vaarwater (de Waal) en beschikt de locatie over een goede bereikbaarheid over de weg. Deze autobereikbaarheid verbetert bovendien omdat de Maas- en Waalweg (N322) richting Tiel zal worden doorgetrokken¹¹. Druten biedt daarbij in potentie voldoende ruimte voor vestiging van De Beijer en is gunstig gelegen ten opzichte van het

¹¹ Afgelopen zomer presenteerde Gedeputeerde Staten van Gelderland het tracé dat volgens het MER-onderzoek de beste oplossing was. Het voorgestelde tracé verbindt de N322 (Maas en Waalweg) rechtstreeks met de Prins Willem Alexanderbrug. De weg komt grotendeels langs de hoogspanningsleiding te lopen, maar loopt het laatste stukje dichterbij de Van Heemstraweg. De plannen voor het geplande tracé liggen van 8 mei tot en met 19 juni 2006 ter inzage. Op 18 mei is er een informatieavond over het plan. Bron: De Gelderlander, 18 mei 2006.

KAN-gebied. Bovendien zijn activiteiten van De Beijer hier prima inpasbaar, het gaat om een industriegebied aan het water op flinke afstand van woningbouw.

Nadelig is de onzekerheid over de uiteindelijke vorm van de gebiedsontwikkeling in Druten, vanwege het prille stadium van de plannen. De ontwikkelingsrichting bepaalt de hoeveelheid ruimte voor (watergebonden) bedrijvigheid en daarmee de uiteindelijke inpassingsmogelijkheden voor De Beijer. Echter, bij een voorspoedige planontwikkeling behoort verplaatsing van De Beijer naar Druten medio 2011 tot de mogelijkheden. Het (bestuurlijk) draagvlak voor Druten is wisselend. Met name vanuit RWS is er op ambtelijk niveau enige weerstand (zie ook 2.1). Als provincie staat u bij voorbaat niet negatief tegenover inpassing van De Beijer in Druten. Mogelijk kunt u invloed uitoefenen om een verplaatsing van De Beijer naar Druten – mocht Haaften onverhoopt niet kunnen – toch te realiseren. U bent immers betrokkenheid bij het project via de stuurgroep Drutensche Waarden.

2.4 Praktische handvatten voor het vervolg

In onderstaande tabel hebben we een eerste aanzet gegeven voor de stappen en acties die verschillende bij het verplaatsingstraject betrokken actoren de komende tijd moeten ondernemen. Tevens is aangegeven op welke termijn de betreffende actie gewenst is.

Tabel 2: Overzicht van mogelijke vervolgstappen locatiekeuze De Beijer

Actie	De Beijer	Provincie	Gemeente	Termijn
'Neuzen een richting op' binnen Provinciehuis, inclusief informeren Gedeputeerde Peters		X		Juni 2006
Opstellen en afronden taxatierapporten	X	X		Juni 2006
Opstellen financieringsvoorstel voor verplaatsing en inventariseren (provinciale) subsidiemogelijkheden / fondsen voor verplaatsing in het kader van Inpassing Zware Industrie	X	X		Q2 2006
Inschakelen intermediair(s) ten bate van onderhandelingen	X	X		Q3 2006
Opstellen gezamenlijke verklaring locatiekeuze:	X	X	X	Q3 2006

beschrijving proces en voorwaarden om tot een locatiekeuze te komen.				
Dit betreft ook het creëren van voldoende draagvlak bij bestuur en raad van betreffende gemeente (informereren, overtuigen).	X	X	X	Q3 2006
Opstellen van een zorgvuldige PR / Communicatiestrategie rond verhuizing. Opstellen verhuisplan (checklist, PvE, stappenplan)	X	X	(X)	Q3/4 2006
Informereren personeel en relaties	X			Q3/4 2006
Aanpassen en actualiseren bestemmingsplan		X	X	Q4 2006
Regelen (milieu)vergunningen inclusief overleg met RWS	X	X	X	2007

Bron: Stec Groep, 2006

Een overig aandachtspunt is de positie van De Beijer met betrekking tot de zandwinning in Kekerdijk. Er zal overleg moeten worden gevoerd over hoe hier mee om te gaan; mogelijk dienen compensatiemaatregelen getroffen te worden. In dit kader speelt ook Staatsbosbeheer nog een belangrijke rol.

BIJLAGE A

1. STRATEGIE EN PROGRAMMA VAN EISEN DE BEIJER

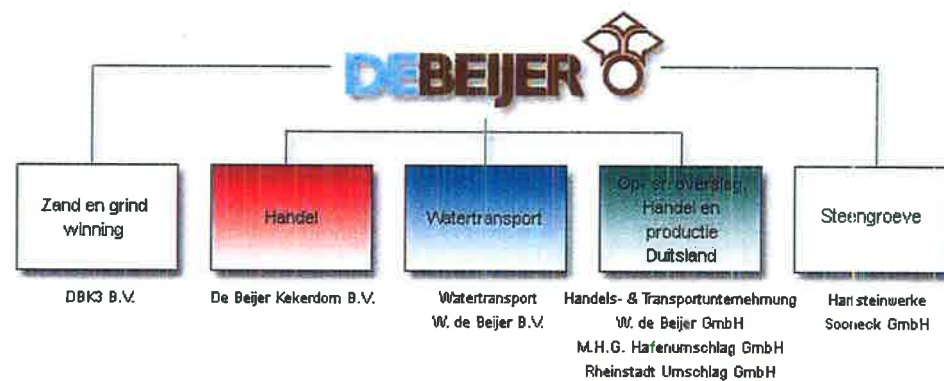
Nadat we kort een profiel schetsen van het De Beijer BV, gaan we in deze bijlage in op de strategie van het bedrijf voor de komende jaren en het daarbij behorende programma van eisen voor de (eventuele) nieuwe vestigingslocatie.

1.1 Profiel De Beijer BV

Organisatie en activiteiten van het bedrijf

De Verenigde Bedrijven de Beijer BV is een groep bedrijven actief op het vlak van productie, handel en logistiek van grondstoffen (primaire bouwstoffen). Deze grondstoffen worden geleverd aan onder meer de water- en wegenbouw, de betonindustrie, de recreatiemarkt en de grof keramische industrie. Deels worden de grondstoffen op de eigen locaties van het bedrijf geproduceerd (onder meer Steengroeve en zand- en grindwinning in Duitsland).

Figuur 1: Bedrijfsonderdelen Verenigde Bedrijven de Beijer BV



Bron: www.debeijerbv.nl

De Beijer BV is verder actief in de op- en overslag van materialen binnen Nederland en Duitsland. De logistieke dienstverlening bestaat uit het bevrachten van binnenvaartschepen en vervoer per as. Voor dit wegtransport beschikt de Beijer BV over een eigen wagenpark.

De zelfstandige bedrijven die binnen de Verenigde Bedrijven de Beijer BV actief zijn werken, ieder met hun eigen specialisatie en onder hun eigen naam, samen om zo een optimale dienstverlening te kunnen garanderen.

De dienstverlening van de Beijer BV is vrij uniek. Er is vrij weinig concurrentie en deels wordt met concurrenten samengewerkt. De Beijer is een flexibel en onafhankelijk bedrijf, dat vooral sterk is als toeleverancier voor de natuursteenmarkt, weg- en waterbouw, betonindustrie en grof keramische markt. Verder is het bedrijf in logistiek opzicht sterk omdat men grote volumes in korte tijd kan leveren (just in time, afgekort 'JIT'). De huidige locatie Kekerdome draagt in belangrijke mate bij aan deze sterke kenmerken van De Beijer BV.

Locatie Kekerdome

Op de locatie Kekerdome vindt (in nauwe samenwerking met de andere bedrijfsonderdelen) aanvoer, op- en overslag, bewerking en natransport (per as) van grondstoffen voor de Nederlandse markt plaats.

In onderstaande tabel zijn overzichtelijk de belangrijkste feiten over de locatie Kekerdome weergegeven.

Tabel 1: feiten locatie Kekerdom

Aspect	Situatie
Omvang locatie	13 ha binnen concessiegrens, 8 ha heeft daadwerkelijk bedrijfsbestemming vanuit bestemmingsplan in verband met hoogwatervrije zone. Thans 5 ha verhard terrein. - Rondom ook gronden in bezit. Totaal oppervlakte 40 ha.
Faciliteiten	- Grootscheeps vaarwater (de Waal) - Laad- en loswal - Verlaadinstallaties - Weegbrug - Droge opslag
Medewerkers	30 medewerkers - Medewerkers komen uit de regio (uit Arnhem, Nijmegen en directe omgeving). - HBO (verkoop, scheepvaart), MBO (secretariaat, administratie) en lagere opleidingen (vrachtwagens) - Verder zijn er medewerkers die niet op de pay roll voorkomen, maar tijdelijk worden ingehuurd. Dit gebeurt vanuit bedrijven in de directe omgeving. Gemiddeld 1,5 FTE + op full time basis 5 tot 10 vrachtauto's. Ook wordt gebruik gemaakt van onderhoudsbedrijven, schoonmaakbedrijven et cetera uit de omgeving. - Gemiddeld inkomensniveau medewerkers € 2.800 per maand. - Huidige locatie is een distributiepunt binnen de Verenigde Bedrijven de Beijer BV.
Marktgebied	- Nederland en zeer klein deel van België. Binnen Nederland vooral het gebied net buiten de Randstad. Accent Gelderland, Overijssel en Utrecht (zie ook tabel 2). - Vooral rechtstreekse (Just In Time) levering van materialen aan beton- en asfaltcentrales en steenfabrieken.
Positieve en negatieve aspecten van de locatie	<i>Positief</i> - Veel toeleveranciers gevestigd in de regio Arnhem - Nijmegen. - Afstand tot afnemers: is beperkt. Afnemers bevinden zich grotendeels binnen straal van circa 70 kilometer. - Zandwinning mogelijk. - Nieuwe milieuvergunning ter inzage, die waarschijnlijk wordt verleend. <i>Negatief</i> - Actieradius richting westen van Nederland. - Ontsluiting via binnenwegen naar snelwegen. - Ingeklemd door gevoelige functies, die ook in toenemende mate oprukken (recreatie!). - Maatschappelijke weerstand ('zware' uitstraling bedrijf). Belemmert investeringen. - Toegepaste openingstijden van het bedrijf (07.00 - 18.00). Gezien ontsluiting / files te beperkt. In nieuwe vergunningaanvraag ruimere tijden ingediend.

Bron: Stec Groep, 2006

Tabel 2: herkomst omzet De Beijer BV, locatie Kekerdom

Gebied	Aandeel (%) in totale omzet
Nederland ¹	
• Noord	3,2
• Zuid	23,1
• Midden	21,7
• Oost	40,3
• West	8,7
België	0,9
Duitsland	2,1
Totaal	100

Bron: De Beijer BV

Tabel 3: personeelsbestand De Beijer BV, locatie Kekerdom

Functie	Aantal
Directie	2
Planning / controll	6
Secretariaat / ondersteuning	3
Afdelingshoofd	2
Accountmanagement	4
Verkoop binnendienst	1
Terreinmedewerkers	4
Vrachtwagenchauffeurs	8
Inhuur (o.a. op vrachtwagen)	Circa 10
Totaal	40

Bron: De Beijer BV

¹ Noord = Groningen, Friesland, Drenthe; Zuid = Zeeland, Brabant, Limburg; Midden = Utrecht, Flevoland; West = Noord- en Zuid-Holland; Oost = Gelderland, Overijssel.

Figuur 1: ligging De Beijer BV, locatie Kekerdom & plattegrond locatie Kekerdom



Bron: De Beijer BV

1.2 Strategie

De strategie van de Beijer BV wordt in grote mate bepaald door de kansen en risico's die het bedrijf op de onderneming ziet afkomen in de komende jaren. We geven hieronder schematisch de belangrijkste kansen en risico's weer.

Tabel 4: kansen en risico's voor de Beijer komende jaren

Aspect	Omschrijving
Kans	• De Beijer BV verwacht vooral groei in de JIT-leveringen van grondstoffen en bewerkte producten aan afnemers. De huidige locatie in Kekerdonk is zeer geschikt om aan deze kans te beantwoorden. Hier beschikt het bedrijf over voldoende ruimte om een grote hoeveelheid aan producten op te kunnen slaan en zo snel uit voorraad te kunnen leveren. • De dienstverlening aan bedrijven uit de regio (o.a. Nijmegen, Lent, Gendt, Gennep) is een groeimarkt. Dienstverlening / logistiek is bovendien in zijn algemeenheid een groeimarkt. • Bewerking van producten biedt goede perspectieven. Daarbinnen is onder meer bomen- en manegeand een sterke groeimarkt. • Verdere uitbouw van distributie en overslag, waarbij extra waarde wordt toegevoegd aan producten. • De Beijer wil daarnaast zoeken naar mogelijkheden voor verbreding van markten, assortimenten en diensten.
Risico	• Logistiek: aan- en afvoer over dijkweg. De gehele bereikbaarheid in het KAN gebied wordt slechter. • Waterproblematiek: lage waterstanden, beperkend voor aan- en afvoer. • Druk vanuit recreatiebehoeften consument / natuur.

Bron: Stec Groep, 2006

1.3 Programma van eisen

Hieronder schetsen we kort een toekomstbeeld van het bedrijf op de nieuwe locatie. Dit vertalen we vervolgens in een programma van eisen, waarbij de eisen worden onderverdeeld naar harde en zachte eisen.

Hoe opereert de Beijer vanaf de nieuwe locatie?

De werkzaamheden van de Beijer BV zullen op een eventuele nieuwe locatie in hoofdzaak weer bestaan uit de productie/productbewerking, handel en logistiek van grondstoffen. Mogelijk worden bepaalde activiteiten verder uitgebouwd zoals distributie en overslag (voor derden), de bewerking en recycling van grondstoffen (primaire bouwstoffen).

Vanuit de verwachte groei in JIT-leveringen zijn goede mogelijkheden voor zowel weg- als watertransport van belang op de nieuwe locatie. De bulk van de goederen zal in ieder geval per schip worden aan- en afgevoerd.

Een eventuele splitsing van kantoor- en showroom op de nieuwe locatie en productie/productbewerking, opslag en logistiek in Kekerdom is mogelijk, maar verre van ideaal. Gebruik van de Duitse locaties voor opslag die nu in Kekerdom plaats vindt is uitgesloten. Deze locaties liggen te ver van de klanten (buiten markt-/afzetgebied).

Op de nieuwe locatie zal minimaal hetzelfde aantal medewerkers werkzaam zijn als op de huidige locatie in Kekerdom. Door uitbouw van een aantal markten wordt echter een toename van het aantal medewerkers verwacht in de volle breedte.

Het marktgebied dat vanuit de nieuwe locatie wordt bediend is vergelijkbaar met het huidige marktgebied: met name het gebied in Nederland ten oosten van de Randstad.

Welk eisenpakket hoort hierbij?

Onderstaande tabel geeft overzichtelijk de eisen van De Beijer BV weer ten aanzien van een eventuele nieuwe locatie. Hierbij is onderscheid gemaakt naar harde en zachte eisen.

Tabel 5: programma van eisen met betrekking tot de nieuwe locatie

Soort eis	Omschrijving
Harde eisen	• Minimaal 8 tot 9 hectare groot. • Grondreserve. • Ligging aan grootscheeps vaarwater: diepgang tot 3,5 à 4 meter (een en ander natuurlijk ook afhankelijk van daadwerkelijke waterstand). Bij voorkeur de bovenzijde van de Waal (A15). • Laad- en loswal met minimale omvang van 110 tot 135 meter • Op maximaal 70 kilometer van huidige locatie (dit onder meer gezien afstand tot afnemers en toeleveranciers en herkomst huidige medewerkers). • Goede ontsluiting van en naar snelwegen. • Vergunning voor het uitvoeren van de bedrijfsactiviteiten.
Zachte eisen	• Mogelijkheid tot droge opslag. • Mogelijkheid tot ontzanding. • Locaties waar langere openingstijden mogelijk zijn. • Gehele verplaatsing naar nieuwe locatie. Splitsing van activiteiten / bedrijfsonderdelen is mogelijk, maar liever niet. • Locatie die niet teveel beperkingen kent vanuit natuur en oprukkende recreatie. • Bij voorkeur aan bovenkant Waal (A15).

Bron: Stec Groep, 2006

Bij een eventuele verhuizing van de Beijer BV Kekerdome geldt dat deze in fases zou gaan. Aannemelijk is daarbij eerst een verhuizing van het kantoor. De handelsactiviteiten zullen vervolgens tijdelijk op twee locaties plaatsvinden, waarbij geleidelijke afbouw van de locatie Kekerdome plaatsvindt.

Belangrijke aandachtspunten bij een eventuele verplaatsing zijn nog:

- De Beijer is nu verbonden (voor 10 jaar) aan de ontzanding op de locatie Kekerdome (ontzanding Kraaijenhof).
- De Beijer heeft nog een aantal verplichtingen ten aanzien van de huidige locatie. Zo woont er bijvoorbeeld een oud-medewerker in een huis op het terrein.

BIJLAGE B

1. LONGLIST LOCATIES DE BEIJER

Selectie van locaties

Op basis van het IBIS bestand, het landelijke actuele bestand van bestaande en nieuwe bedrijventerreinen dat wij bijhouden voor het Ministerie van VROM, en gesprekken met onder meer de Beijer BV en RWS Directie Oost en Oost NV, is een aantal mogelijk kansrijke locaties naar voren gekomen. Criteria waarop de eerste selectie van locaties heeft plaatsgevonden zijn beschikbaarheid van ruimte, ligging in Gelderland en ligging aan geschikt (=voldoende diep, gunstige vaarklasse) vaarwater. De eerste selectie heeft de volgende locaties opgeleverd:

- Wageningen, Havengebied
- Haften, Kerkewaard
- Tiel, bedrijvenpark Medel
- Vuren, Waaloever – (kalk)zandsteenfabriek
- Arnhem, (her)ontwikkelingsgebied Koningspleij-Noord / Kleefse Waard / Westervoortsedijk / Oude Veerweg
- Druten, Drutensche Waarden
- Beuningen, locatie Winssen
- Dodewaard, Kernenergiecentrale (GKN)
- Dodewaard, Scheepswerf en omgeving

Systematische beschrijving per locatie

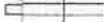
De locaties beschrijven we volgens een vast format. We kijken naar de volgende aspecten:

- Algemeen
 - vaarweg
 - type terrein en functies
 - eigendom / beheer
- ruimtelijke aspecten
 - omvang terrein
 - afstand tot woningbouw
- bereikbaarheid

- via de weg
- via spoor
- via water (vaarklasse, diepgang, kadelengte). Zie ook box 1.
- marktaspecten
 - overslagvolume
 - overslagvoorzieningen
 - aantal potentiële verladers in de regio
 - grondprijzen
 - plannen met betrekking tot het terrein
- Beleidskader
 - Status terrein
 - Beleidslijn Ruimte voor de rivier. Zie box 2.
 - Toegestane milieucategorieën
- Overig

Box 1: (Be)vaarbaarheidsklasse vaarwegen

De bevaarbaarheidsklasse is een aanduiding voor de (maximale) capaciteitsafmetingen van een vaarweg, uitgedrukt in tonnen laadvermogen. De bevaarbaarheidsklassen zijn ingedeeld volgens de C.E.M.T. -norm (C.E.M.T. = Conférence Européenne des Ministres de Transport). De vaarklasse zegt in directe zin niets over de afmetingen van de vaarweg, maar wel dat een schip van bepaalde afmetingen ongehinderd over de vaarweg kan varen.

Klasse	Type motorschip	Tonnage	Samenstelling duwstel	Tonnage
0	Recreatievaart	< 250		
I	Splits	250 - 400		
II	Kempenaar	400 - 650		
III	Dortm.-Eemskan. Schip	650 - 1.000		
IV	Rijn-Hernekanaal Schip	1.000 - 1.500		1.250 - 1.450
Va	Groot Rijnschip	1.500 - 3.000		1.600 - 3.000
Vb				3.200 - 6.000
Vla				3.200 - 6.000
Vlb				6.400 - 12.000
Vlc				9.600 - 18.000
				9.600 - 18.000

Bron: Rijkswaterstaat

Box 2: Nieuwe beleidslijn grote rivieren

In reactie op de extreem hoge waterstanden in 1993 en 1995 is sinds 1996 de beleidslijn Ruimte voor de Rivier van kracht in Nederland. De beleidslijn stelde grote beperkingen aan het bouwen in de uitwaarden van de grote rivieren. Na evaluatie van de huidige beleidslijn zal in het voorjaar van 2006 de nieuwe Beleidslijn Grote Rivieren van kracht worden.

De beleidslijn blijft gericht op het beperken van ontwikkelingen in het buitendijkse gebied van de rivieren, maar biedt meer dan de huidige beleidslijn ontwikkelingsmogelijkheden onder de voorwaarde dat meer ruimte voor de rivier wordt gecreëerd. De nieuwe regelgeving maakt het mogelijk om bestaande bebouwing in het rivierbed een nieuwe bestemming te geven, waardoor leegstand wordt voorkomen. Ander gebruik is alleen mogelijk als elders meer ruimte voor de rivier wordt gecreëerd. Dit om bij extreem hoge waterstanden de veiligheid te kunnen waarborgen. Daarnaast blijven delen van het rivierbed voorbehouden aan bedrijfsmatige activiteiten van overslagbedrijven, scheepswerven en jachthavens en aan recreatieve doeleinden. In de nieuwe beleidslijn wordt ook bepaald dat eventuele schade aan bebouwing in uiterwaarden als gevolg van hoogwater voor eigen rekening is van burgers of bedrijven.

Met de nieuwe regelgeving heeft de overheid een balans gezocht tussen de noodzakelijke veiligheid en de gewenste ontwikkelingen langs de rivieren.

Bron: www.ruimtevoorderivier.nl

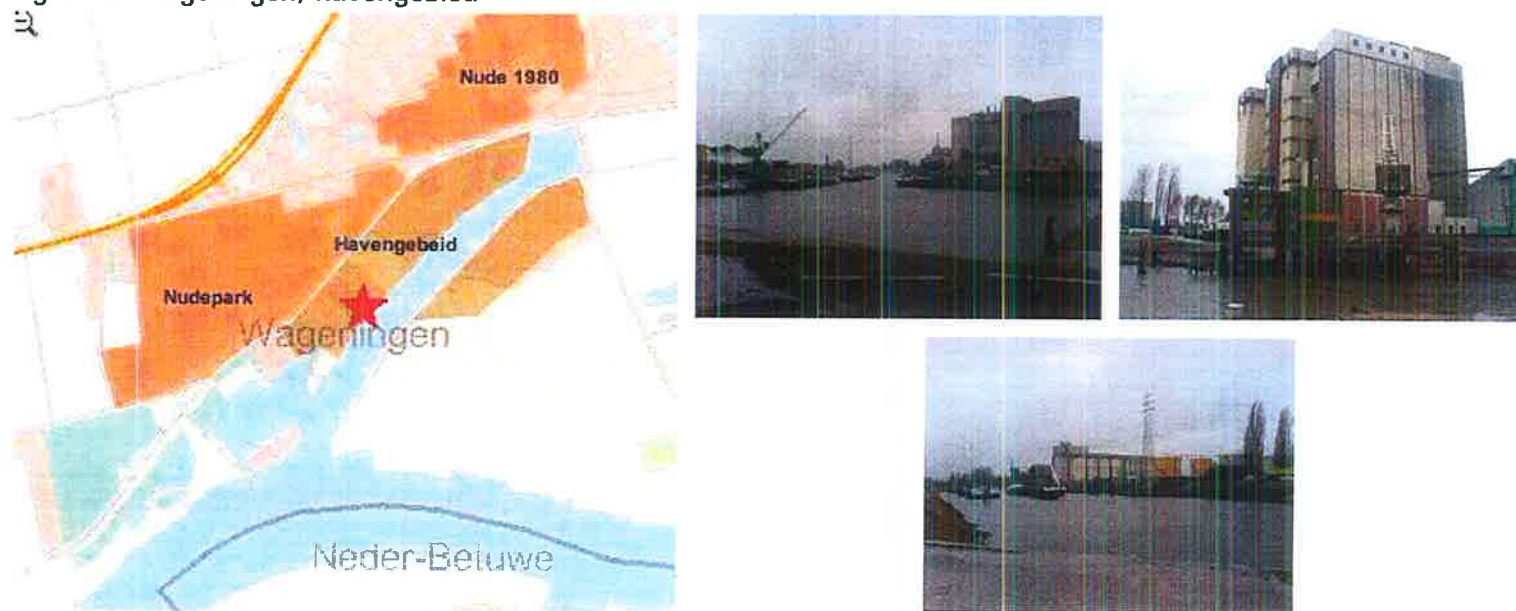
Locatie 1: Wageningen, Havengebied

Aspect	Omschrijving
Algemeen	
Vaarweg	Neder Rijn
Type terrein en functies	- Gemengd terrein - Industrie, bedrijfshaven
Eigendom / beheer	Gemeente is beheerder. Terrein is zowel in particulier als openbaar eigendom
Ruimtelijke aspecten	
Omvang	- Totaal: 13 hectare netto - Uitgeefbaar: 4 hectare netto - Uitbreidingsmogelijkheden op aangrenzende terreinen
Afstand tot woonbebouwing	Terrein grenst aan een woonwijk
Bereikbaarheid	
Weg	Matig tot slecht. Via woonwijk naar N255 (Rhenen – Arnhem). Circa 10 kilometer over ontsluitingsweg tot A12 (Arnhem – Utrecht).
Spoor	Nee
Water	- Goed, vaarklasse Va. - Diepgang 3,5 meter (delen van haven zijn niet meer op diepte) - Kadelengte: 455 meter, waarvan 10 meter openbaar en 400 meter lig/wachtplaatsen.
Marktaspecten	
Overslagvolume	- Circa 1,3 miljoen ton (40% landbouwproducten, 40% ruwe mineralen en bouwmaterialen, 20% overig. Bron: CBS, 2006). Deel van de goederen wordt ter plekke verwerkt, zoals veevoer, asfalt en beton. Andere deel, zoals zand, grind, benzine, gasolie en grondstoffen voor veevoer, wordt eerst opgeslagen en vervolgens over de weg richting Gelderse Vallei en verder vervoerd. - Beschikt over kade en overslagfaciliteiten voor bulkgoederen.
Overslagvoorzieningen	Voorzieningen voor overslag bulkgoederen
Aantal potentiële verladers	Hoog
Verzorgingsgebied	Lokaal / regionaal (Bron: Functiebepaling Nederlandse Binnenhavens, A&S Management / TNO Inro, 2004)¹.
Grondprijzen	Onbekend
Plannen	In 2005 is gestart met de herontwikkeling van de Rijnhaven en, aangrenzend, met de aanleg van een nieuw duurzaam bedrijventerrein (ten westen van huidige Nudepark)

¹ Lokaal-regionaal verzorgingsgebied omvat een gebied van maximaal 50 kilometer.

Beleidskader	
Status locatie	• Bindend / vigerend plan
Beleidslijn ruimte voor de rivier / Grote rivieren	• De haven valt binnen de richtlijnen van de beleidslijn. Dit stelt beperkingen, maar de nieuwe beleidslijn Grote rivieren biedt wel nieuwe kansen (zie ook box 2).
Milieucategorieën	• Maximaal milieucategorie 2
Overig	
Overige kwaliteiten / aspecten	• In totaal nummer 44 op de lijst van Nederlandse binnenhavens, nummer 9 wat betreft overslag van landbouwproducten. (Bron: Functiebepaling Nederlandse Binnenhavens, A&S Management / TNO Inro, 2004).

Figuur 1: Wageningen, havengebied

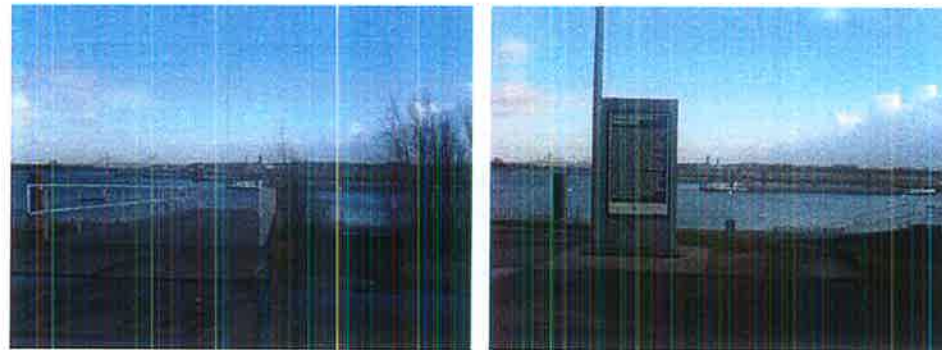
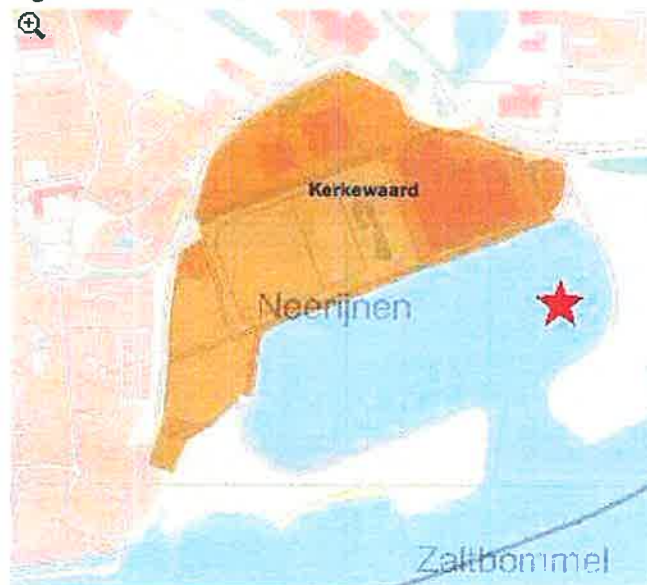


Locatie 2: Haaften (gemeente Neerijnen), Haven / Kerkewaard

Aspect	Omschrijving
Algemeen	
Vaarweg	• Waal
Type terrein en functies	• uitwijkhaven / overnachtingshaven • boven de haven bevindt zich een modern gemengd bedrijventerrein (Kerkewaard)
Eigendom / beheer	• haven is particulier eigendom (RWS)
Ruimtelijke aspecten	
Omvang	• Totaal: 15 hectare netto (bedrijventerrein Kerkewaard) • Uitgeefbaar: op Kerkewaard is slechts een beperkt aantal beschikbaar. Aansluitend op het bedrijventerrein Kerkewaard, tussen het bedrijventerrein en de haven, ligt circa 10 hectare braakliggend terrein. Dit zou ontwikkeld kunnen worden. Is ook in bestemmingsplan bestemd voor uitbreiding van de haven. Dit biedt in potentie voldoende mogelijkheden voor de ontwikkeling van natte / vaarwaterontsloten kavels.
Afstand tot woonbebouwing	• Woonbebouwing ligt op circa 200 meter.
Bereikbaarheid	
Weg	• Goede verbinding met de A2 die op 2,5 kilometer afstand ligt.
Spoor	• Nee
Water	• Goed, vaarklasse VIc. • Diepgang 3,5 meter • Kadelengte: 760 meter
Marktaspecten	
Overslagvolume	• Ruim 60.00 ton (vrijwel geheel ruwe mineralen en bouwmaterialen. Bron: CBS, 2006). • Beschikt over kade en overslagfaciliteiten voor bulkgoederen.
Overslagvoorzieningen	• Onbekend
Aantal potentiële verladers	• Hoog
Verzorgingsgebied	• Lokaal / regionaal
Grondprijzen	• Onbekend
Plannen	• Er heeft in 2004 een onderzoek plaatsgevonden naar de verduurzamingsmogelijkheden van het terrein. • Plannen van RWS om de overnachtingshaven uit te breiden naar zo'n 40 ligplaatsen, en de bereikbaarheid (over water) te verbeteren.

Beleidskader	
Status locatie	• Bindend / vigerend plan
Beleidslijn ruimte voor de rivier	• De haven valt binnen de richtlijnen van de beleidslijn. Dit stelt beperkingen, maar de nieuwe beleidslijn grote rivieren biedt wel nieuwe kansen (zie ook box 2).
Milieucategorieën	• Maximaal milieucategorie 3
Overig	
Overige kwaliteiten / aspecten	• Langs het vaarwater over de gehele lengte minimaal 30 meter vrijgehouden om overslagactiviteiten te ontwikkelen. • De Rotterdamse Van Uden groep wil graag een overslagfaciliteit op deze locatie ontwikkelen.

Figuur 2: Haften, haven



Locatie 3: Tiel, Bedrijvenpark Medel

Aspect	Omschrijving
Algemeen	
Vaarweg	• Amsterdam – Rijnkanaal
Type terrein en functies	• Recent gereed gekomen gemengd bedrijventerrein • Huidige gevestigde functies vooral handel, transport en industrie
Eigendom / beheer	• Openbaar
Ruimtelijke aspecten	
Omvang	• Totaal: 115 hectare netto, ca 30 hectare is bouwrijp en uitgegeven. De uitgeefbare grond wordt als volgt naar bedrijfstak verdeeld: • Handel: 35 tot 45 hectare • Transport: 30 tot 35 hectare • Industrie: 25 tot 30 hectare • Bouw: 15 tot 20 hectare • Grote kavels van meer dan 1 hectare, Grootste kavel is 8 hectare. • Een kavel van 7 à 8 hectare is zeer waarschijnlijk niet meer beschikbaar indien alle aanvragen voor grond daadwerkelijk doorgaan.
Afstand tot woonbebouwing	• Geconcentreerde woonbebouwing ligt op ruime afstand.
Bereikbaarheid	
Weg	• Goed, aan snelweg A15.
Spoor	• Nee
Water	• Goed, vaarklasse VIc. • Diepgang: 3,5 meter • Kadelengte: terrein ligt wel aan water, maar er is geen laad-los wal aanwezig. • Echter, de natte locatie in de noordwest-hoek van het terrein staat onder grote belangstelling van drie partijen. Minstens één van deze gegadigden is ook van plan kade aan te leggen.
Marktaspecten	
Overslagvolume	• Er wordt ruim 2 miljoen ton aan goederen in Tiel overgeslagen (betreft Haven Kellen in 2002). • Medel beschikt niet over laad- en los kade en/of overslagfaciliteiten
Overslagvoorzieningen	• Op Kellen voor ge-unitiseerde goederen (onder meer containers)
Aantal potentiële verladers	• Hoog
Verzorgingsgebied	• Lokaal / regionaal
Grondprijzen	• € 110 – € 125 per m²
Plannen	• Nvt

Beleidskader	
Status locatie	• Bindend / vigerend plan
Beleid	• Bedrijvenpark Medel heeft een belangrijke functie in de werkgelegenheidsontwikkeling in het westelijk Rivierengebied. • Bestemmingsplan Medel staat geen buitenopslag toe, tenzij dit achter de gevel plaatsvindt. Ook stelt het plan strakke beperkingen aan de hoogte van gebouwen.
Milieucategorieën	• Maximaal milieucategorie 5
Overig	
Overige kwaliteiten / aspecten	• Vestigingscriteria: • Gemiddelde werkgelegenheid van 30 werknemers per hectare • Terrein heeft lokale / regionale opvangfunctie. Bedrijven van buiten Rivierenland komen alleen in aanmerking wanneer zij meerwaarde (= vergroten werkgelegenheid en versterken regionaal economische structuur) hebben voor de regio • Bedrijven moeten participeren in duurzaamheidsmaatregelen (zoals parkmanagement) • Beschikt over snelle internetvoorzieningen (ADSL / SDSL) • Het terrein beschikt nog niet over een laad- en loswal. In 2003 is hiertoe wel een haalbaarheidsstudie verricht. Uit deze studie blijkt dat er deze laad- en loswal op Medel duidelijke meerwaarde kan hebben. Kansrijk zijn met name een container- en combiterminal. De marktkansen voor een (openbare) overslagvoorziening voor bulk- en stukgoed zijn beperkt. In het bestemmingsplan van Medel is reeds ruimte gereserveerd voor de ontwikkeling van een loswal van circa 1,3 hectare netto. Inclusief bijbehorende distributieactiviteiten is in het bestemmingsplan een ruimte van 5 hectare voorzien. • Bruil BV is in een eerder stadium afgewezen voor vestiging op Medel.

Figuur 3: Tiel, Medel



Per 1 januari 2006 is uitgegeven:

Bedrijf	Hectare	Werknemers	Bedrijfstak
AMA	0,3	Bedr.verz.gebouw	Handel
AVRI	0,5	5	Industrie
Berghans	0,5	12	Transport
Daalderop	8,0	120	Handel
DHL Solutions	7,6	100	Handel
Donker			
Cultuurtechniek	0,5	30	Handel
Eurlecke	0,8	15	Industrie
Houvetrans	1,8	125	Transport
Lidl	7,7	350	Handel
Midi Center	0,6	Bedr.verz.gebouw	Handel
Mol Cargo	1,8	85	Transport
The Open	1,0	40	Horeca
ProAsrist	0,9	90	Handel
Van Helden	2,4	120	Handel
Wemini	0,5	n.t.b.	Handel
Totaal	29,8	1.092	

Locatie 4: Vuren, Waaloever – kalkzandsteenfabriek

Aspect	Omschrijving
Algemeen	
Vaarweg	• Waal
Type terrein en functies	• (Voormalige) steenfabriek Loevestein (gesloten in 2003) en Ytong bouwmaterialen zijn hier gevestigd.
Eigendom / beheer	• Particulier
Ruimtelijke aspecten	
Omvang	• 20 hectare • Jaren geleden waren er plannen ruimte aan te winnen door een talud te vervangen door een damwand, omdat de (deels voormalige) fabrieken ruimtegebrek hadden. Geen toestemming gekregen vanwege belemmering voor afvoercapaciteit van de Waal.
Afstand tot woonbebouwing	• circa 250 meter
Bereikbaarheid	
Weg	• ruim 3 kilometer tot A15. Verbinding vanaf A15 is redelijk goed.
Spoor	• Nee
Water	• Goed, vaarklasse VIc. • Diepgang: afhankelijk van waterstand • Kadelengete: circa 100 meter, direct aan de Waal
Marktaspecten	
Overslagvolume	• In 2002 nog ruim 600.000 ton goederen en materialen, hoofdzakelijk zand.
Overslagvoorzieningen	• Kraan op kraanbaan bij voormalige fabriek Loevestein. • Ytong beschikt niet over een eigen vaarwegaansluiting. • Blaasinstallaties voor kalkoverslag.
Aantal potentiële verladere	• Redelijk
Verzorgingsgebied	• Regionaal
Grondprijzen	• Onbekend
Plannen	• Loevestein fabriek is in 2003 gesloten. Ytong (onderdeel van Xella beton) is nog actief en kan nu dan ook gebruik maken van voorzieningen voormalige Loevestein. • Plannen zijn gericht op het herinrichten van het industriegebied. De steenfabriek zal daarbij in ieder geval worden verwijderd. Dit moet een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit opleveren (Maatregelenboek Boven Rijn / Waal, projectorganisatie Ruimte voor de Rivier, 2003)

Beleidskader	
Status locatie	• Bindend / vigerend plan
Beleidslijn ruimte voor de rivier	• Gebied valt binnen de richtlijnen van de beleidslijn. Dit stelt beperkingen, maar de nieuwe beleidslijn Grote rivieren biedt wel nieuwe kansen (zie ook box 2). Ideeën voor het gebied zijn dan hoofdzakelijk gericht op verwijderen van het hoogwatervrij terrein van de steenfabriek en natuurontwikkeling in combinatie met cultuurhistorie.
Milieucategorieën	• Onbekend
Overig	
Overige kwaliteiten / aspecten	• In principe biedt het gebied, bij herontwikkeling, een interessante plek voor De Beijer BV. De locatie heeft voldoende omvang en de ontsluiting is redelijk goed. De koers is in eerste instantie echter hoofdzakelijk natuurontwikkeling en extra afvoercapaciteit voor de rivier.

Figuur 4: Vuren, Waaloever – Kalkzandsteenfabriek



Locatie 5: Arnhem, herontwikkelingsgebied Koningspleij / Kleefse Waard / Westervoortsedijk / Oude Veerweg

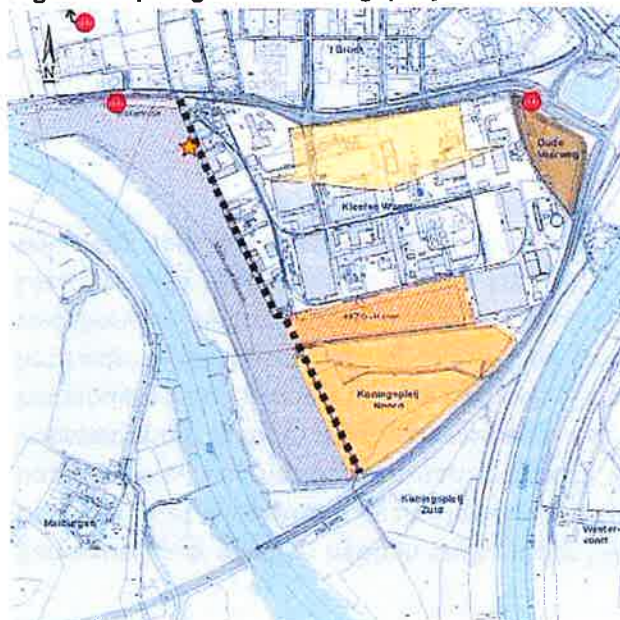
De locaties Kleefse Waard (onderdeel van het bedrijventerrein Het Broek / Westervoortsedijk), Koningspleij-Noord en Oude Veerweg beschouwen we als een geheel. We beschrijven hieronder de kenmerken en plannen met betrekking tot dit plangebied. Meest interessante ontwikkeling is hierbij de ontwikkeling Koningspleij-Noord, de overige terreinen liggen immers ongunstig voor de Beijer wat betreft de waterontsluiting.

Aspect	Omschrijving
Algemeen	
Vaarweg	Neder Rijn
Type terrein en functies	- Bedrijventerrein Koningspleij Noord is nog een relatief zacht plan. Er is een masterplan (Kleefse Waard / Koningspleij Noord) opgesteld voor de ontwikkeling van dit terrein. De gronden waar Koningspleij Noord is voorzien zijn nog in agrarisch gebruik. - De intentie van de gemeente Arnhem is Koningspleij Noord te ontwikkelen tot een modern gemengd, duurzaam bedrijventerrein. - Een deel van het terrein wordt aangewezen voor de vestiging van watergerelateerde bedrijven.
Eigendom / beheer	Gemeente
Ruimtelijke aspecten	
Omvang	17 hectare. - Kavelgrootte: < 1.000 m²
Afstand tot woonbebouwing	Woonwijken relatief nabij
Bereikbaarheid	
Weg	- Op enige afstand van N325 en A12, aan de Pleijweg. - Bij ontwikkeling van het project zal, inkader van dijkverzwaring (project Westervoortsedijk fase 2), een nieuw dijktracé worden gerealiseerd. Hierdoor wordt het gebied beter ontsloten en tevens komt het gebied zo binnendijks te liggen (voorwaarde voor de gebiedsontwikkeling). - Ontsluiting via weg is een belangrijk aandachtspunt en zal, bij ontwikkeling van het terrein, goed zijn.
Spoor	Nee, er ligt wel een spoorrangeerterrein nabij op bedrijventerrein Kleefse Waard / Het Broek, deze wordt alleen niet gebruikt. Ambitie is dit spoor weer nieuw leven in te blazen.

(vervolg) Bereikbaarheid	
Water	• Neder Rijn, vaarklasse Va • Diepgang: 4,25 meter • Kadelengte: Koningspleij Noord ligt aan water. Aan de Malburgerhaven / het terrein Kleefsewaard bevindt zich reeds een kade; de openbare Billitonkade. Deze is recent in kader van het project Westervoortsedijk fase 1 opgeknapt en biedt mogelijkheden voor bedrijven op 't Broek en Kleefse Waard. De kade biedt echter beperkte ruimte en is voor incidenteel gebruik. Op Koningspleij Noord zijn eveneens plannen om kadefaciliteiten te realiseren.
Marktaspecten	
Overslagvolume	• Nvt
Overslagvoorzieningen	• Binnen de duurzame ontwikkeling van het bedrijventerrein worden getracht de kansen voor multimodale ontsluitingsmogelijkheden zoveel mogelijk te faciliteren. In dat kader worden specifieke bestemmingen in het plan opgenomen, zoals een ROC en vestigingsmogelijkheden voor watergebonden bedrijven. • Er kunnen goed kadefaciliteiten / een laad- en loswal worden gerealiseerd.
Aantal potentiële verladers	• Hoog
Verzorgingsgebied	• Regionaal
Grondprijzen	• PM
Plannen	• De ontwikkeling van Koningspleij Noord maakt onderdeel uit van een totaalpakket aan ontwikkelingen dat plaats zal gaan vinden in een gebied dat globaal ligt tussen de Malburgerhaven, de Westervoortsedijk en de Pleijweg. Binnen dit gebied is het bestaande bedrijventerrein Kleefse Waard gelegen en wordt de ontwikkeling van het nieuw terrein Koningspleij Noord voorzien. De gronden voor Koningspleij Noord zijn thans nog in agrarisch gebruik. In kader van de ontwikkeling van Koningspleij Noord is demping van de AKZO haven voorzien. Deze haven is nooit echt in gebruik genomen. Dit was het gevolg van het afkeuren van de bestemmingsplanprocedure door de Raad van State. Zodoende was er geen goede ontsluiting te realiseren en was gebruik van de haven onmogelijk. De kaderuimte die op Koningspleij Noord ontstaat aan de Malburgerhaven zal naar verwachting deels in gebruik worden genomen door verplaatsing van andere bedrijven die nu al op de Rijnkade samenwerken bij vervoer en overslag van materialen. Koningspleij biedt in dat kader enige ruimte voor zwaardere industriële en overslagbedrijven.

Beleidskader	
Status locatie	Masterplan is gereed, uitgifte van het terrein is op zijn vroegst voorzien vanaf 2009.
Beleid	Beleidslijn stelt in principe beperkingen, hierop wordt echter ingespeeld in het Masterplan. De nieuwe beleidslijn Grote rivieren biedt wel nieuwe kansen (zie ook box 2). Het Masterplan ging nog uit van de 'oude' beleidslijn.
Milieucategorieën	Voor het gehele gebied is vestiging van bedrijven in de milieucategorieën 3 en 4 mogelijk. Vrijstelling is mogelijk voor categorie 5.
Overig	
Overige kwaliteiten / aspecten	Langs het nieuwe dijktracé en de Pleijroute dienen ook als zichtlocaties te worden gerealiseerd.

Figuur 5: plangebied Koningspleij / Kleefse Waard / Westervoortsedijk / Oude Veerweg



Bron: Masterplan bedrijventerrein Kleefse Waard / Koningspleij-Noord, gemeente Arnhem, 2004

Locatie 6: Gemeente Druten, Drutensche Waarden - omgeving Excluton.

In de Drutensche Waarden liggen meerdere bedrijven. De belangrijkste zijn de voormalige steenfabriek van RoDruZa, Exlucton BV (voorheen Van Haren Beton BV) en de scheepswerf Gerlien van Tiem (de 'haven van Druten').

Een aantal jaar geleden hebben onder meer PNO Pactum BV uit Druten en het Nijmeegse Rodruza BV, bedrijven met aanzienlijke bezittingen in het uiterwaardengebied tussen de Veerdam en de Blauwe Brug ten noord-westen van het dorp Druten, het plan 'Ruim baan voor de Drutensche Waarden' opgesteld. Dit plan voorziet onder meer in de aanleg van een 'nat' industrieterrein aan de Waal, de uitbreiding van het binnendijkse bedrijventerrein Westerhout, de bouw van een nieuwe woonwijk met tweehonderd huizen op het buitendijkse terrein van de voormalige steenfabriek Rodruza en de ontwikkeling van honderd é tweehonderd hectare nieuwe natuur, die de Afferdensche en Deestsche Waarden aan de ene en de Leeuwensche Waard aan de andere kant met elkaar gaat verbinden. De gemeente Druten is enthousiast en wil graag haar medewerking verlenen aan het plan.

Figuur 6: Drutensche Waard, foto locatie Excluton



Aspect	Omschrijving
Algemeen	
Vaarweg	• Waal
Type terrein en functies	• Gepland is onder meer de aanleg van een 'nat' industrieterrein aan de Waal en uitbreiding van het binnendijkse bedrijventerrein Westervelt
Eigendom / beheer	• Nvt
Ruimtelijke aspecten	
Omvang	• Ambitie is: • Op en bij locatie PNO-Pactum herontwikkeling en vergroting van het buitendijks bedrijventerrein met bijna 13 hectare tot 22 hectare totaal. Dit in combinatie met ontwikkeling van 24 hectare binnendijks terrein. • Ter hoogte van Scheepswerf 'De Gerlien van Tiem': behoud van deze haven. Bij voorkeur uitplaatsing van de werf naar het riviergebonden terrein bij PNO Pactum. Dit in combinatie met aanleg van een containerhaven, rederij. Totaal 11 hectare terrein en 10 hectare water.

(Vervolg) Ruimtelijke aspecten	
Afstand tot woonbebouwing	• Varieert afhankelijk van locatie • Haven: woonbebouwing op circa 50 meter • Omgeving Excluton: woonbebouwing op circa 250 meter
Bereikbaarheid	
Weg	• Matig tot slecht, er moet circa 3 tot 4 kilometer over lokale wegen worden gereden voordat de ontsluitingsweg N322 wordt bereikt. De lokale wegen voeren over dijken en door de woonkern.
Spoor	• Nee
Water	• Goed, vaarklasse VIc. • Diepgang: afhankelijk van de waterstand • Kadelengte: scheepswerf / haven met kade. Lengte onbekend.
Marktaspecten	
Overslagvolume	• Nvt
Overslagvoorzieningen	• Nvt
Aantal potentiële verladers	• Matig tot laag
Verzorgingsgebied	• Lokaal / regionaal
Grondprijzen	• Onbekend / nvt
Plannen	• De herontwikkeling van het gebied op basis van het plan 'Ruim baan voor de Drutensche Waarden' is nog niet gestart. Het is onduidelijk wat de huidige stand van zaken is.
Beleidskader	
Status locatie	• Nvt
Beleid	• Beleidslijn stelt in principe beperkingen. De nieuwe beleidslijn Grote rivieren biedt wel nieuwe kansen (zie ook box 2).
Milieucategorieën	• Nvt
Overig	
Overige kwaliteiten / aspecten	• Nvt

Locatie 7: Beuningen, locatie Winssen

De gemeente Beuningen en de provincie Gelderland hebben in 2001 een overeenkomst gesloten om grootschalige zandwinning in Beuningen mogelijk te maken. Daarbij is uitgegaan van de winning van in totaal 30 miljoen ton beton- en metselzand. De zandwinning zal voornamelijk plaatsvinden in de zogenaamde locatie Geertjesgolf ten zuiden van Winssen inclusief bijbehorende Voorhaven (samen H1-project). Daarnaast komt er ook zand vrij bij de herinrichting van de Winssensche Waarden. Het H1-project en het project Winssensche Waarden vormen samen het projectgebied Zandwinning Winssen.

Nabij Winssen / Deest (gemeente Druten) is in kader van de zandwinning aanleg van een voorhaven voorzien. Deze voorhaven is bedoeld voor de overslag en afvoer van materiaal per binnenschip van de zandwinningslocaties bij Deest en Winssen. Op het eerste gezicht biedt deze geplande voorhaven, in combinatie met de winningslocaties, mogelijkheden voor vestiging van de Beijer BV. De omvang van de voorhaven zal echter onder meer afhankelijk zijn van de precieze activiteiten die in de haven worden voorzien. Verder heeft de zandwinning een tijdelijk karakter.

Figuur 7: Druten, locatie zandwinning en (indicatie omvang van een grote) voorhaven.



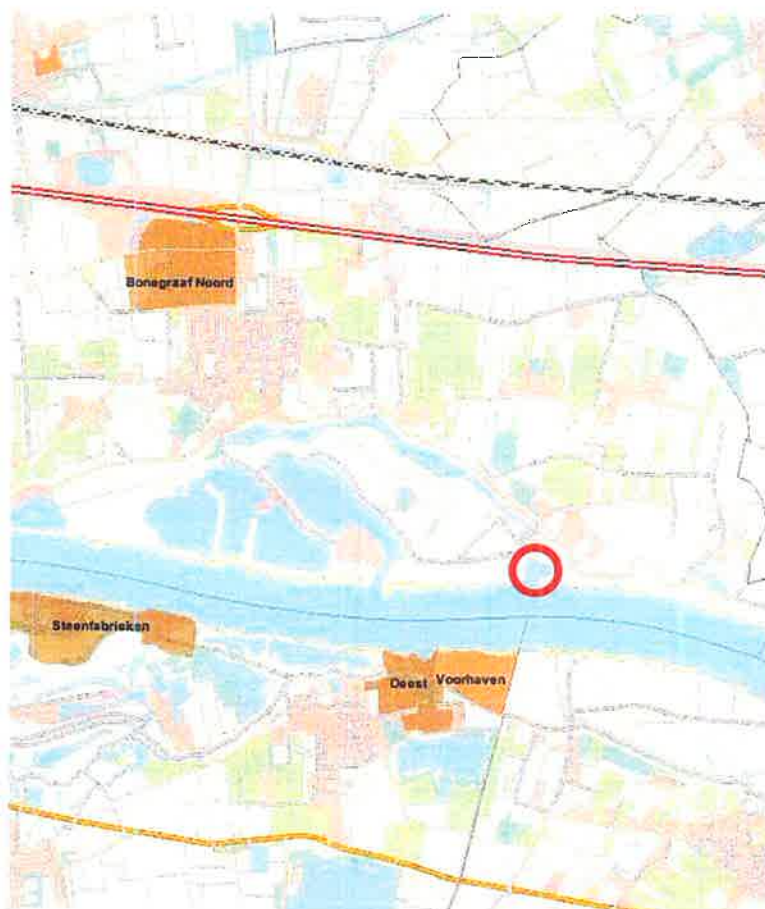
Bron: Startnotitie Zandwinning Winssen, Arcadis in opdracht van gemeente Beuningen, 2005

Aspect	Omschrijving
Algemeen	
Vaarweg	• Waal
Type terrein en functies	• Geplande voorhaven
Eigendom / beheer	• Nvt
Ruimtelijke aspecten	
Omvang	• Afhankelijk van keuzes. Er zijn drie ontwikkelingsvarianten: • Grote werkhaven met een oppervlak van 25 hectare • Kleinere werkhaven van 15 hectare • Wachthaven van 5 hectare De Milieu effect rapportage (Mer) zal de variant bepalen. Uit deze Mer zal een Meest Milieuvriendelijk Alternatief en een Voorkeursalternatief volgen.
Afstand tot woonbebouwing	• Circa 250 meter
Bereikbaarheid	
Weg	• Redelijk goed, via ontsluitingsweg snel op A73 en A50.
Spoor	• Nee
Water	• Goed, vaarklasse VIc. • Diepgang: afhankelijk van de waterstand • Kadelengte: nu geen kade.
Marktaspecten	
Overslagvolume	• Nvt
Overslagvoorzieningen	• Nvt
Aantal potentiële verladers	• Matig
Verzorgingsgebied	• Lokaal / regionaal
Grondprijzen	• Onbekend / nvt
Plannen	• Terrein is in ontwikkeling (startnotitie in 2005 afgerond, MER wordt gestart)
Beleidskader	
Status locatie	• Startnotitie in 2005 afgerond, MER wordt gestart.
Beleid	• Beleidslijn stelt in principe beperkingen. De nieuwe beleidslijn Grote rivieren biedt wel nieuwe kansen (zie ook box 2).
Milieucategorieën	• Niet bekend
Overig	
Overige kwaliteiten / aspecten	• Nvt

Locatie 8: Dodewaard, Kernenergiecentrale

Aspect	Omschrijving
Algemeen	
Vaarweg	Waal
Type terrein en functies	Kernenergiecentrale + haven
Eigendom / beheer	Openbaar, GKN (NV Gemeenschappelijke Kernenergiecentrale Nederland)
Ruimtelijke aspecten	
Omvang	Terrein is 26 hectare groot. De gebouwen staan op een tot 13 meter boven NAP opgehoogd deel. Deel van de vroegere bebouwing is gesloopt. Alleen gebouwen behorend tot de Veilige Insluiting staan er nog.
Afstand tot woonbebouwing	Licht verspreide bebouwing op circa 100 meter
Bereikbaarheid	
Weg	Slecht, loopt langs woonkern en over lokale wegen. Op 4 kilometer van A15 die over lokale wegen bereikbaar is.
Spoor	Nee
Water	- Vaarklasse: Vic - Diepgang: afhankelijk van waterstand - Kadelengte: niet bekend
Marktaspecten	
Overslagvolume	Nvt
Overslagvoorzieningen	Nvt
Aantal potentiële verladere	Laag
Verzorgingsgebied	Lokaal / regionaal
Grondprijzen	Nvt
Plannen	De kerncentrale van GKN te Dodewaard is in maart 1997, na 28 jaar dienst, uit gebruik genomen. Het overgrote deel van het radioactief materiaal is reeds verdwenen. Er geldt nu een wachttijd van 40 jaar. Hierna wordt de centrale ontmanteld en komt het terrein zonder beperkingen beschikbaar. Ontwikkeling tot groene weide is voorzien. Behoud van een deel van de centrale als landmark en (jong) cultuurhistorisch monument is daarbij een aannemelijke optie.
Beleidskader	
Status locatie	Vigerend plan.
Beleidslijn ruimte voor de rivier	Locatie valt onder de beleidslijn. Dit stelt eveneens beperkingen aan de toekomstige ontwikkelingen.
Milieucategorieën	Niet bekend.

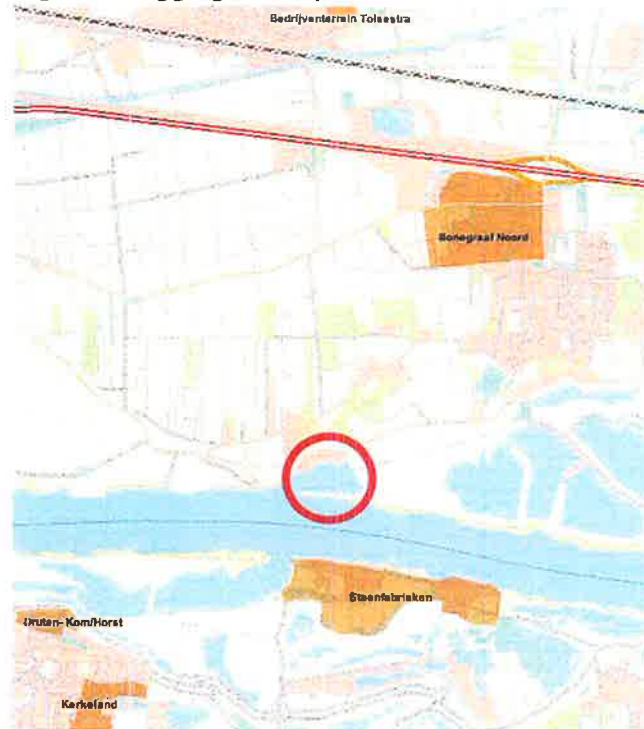
Figuur 8: kernenergiecentrale Dodewaard



Locatie 9: Dodewaard, Scheepswerf en omgeving

Aspect	Omschrijving
Algemeen	
Vaarweg	• Waal
Type terrein en functies	• Bedrijfshaven + leegstaande bebouwing van voormalige Scheepswerf Dodewaard (in 2003 failliet verklaard).
Eigendom / beheer	• Particulier
Ruimtelijke aspecten	
Omvang	• Onbekend
Afstand tot woonbebouwing	• Vanaf circa 100 meter verspreide woonbebouwing
Bereikbaarheid	
Weg	• Slecht, via dijk en lokale wegen langs/door Dodewaard. Op 3 kilometer van A15 die over lokale wegen bereikbaar is.
Spoor	• Nee
Water	• Vaarklasse: Vic • Diepgang: afhankelijk van waterstand • Kadefengte: niet bekend
Marktaspecten	
Overslagvolume	• Nvt
Overslagvoorzieningen	• Nvt
Aantal potentiële verladers	• Laag
Verzorgingsgebied	• Lokaal / regionaal
Grondprijzen	• Nvt
Plannen	• Is als knelpunt aangeduid in Maatregelenboek Boven Rijn / Waal (RIZA, 2003). Voorzien is afgraving van het hoogwatervrij terrein en verwijdering van de bebouwing van de voormalige scheepswerf. Natuur is daarbij de hoofdkoers, bedrijventerrein subkoers.
Beleidskader	
Status locatie	• Vigerend plan.
Beleidslijn ruimte voor de rivier	• Locatie valt onder de beleidslijn. Dit stelt beperkingen aan de toekomstige ontwikkelingen. Koers voor toekomst is natuur en bedrijvigheid.
Milieucategorieën	• Niet bekend.

Figuur 9: ligging Scheepswerf Dodewaard



BIJLAGE C

1. BEOORDELING LONGLIST LOCATIES

In deze bijlage beoordelen we de longlist met locaties. Daarbij kijken we naar een aantal voor de Beijer BV relevante criteria voor de bedrijfsvoering. Vervolgens geven we aan welke locaties in aanmerking komen voor de shortlist.

Score van de locaties

In tabel 1 hebben we de locaties uit de longlist beoordeeld op basis van de meest essentiële aspecten vanuit de bedrijfsvoering van De Beijer BV. In de laatste kolom hebben we aangegeven of de locatie op basis van dit oordeel in aanmerking komt voor de shortlist.

Voor het functioneren van De Beijer BV zijn een goede bereikbaarheid via de weg en het water en voldoende ruimte het meest van belang. Ook een kade- en/of overslagfaciliteiten zijn belangrijk. We hebben de locaties dan ook gescoord op de volgende aspecten / indicatoren:

- Vaarwater: de score op deze indicator wordt bepaald door de bevaarbaarheidsklasse van het water waaraan de locatie ligt. Ligging aan de Waal, klasse V1c, scoort bijvoorbeeld beter dan ligging aan de Neder-Rijn, die een vaarklasse Va heeft. Zie box 1 in bijlage B voor meer informatie.
- Ruimte: hoe meer ruimte (in potentie) beschikbaar op de locatie, hoe hoger de score. De eis van De Beijer is een locatie met een minimale omvang van 8 hectare.
- Kade: de score op dit aspect wordt bepaald door het wel of niet aanwezig zijn van kadefaciliteiten. Ook de kwaliteit en omvang van deze faciliteiten is van invloed. Hoe beter de locatie is voorzien op dit vlak, hoe hoger de score.
- Ontsluiting: de locatie scoort hoger naarmate deze dichterbij een snelweg ligt en zo min mogelijk over lokale wegen door woonkernen moet worden gereden.

In onderstaande tabel is ook het eerste oordeel van De Beijer BV en de provincie Gelderland ten aanzien van de locaties opgenomen. Input hiervoor was onder meer een bijeenkomst met de provincie Gelderland op 15 maart 2006.

De scores op de verschillende indicatoren leiden tot een totaalscore. Op basis van deze totaalscore is bepaald of de locatie doorgaat naar de shortlist.

Tabel 1: beoordeling locaties¹ longlist

Locaties	Vaarwater	Ruimte	Kade aanwezig?	Ontsluiting	Oordeel de Beijer	Oordeel Provincie	Score	Door naar shortlist?
Haaften, haven	+	+	0 (+)	+	+	+	5,5	Ja
Druten, Drutensche Waarden	+	+	0 (+)	0 (+)	+	0	4	Ja
Arnhem, Koningspleij-Noord	0	0 (+)	+	0	+	0	2,5	Ja
Vuren, locatie (kalk)zandsteenfabriek	+	-	+	0 (+)	0	0	1,5	Ja
Beuningen, locatie Winssen	+	0 (+)	-	0 (+)	0	0	1	Ja
Dodewaard, GKN	+	0	0	-	-	-	0	Nee
Tiel, bedrijvenpark Medel	- ²	0	0/-	+	0	0	0	Nee
Dodewaard, omgeving scheepswerf	+	0	0	-	-	-	0	Nee
Wageningen, Rijnhaven	0	0	+	-	-	-	0	Nee

Bron: Stec Groep, 2006

De volgende locaties zijn op basis van de beoordeling het meest kansrijke voor een eventuele verplaatsing van De Beijer BV:

- Gemeente Neerrijnen, Haaften, locatie haven;
- Gemeente Druten, Druten, locatie Drutensche Waarden;
- Gemeente Arnhem, Arnhem, locatie (her)ontwikkelingsgebied Koningspleij.

Naar de shortlist

De kansrijkheid van de locaties is, in een gezamenlijk bezoek van Stec Groep met de provincie Gelderland en De Beijer BV op 6 april 2006, verder in beeld gebracht. Aan short list is door de provincie Gelderland nog de locatie Looveer in de Huissensche Waarden toegevoegd. Deze shortlist is door ons verder uitgewerkt in bijlage D.

¹ + = locatie scoort positief op dit aspect, 0 = locatie scoort neutraal, - = locatie scoort negatief op dit aspect. Een plus krijgt score 1, een nul score 0 en een min een score -1. Een negatieve score is in de tabel opgenomen als score '0'.

² Negatief vanwege sluis.

BIJLAGE D

1. SHORTLIST LOCATIES

Deze bijlage gaat dieper in op de shortlist locaties. De locaties beschrijven én beoordelen we volgens een vast format.

1.1 Inleiding

De volgende locaties zijn op de shortlist beland:

- Gemeente Neerijnen, Haaften, locatie haven
- Gemeente Druten, Druten, locatie Drutensche Waarden
- Gemeente Arnhem, Arnhem, locatie (her)ontwikkelingsgebied Koningspleij

Door de provincie Gelderland is - in een later stadium - ook de locatie Huissensche Waarden (Looveer) in de gemeente Lingewaard aan de shortlist toegevoegd.

De locaties worden hieronder in een vast format nader beschreven en beoordeeld. De beschrijving en beoordeling vinden plaats aan de hand van criteria die voor De Beijer BV en de provincie Gelderland van belang zijn voor verplaatsing van de totale bedrijfsactiviteiten van de onderneming. We kijken naar de volgende aspecten:

- Hoe is de locatie ontsloten via het water?
- Hoe is de ontsluiting van de locatie per vrachtwagen?
- Is er een kade aanwezig of voorzien?
- Is er voldoende ruimte op de locatie?
- Is De Beijer goed in te passen op de locatie?
- Maakt het vigerend bestemmingsplan en de beleidslijn voor de rivieren inpassing van De Beijer op de locatie mogelijk?
- Hoe ver ligt de locatie van de KAN regio af?
- Hoe is het bestuurlijk draagvlak voor vestiging van De Beijer op de locatie?
- Wanneer is de locatie beschikbaar?
- Wat is het prijsniveau van de grond?

1.2 Gemeente Neerijnen, Haaften, locatie haven

De locatie staat in de belangstelling van de van Uden Groep. Het bedrijf wil op deze plek graag een Container Overslag Terminal realiseren. Van Uden wil daarmee haar logistieke capaciteit vergroten en versterken. Echter, vooralsnog passen de plannen van het bedrijf niet in het provinciaal ruimtelijke ordeningsbeleid.

Tabel 1: Haaften, locatie haven

Aspect	Omschrijving	Oordeel
Bereikbaarheid en faciliteiten		
Hoe is de locatie ontsloten via het water?	De locatie is ontsloten via de Waal. Deze rivier beschikt over de hoogste bevaarbaarheidsklasse (V1c). Ten zuiden van de locatie ligt een uitwijkhaven waar schepen kunnen aanmeren voor een overnachting of kunnen uitwijken bij calamiteiten op de Waal.	+
Hoe is de ontsluiting van de locatie per vrachtwagen?	De locatie is goed bereikbaar voor het vrachtverkeer. De N830 vormt de belangrijkste ontsluitingsweg. Deze weg verbindt alle dorpen op de oeverwal aan de Waal en sluit bij Waardenburg aan op de A2. De aansluiting met de A2 bevindt zich op 7 kilometer afstand. Verder ligt de locatie aan de 'gunstige' waaloever (A15).	+
Is er een kade aanwezig of voorzien?	Er is een kademuur, maar deze zal nog aangepast moeten worden aan de activiteiten van De Beijer.	(+)
Ruimte en inpasbaarheid		
Is er voldoende ruimte op de locatie?	Ja, er is voldoende ruimte. In totaal circa 10 hectare, waarvan 6,3 hectare lager gelegen.	+
Is De Beijer goed in te passen op de locatie?	• De activiteiten van De Beijer passen qua milieuzonering op de locatie (onder strikte voorwaarden is zelfs milieucategorie 5 en 6 met vrijstelling toelaatbaar). • Er liggen geen hindercirkels over het plangebied van andere bedrijven in de omgeving. • Indien De Beijer - een bedrijf met een meldings- of vergunningplicht vanuit de Wet Milieubeheer - wordt toegelaten op Haaften, dan is het op grond van de Wet geluidhinder verplicht een zone rondom het bedrijf aan te leggen. • Nadelig is dat De Beijer niet geheel past bij de huidige bedrijfsactiviteiten op deze locatie. • Vestiging van De Beijer past wel bij de wens (van onder meer de provincie) om op Haaften watergebonden bedrijvigheid toe te laten	+

Maakt het vigerend bestemmingsplan en de beleidslijn voor de rivieren inpassing van De Beijer op de locatie mogelijk?	- Het bestemmingsplan 'Kerkewaard' (1982) biedt in principe geen beperkingen voor vestiging van een bedrijf als De Beijer. 'De Kuil' heeft nu echter nog de bestemming 'water'. - De beleidslijn Ruimte voor de Rivier is alleen van toepassing op 'De Kuil'. De nieuwe beleidslijn voor de grote rivieren biedt meer mogelijkheden voor ontwikkelingen. Zo zijn aan het rivierbed voorbehouden bedrijfsmatige activiteiten (zoals overslagbedrijven, scheepswerven en jachthavens) toegestaan, mits elders meer ruimte voor de rivier wordt gecreëerd	+
Ligging		
Hoe ver ligt de locatie van de KAN regio af?	De locatie ligt op circa 70 kilometer afstand van de huidige vestiging in het KAN gebied.	-
(Bestuurlijk) draagvlak		
Wat is het draagvlak voor potentiële vestiging van De Beijer op de locatie?	Er is voldoende draagvlak voor verplaatsing van De Beijer naar de beoogde locatie in Haaften. RWS (amtelijk) en provincie wensen een 'natte' invulling van het terrein. De Beijer past in dit beeld. Belangrijk is op te merken dat de gemeente Neerijnen en de provincie ook al geruime tijd overleg met een andere potentiële vestiger: Van Uden Groep. De plannen van dit bedrijf vinden tot op heden echter geen goedkeuring (niet passend bij de locatie).	+
Termijn		
Wanneer is de locatie beschikbaar?	Feitelijk is de locatie al gereed voor de ontwikkeling. De Beijer zou op korte tot middellange termijn (medio 2010) in Haaften operationeel kunnen zijn.	+
Prijs	PM	

1.3 Gemeente Druten, Druten, locatie Drutensche Waarden

Tabel 2: Druten, locatie Drutensche Waarden

Aspect	Omschrijving	Oordeel
Bereikbaarheid en faciliteiten		
Hoe is de locatie ontsloten via het water?	De locatie is ontsloten via de Waal. Deze rivier beschikt over de hoogste bevaarbaarheidsklasse (V1c).	+
Hoe is de ontsluiting van de locatie per vrachtwagen?	De locatie is goed redelijk bereikbaar voor het vrachtverkeer. De bereikbaarheid zal bovendien verder verbeteren omdat de Maas en Waalweg (N322) richting Tiel wordt doorgetrokken. De plannen hiervoor liggen ter inzage van 8 mei tot en met 19 juni 2006. Druten ligt echter wel aan de 'ongunstige' zijde van de Waal (A15).	(+)
Is er een kade aanwezig of voorzien?	Ja, opwaardering en vernieuwing van de kade in combinatie met bedrijventerrein en haven maakt onderdeel uit van de plannen.	(+)
Ruimte en inpasbaarheid		
Is er voldoende ruimte op de locatie?	Ja, in alle ontwikkelingsvarianten is bedrijventerrein voorzien, dat zich goed leent voor riviergebonden bedrijvigheid zoals De Beijer. Zeker model 1, waarbij extra kadelengete en nieuwe haven wordt gecreëerd, biedt veel mogelijkheden. Per model varieert de grootte van het te realiseren bedrijventerrein. Bovendien geldt dat de ruimte voor bedrijvigheid deels al ingenomen worden door reeds aanwezige functies / bedrijven die worden hergeschildt. Echter, in potentie voldoende ruimte voor inpassing van De Beijer.	+
Is De Beijer goed in te passen op de locatie?	Ja, locatie ligt op ruime afstand van hindergevoelige functies (woningen).	+
Maakt het vigerend bestemmingsplan en de beleidslijn voor de rivieren inpassing van De Beijer op de locatie mogelijk?	Er is door een consortium een plan gemaakt voor herontwikkeling van het gebied. Dit plan voorziet bedrijvigheid. Na keuze voor een van de ontwikkelingsmodellen zal een bestemmingsplan worden opgesteld wat de inpassing van De Beijer mogelijk zou moeten maken.	(+)
Ligging		
Hoe ver ligt de locatie van de KAN regio af?	De locatie ligt op circa 45 kilometer afstand van de huidige vestiging in het KAN gebied.	0

(Bestuurlijk) draagvlak		
Wat is het draagvlak voor potentiële vestiging van De Beijer op de locatie?	Het draagvlak voor de beoogde ontwikkelingen op deze locatie is wisselend. De gemeente Druten is in principe enthousiast over de plannen. Vooral RWS is ambtelijk minder enthousiast. De Provincie Gelderland, die een rol heeft in de totale gebiedsontwikkeling, staat wel redelijk positief tegenover een verplaatsing van De Beijer naar Druten.	(+)
Termijn		
Wanneer is de locatie beschikbaar?	De plannen zijn nog in een redelijk vroeg stadium. De Beijer zou pas op middellange tot lange termijn (medio 2011) naar Druten verplaatst kunnen worden.	0
Prijs	PM	

1.4 Gemeente Arnhem, Arnhem, locatie (her)ontwikkelingsgebied Koningspleij

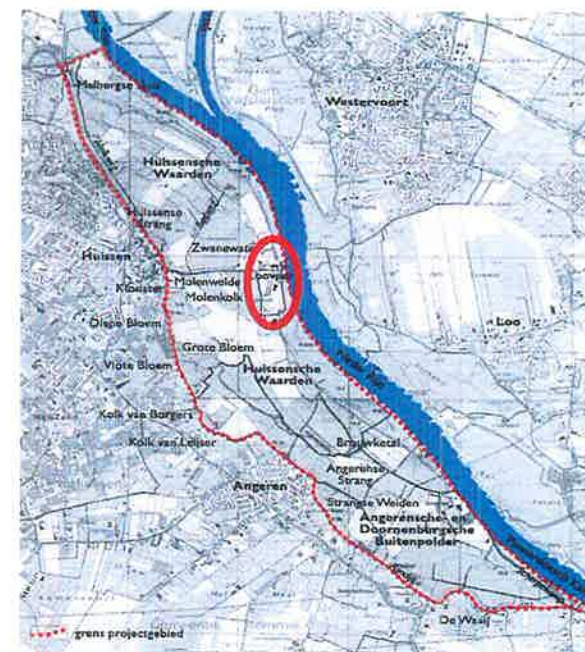
Tabel 3: Arnhem, locatie Koningspleij

Aspect	Omschrijving	Oordeel
Bereikbaarheid en faciliteiten		
Hoe is de locatie ontsloten via het water?	De locatie is ontsloten via de Nederrijn. Deze rivier valt in een lagere bevaarbaarheidsklasse (Va) dan de Waal (V1c).	0
Hoe is de ontsluiting van de locatie per vrachtwagen?	Op dit moment matig. Verbetering van de ontsluiting van de locatie is echter een belangrijk aandachtspunt in de plannen. Deze zal dus naar verwachting verbeteren.	0
Is er een kade aanwezig of voorzien?	Ja, billitonkade die is opgeknapt. Bovendien voorzien de plannen in nieuwe kadefaciliteiten.	+
Ruimte en inpasbaarheid		
Is er voldoende ruimte op de locatie?	Het totale plan voorziet in een ontwikkeling van circa 17 hectare. In potentie dus voldoende ruimte, echter slechts deel van het terrein bestemd voor watergerelateerde en zwaardere bedrijvigheid. Bovendien deels al gereserveerd door uitplaatsers.	0
Is De Beijer goed in te passen op de locatie?	Ja, voldoende afstand van hindergevoelige functies. Bovendien is 'zware' industrie nabij op de Kleefse Waard en met de mogelijke komst van Bruil naar de locatie Koningspleij.	+
Maakt het vigerend bestemmingsplan en de beleidslijn voor de rivieren inpassing van De Beijer op de locatie mogelijk?	Er is nog geen (nieuw) bestemmingsplan. De Beijer past echter goed binnen het Masterplan dat voor het gebied is opgesteld. Dit plan vormt de basis / het kader voor het bestemmingsplan.	(+)
Ligging		
Hoe ver ligt de locatie van de KAN regio af?	De locatie ligt in het KAN gebied en daarom gunstig ten opzichte van Kekerdorp. Bovendien is De Beijer een Arnhems bedrijf!	+
(Bestuurlijk) draagvlak		
Wat is het draagvlak voor potentiële vestiging van De Beijer op de locatie?	De gemeente Arnhem wil liefst hoogwaardige bedrijvigheid gezien de zichtlocaties op Koningspleij vanaf de N325. De gemeente heeft reeds concessies gedaan door het plaats bieden aan uitplaatsers zoals Zagricon en Bruil. Draagvlak bij gemeente is zodoende niet groot. Provincie kan zich vinden in vestiging van De Beijer op deze locatie. De publieke lobby zal echter minder sterk zijn in verband met de ontwikkelingen rondom Bruil in de afgelopen tijd.	-

Termijn		
Wanneer is de locatie beschikbaar?	De plannen zijn nog in een redelijk vroeg stadium. Uitgifte van het terrein wordt niet verwacht voor 2010.	0
Prijs	PM	

1.5 Gemeente Lingewaard, Huissen, locatie Huissensche Waarden

De Huissensche Waarden zijn pas later door de provincie Gelderland aan de shortlist toegevoegd. De Huissensche Waarden is een open en groen landschap van circa 770 hectare groot met vooral weiden en akkers met een beperkte ecologische waarde. Stichting De Huissensche Waarden en Basal Toeslagstoffen Maastricht BV ontwikkelen voor dit gebied een (maatschappelijk gedragen) plan dat voorziet in rivierverruiming en natuurontwikkeling. Ook voor bedrijvigheid is plaats in het plan. Daarbij gaat het in het bijzonder om de locaties Looveer en Scherpekamp



Tabel 5: Huissen, Huissensche Waarden (Looveer / Scherpenkamp)¹

Aspect	Omschrijving	Oordeel
Bereikbaarheid en faciliteiten		
Hoe is de locatie ontsloten via het water?	De locatie is ontsloten via de Nederrijn. Deze rivier valt in een lagere bevaarbaarheidsklasse (Va) dan de Waal (V1c).	0
Hoe is de ontsluiting van de locatie per vrachtwagen?	Matig. Vanaf de N325 (Velp-Nijmegen) is het terrein over een lokale weg bereikbaar.	-
Is er een kade aanwezig of voorzien?	In de plannen is aanleg van een nieuwe kade aan de westzijde van het terrein voorzien.	(+)
Ruimte en inpasbaarheid		
Is er voldoende ruimte op de locatie?	Het Looveer terrein heeft nu een oppervlakte van 22 hectare netto. De ambitie is op deze locatie (en de locatie Scherpenkamp) extra ruimte te creëren – in totaal circa 7 hectare – en een nieuwe kade aan de westzijde van Looveer aan te leggen. Met de ontwikkeling moet riviergebonden bedrijvigheid op deze locatie worden gestimuleerd. Echter, de extra ruimte is in eerste instantie (en grotendeels) bestemd voor uitbreiding van bestaande bedrijven op de locatie. Bovendien wordt de in totaal 7 hectare extra ruimte gecreëerd op twee van elkaar gescheiden gelegen locaties. Bij de huidige plannen, zou dit betekenen dat er onvoldoende ruimte is voor De Beijer.	-
Is De Beijer goed in te passen op de locatie?	Ja, voldoende afstand van hindergevoelige functies. Terrein is van oorsprong bestemd voor zwaardere typen bedrijvigheid.	+
Maakt het vigerend bestemmingsplan en de beleidslijn voor de rivieren inpassing van De Beijer op de locatie mogelijk?	Op het terrein zijn activiteiten die De Beijer uitvoert in principe toelaatbaar. De ontwikkelingsvisie voorziet in stimuleren van riviergebonden activiteiten. Dit zal dan ook in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt.	(+)
Ligging		
Hoe ver ligt de locatie van de KAN regio af?	De locatie ligt in het KAN gebied. Gunstig ten opzichte van Kekerdome.	+

¹ Informatie gebaseerd op website Huissensche Waarden (www.huissenschewaarden.nl) en gesprek met dhr. J. van Mil (Bureau HSRO, betrokken bij het ontwikkelingsplan voor dit uiterwaardengebied).

(Bestuurlijk) draagvlak		
Wat is het draagvlak voor potentiële vestiging van De Beijer op de locatie?	Het is een volledig privaat initiatief en zal worden bekostigd door opbrengsten uit zand- en kleiwinning. Er is wel intensief contact met overheden, aangezien zij de vergunningen zullen moeten verlenen. Er lijkt echter wel voldoende draagvlak voor het plan.	(+)
Termijn		
Wanneer is de locatie beschikbaar?	Realisatie van de plannen duurt in totaal zo'n 8 jaar. Start zou op relatief korte termijn plaats kunnen vinden. Inschatting is dat al met al een verplaatsing van De Beijer naar deze locatie niet reëel is voor 2010.	0
Prijs	PM	