

Bestemmingsplan

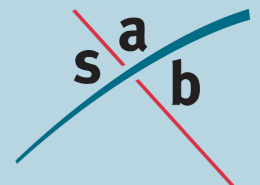
Aansluiting A27 en verbindingsweg Groote Haar

toelichting

Gemeente Giessenlanden

Voorontwerp

Datum: 2 februari 2016
Projectnummer: 140467
ID: NL.IMRO.0689.BP9101-von1



INHOUD

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Drie bestemmingsplannen	4
1.3	Ligging plangebied	5
1.4	Milieueffectrapportage	6
1.5	Geldend bestemmingsplan	6
1.6	Opzet van het bestemmingsplan	6
2	Het plan	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Geschiedenis en huidige situatie	7
2.3	Bestuurlijke afspraken	9
2.4	Gebiedsontwikkeling Groote Haar	9
2.5	Het plan: de aansluiting op de A27 en de verbindingsweg naar bedrijventerrein Groote Haar	11
3	Haalbaarheid van het plan	19
3.1	Beleid	19
3.2	Milieu	26
3.3	Water	36
3.4	Flora en fauna	40
3.5	Archeologie en cultuurhistorie	49
3.6	Verkeer en parkeren	52
3.7	Economische uitvoerbaarheid	54
4	Wijze van bestemmen	55
4.1	Algemeen	55
4.2	Methodiek	55
4.3	Bestemmingen	56
5	Procedure	57
5.1	Overleg	57
5.2	Inspraak	57
5.3	Zienswijzen	57

Bijlagen

- Bijlage 1: Ontwerpverantwoording op- en afritten A27
- Bijlage 2: Ontwerp kunstwerk over de A27
- Bijlage 3: Verkeersonderzoek
- Bijlage 4: Nader verkeersonderzoek
- Bijlage 5: Ontwerp verbindingsweg
- Bijlage 6: Milieueffectrapport (inclusief milieuonderzoeken)
- Bijlage 7: Bodemonderzoek

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Gorinchem heeft het initiatief genomen om ten noorden van de kern Gorinchem een nieuw regionaal bedrijventerrein te realiseren, bedrijventerrein Groote Haar. Het betreft een duurzaam en innovatief bedrijventerrein met een bruto omvang van circa 62,5 ha en met ongeveer 37 ha netto uitgeefbaar terrein. Onderdeel van dit bedrijventerrein vormt een nieuw aan te leggen windturbinepark, bestaande uit 3 windturbines.

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



Overzicht gebiedsontwikkeling Groote Haar

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

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

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

1.2 Drie bestemmingsplannen

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

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

Elk bestemmingsplan kent haar eigen plangebied, waarbinnen ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt. De drie bestemmingsplannen doorlopen elk een eigen procedure, maar de procedures lopen wel zoveel mogelijk parallel. Omdat wat betreft de haalbaarheid de bestemmingsplannen voor het bedrijventerrein, de verbindingsweg en de aansluiting onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn, zullen de bestemmingsplannen voor deze drie ontwikkelingen op nagenoeg hetzelfde moment worden vastgesteld. De gemeente Gorinchem stelt de bestemmingsplannen vast voor het bedrijventerrein, het zuidelijke deel van de verbindingsweg en de windturbines; de gemeente Giessenlanden is verantwoordelijk voor het bestemmingsplan voor de verbindingsweg en de aansluiting. Inspraakreacties en zienswijzen ten aanzien van de ontwikkeling dienen te worden gericht tegen dat bestemmingsplan dat de betreffende ontwikkeling mogelijk maakt (zoals hiervoor beschreven).

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



1.3 Ligging plangebied

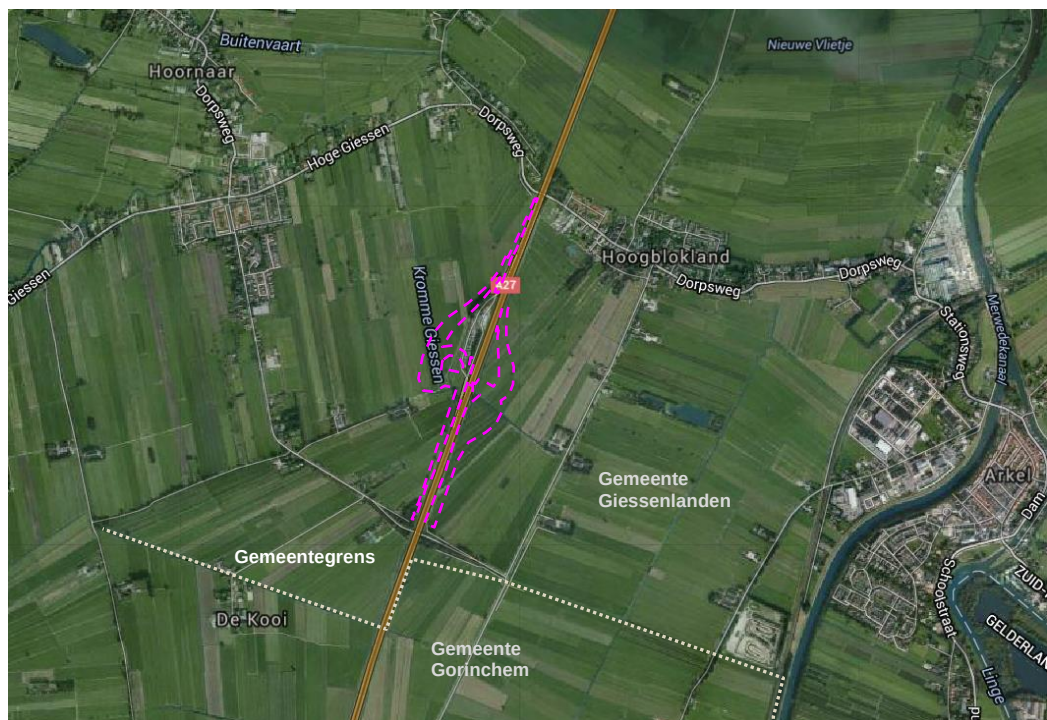
1.3.1 Plangebied gebiedsontwikkeling

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

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

1.3.2 Plangebied bestemmingsplan

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



Globale begrenzing plangebied bestemmingsplan

1.4 Milieueffectrapportage

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

Het bestemmingsplan Bedrijventerrein Groote Haar, dat de aansluiting op de A27 en een deel van de verbindingsweg mogelijk maakt, is m.e.r.-plichtig vanwege het feit dat in het bestemmingsplan op het bedrijventerrein activiteiten mogelijk worden gemaakt, die zijn genoemd in het Besluit m.e.r. en waarvan de omvang boven de drempelwaarde van het Besluit m.e.r. ligt. Bovendien is het noodzakelijk om een passende beoordeling als bedoeld in de Natuurbeschermingswet 1998 op te stellen voor deze ontwikkeling. Op basis van onderzoek is namelijk gebleken dat er mogelijk sprake is van significante effecten als gevolg van een toename van de stikstofdepositie door de komst van het bedrijventerrein en de daarbij behorende verkeersaantrekkende werking, alsmede van mogelijke verontreiniging vanwege het bedrijventerrein. Voor het bestemmingsplan voor de windturbines geldt dat een vormvrije m.e.r.-beoordeling volstaat, omdat het maximale vermogen minder is dan 15 MegaWatt (namelijk een gezamenlijk vermogen van maximaal 10 MW).

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

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

1.5 Geldend bestemmingsplan

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

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

1.6 Opzet van het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en deze toelichting. De toelichting is opgebouwd uit vijf hoofdstukken. Na het inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 'het plan' ingegaan op de huidige situatie en de toekomstige inrichting van het plangebied. In hoofdstuk 3 wordt de haalbaarheid van het bestemmingsplan aangetoond voor wat betreft het (relevante) beleid van de rijksoverheid, de provincie en de gemeente, milieuaspecten, water, archeologie, flora en fauna, verkeer en economische uitvoerbaarheid. In hoofdstuk 4 volgt de wijze van bestemmen, waarin uiteen wordt gezet hoe het in hoofdstuk 2 beschreven plan juridisch is vertaald naar de verbeelding en de regels. Het vijfde en laatste hoofdstuk is gewijd aan de planprocedure.

2 Het plan

2.1 Inleiding

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

2.2 Geschiedenis en huidige situatie

2.2.1 Historische achtergrond

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

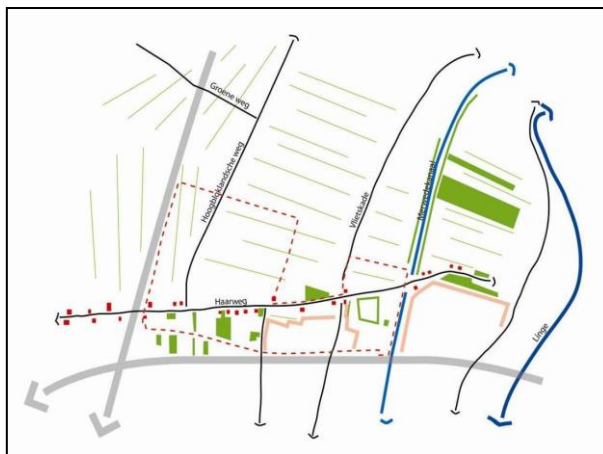
De bewoningsgeschiedenis van de Alblasserwaard en Vijfheerenlanden gaat terug tot de prehistorische tijd. In de Romeinse tijd was de oeverwal van de Linge bewoond en langs de grote rivieren lagen Romeinse nederzettingen. Rond 450 na Christus werden de Lek en de Merwede de hoofdstromen van de Rijn. Zij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



Gorinchem en Giessenlanden omstreeks 1850

2.2.2 Huidige situatie

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



Landschapsstructuur

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

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

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

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

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

2.3 Bestuurlijke afspraken

2.3.1 *Overeenkomst Rijkswaterstaat*

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

2.3.2 *Convenant procesafspraken colleges gemeenten Giessenlanden en Gorinchem*

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

2.4 Gebiedsontwikkeling Groote Haar

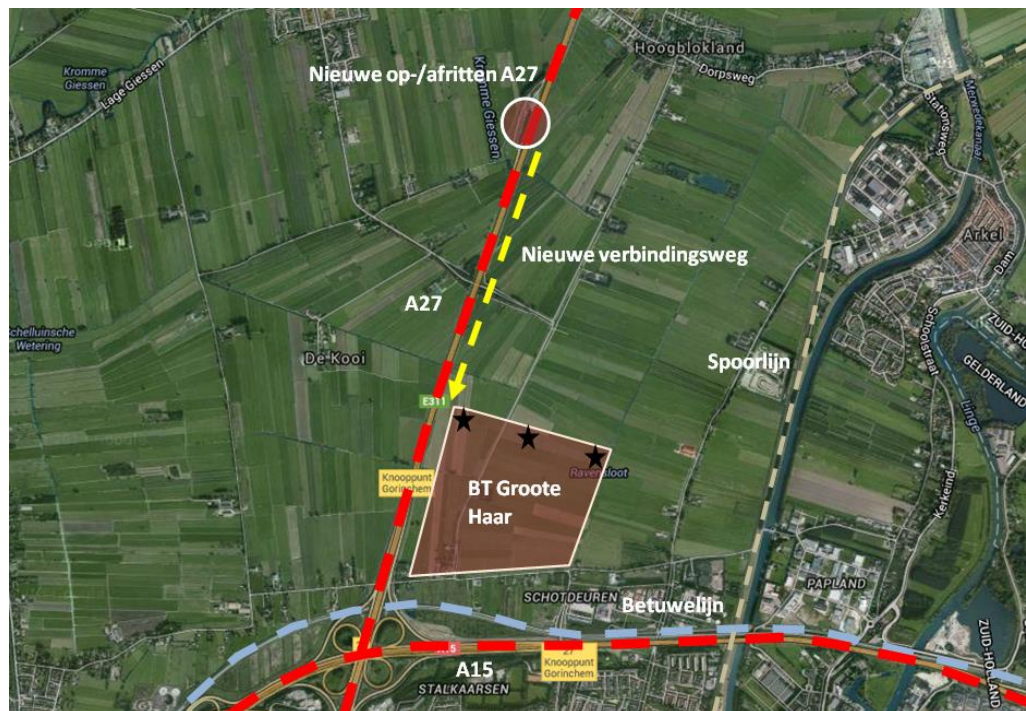
2.4.1 *Algemeen*

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

- de realisatie van het bedrijventerrein Groote Haar;
- de realisatie van een windturbinepark, bestaande uit 3 windturbines met een gezamenlijk maximaal vermogen van 10 MW;
- de realisatie van nieuwe op- en afritten (aansluiting) op de A27
- de aanleg van een verbindingsweg tussen de aansluiting op de A27 en bedrijventerrein Groote Haar.

In het navolgende wordt op deze onderdelen ingegaan.

De gehele gebiedsontwikkeling is vervat in 3 afzonderlijke bestemmingsplannen, zoals beschreven in paragraaf 1.2 van dit bestemmingsplan.



Globale weergave van de gebiedsontwikkeling

2.4.2 Bedrijventerrein Groote Haar

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

Het plangebied heeft een omvang van circa 62,5 ha bruto, waarvan circa 37 ha netto uitgeefbaar bedrijventerrein. Deze laatstgenoemde omvang sluit aan bij een in regionaal verband uitgevoerd behoefteonderzoek.

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

2.4.3 Op- en afritten A27 en verbindingsweg

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

2.4.4 Windturbines

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

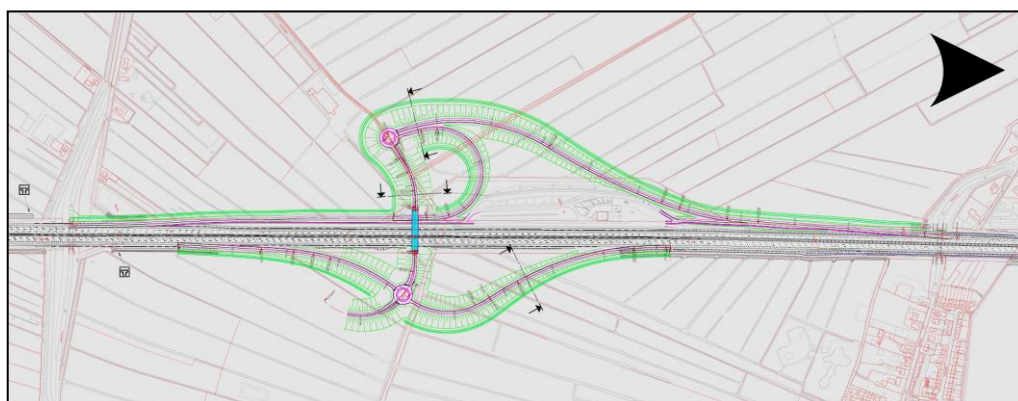
De windturbines worden mogelijk gemaakt met het bestemmingsplan Windturbinepark Groote Haar. Voor een planbeschrijving en –onderbouwing wordt verder verwezen naar dat bestemmingsplan.

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

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

2.5.1 De aansluiting

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



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

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

Locatiekeuze aansluiting

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

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

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

De aansluiting ten oosten van de A27

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

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

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

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

De aansluiting ten westen van de A27

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

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

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

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

Verbindingsweg over de A27

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

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

Profilering

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

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

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

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

2.5.2 De verbindingsweg naar bedrijventerrein Groote Haar

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

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

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

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

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

Bij de varianten horen de volgende schematische weergaven:



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

³ RHDHV, Beoordeling ontsluitingsvarianten Scheiwijk, 17 juli 2015.

⁴ RHDHV, Verdiepingsslag Referentievariant Scheiwijk, 30 november 2015.



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



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

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

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

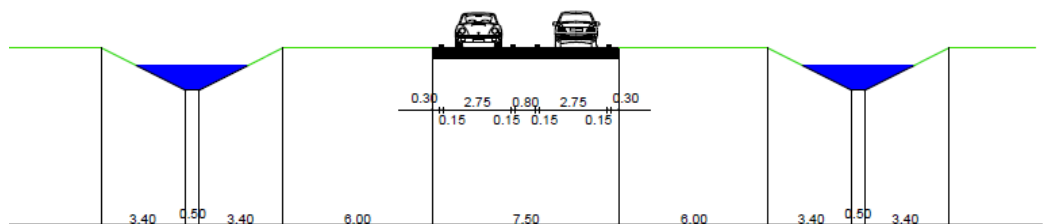
Variant 1 heeft ten opzichte van de beide andere varianten als voordeel dat de effecten voor grondeigenaren ter plaatse het kleinst zijn. Variant 1 doorsnijdt weliswaar enkele percelen, maar er resteren kavels van voldoende omvang waardoor een agrarisch gebruik ter plaatse mogelijk blijft. Dit is ook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

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

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

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

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



Profiel verbindingsweg

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



Voorlopig ontwerp verbindingsweg A27 – bedrijventerrein Groote Haar

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

2.5.3 Landschappelijke inpassing

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

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

Het landschap kan momenteel als volgt worden gekarakteriseerd:

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

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

Voor de gronden ten westen van de aansluiting op de A27 wordt een landschappelijk inpassingsplan opgesteld. De (groen)inrichting wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat en past binnen dit bestemmingsplan.

2.5.4 Aanpassing viaduct Groeneweg

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

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

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

Met de keuze voor de Variant 1 wordt de realisatie van een 'koude kruising' onmogelijk vanwege het feit dat de verbindingsweg ter hoogte van de Groeneweg een viaduct moet passeren. Om die reden wordt een verbinding gemaakt door de weg aan te leggen onder het bestaande viaduct van de Groeneweg door. Aangezien het viaduct door Rijkswaterstaat wordt aangepast vanwege de verbreiding van de A27, wordt dit fysiek

mogelijk. Het viaduct wordt als gevolg van de uitvoering van het Tracébesluit zodanig aangepast, dat voldoende ruimte bestaat voor een onderdoorgang ten behoeve van het reguliere verkeer op de verbindingsweg. Rijkswaterstaat heeft hiermee ingestemd.

2.5.5 Hoogbloklandseweg

De Hoogbloklandseweg houdt in de toekomst dezelfde functie als in de huidige situatie. De Hoogbloklandseweg houdt hierbij hetzelfde verloop en profiel als nu het geval is. Door fysieke maatregelen wordt het bereiken van het bedrijventerrein vanaf de Hoogbloklandseweg onmogelijk gemaakt. Hierdoor wordt sluipverkeer over de Hoogbloklandseweg voorkomen.

3 Haalbaarheid van het plan

3.1 Beleid

3.1.1 Rijksbeleid

De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

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

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

- nationaal belang 5: een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
- nationaal belang 6: betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen;
- nationaal belang 7: het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

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

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

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

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



Kaartbeeld reservering uitbreiding hoofdwegen

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

Voorkeursalternatief Tracébesluit

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

Ladder voor duurzame verstedelijking

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

Daarbij worden de volgende stappen gevolgd:

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

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

Toetsing rijksbeleid

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

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

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

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

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

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

3.1.2 Provinciaal en regionaal beleid

Visie op Zuid-Holland

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

Provinciale Structuurvisie, Visie Ruimte en mobiliteit

Algemeen

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

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

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

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

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

Instrumenten

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

Verordening ruimte 2014

Algemeen

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

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

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

Uitvoeringsagenda

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

Toetsing provinciaal en regionaal beleid

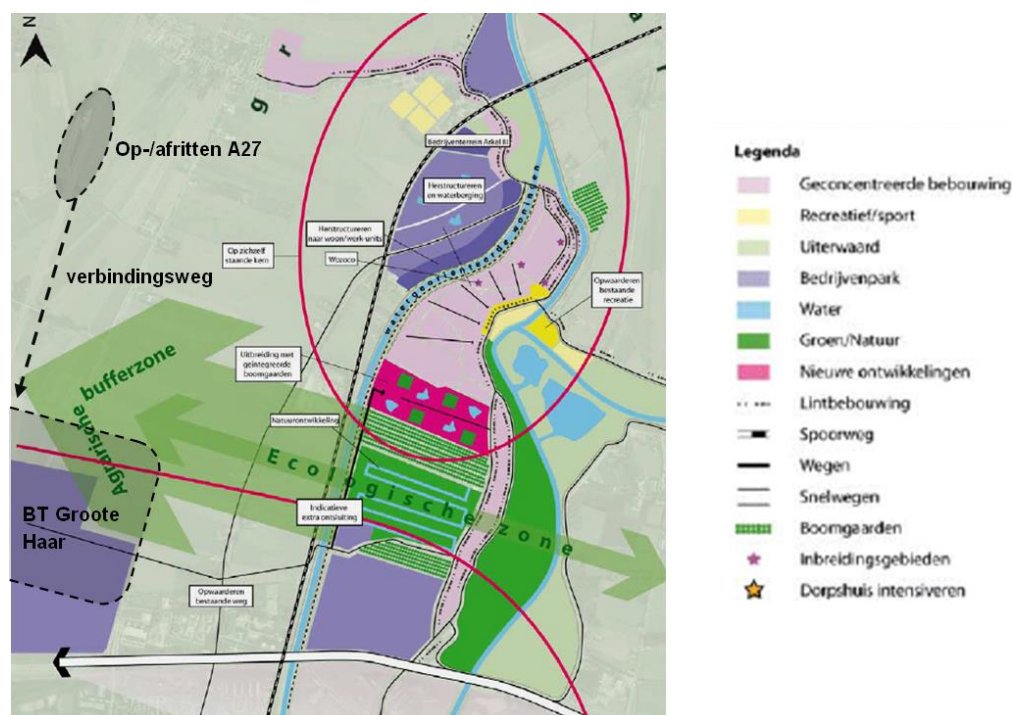
Met dit bestemmingsplan wordt de realisatie van nieuwe op- en afritten op de A27 (BVP Scheiwijk) alsmede de realisatie van een verbindingsweg tussen deze nieuwe aansluiting op de A27 en het nieuwe te ontwikkelen regionale bedrijventerrein Groote Haar in Gorinchem (voor zover deze is gelegen binnen de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

De plannen zijn niet los te zien van de ontwikkeling van het regionale bedrijventerrein Groote Haar bij Gorinchem. De ontwikkeling van dit bedrijventerrein maakt deel uit van de provinciale visie Ruimte en Mobiliteit en is opgenomen in het Programma Ruimte. Ook in het regionale beleid Groote Haar opgenomen als het regionale bedrijventerrein voor met name industriële bedrijven. Het bedrijventerrein Groote Haar is daarnaast opgenomen in het programma van de regionaal economische visie.

3.1.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie 'Giessenlanden buitengewoon' (2008)

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



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

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

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

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2010

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

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

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

De mogelijke realisatie van nieuwe op- en afritten op de A27 ter hoogte van de locatie BVP Scheiwijk wordt in het GVVP niet besproken.

Toetsing

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

3.1.4 Conclusie

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

3.2 Milieu

3.2.1 Inleiding

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

3.2.2 Milieueffectrapportage

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

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

Gezien voorgaande is er een milieueffectrapport (MER) opgesteld in het kader van het onderhavige plan. In dit MER zijn de milieueffecten van het voorliggende plan beoordeeld. In dit milieueffectrapport zijn zowel het voornemen als een afwijkend scenario alsmede een tweetal inrichtingsalternatieven besproken. Van deze alternatieven zijn de milieueffecten beschouwd ten opzichte van de referentiesituatie. Eén van de alternatieven ziet op een alternatieve ligging van de verbindingsweg, namelijk langs de Hoogbloklandseweg in plaats van langs de A27.

Uit het MER blijkt dat het voornemen, met een tracé van de verbindingsweg gelegen langs de A27, wat betreft de verbindingsweg beperkte milieueffecten heeft. Wat betreft de alternatieven blijkt uit dit rapport dat beide in totaal slechter scoren dan het voornemen. De uitgevoerde m.e.r. vormt daarmee concluderend geen aanleiding voor een wijziging van het voornemen.

3.2.3 Bodem

Algemeen

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

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

Bodemonderzoek verbindingsweg

Algemeen

Er is een bodemonderzoek¹⁵ uitgevoerd naar de zoeklocatie van de nieuwe verbindingsweg vanaf de nieuwe op- en afritten op de A27 richting het bedrijventerrein. Het betreft de gehele zone tussen de A27 en de Hoogbloklansdeweg vanaf de locatie van de nieuwe op- en afritten op de A27 tot aan de locatie van het bedrijventerrein.

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

Onderzoeksopzet

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

Resultaten verkennend onderzoek

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

Locatie	Opp.	Zintuiglijk	Grond	Grondwater	Asbest	Eindconclusie
Algemene bodemkwaliteit	65 ha.	RO1, RO6 GR1, GR2, GR6, SL1, HO1, HO3, HO7, HO8 PU1, PU2, PU6, BA1, BA5, BA8, PL7, SB1 v/m SB3, KO1, GL6	Puindammen: ZM, PAK, PCB, MO > AW PAK, Pb > 1 Overig: ZM, PAK > AW	Ba, Co, Ni, Xylenen, Naftaleen, MO > AW Ba > 0,5	Ja, asbestgehalte > 100 mg / kg d.s. (proefgat 1300) -	Onvoldoende onderzocht m.b.t. aangevoelde verontreinigingen in puindammen (grond / asbest)

Toelichting bij tabel 1:

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

Tabel: overzicht resultaten verkennend bodemonderzoek

¹⁵ Rapport diverse onderzoeken, Toekomstige ontsluitingsweg te Gorinchem, Verhoeven Milieutechniek B.V., kenmerk B15.6141B, 13 januari 2016.

Resultaten teeltlaagonderzoek (OCB)

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

Resultaten waterbodemonderzoek

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

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

Toelichting bij tabel 2:

¹ T1, T3 en T5 hebben betrekking op de opgegeven naamgeving van bij de Bodem Toets en Validatieservice (BoToVa). Bij het beoordelen van de kwaliteit van de baggerspecie is gebruik gemaakt van BoToVa

T1 Toepassen van baggerspecie op de bodem

T3 Toepassen van de baggerspecie in een oppervlaktewaterlichaam

T5 Verspreiden van de baggerspecie over het aangrenzend perceel

A Voldoet aan baggerspecie met de klasse A

B Voldoet aan baggerspecie met de klasse B

AW Achtergrondwaarde

IND Industrie

Tabel: resultaten waterbodemonderzoek

Aanbevelingen

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

Bruikbaarheid voor het bestemmingsplan

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

Het aangetoonde gehalte voor barium in het grondwater betreft vermoedelijk een natuurlijk verhoogde achtergrondwaarde.

Vrijkomende van grond

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

Bodemonderzoek nieuwe op- en afritten op de A27

De locatie voor de nieuwe op- en afritten op de A27, voorzover gelegen oostelijk van de A27, is onderzocht in het kader van het bodemonderzoek voor de nieuwe verbindingsweg, zoals hiervoor besproken. Dit geldt niet voor de locatie westelijk van de A27, aangezien voor een bodemonderzoek op deze locatie geen goedkeuring is verkregen van Rijkswaterstaat. Bodemonderzoek op deze locatie dient nog plaats te vinden.

Eindconclusie

De bodemkwaliteit is met de voorliggende onderzoeken voldoende vastgesteld voor het plangebied. De benodigde vervolgonderzoeken voor onderdelen (puindammen, asbest) zullen waar nodig worden uitgevoerd. Ook zal nog bodemonderzoek plaatsvinden op de locatie van de nieuwe op- en afritten op A27 westelijk van de A27.

3.2.4 Geluid

Algemeen

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

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

Onderzoek wegverkeerslawaaï

Algemeen

Er is akoestisch onderzoek¹⁶ uitgevoerd naar de effecten van de uitvoering van dit bestemmingsplan. Het onderzoek houdt rekening met de volgende onderwerpen:

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

Toetsing nieuwe op- en afritten A27

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

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

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

Hiernaast wordt akoestisch onderzoek verricht naar de geluidproductie ter plaatse van de geluidsproductieplafonds (GPP's). Indien de GPP's moeten worden aangepast, dan wordt hiervoor een separate procedure doorlopen gelijktijdig met de ontwerpbestemmingsplannen van de gebiedsontwikkeling Groote Haar.

¹⁶ Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï, Bedrijventerrein Groote Haar Gorinchem, Gemeente Gorinchem en Giessenlanden, 24 december 2015, SAB, kenmerk 140467.

Nieuwe verbindingsweg

De nieuwe verbindingsweg, voor zover die is gelegen in de gemeente Giessenlanden, maakt deel uit van de scope van onderhavig bestemmingsplan.

In het akoestisch onderzoek zijn twee varianten doorgerekend; een variant waarbij de nieuwe verbindingsweg langs de A27 wordt gelegd (1) en een variant waarin de nieuwe verbindingsweg langs de Hoogbloklandseweg wordt gelegd (2).

Inmiddels is gekozen voor de variant waarbij de verbindingsweg parallel aan de A27 wordt gesitueerd.

Volledigheidshalve wordt op beide varianten ingegaan:

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

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

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

Conclusie

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

3.2.5 Bedrijven en milieuzonering

Algemeen

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

Toetsing

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

Conclusie

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

3.2.6 Externe veiligheid

Algemeen

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen (chemische fabriek, lpg-vulpunt) en de mobiele bronnen (route gevaarlijke stoffen). Er wordt onderscheid gemaakt tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijk slachtoffers. Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten.

Plaatsgebonden risico

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

Groepsrisico

Het groepsrisico geeft de kans aan dat in één keer een groep mensen die zich in de omgeving van een risicosituatie bevindt, dodelijk door een ongeval wordt getroffen. Groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van een risicovolle activiteit ophoudt. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de ramp. Een ongeval met 100 doden leidt tot meer ontwrichting, leed en emoties, dan een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers. Aan de kans op een ramp met 100 doden wordt dan ook een grens gesteld, die een factor honderd lager ligt dan voor een ramp met 10 doden. In het Bevi, Bevb en Bevt wordt verder een verantwoordingsplicht (door de overheid) voor het groepsrisico wettelijk geregeld. De verantwoording houdt in dat wordt aangegeven of risico's acceptabel zijn en welke maatregelen worden genomen om de risico's te verkleinen.

Toetsing

Bestaande risicobronnen

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

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

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

Conclusie

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

3.2.7 Luchtkwaliteit

Algemeen

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 5, titel 5.2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor.

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die in 2010 van kracht zijn geworden. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Plannen die in betekende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in een gebiedsgericht programma van het NSL. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Plannen die 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof: Voor NO₂ en PM₁₀ betekent dit dat aannemelijk moeten worden gemaakt dat het project tot maximaal 1,2 µg/m³ verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

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

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

Toetsing

Er is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd in het kader van het plan voor het bedrijventerrein Groote Haar¹⁷. In dit onderzoek is ook de aanleg van de verbindingsweg alsmede de realisatie van de nieuwe op- en afritten op de A27 meegenomen.

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

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

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

¹⁷ Luchtkwaliteitsonderzoek ten behoeve van bestemmingsplan bedrijventerrein Groote Haar te Gorinchem, Windmill, rapport P2015.133.01-03, 30 december 2015.

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

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

Tabel rekenresultaten (bron luchtkwaliteitonderzoek)

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

Conclusie

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

3.3 Water

3.3.1 Beleid

Nationaal Waterplan

In december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen. Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

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

Deze kwetsbaarheid van ons land, tezamen met ongunstige verwachtingen over klimaatverandering en zeespiegelstijging, maken duidelijk dat een duurzame bescherming tegen hoogwater, zowel nu als in de toekomst, hoge prioriteit moet houden.

Provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010 – 2015

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

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

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

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

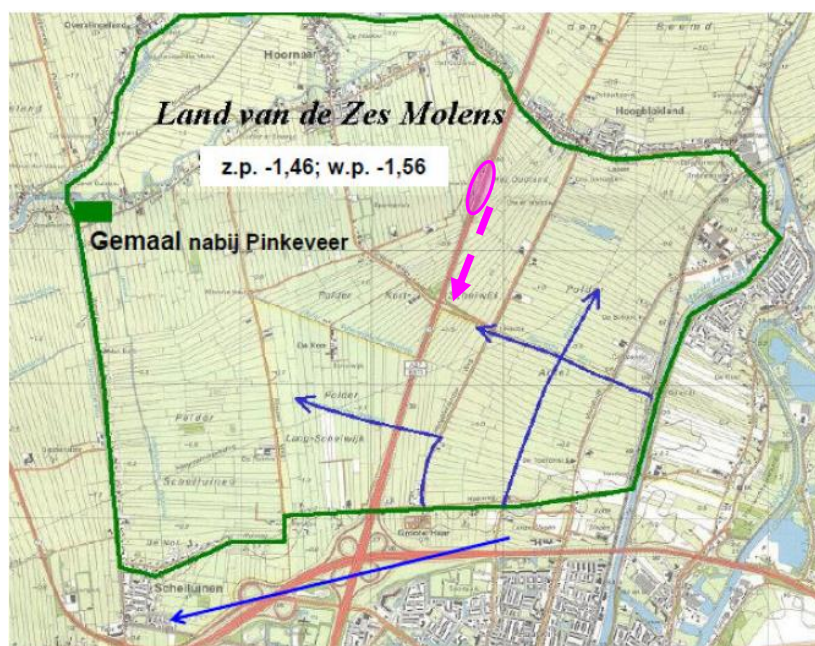
Waterschap Rivierenland

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

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

Daarnaast beschikt het Waterschap Rivierenland over een verordening: de Keur voor waterkeringen en wateren. Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. De geboden geven de verplichtingen aan om deze waterstaatswerken in stand te houden. De verboden betreffende die handelingen en gedragingen die in principe onwenselijk zijn voor de constructie of de functie van watergangen en waterkeringen. Van alle verboden werken en/of werkzaamheden die niet voldoen aan de criteria van de algemene regels, kan ontheffing worden aangevraagd. Duidelijke en vastgestelde uitgangspunten hierbij zijn geformuleerd en vastge-

Situatie plangebied



Figuur: bemalingsgebied en afvoerrichting met globale aanduiding plangebied in lichtpaars

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

Waterkwaliteit

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

Grondwater

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

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

3.3.3 Toekomstige situatie

Het voorliggende plan betreft ten eerste de realisatie van nieuwe op- en afritten op de A27 alsmede de realisatie van een verbindingsweg richting het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein Groote Haar in Gorinchem, voor zover deze verbindingsweg is gelegen in de gemeente Giessenlanden. Als gevolg van deze plannen zal de verharding toenemen. Echter, langs de nieuwe infrastructuur zal worden voorzien in ruimte voor groen en water in de vorm van bermen en berm sloten. Hierin kan het afstromende re-

genwater worden opgevangen. Hiermee is de invloed van voorliggend plan op de waterhuishouding vrij beperkt. Er is geen sprake van mogelijk negatieve gevolgen op de waterhuishouding.

Aandachtspunt vormt de afvoer van hemelwater via duikers onder de snelweg door. Bij hevige buien blijkt dat deze duikers onvoldoende capaciteit hebben. Er zal voor worden gezorgd dat alle duikers en watergangen rondom het bedrijventerrein en de verbindingsweg voldoende capaciteit hebben.

3.3.4 Watertoets

Het voorliggende bestemmingsplan zal in het kader van het vooroverleg worden voorgelegd aan het waterschap Rivierenland. Op deze wijze wordt invulling gegeven aan de watertoets.

3.3.5 Conclusie

De ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.

3.4 Flora en fauna

3.4.1 Algemeen

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

3.4.2 Uitgevoerd onderzoek

Quick scan flora en fauna

Inleiding

Er is een flora- en faunarapportage¹⁸ opgesteld inzake de realisatie van het bedrijventerrein Groote Haar, alsmede de realisatie van de beoogde 3 windturbines en de aanleg van nieuwe infrastructuur (nieuwe op- en afritten op A27 en nieuwe verbindingsweg). In deze flora- en faunarapportage worden de effecten op de aanwezige natuurwaarden besproken. In het rapport is een scheiding aangebracht tussen de verschillende bestemmingsplannen. Hieronder wordt ingegaan op de onderzoeksresultaten voor zover die van belang zijn voor het onderhavige bestemmingsplan voor het de op- en afritten op de A27 en de verbindingsweg voorzover die in de gemeente Giessenlanden ligt.

¹⁸ Flora- en faunarapportage, Gebiedsontwikkeling Groote Haar, Gemeente Gorinchem en Giessenlanden, SAB, Datum: 25 november 2015, kenmerk: 140467.

Gebiedsbescherming

Natuurbeschermingswet 1988

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

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



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

Beschermde natuurgebieden

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

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

Tabel: Beschermde natuurmonumenten in de omgeving van het plangebied.

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

Ecologische Hoofdstructuur en belangrijk weidevogelgebied

Het plangebied ligt niet in de EHS. Het zoekgebied voor de ontsluitingsweg bevindt zich in wel een belangrijk weidevogelgebied. In de Verordening Ruimte (2014) van Provincie Zuid-Holland staat vermeld dat er bij ingrepen in een belangrijk weidevogelgebied een compensatieplan opgesteld dient te worden door de initiatiefnemer. Een dergelijk compensatieplan wordt momenteel opgesteld. Voor de vaststelling zal deze als bijlage bij dit bestemmingsplan worden gevoegd.

Soortbescherming

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

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

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

Zorgplicht

In het plangebied zijn vele algemene planten en dieren aangetroffen en te verwachten. Daarom dient veel aandacht aan de zorgplicht te worden besteed om overtreding van de Flora- en faunawet te voorkomen. De te treffen maatregelen zijn uiteengezet in de rapportage. Het gaat onder meer op welke wijze er gemaaid en gekapt wordt en op

welke wijze sloten worden gedempt. Deze maatregelen dienen begeleid te worden door een ecooloog met kennis van plant- en diersoorten.

Broedende vogels

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

Conclusie flora- en fauraraapportage

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

Voortoets

Inleiding

Wat betreft de gebiedsbescherming een voortoets¹⁹ uitgevoerd in het kader van de gebiedsontwikkeling Groote Haar. Naast de beoogde realisatie van nieuwe op- en afritten op de A27 alsmede de realisatie van een verbindingsweg, maakt ook het bedrijventerrein (inclusief windturbines) deel uit van de totale ontwikkeling. De voortoets hoort hiermee bij drie separate bestemmingsplannen, waaronder het onderhavige. Als onderdeel van de drie bestemmingsplannen is het noodzakelijk om aan te tonen dat de activiteiten niet in strijd zijn met de Natuurbeschermingswet 1998. Derhalve dient een Voortoets Natuurbeschermingswet 1998 uit te worden gevoerd. In dit rapport wordt, op basis van de geldende natuurwetgeving, getoetst of de beoogde situatie van het plangebied leidt tot mogelijke negatieve effecten op Beschermde natuurmonumenten en instandhoudingsdoelstellingen van nabij gelegen Natura 2000-gebieden (met een maximale afstand van 25 kilometer).

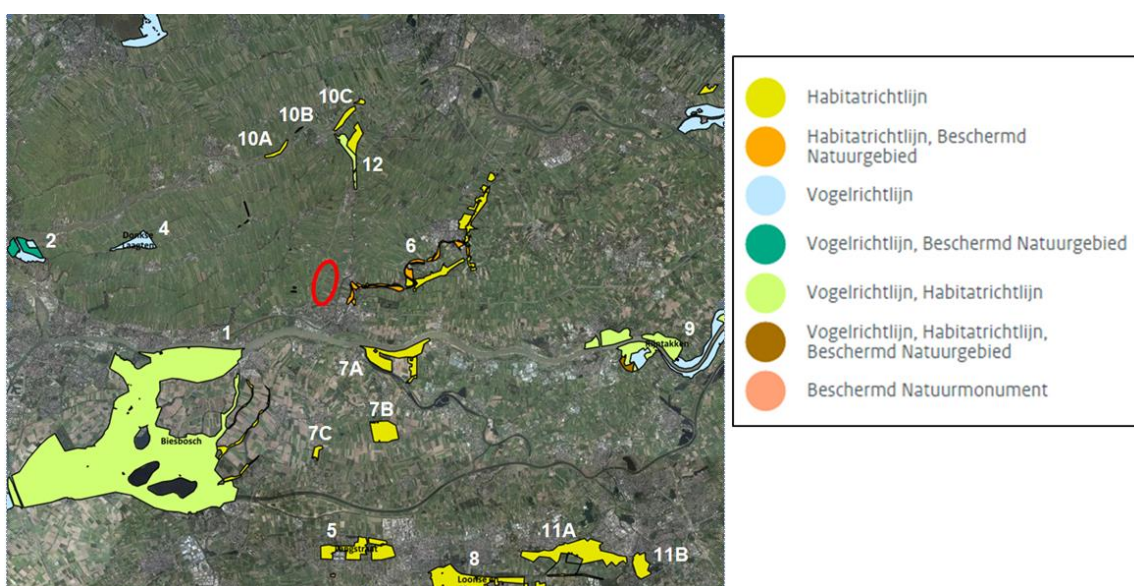
Natura 2000-gebieden

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

¹⁹ Voortoets Natuurbeschermingswet 1998, Gebiedsontwikkeling Groote Haar, Gemeente Gorinchem en Giessenlanden, SAB, 27 november 2015, kenmerk 140467

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

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



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

Resultaten

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

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

Tabel Mogelijke storingsfactoren op soorten en habitats

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

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

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

Conclusie voortoets

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

Passende beoordeling

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

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

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

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

Overzicht toetspunten

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

AG = achtergrondconcentratie.

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

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

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

Stikstofdepositiebijdrage van de realisering van de gebiedsontwikkeling Groote Haar

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

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

Afname stikstofdepositie

Conclusie infrastructuur

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

Dit betekent concreet dat het bestemmingsplan Aansluiting A27 en verbindingsweg Groote Haar met inachtneming van artikel 19j Nbw 1998 kan worden vastgesteld. Immers, er is verzekerd dat het plan op zichzelf en in cumulatie met andere plannen c.q. projecten, gelet op de instandhoudingsdoelstelling, de kwaliteit van de natuurlijke ha-

bitats en de habitats van soorten in de binnen de invloedssfeer van het plangebied gelegen Natura 2000-gebieden niet verslechteren en geen significant verstorend effect heeft op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen.

Conclusie bedrijventerrein

Het bedrijventerrein Groote Haar is als project aangewezen als prioritair project in het kader van de PAS (Programmatistische Aanpak Stikstof). Er is berekend welke stikstofdepositie aan het prioritair project is toegekend. Hieruit blijkt dat de plantoename van de stikstofdepositie de omvang van het prioritaire project overstijgt. Hierover is in overleg getreden met de provincie. Daaruit blijkt dat nog niet het gehele plan is meegenomen, omdat de PAS voor zes jaar geldt.

In overleg is besloten om voor de komende PAS-perioden opnieuw ontwikkelingsruimte te reserveren voor Groote Haar, die wordt afgestemd op de in het rapport berekende planbijdragen. Een en ander zal worden geformaliseerd in de bestemmingsplannen. Hiermee wordt verzekerd dat de gebiedsontwikkeling Groote Haar, gelet op de instandhoudingsdoelstelling, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in de binnen de invloedssfeer van het plangebied gelegen Natura 2000-gebieden, niet leidt tot significant versturende effecten op de betreffende Natura 2000 gebieden.

Slotconclusie

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

3.4.3 Nog uit te voeren onderzoek

Uit de voorgaande paragraaf blijkt dat er vervolgonderzoek nodig is wat betreft de soortenbescherming. Concreet is vervolgonderzoek benodigd naar diverse beschermde soorten. Deze onderzoeken worden momenteel uitgevoerd. Tevens wordt een compensatieplan opgesteld vanwege de ligging van het plangebied in een belangrijk weidevogelgebied.

3.4.4 Conclusie

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

3.5 Archeologie en cultuurhistorie

3.5.1 Archeologie

Algemeen

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

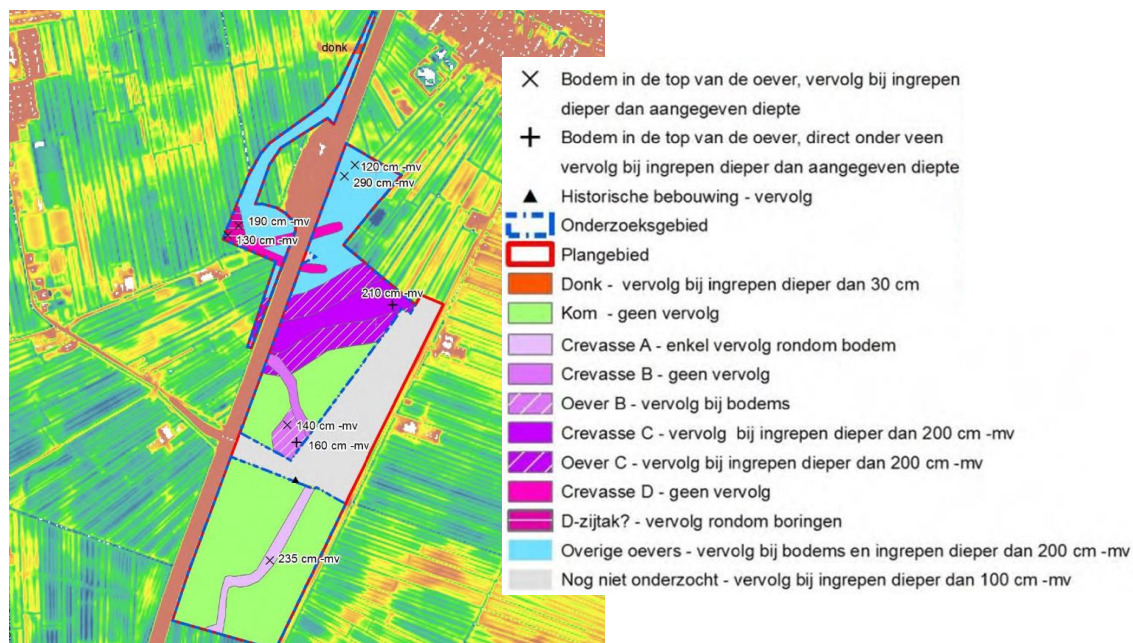
Toetsing

Er is een archeologisch onderzoek²² verricht ter hoogte van de verbindingsweg alsmede de op- en afritten op de A27. De onderzoeksconclusies zijn vertaald in de navolgende kaart.

Uit het kaartbeeld is het volgende af te leiden:

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

²² Bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek verkennende fase, ontsluitingsweg naar het bedrijventerrein Groote Haar in Gorinchem, ArcheoDienst, rapportnummer 781, 16-12-2015.



Kaartbeeld resultaten archeologisch onderzoek

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

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

Er is derhalve sprake van twee archeologische regelingen:

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

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

Conclusie

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

3.5.2 Cultuurhistorie

Algemeen

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

Toetsing

Huidige situatie

Landschap en grondgebruik

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

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

Nieuwe plan

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

Bij het plan ligt de nieuwe aansluiting tegen het tracé van de A27 aan. Door de bundeling van de beide infrastructuren worden het landschap en de cultuurhistorische waarde hiervan slechts in zeer beperkte mate aangetast. Verkavelings- en waterpatronen worden beperkt doorsneden en de samenhang blijft nog herkenbaar.

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

Conclusie

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

3.6 Verkeer en parkeren

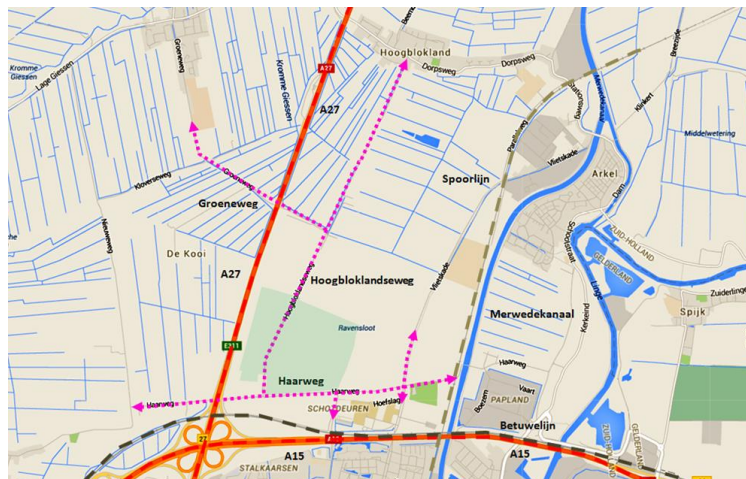
3.6.1 Algemeen

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

3.6.2 Verkeer

Huidige situatie

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



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

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

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

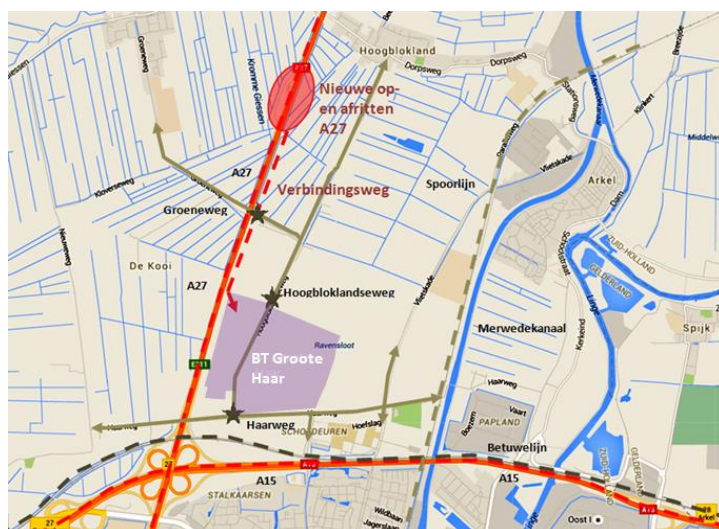
In het plangebied van dit bestemmingsplan zijn geen bestaande wegen gelegen.

Toekomstige situatie

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

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

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



Kaartbeeld schematische weergave toekomstige verkeersstructuur

De nieuwe op- en afritten op de A27 sluiten hiernaast uitsluitend op de nieuwe verbindingsweg aan. Hiermee ontstaat een volledig gescheiden systeem en heeft de aanleg van de nieuwe infrastructuur geen effect op het onderliggende wegennet. De verkeersgevolgen van het plan zijn hiermee beperkt.

De nieuwe infrastructuur wordt hiernaast zodanig gedimensioneerd dat het verkeer van en naar het bedrijventerrein Groote Haar op goede wijze kan worden afgewikkeld.

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

3.6.3 Parkeren

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

3.6.4 Conclusie

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

3.7 Economische uitvoerbaarheid

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

Hiertoe heeft de gemeente Gorinchem afspraken gemaakt met Rijkswaterstaat. De te maken kosten worden gedekt uit de verkoop van bedrijfskavels door de gemeente Gorinchem op het bedrijventerrein Groote Haar. Voor het tekort op de grondexploitatie heeft de gemeenteraad van Gorinchem een voorziening getroffen.

4 Wijze van bestemmen

4.1 Algemeen

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

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

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

4.2 Methodiek

4.2.1 Verbeelding

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

4.2.2 Regels

De regels van het bestemmingsplan zijn ondergebracht in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1 (artikelen 1 en 2) bevat de inleidende regels. Deze regels beogen een eenduidige interpretatie en toepassing van de overige, meer inhoudelijke regels en van de verbeelding te waarborgen.
- Hoofdstuk 2 (artikelen 3 tot en met 6) bevat de bestemmingsregels. Per op de verbeelding aangegeven bestemming bevat dit hoofdstuk regels die specifiek voor die bestemming gelden.
- Hoofdstuk 3 (artikelen 7 tot en met 8) bevat de algemene regels, waaronder een anti-dubbeltelregel en de algemene afwijkingsregels.
- Hoofdstuk 4 (artikelen 9 en 10) bevat het overgangsrecht en de slotregel.

regels in verband met de bestemmingen

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

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

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

Inleidende, algemene en overgangs- en slotregels

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

4.3 Bestemmingen

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

4.3.1 Bestemming 'Groen'

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

4.3.2 Bestemming 'Verkeer'

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

4.3.3 Dubbelbestemmingen Waarde - Archeologie - 1 en Waarde - Archeologie - 2

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

5 Procedure

5.1 Overleg

Het voorontwerp-bestemmingsplan wordt in het kader van het vooroverleg aan verschillende instanties toegezonden.

5.2 Inspraak

Het voorontwerp-bestemmingsplan wordt gedurende 6 weken voor inspraak ter inzage gelegd.

5.3 Zienswijzen

Het ontwerp-bestemmingsplan wordt te zijner tijd gedurende 6 weken ter visie gelegd.