

bestemmingsplan

‘Stationsgebied West’

van de gemeente Geldermalsen

Opdrachtgever:

het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Geldermalsen

derks stedenbouw b.v.

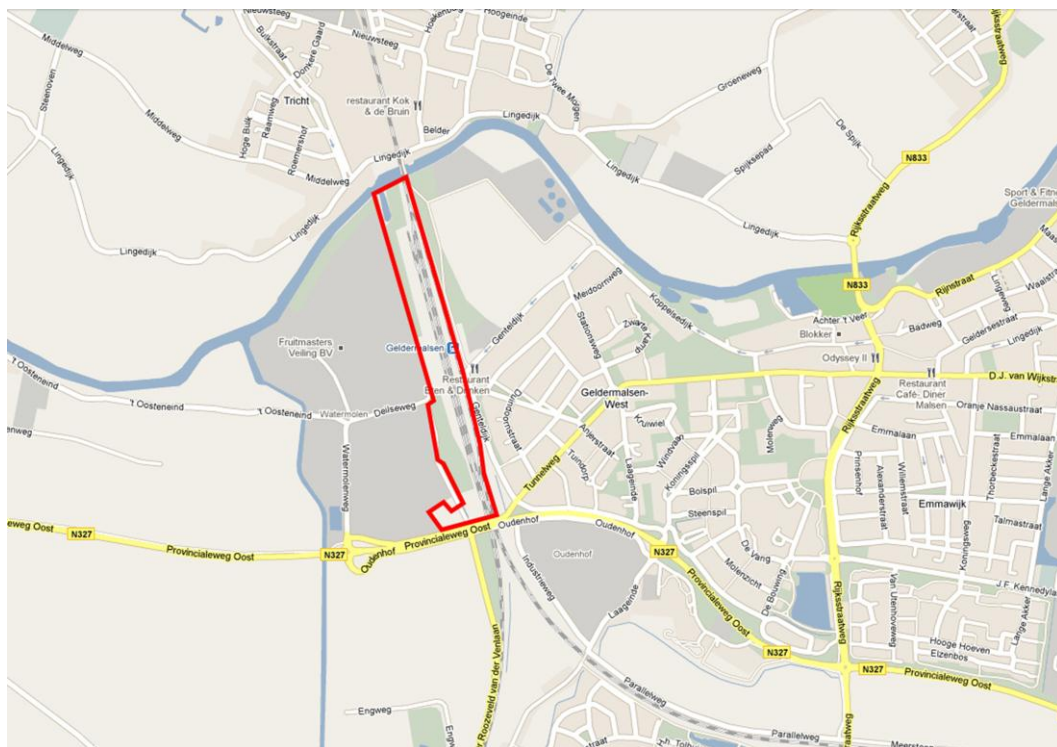
buro voor stedenbouw, ruimtelijke vormgeving en advies

september 2012

TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

Toelichting	3
Inhoudsopgave	5
Hoofdstuk 1: Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Ligging plangebied	7
1.3 Vigerende bestemmingsplannen	7
1.4 Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2: Beleidskader	9
2.1 Inleiding	9
2.2 Europees en Rijksbeleid	10
2.3 Provinciaal en regionaal beleid	12
2.4 Gemeentelijk beleid	18
Hoofdstuk 3: Planbeschrijving	22
3.1 huidige situatie	22
3.2 ontwikkelingsmogelijkheden	22
Hoofdstuk 4: Planologische en Milieu aspecten	27
4.1 Inleiding	27
4.2 Bodem	27
4.3 Flora en Fauna	28
4.4 Geluidhinder	29
4.5 Bedrijvigheid	32
4.6 Externe veiligheid	34
4.7 Luchtkwaliteit	35
4.8 Watertoets	36
4.9 Archeologie	38
4.10 Verkeer	40
4.11 Explosieven	41
Hoofdstuk 5: Juridische aspecten	43
5.1 Planmethodiek	43
5.2 Stedenbouwkundige opzet	44
5.3 Bestemmingsregeling	44
Hoofdstuk 6: Uitvoerbaarheid	52
6.1 Inspraak & Overleg	52
6.2 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid	52
BIJLAGEN	54



Afbeelding 1: Indicatieve ligging Stationsgebied West t.o.v. de kern Geldermalsen

HOOFDSTUK 1: INLEIDING

1.1 Aanleiding

De omgeving van het stationsgebied in Geldermalsen had te kampen met een aantal knelpunten. Het parkeerterrein had onvoldoende capaciteit, de omgeving werd als sociaal onveilig ervaren, het gebied had een rommelige aanblik en de gebrekkige bereikbaarheid veroorzaakte verkeersoverlast in de omgeving. Deze knelpunten zijn recent weggenomen door de herinrichting van stationsgebied west. Naast knelpunten biedt de stationsomgeving ook mogelijkheden. Meerdere overheden en de NS willen de kans van Geldermalsen 'als poort naar de regio Utrecht' benutten door in Geldermalsen meer functies aan het station te koppelen. Dit zal het gebruik van het station intensiveren. Om deze herontwikkeling van het stationsgebied mogelijk te maken is een herziening van het bestaande bestemmingsplan noodzakelijk. Het voorliggende document is het bestemmingsplan voor het westelijk deel van het stationsgebied. Deze ontwikkelingen kunnen worden gezien als het sluitstuk van de herinrichting.

1.2 Ligging plangebied

Het stationsgebied is gelegen ten westen van de kern Geldermalsen. Het gebied kent een diversiteit aan ruimtelijke functies. Allereerst is er de spoorlijn die Utrecht en 's-Hertogenbosch met elkaar verbindt. Opvallend hierbij is het monumentale stationsgebouw uit 1884. Ten westen van de spoorlijn bevindt zich het industrieterrein 'Watermolen', met enkele grote complexen waaronder de koninklijke Fruitmasters Geldermalsen en COROOS (fruit- en groenteverwerking). De noordzijde van het plangebied wordt begrensd door de rivier de Linge en bijbehorende uiterwaarden. Westelijk wordt het plangebied begrensd door kadastrale grenzen van de bestaande bedrijven op het industrieterrein. De zuidelijke grens van het plangebied wordt gevormd door de provinciale weg N327 en aan de oostzijde ligt de bestemmingsplangrens tussen het spoor en de Genteldijk.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied is thans het bestemmingsplan "De Gentel 1976" zoals door de gemeenteraad van Geldermalsen vastgesteld in de openbare vergadering van 21 juni 1977 nr. 27, vigerend. Dit plan is op 20 maart 1978 (nr. 13093/593-ro-107) door Gedeputeerde Staten van Gelderland gedeeltelijk goedgekeurd. Het plan en het goedkeuringsbesluit van G.S. zijn nadien onherroepelijk verklaard geworden op 6 juli 1978.

Het plangebied bestaat voor het overwegende deel uit de volgende bestemmingen:

- Spoorbaan
- Fruit en Groenteveiling
- Handel en Nijverheid
- Bermen, Openbaar Groen of plantsoen

Op basis van de genoemde bestemmingen kan een deel van de voorgestelde herontwikkeling niet gerealiseerd worden. Om de herontwikkeling in juridisch-planologische zin mogelijk te kunnen maken is het voorliggende bestemmingsplan opgesteld.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 zet het beleidskader uiteen. Hierin wordt het voor dit bestemmingsplan relevante Europees-, Rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid beschreven. In hoofdstuk 3 worden de plannen met betrekking tot de herinrichting van het stationsgebied beschreven en worden de ruimtelijke aspecten nader toegelicht. Hoofdstuk 4 bespreekt de milieuaspecten welke voor het plangebied van toepassing zijn. In hoofdstuk 5 komen de juridische aspecten aan de orde en wordt de keuze voor de planmethodiek en de regels nader toegelicht. Tenslotte is hoofdstuk 6 gewijd aan de uitvoerbaarheid. Hier wordt met name ingegaan op de uitkomsten van de inspraak en het overleg.

HOOFDSTUK 2: BELEIDSKADER

2.1 Inleiding

Voor de ontwikkeling van een ruimtelijk plan is het van belang na te gaan wat de beleidskaders zijn, die bij de planopzet in acht genomen moeten worden. Het ruimtelijk beleid kent in ons land een zogenaamde getrapte verantwoordelijkheid, verdeeld over de drie overheidsniveaus: rijk, provincie en gemeente. Naast landelijke beleidskaders zijn ook Europese richtlijnen op nationale plannen van toepassing.

Ten aanzien van de locatie, zal wat betreft regelgeving op Europees niveau rekening gehouden worden met het 'Verdrag van Malta' en de 'Vogel- en Habitatrichtlijn'. Op Rijksniveau zal de Flora- en Faunawet, de Nota Ruimte en de Ecologische Hoofdstructuur beschouwd worden. Op provinciaal niveau is met name het 'Streekplan Gelderland 2005' richtinggevend. Wat de gemeente Geldermalsen betreft zijn de 'Structuurvisie Geldermalsen 2005-2015' alsmede de actualisatie hiervan, verwoord in de nota 'Wikken en Wegen', Lekker Leven Langs de Linge en het Mobiliteitsplan Geldermalsen 2020 van primair belang voor de verdere ruimtelijke planopzet.

In aanmerking komende beleidskaders:

Europees- en Rijksbeleid:

- Verdrag van Malta
- Vogel- en Habitatrichtlijn
- Flora- en Faunawet
- Ecologische Hoofdstructuur
- Nota Ruimte

Provinciaal en regionaal beleid:

- Streekplan Gelderland 2005
- Structuurvisie Rivierenland 2004-2015
- Structuurvisie bedrijventerreinen en werklocaties
- Waterplan Gelderland 2010-2015
- Waterbeheerplan 2010-2015

Gemeentelijk beleid:

- Wikken en Wegen (actualisering Structuurvisie Geldermalsen 2005-2015)
- Structuurvisie 'Lekker leven langs de Linge'
- Mobiliteitsplan Geldermalsen 2020
- Stedelijk Waterplan
- Gemeentelijk Rioleringsplan (2009 - 2013)

2.2 Europees en Rijksbeleid

Verdrag van Malta

'Het verdrag van Malta' heeft tot doel het archeologisch erfgoed in Europa te beschermen. Als de bodem wordt verstoord, moeten volgens het verdrag belangrijke archeologische resten intact worden gehouden, bij voorkeur op locatie in de bodem en, als het niet anders kan, door opgraving en archivering. In paragraaf 4.9 wordt naar aanleiding van een verkennend archeologisch onderzoek nader ingegaan op het onderdeel archeologie.

Vogel- en Habitatrichtlijn

De Vogelrichtlijn heeft tot doel alle in het wild levende vogelsoorten en de als leefgebied aangewezen gebieden te beschermen. De Habitatrichtlijn heeft tot doel het waarborgen van de biologische diversiteit en de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna. Het plangebied valt niet binnen een Habitatrichtlijn- of Vogelrichtlijngebied en heeft door de afstand geen relatie met de dichtstbijzijnde Speciale Beschermingszone ('Kil van Hurwenen').

Conclusie

Bij de planontwikkeling hoeft niet expliciet rekening gehouden te worden met de Vogel- en Habitatrichtlijn.

Flora- en Faunawet

In de Flora- en faunawet is de bescherming van planten- en diersoorten geregeld. In verband met de haalbaarheid van dit bestemmingsplan moet worden aangetoond dat deze wet de bestemmingen die in dit plan zijn opgenomen niet onmogelijk maakt. Hierop wordt in paragraaf 4.3 nader ingegaan.

Ecologische Hoofdstructuur

De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat natuurgebieden hun waarde verliezen. Door nieuwe natuur te ontwikkelen, kunnen natuurgebieden met elkaar worden verbonden. Zo kunnen planten zich over verschillende natuurgebieden verspreiden en dieren van het ene naar het andere gebied gaan. De EHS bestaat uit:

- bestaande natuurgebieden, reservaten, natuurontwikkelingsgebieden en zogenaamde robuuste verbindingen;
- landbouwgebieden met mogelijkheden voor agrarisch natuurbeheer (beheergebieden);
- grote wateren (zoals de kustzone van de Noordzee, het IJsselmeer en de Waddenzee).

De rivier de Linge maakt onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur. De inham ten behoeve van de kleine private haven in het noordelijk deel van het plangebied wordt ook als onderdeel van de EHS gezien. Ter plaatse van de kleine private haven zijn geen nieuwe ontwikkelingen voorzien. De huidige waterpartij waaraan de kleine private haven is gelegen blijft ook in de nieuwe plannen gehandhaafd. Het voorliggende bestemmingsplan zal dan ook (ter plaatse van de EHS) zoveel mogelijk in overeenstemming worden gebracht met de huidige bestemmingen en mogelijkheden.



Afbeelding 2: ligging plangebied t.o.v. de Ecologische Hoofdstructuur

Conclusie

Ter plaatse van de aansluiting van de kleine private haven op de Linge, die onderdeel uitmaakt van de EHS, zijn geen nieuwe ontwikkelingen voorzien. Het voorliggende bestemmingsplan is zoveel mogelijk in overeenstemming gebracht met de vigerende bestemmingen en mogelijkheden. Derhalve hoeft niet expliciet rekening gehouden te worden met de Ecologische Hoofdstructuur.

Nota Ruimte

De Nota Ruimte is een strategische nota op hoofdlijnen, waarin rijksverantwoordelijkheden en die van anderen helder zijn onderscheiden. Het rijk gaat minder 'zorgen voor' anderen en meer 'zorgen dat' anderen eigen afwegingen kunnen maken. Daarmee keert het kabinet terug naar de eigenlijke uitgangspunten van het ruimtelijk rijksbeleid, die onder meer tot uiting komen in het decentrale planningsstelsel met een centrale rol voor de gemeentelijke bestemmingsplannen. Zo verschuift het accent van 'ordening' naar 'ontwikkeling'.

Voor verstedelijking en economische activiteiten gaat het rijk uit van de bundelingsstrategie. Deze bundeling heeft veel voordelen. De steden worden ondersteund in hun functie van economische en culturele motor. In steden en dorpen wordt het draagvlak voor voorzieningen ondersteund. Infrastructuur kan worden geconcentreerd en optimaal worden benut. Het rijk voert het bundelingsbeleid niet zelf uit; dat is een taak van decentrale overheden. Wel speelt het rijk een stimulerende rol. Ook toetst het of provincies en WGR-plusregio's het bundelingsbeleid voor verstedelijking en economische activiteiten in hun beleidsplannen opnemen. Uitgangspunt is dat in

iedere gemeente voldoende ruimte wordt geboden om te voorzien in de natuurlijke bevolkingsaanwas. Behalve voor de eigen bevolkingsaanwas, moet iedere gemeente ook voldoende ruimte bieden voor de lokaal georiënteerde bedrijvigheid. Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten betekent dat nieuwe bebouwing voor deze functies grotendeels geconcentreerd tot stand komt, dat wil zeggen in bestaand bebouwd gebied, aansluitend op het bestaande bebouwde gebied of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten. De ruimte die in het bestaande stedelijke gebied aanwezig is, moet door verdichting optimaal worden gebruikt. Het streven is erop gericht dat veertig procent van het totale uitbreidingsprogramma voor woningen en arbeidsplaatsen in bestaand gebied tot stand komt, al hanteert het kabinet, met oog op de praktijkervaring van de laatste jaren, als achtergrond voor investeringsbeslissingen een tegenvallende productie binnen bestaand bebouwd gebied, i.c. 25% van het totale uitbreidingsprogramma.

Conclusie

De plannen met betrekking tot de herinrichting van de westzijde van het station voldoen in ruime mate aan de hoofdlijnen die in de Nota Ruimte zijn aangegeven. Het intensiveren van het bestaande bedrijventerrein, binnen de rode contouren, in combinatie met het opwaarderen van het stationsgebied en de bereikbaarheid per openbaar vervoer liggen geheel in lijn met de wensen van het Rijk.

2.3 Provinciaal en regionaal beleid

Streekplan Gelderland 2005

Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening per 1 juli 2008 heeft het streekplan Gelderland 2005 de status van structuurvisie gekregen. De inhoud van het streekplan blijft echter voor de provincie de basis voor haar eigen optreden in de ruimtelijke ordening. Het streekplan is erop gericht de verschillende functies in regionaal verband een zodanige plek te geven dat de ruimtelijke kwaliteiten worden versterkt en er zuinig en zorgvuldig met de ruimte wordt omgegaan. De hoofddoelstelling van het streekplanbeleid is *"...het scheppen van ruimte voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak..."*. De provincie hanteert hier voor het ruimtelijk beleid in het streekplan een aantal uitgangspunten, waaronder versterking van de ruimtelijke kwaliteit door bundeling en regionale inzet:

Versterking van de ruimtelijke kwaliteit, o.a. door bundeling;

- bundeling van water en ruimtegebruik;
- bundeling van infrastructuur en ruimtegebruik;
- bundeling van stedelijke functies - stedelijke netwerken

De bundeling heeft tot doel:

- het handhaven/versterken van de economische en culturele functies van de steden
- behoud/versterking van draagvlak voor stedelijke voorzieningen

- bevorderen van een gedifferentieerde bevolkingssamenstelling
- kansen bieden voor arbeid/scholing, ontspanning en zorgtaken
- optimale benutting van infrastructuur, kansen voor openbaar vervoer en fietsgebruik

De provincie wil bijdragen aan het voldoen aan de ruimtelijke voorwaarden voor een succesvolle economische ontwikkeling. Dit betekent o.a. het voorzien in een aanbod aan bedrijventerreinen dat past bij de regionale behoefte. Duurzame kwaliteit, concentratie en bundeling en zorgvuldig ruimtegebruik zijn hierbij kernbegrippen. Ook in het bedrijfsleven is sprake van voortgaande schaalvergroting. Clustering van diverse soorten bedrijvigheid in stedelijke gebieden vermindert de kwetsbaarheid voor economische conjunctuurbewegingen. Bij bundeling van werkfuncties valt onderscheid te maken naar de omvang van publieks-/werknemers-stromen (= meer centrale, goed bereikbare locaties) en van goederen-stromen (= ligging aan ontsluitende infrastructuur weg/water of op specifieke terreinen bijvoorbeeld in verband met milieuzonering).

Het situeren van kleinschalige werkfuncties in een stedelijke omgeving bevordert functiemenging:

- zorgt voor afwisseling en levendigheid in de gebouwde omgeving
- biedt kans op kortere woon-werk-afstanden en combinatie arbeid/andere taken
- biedt meer kans op woon- en werkcarrières van mensen.

Een goede fysieke en elektronische bereikbaarheid is een voorwaarde voor het duurzaam functioneren van bedrijventerreinen. De ontwikkeling van nieuwe terreinen moet zoveel mogelijk worden gekoppeld aan de mogelijkheden die de bestaande spoor-, weg-, water- en (moderne) ICT-infrastructuur bieden, voor zowel personen als goederenvervoer. Knooppunten van infrastructuur zijn hierbij zeer kansrijk.

Kantoren

De provincie voert geen kwantitatief beleid inzake kantoorontwikkeling. Het bundelings- en locatie/knopenbeleid in bestaand bebouwd gebied en stedelijke uitbreidingen is bepalend voor nieuwe ontwikkelingen. Van belang daarbij is tevens dat de aard, de schaal en het mobiliteitsprofiel van de kantoorontwikkeling passen bij de betreffende locatie. De komende jaren is er in Gelderland een vraag naar kantoorruimte van ca. 40.000 m² bvo per jaar (CPB/GC-scenario). Nieuwe kantoorlocaties dienen zoveel mogelijk te worden ontwikkeld op/nabij hoogwaardige OV-verbindingen.

In het kader van de regionale opzet is het streekplan onderverdeeld naar een aantal regionale gebieden met ieder een eigen karakter. Geldermalsen valt binnen het gebied 'Rivierenland'.

Rivierenland

In het streekplan is voor een aantal regio's een specifieke uitwerking gemaakt. Geldermalsen valt hierbij onder de regio Rivierenland. De ruimtelijke structuurdragers van het Rivierenland zoals uiterwaarden, dijken, oeverwallen en het cultuurhistorische landschap geven hier de richting aan waarin verstedelijking, verkeer en vervoer, recreatie en overige functies zich mogen ontwikkelen. De hoofdinfrastructuur wordt door de regio als leidend gezien voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Voor het realiseren van bundeling kiest de regio voor de voortzetting van de

kernenhiërarchie waarin Geldermalsen een subregionale functie heeft. Dit betekent dat het zwaartepunt voor stedelijke ontwikkelingen mede de verantwoordelijkheid is van de gemeente Geldermalsen.

Conclusie

De plannen voor het gebied ten westen van het station Geldermalsen voldoen aan de hoofddoelstelling van het streekplanbeleid: *"...het scheppen van ruimte voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak..."*. In het bijzonder als het gaat om optimale benutting van infrastructuur, bundeling van water en ruimtegebruik, bundeling van infrastructuur en ruimtegebruik en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit door het opknappen/herstructureren van (de omgeving van) het stationsgebied.

Structuurvisie Rivierenland 2004-2015

De provincie Gelderland heeft in het kader van het opstellen van het hiervoor besproken Streekplan aan de regio's verzocht een Structuurvisie op te stellen. De Structuurvisie Rivierenland 2004-2015 is daar het resultaat van. Bevindingen uit deze structuurvisie zijn ook meegenomen in het hiervoor beschreven Streekplan van de provincie Gelderland.

Uit de structuurvisie komt naar voren dat goede openbaar vervoer verbindingen met de omliggende steden essentieel zijn gezien de relaties vanuit de regio met de omliggende steden. Het accent hiervoor ligt op de treinverbindingen, maar her en der zijn busverbindingen naar buiten de regio net zo belangrijk. De spoorverbindingen en snelnetdiensten vormen de ruggengraat van het openbaar vervoer. De regio wil deze verder versterken om voorzieningen goed bereikbaar te houden. Aansluiting op het Randstadspoor van Geldermalsen en Tiel en een kwalitatieve impuls voor de lijnen Tiel - Arnhem en Geldermalsen – Dordrecht kunnen dit nog verder verbeteren.

Bereikbaarheid en toegankelijkheid van de stations maken onderdeel van zo'n goede verbinding uit. Het verbeteren van de voorzieningen op de huidige grotere stations te Tiel, Culemborg, Zaltbommel en Geldermalsen is een actiepunten. Deze gemeenten zijn bezig met het ontwikkelen van mastervisies voor de stationsomgeving. Voortvarendheid is hierin nodig, zodat het openbaar vervoer kan worden gestimuleerd.

Elementen in de planvorming zullen moeten zijn: het realiseren van goede en voldoende parkeergelegenheden voor fiets en auto, snelle en veilige fietspaden naar de stations toe en goede bewegwijzering. Met name in Geldermalsen bestaan goede mogelijkheden voor het aanleggen van transferia.

Conclusie

De plannen voor het Stationsgebied West sluiten aan op het beleid uit de structuurvisie Rivierenland 2004-2015. Actiepunten zoals het verbeteren van de voorzieningen en de bereikbaarheid van het station zijn uitgangspunt geweest bij het ontwerp en liggen ten grondslag aan dit bestemmingsplan.

Structuurvisie bedrijventerreinen en werklocaties

Beschikbaarheid van voldoende bedrijventerreinen is van groot belang voor het functioneren van de Gelderse economie. Ondernemingen die gevestigd zijn op bedrijventerreinen leveren een bijdrage van ruim een derde aan het totale regionaal economisch product en bijna een derde van het totale aantal arbeidsplaatsen in de provincie. Voor een gezond productie- en vestigingsklimaat is het daarom noodzakelijk dat er op het juiste moment voldoende ruimte is voor ondernemingen.

Nieuwe terreinen worden vaak ontwikkeld omdat bedrijven zich om uiteenlopende redenen (algehele kwaliteit, bereikbaarheid, uitbreidingsmogelijkheden, beperkte milieuruimte) niet meer 'thuis voelen' op hun oude vestigingsplek. Wanneer na vertrek van een bedrijf de panden langdurig leeg staan of ingevuld worden met laagwaardiger bedrijfsfuncties, komen sommige terreinen in een negatieve spiraal terecht. Handhaving en verbetering van de kwaliteit van bestaande locaties voorkomt dat nog meer bedrijven zich aangespoord voelen te verhuizen.

De provincie wil daarom de zorg voor de kwaliteit op de bestaande locaties intensiveren. Dat begint bij een goed beheer en onderhoud. Daar moet meer zorg aan worden besteed. Wanneer beheer en onderhoud niet voldoende zijn om het gewenste kwaliteitsniveau te bereiken, zijn grootschalige ingrepen in de vorm van revitalisering of herstructurering noodzakelijk.

Ook moeten (nieuwe) bedrijventerreinen goed bereikbaar zijn. Bereikbaarheid begint met het zoveel mogelijk voorkomen van nieuwe verkeersbewegingen. Daarom dienen (nieuwe) terreinen te worden ontwikkeld op locaties die het beste aansluiten bij het profiel van de bedrijven die er worden gehuisvest. Bedrijventerreinen moeten zo goed mogelijk worden ingepast in de leefomgeving. De terreinen moeten meer ruimtelijke kwaliteit krijgen en dienen goed bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig zijn. Daarnaast moet in economisch opzicht de levensduur van bedrijventerreinen worden verbeterd door een duurzame inrichting en een juiste locatiekeuze.

Kantoorlocaties

Een goed functionerende kantorenmarkt is mede bepalend voor een goed vestigingsklimaat en daarmee een belangrijke randvoorwaarde voor verdere economische groei van de regio's en het uitbreiden van kenniseconomie in Gelderland. Het bundelings-, locatie- en knopenbeleid in bestaand bebouwd gebied en stedelijke uitbreidingen is bepalend voor nieuwe kantoorontwikkelingen. Van belang daarbij is tevens dat de aard, de schaal en het mobiliteitsprofiel van de kantoorontwikkeling passen bij de betreffende locatie. Nieuwe kantoorlocaties dienen zoveel mogelijk te worden ontwikkeld op of nabij hoogwaardige OV-verbindingen. Eigenstandige kantoorvestiging is niet mogelijk op monofunctionele bedrijventerreinen. Hiervoor dienen specifieke kantoorlocaties.

Conclusie

In het stedenbouwkundig plan voor de westzijde van het stationsgebied is revitalisering één van de belangrijke uitgangspunten. Naast inbreiding en het toevoegen van extra functies op het bedrijventerrein, waaronder ook kantoorontwikkelingen, is veel aandacht besteed aan de ruimtelijke kwaliteit, het optimaliseren van de verkeerstructuren (o.a. via het Station Geldermalsen, een hoogwaardig OV knooppunt, vrijliggende fietspaden en het transferium) en de bereikbaarheid van zowel de bedrijven als het station. Hiermee sluiten de ontwikkelingen aan bij de keuzes die gemaakt worden in de structuurvisie bedrijventerreinen en werklocaties.

Waterplan Gelderland 2010-2015

Het Waterplan Gelderland is de opvolger van het derde Waterhuishoudingsplan (WHP3). Het beleid uit WHP3 wordt grotendeels voortgezet. Het Waterplan Gelderland is tegelijk opgesteld met de water(beheer)plannen van het Rijk en de waterschappen. In onderlinge samenwerking zijn de plannen zo goed mogelijk op elkaar afgestemd.

In het Waterplan Gelderland wordt beschreven welke onderwerpen van provinciaal belang zijn en waarvoor de provincie het tot haar beschikking staande instrumentarium uit de Wro wil inzetten. Het doel is om een basisniveau te garanderen. Het basisniveau moet voor het gehele grondgebied voldoende levensruimte bieden en voorzien in water dat geschikt is voor de meeste functies. Het zorgt er ook voor dat het grondgebied aan de normen voor veiligheid tegen hoogwater en tegen wateroverlast voldoet.

Voor het behalen van het basisniveau zijn de volgende aspecten van belang:

- oppervlaktewaterkwaliteit
- hoogwaterbescherming
- regionale wateroverlast
- watertekort
- waterbodems

Waterberging

Men streeft naar het langer vasthouden van water, als onderdeel van de trits 'vasthouden, bergen, afvoeren', door water tijdelijk te bergen in het regionale watersysteem ten tijde van grote neerslaghoeveelheden. Dat doet men door het aanwijzen van gebieden voor (vlakvormige) regionale waterberging en door verbreding van watergangen.

Deze gebieden zijn ook in het plangebied aanwezig. In dit bestemmingsplan wordt hier dan ook rekening mee gehouden door aan de Lingezijde een dubbelbestemming Waterstaat-Waterberging op te nemen.

Waterkering

Ten aanzien van de bescherming van regionale keringen en uiterwaarden is in het Waterplan Gelderland afgesproken dat van gemeenten planologische bescherming verwacht wordt op basis van het opnemen van waterkeringen in bestemmingsplannen. De wijze van bestemmen en de Keur moeten op elkaar afgestemd zijn en elkaar aanvullen.

Het plangebied is onderverdeeld in twee peilgebieden, te weten één peilgebied ten noorden van de Deilseweg (i.v.m. de waterkerende functie) en één peilgebied zuidelijk hiervan. De dijk zelf die loopt ter plekke van de Deilseweg en de Genteldijk is in het bestemmingsplan als dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering opgenomen.

Het deel noordelijk van deze dijk grenst voor een smal gedeelte aan de rivier de Linge. Op dit gehele gebied is de Keur van toepassing. Het gedeelte dat aan de Linge grenst wordt zoveel als mogelijk voor water bestemd. Hier is ook een kleine private haven gelegen.

Binnen het deel ten zuiden van de dijk zal de toename van het verhard oppervlak en het verlies van de bestaande bergingscapaciteit gecompenseerd worden. Dit gebeurt op twee plaatsen, te weten aan de zuidzijde ten westen van de spoorlijn en ter plaatse van de nieuw geplande kantoren/voorzieningen in het zuidwestelijk deel van het plangebied. In beide delen van het

plangebied zal zoveel mogelijk afgekoppeld worden en zal het water binnen het plangebied worden vastgehouden conform de trits 'vasthouden – bergen – afvoeren'.

Conclusie

In dit bestemmingsplan is op meerdere manieren rekening gehouden met de eisen en wensen ten aanzien van de bescherming van water en waterveiligheid. Onder meer door watercompensatie van verhard oppervlak en door het opnemen van de dubbelbestemmingen 'Waterkering' en 'Waterberging'.

Waterbeheerplan 2010 – 2015

Waterschap Rivierenland heeft een Waterbeheerplan opgesteld voor de periode 2010-2015. Dit plan gaat over het waterbeheer in het hele rivierengebied en het omvat alle watertaken van het waterschap: waterkering, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterketen. Uitgangspunt is het zoveel mogelijk voorkomen van negatieve gevolgen voor het watersysteem (waterkeringen, wateren en grondwater) door ruimtelijke plannen en besluiten. Dergelijke plannen moeten minstens waterneutraal zijn en waar mogelijk ook waterpositief. De waterveiligheid, de waterkwaliteit en de waterkwantiteit mogen door de plannen niet achteruitgaan. Als dit redelijkerwijs niet mogelijk is, dienen de negatieve gevolgen te worden gecompenseerd. De besluitvorming over compensatie vindt gelijktijdig met de besluitvorming over het ruimtelijke plan of besluit plaats. De compenserende maatregelen worden bij voorkeur binnen het plangebied genomen, om afwenteling naar andere gebieden te voorkomen. De waterhuishoudkundige gevolgen van uitbreidingen (nieuw stedelijk gebied) mogen niet worden afgewenteld op naastgelegen of stroomafwaarts gelegen gebieden.

Keur

Voor werkzaamheden in de beschermingszone en/of keurzone van A-watgangen moet een ontheffing worden verkregen op basis van de Keur van Waterschap Rivierenland. Indien er sprake is van lozingen op de watergang moet ook een ontheffing van de WVO worden verkregen. In de ontheffing kunnen nadere eisen worden gesteld aan de maatgeving van het ontwerp (bijvoorbeeld maatvoering duikers). Daarnaast bevat de keur bepalingen ten aanzien van de waterkering. De dijk langs de Linge betreft een regionale waterkering. In het kader van planvorming zijn hierbij te onderscheiden de kernzone (het dijklichaam) en de beschermingszone. Binnen deze zones gelden beperkingen ten aanzien van gebruik en bouwen. Ontwikkelingen kunnen enkel plaatsvinden in afstemming met de beheerder van de waterkering.

Lingebeleid

De Linge is erg belangrijk voor de waterberging in het rivierengebied. Als er gebouwd wordt in het Lingebed, gaat er ruimte voor waterberging verloren. Deze ruimte moet gecompenseerd worden. In principe moet er natuurlijk niet gebouwd worden in het Lingebed. Maar er zijn uitzonderingen mogelijk. In die gevallen moet de ruimte voor waterberging die verloren gaat, gecompenseerd worden. De marges waarbinnen gecompenseerd moet worden, zijn met de inwerkingtreding van het waterschapsbeleid in 2009 versoepeld. Voorheen gold het Linge compensatiebeleid tussen + 1

NAP en + 4 NAP. Nu geldt het tussen + 1 NAP en + 3 NAP. De compensatie voor verhard oppervlak blijft in het Lingebied gehandhaafd op 120%.

Conclusie

Binnen de plannen behouden de bestaande dijken / waterkeringen hun taak. Om het belang van de waterkeringen te onderstrepen is in het bestemmingsplan een rol voor de waterhuishoudkundige voorzieningen weggelegd, onder andere door het compenseren van de toename van verhard oppervlak en het opnemen van de dubbelbestemmingen 'Waterkering' en 'Waterberging'. Door de waterhuishoudkundige voorzieningen binnen de juridisch bindende regels van het bestemmingsplan op te nemen, overeenstemmend met de eisen en wensen van het waterschap wordt aangesloten bij het beleid van het waterschap.

2.4 Gemeentelijk beleid

Wikken en Wegen, actualisering structuurvisie Geldermalsen 2000-2015

In 1999 is een structuurvisie opgesteld voor de gemeente Geldermalsen. In 2004 is deze structuurvisie geactualiseerd om twee redenen. Ten eerste was door de Provincie verzocht het beleid in de Woonvisie in te bedden in de structuurvisie. Ten tweede gaf het regionaal opgestelde document 'Een lijn voor kwaliteit; Experiment Ruimtelijk Beleid Rivierenland' (2001) aanleiding tot het opnemen van zogenaamde kwaliteitscontouren.



Afbeelding 3: bebouwingscontouren met in geel het plangebied

In de geactualiseerde versie van de structuurvisie Geldermalsen (de nota Wikken en Wegen) is door middel van een contourenkaart aangegeven binnen welke contouren de bebouwingsopgave moet plaatsvinden in de jaren tot 2015. Door middel van deze contouren probeert men meer te sturen op kwaliteit dan op kwantiteit. Door contouren om de kernen te leggen kan men de omliggende landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten beschermen. De ruimte voor verstedelijking dient door middel van inbreiding binnen deze contouren gevonden te worden. In de structuurvisie vormt de herinrichting van de stationsomgeving een speerpunt. Vanwege de aansluiting op Randstadspoor zijn een kwaliteitssprong van de stationsomgeving en een betere ontsluiting gewenst.

Conclusie

De structuurvisie beoordeelt de ontwikkeling rondom het stationsgebied als: "een ontwikkeling die zeer goed past in het bestaande structuurplan". De voorgenomen plannen voor herinrichting van de westzijde van het stationsgebied sluiten dan ook aan bij de wensen van de (geactualiseerde) structuurvisie.

Structuurvisie 'Lekker leven langs de Linge'

De gemeente Geldermalsen wil de mogelijkheden binnen de nieuwe Wro optimaal benutten en daarom een (hernieuwde) structuurvisie opstellen. Daarbij gaat ze uit van een bundeling van bestaande beleidsvoornemens waaronder de structuurvisie 2000-2015 en de actualisatie hiervan, de nota Wikken en Wegen.

De basis voor de structuurvisie wordt gevormd door de kernkwaliteiten van de gemeente Geldermalsen. De drie kwaliteiten zijn:

- Landschapskwaliteit, als drager van ruimtelijke kwaliteit;
- Knooppuntkwaliteit, zorgt voor economische en infrastructurele ontwikkeling;
- Kernkwaliteit: 'eenheid in verscheidenheid'.

In de nieuwe structuurvisie wordt de Stationsomgeving Geldermalsen gezien als een nieuw visitekaartje. De herinrichting van de stationsomgeving vormt hierin een speerpunt. Vanwege de aansluiting op Randstadspoor zijn een kwaliteitssprong van de stationsomgeving en een betere ontsluiting gewenst. De belangrijkste ambities voor het stationsgebied zijn:

- Realiseren van een traverse over het spoor, waardoor voetgangers eenvoudig en veilig van/naar beide zijden van het station kunnen bewegen;
- Parkeren (P&R) en busstation verplaatsen naar de westzijde van het station;
- Gefaseerde ontwikkeling van bedrijvigheid tot 12.000 m² kantoor, kantoorvilla's en extra bedrijfsbebouwing aan de westzijde van het station. De ontwikkeling van de Proeftuinen aan de zuidzijde van dit gebied vormt een extra economische impuls;
- Mogelijke ontwikkeling van ongeveer 100 woningen in een blauwgroene setting (met eventuele waterberging) aan de oostzijde van het station;
- Tevens is er ruimte voor vestiging van een school en kantoren in de omringende bebouwing langs het stationsplein. Ook voor horeca is in beperkte mate ruimte beschikbaar;
- Forse impuls aan de kwaliteit van openbare ruimte aan de oostzijde van het station;
- Op de langere termijn, bij de verbreding van de huidige spoorbrug en de - uit het mobiliteitsplan voortvloeiende - bouw van de westelijk daarvan gelegen brug over de Linge, wordt doortrekking van wandelen fietsroute tot aan Oosteneind mogelijk. Hierdoor is de groene route langs de Linge is gecompleteerd.

Conclusie

Veel van de ambities m.b.t. het stationsgebied worden middels het voorliggende bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Zo zijn het realiseren van een P&R, de ontwikkeling van bedrijvigheid aan de

westzijde en de mogelijkheid voor vestiging van een school en kantoren, ontwikkelingen die positief in dit bestemmingsplan bestemd worden. Het bestemmingsplan sluit daarmee aan op de ambities van de structuurvisie 'Lekker Leven Langs de Linge'.

Mobiliteitsplan Geldermalsen 2020

Het Mobiliteitsplan Geldermalsen bevat het mobiliteitsbeleid van de gemeente Geldermalsen voor de periode tot 2020. Het doel van het Mobiliteitsplan is het realiseren van de ambities op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefomgeving. Daarnaast kan het mobiliteitsbeleid ondersteunend bijdragen aan ontwikkelingsdoelen op het gebied van economie, ruimtelijke ordening en milieu.

De doelen uit het mobiliteitsplan zijn in vijf categorieën onderverdeeld:

- Fietsen zonder stoppen
- Veilig op weg
- Openbaar vervoer voor iedereen
- Probleemloos recreëren
- Verkeer op de juiste plaats

ad1: voor het doel 'Fietsen zonder stoppen' worden de volgende maatregelen genomen:

Het realiseren van een hoofdfietsnetwerk als drager van de infrastructuur, het zoveel mogelijk wegnemen van barrières en het realiseren van voldoende en veilige fietsenstallingen.

ad2: voor het doel 'Veilig op weg' voorziet men in de volgende maatregelen:

Het veiliger maken van schoolroutes, verkeerseducatie, het aanpakken van verkeersonveilige situaties en het voortzetten van de projecten van het programma 'duurzaam veilig, fase 1'.

ad3: het doel 'Openbaar vervoer voor iedereen' houdt in dat:

Het openbaar vervoer een basismobiliteit levert voor iedereen, een aantrekkelijk en gemakkelijk OV nagestreefd wordt, ingezet wordt op Randstadspoor en betere fietsenstallingen en P+R mogelijkheden nabij de stations.

ad4: het doel 'Probleemloos recreëren' houdt in:

Het scheiden van verkeerstromen als auto's, fietsers en voetgangers en het recreatief fietsverkeer versterken door onder andere het invoeren van het knooppuntensysteem.

ad5: voor het doel 'Verkeer op de juiste plaats' worden de volgende maatregelen genomen:

Het vaststellen van de hoofdwegenstructuur, het leiden van het vrachtverkeer via een vastgesteld netwerk, het aanleggen van extra parkeerplaatsen waar nodig en het nemen van maatregelen in het centrum en in de omgeving van scholen ten gunste van de voetgangers.

Conclusie

De geplande ontwikkelingsopgave sluit aan bij de doelstellingen van het mobiliteitsplan Geldermalsen 2020. Uitgangspunten in de plannen is dat verkeersstromen zoveel mogelijk worden gescheiden, dit geldt in het bijzonder voor (de omgeving van) het stationsplein waar fietsers voetgangers en automobilisten bij elkaar komen. Daarnaast leveren de plannen een bijdrage door te voorzien in fietsenstallingen, een busstation en een grote parkeergelegenheid voor auto's. Hierdoor wordt het reizen per fiets en per openbaar vervoer zowel veiliger als aantrekkelijker gemaakt.

Stedelijk Waterplan

Het gemeentelijke waterplan is opgesteld met Waterschap Rivierenland en de gemeenten Neerijnen en Lingewaal, met als doel het op orde brengen en houden van het totale waterhuishoudingssysteem en de waterketen. Het is een “parapluplan” waaronder de diverse aan water gerelateerde (beheer)plannen vallen.

Het waterplan valt uiteen in twee delen; ‘Visie en oplossingsrichtingen’ en het ‘Uitvoeringsprogramma’.

In deel 1 worden de huidige situatie en het beleid en een gezamenlijke visie op de lange termijn beschreven. Kernwoorden hierbij zijn:

- Voorkomen van wateroverlastsituaties
- Vasthouden – bergen – afvoeren
- Schoon houden – scheiden – zuiveren
- Duurzaam omgaan met hemelwater (o.a. afkoppelen)
- Ruimte voor water
- Meervoudig ruimtegebruik
- Toepassen van duurzame (= niet uitlogbare) materialen en duurzaam terreinbeheer

Toekomstige ontwikkelingen mogen niet leiden tot een toename van wateroverlast. Bij nieuwe plannen en initiatieven is water een medeordenend principe en dient er rekening te worden gehouden met water als onderdeel van het planproces. Per plan wordt de toegenomen afvoer van water zoveel mogelijk binnen het plangebied gecompenseerd. Waterneutraal bouwen is bij nieuwe (bouw)ontwikkelingen het uitgangspunt.

Gemeentelijk Rioleringsplan (2009 - 2013)

De gemeente beschikt over een eigen gemeentelijk rioleringsplan (GRP), vastgesteld op 22 december 2009. In het GRP wordt op hoofdlijnen de invulling van de gemeentelijke watertaken voor de vastgestelde planperiode én de langere termijn weergegeven en legt de gemeente vast wat zij (uiteindelijk) wil bereiken en wat de rol van de particulier (voor regen- en grondwater) is.

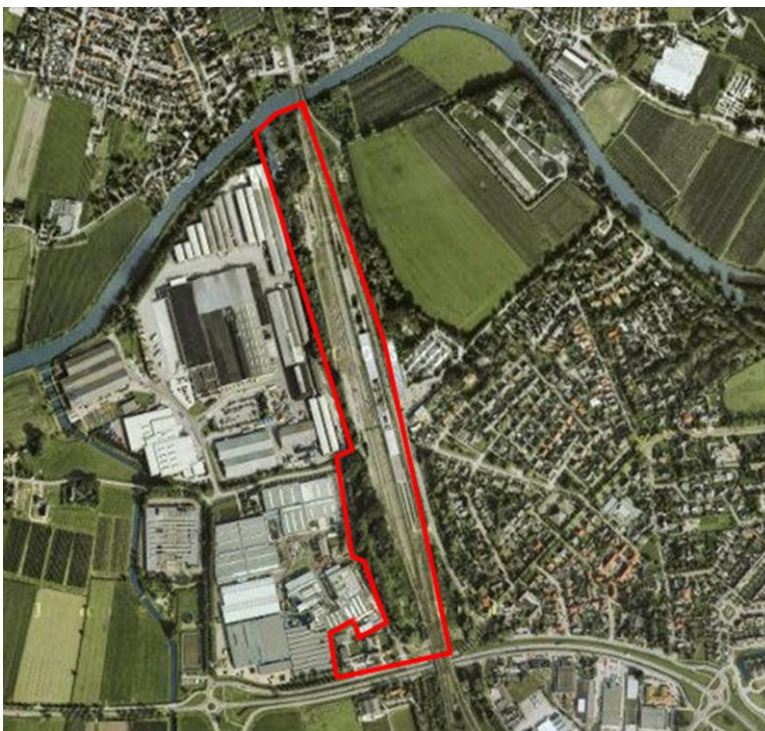
Het Gemeentelijk Rioleringsplan kent de volgende doelen:

1. inzameling van stedelijk afvalwater;
2. transport van stedelijk afvalwater;
3. inzameling van regenwater (voor zover niet particulier);
4. verwerking van ingezameld hemelwater;
5. voorkomen dat grondwater de bestemming van een gebied structureel belemmert (voor zover mogelijk).

HOOFDSTUK 3: PLANBESCHRIJVING

3.1 huidige situatie

Het gebied ten westen van het station Geldermalsen is in gebruik als industrieterrein. Het industrieterrein biedt onder andere plaats aan grote bedrijven in de fruitsector, zoals de Koninklijke Fruitmasters Groep en Coroos Productie b.v.. Naast grote bedrijven biedt het industrieterrein tevens plaats voor kleinschaliger industrie en aan enkele niet industrie gerelateerde functies. Zo is in het zuidelijk deel van het terrein momenteel een vestiging van het ROC (Heliconschool) gehuisvest. De grondgebied waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft is hoofdzakelijk in gebruik voor sporen, P&R terrein en braakliggend terrein.



Afbeelding 4: Ligging plangebied met huidige functies

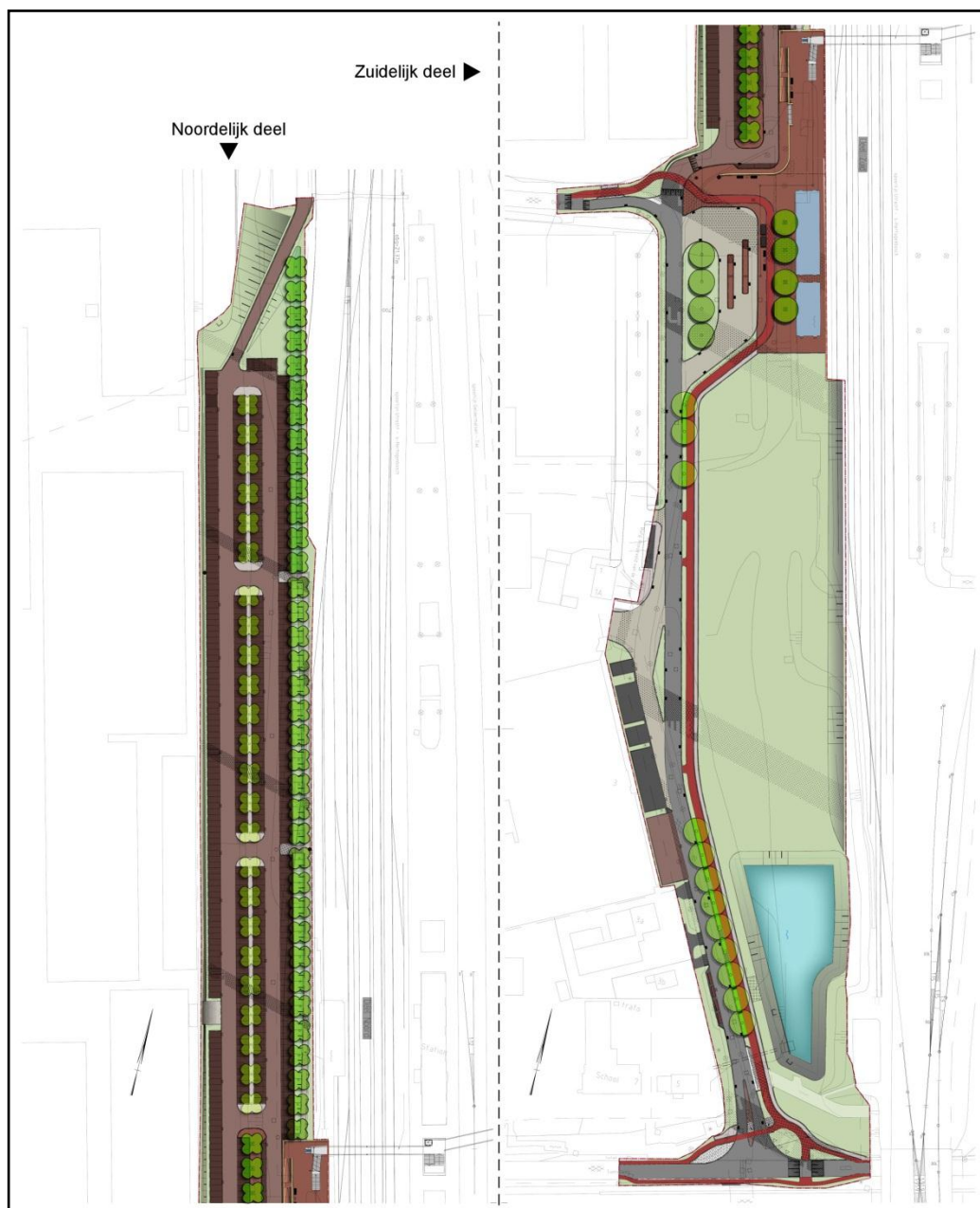
3.2 ontwikkelingsmogelijkheden

De opzet van het stedenbouwkundig plan komt voort uit de wens het totale stationsgebied te ontwikkelen, intensiveren en opwaarderen. Het is gewenst om aan de westzijde meer mogelijkheden voor ontwikkeling te realiseren. Hiervoor zijn 3 locaties in gedachten. Eén ter plaatse van de huidige Heliconschool en twee tussen de Burg. Roozeveld v/d Venlaan en het spoortalud. Ook is het zeer wenselijk om het huidige monumentale stationsgebouw, wat nu grotendeels ongebruikt is, een passende nieuwe functie te geven. Een belangrijk onderdeel van voorliggend bestemmingsplan is om de ontwikkelingsmogelijkheden van het monumentale stationsgebouw uit te breiden.

Ter verbetering van het stationsgebied is een deel van de plannen al uitgevoerd, waaronder de aanleg van de traverse, een nieuw busplein en de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen, ter vervanging van de voormalige parkeerplaats aan de oostzijde.

herinrichting stationsgebied west

In essentie bestaat het westelijk stationsgebied uit 2 delen, een noordelijk deel en een zuidelijk deel. Het noordelijk deel is ingericht als parkeervoorziening voor het station. In totaal zijn er voor dit doel aan de westzijde ca. 500 parkeerplaatsen aanwezig.



Afbeelding 5: Ontwerp stationsgebied west

Het zuidelijk deel is bestemd voor de nieuwe ontwikkelingslocaties en het stationsplein en busplein. Voor de invulling van de ontwikkelingslocaties wordt gedacht aan kantoren of de mogelijkheid van



Afbeelding 6: mogelijke invulling bouwkael naast het spoor

een fitnesscentrum of andere passende functies. Omdat de uiteindelijke invulling nog niet bekend is, is er een brede functieomschrijving opgenomen in de bestemmingsplanregels.

De grote parkeervoorziening die in het noordelijk deel ligt is enkel bestemd voor een P&R terrein. Wanneer nieuwe functies in het zuidelijk deel toegevoegd worden dienen zij op eigen grondgebied te voorzien in de eigen parkeerbehoefte. Hetzelfde geldt voor de wateropgave. Wanneer het verhard oppervlak toeneemt dient dit in hetzelfde peilgebied gecompenseerd te worden door water. De nieuwe ontwikkelingen kunnen een plek krijgen op een tweetal locaties. Direct naast het spoor wordt een stuk grond uitgegeven die plaats biedt aan 2 bouwkaels. De kaels kunnen uitgegeven worden als kantoorkael of gebruikt worden ten behoeve van andere functies. Wanneer het ROC in de toekomst verplaatst wordt, betekent dit dat aan de zuidzijde ook ruimte ontstaat voor nieuwe ontwikkelingen. Ook hier kunnen één of meerdere kaels uitgegeven worden.

Waar de realisatie van het parkeerterrein, station en busplein mogelijk was op basis van het vorige bestemmingsplan geldt dit niet voor nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden voor het stationsgebouw en de locaties aan de Tunnelweg en Burg R. v.d. Venlaan.

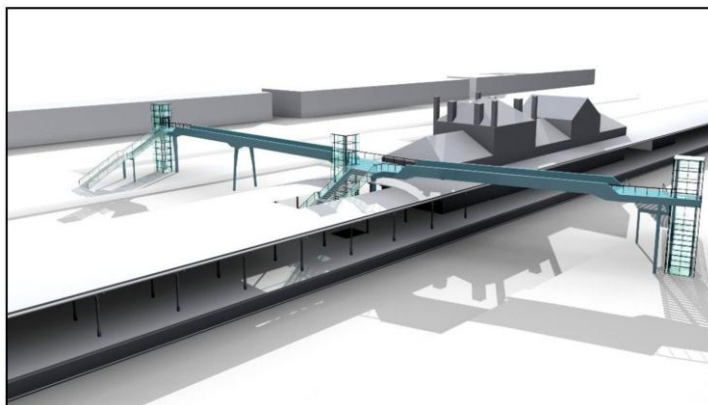
Station

Het stationsgebouw gebouwd in 1886 is een eilandstation met aan beide zijde sporen. Het is opgetrokken in baksteen. Kenmerkend zijn de decoraties in het metselwerk en de vormgeving van onder meer de topgevels.

Het gebouw is aangemerkt als rijksmonument vanwege architectuurhistorisch, cultuurhistorisch en stedenbouwkundig belang. Het is een goed en gaaf voorbeeld van een station uit de tweede helft van de 19^e eeuw in neorenaissance stijl. Het station is een belangrijk voorbeeld van openbaar vervoer in Nederland dat zich als gevolg van de mechanisering en standaardisering snel ontwikkelde. Tevens is het stedenbouwkundig van belang vanwege zijn ligging tussen twee sporen (eilandstation). Als voorbeeld van een weinig voorkomend type eilandstation geeft het een typologische ontwikkeling aan van stationsgebouwen eind 19^e eeuw.

Traverse

Door de ligging tussen de twee sporen, was het perron vanaf de westzijde alleen te bereiken via een voetgangerstunnel en loopbrug. Op de loopbrug mochten, gelet op de toestand waarin deze brug verkeerde, maximaal 40 personen tegelijkertijd lopen. Het gebrek van de loopbrug was daarnaast het ontbreken van liften. Vanaf de oostzijde was het station te bereiken via een onderdoorgang. Het gebrek van de onderdoorgang is gelegen in het ontbreken van liften en de geringe afmetingen, waardoor de doorstroom en de capaciteit voor gebruikers zeer beperkt zijn. Vanwege de onveilige situatie en de slechte toegankelijkheid van het perron voor mindervaliden is gekozen voor het aanleggen van een nieuwe traverse. Met de nieuwe traverse anticipeert ProRail op de verwachte groei van het aantal reizigers dat gebruik maakt van het station. De traverse is in



Afbeelding 7: de nieuwe traverse verbindt oost en west met elkaar en met de perrons 2010 in gebruik genomen.

Aan de westzijde van het station ligt het nieuwe busstation van waaruit bussen naar de omgeving vertrekken. Dit busstation vormt, in combinatie met het westelijke stationsplein, de overgang tussen het noordelijke en zuidelijk deel van het plangebied. Op het stationsplein is ook ruimte ingericht voor de plaatsing van fietsenstallingen. Hoewel het grootste deel van de fietsparkeerplaatsen zich aan de oostzijde bevindt zijn er voor reizigers komende van de westkant van het spoor ook enkele fietsenrekken voorzien.

In het stationsgebouw is momenteel een Kiosk gevestigd. De overige ruimtes in het gebouw zijn niet in gebruik. Omdat het gebouw een monumentale status heeft, vindt de gemeente het wenselijk om het gebouw van een nieuwe passende functie te voorzien. Wanneer het gebouw een nieuwe functie krijgt biedt dit tevens mogelijkheden tot renovatie of restauratie van het gehele stationsgebouw.

infrastructuur

In het plan is de nieuwe situatie van de infrastructuur weergegeven. De infrastructuur in Stationsgebied West is voor het definitief vaststellen van dit bestemmingsplan gereconstrueerd op basis van het eerst geldende bestemmingsplan. In de nieuwe opzet worden de verschillende verkeersstromen van elkaar gescheiden. er komt een vrij liggend fietspad dat een verbinding zal vormen tussen de Tunnelweg en het treinstation. Ter plaatse van de kruising Burg. Roosevelt v.d.Venlaan - Tunnelweg is een verhoogd plateau voorzien waardoor een veilige oversteek plaats kan vinden. De huidige de Burg. Roosevelt van de Venlaan wordt enigszins verlegd waardoor aan

de westzijde extra ruimte ontstaat ter hoogte van het bedrijfsperceel van COROOS. Dit alles gebeurt op basis van het eerst geldende bestemmingsplan. Middels het voorliggende bestemmingsplan wordt de juridische mogelijkheid geboden binnen deze ontstane ruimte ter hoogte van het perceel van COROOS het huidige bedrijfspand met ca. 9 meter uit te breiden en een aantal opstelplaatsen voor vrachtwagens te realiseren.

HOOFDSTUK 4: PLANOLOGISCHE EN MILIEU ASPECTEN

4.1 Inleiding

Door de beschrijving van de bestaande situatie van het plangebied, het benoemen van de van toepassing zijnde beleidskaders en de verbeelding van de toekomstige ontwikkelingen, is een basis gelegd voor het toekennen van bestemmingen. Daarbij dient echter rekening gehouden te worden met milieuaspecten. Enerzijds dient te worden nagegaan hoe de bodemkwaliteit en ecologische- en archeologische aspecten zich verhouden tot de voorgenumen ontwikkelingen. Anderzijds moet worden onderzocht welke milieueffecten te verwachten zijn in verband met de nieuwe plannen. Het gaat dan met name om bodemgesteldheid, de verkeersaantrekkende werking, geluidsaspecten, externe veiligheid, geur en luchtkwaliteit. Voor de beschrijving van de milieuaspecten wordt gebruik gemaakt van verschillende onderzoeksrapporten, waarbij afbeeldingen en passages uit die onderzoeken worden aangehaald of geciteerd.

4.2 Bodem

Ten behoeve van een inventarisatie van het plangebied zijn meerdere bodemonderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn uitgevoerd in verschillende jaren en hebben betrekking op verschillende deelgebieden. Een exact overzicht van de uitgevoerde onderzoeken is opgenomen in bijlage 2.

Door de Stichting Bodemsanering NS (SBNS) zijn in opdracht van NS met name op het emplacement van Geldermalsen meerdere onderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken hebben er toe geleid dat er voor een zestal ernstige verontreinigingen een beschikking ernst en spoedeisendheid is afgegeven door de Provincie. Voor drie van de vijf is inmiddels ook al een beschikking op het (deel)saneringsplan afgegeven. Eén ernstig, niet spoedeisend geval betreft de waterbodem van een spoorvijver. Door de inwerkingtreding van de Waterwet per 22 december 2009 is het Waterschap Rivierenland hiervoor bevoegd gezag.

Van de zes ernstige gevallen zijn er twee (Wbb 1 en 3) in week 42 van 2010 gesaneerd tot onder de interventiewaarde. Daarnaast wordt Wbb geval 2 wordt in het voorjaar van 2011 gesaneerd. De Wbb gevallen 7 en 8 en de verontreinigingen rondom het nieuw aan te leggen parkeerterrein worden gesaneerd gelijktijdig met de werkzaamheden rondom de aanleg van het nieuwe parkeerterrein. Het laatste geval (geval 4) staat nog niet op de nominatie om te worden gesaneerd.

Naast dat er bodemonderzoeken door SBNS zijn uitgevoerd zijn er ook in opdracht van derden onderzoeken buiten het emplacement gedaan. Het slib uit de watergang ten westen van het spoor is geclassificeerd als klasse B en kan niet op de kant worden gezet.

De conclusie van de overige onderzoeken is dat de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik.

4.3 Flora en Fauna

In het concept 'projectplan flora en fauna, Stationsgebied Geldermalsen'¹ van het bureau SAB te Arnhem wordt een flora- en faunaonderzoek voor zowel de west- als de oostzijde van het spoor uitgevoerd dat wettelijk noodzakelijk is voordat men start met ruimtelijke ingrepen in het gebied. Het onderzoek heeft tot doel om bestaande natuurwaarden en de gevolgen van de ruimtelijke ingrepen in beeld te brengen.

In het uitgevoerde flora- en fauna onderzoek (SAB, september 2006) is de geschiktheid van het plangebied voor beschermde planten en diersoorten en de verwachte effecten op deze soorten beoordeeld. Hieruit bleek dat negatieve effecten op ontheffingsplichtige soorten in het kader van de Flora- en faunawet niet op voorhand konden worden uitgesloten. Daarom is besloten om een veldinventarisatie uit te voeren. Door middel van drie veldbezoeken is o.m. de aanwezigheid van vleermuizen en de rugstreeppad onderzocht door ecologisch onderzoeksbureau Ad Eco

strikt beschermde soorten

Een gericht onderzoek heeft aangetoond dat in het plangebied de volgende soorten aanwezig zijn: de watervleermuis, de laatvlieger en de gewone dwergvleermuis. De aanwezigheid van de rugstreeppad kon op basis van dit onderzoek worden uitgesloten.

Het foerageergebied van de watervleermuis ligt op en nabij de Linge. Dit wordt niet aangetast. Vaste rust- en verblijfplaatsen of belangrijke vliegroutes zijn niet aangetroffen.



Afbeelding 8: onderzocht plangebied

De groenopstanden langs het spoor worden door gewone dwergvleermuizen en laatvliegers gebruikt als vliegroute en foerageergebied. In een nader veldonderzoek² (op 2 en 26 juni) zijn, in verband met de kap van bomen ten behoeve van de aanleg van het P&R-terrein, de bomen uitgebreid bekeken en hierbij zijn geen sporen van vleermuizen waargenomen. Wel foerageerde er bij beide bezoeken vleermuizen. Hieruit blijkt dat beplanting belangrijk is als route voor vleermuizen. Gestreefd moet dus worden naar het aanhouden van één gesloten bomenrij aan de westzijde van het spoor. Wanneer dit gebeurt staat dit de voorgenomen plannen niet de weg. Bij de aanleg van het P&R-terrein is derhalve bij de inrichting rekening gehouden met de aanwezigheid van één gesloten bomenrij.

Tevens zijn van twee vleermuissoorten verblijfplaatsen aangetroffen op drie verschillende plekken. Twee van deze verblijfplaatsen blijven in de planopzet gehandhaafd. De derde verblijfplaats betreft de Helicon school. Wanneer deze school gesloopt wordt, worden ook de verblijfplaatsen vernietigd. Tijdens de inventarisatie zijn er geen vleermuizen aangetroffen, maar gezien de activiteit van

¹ concept 'projectplan flora en fauna, Stationsgebied Geldermalsen, SAB Arnhem, 30 oktober 2006, projectnummer: 61565

² Nader onderzoek westkant station te Geldermalsen; Ec. Onderzoek en adviesbureau AD.ECO; 27-06-2009

vleermuizen in de omgeving gaat het hier waarschijnlijk om een verblijfplaats van de gewone dwergvleermuis en de laatvlieger. Ook een verblijfplaats die maar een deel van het jaar wordt gebruikt, maar wel jaarlijks weer in gebruik genomen wordt, valt onder de bescherming van de Flora- en faunawet. Indien de Heliconschool gesloopt wordt dient een ontheffing aangevraagd te worden.

Conclusie

Langs het spoor dient rekening gehouden te worden met één gesloten bomenrij ten behoeve van een vliegroute en foerageergebied voor vleermuizen. Bij de inrichting van het P&R-terrein zal hier rekening mee gehouden worden.

De Heliconschool is in gebruik als rust- en verblijfplaats van vleermuizen. In dit bestemmingsplan blijft een onderwijsfunctie op deze locatie mogelijk en op basis hiervan kan de school blijven staan. Echter wanneer in verband met de ontwikkelingsplannen gekozen wordt voor sloop van de Heliconschool dient te zijner tijd alsnog een ontheffing ex. artikel 75 Flora- en faunawet aangevraagd te worden. De ontheffingsaanvraag betreft de soorten gewone dwergvleermuis en laatvlieger, die bij een veldinventarisatie zijn aangetroffen.

4.4 Geluidhinder

Bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan waarbij geluidgevoelige bestemmingen worden geprojecteerd binnen geluidzones dient op grond van de wet geluidhinder een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd. In opdracht van de gemeente Geldermalsen heeft de geluidmeetdienst van de Regio Rivierenland in 2010 dit akoestisch onderzoek Regio Rivierenland³ uitgevoerd. In het onderstaande worden alleen de conclusies uit het rapport aangehaald. Voor de exacte inhoud van het rapport wordt verwezen naar het rapport zelf.

Railverkeerslawaaï:

Binnen de geluidszone (bij het onderhavige plangebied op 700 meter aan weerszijden van het spoor) van de spoorlijn Utrecht – Den Bosch worden geluidgevoelige bestemmingen geprojecteerd. De geluidsbelastingen op de geprojecteerde gevels zijn in eerste instantie berekend in de situatie zonder geluidsreducerende maatregelen. Indien niet kan worden voldaan aan de grenswaarden zijn tevens situaties onderzocht met geluidsreducerende maatregelen.

Daarbij geldt de volgende voorkeursvolgorde: bronmaatregelen, overdrachtmaatregelen en tenslotte maatregelen bij de ontvanger.

Ontwikkellocatie Tunnelweg

Uit de berekeningen blijkt dat, ten gevolge van het railverkeer, de voorkeursgrenswaarde op alle gevels (53 dB voor 'andere geluidgevoelige voorzieningen') en de maximale grenswaarde (68 dB) alleen op de oostgevel wordt overschreden.

Om te kunnen voldoen aan de maximale ontheffingswaarde dient de oostgevel van de toekomstige nieuwbouw te worden voorzien van een vliesgevel, of dient deze te worden uitgevoerd als een

3 Regio Rivierenland; rapportnr. 12.2012/1001/RO3; d.d. 26 november 2010

blinde gevel. Ondanks deze maatregelen wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden, zodat daarnaast een procedure gevolgd dient te worden tot het vaststellen van een hogere grenswaarde.

Ontwikkellocatie Burgemeester Roozeveld van de Venlaan

Uit de berekeningen van de geluidscontouren blijkt dat de 68 dB-contour vrijwel over het gehele plangebied valt. Dit houdt in dat er zonder maatregelen op deze locatie geen geluidsgevoelige bestemmingen gerealiseerd kunnen worden. Om toch te kunnen voldoen aan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB, dient de oostgevel uitgevoerd te worden als een dove gevel, of te worden voorzien van een vliesgevel. De dove- of de vliesgevel dient zowel aan de noord als de zuidzijde tenminste 5 meter te worden doorgetrokken om ook aan die gevels te kunnen voldoen aan de maximale ontheffingswaarde. Deze maatregel kan worden gecombineerd met het realiseren van niet-geluidsgevoelige functies aan de oostzijde van het pand.

Ook hiervoor dient een hogere grenswaardeprocedure te worden doorlopen.

Wegverkeerslawaaï:

Binnen de geluidszone (in stedelijk gebied 200 meter aan weerszijde van de weg) van de Burgemeester Roozeveld van de Venlaan, de Tunnelweg en de Provinciale Weg N327 worden in dit plan ook geluidgevoelige bestemmingen geprojecteerd. Ook hier geldt dat de berekeningen eerst zijn uitgevoerd zonder geluidsreducerende maatregelen.

De Burgemeester Roozeveld van de Venlaan betreft een weg die een andere functie krijgt en daarvoor grondig wordt aangepast en iets wordt verschoven. In het akoestisch onderzoek is onderzocht of hier sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet Geluidhinder.

Ontwikkellocatie Tunnelweg

De gemeten niveaus liggen allemaal boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB (voor woningen en scholen), maar onder de maximale grenswaarde van 63 dB. Omdat stil asfalt en een 2 meter hoog scherm niet doelmatig zijn, wordt ook hier voorgesteld een hogere grenswaardeprocedure te volgen.

Ontwikkellocatie Burgemeester Roozeveld van de Venlaan

Ook hier wordt de voorkeursgrenswaarde op de bebouwingsgrens van het bouwvlak overschreden, maar blijft de berekende waarde onder de 63 dB. De voorkeursgrenswaarde op de bebouwingsgrens kan niet worden gehaald met het toepassen van stil asfalt, ook niet in combinatie met het 5 meter verder uit de weg projecteren van de geluidsgevoelige bebouwing. Vanwege het zware verkeer dat over de Roozeveld van de Venlaan moet rijden, is het toepassen van stil asfalt geen optie. Voor het mogelijk maken van deze ontwikkeling dient dus een hogere grenswaardeprocedure te worden doorlopen.

Bestaande woningen

De geluidstoename bij de bestaande woningen aan de Burg. Roozeveld v.d. Venlaan is meer dan 1,5 dB (namelijk 4 tot 5 dB). Dit wordt veroorzaakt door een toename van de verkeersintensiteit in verband met de herinrichting van het Stationsgebied West, welke wordt gerealiseerd op basis van het eerst geldende bestemmingsplan. Door deze herinrichting, en de toename van >1,5 dB, is er

sprake van een reconstructie in de zin van de Wet Geluidhinder. Er dient, indien mogelijk via bronmaatregelen, of overdrachtmaatregelen een reductie van het geluid te worden gerealiseerd. Ook hiervoor geldt dat er een hogere grenswaardenprocedure moet worden doorlopen.

De woningen aan de Burgemeester Roozeveld van de Venlaan zullen in verband met deze reconstructie op hun geluidsisolatiewaarden worden onderzocht. Indien blijkt dat er niet aan het wettelijke binnenniveau kan worden voldaan, zullen de woningen, in overleg met de eigenaren, worden geïsoleerd. De noodzaak tot geluidsisolatie zal worden meegenomen in de hogere grenswaarden procedure.

Industrielawaai:

Het bedrijf COROOS produceert industriegeluid. Hiervoor heeft het bedrijf een vergunning uit 2004 (WM 2004.006 van 22 juni 2004). Voor de geluidsproductie op de bestaande geluidsgevoelige objecten in de directe omgeving van het bedrijf zijn normen opgenomen in deze vergunning. Dit geldt uiteraard niet voor destijds nog niet geprojecteerde objecten. Nu de gemeente voornemens is om nieuwe (geluidsgevoelige) objecten toe te laten binnen het akoestische invloedsgebied van COROOS, kan dit bij het niet verankeren in een vergunning, beperkingen opleveren voor het bedrijf in de toekomst. Om dit te voorkomen is het voornemen van de gemeente om de nieuwe ontwikkellocatie aan de Burg. Roozeveld v.d. Venlaan, in overleg met het bedrijf, ook op te nemen in deze vergunning door middel van een ambtshalve wijziging. Op deze manier is het zowel voor COROOS als ook voor de gebruiker van de nieuwe ontwikkeling duidelijk waar aan getoetst moet worden en welke maatregelen er wellicht aan het nieuwe object moeten worden getroffen om te voldoen aan de wettelijke binnenwaarde. Indien de procedure tot ambtshalve wijziging met goed gevolg wordt doorlopen, hoeft COROOS door de komst van de nieuwe ontwikkellocatie die door dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, geen extra maatregelen te nemen om de geluidproductie te beperken. Door deze maatregel wordt de bestaande situatie voor COROOS veilig gesteld.

Conclusie

Om de geplande ontwikkelingen te kunnen realiseren zal er voor zowel de ontwikkeling aan de Tunnelweg als de ontwikkeling aan de Burgemeester Roozeveld van de Venlaan voor zowel weg- als railverkeerslawaaï een procedure moeten worden gevolgd voor het laten vaststellen van hogere grenswaarden.

Bij de nieuw te bouwen geluidgevoelige objecten dient er bij de aanvragen om een omgevingsvergunning een akoestisch onderzoek te worden gevoegd. Daarbij zal moeten worden aangetoond dat er wordt voldaan aan de binnenwaarde, overeenkomstig de normen uit het Bouwbesluit en de Wet Geluidhinder.

Als de procedure hogere grenswaarden met goed gevolg is doorlopen, is er akoestisch gezien verder geen belemmering om de geplande ontwikkelingen door te laten gaan.

4.5 Bedrijvigheid

Op het industrieterrein 'De Watermolen' bevinden zich enkele grote bedrijven. De relevante bedrijven in het kader van dit bestemmingsplan zijn de Koninklijke Fruitmasters (relevant in het kader van externe veiligheid en als zodanig ook beschreven in paragraaf 4.6 Externe Veiligheid) en COROOS (fruit- en groenteverwerking). Voor COROOS is de geurhindercontour de maatgevende contour.

Provinciale geurbeleid 2009

Op het gebied van geurhinder, afkomstig van industriële bedrijven, heeft Geldermalsen geen eigen beleid. In dit kader wordt het beleid dat door de Provincie Gelderland wordt gehanteerd als richtinggevend aangehouden (beleidsregels geur in milieuvergunningen Gelderland 2009, Nr. 2009/74 van april 2009).

Dit provinciale geurbeleid heeft de volgende hoofdkenmerken:

- Er is een toetsingskader opgenomen waarmee de analyse en beoordeling van een geursituatie kan plaatsvinden.
- Het toetsingskader stelt niet één norm, maar omvat een afwegingstraject dat wordt afgebakend door een grens- en streefwaarde, met daartussenin een richtwaarde. De grenswaarde is te omschrijven als het plafond van hinder die als acceptabel kan worden aangemerkt. De streefwaarde komt overeen met een niveau van geen hinder. De richtwaarde kan gezien worden als een niveau van redelijke hinder.
- Het afwegingstraject verschilt voor bestaande en nieuwe situaties. Op deze wijze kan invulling worden gegeven aan het uitgangspunt om geen nieuwe hindersituaties te laten ontstaan.
- De toetsingswaarden worden mede bepaald door de aard van de geur, de (on)aangenaamheid (hedonische waarde), de gebiedsfunctie en omgevingsfactoren. Zij stellen beperkingen aan continue geurbelasting, maar zonodig ook aan kortstondige geurbelasting door piekemissies of emissies die zelden optreden.
- De regels richten zich op het voorkomen van toekomstige hindersituaties.

De toegestane waarden zijn afhankelijk van de functie van het gebied waarin de ontvanger of het geurgevoelige object zich bevindt. Op een industrieterrein wordt een hogere belasting toelaatbaar geacht dan in de woonomgeving.

In **bestaande situaties** wordt aan de richtwaarde en de grenswaarde getoetst. Bij bestaande situaties kan in beginsel tot maximaal de grenswaarde worden vergund, mits voldoende ruimtelijk onderbouwd en mits gebruik gemaakt wordt van de best beschikbare technieken. In het geval van **nieuwe situaties** zijn de streefwaarde en richtwaarde de waarden waaraan wordt getoetst. Bij nieuwe situaties kan daarmee maximaal tot aan de richtwaarde worden vergund, ook weer mits voldoende ruimtelijk onderbouwd en mits gebruik gemaakt wordt van de best beschikbare technieken. De richtwaarde geldt in deze nieuwe situatie als maximale waarde.

Gebiedscategorie	Wonen/Buitengebied			Werken		
	streefwaarde	richtwaarde	grenswaarde	streefwaarde	richtwaarde	grenswaarde
Zeer hinderlijk	0.05	0.15	0.5	0.15	0.5	1.5
Hinderlijk	0.15	0.5	1.5	0.5	1.5	5
Minder hinderlijk	0.5	1.5	5	1.5	5	15
Niet hinderlijk	1.5	5	15	5	15	50

Tabel 1: Immissie geurconcentraties in ouE/m³ bepaald als 98-percentielwaarden.

Feitelijke geursituatie voor COROOS

COROOS verwerkt groenten en fruit. Bij het productieproces komt geur vrij. De geurbelasting die hierdoor in de omgeving mag worden veroorzaakt is in de milieuvergunning van het bedrijf vastgelegd. In het kader van vergunningaanvragen heeft COROOS in het verleden (2003, 2005, 2010) een aantal geuronderzoeken laten uitvoeren. Door de gemeente Geldermalsen en de NS is in 2012, ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure eveneens een geuronderzoek uitgevoerd.

COROOS verspreidt verschillende geuren (aardappels, groente, appelmoes e.d.), die niet altijd even hinderlijk zijn en dus ook niet in dezelfde hindercategorie vallen. Het is in dat geval gebruikelijk de verschillende geuren om te rekenen naar één en dezelfde hindercategorie, in dit geval de categorie 'minder hinderlijk'.

Aangezien het 'Stationsgebied West' een nieuwe ontwikkeling betreft met de gebiedscategorie 'werken' en de emissies zijn gewogen naar de geurcategorie 'minder hinderlijk' dient getoetst te worden aan de **streefwaarde van 1,5** ouE/m³ (98 percentiel). Met een goede onderbouwing is het mogelijk hiervan af te wijken tot de richtwaarde van **5** ouE/m³ (98 percentiel).

De provincie Gelderland kent naast de hiervoor genoemde beleidsregels een interne werkwijze voor industriële geur en ruimtelijke ordening (versie 2007). Hierbij wordt gekeken naar het gebruik van het pand en niet naar het gebied waarin het pand zich bevindt (gebruiksbenadering i.p.v. gebiedsbenadering). In deze werkwijze vallen scholen onder de categorie 'wonen' en niet onder de categorie 'werken'. Dat betekent dat voor scholen getoetst dient te worden aan **een streefwaarde van 0,5** ouE/m³ (98 percentiel) in plaats van een streefwaarde van 1,5 ouE/m³ (98 percentiel). Met een goede onderbouwing is het mogelijk van de streefwaarde af te wijken tot de richtwaarde van **1,5** ouE/m³ (98 percentiel).

Aan de hand van de verleende milieuvergunning van COROOS is bepaald welke concentraties COROOS in de omgeving mag veroorzaken. Aangezien de geprojecteerde onderwijsfuncties relatief dicht bij het bedrijf is gelegen zullen de geurconcentraties hier hoger zijn dan bij functies die op grotere afstand gelegen zijn.

Vanwege de ligging van de geplande onderwijsfuncties in de nabijheid van COROOS zijn waarden te verwachten **tussen de 1,5 en de 5** ouE/m³ (98 percentiel). Volgens de interne werkwijze dient een waarde behaald te worden van 0,5 en kan met onderbouwing afgeweken worden tot de richtwaarde 1,5. Aangezien de te verwachten waarden hoger zijn, is de gemeente tot de conclusie

gekomen dat de geurcontour van het bedrijf COROOS niet te verenigen is met een nieuwe bestemmingsmogelijkheid 'onderwijsvoorzieningen'.

Conclusie

Voor onderwijsfuncties worden normen (interne werkwijze) van de provincie gehanteerd die uitgaan van een streefwaarde van 0,5 ouE/m³ (98 percentiel). Aan de hand van de verleende milieuvergunning van COROOS is bepaald welke concentraties COROOS in de omgeving mag veroorzaken. Het is waarschijnlijk dat, vanwege de korte afstand tussen onderwijsvoorziening en COROOS, waardes tussen de 1,5 en de 5 ouE/m³ (98 percentiel) te verwachten zijn. Aangezien de te verwachten waardes hoger zijn dan de streefwaarde van 0,5, is de gemeente tot de conclusie gekomen dat de geurcontour van het bedrijf COROOS niet te verenigen is met de bestemmingsmogelijkheid 'onderwijsvoorzieningen'. Het bestemmingsplan is hierop aangepast.

4.6 Externe veiligheid

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. In het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) wordt uitgegaan van een risicobenadering welke is onder te verdelen in het plaatsgebonden risico (PR = kans op overlijden van een individu) en het groepsrisico (GR = kans op overlijden van een groep personen). Het BEVI verplicht overheden bij het maken van plannen rekening te houden met externe veiligheid.

Woningbouw en andere gevoelige bestemmingen zijn niet toegestaan binnen de PR-risicocontour (10^{-6}) van het plaatsgebonden risico rond inrichtingen waarin opslag / verwerking gevaarlijke stoffen plaatsvindt en rond transportroutes gevaarlijke stoffen (weg, spoor, water, buisleidingen). De 10^{-6} risicocontour geeft aan dat de kans op één ongeval met een dodelijke afloop binnen de contourlijn één op de miljoen bedraagt.

Toets aan gemeentelijk beleid

De gemeente Geldermalsen heeft als onderdeel van het gemeentelijk beleid een externe veiligheidsvisie opgesteld. Het doel van deze visie is om als toetsingskader duidelijk te maken hoe met bestaande en toekomstige externe veiligheidsrisico's dient te worden omgegaan.

Voor de onderhavige ontwikkeling zijn de volgende punten van belang:

1. De richtwaarde van het plaatsgebonden risico wordt in woon-en recreatiegebieden als grenswaarde gehanteerd.
 - *Er is geen plaatsgebonden risicocontour ($10^{-6}/10^{-7}$ per jaar) aanwezig. Er wordt voldaan aan de grenswaarde gesteld in de beleidsvisie.*
2. Bij iedere verandering van het groepsrisico geeft de gemeente een verantwoording van het groepsrisico. De oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt gehanteerd als grenswaarde.
 - *De verantwoording is reeds ingevuld. Hiervoor wordt verwezen naar het collegebesluit ten aanzien van de verantwoording van het restrisico. De oriëntatiewaarde wordt met de*

invoering van het Basisnet (warme BLEVE vrij rijden) niet overschreden en zal zelfs afnemen. Derhalve wordt voldaan de beleidsvisie.

3. De gemeente anticipeert op nieuwe beleidsontwikkelingen, zoals op het gebied van het transport van gevaarlijke stoffen, hierbij valt te denken aan de toekomstige veiligheidszone van 30 meter, het plasbrand aandachtsgebied.
- *De ontwikkeling van het stationsgebouw valt binnen de 30 meter van de spoorlijn. Dit gebouw is echter al aanwezig in de huidige situatie. Voor het bestemmingsplan is onderzocht welke maatregelen nodig zijn om de veiligheid te optimaliseren.*

Door bureau Oranjewoud is een onderzoek⁴ naar externe veiligheid uitgevoerd. Het onderzoek gaat onder andere in op de ontwikkelingsmogelijkheden van het stationsgebouw, de risico's van het spoortraject en de risico's van de Koninklijke Fruitmasters Groep. Dit onderzoek is ter advisering voorgelegd aan de regionale brandweer Gelderland zuid. Zij komt tot de conclusie dat er, als gevolg van de aanwezigheid van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor, binnen het plangebied calamiteiten denkbaar zijn met grote effecten. De kans op dergelijke calamiteiten is echter klein.

De Regionale brandweer heeft het plan getoetst op de mogelijkheden voor rampenbestrijding en zelfredzaamheid. Zij heeft hiertoe een advies⁵ uitgebracht aan de gemeente, waarin te nemen maatregelen worden voorgesteld om het effect van een calamiteit tot een minimum terug te brengen. Deze adviezen worden door de gemeente in het bestemmingsplan overgenomen voor zo ver dat juridisch mogelijk is. Een deel van de adviezen is verwerkt in de herinrichtingsplannen voor Stationsgebied West die al worden gerealiseerd op basis van het huidige bestemmingsplan. Desondanks blijft er een restrisico over. Daarvan heeft B&W aangegeven in het B&W besluit van 14 december 2010⁶ dat zij dit restrisico accepteren.

4.7 Luchtkwaliteit

De kwaliteit van de buitenlucht moet voldoen aan de kwaliteitseisen die zijn gesteld in titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen). De normen zijn gebaseerd op de Europese Richtlijn luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit wordt getoetst aan de hand van grenswaarden voor een aantal luchtverontreinigende stoffen.

Getoetst moet worden of het project "Niet In Betekenende Mate" bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Dit zijn projecten die de luchtkwaliteit niet 'in betekenende mate' verslechteren. Deze projecten worden niet meer beoordeeld op luchtkwaliteit. Ze zijn namelijk zo klein dat ze geen wezenlijke invloed hebben op de luchtkwaliteit. Draagt een klein project niet of nauwelijks bij aan luchtverontreiniging, dan is er geen belemmering. Om te voldoen aan het stempel "Niet In Betekenende Mate" moet voldaan worden aan een aantal voorwaarden.

< 500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg

< 33.333 m2 bruto vloeroppervlakte bij minimaal 1 ontsluitingsweg

⁴ Onderzoek externe veiligheid Ontwikkeling westzijde stationsomgeving en stationsgebouw, gemeente Geldermalsen projectnr. 232126, sept 2010, Oranjewoud

⁵ Advies Brandweer; kenmerk: VR/BRW/3050/10/HH; d.d. 22-10-2010

⁶ College besluit nr. 109; postreg.nr 10.013906; d.d 14-12-2010

Aangezien het project voorziet in de mogelijkheid tot het bouwen van een ROC en kantoren e.d. met een maximum van ca. 15.000m² b.v.o. en aangezien het project geen extra woningbouw mogelijk maakt, kan geconcludeerd worden dat het project "Niet In Betekenende Mate" bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Conclusie

Het project draagt "Niet In Betekenende Mate" bij aan de luchtverontreiniging.

4.8 Watertoets

Ruimtelijke ontwikkelingen mogen de ruimte voor water niet beperken. Om dit principe zeker te stellen hanteert het Waterschap Rivierenland 'de Keur'; een verzameling regels en voorschriften die de bescherming van water in haar breedste vorm tot doel heeft. De Keur geldt naast de regels van bestemmingsplannen en kan worden aangepast n.a.v. bijvoorbeeld nieuw beleid of inzichten van het Waterschap. Vandaar dat de Keur niet wordt overgenomen in het bestemmingsplan zelf. Dit voorkomt dat beide documenten in de toekomst niet langer op elkaar aansluiten en er verwarring kan ontstaan.

Er is meer ruimte nodig om klimaatveranderingen, zeespiegelrijzing en bodemdaling in de 21e eeuw op te vangen. Dat is de boodschap van het Nationaal Bestuursakkoord Water. In dit akkoord is daarom onder andere besloten om een zogenaamde watertoets in te stellen. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en evenwichtig in beschouwing worden genomen bij ruimtelijke afwegingen. Deze paragraaf is daar het gevolg van.

Indien het niet mogelijk is nadelige effecten op de waterhuishouding te voorkomen, is compensatie van de effecten nodig. Compensatie van eventuele negatieve effecten op de waterhuishouding dient binnen het plangebied én binnen hetzelfde peilgebied plaats te vinden. Binnen dit plangebied zijn 2 peilgebieden: Zuid en Noord. De scheiding wordt gevormd door de dijk ter hoogte van de Deilseweg. Zo nodig kan de grens van het plangebied worden aangepast. Indien dit op grote bezwaren stuit, is compensatie elders in het watersysteem vereist.

Voor werkzaamheden of lozingen in de beschermingszone en/of keurzone moet een ontheffing worden verkregen op de Keur van Waterschap Rivierenland. In de ontheffing kunnen nadere eisen worden gesteld aan het ontwerp. Waterbergingsvoorzieningen ter compensatie van nadelige effecten op de waterhuishouding dienen ten alle tijden op een goede manier in verbinding te staan met overig oppervlaktewater binnen de plangrenzen om zo een goede afvoer te garanderen en overlast te voorkomen.

Het winterbed van de Linge, gelegen tussen de dijken, is primair bestemd voor waterberging. Dit geldt met name voor de gronden die lager gelegen zijn dan +3m NAP. Deze gronden zullen bij normale hoogwaterstanden onder water lopen. Hiermee dient voldoende rekening te worden gehouden door de gebruikers. Om het waterbergend vermogen niet aan te tasten kan daar niet worden gebouwd. Er moet rekening worden gehouden met de compensatieplicht voor iedere vorm van ruimtebeslag die het bergend vermogen aantast in het winterbed van de Linge. Op 22 december 2009 heeft het waterschap besloten dat de compensatieplicht geldt voor het niveau tussen +1m NAP en +3m NAP. Ook moet rekening worden gehouden met de nadere uitwerking van de compensatievereisten overeenkomstig de Beleidsregels bij Keur van het waterschap. Voor

grondwerken als terpen, aanbermingen e.d. geldt een compensatieplicht van 100% gerekend vanaf het oorspronkelijke maaiveld. De gronden gelegen tussen +3m NAP en dijkhoogte lopen bij calamiteiten de kans als waterberging te worden in gezet.

Berekening

Voor het gehele plangebied is de benodigde bergingscapaciteit en compensatie berekend⁷. Het plangebied is verdeeld in een zuidelijk deel (binnendijs) en een noordelijk deel (buitendijs Linge-gebied). Voor beide gedeeltes is de benodigde watercompensatie berekend. Zie ook bijlage 1 behorende bij de berekening.

Zuid

Gebiedsoppervlakten:

Ontwikkellocatie Burg. R. v/d Venlaan:	11.025 m2
Stationsplein:	3.165 m2
Ontwikkellocatie Tunnelweg:	4.185 m2
<u>Bestaande locatie Helicon (vervalt)</u>	<u>- 4.720 m2</u>
Totaal:	13.655 m2

Er is voor de berekening vanuit gegaan dat de ontwikkellocaties 100% verhard zijn (worstcase scenario). Voor uitbreiding binnendijs mag met een vrijstellingswaarde van 500m2 worden gerekend. Dit betekent dat er gerekend gaat worden met een toename van 13.155m2. Conform de beleidsregels keur Waterschap Rivierenland, ontvangen d.d. 20 april 2010, dient voor plannen met een toename aan verharding tot 5 hectare binnendijs de vuistregel van 436m3 waterberging per hectare te worden gebruikt.

$$13.155 / 10.000 \times 436 = 573,6\text{m}^3.$$

Ofwel 1.911 m2 bij 0,30 m peilstijging (toetsingcriterium bij een bui T:10+10%).

Totaal zal er in het nieuwe plangebied dus tenminste 1.911 m2 + 2.300 m2 (compensatie voor bestaande te dempen watergang) = **4.211 m2** water opgenomen moeten worden om aan de benodigde waterberging te voldoen.

Noord

Dit gedeelte ligt buitendijs in het stroomgebied van de Linge waardoor aanvullende voorwaarden worden gesteld aan de waterberging.

Gebiedsoppervlakte:

Parkeerterrein Noord	12.345 m2
<u>Bestaand parkeerterrein (gemeten GBKN)</u>	<u>-2.430 m2</u>
Totaal:	9.915 m2

⁷ Onderbouwing-vergunningsaanvraag 'Stationsomgeving Geldermalsen'; Movares Nederland B.V.; 30-07-2010

Conform de beleidsregels keur Waterschap Rivierenland dient voor uitbreidingsplannen in het stroomgebied van de Linge te worden gerekend met de vuistregel van 476 m³ waterberging per hectare.

$$9.915 / 10.000 * 476 = 471,9 \text{ m}^3.$$

Ofwel 1.573 m² bij 0,30 m peilstijging (toetsingscriterium bij een T=10+10%).

Aanvullend moet worden gecompenseerd voor het ingenomen ruimtebeslag tussen NAP +1,00 en NAP+3,00 ter plaatse van de uitbreiding van het parkeerterrein en gerekend vanaf bovenkant bestaand maaiveld. Deze aanvullende compensatie bedraagt 3.000m³ – 100m³ (eenmalige vrijstelling) = 2.900m³.

Totaal bedraagt de compensatie voor het noordelijk gedeelte daarom 2.900m³ + 472m³= **3.372m³**.

Compensatie

Bepaald is dat er aan de zuidzijde 4.211m² water in het plan moet worden opgenomen om aan de benodigde waterberging te voldoen. Het nieuwe plan voorziet in de realisatie van een tweetal waterpartijen met een totale waterspiegeloppervlakte van 4285m². Hiermee voldoet de zuidzijde aan de eisen.

Bepaald is dat er aan de noordzijde 3.372m³ in het Lingebed gecompenseerd moet worden. Het nieuwe plan voorziet in een uitdieping/opschoning van het winterbed van de Linge vanaf de bestaande jachthaven tot aan het nieuw te realiseren parkeerterrein.

Het uitdiepen van het terrein levert slechts een extra bergend vermogen van circa 100m³. De overige 3.272m³ zal de gemeente Geldermalsen op de volgende wijze compenseren:

1. 2.500m³ wordt gecompenseerd met de in 2006 door de Gemeente Geldermalsen verworven berging in het project 'Landgoed Noordenhoek'.
2. De resterende 772m³ wordt gecompenseerd vanuit de waterbergingsbank voor het Lingebed, deze is in beheer van J.C. van Kessel Geldermalsen beheer bv. Voor deze overname van Lingebed compensatie is reeds een overeenkomst gesloten.

4.9 Archeologie

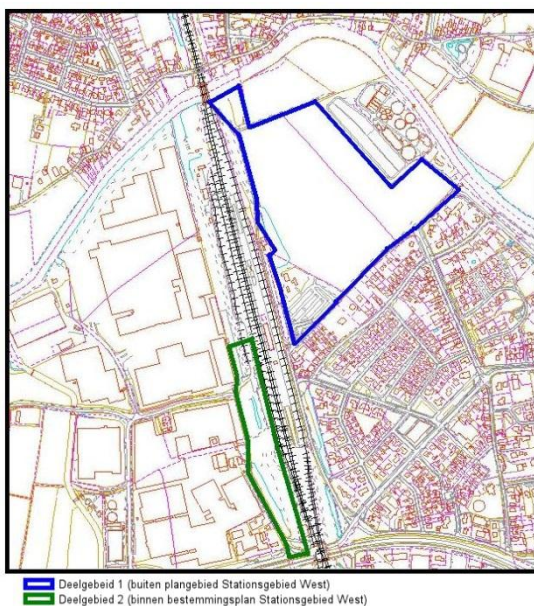
In het kader van woningbouw stationslocatie is door Synthegra Archeologie b.v. voor een gedeelte van het plangebied een inventariserend archeologisch veldonderzoek⁸ gedaan, om de archeologische waarde te kunnen bepalen. Aan de hand van de opgestelde onderzoeksvragen zijn voor 2 deellocaties (deellocatie II (westelijk van spoor) en deellocatie I (oostelijk van spoor) de archeologische waarden onderzocht. De hoofdvraag en -conclusie uit het onderzoek luidt als volgt:

- Zijn er binnen de onderzoekslocatie archeologische waarden aanwezig, en zo ja: waar liggen deze?

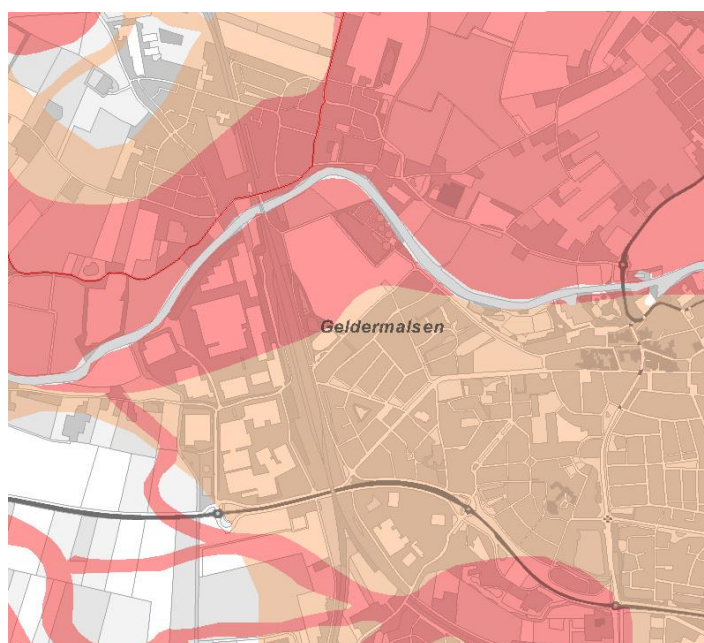
8 Inventariserend veldonderzoek, stationslocatie Geldermalsen; Synthegra Archeologie b.v. Zelhem; 21-11-2005

- *Ja, binnen de onderzoekslocatie zijn archeologische waarden aanwezig en deze waarden bevinden zich binnen de grenzen van deellocatie 1. In deellocatie 2 zijn geen archeologische indicatoren in de boringen aangetroffen.*

In het onderzochte deel westelijk van het stationsgebied wordt aangegeven, dat er geen vervolgonderzoek noodzakelijk wordt geacht, maar zoals altijd blijft de meldingsplicht van kracht mochten archeologische vondsten worden gedaan. Een deel van het plangebied is echter niet onderzocht. Voor dit deel blijven de verwachtingen zoals aangegeven op de Archeologische Verwachtingswaardekaart van kracht.



Afbeelding 9: Ligging deellocatie II westelijk van spoor (groen) en deellocatie I oostelijk van spoor (blauw)



Afbeelding 10: Archeologische verwachtingswaardekaart met in rood een hoge verwachtingswaarde en in oranje een middelhoge verwachtingswaarde

Conclusie

De gevonden archeologische waarden bevinden zich ten oosten van het stationsgebied, in de uiterwaarden. Westelijk van het station, in deellocatie 2 zijn in het onderzochte deel geen archeologische indicatoren in de boringen aangetroffen. Bij de planontwikkeling hoeft voor het onderzochte deel dan ook niet expliciet rekening gehouden te worden met archeologische waarden. Voor het niet onderzochte deel aan de westzijde blijven de hoge en middelhoge verwachtingen van kracht. Dit is middels een dubbelbestemming op de verbeelding opgenomen.

4.10 Verkeer

De huidige verkeerssituatie is op de Burg. Roozeveld van de Venlaan is niet ideaal te noemen. Verkeersstromen van verschillende orde (voetgangers, fietsers, auto's en zwaar vrachtverkeer) zijn niet van elkaar gescheiden en delen van de weg worden gebruikt als opstelplaats voor vrachtwagens. In de nieuwe planontwikkelingen zijn een aantal maatregelen ter verbetering van de veiligheid verwerkt, te weten:

- een vrij liggend fietspad waar, nabij het busplein, getracht is fietsersstromen en bus bewegingen zoveel mogelijk van elkaar te scheiden. Waar dit niet mogelijk is heeft de fietser voorrang.
- een vrij liggend voetpad naast het fietspad.
- een separate opstelplaats voor vrachtverkeer ter plaatse van de ingang van Coroos Productie b.v.
- een verhoogd plateau ter plaatse van de kruising van het fietspad met de Provinciale Weg/Tunnelweg.

Voor de berekening van de te verwachten verkeersstromen is een mobiliteitstoets⁹ opgesteld. De resultaten hieruit zijn hiernavolgend beschreven.

De voorgestelde ontwikkelingen zorgen voor een toename van het gemotoriseerd verkeer aan de westzijde van het stationsgebied. Het aantal te verwachten motorvoertuigbewegingen ten behoeve van de ontwikkelingen (de planbijdrage) bedraagt circa 2.606 motorvoertuigbewegingen. Vanwege de schijnnaauwkeurigheid van dit cijfer ligt een afronding naar 2.650 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal voor de hand. De getallen representeren echter een maximale waarde, aangezien bij enkele aannames uitgegaan is van het worst-case scenario.

Omdat de meeste voertuigbewegingen, volgens de cijfers van het CROW¹⁰, in spitsijd plaatsvinden (10% van de verplaatsingen heeft plaats tussen 08.00 - 09.00 uur 's ochtends) zullen de mobiliteitseffecten op dit tijdstip het meest merkbaar zijn. Tussen 8 uur en 9 uur 's ochtends zullen er naar schatting 265 auto's (10% van 2.650) extra rijden. Dit komt neer op ongeveer 4 á 5 extra motorvoertuigbewegingen per minuut in spitsijd. Naar inschatting van de gemeente zal 75% van de planbijdrage voor rekening komen van de Burgemeester Roozeveld van de Venlaan en 25% voor

9 Mobiliteitstoets Stationsomgeving West; derks stedenbouw b.v.; september 2010

10 Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden, vuistregels en kengetallen gemotoriseerd verkeer, oktober 2007, CROW

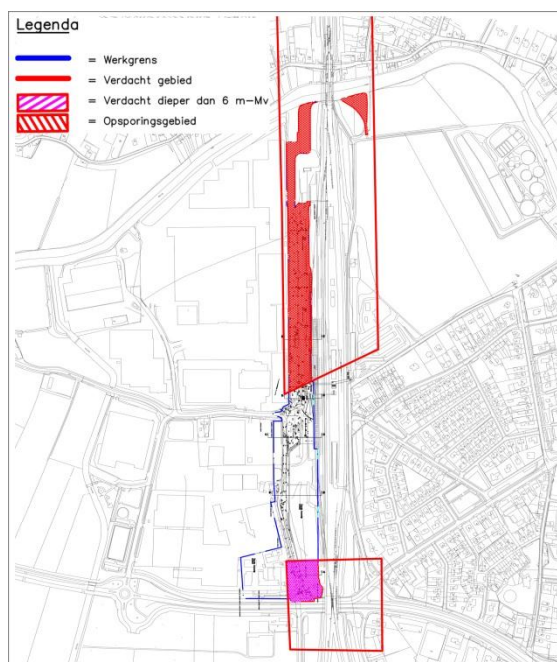
rekening van de Deilseweg. Dit betekent dat de Burg. Roozeveld van de Venlaan afgerond ongeveer 2.000 extra motorvoertuigbewegingen per dag te verwerken krijgt en de Deilseweg ca. 650 extra motorvoertuigbewegingen.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkelingen hebben tot gevolg dat de Burg. Roozeveld van de Venlaan per dag maximaal 2.650 motorvoertuigbewegingen (worstcase scenario) te verwerken krijgt (650 bestaand + 2.000 planbijdrage). Deze intensiteit ligt onder de theoretische maximaal acceptabele verkeersintensiteit die het CROW hanteert voor een erftoegangsweg (6.000 mvt/etmaal), en ruim beneden de theoretische grens voor een gebiedsontsluitingsweg (15.000 mvt/etmaal). Geconcludeerd mag dan ook worden dat de voorgenomen ontwikkelingen niet leiden tot een verslechtering van de verkeerssituatie.

4.11 Explosieven

Station Geldermalsen ligt aan de Merwede-Lingelijn. Deze spoorlijn werd ten tijde van de Tweede Wereldoorlog gebruikt voor het vervoer van goederen en personeel. Hierdoor is de spoorlijn veelvuldig beschoten en gebombardeerd. Uit een risicoanalyse¹¹ is gebleken dat Geldermalsen en dan met name de spoorbrug ten noorden van het stationsgebied, meerdere malen doelwit is geweest. Er geldt dan ook een verhoogd risico op aantreffen van 250, 500 of een 1000-ponds vliegtuigbommen, gevechtskoppen van 60-ponds luchtgronddoelraketten en boordmunitie.



Afbeelding 11: opsporingsgebied explosieven

Uit ervaring is gebleken dat circa 10 tot 15% van de gebruikte Conventionele Explosieven (CE) uit die tijd niet functioneerde en als blindganger in de bodem achterbleef, dit is een risico voor de

11 Projectgebonden risicoanalyse CE-bodemonderzoek; Riel Explosive Advice & Services Europe B.V.; 05-11-2009

verschillende werkzaamheden die in het gebied worden uitgevoerd. Om de werkzaamheden veilig en verantwoord te kunnen uitvoeren, wordt geadviseerd om een CE-bodemonderzoek uit te voeren.

Door Bodac b.v. uit Schijndel is in 2010 een vervolgonderzoek¹² uitgevoerd naar mogelijk aanwezige Conventionele Explosieven. Echter doordat de bovenlaag van de bodem vervuild c.q. verstoord was en er in het opsporingsgebied verstorende obstakels aanwezig waren was het niet mogelijk om het gehele gebied goed te detecteren en te interpreteren.

Geadviseerd wordt om op basis van de verkregen informatie en de voorhanden zijnde inrichtingsontwerpen na te gaan welke grondwerkzaamheden waar en tot welke diepte plaats vinden. Bij de uitvoering van de werkzaamheden zal dan ook een explosievenexpert aanwezig zijn.

12 Eindrapportage Explosievenonderzoek OCE Geldermalsen Stationsgebied; Bodac b.v. Schijndel; 17-06-2010

HOOFDSTUK 5: JURIDISCHE ASPECTEN

5.1 Planmethodiek

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening in werking getreden. Het bestemmingsplan krijgt in deze wet, meer dan voorheen, het primaat als hét RO-instrument bij uitstek en is daarmee in betekenis toegenomen. Tegelijkertijd is de procedure van totstandkoming van het bestemmingsplan verkort, waardoor de mogelijkheden voor een slagvaardiger RO-beleid worden versterkt.

Behalve de inhoudelijke veranderingen van de Wro geldt met ingang van 1 januari 2010 ook de verplichting om bestemmingsplannen digitaal op te stellen en vast te stellen. Doel is dat bestemmingsplannen ook via elektronische weg (bijv. internet) kunnen worden geraadpleegd en uitgewisseld. In verband hiermee zijn landelijke RO-standaarden (2008) ontwikkeld. Het voorliggende bestemmingsplan is overeenkomstig deze standaarden opgesteld.

De wet onderscheidt voor het bestemmingsplan 2 hoofdvormen, die overigens in één plan kunnen voorkomen.

Een gedetailleerde planvorm die de bebouwings- en gebruiksmogelijkheden concreet vastlegt. Bij deze methodiek kunnen aanvragen direct worden getoetst aan het bestemmingsplan. Binnenplanse afwijkings- en wijzigingsmogelijkheden maken een flexibele toepassing van het bestemmingsplan mogelijk. Het gemeentebestuur kan op basis van concrete ontwikkelingen een specifieke afweging maken omtrent eventuele medewerking.

Daarnaast kan worden gekozen voor een globale planvorm, waarbij de bestemming in hoofdlijnen wordt beschreven en via latere uitwerkingsplannen de concrete invulling wordt bepaald. Deze planvorm is vooral geschikt voor (her-)ontwikkelingsgebieden waarvan de exacte invulling ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan nog niet bekend is. Toetsing van aanvragen vindt plaats op basis van een latere uitwerking van de globale bestemming.

In het voorliggende bestemmingsplan is gekozen voor een gedetailleerde planvorm. Dit is mogelijk omdat de uitgangspunten en randvoorwaarden voor de ontwikkeling van het Stationsgebied West in belangrijke mate vastliggen en in een direct toepasbaar toetsingskader kunnen worden verrat. Het bestemmingsplan is daarmee een instrument om de beoogde ruimtelijke ontwikkeling zonder verdere juridisch-planologische procedures te realiseren en in later stadium te beheren.

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden en is opnieuw een ingrijpende modernisering van regelgeving gericht op de fysieke leefomgeving doorgevoerd. Een groot aantal vergunningen en toestemmingen die tot nu toe worden geregeld in verschillende wetten is gebundeld in de Wabo.

Als gevolg hiervan vallen voorheen in de Wro geregelde binnenplanse en buitenplanse ontheffingsmogelijkheden onder de Wabo. Hierdoor is de terminologie veranderd en worden de afwijkingsbesluiten aangeduid als omgevingsvergunning. In de voorliggende regels is onder andere

een binnenplans afwijkingsbesluit mogelijk gemaakt. Deze wordt aangeduid als omgevingsvergunning.

Omdat de Wabo – anders dan de Wro voorheen - tevens bepaalt welke procedure moet worden doorlopen behoeft in het bestemmingsplan geen procedurebepaling meer te worden opgenomen.

Het begrip bouwvergunning bestaat ook niet meer. De vergunning heet voortaan eveneens omgevingsvergunning.

5.2 Stedenbouwkundige opzet

De visie op de beoogde stedenbouwkundige ontwikkeling van het plangebied is beschreven in hoofdstuk 3 van deze toelichting. Korthedshalve wordt verwezen naar dat hoofdstuk.

5.3 Bestemmingsregeling

Het plan bestaat uit een verbeelding (plankaart) en regels. Samen vormen deze het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. Beide documenten zijn volgens de RO-standaarden 2008 opgesteld. Dit betekent een vaste indeling en volgorde van de regels als geheel en een opzet van de artikelen volgens de voorgeschreven opbouw. De verbeelding en de regels moeten in samenhang worden gelezen. Het plan zal bestaan uit een digitale versie, die te zijner tijd door de Raad wordt vastgesteld. Daarnaast verlangt de wet dat een analoge (papieren) versie van het plan wordt gemaakt en mede beschikbaar is. In geval van onderlinge verschillen tussen het analoge en digitale bestemmingsplan is de digitale versie maatgevend.

VERBEELDING

Op de verbeelding zijn de bestemmingen en dubbelbestemmingen in alfabetische volgorde vastgelegd. Behalve bestemmingen komen op de kaart "gebiedsaanduidingen" voor, die duiden op een nadere functiespecificatie binnen een bepaald gebied, evenals "functieaanduidingen", die op bestemmingsniveau nadere aanwijzingen geven. Verder zijn er "bouwaanduidingen", die van betekenis zijn voor de bebouwingsmogelijkheden.

In de regel werken aanduidingen door in de regels van het bestemmingsplan. Soms hebben aanduidingen slechts informatieve waarde. In het voorliggende bestemmingsplan is er voor gekozen ter plaatse van het stationsgebouw de aanduiding 'monument' te vermelden.

REGELS

De regels zijn opgebouwd uit 4 hoofdstukken, te weten:

1. Inleidende regels
2. Bestemmingsregels
3. Algemene regels
4. Overgangs- en slotregels.

Hoofdstuk 1

Dit hoofdstuk bevat 2 artikelen, die beide bedoeld zijn om duidelijkheid te verschaffen over de toepassing van het bestemmingsplan.

Artikel 1

In dit artikel worden de belangrijkste begrippen nader omschreven.

Artikel 2

Deze bepaling geeft aan hoe in het plan voorkomende afmetingen moeten worden bepaald. Om uniformiteit in de wijze van meten in bestemmingsplannen te bereiken is gebruik gemaakt van de standaardformuleringen uit de RO-standaarden 2008.

Hoofdstuk 2

Dit deel van de regels bevat de juridische regeling van de in het bestemmingsplan voorkomende bestemmingen. De verschillende bestemmingen worden hierna kort toegelicht.

Artikel 3 - Bedrijf

De bestemming 'Bedrijf' komt op één locatie voor.

De bedrijfsbestemming ligt aan de westgrens van het plangebied ter hoogte van COROOS. Deze bestemming stelt dit conservenbedrijf in staat de toegang tot het omvangrijke bedrijfscomplex te verbeteren en biedt langs de Burgemeester Roozeveld van de Venlaan tevens de mogelijkheid voor uitbreiding van de bebouwing tot een hoogte van 9 m. De bestemming is toegespitst op de specifieke bedrijfsactiviteiten van het groenten- en fruitconservenbedrijf.

Artikel 4 – Gemengd-1

De bestemming 'Gemengd-1' geldt voor het stationsgebouw. Voor de beoogde nieuwbouwlocaties tussen de spoorbaan en de Burgemeester Roozeveld van de Venlaan, en de huidige locatie van het ROC op de hoek met de Provinciale weg is de bestemming 'Gemengd-2' opgenomen.

Voor het stationsgebouw is van belang dat het bestemmingsplan ruimte laat voor meerdere gebruiksdoelen. Dit biedt voor de toekomst de beste kansen op een zinvol gebruik van dit architectonisch karakteristieke en beeldbepalende gebouw. Behalve de van ouds aanwezige activiteiten ten dienste van het spoor zijn op deze locatie uiteenlopende vormen van kleinschalig gebruik denkbaar, zoals ambachtelijke bedrijvigheid, cultuur en ontspanning, detailhandel, dienstverlening, horeca, kantoor en maatschappelijke voorzieningen. De bebouwingsmogelijkheden zijn afgestemd op de afmetingen van de bestaande bebouwing. Binnen het bouwvlak mag worden gebouwd tot 12 m hoogte.

In de specifieke gebruiksregels is bepaald dat:

- * bedrijfsactiviteiten in de milieucategorieën 1 en 2 zijn toegestaan;
- * de grenswaarden voor geluidgevoelige functies in acht genomen moeten worden;
- * lawaaimakende bedrijvigheid is uitgesloten.

Het is niet toegestaan binnen de veiligheidszone 'verminderd of niet zelfredzame' personen te huisvesten.

Artikel 5 – Gemengd-2

Wordt besloten tot verplaatsing van het huidige ROC dan komt de locatie langs de Provinciale weg vrij en is op deze plaats een herontwikkeling mogelijk. De functionele mogelijkheden komen vrijwel overeen met die voor de nieuwbouwlocatie langs het spoor (Gemengd-3).

Voor deze locatie is een bouwvlak bepaald, waarbinnen gebouwen zijn toegelaten. Het bouwvlak in combinatie met het bebouwingspercentage van 50% laten voldoende ruimte voor de aanleg van parkeergelegenheid, erven, tuinen, water enz.

In overleg met het Waterschap is de wateropgave voor het plangebied bepaald. De benodigde oppervlakte water (4.211 m²) is voorzien binnen de bestemmingen 'Gemengd-2', 'Gemengd-3', 'Groen' en 'Water'. De realisering hiervan wordt zeker gesteld d.m.v. een specifieke gebruiksregel in de regels voor deze bestemmingen.

Artikel 6 – Gemengd-3

De nieuwe bouwlocatie tussen het spoor en de Burgemeester Roozeveld van de Venlaan biedt voldoende ruimte voor zeker 2 ontwikkelingen. Ook op deze locatie zijn functioneel meerdere invullingen mogelijk die overeenkomen met de bestemmingen in Gemengd-2, met uitzondering van een onderwijsbestemming. Gedacht kan worden aan sportieve en medische dienstverlening, zoals sportscholen en aan kantoren.

De bebouwingsmogelijkheden bieden een grote mate van vrijheid bij het inrichten van de locatie. In principe kan op de gehele locatie worden gebouwd, zij het dat aan de zijde van de Burgemeester Roozeveld van de Venlaan door het opnemen van een gevellijn, wordt voorkomen dat bebouwing te veel opdringt naar de weg. De bouwhoogte is vastgesteld op 12 m en de bebouwingsdichtheid op 50%. De te realiseren vloeroppervlakte is gemaximeerd op 10.000 m², waarmee wordt bereikt dat voldoende ruimte overblijft voor bijkomende zaken als buitenruimte, stalling van fietsen, parkeren en dergelijke.

In de bouwregels is tenslotte bepaald dat de naar de spoorbaan gekeerde gevels van geluidsgevoelige gebouwen als 'dove gevel' uitgevoerd moeten worden. Omdat ter plaatse de geluidsbelasting hoger is dan op grond van de Wet geluidhinder ten hoogste toelaatbaar, kunnen geluidsgevoelige gebouwen alleen worden gerealiseerd als de betreffende gevel(s) als zogenaamde 'dove gevels' worden uitgevoerd. Dove gevels zijn gevels zonder te openen delen of met alleen bij uitzondering te openen delen die niet direct aan een geluidgevoelige ruimte grenzen.

In overleg met het Waterschap is de wateropgave voor het plangebied bepaald. De benodigde oppervlakte water (4.211 m²) is voorzien binnen de bestemmingen 'Gemengd-2', 'Gemengd-3', 'Groen' en 'Water'. De realisering hiervan wordt zeker gesteld d.m.v. een specifieke gebruiksregel in de regels voor deze bestemmingen.

Artikel 7 – Groen

De bestemming Groen geldt voor het structurele groen in het plangebied.

Op grond van dit artikel zijn behalve groen, (waaronder ook speelvoorzieningen, voet-/fietspaden en andere verhardingen) ook water en nutsvoorzieningen toegelaten.

Door de aanleg van water binnen 'Groen' mogelijk te maken kan in een later stadium alsnog worden gekozen voor een andere vormgeving van het water zonder dat een aanpassing van het bestemmingsplan nodig is. Voorwaarde is dat de minimaal benodigde wateroppervlakte wordt gerealiseerd. In de regels is dit verankerd. De functie nutsvoorzieningen maakt mogelijk dat binnen 'Groen' ook trafo's e.d. gebouwd kunnen worden.

Binnen de bestemming 'Groen' zijn, afgezien van de genoemd trafo's, uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan, zoals straatmeubilair, speelwerkhuizen, vlaggenmasten, lichtmasten en ondergrondse afvalcontainers.

In overleg met het Waterschap is de wateropgave voor het plangebied bepaald. De benodigde oppervlakte water (4.211 m^2) is voorzien binnen de bestemmingen 'Gemengd-2', 'Gemengd-3', 'Groen' en 'Water'. De realisering hiervan wordt zeker gesteld d.m.v. een specifieke gebruiksregel in de regels voor deze bestemmingen.

Artikel 8 – Verkeer

De bestemming Verkeer regelt het gebruik en de inrichting van de in het plangebied opgenomen verkeersruimte, vnl. bestaande uit de spoorbaan, rijwegen, parkeerterreinen, busstation en voet- en fietspaden.

Omdat binnen de verkeersbestemming de spoorbaan, de parkeervoorzieningen en het busstation zich functioneel onderscheiden van de reguliere verkeersfuncties, is op de verbeelding een specifieke functieaanduiding opgenomen voor respectievelijk 'spoorweg', 'parkeerterrein' en 'openbaar vervoerstation'.

Binnen de bestemming 'Verkeer' zijn in hoofdzaak alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegelaten, zoals straatmeubilair,abri's, speelwerkhuizen, vlaggenmasten, lichtmasten, fietsenstallingen en ondergrondse afvalcontainers. Evenals bij de bestemming Groen is ook hier de functie "nutsvoorzieningen" vermeld en is de bouw van reguliere trafo's e.d. mogelijk gemaakt.

Het transformatorstation ten behoeve van het spoorverkeer, nabij de ongelijkvloerse kruising met de Provinciale weg is aanzienlijk groter dan reguliere transformatorgebouwen. Voor dit gebouw is om die reden een specifiek bouwvlak met een afwijkende bouwhoogte opgenomen.

Verder zijn in het noordelijk deel van het plangebied binnen de bestemming 2 kleine bouwvlakken ingetekend, waarmee de daar aanwezige –spoorgerelateerde– opstallen positief worden bestemd.

Behalve verhardingen zijn binnen de bestemming ook kleinschalig groen en water toegestaan.

De voetgangerstraverse bij het station is positief bestemd.

Artikel 9 - Water

De bestemming 'Water' is opgenomen voor de in dit bestemmingsplan opgenomen watergangen en waterpartijen.

Door de geprojecteerde bebouwing tussen het spoor en de Burgemeester Roozeveld van de Venlaan neemt de hoeveelheid verhard oppervlak in dit gebied aanzienlijk toe. Om een adequate opvang van hemelwater te kunnen garanderen is zuidelijk van de nieuwe bouwlocatie de aanleg van een nieuwe waterpartij voorzien.

Eveneens aan de westzijde, maar nu nabij de Linge, bevindt zich een bestaande waterpartij, waarvan een gedeelte in gebruik bij een kleine groep mensen met plezierbootjes. De ligplaatsen voor deze bootjes zijn specifieke aangeduid als 'haven'. In de regels is bepaald dat hier maximaal 9 ligplaatsen zijn toegestaan. Voor de aanwezige bebouwing is een bouwvlak opgenomen, waarvoor de bebouwingsmogelijkheden in de regels zijn bepaald.

In overleg met het Waterschap is de wateropgave voor het plangebied bepaald. De benodigde oppervlakte water (4.211 m^2) is voorzien binnen de bestemmingen 'Gemengd-2', 'Gemengd-3', 'Groen' en 'Water'. De realisering hiervan wordt zeker gesteld d.m.v. een specifieke gebruiksregel in de regels voor deze bestemmingen.

Artikel 10 – Leiding-Riool (dubbelbestemming)

Aan de noordzijde van het plangebied bevindt zich een ondergrondse rioolwatertransportleiding. Gelet op het belang is de leiding als zodanig bestemd. Ter plaatse van de leiding gelden tevens de bestemmingen Groen, Verkeer en Water. Er is dus sprake van een 'dubbelbestemming'.

De regels bij de bestemming geven inhoud aan de bescherming van de leiding. Bouw- en aanlegactiviteiten ten behoeve van de bestemmingen Groen, Verkeer en Water zijn alleen dan toegestaan als het belang van de leiding niet in gevaar komt. Voordat met een omgevingsvergunning medewerking wordt verleend aan de bouw- en aanlegactiviteiten moet de beheerder van de leiding in de gelegenheid worden gesteld advies uit te brengen.

Artikel 11 – Waarde – Archeologie – 1

Artikel 12 – Waarde – Archeologie - 2

Deze 2 dubbelbestemmingen zijn opgenomen in verband met de archeologische verwachtingswaarde van deze gronden.

Om te voorkomen dat mogelijk in de bodem aanwezige archeologische waarden worden beschadigd of vernietigd, bepalen deze artikelen dat het uitvoeren van bouw- of aanlegactiviteiten ten behoeve van de andere hier voorkomende bestemmingen alleen in de aangegeven gevallen mag plaatsvinden. Dat is bijvoorbeeld het geval in situaties waarin de activiteiten niet dieper reiken dan 30 cm onder maaiveld, wanneer eerder activiteiten in de bodem hebben plaatsgevonden, bij gewoon onderhoud of wanneer de activiteiten een kleinere oppervlakte beslaan dan 500 of 1.000 m^2 . Wordt niet aan die voorwaarden voldaan dan moet uit archeologisch onderzoek blijken dat geen archeologische waarden worden geschaad.

Beide bestemmingen kennen ook een wijzigingsbevoegdheid om de archeologische bestemming te verkleinen of te vergroten als archeologisch onderzoek daartoe aanleiding geeft.

Artikel 13 – Waterstaat – Waterberging

Het plangebied maakt onderdeel uit van het winterbed van de Linge en heeft een functie als waterberging. Ter bescherming hiervan is, op verzoek van Waterschap Rivierenland, voor het gedeelte winterbed tot 3m NAP bestemd voor Waterstaat-Waterberging.

Met het opnemen van de bestemming wordt de waterbergende functie van dit gebied veiliggesteld, wordt geattendeerd op het overstromingsrisico en wordt het waterschap betrokken bij voor de bergingsfunctie relevante ruimtelijke wijzigingen.

Artikel 14 – Waterstaat – Waterkering (dubbelbestemming)

De Genteldijk aan de oostzijde van het spoor fungeert als waterkering. De waterkering kruist vervolgens het plangebied en loopt in westelijke richting verder over de Deilseweg.

Ter bescherming van de waterkerende functie is de beschermingszone zoals vastgelegd in de keur van het waterschap beschermd voor Waterstaat – Waterkering. Omdat binnen deze zone ook andere bestemmingen gelden is sprake van een zogenaamde dubbelbestemming.

Binnen de dubbelbestemming is het bouwen en het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde ten behoeve van de bedoelde andere bestemmingen niet toegestaan, tenzij afwijking door middel van een omgevingsvergunning, dan wel vergunning voor werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden wordt verleend. Deze vergunningen worden alleen dan verleend wanneer het belang van de waterkering niet wordt geschaad. Voordat burgemeester en wethouders beslissen wordt advies ingewonnen van de dijkbeheerder.

Hoofdstuk 3

Geeft algemene regels die op alle bestemmingen in het plan van toepassing zijn.

Artikel 15

De zgn. antidubbelbepaling (verplichte regel) beoogt misbruik van regels te voorkomen. Met name gaat het om situaties waarin onbedoeld herhaald gebruik van regels dreigt plaats te vinden.

Artikel 16

Dit artikel bevat algemene regels voor bouwen in het plangebied.

Lid 16.1 schept duidelijkheid over de mogelijkheden voor ondergronds bouwen. De regeling bepaalt dat onder aanwezige gebouwen ondergronds mag worden gebouwd. De bouwdiepte is vastgesteld op 3,5 m, wat neerkomt op één volledige bouwlaag. Er is een afwijkingsmogelijkheid via omgevingsvergunning opgenomen om ook buiten bestaande gebouwen ondergronds te bouwen. De voorwaarden waaronder dit mogelijk is zien er op toe dat deze bebouwing onzichtbaar is.

Lid 16.2 bevat een regeling hoe moet worden omgegaan met ondergeschikte bouwdelen. Deze regeling voorkomt dat goten, reclameborden en dergelijke wegens overschrijding van bouwgrenzen of gevellijnen niet toegelaten zouden zijn.

Lid 16.3 schrijft voor dat parkeren en laden en lossen op eigen terrein behoren plaats te vinden.

Artikel 17

Dit artikel geeft enkele algemene regels over het gebruik van gronden en opstallen binnen het plangebied, met name om ongewenst gebruik te voorkomen. Op basis van deze bepaling kan in voorkomend geval worden opgetreden tegen gebruik van vrijstaande bijgebouwen voor zelfstandige bewoning, gebruik van aan- of bijgebouwen als afhankelijke woonruimte en gebruik van gebouwen als seksinrichting.

Artikel 18

De spoorbaan wordt gebruikt voor vervoer van gevaarlijke stoffen. De aard van de vervoerde stoffen en de mate waarin het transport plaats vindt zijn bepalend voor de veiligheidssituatie in de omgeving van de spoorbaan.

Onderzoek toont aan dat het hele plangebied binnen het invloedsgebied van het spoor ligt. Gevolg hiervan is dat binnen het plangebied functies bestemd voor verminderd of niet-zelfredzame personen niet kunnen worden toegelaten.

Omdat dit effect een groter gebied dan alleen een enkele bestemming beslaat is, overeenkomstig de RO-standaarden, een gebiedsaanduiding 'Veiligheidszone vervoer gevaarlijke stoffen' op de verbeelding vermeld. In de regels is bepaald dat ter plaatse gebruik voor verminderd of niet-zelfredzame personen niet is toegelaten.

Hiervan kan worden afgeweken als aan een aantal concreet geformuleerde voorwaarden wordt voldaan, zoals adequate blusmiddelen, vluchtroutes en communicatie. Dit vraagt om een specifieke beoordeling per geval. Om die reden is een afwijkingsmogelijkheid (omgevingsvergunning) opgenomen. Voordat vergunning kan worden verleend moet de brandweer worden geraadpleegd.

Artikel 19

Hierin wordt de mogelijkheid geboden om geringe afwijkingen toe te staan.

Uitgangspunt is dat moet worden voldaan aan datgene wat het bestemmingsplan toelaat. Aanvragers die een afwijkend plan indienen zullen worden gevraagd dat plan alsnog in overeenstemming met het bestemmingsplan te brengen.

Pas als dat niet mogelijk of zeer bezwaarlijk blijkt kan na afweging van belangen gebruik worden gemaakt van de afwijkingsmogelijkheid van dit artikel.

Artikel 20

Deze bepaling verklaart burgemeester en wethouders bevoegd om de bij het bestemmingsplan behorende staat van bedrijfsactiviteiten te wijzigen. Dit kan nodig blijken indien de indeling van activiteiten in milieucategorieën als gevolg van technische ontwikkelingen en veranderingen niet meer actueel is.

Hoofdstuk 4

Dit hoofdstuk voorziet in een regeling voor bestaande bebouwing en gebruik dat ten tijde van het tot stand komen van het bestemmingsplan afwijkend is van wat dit plan voorschrijft.

Artikel 21

Deze bepaling bevat de overgangsregeling voor het bouwen (verplichte regel).

Artikel 22

Regelt het overgangsrecht voor gebruik (verplichte regel).

Artikel 23

Benoemt de naam waarmee het bestemmingsplan kan worden aangehaald.

HOOFDSTUK 6: UITVOERBAARHEID

6.1 Inspraak & Overleg

Overleg ex. artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het vooroverleg zoals bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerp bestemmingsplan aan een aantal instanties toegezonden. Van de aangeschreven instanties hadden Vitsens, ProRail, Waterschap Rivierenland, de Kamer van Koophandel en de VROM-Inspectie / Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed inhoudelijke opmerkingen.

Inspraak

Daarnaast is het voorontwerp gebruikt ten behoeve van een inspraakronde voor belanghebbenden en geïnteresseerden. Het inspraakdocument heeft ter inzage gelegen van 23 december 2010 tot en met 3 februari 2011. De ter inzage legging heeft geleid tot inspraakreacties van Coroos, NS en APNSG, de beheerder van de haven in de noordelijke punt van het bestemmingsplangebied.

Voor een compleet overzicht van alle reacties op het voorontwerp bestemmingsplan wordt verwezen naar het *“Inspraakdocument Vooroverleg en Inspraak voorontwerp bestemmingsplan Stationsomgeving West”* d.d. 07-02-2011.

De vooroverleg- en inspraakreacties hebben nieuwe inzichten geboden in het bestemmingsplan ‘Stationsgebied West’ en hebben daardoor geleid tot enkele wijzigingen in het ontwerp bestemmingsplan ten opzichte van het voorontwerp bestemmingsplan. De wijzigingen hebben voornamelijk betrekking op de aspecten water, de spoortraverse en enkele correcties.

Ter visielegging

Vanaf 1 april 2011 tot en met 12 mei 2011 heeft het ontwerp bestemmingsplan ‘Stationsgebied West’ ter inzage gelegen in het kader van de ontwerpfasen ex artikel 23 Wro. Tijdens de terinzagelegging is eenieder in de gelegenheid gesteld om zijn of haar zienswijze omtrent het ontwerp bestemmingsplan aan de raad kenbaar te maken. Hiervan hebben verschillende belanghebbenden gebruik gemaakt; Waterschap Rivierenland, COROOS Productie B.V. en mw. Tolhuizen wonende te Genteldijk 40. De Provincie Gelderland en ProRail hebben slechts een ontvangstbevestiging gestuurd maar geen inhoudelijke zienswijze.

Voor een compleet overzicht van alle reacties en wijzigingen op het ontwerp bestemmingsplan wordt verwezen naar de *“Nota van Zienswijzen en ambtshalve aanpassingen behorende bij het raadsvoorstel en raadsbesluit d.d. 23 oktober 2012 tot vaststelling van het bestemmingsplan ‘Stationsgebied West’”*. De wijzigingen hebben voornamelijk betrekking op de aspecten water, archeologie, bedrijvigheid en geluid.

6.2 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

Op 1 maart 2010 hebben de gemeente Geldermalsen en NS Poort een overeenkomst gesloten inzake de ontwikkeling van het Stationsgebied West te Geldermalsen (hierna: het exploitatiegebied). Deze overeenkomst, als bedoeld in afdeling 6.4 Wet ruimtelijke ordening, heeft

onder meer tot doel het verhaal van kosten met betrekking tot het toekomstig bestemmingsplan Stationsgebied West 'anderszins te verzekeren'.

Het exploitatiegebied is gesitueerd aan de westzijde van het NS-station te Geldermalsen. De ontwikkeling voorziet onder meer in de aanleg van 500 P&R plaatsen, een stationsplein en busplein, de reconstructie van de Roozeveld van der Venlaan en de realisering van bebouwing ten behoeve van kantoren, wellness etc. Een groot deel van deze werkzaamheden is reeds gerealiseerd op basis van het geldende bestemmingsplan. Het volledige (bouw-) programma zal worden gerealiseerd op de percelen kadastraal bekend gemeente Geldermalsen, sectie H, nummers 1104, 1703 en 1711; eigendom van de gemeente Geldermalsen, Railinfratrust B.V., NS Vastgoed B.V. en Coroos Beheer B.V.

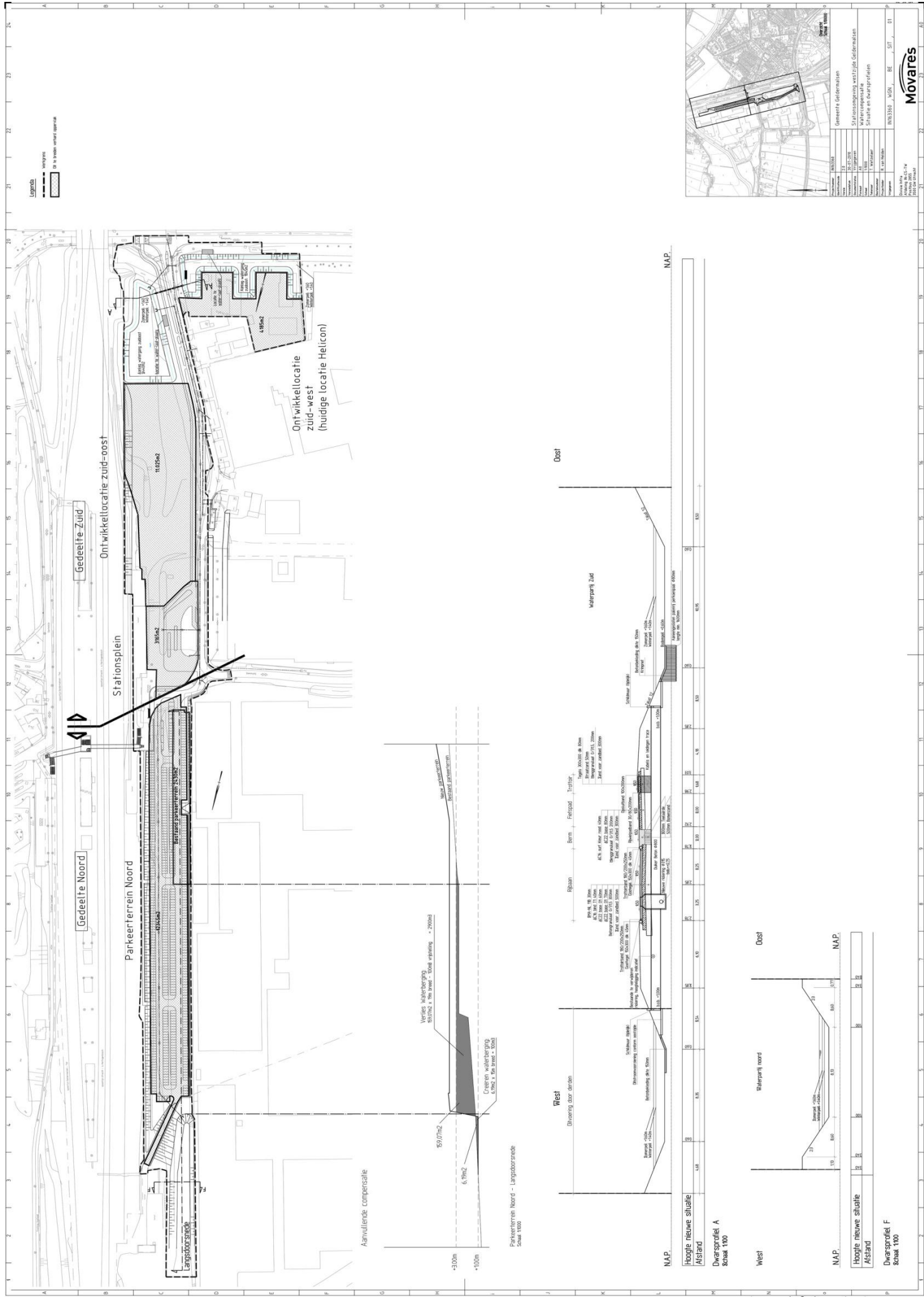
In de overeenkomst zijn de voorwaarden opgenomen van de samenwerking tussen de gemeente en NS Poort en de voorwaarden betreffende de ontwikkeling, realisatie en inrichting van het exploitatiegebied. In de overeenkomst zijn tevens afspraken vastgelegd over de vergoedingen welke partijen van elkaar ontvangen in het kader van de ontwikkeling van het exploitatiegebied en de inzet van subsidies. Ook zijn in de overeenkomst afspraken gemaakt over de eigendomsverhoudingen en het beheer en onderhoud van de te realiseren openbare voorzieningen.

De openbare voorzieningen zijn gerealiseerd in opdracht van de gemeente Geldermalsen. Het initiatief voor de bouwontwikkelingen ligt bij NS Poort. De gemeente draagt ten behoeve van de bouwontwikkelingen zorg voor het voeren van de noodzakelijke ruimtelijke procedures. De gemeente heeft een inspanningsverplichting op zich genomen om publiekrechtelijke verplichtingen en bevoegdheden zodanig uit te voeren dat de gemaakte afspraken in de overeenkomst uitgevoerd kunnen worden. Dit laat de publiekrechtelijke bevoegdheden van de gemeente onverlet.

BIJLAGEN

- Bijlage 1: Bijlage berekening watercompensatie
Bijlage 2: Bijlage Verontreinigingssituatie Stationsomgeving West

BIJLAGE 1: Berekening watercompensatie



BIJLAGE 2: Verontreinigingssituatie Stationsomgeving West

Uitgevoerde onderzoeken SBNS:

- Historisch onderzoek 1995 (niet bij de gemeente aanwezig);
- (OO) Oriënterend onderzoek 2000-2001 (aanwezig bij de gemeente: Oranjewoud, 0078-06295, april 2001);
- Nader onderzoek 2004-2006 (aanwezig bij de gemeente: Geofox, C1232/RSE/bba, 20 juli 2004);
- Saneringsonderzoek mobiele gevallen (10 en 35) (aanwezig bij de gemeente: Syncera, B06B0465, 31 juli 2007);
- Aanvullend en nader bodemonderzoek (aanwezig bij de gemeente: Grondslag BV, 13639, 14 november 2008);
- Aanvullend bodemonderzoek (gevallen 2, 3, 7 en 8) (aanwezig bij de gemeente: MWH, B09B0213, 20 november 2009);
- Saneringsplan (gevallen 1, 4, 7 en 8) (aanwezig bij de gemeente: MWH, B09B0213, 3 december 2009);
- Partijkeuring (aanwezig bij de gemeente: MWH, B09B0213, 17 december 2009);
- Aanvullende risicobeoordeling (gevallen 7 en 8) (aanwezig bij de gemeente: MWH, 10A0100M/B09B0213/WAOG/waog, 10 februari 2010);
- (4) verkennend bodemonderzoek, perceel H 1711 (deels) emplacement, 16583, Grondslag, 27 augustus 2010:

Uitgevoerd door derden:

- (1) waterbodemonderzoek watergang langs Burg. R. van de Venlaan; 10797-NvV-20011490, NIPA, d.d. 23 december 2008; **Conclusie:** slib voldoet aan de klasse B en is dus niet vrij verspreidbaar over het perceel.
- (2) Geldermalsen Stationslokatie, Verkennend bodemonderzoek; 4484719, Tauw, d.d. 14 mei 2007; **Conclusie:** plaatselijk lichte verhogingen aangetroffen boven de achtergrond- en streefwaarde.
- (3) verkennend bodemonderzoek t.p.v. twee stroken grond grenzend aan Burg. R. van de Venlaan 3 (voor verkoop aan Coroos), 10.11983, NIPA, 19 oktober 2010; **Conclusie:** de sterke grondwaterverontreiniging die is aangetroffen op het terrein van COROOS heeft zich niet verspreid tot onder het onderzochte perceel. Wel is er een matige verontreiniging in het grondwater met minerale olie aangetroffen. Dit sluit aan bij de eerder uitgevoerde onderzoeken uit 2006. De puin houdende laag onder het asfalt is verhoogd met zware metalen. Dit heeft echter geen consequenties voor het huidige en toekomstige gebruik. Bij afvoer dient wel rekening te worden gehouden met extra kosten.
- (5) indicatief bodemonderzoek Stationsgebied West, 10.11960, NIPA, 8 september 2010; **Conclusie:** de aangetroffen verontreinigingen (sintels/ballastbed en asbest) worden verwijderd tegelijkertijd met de aanleg van het nieuwe P&R terrein.

Ernstig verontreinigd:GE023600402

Geval 1 (SBNS geval 45) Waterbodem spoorvijver, klasse 3, 4 en 4+ (Cu, PAK, Zn, Ni en minerale olie)

23-03-2006: ernstig, niet spoedeisend

11-01-2010: in verband met de inwerkingtreding van de Waterwet is nu WSRL bevoegd gezag Wbb

Sanering start in week 42 (2010)

GE023600403

Geval 2 (SBNS geval 10) Voormalige tankplaat, minerale olie

23-03-2006: ernstig, niet spoedeisend

12-02-2010: instemming saneringsplan

Start sanering in het voorjaar van 2011.

GE023600405

Geval 3 (SBNS geval 30) scheepshelling, PAK

23-03-2006: ernstig, niet spoedeisend

28-04-2010: instemming deelsaneringsplan

Start sanering in week 41 2010

GE023600404

Geval 4 (SBNS geval 35) voormalige dieselolietank, minerale olie

23-03-2006: ernstig, niet spoedeisend

Staat nog niet op de lijst bij SBNS om te worden gesaneerd

GE023600531

Geval 7, PAK en Zn.

28-04-2010: ernstig, niet spoedeisend

28-04-2010: instemming deelsaneringsplan

Sanering gaat mee in het werk van Movares bij de aanleg van de nieuwe P&R

GE023600532

Geval 8, PAK en Cu.

28-04-2010: ernstig, niet spoedeisend

28-04-2010: instemming deelsaneringsplan

Sanering gaat mee in het werk van Movares bij de aanleg van de nieuwe P&R

Niet ernstig verontreinigd:GE023600410:

gehele toplaag op het emplacement.

Sanering gaat mee in het werk van Movares bij de aanleg van de nieuwe P&R. De sintels van het ballastbed worden allemaal verwijderd, het asbest wordt met behulp van hand-picking verwijderd.

GE023600412:

SBNS geval 50, sloot

GE023600414:

SBNS geval 20, voormalige opstelplaats