



Plan

Bestemmingsplan Rotonde Schakelzone Gemeente Geldermalsen

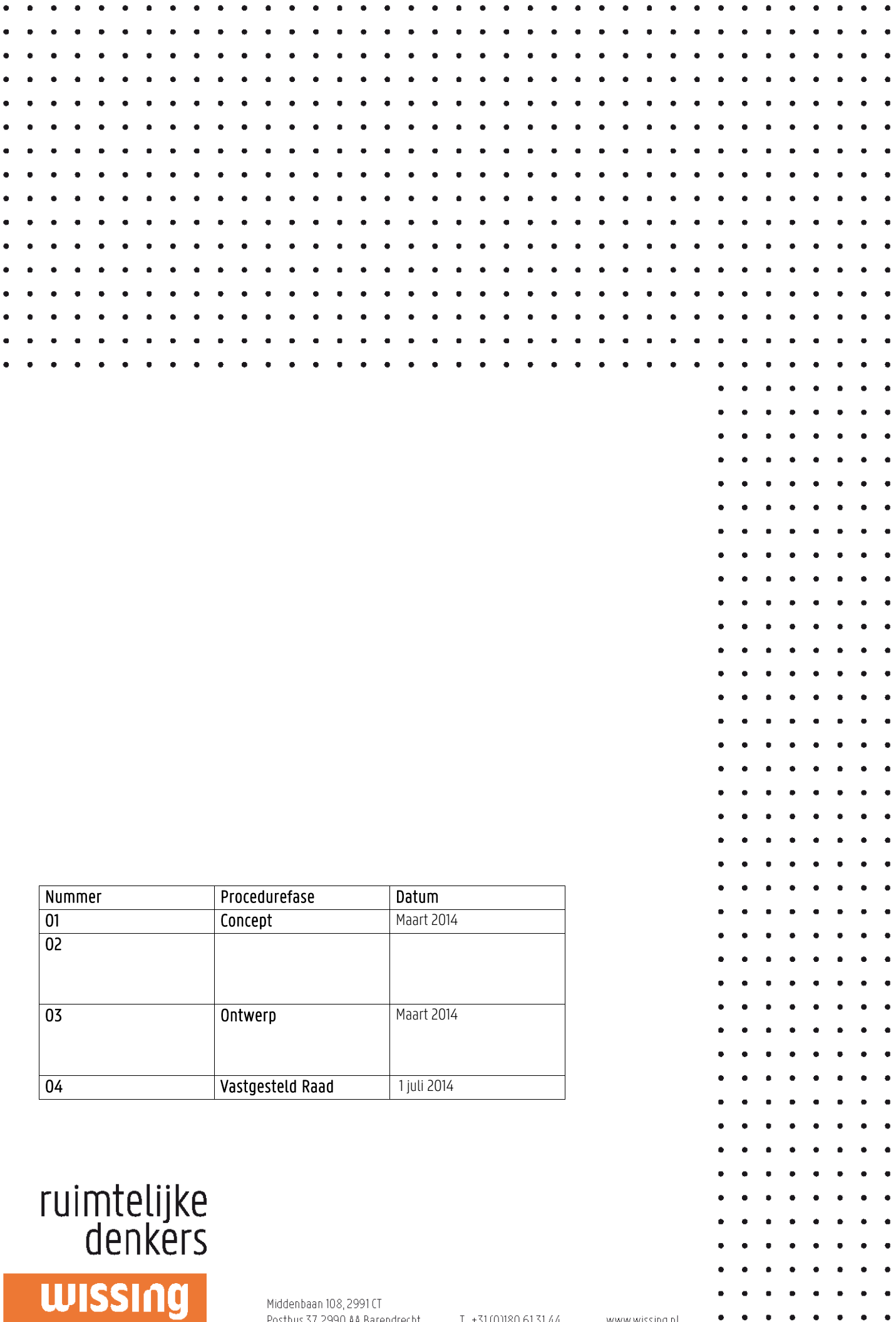
juli 2014



ruimte voor ideeën

ruimtelijke
denkers

wissing



Nummer	Procedurefase	Datum
01	Concept	Maart 2014
02		
03	Ontwerp	Maart 2014
04	Vastgesteld Raad	1 juli 2014

ruimtelijke
denkers



Bestemmingsplan

Opdrachtgever

Gemeente Geldermalsen

Documentnaam

TO_20140707_833_Rotonde_dj_Vastgesteld

Datum

7-7-2014

Toelichting

Inhoudsopgave

hoofdstuk 1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Ligging plangebied	2
1.3	Vigerende Bestemmingsplannen	2
1.4	Leeswijzer	3
hoofdstuk 2	Beschrijving plangebied	4
2.1	Historische ontwikkeling Geldermalsen en plangebied	4
2.2	Gebiedsanalyse	5
hoofdstuk 3	Beschrijving ontwikkeling	7
3.1	Algemeen	7
3.2	Programma	7
3.3	Verkeer	7
hoofdstuk 4	Beleid	9
4.1	Rijksbeleid	9
4.2	Provinciaal beleid	10
4.3	Gemeentelijk beleid	11
hoofdstuk 5	Omgevingsaspecten	15
5.1	Inleiding	15
5.2	Flora en Fauna	15
5.3	Waterparagraaf	16
5.4	Bodem	18
5.5	Luchtkwaliteit	20
5.6	Geluid	21
5.7	Externe veiligheid	22
5.8	Cultuurhistorie	24
5.9	Archeologie	24
5.10	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	25
hoofdstuk 6	Juridische planbeschrijving	26
6.1	Inleiding	26
6.2	Opzet van de regels	26
6.3	Planregels	27
hoofdstuk 7	Uitvoerbaarheid	28
7.1	Economische uitvoerbaarheid	28
7.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	28

hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Door de groei van de kernen Geldermalsen en Meteren is er behoefte aan vergroting van bestaande voorzieningen. Daarnaast is er door herstructurering van bestaand stedelijk gebied de wens om bestaande functies te verplaatsen naar ruimtelijk en functioneel betere locaties.

De strook tussen de Provinciale Weg en de spoorlijn in Geldermalsen is aangewezen als de zogenaamde Schakelzone. Het vormt de verbinding tussen het 'oude' Geldermalsen en de nieuwe ontwikkelingen rond Meteren en De Plantage. Gezien de ligging tussen verschillende infrastructurele assen is de zone zeer geschikt voor functies als sport, voorzieningen en bedrijven in een groene, parkachtige setting. De Schakelzone is daarom aangewezen als locatie waar in de behoefte aan vergroting van voorzieningen en verplaatsing van functies voorzien kan worden.

De Schakelzone is een langgerekte zone van nagenoeg 2 kilometer, die van west naar oost afneemt in breedte, van respectievelijk 400 tot minder dan 100 meter. De zone wordt omgeven door infrastructuur: de spoorlijn Geldermalsen-Tiel aan de zuidzijde, de noordelijke Provinciale weg N327 en de weg Laageinde aan de westzijde. Het gebied wordt centraal doorsneden door de Rijksstraatweg, die van het centrum van de kern Geldermalsen naar Meteren loopt. In figuur 1.1 wordt het gebied de Schakelzone weergegeven.

In de zone ten oosten van de Rijksstraatweg is de realisatie van een Multifunctioneel Centrum (MFC) ter hand genomen, terwijl ook voor het er tegenover gelegen gebied de mogelijkheden voor een nieuwe invulling worden onderzocht. Ten behoeve van een goede verkeersafwikkeling van de beide gebieden zijn aanpassingen noodzakelijk aan de Rijksstraatweg, onder andere in de vorm van de aanleg van een rotonde, en de aansluitende wegen. Tevens heeft het project ten doen om een veiliger passage van de spoorwegovergang voor met name fietsers en voetgangers te realiseren. Om de aanleg van de rotonde en de aanliggende wegenstructuur in planologisch opzicht mogelijk te maken, dient de bestemming van dit gebied gewijzigd te worden door middel van een nieuw bestemmingsplan. Het bestemmingsplan zal een directe bouwtitel te geven voor ontwikkelingen in de vorm van directe bestemmingen.



Figuur 1.1: ligging plangebied Rotonde Schakelzone in de omgeving

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied ligt in de Schakelzone op een strategische locatie binnen het zuidelijk gebied van Geldermalsen – Meteren. In het plangebied en in de directe nabijheid bevinden zich belangrijke regionale infrastructuurlijnen: de provinciale weg N327 aan de noordzijde, de Rijksstraatweg zelf en de spoorlijn Geldermalsen – Tiel. Zie figuur 1.1 voor de ligging van het plangebied in de omgeving.

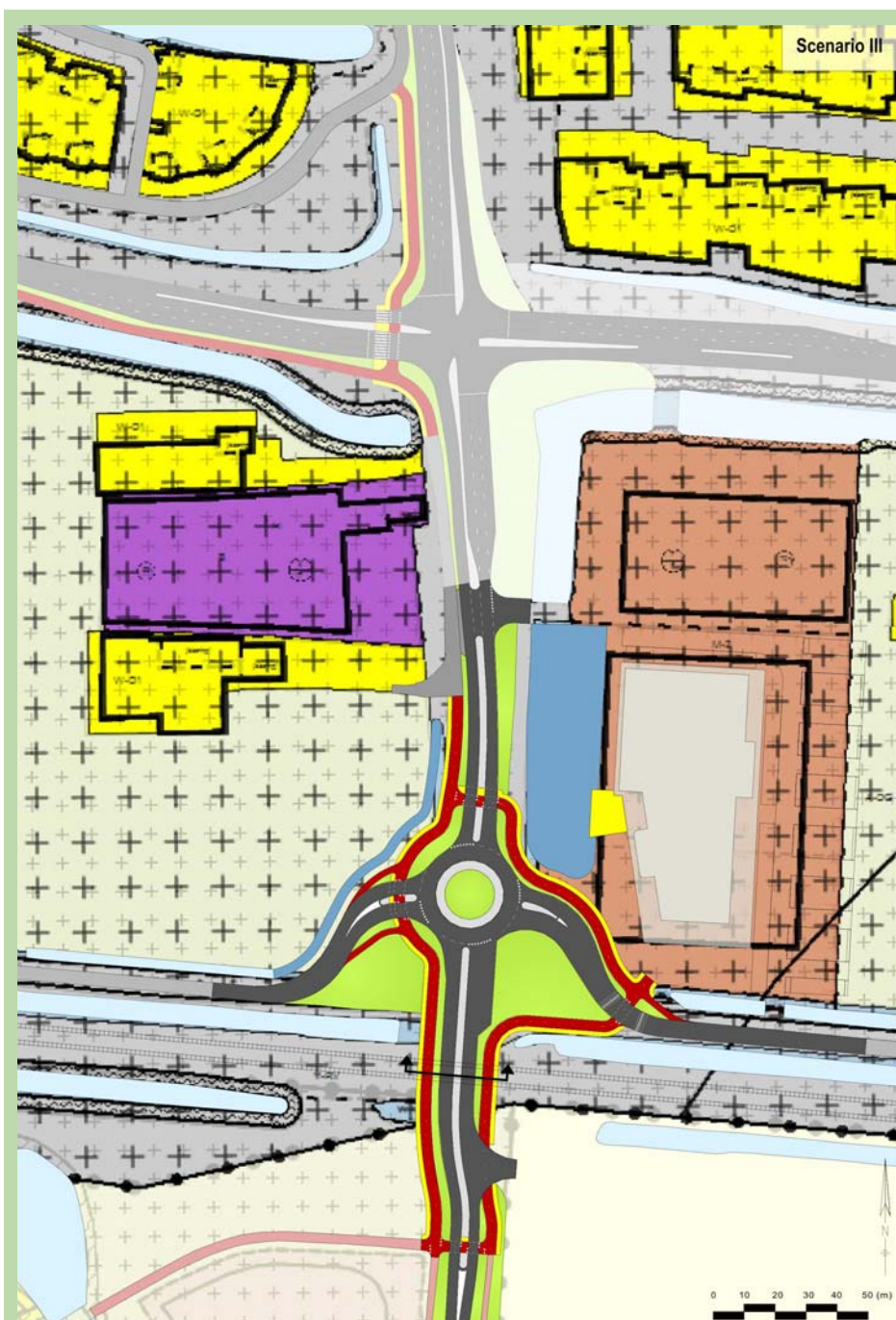
Het plangebied is ongeveer 1,1 hectare groot en is momenteel in gebruik ten behoeve van de weg- en spoorweginfrastructuur. Tevens lopen er voet- en fietspaden door het plangebied. Het gebied is onderdeel van een hoofdzakelijk openbaar toegankelijk gebied met een verbindingsfunctie tussen het noordelijke en zuidelijke deel van Geldermalsen. De exacte plangrens is te vinden op de verbeelding die bij dit bestemmingsplan hoort.

1.3 Vigerende Bestemmingsplannen

De huidige juridisch-planologische basis voor het plangebied wordt gevormd door het bestemmingsplan Geldermalsen Woongebied 2011 en het bestemmingsplan Kern Meteren 2013.

Het bestemmingsplan Kern Meteren is op 28 mei 2013 door de gemeenteraad van Geldermalsen vastgesteld. Binnen het plangebied komt de bestemming Verkeer-Verblijfsgebied en de dubbelbestemming Waarde-Archeologie 2 voor. De voorgenomen ontwikkeling past binnen de kaders van dit bestemmingsplan.

Het bestemmingsplan Geldermalsen Woongebied 2011 is op 25 september 2012 door de gemeenteraad van Geldermalsen vastgesteld. Figuur 1.2 is een uitsnede van de verbeelding behorend bij bestemmingsplan Geldermalsen Woongebied 2011. Binnen het plangebied komen de bestemmingen Agrarisch- Dorpsgebied, Maatschappelijk-2, Verkeer-Railverkeer, Verkeer-Verblijfsgebied, Water en de dubbelbestemmingen Waarde-Archeologie 2 en Leiding-Gas voor. De voorgenomen ontwikkeling past niet binnen de kaders van dit bestemmingsplan.



Figuur 1.2 uitsnede verbeelding bestemmingsplan Woongebied 2011 met daarop het plan geprojecteerd (bron: gemeente Geldermalsen)

1.4 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 middels de historische ontwikkeling, ruimtelijke structuur en de functionele structuur een beschrijving van het plangebied gegeven. De ontwikkeling van het plangebied wordt beschreven in hoofdstuk 3. De relevante beleidsstukken op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau worden vervolgens in hoofdstuk 4 behandeld. Daarna wordt in hoofdstuk 5 de verschillende sectorale aspecten van het bestemmingsplan bekeken. Hierbij moet gedacht worden aan onderzoeken zoals luchtkwaliteit, externe veiligheid, akoestische onderzoeken en dergelijke. In hoofdstuk 6 wordt de juridische vertaling beschreven van het plangebied en hoofdstuk 6 benoemt het handhavingsbeleid van de gemeente. Hoofdstuk 7 gaat tot slot in op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

hoofdstuk 2 Beschrijving plangebied

2.1 Historische ontwikkeling Geldermalsen en plangebied

Geldermalsen kent net als veel andere dorpen in de regio een lange geschiedenis. Het is ontstaan als lintdorp langs de meanderende Linge, in een gebied waar boomgaarden, dorps bebouwingslinten en solitaire kerktorens het beeld domineren. Het hart van Geldermalsen ligt op een prominente plek, op de kruising van de Linge met de huidige Rijksstraatweg, de hoofdverbinding tussen Culemborg, Geldermalsen en Zaltbommel, dat onderdeel uitmaakte van de oude landweg van 's-Hertogenbosch naar Utrecht.



Figuur 21 Uitsnede topografische kaart 1918

Lang werd het beeld van het dorp bepaald door een aantal parallel aan de Linge lopende bebouwingslinten, later zijn rondom het oude hart ook meer planmatige buitenwijken ontstaan. In 1868 is aan de westzijde van het dorp het station gereedgekomen, en met de aanleg van de A2 en A15 kwam Geldermalsen op een belangrijk kruispunt van routes te liggen, tussen Utrecht en 's-Hertogenbosch / Eindhoven.

Op de plek waar Geldermalsen zijn oorsprong heeft, op de kruising van Rijksstraatweg en Linge, ligt nog steeds het hart van Geldermalsen. Het gebied rond de Markt, Geldersestraat en Rijksstraatweg vormt het lokale voorzieningencentrum voor het dorp en de gemeente en heeft zelfs enige uitstraling naar de regio. De Rijksstraatweg doorsnijdt de (aan de Linge) parallelle structuur in het centrum en vormt via de brug over de Linge de belangrijkste dwarsverbinding tussen Geldermalsen en de dorpen ten noorden van Linge, zoals Tricht, Buurmalsen en verderop Culemborg.

Infrastructurele ontwikkelingen van wegen en spoorwegen hebben het dorp doen groeien, maar tegelijkertijd gezorgd voor versnippering van het stedelijk en landelijk gebied. De regionale route Culemborg- Zaltbommel via de Rijksstraatweg, de provinciale weg N327 en de aanleg van het spoor ten westen van het dorp zorgden voor een vertakking van het stratenpatroon.

De Rijksstraatweg

De Rijksstraatweg is een belangrijke weg in de Tielerwaard, die Culemborg met Geldermalsen en Waardenburg en enkele tussenliggende plaatsen zoals Meteren verbindt. De weg begint nabij het centrum van Culemborg en loopt dan, in zuidelijke richting, door de kern van Buurmalsen heen. Daarna loopt de Rijksstraatweg een stukje over het dijklichaam langs de Linge, waarna de rivier via de Lingebrug wordt gekruist. Na Meteren gaat de weg over in Steenweg. Zoals de naam al zegt, was de Rijksstraatweg een weg van interregionaal belang. Voor het bestaan van de huidige Rijksweg A2 was de Rijksstraatweg onderdeel van de route Utrecht-'s-Hertogenbosch. Deze route kende veel veren en bruggetjes. Verder liep de weg door verschillende dorpen en steden heen, wat met het toenemen van het verkeer niet gewenst was. In 1940 werd de nieuwe Lingebrug bij Geldermalsen in gebruik genomen. Dit punt stond eerder bekend als flessenhals in de rijksweg Utrecht-'s-Hertogenbosch.

Het Geldermalsense deel van de Rijksweg heette tot halverwege de twintigste eeuw *Steenweg*, zoals het zuidelijker gelegen deel in de gemeente Neerijnen nog steeds heet. Na de aanleg van de A2 was de straat van dermate minder belang dan voordien. Echter, de plaatsen Culemborg en Geldermalsen groeiden sterk, waardoor het gebruik van de weg steeds toenam. In de jaren zeventig van de twintigste eeuw werd de Provincialeweg N320 ten zuiden van Culemborg aangelegd, waardoor het Culemborgse deel van de Rijksweg een stuk ontlast werd.

In Geldermalsen heeft de Randweg de functie van de Rijksweg deels overgenomen. Toch wordt er nog veel van de Rijksweg, die dwars door het centrum heen loopt, gebruikgemaakt. Op delen van de Rijksweg in Geldermalsen en Buurmalsen vinden reconstructies plaats. Het einde van de Rijksweg, nabij de aansluiting met de A15, heeft enkele jaren geleden een uitgebreide reconstructie ondergaan.

2.2 Gebiedsanalyse

2.2.1 Algemeen

Het plangebied is gelegen op één van de vele oeverwallen die in het oorspronkelijke stroomgebied van de Linge zijn te vinden. De bodem bestaat uit zware zavel en lichte klei en de grondwaterpeilen fluctueren, afhankelijk van het seizoen. Aan de rand van het plangebied stroomt de Dalemse Wetering, die als A-watergang is aangemerkt. Doordat het plangebied momenteel grotendeels onbebouwd is, kan het neerslagwater infiltreren en bestaan er korte kwelwaterstromen naar de sloten.

De ecologische waarden in het gebied zijn beperkt. Nabij de Dalemse Wetering komen vochtige oevers voor. Voor het overige zijn de bestaande landbouwpercelen en opgaande beplanting in de vorm van solitaire bomen en struiken, lijnvormige aanplant en boomgaard van beperkte ecologische betekenis.

2.2.2 Ruimte en infrastructuur

Het plangebied heeft een open karakter, waarbij de lijnvormige elementen van de Rijksweg en de spoorbaan kenmerkend zijn. De Rijksweg is van oudsher één van de belangrijke structuurlijnen in Geldermalsen. Het is de oude landweg van Den Bosch naar Utrecht. In de bebouwde kom van Geldermalsen heeft de Rijksweg een zeer diverse inrichting.

Langs de Parallelweg en Rijksweg zijn enkele werk- en woonfuncties gesitueerd waarachter twee weilanden gelegen zijn. Tevens bevindt zich langs de Rijksweg een voormalig tuincentrum met aangrenzend een laagstam fruitboomgaard.

De noordelijk gelegen provinciale weg N327 is alleen oversteekbaar ter hoogte van de rotondes (kruising Rijksweg en Laageinde). Langs de Rijksweg en de provinciale weg N327 liggen gescheiden fietspaden. De ontsluiting binnen het gebied is volledig gericht op bestemmingsverkeer.

Naast de Rijksweg is ook de Meersteeg een oude route in het gebied. Het is een oude landweg naar de weilanden, die inmiddels niet meer als een doorgaand tracé is te volgen, maar waarvan onderdelen nog steeds herkenbaar zijn. De Meersteeg loopt dood op de spoorlijn. Verkeer kan echter aan de noordzijde een nieuw stuk Meersteeg vervolgen tot aan de Randweg. Ten noorden van het spoor liggen onder andere enkele woningen, een fietscrossterrein, een woonwagenkampje en agrarische percelen aan de Meersteeg. Aan een stuk doodlopende Meersteeg ten zuiden van het spoor liggen functies als een Joodse begraafplaats en een bakkerij.

2.2.3 Bodem, water en ecologie

Het plangebied ligt zoals gezegd op een oeverwal, waarvan de bodem bestaat uit zware zavel en lichte klei en waar afhankelijk van het seizoen de grondwaterpeilen fluctueren. Ter plaatse is sprake van een grondwatertrap VI, met in de wintermaanden een gemiddelde hoogste grondwaterstand van tussen de 40 en 80 centimeter beneden maaiveld en in de zomermaanden een gemiddelde grondwaterstand dieper dan 120 centimeter onder maaiveld.

Het gebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Dalemse Wetering, die als A-watergang is aangemerkt. Verder komen aan de oost- en zuidrand van het plangebied sloten en greppels voor die versnelde waterafvoer mogelijk maken ten behoeve van het huidige landbouwkundige gebruik.

Het plangebied heeft op de archeologische beleidskaart deels een aanduiding 'gebieden met hoge archeologische verwachting' en gedeeltelijk een aanduiding 'oude woongrond'.

De ecologische waarden in het gebied zijn beperkt. Nabij de Dalemsche Wetering komen vochtige oevers voor. Voor het overige zijn de bestaande landbouwpercelen en opgaande beplanting in de vorm van solitaire bomen en struiken, lijnvormige aanplant en boomgaard van beperkte ecologische betekenis.

hoofdstuk 3 **Beschrijving ontwikkeling**

3.1 **Algemeen**

De ontwikkeling in en rondom het plangebied betreft de realisatie van een aantal maatschappelijke voorzieningen, waaronder het MFC ten oosten van de Rijksstraatweg en mogelijk in de toekomst maatschappelijke en/of educatieve voorzieningen ter plaatse van Leeuwestein. Ten behoeve van een goede ontsluiting van deze functies en een verbeterde doorstroming op de Rijksstraatweg is de aanleg van een nieuwe rotonde voorzien. Deze rotonde ontsluit de beide gebiedsvoorzieningen aan weerszijden van de Rijksstraatweg.

3.2 **Programma**

Ten noorden van Meteren ligt een gebied dat als schakelzone tussen oud en nieuw Geldermalsen is aangewezen. Voor dit gebied is in 2006 de stedenbouwkundige visie Stedelijke Schakelzone ontwikkeld waarin de uitgangspunten voor behoud en ontwikkeling zijn vastgesteld. In hoofdlijnen gaat de visie er vanuit dat binnen een aantal groene landschapskamers in het gebied bebouwing kan komen met diverse functies. De visie bevat een nadere uitwerking per onderscheiden zone:

- ▶ oostelijke besloten zone;
- ▶ zone Rijksstraatweg;
- ▶ westelijke open zone;
- ▶ zone Dalemse wetering.

Per zone is aangegeven hoe de openbare ruimte en groenstructuren worden vormgegeven, hoe binnen de ruimtelijke visie bebouwing wordt gesitueerd en vormgegeven en welke meer gedetailleerde inrichtingswensen en eisen voortkomen uit de stedenbouwkundige visie. In de loop van de tijd zal het gebied een schakelzone worden tussen de diverse woon- en werkgebieden van Geldermalsen en Meteren. De gewenste functies in het gebied zijn gericht op dienstverlening die minder in te passen zijn binnen centra van kernen of op bedrijventerreinen. Aan de Laan van Leeuwestein is reeds een aantal voorzieningen gerealiseerd, zoals de Lingeboor, de Rabobank en een kerk en ook in het oostelijk deel van de Schakelzone zijn ten noorden van de Meersteeg diverse voorzieningen gerealiseerd, waaronder de fietscrossbaan en de brandweerkazerne.

3.3 **Verkeer**

Om ontwikkeling van de Schakelzone mogelijk te maken dient het gebied verkeerskundig goed ontsloten te worden. De huidige kruising van de Rijksstraatweg met de Parallelweg en de Meersteeg, beide erftoegangswegen, biedt onvoldoende capaciteit en vraagt tevens uit veiligheidsoogpunt (zowel verkeersveiligheid als spoorwegveiligheid) om aanpassing om de nieuwe verkeersbewegingen op te kunnen vangen. Er spelen hierbij meerdere zaken een rol. Over de verkeerskundige aspecten is een notitie gemaakt, die is opgenomen in de bijlage. Hieronder een korte samenvatting van de belangrijkste aspecten.

Verkeersontsluiting Schakelzone

Voor de verkeersontsluiting van de Schakelzone moet specifiek rekening worden gehouden met de veiligheid op de spoorwegovergang welke bij een slechte doorstroming geblokkeerd zou kunnen worden. De bestaande kruising voldoet niet aan de eisen ten aanzien van spoorwegveiligheid en de minimaal benodigde vrije afstroom vanaf de spoorwegovergang.

Voor een veilige ontsluiting van de Schakelzone in relatie tot de spoorwegovergang zijn in overleg met ProRail drie varianten onderzocht, waarbij een conventionele rotonde op 35 meter van spoorwegovergang de enige veilige (spoorwegveiligheid) variant is. Uit doorrekening met de rotondeverkenner blijkt dat een enkelstrooks rotonde op de kruising Rijksstraatweg met de Meersteeg en Parallelweg goed kan verwerken.

Dit betekent voor de bestaande (woon)functies aan de westzijde van de Rijksstraatweg, die nu nog via de ventweg / Parallelweg op de Rijksstraatweg uitkomen op een aangepaste wijze zullen worden ontsloten. Voor de ontsluiting van deze

(woon)functies komt één centrale uitrit op de Rijksstraatweg, tegenover de uitrit naar de brandweerkazerne. Deze (woon)functies worden dus niet op de nieuwe rotonde aangesloten.

Verbreding spoorwegovergang

De rotonde voorziet naast de ontsluiting van de Schakelzone in een tweezijdige vrijliggende tweerichtingen fietsstructuur over de spoorwegovergang. Omdat de spoorwegovergang onderdeel uitmaakt van een belangrijke schoolroute vanuit Meteren en de woonwijken Kalenberg en Plantage richting Geldermalsen is een tweerichtingen fietspad ten westen van de Rijksstraatweg noodzakelijk. Als gevolg van ontwikkelingen van de Schakelzone Oost met onder andere het EGC-MFC ontstaat ook aan de oostzijde een tweerichtingen fietsrelatie. Om deze reden dient de spoorwegovergang aan weerszijden van de Rijksstraatweg verbreed te worden om tot een Duurzaam Veilige fietsverbinding langs de Rijksstraatweg te komen.

Uit oogpunt van spoorwegveiligheid zijn (nieuwe) aansluitingen/kruisend verkeer binnen 35 meter van de spoorwegovergang wettelijk niet toegestaan. Om deze reden wordt de nieuwe rotonde richting de Schakelzone niet voorzien van een éénrichting fietsstructuur rondom, doch wordt een tweerichtingen fietsoversteek aan de noordzijde van de rotonde gerealiseerd. Vanaf de rotonde wordt de noord-zuid fietsverbinding aan de westzijde van de Rijksstraatweg gecontinueerd.

Reconstructie kruising Provincialeweg Oost

De huidige enkelstrooks rotonde (beter bekend als perenrotonde) heeft onvoldoende capaciteit om de verkeersintensiteiten in de toekomst te kunnen blijven verwerken. Nu al ontstaan in de ochtend- en avondspits afwikkelingsproblemen. Om deze reden dient de capaciteit van het kruispunt te worden vergroot. Op basis van een kosten/batenanalyse is gekozen voor een voorrangskruising met verkeerslichten.

Als gevolg van de reconstructie van de kruising tot voorrangskruising met verkeerslichten dienen op de toeleidende wegvakken opstelvakken gerealiseerd te worden. Om een goede doorstroming op de Rijksstraatweg (en de spoorwegovergang) te kunnen garanderen dienen de verkeerslichten en de rotonde zowel ruimtelijk als regeltechnisch op elkaar te worden afgestemd.

De reconstructie van de perenrotonde betreft een afzonderlijk project. De ombouw van de bestaande perenrotonde valt onder regie van de provincie en heeft een eigen tijdsplanning. De nieuw aan te leggen rotonde voor de Schakelzone vormt daarbij geen beletsel voor de voorgenomen reconstructie van de perenrotonde. Uiteraard zal geprobeerd worden het moment van uitvoering van beide projecten indien mogelijk op elkaar af te stemmen. Het bestemmingsplan wat nu in procedure wordt gebracht is dus nadrukkelijk niet bedoeld ter uitvoering van het provinciale project.

hoofdstuk 4 **Beleid**

4.1 **Rijksbeleid**

Op 1 juli 2008 is de fundamentele herziening van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) in werking getreden, de zogenaamde Wet ruimtelijke ordening (Wro). In de Wro is de sturingsfilosofie dat elke overheid op basis van de eigen verantwoordelijkheid en de daarbij behorende instrumenten vooral proactief optreedt ter realisering van haar eigen ruimtelijk beleid. Hiertoe stelt elke overheidslaag een structuurvisie vast. Op dit moment gelden op nationaal niveau het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, 2012) en de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012).

4.1.1 **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte**

In maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De structuurvisie vervangt de Nota ruimte, Nota mobiliteit (gedeeltelijk), de structuurvisie Randstad en nog een aantal kleine plannen. In de SVIR zijn, uitgaande van de verantwoordelijkheden van het Rijk, de ambities uitgewerkt in rijksdoelen tot 2028, waarbij is aangegeven welke nationale belangen aan de orde zijn. De 3 hoofddoelen van de structuurvisie zijn hieronder benoemd. Deze hoofddoelen zijn in de SVIR uitgewerkt in 13 nationale belangen:

- ▶ Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur;
- ▶ Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn;
- ▶ Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat.

Conclusie

Aan de ambities en richtlijnen die in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn opgenomen wordt in het onderhavig bestemmingsplan aan voldaan.

4.1.2 **Barro**

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, ook wel het Barro genoemd, heeft medio 2009 als ontwerp ter inzage gelegen, destijds nog als AMvB Ruimte. Begin 2012 is de SVIR vastgesteld, de basis waarop de regelgeving van het Barro gebaseerd is. Het Barro is op 30 december 2011 in afgeslankte vorm in werking getreden, niet alle onderwerpen uit het ontwerp waren hierin opgenomen. Op 1 oktober 2012 is het Barro aangevuld en volledig in werking getreden.

Het Barro heeft als doel om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen. Het Barro is het inhoudelijke beleidskader van de rijksoverheid waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. Dit betekent dat het Barro regels geeft over bestemmingen en het gebruik van gronden en zich daarbij primair richt tot de gemeenten. Daarnaast kan het Barro aan de gemeenten opdragen om in de toelichting bij een bestemmingsplan bepaalde zaken uitdrukkelijk te motiveren.

Daarnaast bevat het besluit om het Barro aan te vullen een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Dit is de volgende wijziging: Gemeenten en provincies zijn verplicht om in de toelichting van een ruimtelijk besluit de zogenaamde 'ladder voor duurzame verstedelijking' op te nemen, wanneer een zodanig besluit een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt. De ladder voor duurzame verstedelijking moet het volgende inhouden:

- 1 Er moet beschreven worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- 2 Indien uit de beschrijving onder 1 blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins;
- 3 Indien uit de beschrijving onder 2 blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Dit bestemmingsplan is weliswaar een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan, waardoor op basis hiervan in formele zin rekening gehouden zou moeten worden met de 'ladder voor duurzame verstedelijking'. De beoogde ontwikkeling van dit specifieke bestemmingsplan betreft echter een meer efficiënte verkeerskundige inrichting en een verbeterde

ontsluitingsstructuur. Er worden geen bouwmogelijkheden voor woningbouw, bedrijven en/of maatschappelijke voorzieningen mogelijk gemaakt.

Conclusie

Aangezien sprake is van een stedelijke ontwikkeling in de vorm van een verbeterde infrastructuur ten behoeve van maatschappelijke voorzieningen in een inbreidingslocatie binnen het bestaand stedelijk gebied, is dit punt verder niet van toepassing. De planlocatie en dit bestemmingsplan heeft verder geen andere directe relaties met het Barro.

4.2 Provinciaal beleid

Provinciale Staten zijn verplicht een structuurvisie vast te stellen die de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling van het provinciale grondgebied en de hoofdzaken van het door de provincie te voeren beleid vastlegt. De structuurvisie heeft geen automatische doorwerking naar gemeentelijke plannen en is alleen bindend voor de provincie zelf. In de structuurvisie wordt aangegeven voor welke provinciale belangen de provincie verantwoordelijkheid neemt en welke instrumenten worden ingezet om de doelstellingen te bereiken.

Het belangrijkste provinciale beleid is de Omgevingsvisie Gelderland en de Omgevingsverordening Gelderland.

4.2.1 Omgevingsvisie en -verordening Gelderland

Het ruimtelijk beleid van de provincie Gelderland is vastgelegd in de Omgevingsvisie en de bijbehorende Omgevingsverordening vast. Op 14 januari 2014 zijn beide documenten door de Gedeputeerde Staten vastgesteld. In de Omgevingsvisie staan de hoofdlijnen en in de Omgevingsverordening de regels. Het Waterplan, het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan, het Streekplan, het Milieuplan en de Reconstructieplannen zijn herzien en samengebracht in de nieuwe Omgevingsvisie.

De opzet van de omgevingsvisie is opgehangen aan de termen dynamisch, mooi en divers. Gelderland is een dynamische provincie in een prachtige setting, met een grote diversiteit. Dynamisch duidt op economische ontwikkelingsaspecten als innovatie, duurzaamheid en bereikbaarheid en hoe de provincie afspraken maakt over wonen en werken. Mooi staat voor de natuurdoelen en de kwaliteiten die de Provincie wil borgen en verder wil ontwikkelen. Divers gaat over het herkennen van de regionale verschillen in maatschappelijke vraagstukken en het koesteren van de regionale identiteit.

Bij stedelijke gebieden ligt in de omgevingsvisie en –verordening de focus op de kwaliteit en verbetering van het bestaande. De provincie richt zich op de kwaliteit van het bestaande, omdat uitbreiding wat betreft verstedelijking steeds minder aan de orde zal zijn.

De provincie en haar partners streven in omgevingsvisie in de regio naar:

De inzet van de gemeenten, maatschappelijke organisaties, ondernemers en provincie is nodig om in te spelen op de opgaven in Rivierenland. De gezamenlijke inspanningen en opgaven richten zich op vier speerpunten:

Logistiek

- ▶ centrale ligging van de regio benutten;
- ▶ ontwikkelen van een hoogwaardig logistiek voorzieningenniveau en bereikbaarheid;
- ▶ versterking logistieke sector, ook in relatie tot PlanMER.

Agribusiness

- ▶ de ambitie om tot de top-5 van de Europese tuinbouwregio's te horen;
- ▶ versterking en innovatie van de volgende sectoren: fruitteelt, paddestoelenteelt, glastuinbouw en laanboomteelt;
- ▶ beleidsuitwerking ruimtelijke consequenties van de ontwikkelingen in deze sectoren.

Vrijtijdseconomie

- ▶ versterking van de sector en ondernemerschap;
- ▶ ontwikkeling van nieuwe attracties en verblijfsrecreatie;

- ▶ uitwerking van de Kansenkaart visie R&T (recreatie en toerisme) 2012-2015, ook in relatie tot PlanMER.

Vitaal Platteland

- ▶ een passend voorzieningenniveau in kernen en dorpen;
- ▶ schaalvergroting en verbreding van de agrarische sector;
- ▶ functieverandering van de agrarische bebouwing;
- ▶ ontwikkeling van ruimtelijk beleid met provinciaal kader en lokaal maatwerk.

Voor het plangebied Ronde Schakelzone is in de omgevingsvisie en –verordening vastgelegd dat nieuwvestiging van glastuinbouw en niet-grondgebonden veehouderij niet toegestaan. Ook is de winning van fossiele energie, zoals aardgas, aardolie, schaliegas en steenkoolgas niet toegestaan omdat de locatie in het intrekgebied ligt (grond en drinkwater).

4.2.2 Toetsing van het initiatief aan de provinciale uitgangspunten

De aanpassing van de verkeersontsluiting van de schakelzone past binnen de uitgangspunten van het Streekplan Gelderland 2005 en de Streekplanuitwerking Rivierenland. Ook wordt voldaan aan de bepalingen uit de Ruimtelijke Verordening Gelderland.

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Algemene beleidskaders

Visiedocument gemeente Geldermalsen

In de raadsvergadering van 27 mei 2008 heeft de gemeenteraad het 'Visiedocument gemeente Geldermalsen' vastgesteld. Geldermalsen is zelfstandig, zelfbewust en koestert de traditionele eigenschappen van een landschappelijke gemeente met 11 karakteristieke kernen. Geldermalsen is zich daarbij bewust van de unieke ligging. Dichtbij nationale landschappen én met de Randstad om de hoek. Doorsneden door de Linge én door infrastructurele hoofdstromen. De gemeente staat voor een rustieke woon- en leefomgeving. Tegelijk heeft Geldermalsen een verantwoordelijkheid voor bedrijvigheid en woningbouw op grond van de knooppuntligging. Hieraan wordt gerichte invulling gegeven. De 11 kernen hebben traditioneel hun eigen karakter. Die sociale en fysieke eigenheid blijft behouden.

In dit visiedocument zijn 3 overkoepelende cruciale beleidswaarden vastgesteld voor het heden en toekomst van de gemeente Geldermalsen. Het betreft de kernwaarden:

- 1** landschapskwaliteit;
- 2** kernenkwaliteit;
- 3** knooppuntenkwaliteit.

Het toekomstperspectief van de visie is erin gelegen om de bestaande kwaliteiten in stand te houden danwel hierop voort te bouwen.

Visie 'Malsen aan de Linge'

In de raadsvergadering van 27 maart 2012 heeft de gemeenteraad haar visie nader aangescherpt: De gemeente Geldermalsen biedt een prettige woonomgeving waarin algemeen gewaardeerd wordt de mooie karakteristieke kernen, gelegen aan de Linge, met daartussen grote open groene ruimtes. Het is rustig en veilig in de gemeente. Deze woonomgeving is belangrijk voor haar inwoners en is het kapitaal van de gemeente. Uitgangspunt bij beleid is de nadruk op groen, leefbaarheid, rust en ruimte.

De gemeente stimuleert de ontwikkeling en onderlinge sociale betrokkenheid van haar inwoners, waarbij tegelijkertijd eigen verantwoordelijkheid belangrijk blijft. De gemeente heeft als speerpunt van beleid de sociaal zwakkeren te activeren en te ondersteunen. De gemeente wil zich verder inspannen om de jeugd aan de streek te binden en ze een toekomst te bieden mede door de komst van hoger onderwijs naar de gemeente te stimuleren.

Geldermalsen is trots op haar agrarische sector en de daaraan verbonden economie, waarin fruitteelt een bijzondere rol heeft. Geldermalsen ziet kansen in hoogwaardige en duurzame ontwikkeling van deze sector (zogenaamde Fruitvalley). De ontwikkeling van deze economie moet volop de ruimte krijgen, met behoud van de kwaliteit van de leefomgeving waarbij inpassing in het landschap belangrijk is. Verder moet de economische ontwikkeling meer hoogwaardige bedrijvigheid

opleveren en aansluiten bij de bevolkingsopbouw. Voorbeelden zijn productie, verwerking, distributie, zakelijke dienstverlening (onder andere ICT), onderzoek, gezondheid en recreatie en toerisme.

Bovengenoemde visie is het uitgangspunt voor een nieuw op te stellen gemeentelijke structuurvisie. De Structuurvisie Geldermalsen 2009 gaat daarnaast ook specifiek in op de ontwikkeling van de schakelzone.

4.3.2 Lekker leven langs de Linge, structuurvisie Geldermalsen 2009-2015

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening in werking getreden. De Wro verplicht gemeenten tot het opstellen van een structuurvisie die richting geeft aan de gewenste ruimtelijke inrichting van een gebied. Daarnaast kunnen op basis van de structuurvisie bestuurlijke uitvoeringsinstrumenten ingezet worden, zoals bestemmingsplannen, het voorkeursrecht gemeenten en het beschikbaar stellen van financiële middelen.

De gemeente Geldermalsen wil de mogelijkheden binnen de nieuwe Wro optimaal benutten en heeft daarom in 2009 een nieuwe structuurvisie opgesteld met de titel 'Lekker leven langs de Linge' en deze op 23 februari 2010 vastgesteld. De structuurvisie richt zich op de periode 2009-2015. Daarbij gaat zij uit van een bundeling van bestaande beleidsvoornemens en het toevoegen van een realisatieparagraaf, waarin de strategie voor uitvoering en financiën worden vastgelegd. De structuurvisie uit 1999 en de actualisatie 'Wikken en Wegen' uit 2005 hebben hierbij als basis gediend en zijn aangevuld met beleid dat tussen 2005 en voorjaar 2009 is vastgesteld, waaronder de structuurvisie De Plantage.

Er is bewust niet gekozen voor een geheel nieuwe beleidsafweging, omdat:

- ▶ de actualisatie van de structuurvisie, getiteld 'Wikken en wegen' in maart 2005 nog is vastgesteld. Deze structuurvisie heeft een doorkijk tot 2015 en is op veel vlakken nog steeds goed bruikbaar als leidraad;
- ▶ het ligt voor de hand een compleet nieuwe structuurvisie te maken, inclusief uitgebreid participatie-traject, in een nieuwe bestuursperiode vanaf 2010;
- ▶ er zijn momenteel geen grote ontwikkelingen gaande die een inhoudelijk nieuwe structuurvisie noodzakelijk maken. Uiteraard spelen er zaken zoals het Deilse Kwadrant, maar hiervoor loopt een apart inspraak- en besluitvormingstraject;
- ▶ in verband met ontwikkelingen als Centrumplan, De Garstkampen en Hondsgemet is op korte termijn een structuurvisie gewenst die Wro-proof is en een zogenaamde realisatieparagraaf heeft. Dit is vooral van belang om publieke ontwikkelingskosten te verhalen op de ontwikkelende partij(en).

In de uitvoeringsparagraaf wordt de realisatiestrategie geschetst. Daarin staat omschreven hoe de structuurvisie ingaat op de wijze waarop de gemeente de voorgenomen ontwikkelingen en ambities daadwerkelijk wil verwezenlijken. De uitvoeringsparagraaf vormt daarbij de basis voor toepassing van het grondbeleid- en ruimtelijke ordening instrumentarium.

4.3.3 Visie Stedelijke Schakelzone

In 2006 heeft de gemeenteraad de Visie Stedelijke Schakelzone vastgesteld. Deze visie is enerzijds een uitwerking van de uitgangspunten uit de Structuurvisie Geldermalsen. Anderzijds is het een visie op de gewenste functionele invulling van het gebied. De visie geeft sturing aan de gewenste ontwikkelingen en maakt ontwikkelingswensen van derden voor de gemeente toetsbaar te maken. De visie dient als ruimtelijke kader voor de onderbouwing van concrete ontwikkelingsplannen in het plangebied.

Belangrijk uitgangspunt voor het hele gebied is het behouden van herkenbare stedenbouwkundige structuren en landschappelijke kwaliteit en het realiseren van een adequate beeldkwaliteit bij nieuwe ingrepen. In de Structuurvisie Geldermalsen is de schakelzone in zowel ruimtelijk als functioneel opzicht aangemerkt als verbingszone tussen bestaand en nieuw Geldermalsen. Ruimtelijk vormt de zone onderdeel van het kleinschalige en verdichte landschap van de oeverwallen.

Vanwege de geldende milieukundige beperkingen worden vooral niet geluidsgevoelige functies in de schakelzone voorzien (voorzieningen, park en sport). De schakelzone wordt in de toekomst doorsneden door meerdere goede verbindingen voor langzaam verkeer. Aan de zuidzijde van de schakelzone zijn en worden geheel nieuwe woongebieden ontwikkeld, ten zuidoosten van de schakelzone wordt nieuw bedrijventerrein gerealiseerd.

4.3.3.A Uitgangspunten visie

De schakelzone vormt op het schaalniveau van de kern Geldermalsen een concentratie van maatschappelijke functies in een openbaar toegankelijk parkgebied. De programmatische invulling zal voornamelijk bestaan uit functies ten behoeve van de gemeenschap van Geldermalsen. Het zijn functies gericht op sociaal-maatschappelijke en particuliere dienstverlening die veelal

minder goed in te passen zijn binnen centra van kernen of op bedrijventerreinen of die verplaatst moeten worden vanuit bestaand stedelijk gebied naar een locatie als de Schakelzone.

Naast behoud en versterking van enkele huidige functies, gaat het gemeentelijk beleid uit van de vestiging van nieuwe functies, zoals een multifunctioneel centrum, een brandweerkazerne of een gemeentewerf. Daarnaast is het ook voorstelbaar dat in de zone voorzieningen worden ondergebracht zoals horeca of een medisch centrum. Dit zijn voorzieningen die als bebouwde elementen bij kunnen dragen aan de realisatie van de visie, waarbij ze tevens per auto zeer goed bereikbaar zijn.

Rond de Rijksstraatweg zal een accent worden gelegd op bebouwde functies. Gezien de verbindingfunctie die de Rijksstraatweg heeft en de goede bereikbaarheid vanuit zowel het noordelijke als zuidelijke deel van Geldermalsen, ligt het voor de hand om juist hier openbare en maatschappelijke functies te situeren, analoog aan de bestaande functies ten zuiden van de spoorlijn. De Rijksstraatweg wordt op die manier niet alleen functioneel maar ook ruimtelijk een belangrijke verbindende schakel tussen het noordelijke en zuidelijke deel van Geldermalsen. Door het ruime en waar mogelijk groene karakter wordt echter ook de passage van de schakelzone geaccentueerd.

4.3.3.B Zone Rijksstraatweg

De zone langs de Rijksstraatweg fungeert als “etalage” voor Geldermalsen. Langs deze belangrijke invalsweg zal representatieve bebouwing met een open en uitnodigend karakter gerealiseerd worden. Het huidige groene karakter van de Rijksstraatweg met een breed profiel en een fraaie laanbeplanting wordt waar mogelijk versterkt. Het profiel van de Rijksstraatweg is opgebouwd uit gescheiden stroken voor langzaam- en snelverkeer. Aan weerszijden staan bomen in brede groene bermen.

4.3.4 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. Hoofduitgangspunt van de nota is dat de hoofdwegenstructuur de externe autobereikbaarheid van de gemeente Geldermalsen waarborgt. Verder levert ze tegelijk een positieve bijdrage aan een prettige leefomgeving door bundeling en geleiding van het autoverkeer.

Alle wegen die niet tot de hoofdwegenstructuur behoren, maken deel uit van verblijfsgebieden en vervullen geen functie voor het doorgaande autoverkeer. In principe wordt in verblijfsgebied een maximumsnelheid gehanteerd van 30 km/h binnen de bebouwde kom en 60 km/h buiten de bebouwde kom. Binnen verblijfsgebieden wordt nog wel onderscheid gemaakt tussen wijk verzamelwegen, waarop tot circa 6.000 voertuigen per etmaal worden geaccepteerd, en woonstraten met lage intensiteiten.

Als onderdeel van het mobiliteitsplan zijn wensbeelden opgesteld waarbij wordt ingegaan op de volgende thema's:

- ▶ Fietsen zonder stoppen;
- ▶ Veilig op weg;
- ▶ Openbaar vervoer;
- ▶ Probleemloos recreëren;
- ▶ Verkeer op de juiste plaats.

Hieruit komt een aantal sleutelprojecten naar voren die zich richten op het fietsverkeer, openbaar vervoer via de buurtbus, toeristische overstappunten met parkeervoorzieningen, verkeersbereikbaarheid van het centrum, verhoging verkeersveiligheid Randweg Noord en doorstromingsmaatregelen Randweg Zuid. Voor knelpunten worden verbeteringen doorgevoerd met als doel barrièrewerking op te heffen. De mogelijke aanpak loopt uiteen van het aanbrengen van attentieborden tot ingrijpende fysieke maatregelen.

Voor dit bestemmingsplan is het volgende sleutelproject van belang:

Fietsoversteek spoorwegovergang Rijksstraatweg

- De Rijksstraatweg wordt ter hoogte van de spoorwegkruising verbreed met vrijliggende fietspaden, waardoor de verkeersveiligheid van de fietsers wordt vergroot.

De verbreding van de spoorwegkruising ten behoeve van vrijliggende fietspaden is in dit bestemmingsplan meegenomen. Het plan voorziet zowel aan de oost- als aan de westzijde van de Rijksstraatweg ter hoogte van de spoorwegovergang een vrijliggend tweerichtingen fietspad.

4.3.5 Beleidsnota Archeologische Monumentenzorg

Het gemeentelijk beleid is er op gericht de archeologische (en cultuurhistorische) waarden tijdig in te brengen in het ruimtelijk planproces. Voor de gehele gemeente Geldermalsen is door RAAP een Beleidsnota Archeologische Monumentenzorg opgesteld (rapport 1384). Deze beleidsnota is op 28 november 2006 vastgesteld door de gemeenteraad. In het hoofdstuk Archeologie en cultuurhistorie (paragraaf 5.10) wordt nader op dit beleid ingegaan.

hoofdstuk 5 **Omgevingsaspecten**

5.1 **Inleiding**

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening moet in de toelichting op het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop de milieukwaliteitseisen bij het plan zijn betrokken. Daarbij moet rekening gehouden worden met de geldende wet- en regelgeving en met de vastgestelde (boven)gemeentelijke beleidskaders. Bovendien is een bestemmingsplan vaak een belangrijk middel voor afstemming tussen de milieuaspecten en ruimtelijke ordening. In dit hoofdstuk worden de resultaten van het onderzoek naar de milieukundige uitvoerbaarheid beschreven. Het betreft de thema's flora & fauna, water, bodem, luchtkwaliteit, externe veiligheid, archeologie en cultuurhistorie..

5.2 **Flora en Fauna**

Algemeen

In algemene zin geldt dat nieuwe activiteiten, die in bestemmingsplannen mogelijk worden gemaakt en die een bedreiging kunnen vormen voor beschermde dier- en plantensoorten, hierop beoordeeld moeten worden. De onderzoeksverplichting komt voort uit de Flora- en faunawet, die op 1 april 2002 van kracht is geworden. De wet vervangt de Vogelwet, Jachtwet en een gedeelte van de Natuurbeschermingswet. De wet biedt, uit het oogpunt van natuurbehoud, bescherming aan planten- en diersoorten die in het wild leven.

Indien als gevolg van werkzaamheden ten behoeve van ruimtelijke ontwikkelingen beschermde soorten worden geschaad, is een ontheffing ex. art. 75 Flora- en faunawet noodzakelijk. Deze moet worden aangevraagd bij het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie (EL&I). Voor algemene soorten (tabel 1-soorten) heeft het Rijk via een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) een algemene vrijstelling verleend. Voor deze soorten hoeft in het kader van het bestemmingsplan dus niet meer afzonderlijk een ontheffing te worden aangevraagd.

Voor de overige (tabel 2-soorten) en strikt beschermde soorten (tabel 3-soorten) geldt een ontheffingsplicht indien de werkzaamheden leiden tot een verstoring van deze soorten of vernietiging van het leefgebied. Aandachtspunt daarbij is of de gunstige staat van instandhouding van de aangetroffen soorten als gevolg van de voorgenomen ingreep wordt aangetast. De voorwaarden waaronder voor deze soorten een ontheffing kan worden verkregen zijn bij de strikt beschermde soorten strenger dan bij de overige soorten (tabel 2-soorten).

Plangebied

Om de rotonde te kunnen maken worden in het plangebied een sloot verlegd en twee sloten korter gemaakt. Verder worden stukjes berm verhard of verlegd en een twintig tal bomen zal worden gekapt. Tenslotte verdwijnt een klein stukje boomgaard. Het plangebied is op 4 maart 2014 in het bijzijn van een ecooloog van bureau Waardenburg uit Culemborg bezocht.

Sloten:

De sloot aan de noordwestzijde die verlegd wordt staat voor een groot gedeelte van het jaar droog. Dit is geen geschikt leefgebied voor vissen of beschermde amfibieën. De sloten die korter gemaakt worden bevatten weinig water. Er werden geen vissen of amfibieën aangetroffen op het moment van onderzoek. Voor zeldzame soorten zijn deze sloten geen geschikte biotoop.

Land biotoop:

Bermen

De aangetroffen bermen zijn vochtig en voedselrijk. Aangetroffen planten waren brandnetel, fluitenkruid, paardebloem. Zeldzame planten, zoals de Rietorchis zijn hier niet aangetroffen en niet te verwachten. Het gras in het stukje boomgaard dat verdwijnt wordt kort gemaaid en onder de bomen wordt gespoten. Ook hier zijn geen zeldzame planten te verwachten.

De steenuil zou kunnen leven in dit gebied, omdat er schuren in de buurt staan, er fruit is en weiland. In de fruitbomen zijn geen holen geconstateerd. Het weghalen van een klein stuk van de boomgaard levert geen probleem op voor de soort.

Bomen

In de laanbomen (essen) bevinden zich geen nesten of holen. De bomen staan aan een drukke weg en dicht bij staat een bosje dat verder van de weg gelegen is en een rustiger biotoop is voor vogels (beschermde vogels) die een geschikte broedplek zoeken. Het lijnvormige element, dat gevormd wordt door de bomen is niet noodzakelijk voor vleermuizen, ze kunnen een andere route vinden.

Samenvatting

Op deze plek zijn geen beschermde soorten planten of dieren geconstateerd of te verwachten. De conclusie kan getrokken worden dat er geen ontheffing in het kader van de Flora en faunawet aangevraagd hoeft te worden. De ontwikkeling heeft immers geen nadelige effecten op de flora of fauna van het gebied.

In het plangebied worden in de toekomst nieuwe bomen geplant en sloten gelegd. Verder zal in het naast gelegen plangebied van het Multifunctioneel centrum een grote waterpartij aangelegd worden en zullen bomen geplaatst worden. Dit kan een geschikt biotoop worden voor dieren en planten, die er nu nog niet zijn.

5.3 Waterparagraaf

5.3.1 Inleiding

Voor het bestemmingsplan is een watertoets uitgevoerd, waarbij de initiatiefnemer in een vroeg stadium overleg voert met de waterbeheerder over het ruimtelijke planvoornemen. De watertoets heeft als doel 'het voorkomen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die in strijd zijn met duurzaam waterbeheer'.

5.3.2 Beleidskaders

Voor de beleidskeuzen ten aanzien van deze waterparagraaf in dit bestemmingsplan is rekening gehouden met een groot aantal beleidsdocumenten, waaronder:

- ▶ Rijksbeleid zoals verwoord in het Nationaal Waterplan: 'een veilige leefbare delta, nu en in de toekomst. Waterbeleid voor de 21e eeuw en de Watervisie "Nederland veroveren op de toekomst";
- ▶ De Vierde Nota Waterhuishouding en de startovereenkomst "Waterbeleid 21e eeuw";
- ▶ Provinciaal Waterplan en de provinciale structuur visie.

Een belangrijke conclusie uit het Waterbeleid 21e eeuw - die overgenomen wordt in alle overige beleidsstukken - is om water meer ruimte te geven en te voorkomen dat de waterproblematiek in tijd of ruimte wordt afgewenteld. Er worden twee driertrapsstrategieën als uitgangspunten aangegeven:

- ▶ Ten aanzien van waterkwantiteit: Vasthouden - Bergen - Afvoeren;
- ▶ Ten aanzien van waterkwaliteit: Schoonhouden - Scheiden - Zuiveren.

Deze strategieën vertalen zich voor het stedelijk gebied naar de volgende aandachtspunten: Meer ruimte voor water en een relatie tussen het stedelijk water en het water in het omliggende gebied, vergroting van het waterbergend vermogen met name in de stadsranden, verbetering van de waterkwaliteit, vergroting van de belevingswaarde van water, en kansen voor natuur en recreatie in en rondom stedelijk water. Een aantal beleid stukken worden verder behandeld.



Provinciaal beleid

Streekplan Gelderland 2005

In het Streekplan Gelderland 2005 wordt ruim aandacht besteedt aan de wateraspecten. De provincie onderscheidt 3 speerpunten als het gaat om waterbeleid.

1 Ruimte voor water

De provincie streeft hier bij voorkeur rivierkundige maatregelen na waarin ruimte voor de rivier wordt gekoppeld aan andere ruimtelijke ontwikkelingen. Indien ruimte voor de rivier noodzakelijk is zal binnendijs gebied aan het winterbed worden toegevoegd. Hiervoor zullen planologische reservering worden ingesteld. Het bovenstaande geldt niet voor het plangebied.

2 Regionale berging

Waterbergingsgebieden zijn een belangrijk onderdeel van het watersysteem. Voornamelijk zijn deze gebieden bedoeld voor het tijdelijk bergen van water uit regionale watersystemen ten tijde van extreme neerslaghoeveelheden. In deze gebieden wordt verstedelijking, de aanleg van bedrijventerreinen etc. uitgesloten. Gemeenten dienen deze waterbergingsgebieden vast te leggen in hun bestemmingsplannen. Het plangebied valt niet binnen een dergelijk zoekgebied zoals deze staan weergegeven in het Streekplan Gelderland 2005.

3 Drinkwater

In Gelderland is een aantal gebieden aangewezen als grondwaterbeschermingsgebieden. Nadelige effecten op de waterhuishouding moeten in beginsel voorkomen worden. Het provinciale beleid is gericht op het bieden van een minimaal beschermingsniveau tegen inundatie van water vanuit de watergang als gevolg van extreme neerslag.

Waterschap Rivierenland

Waterbeheerplan 2010 – 2015

Waterschap Rivierenland heeft een nieuw Waterbeheerplan opgesteld voor de periode 2010-2015. Ook dit plan is op 22 december 2009 in werking getreden. Dit plan gaat over het waterbeheer in het hele rivierengebied en het omvat alle watertaken van het waterschap: waterkering, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterketen.

Uitgangspunt bij de watertoets 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.

Uitgangspunt bij nieuwe stedelijke in- en uitbreidingen is dat er grondwaterneutraal wordt gebouwd. Dat wil zeggen dat de oorspronkelijke grondwaterstanden en -stromen in de omgeving niet wijzigen. Om grondwateroverlast in bestaand stedelijk gebied te beperken zet het waterschap in eerste instantie in op bouwkundige maatregelen. Pas als dit onvoldoende soelaas biedt komen drainerende Voor het plangebied wordt uitgegaan van bovenstaande beleidskaders.

Keur

Voor o.a. werkzaamheden in de beschermingszone en/of keurzone van A-watergangen of een WVO-vergunning bij lozingen 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).

Gemeentelijk beleid

Stedelijk Waterplan

Het gemeentelijke waterplan is opgesteld met Waterschap Rivierenland, 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'.

Waterplan deel 1: Op 25 september 2007 heeft de gemeenteraad van Geldermalsen deel 1 van het Waterplan vastgesteld: Visie en oplossingsrichtingen. Hierin worden de huidige situatie en het beleid en een gezamenlijke visie op de lange termijn beschreven. Voorts worden mogelijke oplossingsrichtingen per invalshoek benoemd, deze zijn gebaseerd op de analyse van het beleid en systeem.

Waterplan deel 2: Uitvoeringsprogramma: Op 22 december 2009 heeft de gemeenteraad van Geldermalsen een uitwerking van het Waterplan (deel 2) vastgesteld, het zogenaamde uitvoeringsprogramma. De maatregelen in het Uitvoeringsprogramma zijn te verdelen in twee hoofddoelen/hoofdgroepen:

1 Maatregelen ter verbetering van de waterkwaliteit:

Dit betreft voornamelijk maatregelen aan de riolering (beperking vuiluitworp overstorten), maar ook vergroten van het ontvangende water (= vergroten ontvangstcapaciteit van vervuiling) en natuurvriendelijke oevers horen hiertoe.

2 Maatregelen betreffende de waterkwantiteit:

Dit betreft de aanleg van nieuwe of het vergroten van bestaande oppervlaktewateren om te voldoen aan de "waterbergingsopgave" en het verruimen van duikers (verbeteren afvoercapaciteit). De essentie van de waterbergingsopgave is dat hiermee wateroverlast in binnenstedelijk gebied wordt voorkomen tegen maatschappelijk verantwoorde kosten.

Gemeentelijk Rioleringsplan (2009 - 2013)

De gemeente beschikt over een 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. Doelen van het rioleringsplan zijn:

- ▶ inzameling van stedelijk afvalwater;
- ▶ transport van stedelijk afvalwater;
- ▶ inzameling van regenwater (voor zover niet particulier);
- ▶ afvoeren van ingezameld hemelwater;
- ▶ voorkomen dat grondwater de bestemming van een gebied structureel belemmert (voor zover mogelijk).

5.3.3 Conclusie

In het bestemmingsplangebied worden slechts beperkte ingrepen gedaan in de waterhuishouding. Het verhard oppervlak wordt enigszins vergroot en delen van watergangen gedempt, waarbij de toename van het verhard oppervlak binnen het plangebied wordt gecompenseerd door de aanleg van nieuwe watergangen of het verbreden van bestaande watergangen.

5.4 Bodem

5.4.1 Toetsingskader

Het uitgangspunt van het bodembeleid is dat aanwezige bodemverontreiniging geen onaanvaardbaar risico oplevert voor mens en milieu. Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en indien er na 1-1-1987 (in werkingtreding Wet bodembescherming) toch bodemverontreiniging is ontstaan, dient deze direct en in geheel te worden opgeruimd (herstelplicht).

Het Besluit bodemkwaliteit vormt het kader voor het bodembeheer in Nederland. Dit Besluit stelt eisen aan het gebruik van grond en bagger. Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt nagegaan of de bodemkwaliteit aansluit bij de (toekomstige) functie. Hierbij vormt het Besluit bodemkwaliteit het toetsingskader. Een gemeente kan het bodembeleid baseren op het generieke kader (dan gelden er Maximale Waarden per onderscheiden bodemfunctieklasse) of op een gebiedsgericht kader (dan worden er per onderscheiden bodemkwaliteitszone Lokale Maximale Waarden vastgesteld. Bij bodemsaneringen wordt de vereiste terugsanerwaarde bepaald door de geldende bodemfunctieklasse of door de achtergrondgehalten van de zone.

Bij een wijziging van de bestemming of van de functie, waarbij geen sprake is van bouwactiviteiten waarvoor een bodemonderzoek vereist is, wordt een bodemonderzoek alleen noodzakelijk geacht wanneer deze wijziging tevens een gevoeliger bodemgebruik inhoudt (bijvoorbeeld van bedrijvigheid naar wonen). In geval een omgevingsvergunning wordt aangevraagd om te bouwen kan alleen een bodemonderzoek worden geëist als het gaat om een bouwwerk waarin (nagenoeg) voortdurend mensen zullen verblijven en waarbij contact wordt gemaakt met de grond. Een bodemonderzoek wordt altijd voorafgegaan door een (historisch) vooronderzoek, conform NEN5725. Hierin wordt vastgesteld wat er bekend is over het voormalige en huidige bodemgebruik en welke bodemkwaliteit verwacht mag worden. Op grond hiervan wordt onder andere vastgesteld wat de onderzoekshypothese is en hoe het onderzoek uitgevoerd dient te worden.

5.4.2 Bodemkwaliteit in relatie tot bestemmingsplan

In verband met de voorgenomen ontwikkeling zullen er sloten gedempt worden en nieuwe waterberging worden gegraven. Ook zal er grond worden ontgraven ten behoeve van de aanleg van nieuwe wegen/fietspaden. Er is onderzoek gedaan naar zowel de waterbodemkwaliteit van de te dempen sloten als naar de kwaliteit van de grond die vrijkomt bij het graven van de nieuwe waterberging en het ontgraven ten behoeve van nieuwe wegen/fietspaden.

Waterbodemonderzoek NEN 5720 Rijksweg te Geldermalsen

In verband met de aanleg van de rotonde zullen vier sloten worden gedempt:

- Ten oosten van de Rijksweg (circa 160 meter)
- Ten westen van de Rijksweg (circa 115 meter)
- Ten noorden van de spoorlijn (circa 10 meter)
- Ten zuiden van de spoorlijn (circa 15 meter)

Volgens de interactieve bodemkwaliteitskaart blijkt dat de sloten ten oosten en ten westen van de Rijksweg als verdacht worden beschouwd. Per watergang is het slibpakket onderzocht. Hiervoor zijn boringen verricht en de monsters zijn geanalyseerd op het standaard pakket voor regionale wateren: lutum en organische stof, zware metalen (9 stuks), som-PCB, som-PAK en minerale olie. De monsters van de oostelijke en westelijke sloot zijn aanvullend geanalyseerd op de aanwezigheid van OCB in verband met het mogelijke gebruik van bestrijdingsmiddelen in het verleden op aangrenzende percelen.

De resultaten van het onderzoek zijn hieronder samengevat. Het waterbodemonderzoek is toegevoegd als bijlage.

Mengmonster	MMA	MMB	MMC	MMD
Watergang	Westelijke sloot tov de Rijksweg	Oostelijke sloot tov de Rijksweg	Noordelijke sloot tov spoorlijn	Zuidelijke sloot tov spoorlijn
Toepasbaar als waterbodem	Ja, kwaliteitsklasse B (op basis van de gehalten aan PAK en alfa-endosulfan)	Ja, overal toepasbaar	Ja, overal toepasbaar	Ja, kwaliteitsklasse B (op basis van de gehalten aan koper en lood)
Toepasbaar als landbodem	Nee, niet toepasbaar (op basis van het gehalte aan minerale olie)	Ja, overal toepasbaar (kwaliteit: Achtergrondwaarde grond)	Ja, toepasbaar als klasse industrie (op basis van het gehalte aan nikkel)	Ja, toepasbaar als klasse industrie (op basis van de gehalten aan koper, nikkel en zink)

Partijkeuring grond en baggerspecie Rijksweg te Geldermalsen

De doelstelling van de partijkeuring is afhankelijk van de uiteindelijke toepassing van de partij:

- Indien de partij voor ophoging gebruikt zal worden heeft het onderzoek tot doel de bodemkwaliteitsklasse te bepalen
- Indien de partij toegepast dient te worden in een grootschalige bodemtoepassing dient vastgesteld te worden of de partij voldoet aan de maximale emissiewaarden.

Voor het oostelijk deel van de locatie is in 2003 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Bij dit onderzoek zijn plaatselijk een verhoogd gehalte aan EOX gemeten en een matige verontreiniging met arseen. Deze verontreinigingen bevinden zich buiten de geplande wegen en/of dieper dan de geplande ontgravingsdiepte.

Volgens de interactieve bodemkwaliteitskaart blijkt dat het oostelijk deel van de Rijksweg als verdacht wordt beschouwd met betrekking tot het voorkomen van een verontreiniging met OCB in de bovengrond. Uit verkennend bodemonderzoek uit 2013 is echter gebleken dat de bovengrond niet verontreinigd is met OCB.

De locatie is als één partij grond onderzocht. De partij grond is geanalyseerd op de aanwezigheid van zware metalen, PAK, minerale olie en polychloorbifenylen. Voor het berekenen van de gestandaardiseerde meetwaarden is van de monsters tevens het percentage aan organische stof en lutum bepaald.

Uit de analyseresultaten blijkt dat de partij niet verontreinigd is met de onderzochte parameters. Op basis hiervan voldoet de partij aan de eisen welke gesteld worden aan de bodemkwaliteitsklasse Achtergrondwaarde.

Bij toetsing aan de emissietoetswaarden blijkt voor geen van de geanalyseerde parameters een overschrijding.

5.4.3 Conclusie

Uit de resultaten van het waterbodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van de Rijksstraatweg te Geldermalsen blijkt dat:

- Het slib uit de watergang ten westen van de Rijksstraatweg (MMA) toepasbaar is als waterbodem klasse B, maar niet toepasbaar is als landbodem
- Het slib uit de watergang ten oosten van de Rijksstraatweg (MMB) overal toepasbaar is als waterbodem en landbodem
- Het slib uit de watergang ten noorden van de spoorlijn (MMC) overal toepasbaar is als waterbodem en toepasbaar is als landbodem klasse industrie.
- Het slib uit de watergang ten zuiden van de spoorlijn (MMD) toepasbaar is als waterbodem klasse B en toepasbaar is als landbodem klasse industrie.

Uit de resultaten van de partijkeuring uitgevoerd volgens Regeling bodemkwaliteit grond en baggerspecie, op een partij grond in situ gelegen en vrijkomend ten oosten en ten westen van de Rijksstraatweg te Geldermalsen, blijkt dat de partij voldoet aan de Achtergrondwaarden uit het Besluit en de Regeling bodemkwaliteit.

5.5 Luchtkwaliteit

5.5.1 Beoordelingskader

Om een goede luchtkwaliteit in Europa te garanderen, heeft de Europese unie een viertal kaderrichtlijnen opgesteld. De hiervan afgeleide Nederlandse wetgeving is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 2 van de Wet milieubeheer. Deze wetgeving staat ook bekend als de Wet luchtkwaliteit. In de Wet luchtkwaliteit staan ondermeer de grenswaarden voor de verschillende luchtverontreinigende stoffen. Onderdeel van de Wet luchtkwaliteit zijn de volgende Besluiten en Regelingen:

- 1 Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen);
- 2 Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen);
- 3 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.

5.5.2 Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen

Het Besluit 'Niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteit)' (ook wel genaamd het Besluit NIBM) staat bouwprojecten toe wanneer de bijdrage aan de luchtkwaliteit van het desbetreffende project niet in betekenende mate is. Het begrip "niet in betekenende mate" is gedefinieerd als 3% van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Het gaat hierbij uitsluitend om stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Toetsing aan andere luchtverontreinigende stoffen uit de Wet luchtkwaliteit vindt niet plaats. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Enkele voorbeelden zijn:

- 4 woningen: 1500 met een enkele ontsluitingsweg;
- 5 woningen: 3000 met twee ontsluitingswegen;
- 6 kantoren: 100.000 m² bruto vloeroppervlak met een enkele ontsluitingsweg.

Als een ruimtelijke ontwikkeling niet genoemd staat in de Regeling NIBM kan deze nog steeds niet in betekenende mate bijdragen. De bijdrage aan NO₂ en PM₁₀ moet dan minder zijn dan 3% van de grenswaarden.

5.5.3 Besluit gevoelige bestemmingen

Dit besluit is opgesteld om mensen die extra gevoelig zijn voor een matige luchtkwaliteit aanvullend te beschermen. Deze 'gevoelige bestemmingen' zijn scholen, kinderdagverblijven en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Woningen en ziekenhuizen/ klinieken zijn geen gevoelige bestemmingen.

De grootste bron van luchtverontreiniging in Nederland is het wegverkeer. Het Besluit legt aan weerszijden van rijkswegen en provinciale wegen zones vast. Bij rijkswegen is deze zone 300 meter, bij provinciale wegen 50 meter. Bij realisatie van 'gevoelige bestemmingen' binnen deze zones is toetsing aan de grenswaarden die genoemd zijn in de Wet luchtkwaliteit nodig.

5.5.4 Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007

De Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007 bevat voorschriften voor het meten en berekenen van de concentratie - en depositie - van luchtverontreinigende stoffen. In de Regeling zijn gestandaardiseerde rekenmethoden opgenomen om concentraties van diverse luchtverontreinigende stoffen te kunnen berekenen. Hieronder een overzicht van de rekenmodellen:

- 1 CARII: berekening van emissies voor binnenstedelijk verkeer;
- 2 NIBM-tool: eenvoudige berekening van emissies van verkeer volgens worst case benadering;
- 3 ISL2: berekening van emissies voor buitenstedelijk verkeer;
- 4 ISL3a: berekening van emissies van industrie en veehouderijen.

5.5.5 Conclusie

In verband met de voorgenomen ontwikkeling behoeft geen luchtkwaliteit onderzoek te worden uitgevoerd. Het plan voorziet niet in nieuwe gevoelige bestemmingen binnen de zones waarbij toetsing aan de grenswaarden die genoemd zijn in de Wet luchtkwaliteit nodig zouden zijn. Door de maatregelen ontstaat geen extra verkeerstoename op het betreffende verkeerstraject.

5.6 Geluid

5.6.1 Toetsingskaderkader

De Wet geluidhinder (Wgh) vormt het juridische kader van het Nederlandse geluidsbeleid. De Wgh stelt eisen aan de maximaal toegestane geluidsbelasting ten gevolge van de aanleg van een nieuwe weg en de realisatie van geluidsgevoelige bestemmingen. De Wgh bevat een uitgebreid stelsel van bepalingen ter voorkoming en bestrijding van geluidhinder door onder meer industrie, wegverkeer en spoorwegverkeer. De wet richt zich vooral op de bescherming van de burger in zijn woonomgeving en bevat bijvoorbeeld normen voor de maximale geluidsbelasting op de gevel van een huis.

Op 1 januari 2007 is de gewijzigde Wet geluidhinder in werking getreden. Volgens de Wet geluidhinder dienen bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden, behorende tot een zone van een onderzoeksplachtige weg, die waarden op gevels van woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen in acht genomen te worden, die ingevolge artikel 82 en artikel 100 als de ten hoogste toelaatbare worden aangemerkt. Hiervoor is akoestisch onderzoek nodig. Op grond van 76 lid 3 van de Wet geluidhinder geldt dit echter niet voor een zuiver conserverend bestemmingsplan.

Geluidszone

Bij toekomstige ontwikkelingen dient er wel nader onderzoek uitgevoerd te worden. In de Wet geluidhinder zijn zones langs wegen aangegeven die worden beschouwd als aandachtsgebieden voor geluidhinder. De wettelijke zonebreedtes zijn zo bepaald dat buiten de zones over het algemeen geen geluidsniveaus voorkomen die hoger zijn dan de voorkeurswaarde van 48 dB. De zonebreedte is afhankelijk van het aantal rijstroken en de situering binnen of buiten de bebouwde kom. Ter bepaling van de zonebreedte wordt onderstaande tabel gebruikt. Daarbij moet worden aangemerkt dat 30 km/h wettelijk gezien geen geluidszone kent.

- Aantal rijstroken	- Buitenstedelijk gebied	- Binnenstedelijk gebied
- of meer	- 600 m	- 350 m
- 3 of 4	- 400 m	- 350 m
- of 2	- 250 m	- 200 m

5.6.2 Geluidsonderzoek

In opdracht van de gemeente Geldermalsen is een akoestisch onderzoek opgesteld. Onderzocht zijn de akoestische gevolgen van de wijziging van de kruising Rijksweg/Meersteeg/Parallelweg te Geldermalsen. Deze kruising wordt een rotonde, waarbij de oversteek in noordelijke richting wordt verplaatst. Dit rapport betreft een onderzoek of hier volgens de Wet geluidhinder (Wgh) sprake is van een "reconstructie". Dit is geval als er een geluidstoename is van 2 dB of meer en daarbij ook de voorkeursgrenswaarde uit de Wgh wordt overschreden. Daarbij wordt de toekomstige situatie 2025 vergeleken met:

- de huidige situatie 2014, of
- indien van toepassing: in het verleden vastgestelde hogere geluidgrenswaarden.

Het akoestisch onderzoek is al bijlage opgenomen bij dit bestemmingsplan.

5.6.3 Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat er zich geen combinaties voordoen van een geluidstoename van 2 dB of meer met een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er is daarom geen sprake van een "reconstructie". Er is daarom geen nader onderzoek naar maatregelen of een Wgh-procedure nodig.

5.7 Externe veiligheid

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- ▶ bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- ▶ vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of leidingen.

In het externe veiligheidsbeleid wordt doorgaans onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

5.7.1 Beleidskaders

Kader Plaatsgebonden risico

Het Plaatsgebonden risico (PR) is een begrip dat uitdrukking geeft aan de mate van externe veiligheid van een locatie. Het PR wordt gedefinieerd als "de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen bij een risicovolle activiteit". De kans van 1 op 1 miljoen (10⁻⁶) wordt in de regelgeving gebruikt als grens- of richtwaarde voor kwetsbare objecten, respectievelijk beperkt kwetsbare objecten. De PR 10⁻⁶ contour drukt dus een afstand uit waarbinnen woningen of andere kwetsbare objecten niet zijn toegelaten.

Kader Groepsrisico

Het Groepsrisico (GR) is de cumulatieve kans per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof, gevaarlijke afvalstof of bestrijdingsmiddel betrokken is. Anders gezegd geeft het groepsrisico weer wat de kans is op het overlijden van een groep personen ten gevolge van een ongeval bij een bedrijf of transport van gevaarlijke stoffen. Voor het groepsrisico is geen grenswaarde vastgesteld. Wel is er de zogeheten oriënterende waarde. Deze dient door het bevoegde gezag te worden gehanteerd bij de overwegingen betreffende het groepsrisico.

Risicovolle inrichtingen

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid Inrichtingen (Bevi) van kracht geworden. Het Bevi verplicht gemeenten en provincies om bij besluiten in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening rekening te houden met externe veiligheid. In het Bevi zijn grens- en richtwaarden opgenomen voor het Plaatsgebonden Risico (PR). Er geldt een zogenaamde oriënterende waarde als referentie voor het Groepsrisico (GR). Op grond van art. 13, eerste lid van het Bevi moet in de toelichting op het betreffende besluit een verantwoording van het GroepsRisico (GR) worden opgenomen.

Vervoer gevaarlijke stoffen

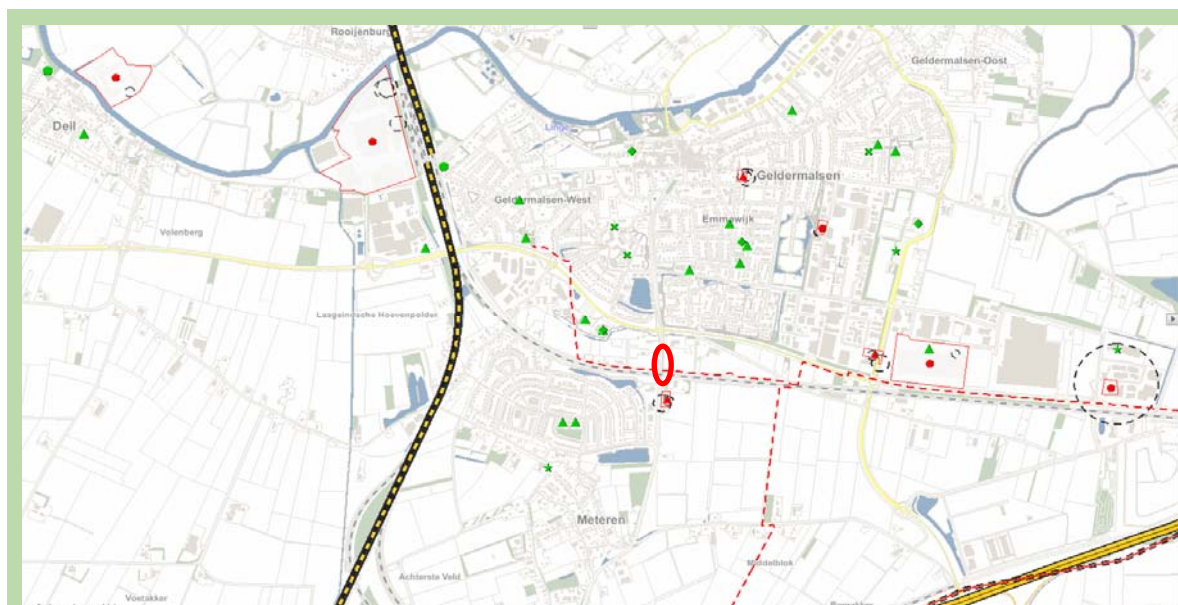
Voor het transport van gevaarlijke stoffen is de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Circulaire RNVGS) en de Nota vervoer gevaarlijke stoffen (2006) van toepassing.

Voor buisleidingen is per 1 januari 2011 het besluit externe veiligheid Buisleidingen (Bevb) van kracht geworden. In het Bevb worden plaatsgebonden risicocontouren en groepsrisico verantwoording gedefinieerd voor buisleidingen met gevaarlijke

stoffen. In het Bevb is sprake van drie groepen buisleidingen te weten aardgasleidingen, vloeibare brandstof leidingen en de overige leidingen.

5.7.2 Beoordeling

Aan hand van de Risicokaart Gelderland is een inventarisatie verricht van risicobronnen in en rond het plangebied. Op de Risicokaart Gelderland staan meerdere soorten risico's, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. In totaal worden op de Risicokaart dertien soorten rampen weergegeven. In de onderstaande afbeelding is een uitsnede van de Risicokaart met betrekking tot het plangebied en omgeving weergegeven.



Figuur 5.1 Uitsnede risicokaart Nederland.

Uit de risicokaart blijkt dat in de (directe) nabijheid van het plangebied:

- 1 in de Parallelweg een hoofdtransportleiding gas loopt;
- 2 een verkooppunt motorbrandstoffen met lpg gevestigd is (Rijksstraatweg 72).

Aardgastransportleiding Parallelweg

De rijksoverheid heeft toetsingsafstanden vastgelegd die aangehouden moeten worden tussen een buisleiding en een gevoelig object, bijvoorbeeld een woning, school of ziekenhuis. De aardgastransportleiding maakt deel uit van het plangebied, maar het plangebied bevat geen gevoelige objecten. Daarom is er geen nader onderzoek nodig of de richtwaarden voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico overschreden worden.

LPG Rijksstraatweg 72

Het verkooppunt motorbrandstoffen met LPG aan de Rijksstraatweg 72 heeft een doorzet van minder dan 1.000 m³ per jaar. Dit betekent dat in het kader van het plaatsgebonden risico rond het vulpunt een veiligheidszone van 45 meter en rond de LPG-opslag een veiligheidszone van 25 meter geldt. Voor de afleverzuil geldt een veiligheidszone van 15 meter. Het plangebied ligt buiten de veiligheidszone. In de regels is geregeld dat binnen de 'Veiligheidszone - LPG' geen toename mag plaatsvinden van het aantal kwetsbare en/of beperkt- kwetsbare objecten. Voor het groepsrisico wordt uitgegaan van de huidige situatie. Het invloedsgebied bedraagt in principe een strook van 150 meter vanaf de locatie waar het vulpunt is gesitueerd. Het plangebied ligt buiten dit invloedsgebied.

5.8 Cultuurhistorie

5.8.1 Beleidskaders

2009 is door het rijk een nieuwe visie op de monumentenzorg geformuleerd genaamd Modernisering Monumentenzorg (MoMo). Eén van de pijlers in deze visie is het belang laten meewegen in de ruimtelijke ordening. Hierbij zal een verschuiving plaatsvinden van objectgerichte bescherming naar een gebiedsgerichte aanpak. In het verlengde van deze pijler is een ander doel in de visie geformuleerd, namelijk het opstellen van een visie op erfgoed. Een belangrijk ander doel van deze nieuwe visie is het formuleren van een visie op erfgoed. De visie, Visie Erfgoed en Ruimte (VER) 'Kiezen voor Karakter', is gericht op het verbinden van de zorg voor het cultureel erfgoed met andere ruimtelijke ontwikkelingsopgaven op het gebied van onder meer economie, veiligheid en duurzaamheid. De visie zet overheden, initiatiefnemers, eigenaren, ontwikkelaars en ruimtelijk ontwerpers er toe aan om de waarde van het cultureel erfgoed in te zetten bij de ontwikkeling van gebieden. De Visie Erfgoed en Ruimte 'Kiezen voor Karakter' is aanvullend aan de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, waarin het kabinet de unieke cultuurhistorische waarde van nationaal belang planologisch borgt.

De Visie Erfgoed en Ruimte 'Kiezen voor Karakter' is de vervanging voor de in 2009 verlopen 'Nota Belvedere', waarin een visie is gegeven op de wijze waarop met de cultuurhistorische kwaliteiten van gebieden en objecten in de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling in Nederland kan worden omgegaan.

Daarnaast is met ingang van 1 januari 2012 het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangepast. Hierin is opgenomen dat in het bestemmingsplan een beschrijving moet worden opgenomen van de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden.

5.8.2 Beoordeling en conclusie

In paragraaf 2.1 is al ingegaan op de historische ontwikkeling van het plangebied. In het plangebied komen geen monumenten voor. Ook in de directe omgeving komen geen monumenten voor. In of om het plangebied zijn geen (wind)molens waarvoor een molenbiotoop ingesteld dient te worden. Voor de gronden waar ontwikkelingen worden beoogd zijn geen cultuurhistorische waarden aanwezig.

5.9 Archeologie

5.9.1 Beleidskader

Op 1 september 2007 is de wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: 'de verstoorder betaalt'. Het is verplicht om in het proces van ruimtelijke ordening tijdig rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Gemeenten moeten rekening houden met archeologie bij nieuwe bestemmingsplannen.

Verdrag van Malta

Als gevolg van het Verdrag van Malta, dat in 1998 door het Nederlandse parlement is goedgekeurd en in 2006 zijn beslag heeft gekregen in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg, is de Monumentenwet 1988 gewijzigd. Rijk en provincie stellen zich op het standpunt dat in het ruimtelijk beleid zorgvuldig met het archeologische erfgoed moet worden omgegaan. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken.

Het Rijk heeft deze beleidsuitgangspunten neergelegd in onder meer de Cultuurnota 2005-2008, de Nota Belvedere, de Nota Ruimte en het Structuurschema Groene Ruimte 2.

5.9.2 Onderzoek

De gemeente Geldermalsen is voornemens om op de kruising van de Rijksstraatweg en de Parallelweg- Meersteeg een rotonde aan te leggen. Eerder uitgevoerd bureauonderzoek en verkennend booronderzoek voor een aangrenzend gebied heeft

aangetoond dat voor het plangebied een hoge archeologische verwachting geldt voor resten uit de periode vanaf het Neolithicum¹. De gemeente Geldermalsen heeft daarom VUhs verzocht voor het plangebied een inventariserend veldonderzoek door middel van karterende boringen uit te voeren om deze verwachting te toetsen.



5.9.3 Conclusie

Het inventariserend veldonderzoek heeft uitgewezen dat de bodem binnen het plangebied grotendeels intact is. In het grootste deel van het plangebied liggen direct vanaf het maaiveld crevasseafzettingen van de stroomgordel van Bommel. Onder de crevasseafzettingen zijn oeverafzettingen en het bijbehorende beddingzand van de stroomgordel van Meteren aanwezig. Aan de top van de oeverafzettingen zijn geen sporen van bodemvorming aangetroffen, waaruit blijkt dat deze afzettingen binnen het plangebied waarschijnlijk minder aantrekkelijk geweest zijn voor bewoning. Zowel op de crevasseafzettingen aan het maaiveld als aan de top van de oeverafzettingen zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen. Hierdoor kan ook voor dit niveau geconcludeerd worden dat er waarschijnlijk geen archeologische waarden aanwezig zijn binnen het plangebied die bedreigd worden door de voorgenomen werkzaamheden en wordt vervolgonderzoek niet noodzakelijk geacht. Geadviseerd wordt om het plangebied vrij te geven voor de voorgenomen werkzaamheden.

5.10 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

5.10.1 Inleiding

Het project waar het onderhavige bestemmingsplan betrekking op heeft, is getoetst aan het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) om te bepalen of het project m.e.r. beoordelingsplichtig is. Het project betreft de aanpassing van een tweebaansweg. De ontwikkeling is niet m.e.r. beoordelingsplichtig.

¹ Schurmans/Boreel 2005, 10.

hoofdstuk 6 **Juridische planbeschrijving**

6.1 **Inleiding**

In de voorgaande hoofdstukken is ingegaan op het plangebied, het relevante beleid en de milieu- en omgevingsaspecten. De informatie uit deze hoofdstukken is gebruikt om keuzes te maken bij het maken van het juridische deel van het bestemmingsplan: de verbeelding en de regels. In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de opzet van dit juridische deel. Daarnaast wordt een verantwoording gegeven van de gemaakte keuzes op de verbeelding en in de regels. Dat betekent dat er wordt aangegeven waarom een bepaalde functie ergens is toegestaan en waarom bepaalde bebouwing daar acceptabel is.

6.2 **Opzet van de regels**

In dit bestemmingsplan wordt gestreefd naar de juridische vastlegging van de bestaande ruimtelijke en juridische functies binnen het plangebied. Het bestemmingsplan is opgesteld als een globaal gedetailleerd plan. Voor dit bestemmingsplan wordt gebruikgemaakt van de landelijke richtlijn Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012). Hierin zijn verplichtingen opgenomen ten aanzien van de opbouw en presentatie van het bestemmingsplan. De landelijke richtlijn SVBP is opgenomen in de Wro. Daarnaast geldt per 1 oktober 2010 de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Deze wet introduceert nieuwe begrippen voor bestaande instrumenten, zonder deze (ingrijpend) inhoudelijk te wijzigen. Het bestemmingsplan is hiermee in lijn gebracht.

Planvorm

De gekozen planvorm maakt het mogelijk alle aanwezige functies binnen het plangebied te voorzien van een gedetailleerde bestemmingsregeling, waardoor de ruimtelijke kwaliteit in het plangebied als zodanig kan worden beheerd en gerealiseerd.

Bestemmingsregeling

Vrijwel alle functies zijn apart bestemd of aangeduid, waardoor het direct mogelijk is om met het bijbehorende renvooi (verklaring van de bestemmingen) te zien welke bestemmingen aan de gronden binnen het plangebied gegeven zijn. In de bijbehorende regels zijn de bestemmingsomschrijving, de bouwregels en de gebruiksregels, alsmede de afwijkingsmogelijkheden en wijzigingsbevoegdheden te vinden.

Bestemmingsvlakken

In het bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van bestemmingsvlakken. Het bestemmingsvlak geeft aan waar een bepaald gebruik is toegestaan. Het bouwvlak geeft hierbij aan waar hoofdgebouwen gebouwd mogen worden.

Aanduidingen

In de verbeelding is een onderscheid gemaakt in enkele verschillende aanduidingen. Een aantal functieaanduidingen is gebruikt om de gebruiksmogelijkheden binnen een bestemming of een gedeelte daarvan nader te specificeren. Het kan daarbij gaan om een nadere specificatie van de gebruiksmogelijkheden, een expliciete verruiming daarvan of juist een beperking.

Alle aanduidingen met betrekking tot de wijze van bouwen en de verschijningsvorm van bouwwerken, worden bouwaanduidingen genoemd. Alle aanduidingen die betrekking hebben op afmetingen en oppervlakten, zowel ten aanzien van het bouwen als ten aanzien van het gebruik, zijn maatvoeringsaanduidingen.

De verbeelding en de planregels dienen in samenhang te worden bekeken. De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- 1** Inleidende regels (begripsbepalingen en wijze van meten);
- 2** Bestemmingsregels;
- 3** Algemene regels (o.a. afwijkingsregels);
- 4** Overgangs- en slotregels

6.3 Planregels

6.3.1 Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Begrippen (artikel 1) en Wijze van meten (artikel 2)

De begrippen die in dit bestemmingsplan zijn opgenomen, worden in artikel 1 nader gedefinieerd. Bij toetsing van het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de in dit artikel opgenomen definities van de begrippen. Naast begrippen zijn in het bestemmingsplan hoogte- en andere maten opgenomen die van belang zijn bij het bouwen van bouwwerken. Artikel 2 van de regels geeft een nadere omschrijving hoe de bedoelde maten gemeten moeten worden.

6.3.2 Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer - Railverkeer

Artikel 4 Verkeer - Verblijfsgebied

Artikel 5 Leiding – Gas

6.3.3 Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel

Artikel 7 Algemene gebruiksregels

Artikel 8 Algemene afwijkingsregels

6.3.4 Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 10 Overgangsrecht

Artikel 11 Slotregel

hoofdstuk 7 **Uitvoerbaarheid**

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening stelt dat de gemeenteraad gelijktijdig met de vaststelling van het bestemmingsplan moet besluiten om al dan niet een exploitatieplan vast te stellen. Hoofdregel is dat een exploitatieplan moet worden vastgesteld bij elk bestemmingsplan. Er zijn echter uitzonderingen. Het is mogelijk dat de raad verklaart dat met betrekking tot een bestemmingsplan geen exploitatieplan wordt vastgesteld indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins is verzekerd of het stellen van nadere eisen en regels niet noodzakelijk is.

Het bestemmingsplan maakt aanpassingen in de verkeersontsluiting mogelijk, waarbij het gehele initiatief alsmede de gronden waarop het initiatief zal worden gerealiseerd in eigendom zijn van de gemeente Geldermalsen.

Voor de aanleg van de rotonde en de aanpassing van de spoorwegovergang heeft de gemeente binnen haar begroting dekking gevonden. De gemeente ziet dit project namelijk als een belangrijke noodzakelijke voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de Schakelzone. Gestreefd zal worden om bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de Schakelzone de huidige voorfinanciering van vooral de rotonde terug te verdienen.

Een klein deel van de gronden moet nog van derden worden verworven. Er is een principe overeenstemming over de aankoop van het betreffende stuk grond.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.2.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

De gemeente dient op grond van artikel 3.1.1. van het Bro die onderdelen en diensten van het Rijk, provincie en waterschappen te betrekken wiens belangen in het geding zijn. In het kader hiervan is er met verschillende overleginstanties als het Waterschap, Prorail en de Gasunie gesproken. Ook is er met diverse omwonenden / grondeigenaren al overleg geweest. Er wordt formeel geen inspraak gevoerd, maar er wordt meteen gestart met het ontwerpplan. Dit wordt ter inzage gelegd.

7.2.2 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan wordt in het kader van afdeling 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode krijgt een ieder de gelegenheid om zienswijzen op het bestemmingsplan in te dienen. Voorts wordt binnen de gestelde periode, met inachtneming van eventueel ingediende zienswijzen, het plan door de gemeenteraad vastgesteld. De verwerking van eventuele zienswijzen zal in een aparte nota worden verwerkt.