

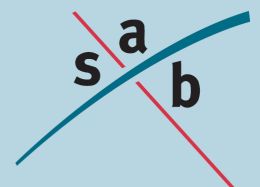
Bestemmingsplan

Station Gorinchem, reizigerstunnel

Toelichting

Gemeente Gorinchem

Datum: 30 maart 2017
Projectnummer: 160177
ID: NL.IMRO.0512.BP2016168-4001



INHOUD

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Ligging plangebied	3
1.3	Geldend bestemmingsplan	4
1.4	Opzet van het bestemmingsplan	5
2	Het plan	6
2.1	Geschiedenis plangebied	6
2.2	Huidige situatie	6
2.3	De planontwikkeling	9
3	Haalbaarheid van het plan	13
3.1	Behoefte	13
3.2	Beleid	14
3.3	Milieu	20
3.4	Water	26
3.5	Flora en fauna	30
3.6	Archeologie en cultuurhistorie	32
3.7	Verkeer en parkeren	33
3.8	Milieueffectrapportage	34
3.9	Economische uitvoerbaarheid	35
4	Wijze van bestemmen	36
4.1	Algemeen	36
4.2	Methodiek	36
4.3	Bestemmingen	37
5	Procedure	38
5.1	Inspraak en overleg	38
5.2	Zienswijzen	38

Bijlagen

1. Verkennend milieukundig bodemonderzoek
2. Watertoets
3. Quick scan flora en fauna
4. Archeologisch onderzoek

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Gorinchem wil de kwaliteit van de interwijkverbinding van de tunnel bij het station verbeteren en een representatieve entree naar de stad creëren. ProRail heeft daarnaast een opgave voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de perons in het kader van het programma Toegankelijkheid, specifiek voor mindervaliden. Om tegemoet te komen aan beide doelstellingen is een inrichtingsplan voor het station opgesteld. In dit ontwerp voorziet in een nieuwe, moderne en voor iedere reiziger toegankelijke reizigerstunnel. Daarbij wordt het middenperron opgeheven en een nieuw zijperron aan de noordzijde van het spoor aangelegd. Om het nieuwe perron en de entree van de tunnel te kunnen realiseren, wordt aan de noordzijde tevens een aantal rijwielstallingen verplaatst naar een groenstrook. Ten slotte wordt het aantal stallingsplaatsen voor fietsers uitgebreid.

Het stationsgebied van Gorinchem krijgt na realisatie van het plan een kwaliteitsimpuls. Met het plan wordt de toegankelijkheid en bereikbaarheid van station Gorinchem en de interwijkverbinding verbeterd. Het gemeentebestuur van Gorinchem is voornemens medewerking aan het plan te verlenen.

De nu voorziene ontwikkeling is echter gedeeltelijk in strijd met het geldende bestemmingsplan. Voorliggend bestemmingsplan is noodzakelijk om de realisatie van de beoogde infrastructurele ingrepen alsnog mogelijk te maken.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied betreft een deel van het stationsgebied van station Gorinchem. Het station ligt ten noordwesten van het centrum van Gorinchem, aan de Stationsweg. Het stationsgebied wordt omgeven door de Haarwijk, de Gildenwijk, het bedrijventerrein Schelluinsestraat en het centrum.

Op de navolgende afbeeldingen is de globale ligging en begrenzing van het plangebied weergegeven. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de verbeelding van dit bestemmingsplan.



Globale ligging plangebied (rode cirkel) binnen Gorinchem.



Luchtfoto stationsgebied en globale begrenzing plangebied (rood omkaderd).

1.3 Geldend bestemmingsplan

Het geldende bestemmingsplan ter plaatse van het plangebied is het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen en stationsomgeving'. Dit bestemmingsplan is op 26 juni 2014 vastgesteld door de gemeenteraad van Gorinchem. Het bestemmingsplan is gedeeltelijk onherroepelijk geworden op 5 augustus 2015. Op de navolgende afbeelding is een uitsnede van de verbeelding van het geldende bestemmingsplan weergegeven.



Uitsnede bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen en stationsomgeving'.

In het plangebied gelden de bestemmingen Groen (deels met de aanduiding 'volks-tuin') en Verkeer-Spoor (respectievelijk groen en grijs gekleurd op de voorgaande afbeelding). Verder geldt de dubbelbestemming Waarde - Archeologische verwachting hoog PM1.

De planontwikkeling is in strijd met het geldende bestemmingsplan. De nieuwe tunnel ten westen van het stationsgebouw ligt binnen de bestemming Verkeer-Spoor, maar is in strijd is met de bouwregels. Dit geldt eveneens voor het te realiseren liftgebouw. Tevens ligt een deel van de constructie en de toegang tot het perron binnen de bestemming 'Groen'. Ter plaatse zijn dergelijke bouwwerken en functies niet zijn toegestaan. De bestaande tunnel, ten westen van het stationsgebouw, is als bestaand bouwwerk overigens in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan.

Het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan is noodzakelijk om de nieuw reizigerstunnel op de gewenste locatie mogelijk te maken.

1.4 Opzet van het bestemmingsplan

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

2 Het plan

2.1 Geschiedenis plangebied

Gorinchem is ontstaan bij de uitmonding van de Linge in de (Boven)Merwede. Langs de Linge zijn oeverafzettingen in de grond te vinden en verder in het achterland komklei op veen. De Arkelsedijk en de Arkelse Onderweg waren in 1850 reeds aanwezig. Dit is zichtbaar op de navolgende afbeelding. In 1895 is het Merwedekanaal gegraven als verbinding tussen Amsterdam en Gorinchem. Ter hoogte van Gorinchem vestigt zich langs dit kanaal industrie (Handelskade). Rond deze tijd is ook de spoorlijn aangelegd en het station gebouwd. De spoorlijn verbindt Gorinchem met Geldermalsen en Dordrecht.



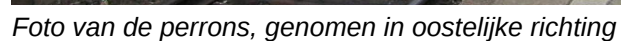
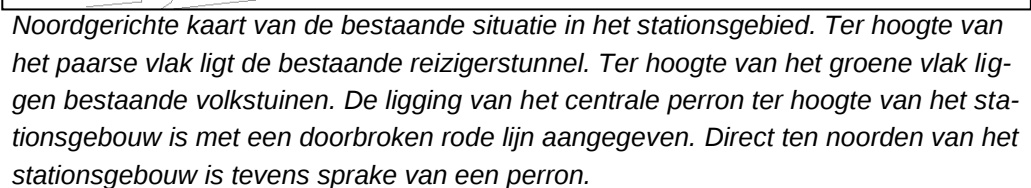
Gorinchem omstreeks 1850, globale locatie plangebied met rode cirkel aangegeven.

2.2 Huidige situatie

2.2.1 Het stationsgebied

Het stationsgebied van Gorinchem bestaat uit een stationsgebouw, het spoor met spoorvoorzieningen, een reizigerstunnel ten westen van het stationsgebouw, een toezichtgebouw en infrastructurele voorzieningen voor het stallen van auto's en fietsen. Het station heeft twee sporen en twee perrons. Perron 2 betreft het middenperron dat via een tunnel toegankelijk is en waarvan alleen de noordzijde wordt gebruikt. De bestaande tunnelvoorziening biedt geen mogelijkheid voor een lift of hellingbaan, waardoor het middenperron slecht toegankelijk is voor mindervaliden. Perron 1 ligt betreft het zuidperron en grenst aan het stationsgebouw.

De navolgende figuur van de bestaande situatie en de navolgende foto's geven een indruk van de bestaande situatie.



De foto's hieronder geven een beeld van de bestaande verouderde reizigerstunnel ten westen van het stationsgebouw.



Foto's van de bestaande reizigerstunnel. Links de noordingang en rechts de zuidingang (bron: www.stationweb.nl)

2.2.2 Het plangebied

Het plangebied bestaat uit twee delen. Het eerste deel heeft reeds een infrastructurele functie. De bebouwing heeft dan ook een infrastructureel doel en bestaat uit bijvoorbeeld de geleiding van het spoor en straatmeubilair. In dit deel van het plangebied is op de plaats aan het stationsplein na, geen sprake van waardevolle beplanting.

Het tweede deel van het plangebied betreft een deel van het volkstuincomplex ten noorden van het spoor. Ter plaatse zijn geen gebouwen aanwezig.

De navolgende luchtfoto geeft een indruk van de bestaande situatie in het plangebied.



Luchtfoto en globale begrenzing plangebied (rood omkaderd).

2.3 De planontwikkeling

2.3.1 Doelstelling

ProRail heeft een opgave voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de perrons, specifiek voor mindervaliden, in het kader van het programma Toegankelijkheid. De gemeente Gorinchem ondersteunt dit initiatief omdat het een bijdrage levert aan een verbetering van de interwijkverbinding en aan de uiteindelijke doelstelling om een representatieve entree naar de stad creëren.

Om dit doel te bereiken vinden op hoofdlijnen de volgende ingrepen plaats:

- 1 Het middenperron vervalt, aan de noordzijde van het spoor wordt een nieuw zijperron aangelegd. Reizigers vanuit het noorden kunnen nu op maaiveld het noordperron bereiken, hetgeen mede bijdraagt aan een verbeterde bereikbaarheid voor mindervaliden. Reizigers vanuit het zuiden kunnen het noordperron via de nieuwe reizigerstunnel bereiken.¹
- 2 De bestaande verouderde reizigerstunnel wordt opgeheven. Ten oosten van het stationsgebouw wordt een nieuwe reizigerstunnel gerealiseerd. Deze reizigerstunnel krijgt aan de zuidkant een lift om het maaiveld en zuidperron te bereiken en aan de noordkant een hellingbaan om het nieuwe zijperron te bereiken.
- 3 De locaties van de fietsenstallingen worden efficiënter ingericht met zicht op uitbreiding.

¹ De aanleg van dit zijperron is beoogd binnen de geldende bestemming Verkeer – Spoor en is daarmee in overeenstemming.

2.3.2 Locatiekeuze reizigerstunnel en keuze zijperron

De bestaande reizigerstunnel ligt ten westen van het stationsgebouw en decentraal ten opzichte van de bushaltevoorziening en parkeervoorzieningen voor auto's. Vanwege de centrale ligging ten opzichte van de perrons en het stationsgebouw, optimale (compacte) looproutes, centralisatie van fietsenstallingen en goede aansluiting op overige vervoersmodaliteiten is gekozen om de nieuwe tunnel aan de oostzijde van het stationsgebouw te positioneren.

Het bestaande middenperron is smal en er wordt eenzijdig gehalteerd. De fysieke ruimte maakt de inpassing van een lift en trap lastig. Het nieuw zijperron aan de noordkant kan vanaf het maaiveld via een trap en hellingbaan worden bereikt. Door het nieuwe zijperron ontstaat een heldere stations/perron lay-out. Dit wordt als sociaal veiliger beschouwd, omdat de reizigers elkaar kunnen aankijken en het zijperron niet omsloten is door sporen en eenvoudiger is te verlaten.

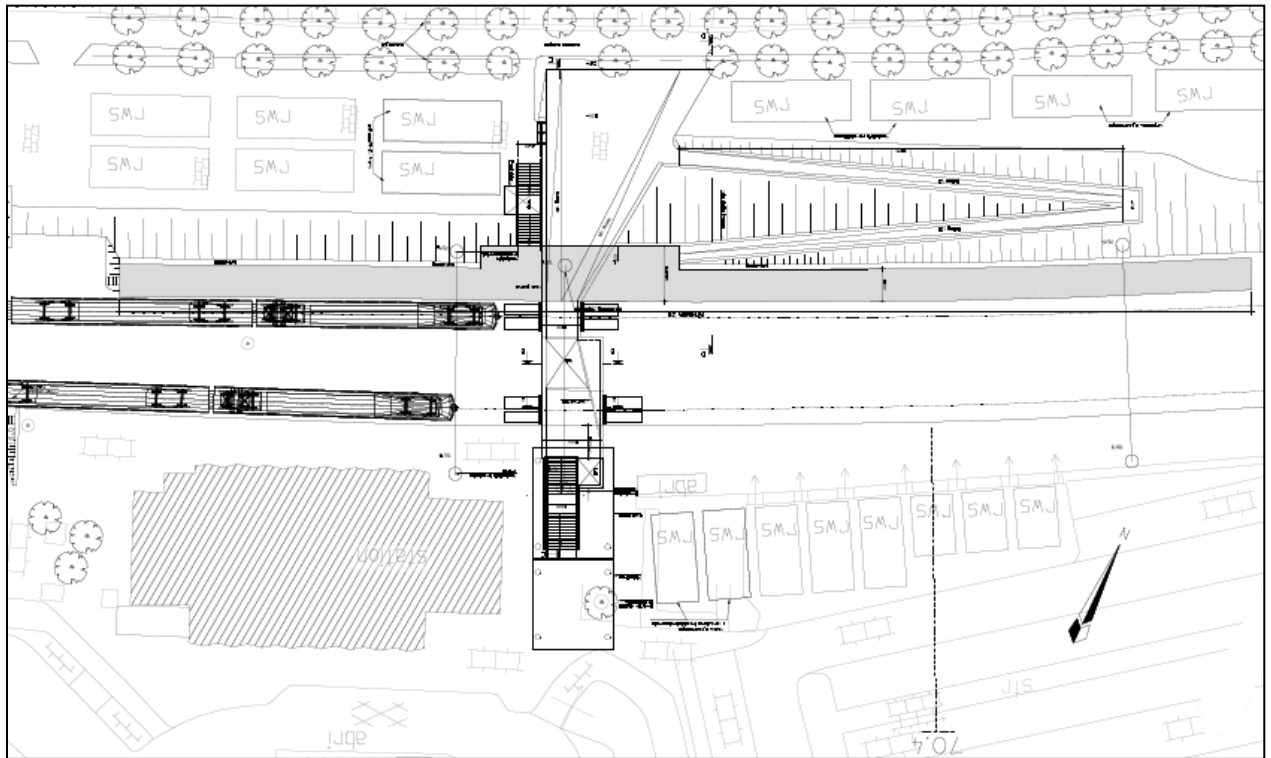
2.3.3 Beschrijving van de ingrepen

Totaalbeeld

De navolgende figuren schetsen een impressie van het totaalbeeld van de toekomstige inrichting van de perrons, de nieuwe reizigerstunnel en de aanleg van de fietsenstallingen. De ingrepen worden hierna verder beschreven.



Vogelvluchtimpresie toekomstige inrichting.

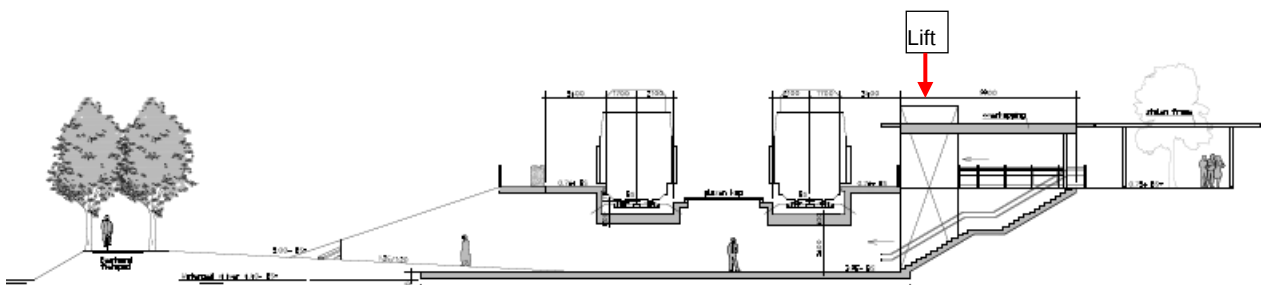


Situatieschets toekomstige inrichting.

Keuze voor wijze van ontsluiting reizigerstunnel

De zuidkant van het stationsgebied en het spoordeel ligt hoger dan het gebied ten noorden van het station. Daarom is er in het ontwerp voor gekozen om de noordzijde van de reizigerstunnel met een hellingbaan onder een lichte hoek toegankelijk te maken en aan de zuidzijde een trapontsluiting met een lift te realiseren. De overkapping in het zuiden heeft een bouwhoogte van ongeveer 4,5 meter. De liftschacht heeft een bouwhoogte van ongeveer 6 meter. Het nieuwe zijperron is te bereiken via een trapontsluiting en via een hellingbaan in het spoor talud ter hoogte van enkele huidige volkstuinen.

De navolgende afbeelding toont een doorsnede met het beschreven hoogteverschil en de gekozen toegangsooplossingen.



Dwarsdoorsnede reizigerstunnel. Linker kant van de doorsnede betreft het noorden, de rechterkant het zuiden.

Vanwege het hoogteverschil (circa 3,5 meter) moeten aan de noordzijde zowel de reizigerstunnel als het zijperron met een hellingbaan 1:25 (vals plat) worden ontsloten. Er is onvoldoende ruimte tussen de bestaande en nieuwe reizigerstunnel om een hellingbaan naar het zijperron in te passen aan de westzijde. Dit zou bovendien ten koste gaan van de beoogde centralisatie van fietsstallingen, met zo kort mogelijke looproutes naar de perrons. De centrale opstelling van de fietsenstallingen rondom de nieuwe tunnel is gewenst, omdat de fietsers die de Lindelaantje gebruiken uit beide richtingen kunnen komen.

Fietsvoorzieningen

In het plan is voorzien in een herinrichting van de fietsenstallingen aan zowel de noordzijde als de zuidzijde van de reizigerstunnel. Bij het positioneren van de stallingen zijn de loopafstanden (maximaal 200 meter) naar de stallingen zo klein mogelijk gehouden. Aan de noordzijde worden vier fietsenstallingen verplaatst en ruimte gecreëerd voor de uitbreiding van twee fietsenstallingen. In het zuiden verdwijnen vanwege de trapontsluiting met overkapping twee fietsenstallingen. Ter plaatse van het gebouw van de voormalige toezichtsruimte worden twee nieuwe fietsenstallingen herplaatst. Per saldo neemt het aantal stallingsplaatsen toe.

De navolgende afbeeldingen geven een impressie van de toekomstige inrichting van het plangebied.



Impressie zuidkant van de nieuwe reizigerstunnel



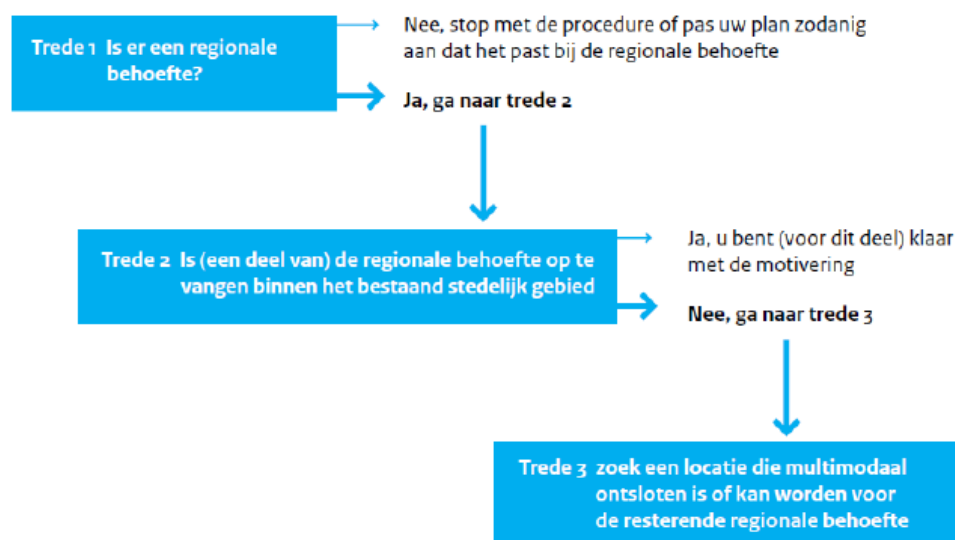
Impressie noordkant van de nieuwe reizigerstunnel

3 Haalbaarheid van het plan

3.1 Behoefte

3.1.1 Algemeen

Het Rijk heeft de verantwoordelijkheid voor ruimtelijke ordening neergelegd bij lagere overheden. Het locatiebeleid van het Rijk is daarmee komen te vervallen. Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd (artikel 3.1.6, lid 2 Bro). Op grond hiervan dienen overheden nieuw te realiseren stedelijke ontwikkelingen te motiveren met behulp van een drietal opeenvolgende stappen (treden). Deze treden zijn in de navolgende afbeelding schematisch weergegeven. De stappen schrijven geen vooraf bepaald resultaat voor, omdat het optimale resultaat moet worden beoordeeld door het bevoegd gezag dat de regionale en lokale omstandigheden kent en de verantwoordelijkheid draagt voor de ruimtelijke afweging in relatie tot de betreffende ontwikkeling(en).



Afbeelding met schematisch overzicht van de treden van de ladder voor duurzame verstedelijking

Voorafgaand aan de toets van de ladder moet worden vastgesteld of sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, Bro.

Een infrastructurele ingreep kan een nieuwe stedelijke ontwikkeling inhouden. Gezien de geldende bestemming met bijbehorende bouw- en gebruiksmogelijkheden is sprake van een beperkt ruimtebeslag in bestaand stedelijk gebied. De bestaande onderdoorgang wordt afgesloten en op een andere locatie in het stationsgebied wordt een nieuwe, modern gefaciliteerde onderdoorgang gerealiseerd. Er is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling of een substantiële functiewijziging.

De motivering voor de behoefte aan de nieuwe onderdoorgang is nader toegelicht in hoofdstuk 2 en de overige paragrafen van hoofdstuk 3.

3.1.2 Conclusie

Met de ontwikkeling wordt voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking op zowel nationaal als provinciaal niveau.

3.2 Beleid

3.2.1 Rijksbeleid

De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

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

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

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

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

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

Ladder voor duurzame verstedelijking

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

- a er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door be-

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

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

MIRT Projectenoverzicht

In het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) wordt een projectenoverzicht uitgegeven. Het projectenoverzicht biedt een overzicht van ruimtelijke opgaven en programma's en projecten van nationaal belang. Sinds 2013 staat het project 'Toegankelijkheid Spoor' in dit projectenoverzicht.

De opgave binnen het project 'Toegankelijkheid Spoor' is om mensen met een auditieve, visuele of motorische functiebeperking op alle stations zelfstandig het perron te laten bereiken en/of in en uit de trein te laten komen.

Toetsing rijksbeleid

Het plan betreft enkele infrastructurele ingrepen bij het station Gorinchem. Het spoortracé waaraan het station ligt, maar onderdeel uit van het (inter)nationaal spoorwengeniet. Er is voor het tracé ter hoogte van het plangebied geen reserveringsgebied voor toekomstige uitbreiding of herstructurering van de spoorweg aangewezen. Om verdere economische en sociale ontwikkeling mogelijk te maken en om de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken, is mobiliteit een randvoorwaarde. Het realiseren van de reizigerstunnel draagt hier aan bij. Tevens wordt een bijdrage geleverd aan het rijksdoel om de toegankelijkheid van stations voor mindervaliden te verbeteren.

In paragraaf 3.1 wordt aangegeven dat hierbij geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling en verdere toetsing aan de ladder. Met de ontwikkelingen binnen het plangebied zijn verder geen nationale belangen gemoeid.

3.2.2 Provinciaal en regionaal beleid

Visie op Zuid-Holland

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

Provinciale Structuurvisie, Visie Ruimte en mobiliteit

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

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

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

Ten aanzien van mobiliteit wordt in de structuurvisie gesteld dat de provincie de behoefte van de mobiliteitsgebruiker centraal stelt. Dit betekent zo veel mogelijk keuzevrijheid tussen vervoersalternatieven en een integrale benadering van het netwerk. Zo wil de provincie deur-tot -deurverplaatsingen optimaliseren. Het behoud van een goed mobiliteitssysteem vraagt om keuzes, gebaseerd op de vraag van de gebruiker, de afvlakkende groei van de personenmobiliteit, de groei van het goederenvervoer over een langere periode bezien en de toenemende verschillen tussen stad en landelijk gebied. De auto is veelal de dominante vervoerswijze, maar wordt geconfronteerd met een congestiedruk. De provincie wil het mobiliteitsnetwerk op orde krijgen en opwaarderen door:

- het mobiliteitsnetwerk compleet te maken door:
 - 1 op orde brengen en opwaarderen van het netwerk;
 - 2 betere benutting infrastructuurnetwerk door afstemmen aanbod op vraag naar mobiliteit;
 - 3 verbeteren van de balans tussen mobiliteit en de kwaliteit van de omgeving, zodat mobiliteit veilig is, de omgeving leefbaar is en bijgedragen wordt aan energietransitie en ruimtelijke kwaliteit.
- bestaande infrastructuur en OV-aanbod te behouden en te versterken,
- kansen te benutten door selectief te investeren en te stimuleren.

Verordening Ruimte 2014

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

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

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

Voor dit plan is de ladder voor duurzame verstedelijking van belang.

Ladder voor duurzame verstedelijking

In de verordening is voor het begrip ‘stedelijke ontwikkeling’ de definitie uit het Bro gebruikt. In artikel 2.1.1 van de verordening is opgenomen dat een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende eisen:

- b de stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte, die zo nodig regionaal is afgestemd;
- c in die behoefte wordt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, of
- d indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stads- en dorpsgebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt gebruik gemaakt van locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld, passen in de doelstellingen en richtpunten van de kwaliteitskaart van de Visie ruimte en mobiliteit, waarbij artikel 2.2.1. van toepassing is, en zijn opgenomen in het Programma ruimte, voor zover het gaat om locaties groter dan 3 hectare.

In paragraaf 3.1 is nader ingegaan op de toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Uitvoeringsagenda

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

Op de Merwede-Lingelijn heeft afgelopen jaren, als onderdeel van het uitvoeringsprogramma Mobiliteit, een capaciteitsuitbreiding plaatsgevonden. Vanaf september 2011 is de frequentie verhoogd naar een kwartierdienst. In de uitvoering van de dienstregeling blijkt het vooral lastig om verstoringen adequaat te kunnen opvangen. ProRail heeft daarom in overleg met de provincie en de vervoerder een onderzoek uitgevoerd naar mogelijke robuustheidsmaatregelen om uitvoering van de dienstregeling betrouwbaarder te kunnen maken.

Visie 2030 Regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden

Medio 2012 hebben alle acht gemeenteraden van deze regio de hoofdlijnen van de Visie 2030 vastgesteld. De regio kiest voor een toekomst waarin de kracht van het eigen karakter wordt benut en waarin ruimte wordt gegeven aan een nieuwe dynamiek. Ruimte voor werken en wonen, maar met respect voor het eigen karakter van de regio. Een regio waar een balans is gevonden tussen nieuwe dynamiek en de kwaliteit van de samenleving; een duurzame regio.

In 2030 vormt de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden een sterke regio, in zichzelf en in relatie met haar omgeving. Uitgangspunt is de leefbaarheid in de vele van elkaar verschillende kernen, klein en groot. De lokale gemeenschap wordt in staat gesteld zelf inhoud te geven aan die leefbaarheid; de overheid is faciliterend, benut de kracht van mens en landschap en geeft ruimte aan initiatieven. De overheid is zo georganiseerd dat beleidsmatig gesproken kan worden van één Alblasserwaard-Vijfheerenlanden terwijl de uitvoering “kernachtig” is. Dienstverlening is regionaal georganiseerd en wordt kleinschalig aangeboden.

De regio neemt deel aan, en speelt in op, de economische ontwikkelingen: mondiaal, nationaal en meer specifiek in de Zuidvleugel. In 2030 is de regio een kenniscentrum van duurzaamheid en innovatie op terrein van met name de agrarische, toeristische en maritieme sector. De regio geeft hiermee een antwoord op trends in de samenleving, waaronder de wijzigingen in de bevolkingssamenstelling (onder andere ontgroening en vergrijzing) en de veranderingen in de arbeidsmarkt.

Een goede bereikbaarheid, zowel fysiek via rivier, spoor en weg als digitaal is essentieel. Regionaal wordt ingezet op de verbetering van de bereikbaarheid van de regio.

Regionaal verkeer en vervoersplan Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (RVVP)

De regio streeft voor het openbaar vervoer naar een snel en stedelijk netwerk in de regio. Er wordt voorzien in een uitbouw van de rol van de Merwede-Lingelijn als hoofdas voor vervoer. De regio wil verder het fietsklimaat verbeteren om bestaande fietsers meer te laten fietsen, maar vooral om meer mensen te verleiden (vaker) over te stappen op de fiets..

Toetsing provinciaal en regionaal beleid

Het spoortracé Dordrecht – Geldermalsen (Merwede-Lingelijn) maakt onderdeel uit van het R-net. R-net beoogt voor de gehele Randstad de ontwikkeling van een samenhangend en herkenbaar hoogwaardig netwerk van NS-Sprinters, bussen, trams, lightrail en metro's. Dit gebeurt aan de hand van een aantal kwaliteitscriteria (hoge frequentie, hoge snelheid, in- en uitstapcomfort en marketing).

In dit bestemmingsplan worden enkele infrastructurele voorzieningen ter verbetering van de toegankelijkheid en bereikbaarheid van het station Gorinchem mogelijk gemaakt. Tevens wordt bijgedragen aan een verbetering van de interwijkverbinding. De verbeterde bereikbaarheid van de perrons draagt verder bij aan een robuustere dienstregeling, omdat geen sprake meer is van bovengrondse kruisingen van het spoor om de perrons te bereiken.

Het plan draagt binnen bestaand stedelijk gebied bij aan een infrastructurele kwaliteitsverbetering die gezien de verbondenheid aan het station niet elders gerealiseerd kan en zou moeten worden. Er wordt voldaan aan de provinciale invulling van de ladder. Het plan past binnen de doelstellingen van het provinciaal en regionaal beleid.

3.2.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie 2015 Gemeente Gorinchem

Gorinchem is een oude vestingstad van beperkte omvang en wil dat graag blijven. Grootschalige groei in inwonertal zoals in de voorgaande decennia wordt niet meer gewenst. De aandacht in de periode tot 2015 zal uitgaan naar het verbeteren van de woon- en leefkwaliteit in de huidige wijken en voor de huidige inwoners. Daarbij wordt ingespeeld op de demografische ontwikkeling van de huidige bevolking. Tegelijk wil Gorinchem haar identiteit als vestingstad versterken en de ligging in een cultuurhistorisch en landschappelijk uniek gebied waarborgen en beter benutten. De grootste knelpunten waarmee de stad daarin wordt geconfronteerd zijn de voor een groot deel verouderde en onaantrekkelijke woningvoorraad in de westelijke stadsdelen en de toenemende verkeersopstopping, zowel binnen als buiten de stad. In de structuurvisie wordt geschetst hoe de gemeente de ontwikkeling van de stad in de periode tot 2015 voor zich ziet en de knelpunten denkt op te lossen.

Bomenbeleid Gorinchem

De Algemene plaatselijke verordening bevat een vergunningplicht voor het kappen van bomen. De kap van bomen op de door het college vastgestelde Bomenlijst is vergunningplichtig. Bomen die hierop niet zijn aangegeven, zijn niet vergunningplichtig. De Bomenlijst maakt onderscheid in beeldbepalende bomen en monumentale bomen. Tevens wordt onderscheid gemaakt in solitaire bomen en structuurbepalende bomen.

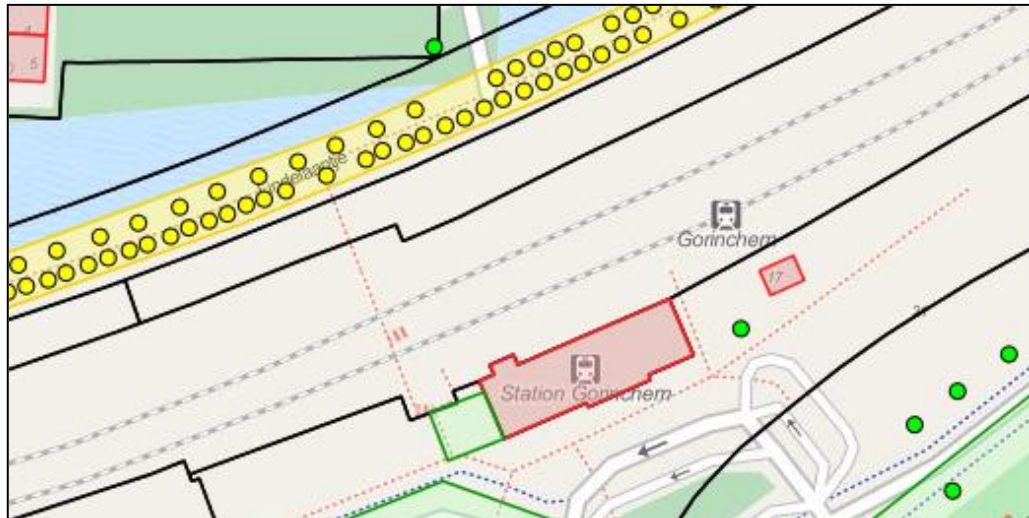
Beeldbepalende bomen en structuren zijn van groot belang voor de leefbaarheid en het aanzien van de stad. Een aanvraag om een kapvergunning voor deze bomen wordt getoetst aan de criteria met betrekking op de waarde voor: natuur- en landschap, stads- en dorpsschoon, de beeldbepalendheid, de cultuurhistorie en de leefbaarheid.

Monumentale bomen en structuren zijn tevens van zeer belang. Voor deze bomen geldt dat geen kapvergunning wordt verleend. Alleen in heel bijzondere situaties, zoals gevaar, kan het college van burgemeester en wethouders een kapvergunning verlenen en daaraan bijzondere voorwaarden verbinden.

Toetsing gemeentelijk beleid

Het plangebied ligt op grond van de structuurvisie in een gebied dat is aangewezen als 'woongebied'. De structuurvisie spreekt de ambitie uit voor een verbetering van het spoortracé Dordrecht-Geldermalsen. Het plan draagt hieraan bij door een verbetering van de toegankelijkheid. Tevens draagt het plan bij aan een verbetering van de verbinding voor langzaam verkeer tussen de wijken ten noorden en zuiden van het station.

De navolgende uitsnede van de kaart bij de Bomenlijst toont dat de noordelijke uitgang en fietsenstallingen binnen een beeldbepalende boomstructuur wordt gerealiseerd. De zuidelijke uitgang met overkapping is nabij een monumentale boom (Plataan) geprojecteerd. De bomen die op de Bomenlijst staan, blijven behouden.



Uitsnede kaart bij Bomenlijst. De groene stip is een solitaire monumentale boom. De gele stip is een solitaire beeldbepalende boom. De geel gekleurde zone met gele stippen is een beeldbepalende bomenstructuur.

3.2.4 Conclusie

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

3.3 Milieu

3.3.1 Inleiding

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

3.3.2 Bodem

Algemeen

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

Toetsing

Voor de planontwikkeling is een verkennend milieukundig bodemonderzoek.² Het onderzoek is opgenomen in bijlage 1. Navolgend zijn de resultaten samengevat.

Uit het veldonderzoek blijkt dat op enkele locaties in het onderzoeksgebied verontreinigingen zijn aangetoond. Daarnaast blijkt uit het bureauonderzoek dat in het verleden

² Movares, 7 juli 2016, verkennend milieukundig bodemonderzoekreizigerstunnel station Gorinchem, kenmerk: RM004064.

verontreinigingen zijn aangetoond die nadere aandacht nodig hebben bij de voorbereiding van de geplande werkzaamheden. Het betreft de volgende aandachtspunten:

- 1 zinkverontreiniging in de matig puinhoudende kleilaag bij twee boringen;
- 2 verontreiniging met PAK, olie en aromaten in de grond en het grondwater bij een reeds bekende verontreiniging (geval Wbb327.wg7).

ad. 1

De zinkverontreiniging moet verder worden onderzocht in een nader bodemonderzoek. Op basis van het nader onderzoek kan worden vastgesteld of sprake is van een ernstig geval van bodemverontreiniging. Indien sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging, moeten de voorgenomen werkzaamheden moeten worden gemeld bij het Bevoegd gezag. Waarschijnlijk kan hier worden volstaan met een melding in het kader van het Besluit Uniforme Saneringen. De resultaten van het nader bodemonderzoek worden in deze paragraaf of in een separate bijlagen verwerkt.

Ad. 2

Het geval van bodemverontreiniging Wbb327.wg7 betreft een verontreiniging in de grond en het grondwater. Een deel van dit geval van verontreinigingslocatie heeft overlap met de werkzaamheden voor de reizigerstunnel. Daarnaast vindt in het kader van de aanleg van de tunnel een bemaling van het grondwater plaats.

Vanwege de diepte waarop het geval ligt (vanaf circa 3 á 4 meter minus bovenkant perron) en de voorgenomen werkzaamheden ter plaatse is het niet de verwachting dat de verontreinigde bodem geraakt wordt bij de werkzaamheden. Toch geldt deze laag in deze als een leeflaag die de contactmogelijkheden en daarmee de risico's van deze verontreiniging beïnvloedt. Aanbevolen wordt daarom om alle werkzaamheden die binnen de contouren van dit geval worden uitgevoerd, te melden bij het bevoegd gezag. In overleg met het bevoegd gezag kan vervolgens besloten worden of voor deze werkzaamheden eventueel een plan van aanpak of een saneringsplan moet worden uitgewerkt. De resultaten van dit overleg worden in deze paragraaf of in een separate bijlagen verwerkt.

Voor de bemaling van de tunnel moet in het bemalingsplan aandacht zijn voor de invloed van de bemaling op geval Wbb327.wg7. Uitgangspunt moet zijn dat de verontreiniging niet gaat verplaatsen door de bemaling. Indien dit wel de verwachting is, dan moeten in het bemalingsplan maatregelen worden opgenomen die dit voorkomen. Dit bemalingsplan dient te worden goedgekeurd door het bevoegd gezag.

Conclusie

Voor een aantal locaties is nader bodemonderzoek nodig. Verder moet in overleg met het bevoegd gezag worden bepaald welke stappen nodig zijn voor de werkzaamheden binnen de contouren van het geval van bodemverontreiniging (Wbb327.wg7) en moet een bemalingsplan worden voorgelegd.

3.3.3 Geluid

Algemeen

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het verkeer en/of door inrichtingen, onder andere het woonmilieu mag belasten, is voor wegen in die in beheer zijn bij de gemeente geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). Voor rijkswegen en spoorwegen op de geluidplafondkaart is dit geregeld in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. In het bestemmingsplan moet volgens de Wgh worden aangetoond dat gevoelige functies, zoals een woning, een aanvaardbare geluidsbelasting hebben. Dit bestemmingsplan voorziet niet in de realisatie van een geluidgevoelige functie.

Binnen de mogelijkheden die het geldende bestemmingsplan biedt, wordt het middenperron afgebroken en wordt een nieuw zijperron aangelegd. Deze ingreep heeft geen gevolgen voor dit bestemmingsplan, maar moet wel worden getoetst aan de zogenoemde geluidproductieplafonds (GPP's) die voor het spoortraject op basis van de Wet milieubeheer zijn vastgesteld. Voor de volledigheid is hierop in deze paragraaf nader ingegaan.

Toetsing

De GPP's zijn vastgesteld op referentiepunten gelegen langs de (spoor)weg. Het GPP is de maximale geluidproductie die mag optreden op een referentiepunt. ProRail draagt als beheerder zorg voor naleving van de vastgestelde GPP's vanwege spoorwegen. De beheerder monitort de geluidproductie en treft maatregelen als GPP's (dreigen te) worden overschreden. Een wijziging van een GPP wordt aangevraagd als het niet mogelijk is om doelmatige maatregelen te treffen of als er andere maatregelen dan bronmaatregelen worden getroffen. De bestaande perrons zijn in het geluidregister opgenomen. Omdat het nieuw aan te leggen zijperron voor extra afscherming zorgt zal de sanering van het middenperron niet leiden tot een overschrijding van geluidproductieplafonds

Conclusie

Het verwijderen van het middenperron en de aanleg van het zijperron zal niet leiden tot een overschrijding van de geldende geluidproductieplafonds.

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

3.3.4 Bedrijven en milieuzonering

Algemeen

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

Toetsing

De beoogde ontwikkeling gaat om de aanleg van infrastructuur. Het aspect bedrijven en milieuzonering is hierbij niet relevant. Relevante aspecten met betrekking tot hinder worden behandeld in de andere paragrafen van dit hoofdstuk.

Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering geeft geen uitgangspunten voor de planontwikkeling.

3.3.5 Trillingen

Algemeen

Trillingen kunnen ontstaan bij het gebruik van het spoor, als gevolg van oneffenheden in de baan en verminderde rondheid van de wielen. Deze kunnen zich vervolgens voortzetten door de grond en via de fundatie naar aanliggende bebouwing.

Toetsing

Het project voorziet binnen de grenzen van het geldende bestemmingsplan in een wijziging van de perronindeling. Er is hierbij geen sprake van een wijziging in het doorgaande ballastbed of ligging van de spoorbanen. Onderzoek naar trillingen is dan ook niet nodig.

Conclusie

Het aspect trillingen geeft geen aanleiding tot verder onderzoek.

3.3.6 Externe veiligheid

Algemeen

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen (chemische fabriek, lpg-vulpunt) en de mobiele bronnen (route gevaarlijke stoffen). Er wordt onderscheid gemaakt tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijk slachtoffers. IN dit geval is het vervoer over het spoor van belang.

Op 1 april 2015 is de Basisnetwetgeving in werking getreden. Basisnet maakt onderscheid tussen de vervoerszijde en de ruimtelijke zijde. Op wijzigingen aan de vervoerszijde zijn de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten (verder aangeduid met de Beleidsregels) van toepassing. Op basis van de Beleidsregels wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico, het groepsrisico (inclusief eventuele verantwoording van het groepsrisico) en het plasbrandaandachtsgebied.

De verantwoordelijkheid voor plaatsgebonden risico en groepsrisico wordt in Basisnet gesplitst tussen enerzijds ruimtelijke ontwikkeling en anderzijds het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de vervoerstabel (Basisnettabellen Bijlage 2 van de Regeling Basisnet) staan alle relevante gegevens van de trajecten waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaats kan vinden (zoals snelheid, aanwezigheid wissels, aard en omvang transport).

Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten.

Plaatsgebonden risico

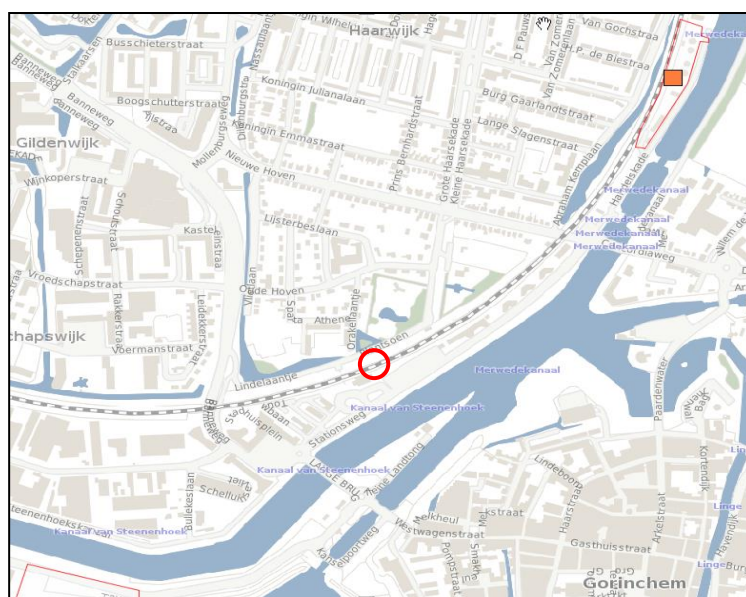
Het plaatsgebonden risico mag in principe nergens groter zijn dan 1 op 1 miljoen (ofwel 10^{-6}). Dit is de kans dat een denkbeeldig persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend), dodelijk verongelukt door een ongeval. Deze kans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

Groepsrisico

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

Toetsing

Een onderdoorgang, zoals voorzien in het plangebied, betreft geen (beperkt) kwetsbaar object. Hierdoor is een nadere verantwoording van het groepsrisico niet noodzakelijk. Daarnaast worden er over het spoortracé geen gevaarlijke stoffen vervoerd. Ter plaatse van het plangebied is daardoor geen sprake van een Plasbrandaandachtsgebied of 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour. Hierdoor zijn in het kader van de fysieke veiligheid geen aanvullende veiligheidsmaatregelen noodzakelijk in het plangebied. De navolgende afbeelding toont een uitsnede van de provinciale risicokaart.



Uitsnede provinciale risicokaart. Het plangebied is met een rode cirkel aangegeven (bron: risicokaart.nl)

Ten noordoosten van het plangebied is aan de Arkelsedijk 46 een BRZO-inrichting aanwezig. Dit betreft Purac Biochem B.V.. Doordat in het plangebied geen (beperkt) kwetsbare objecten zijn toegestaan vormt de ligging, ten opzichte van de BRZO-inrichting, geen beperking voor de uitvoerbaarheid van het plan.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

3.3.7 Luchtkwaliteit

Algemeen

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO_2) en zwevende deeltjes als PM_{10} (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor. Vanaf 1 januari 2015 dient het bevoegd gezag de luchtkwaliteit ook te toetsen aan de grenswaarde voor $\text{PM}_{2,5}$. Op basis van onderzoek door het Planbureau voor de Leefomgeving kan worden gesteld dat als aan de grenswaarden voor PM_{10} wordt voldaan, ook aan de grenswaarde voor $\text{PM}_{2,5}$ wordt voldaan.

De wet- en regelgeving onderscheidt projecten die 'in betekenende mate' (IBM) en 'niet in betekenende mate' (NIBM) leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Projecten die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden, aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof. Voor NO_2 en PM_{10} betekent dit dat aannemelijk moet worden gemaakt dat het project tot maximaal $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening moet daarnaast worden afgewogen of het aanvaardbaar is om een bepaald project op een bepaalde plaats te realiseren. Hierbij speelt de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het project zelf niet of nauwelijks bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Toetsing

De planontwikkeling voorziet in een vervanging van een bestaande reizigerstunnel. Er is geen sprake van een aantrekkende werking van voor luchtkwaliteit relevant verkeer. Het project is beschouwd als 'NIBM'. Gezien de status van verblijfsgebied, bestaat geen aanleiding om in het kader van een goede ruimtelijke ordening nader onderzoek naar de luchtkwaliteit te verrichten.

Conclusie

Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat zowel vanuit de Wet milieubeheer als vanuit een goede ruimtelijke ordening geen aanleiding bestaat tot nader onderzoek in verband met de luchtkwaliteit.

3.4 Water

3.4.1 Beleid

Nationaal Waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan 2016-2021 is in 2016 vastgesteld. Het Nationaal Waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen.

In het Nationaal Waterplan 2016-2021 staan de volgende ambities centraal:

- Nederland blijft de veiligste delta in de wereld
- Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoetwater
- Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht
- Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement
- Nederlanders leven waterbewust.

Het kabinet zet de veranderingen in het waterveiligheidsbeleid voort en zal hiertoe een wetsvoorstel met nieuwe normen voor de primaire keringen voorbereiden.

Nieuwe normen zijn nodig, omdat de huidige eisen aan primaire keringen grotendeels uit de jaren zestig van de vorige eeuw dateren. Sindsdien zijn het aantal mensen en de economische waarde achter de dijken toegenomen. Ook is nieuwe kennis beschikbaar gekomen over de werking van de keringen en de gevolgen van overstromingen. De doelen op het gebied van waterveiligheid zijn omgerekend naar normspecificaties voor de keringen. Deze zijn niet meer gebaseerd op dijkkringen, maar op dijktrajecten. Elk dijktraject krijgt een norm-specificatie die past bij de gevolgen in dat specifieke gebied. De normspecificaties zijn ingedeeld in zes klassen, waarbij de overstromingskans varieert van 1/300 per jaar tot 1/100.000 per jaar.

Het Rijk onderkent het belang van verbinden van ruimte en water. Bij het aanpakken van wateropgaven en de uitvoering van watermaatregelen vindt daarom afstemming plaats met andere relevante ruimtelijke opgaven en maatregelen in het gebied, zodat scope, programmering en financiering zo veel mogelijk op elkaar aansluiten of, beter nog, elkaar versterken. Het kabinet streeft daarbij ook naar integrale combinaties, waarbij ruimtelijke inrichting een belangrijke rol speelt bij het oplossen van wateropgaven. Omgekeerd is het van belang om bij ruimtelijke opgaven vroegtijdig rekening te houden met wateropgaven en de veerkracht van watersystemen. De gewenste betere verbinding tussen water en ruimte geldt voor alle opgaven op het gebied van waterveiligheid, zoetwater en waterkwaliteit.

Provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010 – 2015

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

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

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

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

Waterschap Rivierenland

Op 27 november 2015 heeft het bestuur van Waterschap Rivierenland het Waterbeheerprogramma 2016-2021 vastgesteld. Het waterbeheerprogramma richt zich op het veilig houden van het rivierengebied tegen overstromingen, om voldoende en schoon water te hebben en om het afvalwater effectief te zuiveren. Het plan is ingegaan op 22 december 2015 en heeft een looptijd van zes jaar.

Waterschap Rivierenland speelt bij het waterbeheer in op veranderingen in de omgeving zoals klimaatverandering. De doelen richten zich op de lange termijn. Zo moeten bijvoorbeeld de dijken in 2050 voldoen aan de nieuwe veiligheidsnormen en de waterkwaliteit moet in 2027 aansluiten bij de doelen uit de Kaderrichtlijn Water. Hogere overheden als het rijk, de provincies en de Europese Unie hebben deze doelen voor het waterbeheer bepaald. Waterschappen hebben ook gezamenlijke doelen afgesproken, onder andere in het Bestuursakkoord Water en het Klimaatakkoord.

Waterschap Rivierenland trekt in het Waterbeheerprogramma 2016-2021 de lijn door van het vorige waterbeheerplan. De koers wordt niet gewijzigd, maar het werk wordt gecontinueerd. De doelen voor de lange termijn blijven het uitgangspunt. Om de inhoudelijke ambities te realiseren, wordt geanticipeerd op nieuwe ontwikkelingen en worden strategische allianties aangegaan. Het accent ligt in de periode 2016-2021 onder meer op:

- gebiedsgericht werken;
- waterbewustzijn;
- innovatie.

De doelen voor 2021 zijn waterveiligheid, watersysteem en waterketen.

Waterveiligheid

Het beschermen van het rivierengebied tegen overstromingen is de hoogste prioriteit van dit programma. Veel rivierdijken zijn momenteel niet veilig genoeg op basis van de veiligheidsnormen. Overheden werken hard aan de waterveiligheid met als doel dat men hier veilig kan wonen en werken. Het beleid volgt het principe van 'meerslaagsveiligheid': preventie, ruimtelijke inrichting en crisisbeheersing. De komende 6 jaar zijn er forse verbeteringen nodig bij zowel onze primaire keringen als de

regionale keringen. Het waterschap gaat tot en met 2021 het volgende doen:

- verbetering van afgekeurde dijken;
- toepassing van innovatieve dijkverbeteringen;
- behoud van sterke dijken;
- deelname aan regionaal programma WaalWeelde;
- grensoverschrijdende samenwerking.

Watersysteem

Er zijn diverse maatregelen die wateroverlast moeten voorkomen. Deze maatregelen dragen bij aan een betere waterkwaliteit waardoor men in het hele watersysteem over voldoende en schoon water kan beschikken. Een goed waterpeil en goede grondwatercondities wordt bediend door aan- en afvoer van water. Een aandachtspunt hierbij is dat de belangen van de verschillende partijen in het gebied zo goed mogelijk nagestreefd worden. De ambitie is dat er in 2021 voldoende water van goede kwaliteit beschikbaar is voor stedelijk gebied, bedrijfsleven, landbouw, natuur en recreatie.

Waterketen

Afvalwater wordt in de waterketen ingezameld, getransporteerd en gezuiverd. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de inzameling en het transport tot aan een overnamepunt. Vanuit deze overnamepunten transporteert het waterschap het afvalwater naar de rioolwaterzuivering waar het wordt gezuiverd. Aandachtspunten hierbij zijn het doelmatig en duurzaam zuiveren waarbij een goede samenwerking in de waterketen onontbeerlijk is. Het doel is dat in 2021 zuiveringen efficiënter werken en het gezuiverde afvalwater schoner is. Om dit te bereiken worden energie, grondstoffen en water hergebruikt.

Keur

Naast het beheerprogramma beschikt het Waterschap Rivierenland over een verordening: de Keur voor waterkeringen en wateren. Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden kan een watervergunning nodig zijn. De werkzaamheden in of nabij de watergangen en waterkeringen worden getoetst aan de beleidsregels. Deze watervergunning wordt vervolgens door het waterschap verleend of geweigerd. Ook is het mogelijk dat nadere eisen worden gesteld aan de vergunningverlening. Middels de watertoets, waarvan de resultaten in paragraaf 3.4.2 zijn beschreven, heeft toetsing aan het beleid van het waterschap plaatsgevonden.

Waterplan Gorinchem

De gemeente Gorinchem en het waterschap Rivierenland hebben in 2006 gezamenlijk een waterplan opgesteld voor Gorinchem. De doelstelling van het waterplan is enerzijds het ontwikkelen van een visie op het stedelijk water en anderzijds het realiseren van een gezond en veilig functionerend watersysteem, waardoor duurzaam en evenwichtig gebruik mogelijk is en het beeld van Gorinchem als waterstad wordt versterkt. Het waterplan is niet het enige gemeentelijke plan op watergebied.

Voor Gorinchem zijn bijvoorbeeld ook een Stiwasplan (waterkwaliteit), een afkoppelplan en een baggerplan opgesteld. Maatregelen uit deze eerdere plannen blijven van kracht. Het waterplan dient als overkoepelend plan dat waar nodig naar verschillende andere plannen verwijst.

De kern van het waterplan bestaat uit het ontwikkelen van een visie waarin de wensen ten aanzien van het functioneren van het watersysteem zijn verwoord. Deze visie bestaat uit drie thema's. Deze thema's worden hieronder kort toegelicht.

Thema 1: Water en kwantiteit

De visie voor thema 1 is gericht op het op orde hebben van het watersysteem. Dit betekent dat er geen wateroverlast optreedt bij de dan geldende klimaatomstandigheden. Ook is een geschikte waterhuishoudkundige conditie bereikt voor de verschillende gebiedsfuncties. Neerslagwater wordt zoveel mogelijk in het systeem vastgehouden of geborgen en aanvoer van gebiedsvreemd water moet worden beperkt.

Thema 2: Natuur, ecologie en waterkwaliteit

De visie voor thema 2 is gericht op schoon water en een schone waterbodem met verwaarloosbare risico's voor het aquatisch-ecologisch functioneren van het ecosysteem. De Europese Kaderrichtlijn Water gaat een belangrijke rol spelen bij dit thema. Het beleid is erop gericht om in 2015 in alle wateren een goede ecologische toestand of een goed ecologisch potentieel gerealiseerd te hebben.

Thema 3: Water en ruimte

De visie voor thema 3 is gericht op de rol van water als sturend element voor de ruimtelijke inrichting. In de visie versterken nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en water elkaar. Instrumenten hiervoor zijn bijvoorbeeld het uitvoeren van de watertoets bij nieuwbouwplannen, hydrologisch neutraal bouwen en het realiseren van nieuwbouwplannen op locaties die daarvoor geschikt zijn. Waardevolle ruimtelijke gebieden worden beschermd tegen negatieve invloeden.

Nieuwe ruimtelijke plannen moeten passen binnen de lange termijn visie van het waterplan. De doelen voor waterkwantiteit en waterkwaliteit zijn vertaald in een ruimtelijk waterplan, met wateridentiteiten die de ruimtelijke structuur van Gorinchem versterken.

3.4.2 Situatie plangebied

Voor de planontwikkeling is een waterhuishoudkundig plan opgesteld.³ De resultaten hiervan zijn opgenomen in bijlage 2. Hierna zijn de resultaten samengevat.

Doelstelling van de rapportage is om in beeld te krijgen of en zo ja, hoe het waterhuishoudkundige systeem (doorstroming, berging) blijft functioneren en dat nieuw wateroppervlak (compensatie) ruimtelijk een plek krijgt in het plangebied, en of alle andere relevante wateraspecten goed kunnen worden geborgd.

Uit de rapportage blijkt dat de geplande maatregelen gevolgen hebben voor de bestaande waterhuishouding. Het waterhuishoudkundig systeem blijft functioneren wanneer de voorgestelde maatregelen in het ontwerp worden uitgevoerd en eisen / voorwaarden worden gerespecteerd.

³ Movares, 16 juni 2016, Nieuwe reizigerstunnel op station Gorinchem Watertoets (waterhuishoudkundig plan), Proj.nr. RM004064, Versie 1.0.

Wateropgave

De netto toename van verhard oppervlak bedraagt 594 m², berekend voor 1 peilgebied (Gorinchem). Bij toenames groter dan 500 m² in stedelijk gebied is sprake van een compensatieplicht. De benodigde waterberging is 25,9 m³. Uit dit volume volgt het benodigde, nieuwe wateroppervlak: 129,5 m². Compensatie kan plaatsvinden door verbreding van een bestaande B-min watergang. De vier rijwielstallingen ten westen van de bestaande reizigerstunnel worden verplaatst. De vrijkomende ruimte op deze plek wordt benut voor het verbreden van de B-min watergang.

Afvoer

De afwatering van de spoorbaan geschiedt verticaal, via infiltratie door het ballastbed. Onder extreme condities zal het water voor een deel van het traject oppervlakkig afstromen en infiltreren in de berm of uiteindelijk geborgen moeten worden in watergangen. Het hemelwater dat op perrons, hellingbaan, rijwielstallingen of de verharding op en rondom de rijwielstallingen valt, watert zijdelings af in de (spoor)bermen of -taluds.

De toename van het verhard oppervlak (zie wateropgave) kan leiden tot een versnelde afvoer van hemelwater naar het oppervlaktewater (indien directe of indirecte lozing plaatsvindt op oppervlaktewateren met een afvoerfunctie). Het hemelwater wordt bij voorkeur niet afgevoerd via het rioolstelsel, maar volgens de trits vasthouden - bergen – afvoeren behandeld.

3.4.3 Conclusie

Het waterhuishoudkundig systeem blijft functioneren wanneer de voorgestelde ontwerptechnische- en waterhuishoudkundige maatregelen in het waterhuishoudkundig plan worden uitgevoerd en eisen/voorwaarden worden gerespecteerd. Het afgegeven Wateradvies van het waterschap is positief. De voorgestelde, ontwerptechnische- en waterhuishoudkundige maatregelen leveren een vergunbare situatie op. Het bestemmingsplan is uitvoerbaar wat betreft het aspect water.

3.5 Flora en fauna

3.5.1 Algemeen

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

3.5.2 Toetsing

Voor de planontwikkeling is een quick scan flora en fauna uitgevoerd.⁴ Het onderzoek is opgenomen in bijlage 3. Navolgend zijn de resultaten samengevat.

⁴ Ekoza, 10 maart 2016, Quickscan flora en fauna Station Gorinchem, nummer 16.013.

3.5.2.1 Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt op 2 kilometer afstand van Natura 2000-gebied Lingedijk & Diefdijk en op 3 kilometer afstand van Natura 2000-gebied Loevestein, Pompveld & Kornsche Boezem. Het plangebied ligt niet in de Ecologische hoofdstructuur.

Uit het onderzoek blijkt dat geen negatieve effecten, dan wel significant negatieve effecten zijn te verwachten op het nabij gelegen Natura 2000. Een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet is niet nodig. De werkzaamheden hebben, mede gezien het ontbreken van externe werking, geen negatief effect op de Ecologische hoofdstructuur.

3.5.2.2 Soortenbescherming

Uit het onderzoek blijkt dat de voorgenomen werkzaamheden geen negatief effect zullen opleveren voor grondgebonden zoogdieren. Voortplantingsplaatsen, vaste rust- of verblijfplaatsen en (functionele) leefomgeving van grondgebonden zoogdieren zijn in het plangebied niet aanwezig. Er is geen ontheffing noodzakelijk.

In de te verwijderen toezichthoudersruimte ten zuiden van het spoor zijn mogelijkheden voor verblijfplaatsen van gebouwbewonende vleermuizen. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen of het gebouw daadwerkelijk wordt gebruikt door vleermuizen. De uitvoering van dit bestemmingsplan is ook geborgd zonder sloop van het toezichtershuisje, waardoor het nader onderzoek naar vleermuizen geen verband houdt met voorliggend bestemmingsplan.

Landschapselementen die als vliegroute kunnen dienen, blijven behouden. Als de werkzaamheden in de winterperiode of alleen overdag worden uitgevoerd, zijn geen negatieve effecten te verwachten op eventuele vliegroutes van vleermuizen. Bij nachtelijke werkzaamheden zal licht worden gebruikt. In de periode dat vliegroutes worden gebruikt, kan licht een negatief effect hebben op vleermuizen. In dat geval is onderzoek naar vliegroutes noodzakelijk. Het plangebied is geen essentiële foerageergebied.

3.5.3 Conclusie

Het projectgebied ligt niet in een beschermd natuurgebied.

De ontwikkelingen die middels dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt hebben geen negatief effect op beschermde soorten. Er worden geen leefgebieden, vaste rust- over verblijfplaatsen aangetast. Ten behoeve van de sloop van een pand wordt nog nader onderzoek verricht. Dit valt echter de reikwijdte van dit bestemmingsplan en staat de uitvoering ervan niet in de weg.

3.6 Archeologie en cultuurhistorie

3.6.1 Archeologie

Algemeen

Door ondertekening van het verdrag van Malta (1992) heeft Nederland zich verplicht om bij ruimtelijke planvorming nadrukkelijk rekening te houden met het niet-zichtbare deel van het cultuurhistorisch erfgoed, te weten de archeologische waarden. Er moet inzicht worden verkregen in de archeologische belangen.

Toetsing

Voor de planontwikkeling is een archeologisch bureauonderzoek.⁵ De resultaten hiervan zijn opgenomen in bijlage 4. Navolgend zijn de resultaten samengevat.

Voor het plangebied geldt op basis van het bureauonderzoek een lage verwachting voor alle perioden. Deze lage verwachting is gebaseerd op de ligging van het plangebied in een komgebied – zoals ook blijkt uit geologische boringen. Het komgebied was in de prehistorie tot en met Vroege Middeleeuwen te nat voor bewoning (met uitzondering van een enkele hoger gelegen donk of oeverwal). Vanaf de Middeleeuwen werd de omgeving van het plangebied ontgonnen en geschikt gemaakt voor agrarisch gebruik. Bewoning concentreerde zich meest langs historische wegen, die zich volgens historisch kaartmateriaal niet binnen het plangebied bevinden. Tevens is de bodem door de aanleg van het bestaande spoor en station aan het eind van de 19de eeuw waarschijnlijk al verstoord. Bovendien was het in de periode daarvoor een moeras, dat ongetwijfeld is opgehoogd voor de aanleg van het spoor en station. Van een oorspronkelijke bodemopbouw is dan ook geen sprake meer. De geplande ingreep vindt plaats in deze verstoorde stations- en spoorzone, waarin ook op basis van de ligging in het komgebied, geen behoudenswaardige archeologische resten worden verwacht.

Op grond van het bureauonderzoek wordt geadviseerd om geen vervolgonderzoek uit te voeren. Indien tijdens de werkzaamheden toch archeologische resten worden aangetroffen, geldt een meldingsplicht aan het bevoegde gezag..

3.6.2 Cultuurhistorie

Algemeen

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

⁵ Buro de Brug, 28 juni 2016, Archeologisch bureauonderzoek Reizigerstunnel station Gorinchem, nummer B16-283.

Toetsing

In het plangebied is geen sprake van cultuurhistorisch waardevolle bebouwing of landschapselementen, zoals mede blijkt uit het archeologisch bureauonderzoek. Gezien de aard van de ingreep, is geen sprake van negatieve effecten op cultuurhistorisch waardevolle bebouwing of landschapselementen in de nabijheid van het plangebied.

3.6.3 Conclusie

De aspecten archeologie en cultuurhistorie vormen geen belemmering voor de uitvoering van het plan. Gezien de lage verwachtingswaarde wordt voor het plangebied geen archeologische dubbelbestemming opgenomen.

3.7 Verkeer en parkeren

3.7.1 Algemeen

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

3.7.2 Verkeer

De nieuwe reizigerstunnel vervangt de bestaande reizigerstunnel. Door de nieuwe reizigerstunnel wordt de bereikbaarheid van de perrons voor reizigers met een motorische beperking sterk verbeterd en tevens wordt de kwaliteit van de reizigerstunnel verbeterd op de aspecten herkenbaarheid, vindbaarheid en openheid. Er wordt een representatieve entree naar de binnenstad gecreëerd.

3.7.3 Parkeren

Er vinden geen voor autoverkeer of het parkeren van auto's relevante wijzigingen plaats bij de uitvoering van dit bestemmingsplan. Door de aanleg van de reizigerstunnel moet een aantal van de bestaande stallingsplaatsen worden verplaatst. Daarnaast worden de fietsenstallingen efficiënter gepositioneerd rondom de nieuwe reizigerstunnel. Deze ingrepen vinden zowel ten noorden als ten zuiden van de reizigerstunnel plaats. Met de nieuwe indeling wordt voorgesorteerd op een verdere uitbreiding van de fietsenstallingen.

3.7.4 Conclusie

Het aspect verkeer en parkeren vormt geen belemmering voor het voorliggende bestemmingsplan.

3.8 Milieueffectrapportage

Besluit m.e.r.

Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r. (uitvoeringswetgeving met betrekking tot de m.e.r.) gewijzigd. De belangrijkste wijziging is dat de drempels voor de m.e.r.-beoordeling gewijzigd zijn van absolute in indicatieve waarden. Dit blijkt uit het aangepaste artikel 2, lid 5, onder b van het Besluit. Onder dit artikelonderdeel vallen alle activiteiten die beneden de voor de m.e.r.-beoordeling gedefinieerde drempelwaarden vallen. Dit betekent concreet dat het bevoegd gezag zich er van moet vergewissen of de activiteit daadwerkelijk geen belang-rijke nadelige milieugevolgen kan hebben, waarbij het in het bijzonder moet worden nagaan of sprake is van de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de Europese Richtlijn betreffende de milieueffectbeoordeling. Beoordeeld moet dus worden of er voor het op een later te nemen besluit een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is. Voor deze toets, die een nieuw element is in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term “vormvrije m.e.r.-beoordeling” gehanteerd. De toetsing van de m.e.r.-beoordeling vindt plaats volgens het nee, tenzij-principe. Dit betekent dat er geen MER hoeft te worden opgesteld, tenzij bij het verlenen van de omgevingsvergunning in de toekomst de vraag aan de orde is of belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu op voorhand niet zijn uit te sluiten.

Toetsing

Bij het bepalen van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu wordt, conform artikel 2, lid 5 van het Besluit m.e.r., ingegaan op de volgende onderdelen:

- a. de kenmerken van het project;
- b. de plaats waar de activiteit wordt verricht;
- c. de kenmerken van het potentiële effect.

Hieronder wordt kort ingegaan op deze onderdelen.

De kenmerken van het project

Het plan betreft de realisatie van een reizigerstunnel op het station van Gorinchem.

De plaats waar de activiteit wordt verricht

De locatie is gelegen in het centrum van Gorinchem.

De locatie is niet gelegen in of nabij een EHS of in een Natura 2000 gebied.

De kenmerken van het potentiële effect

De uitvoering van dit bestemmingsplan leidt niet tot een toename van het aantal reizigers of het aantal vervoersbewegingen of verkeersintensiteiten. Onderzoek wijst uit dat er geen sprake is van overige milieugevolgen. Dit is in de voorgaande paragrafen in dit hoofdstuk nader beschreven.

Conclusie

De conclusie is dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen, ook geen cumulatieve, zijn te verwachten, waarmee een nadere m.e.r.-beoordeling of een m.e.r. niet noodzakelijk wordt geacht.

3.9 Economische uitvoerbaarheid

ProRail heeft het initiatief genomen tot de ontwikkeling en uitwerking van voorliggend plan. ProRail legt de reizigerstunnel en het nieuwe perron aan. De kosten voor de exploitatie van de gronden worden gedragen door ProRail. Vanwege het feit dat het project zorgt voor het in stand houden van de interwijkverbinding en vanwege het feit dat door de reizigerstunnel de sociale veiligheid op het station wordt verbeterd, draagt de gemeente Gorinchem 1 miljoen euro bij aan de nieuwe reizigerstunnel. Hiervoor is een reservering opgenomen in de meerjarenbegroting. Voor de overige door de gemeente te maken kosten is een exploitatieovereenkomst gesloten. Naast afspraken over de door de gemeente te maken kosten, is de afspraak gemaakt dat ProRail het initiatief neemt tot verkrijging van gronden, die nog niet in eigendom zijn. Het kostenverhaal van de door de gemeente te maken kosten is daarmee anderszins verzekerd.

4 Wijze van bestemmen

4.1 Algemeen

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

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

De wijze van bestemmen is gebaseerd op de “Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012”. De verbeelding is IMRO-gecodeerd volgens IMRO2012.

4.2 Methodiek

4.2.1 Verbeelding

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

4.2.2 Regels

De regels van het bestemmingsplan zijn ondergebracht in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1 bevat de inleidende bepalingen. Deze bepalingen beogen een eenduidige interpretatie en toepassing van de overige, meer inhoudelijke regels en van de verbeelding te waarborgen.
- Hoofdstuk 2 bevat de bestemmingen. Per op de verbeelding aangegeven bestemming bevat dit hoofdstuk regels die specifiek voor die bestemming gelden.
- Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels, waaronder een anti-dubbeltelregel en de algemene afwijkingsregels.
- Hoofdstuk 4 bevat het overgangsrecht en de slotregel.

Regels in verband met de bestemmingen

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

- lid 1 bestemmingsomschrijving
- lid 2 bouwregels
- lid 3 afwijken van de bouwregels (*indien aanwezig*)
- lid 4 specifieke gebruiksregels (*indien aanwezig*)
- lid 5 afwijken van de gebruiksregels(*indien aanwezig*)

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

Inleidende, algemene en overgangs- en slotregels

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

4.3 Bestemmingen

Dit bestemmingsplan kent de bestemming 'Verkeer - Spoor'. Deze bestemming geldt voor het gehele plangebied. De gronden mogen worden gebruikt voor verkeersdoeleinden die samenhangen met het spoor. Ook wegen ter ontsluiting van het gebied en groenvoorzieningen zijn toegestaan.

Binnen het bestemmingsvlak zijn gebouwen toegestaan met per gebouw een oppervlakte van 50 m² en een bouwhoogte van 5 m. Ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' is een onderdoorgang voor het langzaam verkeer toegestaan. Naast gebouwen zijn ook bouwwerken, geen gebouwen zijnde en overkappingen toegestaan. Het gaat bijvoorbeeld om fietsenstallingen en verlichting.

De bouwhoogte van bouwwerken binnen de invloedssfeer van het spoor (10 m, in ieder geval behoort het perron hiertoe) wordt gemeten vanaf de bovenkant van de spoorstaaf. Voor de overige bouwhoogte wordt als volgt gemeten:

- a voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
- b voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de hoogte van het terrein ter hoogte van die hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw.

5 Procedure

5.1 Inspraak en overleg

Vanwege de aard en omvang van het bestemmingsplan is ervoor gekozen geen voor-ontwerp-bestemmingsplan ter inzage te leggen en toe te sturen aan de vooroverleginstaties.

5.2 Zienswijzen

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft van woensdag 2 november tot en met dinsdag 13 december 2016 voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn 4 zienswijzen ingebracht. De zienswijzen zijn in een separate Zienswijzennota samengevat en van een gemeentelijke beantwoording voorzien.