

Liesveld

Carpoolplaats Schoonhovenseveer



projectbestluit

Liesveld

Carpoolplaats Schoonhovenseveer

projectbesluit

identificatie

identificatiecode:

NL.IMRO.0694.Carpoolplaats-VG01

projectnummer:

805.15310.00

opdrachtleader:

mr. S. Lamkadmi

planstatus

datum:

16-09-2010

01-02-2011

status:

ontwerp

vastgesteld



toelichting

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Projectgebied	5
1.3	Vigerend bestemmingsplan	5
1.4	Leeswijzer	5
Hoofdstuk 2	Beleidskader	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Rijksbeleid	7
2.3	Provinciaal- en regionaal beleid	8
2.4	Gemeentelijk beleid	9
2.5	Conclusie	9
Hoofdstuk 3	Ruimtelijke analyse	11
3.1	Inleiding	11
3.2	Verkeer	12
3.3	Conclusie	12
Hoofdstuk 4	Sectorale aspecten	13
4.1	Watertoets	13
4.2	Luchtkwaliteit	15
4.3	Geluid	16
4.4	Ecologie	17
4.5	Externe veiligheid	19
4.6	Kabels en leidingen	20
4.7	Bodemkwaliteit	21
4.8	Archeologie	21
4.9	Eindconclusie	22
Hoofdstuk 5	Juridische planbeschrijving	23
5.1	Inleiding	23
5.2	Opbouw regels	23
5.3	De functies	23
Hoofdstuk 6	Uitvoerbaarheid	25
6.1	Economische uitvoerbaarheid	25
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	25



Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Aanleiding voor het opstellen van een projectbesluit is het voornemen een carpoolplaats aan de Schoonhovenseveer te realiseren. De realisatie van de carpoolplaats maakt onderdeel uit van een vijftal dijkversterkingsprojecten aan de Lekdijk, welke door het Waterschap Rivierenland worden uitgevoerd. Het doel van de carpoolplaats is de huidige parkeerdruk van de Schoonhovenseveer (nabij de veerpont) weg te nemen. Hiervoor is voorzien in een Goede Ruimtelijke Onderbouwing (GRO).

1.2 Projectgebied

De carpoolplaats zal worden gerealiseerd op het dijktaalud tussen de Schoonhovenseveer en de bedrijfsbebouwing van Akzo Nobel (zie figuur op pagina 4). Het projectgebied zal worden ontsloten via de Ambachtsweg en krijgt een wandel- /fietsverbinding richting de veerpont.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

De realisatie van de carpoolplaats is niet mogelijk op basis van het vigerende bestemmingsplan 'Bedrijfsterrein Gelkenes, 1e herziening', welke ter plaatse de bestemming 'Groenvoorzieningen' heeft. Hiervoor is op basis van de benodigde onderzoeken een projectbesluit opgesteld, waarbij de ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk wordt gemaakt.

1.4 Leeswijzer

Dit projectbesluit bestaat uit een ruimtelijke onderbouwing, planregels en een plankaart. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het voor het projectgebied geldende beleidskader. Hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van de ontwikkeling. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de sectorale aspecten als water, ecologie en bodem. In hoofdstuk 5 wordt dieper ingegaan op de planvorm en de achtergrond bij de regels die zijn opgenomen voor de functies. In hoofdstuk 6 wordt de uitvoerbaarheid van het projectbesluit aangetoond.

Hoofdstuk 2 Beleidskader

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van het voor het projectgebied relevante vigerende beleidskader. Paragraaf 2.2 besteedt aandacht aan het rijksbeleid. Het provinciaal beleid wordt weergegeven in paragraaf 2.3 en het gemeentelijk beleid in paragraaf 2.4. Paragraaf 2.5 omvat de conclusies ten aanzien van het beleidskader voor het projectgebied.

2.2 Rijksbeleid

Nota Ruimte (2006)

In deze nota worden vier algemene doelen geformuleerd: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid.

De Nota Ruimte zet onder meer in op het volgende:

- efficiënt en zo mogelijk meervoudig ruimtegebruik, echter geen rode contouren om de kernen;
- herstructurering van verouderde bedrijventerreinen;
- gemeenten moeten de mogelijkheid hebben om de eigen natuurlijke aanwas op te vangen;
- veel sterker sturende rol van water bij de ruimtelijke inrichting.

Het Groene Hart is aangewezen als nationaal landschap. Het Groene Hart bestaat uit drie met elkaar samenhangende delen: het Hollands-Utrechts veenweidegebied, de 'waarden' en de plassen, met elk hun eigen kernkwaliteiten. De kernkwaliteiten van de 'waarden' (Alblasserwaard, Krimpenerwaard, Lopikerwaard) zijn het verkavelingspatroon, het groene karakter door beplante dijken en kades en de grote mate van openheid. Binnen nationale landschappen zijn ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk, mits de kernkwaliteiten van het landschap worden behouden of worden versterkt ('ja, mits'-regime). Binnen nationale landschappen is ruimte voor ten hoogste de eigen bevolkingsgroei (migratiesaldo nul) en ruimte voor de aanwezige regionale en lokale bedrijvigheid. Provincies en gemeenten maken afspraken over aard en omvang van locaties. Grootschalige verstedelijking, bedrijventerreinen, glastuinbouwlocaties en infrastructuur zijn in beginsel niet toegestaan.

De Nota Ruimte gaat meer dan voorheen uit van het motto “decentraal wat kan, centraal wat moet”. Gebiedsgerichte, integrale ontwikkeling waarin alle betrokkenen participeren wordt ondersteund. Hiermee wordt meer verantwoordelijkheid gelegd bij de provincie en gemeenten om te sturen in de ruimtelijke ordening.

PKB Ruimte voor de Rivier

In 2006 heeft het kabinet de Planologische kernbeslissing Ruimte voor de Rivier vastgesteld, ook wel kortweg PKB Ruimte voor de Rivier genoemd. Deze PKB heeft drie doelen:

- in 2015 kan een afvoer van 16.000 kubieke meter water per seconde veilig door de Rijntakken stromen;
- door de maatregelen die hiervoor nodig zijn verbetert ook de ruimtelijke kwaliteit van het rivierengebied;
- de extra ruimte die de rivier in de loop van de eeuw nodig kan hebben als klimaatveranderingen verder doorzetten blijft daarvoor beschikbaar.

Ieder traject van de Rijntakken heeft een eigen karakter. Per traject zijn er dan ook verschillende maatregelen. Voor de Lek is vooral gekozen voor het versterken van de dijken. Vooral de zuidelijke rivierdijken moeten versterkt worden.

Met de aanleg van de carpoolplaats wordt voorzien in een ruimtelijke kwaliteitsverbetering en geeft zo invulling aan de doelen van het PKB Ruimte voor de Rivier.

2.3 Provinciaal- en regionaal beleid

Provinciale Structuurvisie

In deze Visie op Zuid-Holland beschrijft de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen. De structuurvisie geeft een doorkijk naar 2040 en de visie voor 2020 met bijbehorende uitvoeringsstrategie. De nieuwe Structuurvisie komt in de plaats van de vier streekplannen en de Nota Regels voor Ruimte.

De kern van Visie op Zuid-Holland is het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit binnen Zuid-Holland. Dit draagt bij aan een goede kwaliteit van leven en een sterke economische concurrentiepositie. Duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid zijn belangrijke pijlers. Dit wil Zuid-Holland bereiken door realisering van een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk. Goede bereikbaarheid, een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur, zijn daarin kenmerkende kwaliteiten.

Visie op Zuid-Holland is opgebouwd uit vijf integrale hoofdpogaven, namelijk:

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

Verordening Ruimte

In samenhang met de structuurvisie is ook de Verordening Ruimte opgesteld. De regels in deze verordening zijn bindend en werken door in gemeentelijke bestemmingsplannen. Het volgende artikel is relevant voor het projectbesluit:

Artikel 10 Primaire en regionale waterkeringen

In de verordening is regelgeving opgenomen voor de regionale en primaire waterkeringen. Voor gemeenten zijn randvoorwaarden opgenomen die een onbelemmerde werking, instandhouding en het onderhoud van de primaire en regionale waterkeringen mogelijk maken. Dit geldt voor de beschermingszones en het profiel van de vrije ruimte die horen bij de waterkeringen zoals opgenomen in de vastgestelde leggers van de waterschappen.

Regionale structuurvisie Alblasserwaard Vijfheerenlanden (2004)

Onder de titel “authentiek & vernieuwend” geven de gemeenten in de Alblasserwaard en Vijfheerenlanden hun integrale kijk op de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van hun regio. Kern van de visie is de vorming van een vitale regio, gericht op het duurzaam vernieuwen van zowel het landelijk als het stedelijk gebied, samen met het versterken van het overwegend open, rustige en authentieke karakter van de regio, waardoor bewoners, bedrijven en bezoekers zich thuis blijven voelen en zich verder kunnen ontplooiën.

2.4 Gemeentelijk beleid

Structuurplan Liesveld 2006

Het structuurplan heeft betrekking op het hele gebied van de gemeente Liesveld. In hoofdlijnen is aangegeven hoe de gemeente zich de komende jaren kan ontwikkelen.

De centrale strategische visie in het kort luidt: Liesveld streeft naar een duurzaam leefbare gemeente met versterking van de ruimtelijke kwaliteit en het landelijk karakter van zowel de dorpsgebieden als het buitengebied.

De belangrijkste beleidsuitgangspunten zijn:

- Behoud van het middengebied, vooral het rustige, open karakter en verdere ontwikkeling van de ecologische verbindingzones met duurzame landbouw als voornaamste drager van het landschap;
- Versterking van de noordrand door uitbouw van de recreatieve productontwikkeling, waterfrontontwikkeling en nadere vormgeving van de verzorgingsfuncties. Accenten zijn nodig op natuur, cultuurhistorie en verbindingen met de rest van de regio;
- Invulling van de kernenprofilering door regionale afstemming op het gebied van wonen, werken en voorzieningen.

In het ruimtelijk ontwikkelingsbeeld behorende bij de structuurvisie wordt voor het projectgebied behoud van het cultuurhistorisch waardevolle karakter en verbetering van de verkeersveiligheid voorgestaan.

Met de aanleg van de carpoolplaats wordt voldaan aan de wens de dijk verkeersveiliger te maken, doordat de in de huidige situatie de op de dijk geparkeerd staande auto's zullen worden verplaatst naar het projectgebied.

2.5 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan maar is wel in overeenstemming met het recente ruimtelijke beleid van het Rijk, de provincie Zuid-Holland en de gemeente Liesveld.

Hoofdstuk 3 Ruimtelijke analyse

3.1 Inleiding

Waterschap Rivierenland is bezig met een nieuwe versterkingsronde van de dijken langs de zuidzijde van de Lek. Een groot deel van de maatregelen komen voort uit het PKB Ruimte voor de Rivier. Hierin is een dubbele doelstelling vastgelegd. Naast veiligheid wordt ook ingezet op een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Met de realisering van een carpoolplaats aan de schoonhovenseveer wordt invulling gegeven aan deze kwaliteitsslag door de parkeerdruk op de Schoonhovenseveer elders op te vangen. De huidige parkeerdruk zorgt voor veel verkeersoverlast op de dijk.

Aan de zuidzijde van het projectgebied zal de bestaande sloot worden gedempt. Tussen de parkeerplaats en de te dempen sloot zal echter een nieuwe watergang worden aangelegd. Onderstaande figuur geeft een impressie van de te realiseren carpoolplaats.



Figuur 3.1: Impressie Carpoolplaats Schoonhovenseveer

3.2 Verkeer

Door het parkeren van voertuigen op de dijk (Schoonhovenseveer) en door het parkeren aan de buitendijkse zijde (Parallelweg) in Groot-Ammers is een verkeersonveilige situatie ontstaan. Deze geparkeerde voertuigen zijn afkomstig van bewoners, aanliggende bedrijven en mensen die gebruik maken van de veerpont. Deze laatste groep is groter geworden doordat de tarieven van de veerpont zijn gewijzigd, waardoor meer mensen te voet de veerpont gebruiken. Hierdoor zijn aan beide zijden van de veerpont grotere parkeerproblemen ontstaan. De geparkeerde auto's op de dijk belemmeren vooral het vrachtverkeer naar bedrijventerrein Gelkenes en de doorstroom uit het dorp Groot-Ammers. Door het creëren van een parkeermogelijkheid voor 64 personenvoertuigen, die ook een carpool en recreatieve functie heeft, zal de verkeersveiligheid op de dijk sterk verbeteren.

De inrichting van de parkeerplaats zal worden uitgevoerd volgens de principes van de ASVV. De ontsluiting gaat via de Ambachtsweg. De aansluiting kan dan uitgevoerd worden op gelijk niveau in plaats van een oprit tegen de dijk. Bovendien is deze aansluiting overzichtelijker en dus verkeersveiliger.

De parkeerplaats zal middels een helling of trap worden ontsloten ter hoogte van de bushaltes. De oversteekplaats naar het veer wordt gemarkeerd. Enkele parkeervakken worden gereserveerd voor minder validen en extra breed gemaakt.

3.3 Conclusie

Met de realisering van een carpoolplaats aan de Schoonhovenseveer zal een betere doorstroom op de dijk worden gerealiseerd, waardoor eveneens de verkeersonveilige situatie zal worden verminderd.

Hoofdstuk 4 Sectorale aspecten

De onderhavige onderzoeken zijn noodzakelijk voor een goede ruimtelijke onderbouwing. De onderzoeken zijn gebiedsdekkend van aard waarbij in de deelconclusies van iedere onderzoeksparagraaf aangegeven wordt of het deelaspect de uitvoering van het plan in de weg staat.

4.1 Watertoets

Waterbeheer en watertoets

Het is wettelijk verplicht een watertoets uit te voeren. Dit is een procedure waarbij de initiatiefnemer in een vroeg stadium overleg voert met de waterbeheerder over de beoogde ruimtelijke ontwikkeling. De watertoets heeft als doel het voorkomen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die in strijd zijn met duurzaam waterbeheer.

Het projectgebied ligt binnen het beheersgebied van het waterschap Rivierenland, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer, welke eveneens deze waterparagraaf heeft opgesteld.

Waterschapsbeleid duurzaam stedelijk waterbeheer

Het waterschap heeft zijn beleid vastgelegd in de Strategienota 2006-2009 met als belangrijkste beleidspunten een meer zelfvoorzienend watersysteem, het verbeteren van de waterkwaliteit, het afkoppelen van verhard oppervlak, het toepassen van duurzame bouwmaterialen en het versterken van natuurontwikkeling door onder andere de aanleg van natuurvriendelijke oevers. Voor kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen in het stedelijk gebied streeft het waterschap minimaal naar het stand still-beginsel. Dit houdt in dat de waterhuishoudkundige situatie niet mag verslechteren als gevolg van het voornemen.

Op 22 december 2009 is het Waterbeheerplan voor de periode 2010-2015 vastgesteld. Voor ruimtelijke ontwikkelingen streeft het waterschap naar minimaal het stand still-beginsel. Dit betekent dat de waterhuishouding als gevolg van het bestemmingsplan niet mag verslechteren.

Huidige situatie

Het projectgebied heeft een totale oppervlakte van 7400 m² en bestaat uit hoofdzakelijk grasland en is geheel onverhard. De maaiveldhoogte bedraagt circa NAP 0 m en de bodem bestaat uit een Holocene veen- en kleipakket aangetroffen tot een diepte van circa NAP -11 m. Hieronder bevindt zich het Pleistocene zandpakket. De gemiddelde hoogste grondwaterstand ligt hier van nature op -0.25 m NAP, terwijl de gemiddeld laagste grondwaterstand op -0.80 m NAP onder het maaiveld ligt. In het betreffende peilgebied wordt een zomerpeil van NAP -1.52 m en een winterpeil van NAP -1.62 m gevoerd.

De carpoolplaats ligt in zijn geheel in de keurzone van de dijk.

Toekomstige situatie

De nieuw aan te leggen parkeerplaats zal een verhard oppervlak hebben van 1935 m². Uitgaande hiervan zal in ieder geval het verhard oppervlak toenemen. Om die reden is compensatie in de vorm van open water voor deze ontwikkeling wel vereist. Desalniettemin komt aan de zuidzijde van het plangebied een nieuwe watergang, welke de status van een B-watergang zal krijgen. Voor het graven, dempen en eventuele aanleg van nieuwe beplanting in watergangen dient een Keurvergunning te worden aangevraagd.

De bestaande bomen die langs de watergangen staan, blijven in de toekomstige situatie niet gehandhaafd.

Vereiste WSRL-compensatie gebaseerd op overschrijding 1x per 10 jaar (T-10) en 0,2 m peilverschil $436 \text{ m}^3/\text{ha} / 1935 \text{ m}^2 = 84 \text{ m}^3 / 0,2 \text{ m} = 422 \text{ m}^2$. Dit betreft de compensatie van zowel nieuw verhard oppervlak als demping van bestaand water. In het geval de verharding in halfverharding wordt uitgevoerd, is sprake van overcompensatie.

Voorgesteld wordt dit primair te realiseren binnen het onderhande zijnde project door een verbreding van de kwelwatersloot direct achter de carpoolplaats. Deze sloot is aangegeven op de tekening.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de ontwikkeling die door het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, geen negatieve gevolgen heeft voor de bestaande waterhuishoudkundige situatie. De ontwikkeling voldoet dan ook aan de doelstellingen van duurzaam waterbeheer.

4.2 Luchtkwaliteit

Beleid en normstelling

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door de Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen (ook wel Wet luchtkwaliteit genoemd, Wlk). De Wlk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in onderstaande tabel weergegeven. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

Tabel 4.1 Grenswaarden maatgevende stoffen Wlk

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m ³	2010 tot en met 2014
	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	vanaf 2015
fijn stof (PM ₁₀) ¹⁾	jaargemiddelde concentratie	48 µg/m ³	tot en met 10 juni 2011
	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	maximaal 35 keer per jaar meer dan 75 µg/m ³	tot en met 10 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	maximaal 35 keer per jaar meer dan 50 µg/m ³	vanaf 11 juni 2011

1) Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wlk behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Op grond van artikel 5.16 van de Wlk kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit (zoals de vaststelling van een bestemmingsplan) uitoefenen indien:

- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 1 onder b2);
- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht (lid 1 onder c);
- het voorgenomen besluit is genoemd of past binnen het omschreven Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van ruimtelijke plannen en projectbesluiten uit oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens tevens rekening gehouden met de luchtkwaliteit ter plaatse van het projectgebied.

Besluit Niet in Betekenende Mate (NIBM)

In het Besluit NIBM en de bijbehorende regeling is exact bepaald in welke gevallen een project vanwege de beperkte gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀;
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg of niet meer dan 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen.

Onderzoek en conclusie

De ontwikkeling van een carpoolplaats met 64 parkeerplaatsen, teneinde de parkeerdruk op de Schoonhovenseveer op te vangen, heeft slechts een geringe verkeersaantrekkende werking. Gelet op de omvang van het aantal extra verkeersbewegingen zal het effect op de luchtkwaliteit ruim minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ bedragen zodat het besluit NIBM van toepassing is. Toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit kan derhalve achterwege blijven. Wel wordt in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzicht gegeven in de luchtkwaliteit ter plaatse van de ontwikkeling. De maatgevende weg voor luchtkwaliteit in de omgeving van de beoogde carpoolplaats is de Nieuwpoortseweg (N216).

Met behulp van de saneringstool (www.saneringstool.nl) die behoort bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) kan voor diverse prognosejaren inzicht worden gegeven in de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ langs relevante wegen. Het programma geeft inzicht in de totale concentratie langs wegen die is opgebouwd uit de achtergrondconcentratie en de bijdrage van de betreffende weg. In de achtergrondconcentratie is de bijdrage van overige bronnen in de omgeving verwerkt, zoals in dit geval de bijdrage van scheepvaart. Uit de saneringstool blijkt dat in 2011 de jaargemiddelde concentratie NO₂ direct langs de N216 ter hoogte van de carpoolplaats circa 23 µg/m³ bedraagt. Voor PM₁₀ geldt dat de jaargemiddelde concentratie in 2011 circa 24,5 µg/m³ bedraagt.

Geconcludeerd wordt dat in de directe omgeving van de beoogde carpoolplaats ruimschoots aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit wordt voldaan. De Wlk staat de uitvoering van het project niet in de weg.

4.3 Geluid

Met dit projectbesluit wordt een carpoolplaats mogelijk gemaakt, die in het kader van de Wet geluidhinder niet als geluidgevoelig wordt aangemerkt. Hierdoor is afgezien van akoestisch onderzoek. Tevens voorziet de carpoolplaats in een ontlasting van de parkeerdruk op de Schoonhovenseveer, waardoor het woonklimaat (geluid) op de dijk verminderd.

4.4 Ecologie

Beleid en normstelling

Ingevolge de Flora- en faunawet (Ffw) dient onderzocht te worden of deze wet de uitvoering van het project niet in de weg staat. De Ffw staat de uitvoering van het project in de weg, wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor - voor zover vereist - geen ontheffing ingevolge de Ffw zal worden gekregen.

Onderzoek

Ten behoeve van de eerder genoemde dijkversterkingsprojecten is een ecologisch vooronderzoek¹ uitgevoerd. Dit onderzoek heeft als primair doel de huidige situatie in beeld te brengen door het beschrijven van de huidige ecologische waarden. Het vooronderzoek is uitgevoerd aan de hand van de verspreidingsgegevens die zijn verzameld door de verschillende particuliere gegevensbeherende organisaties. De verkregen informatie, die per kilometerhok is aangegeven, is beoordeeld op bruikbaarheid voor het project. Per kilometerhok is aangegeven welke soorten van belang zijn en waar nog onzekerheid is omtrent de aanwezigheid van soorten. Het projectgebied maakt deel uit van het onderzochte gebied. Naar aanleiding van dit vooronderzoek is een nader veldonderzoek² verricht. De conclusies van beide onderzoeken zijn opgenomen in onderstaande paragraaf.

Broedvogels

Volgens de gegevens uit het vooronderzoek is er in de kilometerhokken, waar de onderzoekslocatie deel van uitmaakt, een aantal jaarrond beschermde soorten waargenomen of te verwachten. Het betreft roofvogels als buizerd, sperwer, torenvalk en bruine kiekendief. De laatst genoemde soort is, naar verwachting in het nabijgelegen rietmoeras waargenomen. Verder is de huismus in het kilometerhok waargenomen.

Tijdens het veldbezoek zijn geen nesten of nestresten waargenomen die in gebruik kunnen zijn geweest door buizerd, torenvalk of sperwer. Het enige nest dat werd waargenomen betreft een houtduivennest in de rij populieren. Het is niet te verwachten dat er jaarrond beschermde vogels broeden op de onderzoekslocatie.

De populieren zijn deels begroeid met klimop. Hiermee vormen ze een geschikt broedgebied voor algemene soorten als roodborst, winterkoning, vink en heggemus. Ook in de ondergroei kunnen algemeen voorkomende vogels broeden.

Tijdens het veldbezoek werd waargenomen dat de huismus van de rij populieren gebruik maakt om te foerageren en om dekking te zoeken. De soort broedt niet op de onderzoekslocatie maar vormt naar verwachting wel onderdeel van het leefgebied. De soort broedt in de woningen aan de noordzijde van het projectgebied. De hoeveelheid groen rond deze huizen is beperkt. Nestplaatsen van huismussen zijn jaarrond beschermd. Hoewel de soort niet op de onderzoekslocatie broedt kan het leefgebied negatief worden beïnvloed door het verdwijnen van de populierenrij.

Vleermuizen

Uit het vooronderzoek blijkt dat in de omgeving met name gewone dwergvleermuis te verwachten is. Op de onderzoekslocatie is geen bebouwing aanwezig zodat er geen verblijfplaatsen van gebouwbewonende soorten zijn te verwachten. Ook in de aanwezige bomen zijn geen holtes waargenomen, zodat ook verblijfsplaatsen van boombewonende soorten kunnen worden uitgesloten.

De rij populieren zal naar verwachting wel gebruikt worden door vleermuizen om te foerageren. Tijdens het veldbezoek zijn in de omgeving meerdere gewone dwergvleermuizen waargenomen. Mogelijk heeft de bomenrij een functie als onderdeel van een vliegroute. De bomenrij volgt op een groene structuur die vanuit het westen richting rietmoeras in het oosten leidt. Het rietmoeras is naar verwachting een belangrijk foerageergebied, door het hoge aanbod aan insecten. Vliegroutes van vleermuizen zijn jaarrond beschermd.

Overige zoogdieren

Uit het vooronderzoek blijkt de aanwezigheid van bever en bunzing in het kilometerhok waar de onderzoekslocatie deel van uitmaakt. Voor de bever is op de onderzoekslocatie geen geschikt habitat aanwezig. De waarneming heeft betrekking op het nabijgelegen rietmoeras. Bunzing kan gebruik maken van de begroeiing onder de populierenrij om te verblijven of om te jagen. Tijdens het veldbezoek zijn ter plekke enkele konijnen waargenomen. Dit maakt de aanwezigheid van een verblijfplaats van bunzing niet aannemelijk. Voor het verstoren van holen van konijnen geldt in het kader van de Ffw een vrijstelling, zodat hiervoor geen ontheffing voor hoeft te worden aangevraagd. De zorgplicht is echter wel van toepassing. Door het verdwijnen van de populierenrij is er voor de soort in de omgeving mogelijk weinig alternatief om een nieuwe burcht te maken.

Vaatplanten

Uit het vooronderzoek blijkt de aanwezigheid van de beschermde soorten zwanenbloem en gewone dotterbloem, grote kaardenbol en aardaker. Genoemde soorten zijn binnen de Ffw niet streng beschermd. Tijdens het veldbezoek zijn geen beschermde planten waargenomen, waarbij moet worden opgemerkt dat voor de meeste soorten het groeiseizoen nog niet is begonnen. De aanwezigheid van genoemde soorten zijn niet op voorhand uitgesloten. In het kader van ruimtelijke ontwikkeling geldt echter een vrijstelling van verbodsbepalingen uit de Ffw.

Amfibieën en vissen

Uit het vooronderzoek blijkt dat er in de kilometerhokken algemene soorten zijn waargenomen. Streng beschermde soorten zijn op de onderzoekslocatie uit te sluiten. De waterkwaliteit van de sloot op de onderzoekslocatie is slecht. Tijdens het veldbezoek is de sloot met een RAVON-schepnet bemonsterd. Er zijn geen amfibieën of vissen aangetroffen. Het dempen van de sloot zal niet leiden tot overtreding van de Ffw.

Vlinders en Libellen

Streng beschermde soorten kunnen op basis van het ontbreken van geschikt habitat en het ontbreken van waarnemingen in de omgeving op de onderzoekslocatie worden uitgesloten.

Conclusie

- Er zal geen ontheffing nodig zijn voor de tabel 1 soorten van de Ffw waarvoor een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Ffw geldt.
- De aantasting en verstoring van vogels dient te worden voorkomen door werkzaamheden buiten het broedseizoen (15 maart tot en met 15 juli) te laten starten.
- Voor de huismus wordt aanbevolen om in de nieuwe situatie dichte vegetatie aan te leggen.
- In het kader van de zorgplicht zal bij de kap van de populieren gezocht moeten worden naar een oplossing ten aanzien van konijnen die ter plaatse een burcht hebben. Aanbevolen wordt om nader te onderzoeken of er in de directe omgeving alternatieve verblijfplaatsen zijn. In de uitvoeringsfase zal middels een werkplan de werkwijze ten aanzien van konijnen uitgewerkt kunnen worden.

- Nader onderzoek naar vliegroutes van vleermuizen is noodzakelijk. Indien vaste rust-, verblijfs- of voortplantingsplaatsen en/of primaire vliegroutes of primaire foerageergebieden van deze soorten aanwezig blijken te zijn en aangetast worden door toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, dan dient overtreding van de Ffw voorkomen te worden door het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen. Indien de vereiste maatregelen worden genomen zal de Ffw de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staan. Indien de vereiste maatregelen niet mogelijk zijn, dient in nader overleg met de Dienst Regelingen van het ministerie van LNV bepaald te worden of het plan in zijn huidige vorm uitvoerbaar is.

4.5 Externe veiligheid

Toetsingskader

Bij ruimtelijke plannen wordt ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten 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. Daarbij geldt een kans van 10^{-6} als de grenswaarde. 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.

Inrichtingen

Op basis van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) geldt voor het PR een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten op een niveau van 10^{-6} per jaar³. Binnen de PR 10^{-6} -contour mogen dan ook geen nieuwe kwetsbare functies mogelijk worden gemaakt. Uitsluitend om gewichtige redenen mogen nieuwe beperkt kwetsbare objecten binnen de PR 10^{-6} -contour worden gerealiseerd. Daarnaast bevat het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR rondom deze inrichtingen.

Ook bedrijven waarop het Bevi niet van toepassing is, kunnen risico's voor de omgeving met zich meebrengen. Voor nieuwe situaties geldt voor het PR, op basis van de nota Omgaan met risico's⁴, in principe een norm van 10^{-6} per jaar en voor bestaande situaties 10^{-5} per jaar. Voor het GR wordt een oriënterende waarde aangehouden. Dit is een waarde waar gemotiveerd van mag worden afgeweken, het is een ijkpunt in de totale verantwoordingsplicht.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

In de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004) is het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over water en (spoor)wegen opgenomen. Op basis van de circulaire is voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten 10^{-5} per jaar en de streefwaarde 10^{-6} per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10^{-6} per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10^{-6} per jaar. Op basis van de circulaire geldt bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR of een toename van het GR een verantwoordingsplicht⁵.

Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties. De circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Wel kan de verantwoordingsplicht voor het GR nog buiten deze 200 meter strekken.

Vooruitlopend op de vaststelling van het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid is de circulaire per 1 januari 2010 gewijzigd. Met deze wijziging zijn de veiligheidsafstanden en plasbrandaandachtsgebieden uit het Basisnet Wegen en basisnet Water opgenomen in de circulaire.

Onderzoek en conclusies

Inrichtingen

Ten zuiden van de beoogde carpoolplaats is een bedrijfslocatie van Akzo Nobel gelegen. Vanwege de opslag van gevaarlijke stoffen is het bedrijf een zogenaamde PGS-15 inrichting en valt het onder de werking van het Bevi. Voor PGS-15 inrichtingen zijn in de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) vaste afstanden opgenomen waarop wordt voldaan aan de grenswaarden voor het plaatsgebonden risico zijnde 10^{-6} per jaar (bijlage 1, tabel 3 van het Revi). Omdat de oppervlakte van de opslagplaats tussen de 1500 en 2500 m² bedraagt en de inrichting is voorzien van een automatische sprinklerinstallatie geldt voor de inrichting een generieke PR 10^{-6} afstand van 50 m rond de opslagplaats. Deze contour reikt niet tot buiten de grenzen van de inrichting zodat er geen sprake is van invloed op de ontwikkeling van de carpoolplaats.

Verder geldt voor de inrichting een invloedsgebied voor het groepsrisico van 300 m, volgend uit bijlage 2, tabel 2 van het Revi. Aangezien de carpoolplaats een verkeersbestemming heeft en geen object is waar personen (langdurig) verblijven is het invloedsgebied voor het groepsrisico niet relevant voor de uitvoering van het project.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Op de wegen rond de beoogde carpoolplaats vindt nauwelijks vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Er vindt wel vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over water. De nabij gelegen Lek is in de circulaire Risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen en het definitief ontwerp van het Basisnet Water opgenomen als belangrijke binnenvaarweg waarover vervoer van brandbare vloeistoffen plaats vindt. Voor deze vaarweg geldt dat de PR 10^{-6} contour niet buiten de oever is gelegen. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor de uitvoering van het project. Voor de beoordeling van het groepsrisico is van belang dat de bevolkingsdichtheid vele male lager is dan de in het Basisnet opgenomen drempelwaarden voor het uitvoeren van een groepsrisicoberekening. Een nadere beschouwing van het groepsrisico rond de vaarweg kan achterwege blijven. Gelet op de afstand tot de vaarweg, die circa 90 m bedraagt, vindt de ontwikkeling tevens plaats buiten het plasbrandaandachtsgebied (PBA).

In het projectgebied en omgeving vindt geen transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen plaats. Geconcludeerd wordt dat het project voldoet aan het beleid en de normstelling ten aanzien van externe veiligheid. Het aspect externe veiligheid staat de uitvoering van het project niet in de weg.

4.6 Kabels en leidingen

In de omgeving van het projectgebied zijn geen planologisch relevante leidingen gelegen. Het aspect kabels en leidingen vormt geen belemmering voor de uitvoering van het project.

4.7 Bodemkwaliteit

Normstelling en beleid

Volgens artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan onderzoek te worden verricht naar de bodemgesteldheid in het projectgebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde nieuwe functie. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone gronden te worden gerealiseerd.

Onderzoek en conclusie

In opdracht van het Waterschap Rivierenland is in november 2009 door Geofox Lexmond een historisch bodemonderzoek⁶ uitgevoerd in verband met de 5 dijkversterkingsprojecten voor de Lekdijk in de Alblasserwaard. Uit het onderzoek blijkt dat in het verleden verontreinigingen zijn aangetroffen binnen de bedrijfslocatie van Akzo Nobel dat direct ten zuiden van het projectgebied is gelegen. Het gaat onder andere om een verontreiniging in de bodem en het grondwater ter plaatse van de voormalige vatenopslag aan de noordzijde van het terrein. Deze verontreiniging is reeds gesaneerd. Omdat het projectgebied aangrenzend aan de bedrijfslocatie van Akzo Nobel voorziet in de demping van een bestaande sloot en de aanleg van een nieuwe sloot, is ten behoeve van het project een verkennend bodemonderzoek nodig naar de grond, het grondwater en de waterbodem van de te dempen sloot. Dit verkennend bodemonderzoek dient voor realisatie van het project uitgevoerd te worden.

4.8 Archeologie

Regelgeving en beleid

Verdrag van Malta

Het Verdrag van Malta is in 1992 ondertekend en in 1995 in werking getreden. Doelstelling van het Verdrag van Malta is de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Als gevolg van dit verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed meegewogen zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen. De inhoud van het Verdrag van Malta is neergelegd in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg die op 1 september 2007 van kracht is geworden en een wijziging van de Monumentenwet 1988 tot gevolg heeft gehad. Op grond van deze aangescherpte regelgeving stellen Rijk en provincie 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 Belvédère, het Structuurschema Groene Ruimte 2, de Nota Ruimte, de Wijziging van de Monumentenwet 1988 en diverse publicaties van het Ministerie van OC&W.

Onderzoek

De cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Zuid-Holland (figuur 4.1) laat zien dat er voor het projectgebied een kleine kans is op het aantreffen van archeologische sporen. Op basis hiervan hoeft dan ook geen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.



Figuur 4.1: Indicatieve archeologische waarden (bron: Provincie Zuid-Holland)

Op de archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart van de gemeente Liesveld heeft het projectgebied een hoge verwachting op het aantreffen van archeologische sporen. Bij ingrepen groter dan 250 m² is archeologisch onderzoek noodzakelijk. De oppervlakte van de aan te leggen parkeervoorzieningen is waarschijnlijk kleiner. Bovendien heeft het projectgebied in het verleden gediend als vestigingsplaats van Brink/Molyn (nu Akzo Nobel). In het kader van de dijkversterking is het bedrijf naar achteren verplaatst en hebben er aan de oppervlakte veel werkzaamheden plaatsgevonden. De aanleg van de carpoolplaats vindt derhalve plaats in geroerde grond.

Conclusie

Gelet op bovenstaande wordt archeologisch onderzoek niet nodig geacht.

Eventuele vondsten gedaan tijdens bijvoorbeeld de planuitvoering vallen onder de meldingsplicht zoals vastgelegd in artikel 53 van de Monumentenwet 1988.

4.9 Eindconclusie

Op basis van bovenstaande onderzoeken staan de verschillende milieuaspecten de uitvoering van het project niet in de weg.

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

In dit hoofdstuk is uiteengezet welke gedachten aan de juridische regeling ten grondslag hebben gelegen en hoe deze is vormgegeven.

5.1 Inleiding

Dit projectbesluit vormt het juridisch-planologisch kader waarbinnen in dit projectgebied de beoogde nieuwe ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt. Op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) bevat een projectbesluit een goede ruimtelijke onderbouwing van het project. Aan het projectbesluit kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden. In dit projectbesluit zijn deze voorschriften en beperkingen vormgegeven als planregels en plankaart, zodat latere verwerking in een bestemmingsplan op een eenvormige wijze kan plaatsvinden.

5.2 Opbouw regels

De juridische regeling bestaat uit drie hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk bevat de definities van begrippen, die voor het algemene begrip, de leesbaarheid en uitleg van het plan van belang zijn en de wijze van meten. In hoofdstuk twee wordt op de functies en hun gebruik ingegaan. Het derde hoofdstuk behelst de slotregel.

5.3 De functies

In dit projectbesluit zijn verschillende functies opgenomen. In deze paragraaf wordt kort ingegaan op de inhoud van de verschillende functies.

Groen

De in het projectgebied aanwezige groenstroken zijn bestemd met de functie 'Groen'. Deze groenstroken (zullen) bestaan uit bermen en beplanting. Binnen deze functie is tevens water en nutsvoorzieningen mogelijk. Bebouwing is enkel toegestaan in de vorm van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Verkeer

De parkeerplaats en de bijbehorende ontsluitingsweg en voet- /fietspad heeft de functie 'Verkeer' gekregen.

Water

De nieuw te graven watergang aan de zuidzijde van het projectgebied is binnen de functie 'Water' opgenomen. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde en voorzieningen die ten dienste staan van de bestemming, zijn toegestaan.

Waterstaat - Waterkering

De carpoolplaats is gelegen binnen de beschermingszone van de waterkering. Ter bescherming van deze waterkering is de functie 'Waterstaat - Waterkering' toegekend. Deze functie is vooropgesteld ten opzichte van de op deze gronden samenvallende functies.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

De realisering van het plan betreft een ontwikkeling van Waterschap Rivierenland in het kader van de dijkversterkingsprojecten. Met betrekking tot deze ontwikkeling is een anterieure overeenkomst afgesloten tussen Waterschap Rivierenland en de gemeente Liesveld. Tussen Waterschap Rivierenland en de gemeente is tevens een overeenkomst afgesloten omtrent het uitkeren van eventuele planschadevergoedingen als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. De financieel- economische uitvoerbaarheid is daarmee gewaarborgd, zodat het plan kan worden gerealiseerd. Hiertoe is ook afgezien van het opstellen van een exploitatieplan.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Voorontwerpbesluit

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 5.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is aan de overlegpartners een ontwerp van het projectbesluit en de daarbij behorende ruimtelijke onderbouwing worden toegezonden met het verzoek om, onder verwijzing naar artikel 3.6 van de Algemene wet bestuursrecht, binnen zes weken te reageren.

Van onderstaande overleginstanties is een reactie ontvangen:

1. Provincie Zuid Holland, postbus 90602, 2509 LP Den Haag;
2. Waterschap Rivierenland, postbus 599, 4000 AN Tiel;

In onderstaande paragraaf zijn de reacties samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie.

1. Provincie Zuid-Holland

Samenvatting reactie

Het provinciale beoordelingskader is vastgelegd in de provinciale Structuurvisie en de verordening Ruimte. Het plan is conform dit beleid.

Reactie gemeente

De reactie wordt ter kennisneming aangenomen.

2. Waterschap Rivierenland

Samenvatting reactie

De regels en verbeelding zijn akkoord bevonden. Er zijn enkele opmerkingen over de toelichting. Te noemen:

- Onder het kopje "Waterschapsbeleid duurzaam stedelijk waterbeheer" is vermeld dat het Waterbeheerplan een ontwerpstatus heeft. Het Waterbeheerplan is op 22 december 2009 definitief vastgesteld door het waterschap.
- Onder het kopje "toekomstige situatie" dient u aan te vullen dat een Watervergunning ook benodigd is voor het dempen van watergangen en eventueel aanplant van nieuwe beplanting.
- De compensatie opgave is 422 m². Ter verduidelijking dient u op te geven dat dit de compensatie betreft van zowel nieuw verhard oppervlak als demping bestaand water. Daarnaast wordt overwogen om de verharding in halfverharding uit te voeren. In dat geval is sprake van overcompensatie.

Reactie gemeente

De toelichting is aangepast naar aanleiding van de gemaakte opmerkingen.

6.2.2 Ontwerpbesluit

Het ontwerpbesluit met de daarbij behorende stukken zijn gedurende zes weken ter inzage gelegd, waarbinnen door eenieder zienswijzen over het ontwerpbesluit kon worden ingediend.

Gedurende deze periode is door Oasen N.V. een zienswijze ingediend. In deze zienswijze wordt opgemerkt dat plaatselijke ophoging gevolgen heeft voor haar leiding en deze dan verlegd moet worden.

Reactie gemeente

In het kader van het dijkversterkingsproject Kinderdijk Schoonhovenseveer, dat los staat van het projectbesluit voor de carpoolplaats, zal gekeken worden naar het aanpassen en mogelijk verleggen van de kabels en leidingen. Hierover zal op korte termijn nader overleg plaats vinden tussen het Waterschap Rivierenland en Oasen.

De hoogte vergoeding voor het verleggen van de waterleiding wordt bepaald op grond van de 'Nadeelcompensatie regeling van Waterschap Rivierenland'. Deze nadeelcompensatie regeling verwijst naar de NKL 1999, uitgezonderd de vergoeding voor dijk kruisende leidingen.

Voor de uitvoerbaarheid van dit projectbesluit heeft de ingediende zienswijze geen gevolgen.

Eindnoten

1. Econsultancy, Ecologisch vooronderzoek ten behoeve van een vijftal dijkverbeteringsprojecten, d.d. 16 november 2009, projectnr: 09025134.NLD.WRL.ECO
2. Econsultancy b.v., Quickscan flora en fauna Carpoolplaats Schoonhoofdseveer te Gelkenes, d.d. 3 mei 2010, rapportnr: 10035396
3. Grenswaarden moeten in acht worden genomen, van richtwaarden kan uitsluitend om gewichtige worden afgeweken. Voorbeelden van kwetsbare objecten zijn in het algemeen woningen, ziekenhuizen en gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig te zijn (zoals kantoorgebouwen en hotels met een brutovloeroppervlak van meer dan 1.500 m² per object). Voorbeelden van beperkt kwetsbare objecten zijn kantoorgebouwen en hotels met een brutovloeroppervlak van maximaal 1.500 m² per object en winkels/-winkelcomplexen die niet als kwetsbaar object zijn aangemerkt.
4. Kamerstukken II 1988/89, 21 137, nr. 5). Overigens wordt in deze nota wordt over individueel in plaats van plaatsgebonden risico gesproken.
5. De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico bij het vervoer van gevaarlijke stoffen is per transportsegment gemeten per kilometer en per jaar:
 - 10-4 voor een ongeval met tenminste 10 dodelijke slachtoffers;
 - 10-6 voor een ongeval met tenminste 100 dodelijke slachtoffers;
 - 10-8 voor een ongeval met tenminste 1000 dodelijke slachtoffers;
 - enzovoort (een lijn door deze punten bepaalt de oriëntatiewaarde).
6. Geofox Lexmond BV, Historisch bodemonderzoek Dijkversterking Rivierenland, HWBP lekdijk Alblasserwaard (Dijkkring 16), 20090309-D, 17 november 2009