

bestemmingsplan
'Stationsgebied Oost' van de
gemeente Geldermalsen

Opdrachtgever:

het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Geldermalsen

derks stedenbouw b.v.

buro voor stedenbouw, ruimtelijke vormgeving en advies

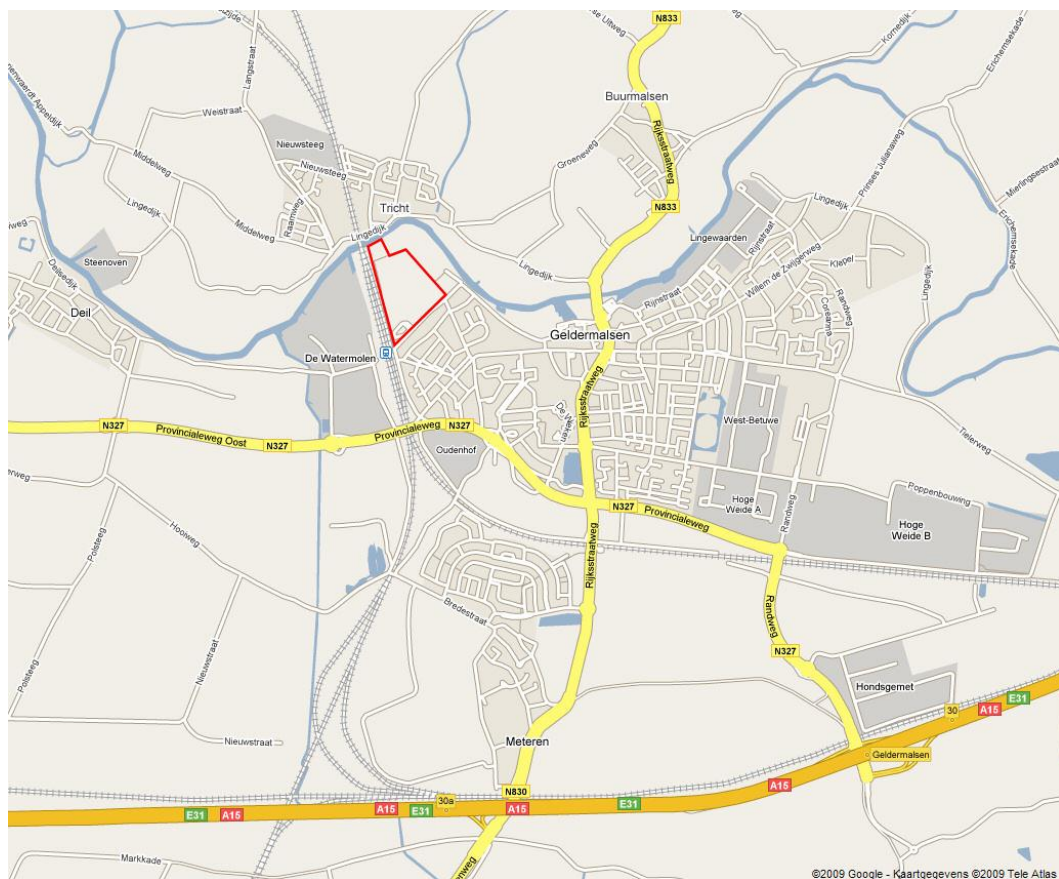
augustus 2010

Vastgesteld 25-01-2011

INHOUDSOPGAVE

Hoofdstuk 1: Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Ligging plangebied	7
1.3 Vigerende bestemmingsplannen	7
1.4 Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2: Beleidskader	9
2.1 Inleiding	9
2.2 Europees en Rijksbeleid	9
<i>Verdrag van Malta</i>	9
<i>Vogel- en Habitatrichtlijn</i>	10
<i>Flora- en Faunawet</i>	10
<i>Nota Ruimte</i>	10
2.3 Provinciaal en regionaal beleid	11
<i>Streekplan Gelderland 2005</i>	11
<i>Structuurvisie Rivierenland 2004-2015</i>	13
<i>Derde Waterhuishoudingsplan Gelderland 2004-2009</i>	14
<i>Beheerplan waterkeringen 2008-2012</i>	16
<i>Integraal Waterbeheersplan Gelderse Rivierengebied 2002 - 2006</i>	17
2.4 Gemeentelijk beleid	18
<i>Wikken en Wegen, actualisering structuurvisie Geldermalsen 2000-2015</i>	18
<i>Woonvisie Geldermalsen 2006-2015</i>	20
<i>Mobiliteitsplan Geldermalsen 2020</i>	20
<i>Raadsbesluit stedenbouwkundig plan Stationsomgeving , 29 oktober 2008</i>	21
Hoofdstuk 3: Planbeschrijving	24
3.1 huidige situatie	24
3.2 ruimtelijke opbouw	24
<i>functies</i>	25
3.3 Verkeer	29
<i>Ontsluiting en verkeersstromen</i>	29
<i>Stationsplein</i>	30
<i>Parkeren</i>	30
<i>Fietsenstalling</i>	31
Hoofdstuk 4: Milieuaspecten	32
4.1 Inleiding	32
4.2 Bodem	32
<i>Parkeerterrein en busstation</i>	33
<i>Voormalige vuilstort</i>	33
<i>Akkerbouwland</i>	34
4.3 Flora en Fauna	35

4.4 Geluidhinder	36
<i>Railverkeerslawaaï</i>	36
<i>Wegverkeerslawaaï</i>	37
<i>Conclusie</i>	38
4.5 Bedrijvigheid	38
<i>Conclusie</i>	39
4.6 Externe veiligheid	40
<i>spoortraject</i>	40
<i>Koninklijke Fruitmasters</i>	40
<i>Verantwoording groepsrisico</i>	41
4.7 Luchtkwaliteit	41
<i>Wegverkeer</i>	41
<i>Dieseltreinen</i>	42
<i>Conclusie</i>	42
4.8 Watertoets	42
<i>Linge</i>	43
4.9 Archeologie	43
4.10 Verkeer	44
Hoofdstuk 5: Juridische aspecten	47
5.1 Planmethodiek	47
5.2 Stedenbouwkundige opzet	47
5.3 Bestemmingsregeling	48
Hoofdstuk 6: Uitvoerbaarheid	55
6.1 Inspraak	55
6.2 Overleg ex. artikel 3.1.1 Bro	56
6.3 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid	56
BIJLAGE 1:	59
BIJLAGE 2:	63
BIJLAGE 3:	65



Illustratie 1: Ligging Stationsgebied Oost t.o.v. de kern Geldermalsen

HOOFDSTUK 1: INLEIDING

1.1 Aanleiding

De omgeving van het stationsgebied in Geldermalsen heeft te kampen met een aantal knelpunten. Het parkeerterrein heeft onvoldoende capaciteit, de omgeving wordt als sociaal onveilig ervaren, het gebied heeft een rommelige aanblik en de gebrekkige bereikbaarheid veroorzaakt verkeersoverlast in de omgeving. Naast knelpunten biedt de stationsomgeving ook mogelijkheden. Meerdere overheden en de NS willen de kans van Geldermalsen 'als poort naar de regio Utrecht' benutten door in Geldermalsen meer functies aan het station te koppelen, zowel wonen als werken. Dit zal het gebruik van het station intensiveren. Om deze herontwikkeling van het stationsgebied mogelijk te maken is een herziening van het bestaande bestemmingsplan noodzakelijk. Het voorliggende document is het bestemmingsplan voor het oostelijk deel van het stationsgebied.

1.2 Ligging plangebied

Het stationsgebied is gelegen ten westen van de kern Geldermalsen. Het gebied kent een diversiteit aan ruimtelijke functies. Allereerst is er de spoorlijn die Utrecht en 's-Hertogenbosch met elkaar verbindt. Opvallend hierbij is het oude stationsgebouw uit 1884. Ten westen van de spoorlijn bevindt zich het industrieterrein 'Watermolen', met enkele grote complexen waaronder de koninklijke Fruitmasters Geldermalsen. De noordzijde van het plangebied wordt begrensd door de rivier de Linge en bijbehorende uiterwaarden. Aan de overkant van de Linge bevindt zich het dorp Tricht. Te midden van de uiterwaarden, aan de zuidzijde van de Linge bevindt zich een waterzuiveringsinstallatie. De waterzuiveringsinstallatie is ten oosten van het plangebied gelegen.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

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

In dit bestemmingsplan bestaat het overwegende deel uit de volgende bestemmingen:

- Agrarische gebied zonder bebouwing met landschappelijke waarde
- Bermen, openbaar groen of plantsoen

Op basis van de genoemde bestemmingen zou de thans voorgestelde planontwikkeling niet gerealiseerd kunnen worden. Om deze planontwikkeling in juridisch-planologische zin mogelijk te kunnen maken is het voorliggende bestemmingsplan opgesteld.

1.4 Leeswijzer

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

HOOFDSTUK 2: BELEIDSKADER

2.1 Inleiding

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

Ten aanzien van de locatie zelf, zal wat betreft regelgeving op Europees niveau rekening gehouden worden met het 'Verdrag van Malta' en de 'Vogel- en Habitatrichtlijn'. Op Rijksniveau zal de Flora- en Faunawet en de Nota Ruimte beschouwd worden. Op provinciaal niveau is met name het 'Streekplan Gelderland 2005' richtinggevend. Wat de gemeente Geldermalsen betreft zijn de 'Structuurvisie Geldermalsen 2005-2015' alsmede de nota 'Wikken en Wegen', de 'Woonvisie 2006-2015', het Mobiliteitsplan Geldermalsen 2020 en het raadsbesluit okt. 2008 van primair belang voor de verdere ruimtelijke planopzet.

In aanmerking komende beleidskaders:

Europees- en Rijksbeleid:

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

Provinciaal en regionaal beleid:

- Streekplan Gelderland 2005
- Structuurvisie Rivierenland 2004-2015
- Derde Waterhuishoudingsplan Gelderland 2005-2009
- Beheerplan waterkeringen 2008-2012
- Integraal Waterbeheersplan Gelderse Rivierengebied 2002 - 2006

Gemeentelijk beleid:

- nota Wikken en Wegen (actualisering Structuurvisie Geldermalsen 2005-2015)
- Woonvisie 2006-2015
- Mobiliteitsplan Geldermalsen 2020
- raadsbesluit oktober 2008

2.2 Europees en Rijksbeleid

Verdrag van Malta

'Het verdrag van Malta' heeft tot doel het archeologisch erfgoed in Europa te beschermen. Als de bodem wordt verstoord, moeten volgens het verdrag belangrijke archeologische resten intact worden gehouden, bij voorkeur op locatie in de bodem en, als het niet anders kan, door opgraving en

archivering. In paragraaf 4.8 wordt naar aanleiding van het verkennend archeologisch onderzoek nader ingegaan op het onderdeel archeologie.

Vogel- en Habitatrichtlijn

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

Conclusie

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

Flora- en Faunawet

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

Nota Ruimte

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

Voor verstedelijking en economische activiteiten gaat het rijk uit van de bundelingsstrategie. Deze bundeling heeft veel voordelen. De steden worden ondersteund in hun functie van economische en culturele motor. In steden en dorpen wordt het draagvlak voor voorzieningen ondersteund. Infrastructuur kan worden geconcentreerd en optimaal worden benut. Het rijk voert het bundelingsbeleid niet zelf uit; dat is een taak van decentrale overheden. Wel speelt het rijk een stimulerende rol. Ook toetst het of provincies en WGR-plusregio's het bundelingsbeleid voor verstedelijking en economische activiteiten in hun beleidsplannen opnemen. Uitgangspunt is dat in iedere gemeente voldoende ruimte wordt geboden om te voorzien in de natuurlijke bevolkingsaanwas. Dat geldt ook voor meer landelijke gebieden, waar vooral starters en ouderen moeite hebben om aan een geschikte woning te komen, waardoor de sociale samenhang onder druk komt te staan. Om dit te kunnen volgen, gaat het rijk de streek- en bestemmingsplan capaciteit voor wonen 'monitoren'. Behalve voor de eigen bevolkingsaanwas, moet iedere gemeente ook voldoende ruimte bieden voor de lokaal georiënteerde bedrijvigheid. Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten betekent dat nieuwe bebouwing voor deze functies grotendeels geconcentreerd tot stand komt, dat wil zeggen in bestaand bebouwd gebied, aansluitend op het bestaande bebouwde gebied of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten. De ruimte die in het bestaande stedelijke gebied aanwezig is,

moet door verdichting optimaal worden gebruikt. Het streven is erop gericht dat veertig procent van het totale uitbreidingsprogramma voor woningen en arbeidsplaatsen in bestaand gebied tot stand komt, al hanteert het kabinet, met oog op de praktijkervaring van de laatste jaren, als achtergrond voor investeringsbeslissingen een tegenvallende productie binnen bestaand bebouwd gebied, i.c. 25% van het totale uitbreidingsprogramma.

Conclusie

Geldermalsen en dan met name de plannen met betrekking tot de oostzijde van het station voldoen in ruime mate aan de hoofdlijnen die in de Nota Ruimte zijn aangegeven. De combinatie van wonen en economische activiteiten, aansluitend op het stedelijk gebied welke prima bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, liggen geheel in lijn met de wensen van het Rijk.

2.3 Provinciaal en regionaal beleid

Streekplan Gelderland 2005

Het streekplan is erop gericht de verschillende functies in regionaal verband een zodanige plek te geven dat de ruimtelijke kwaliteiten worden versterkt en er zuinig en zorgvuldig met de ruimte wordt omgegaan. De hoofddoelstelling van het streekplanbeleid is *"...het scheppen van ruimte voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak..."*. De provincie hanteert hier voor het ruimtelijk beleid in het streekplan een aantal uitgangspunten, waaronder versterking van de ruimtelijke kwaliteit door bundeling en regionale inzet:

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

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

De bundeling heeft tot doel:

- het handhaven/versterken van de economische en culturele functies van de steden
- behoud/versterking van draagvlak voor stedelijke voorzieningen
- bevorderen van een gedifferentieerde bevolkingssamenstelling
- kansen bieden voor arbeid/scholing, ontspanning en zorgtaken
- optimale benutting van infrastructuur, kansen voor openbaar vervoer en fietsgebruik

Regionale inzet

In het kader van de regionale opzet is het streekplan onderverdeeld naar een aantal regionale gebieden met ieder een eigen karakter. Geldermalsen valt binnen het gebied 'Rivierenland'. In het streekplan wordt het plangebied ten oosten van het station Geldermalsen gekenmerkt als Multifunctioneel gebied en meer specifiek onderverdeeld als Multifunctioneel platteland. Het plangebied is door de provincie aangeduid als "stedelijke uitbreiding", aangezien het plangebied in de deeltuitwerking 'zoekzones voor de regio Rivierenland' als 'Bebouwing wonen en werken 2000 – 2005' is op-

genomen. Het beleid met betrekking tot de 'zoekzones voor de regio Rivierenland' is vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 12 december 2006. De voorgestelde uitbreiding voldoet hiermee aan de wensen van het provinciaal beleid.



Illustratie 2: Zoekzones; in donkergrijs de zoekzones aangemerkt als Bebouwing wonen en werken 2000-2005

Rivierenland

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

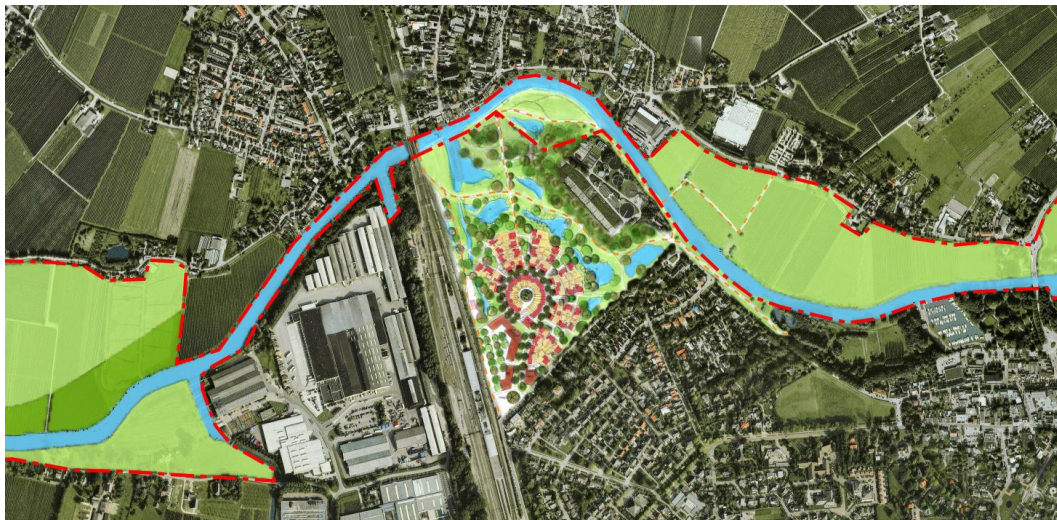
Ecologische hoofdstructuur

Een groot gedeelte van de Linge en de omliggende uiterwaarden maakt deel uit van de ecologische hoofdstructuur. Het plangebied valt echter hierbuiten. Toch is met het ontwerp rekening gehouden dat het ontwerp binnen de EHS inpasbaar is. Voor de ecologische hoofdstructuur geldt dat zij wil bijdragen aan het oplossen van problemen op het vlak van verdroging, vermesting en versnippering. Het doel is om te komen tot duurzame populaties van kwetsbare planten- en diersoorten. In de plannen voor het stationsgebied oost is de bebouwing zo compact mogelijk tegen het bestaande

bebouwd gebied van Geldermalsen gesitueerd waardoor de noordzijde op een groene manier ingericht kan worden en hierdoor aansluit bij de bestaande ecologische hoofdstructuur.

Conclusie

De plannen voor het Stationsgebied Oost voldoen aan de hoofddoelstelling van het streekplanbeleid: "...het scheppen van ruimte voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak...". In het bijzonder als het gaat om bundeling van water en ruimtegebruik, optimale benutting van infrastructuur, kansen voor zorgtaken en inpassing binnen de Ecologische hoofdstructuur sluit zij aan op het streekplanbeleid.



Illustratie 3: ontwerp stationsgebied oost te midden van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS is roodomlijnd)

Structuurvisie Rivierenland 2004-2015

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

Uit de structuurvisie blijkt dat natuur en landschap vlak bij de steden erg belangrijk zijn voor de stedelijke bevolking die op zoek is naar rust, ruimte en natuur. Rond de steden liggen waardevolle landschappen met veelal cultuurhistorische en natuurlijke waarden. Om in de nieuwe stadswijken prettig te kunnen wonen en om een goede overgang naar het landelijk gebied te maken, moet daar geïnvesteerd worden in de kwaliteit van het landschap. De stadslandschappen moeten enerzijds een aantrekkelijk woonmilieu bieden en anderzijds zoveel mogelijk aansluiten bij het karakter van de cultuurhistorische kenmerken van de bestaande landschappen, waarin de toekomstige wijken ontwikkeld gaan worden.

Conclusie

Uitgangspunt voor de plannen voor het Stationsgebied Oost is geweest om zo veel mogelijk het contact met het bestaande landschap te behouden. Zowel door compact te bouwen tegen het bestaande bebouwd gebied van Geldermalsen aan, door het creëren van zichtlijnen richting de rivier

en uiterwaarden, alswel door een landelijke inpassing met hoogteverschillen aan de rivierzijde van het plan, zoals illustratie 3 laat zien.

Derde Waterhuishoudingsplan Gelderland 2004-2009

Goed waterbeheer is een essentieel onderdeel van de zorg voor de omgevingskwaliteit in Gelderland. Water biedt vele kansen om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Het Waterhuishoudingsplan schetst de mogelijkheden om de kansen van water voor mens en natuur goed te benutten in Gelderland. Naast kansen voor verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving zijn er ook maatregelen noodzakelijk om veiligheid te blijven bieden tegen overstroming met rivierwater en om wateroverlast na hevige regenval te voorkomen.

De hoofdlijnen van het provinciale waterbeleid tot 2015 zijn terug te voeren op een drietal onderdelen. Te weten 'basisbeleid dat provinciebreed nodig is', 'aanvullend beleid in actiegebieden' en 'gebiedsgericht grondwaterbeheer'.

Basisbeleid dat provinciebreed nodig is.

Het basisbeleid dat provinciebreed nodig is, heeft betrekking op:

- Het realiseren van veiligheid tegen hoogwater
- Voorkomen van achteruitgang van de waterkwaliteit en bescherming van de waterhuishoudkundige functies
- Inrichten van waterbergingsgebieden ter voorkoming van wateroverlast.
- Inzet t.b.v. het aanpakken van de resterende puntlozingen zoals riooloverstorten ten einde de waterkwaliteit te verbeteren

Aanvullend beleid in actiegebieden

Daarnaast is voor een aantal waardevolle gebieden die om specifieke waterhuishoudkundige condities vragen een gebiedsgericht beleid geformuleerd. Het gaat daarbij voornamelijk om het ontwikkelen van natuur en het verbeteren van de waterkwaliteit. In dit plan worden, naast de wettelijk verplicht te ontwikkelen vogel- en habitatrichtlijngebieden, negen actiegebieden aangewezen. Het plangebied maakt hier geen deel van uit.

Gebiedsgericht grondwaterbeheer

Grondwater is en blijft in Gelderland de voornaamste bron van drinkwater en hoogwaardige industriële toepassingen. De provincie kiest voor een op het draagkrachtprincipe gebaseerd systeem. Hierbij zijn de functies en doelen van een gebied bepalend voor de mogelijkheden voor grondwateronttrekking.

Om het voorstaande beleid waar te maken zullen de verschillende overheden ieder op hun vakgebied prestaties moeten leveren. Het Rijk en de provincie gaan aan de slag met het uitvoeren van projecten voor meer ruimte voor de rivier. De gemeenten zullen aan de slag gaan met de planologische bescherming van natte natuur en waterbergingsgebieden, en met het saneren van riooloverstorten op de wateren van het hoogste ecologische niveau.

De waterschappen gaan aan de slag met het begrenzen en inrichten van de waterbergingsgebieden, het langer vasthouden van water in de actiegebieden en het bestrijden van de verdroging van verdroogde natuurplek in de actiegebieden.

Speerpunten

De provincie onderscheidt een zestal speerpunten voor de genoemde planperiode. De speerpunten 1, 2 en 3 gaan over maatregelen die Gelderland-breed nodig zijn en de speerpunten 4, 5 en 6 gaan over extra maatregelen in de actiegebieden. Het plangebied valt echter niet onder de actiegebieden en derhalve wordt volstaan met het noemen van punt 1 t/m 3.

speerpunt 1: Ruimte voor de rivier tussen de dijken.

Dit speerpunt is gericht op het bieden van structurele veiligheid tegen overstromingen door 'meer ruimte voor de rivier' te realiseren tussen de dijken.

speerpunt 2: Beschermen van waterbergingsgebieden en natte natuur

De waterbergingsgebieden zullen beschermd worden tegen ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen zoals stedelijke uitbreidingen, bedrijventerreinen, verblijfsrecreatie, infrastructuur, glastuinbouw en andere vormen van kapitaalsintensieve bebouwing. De provincie wil ook dat in de planperiode de natte natuur in heel Gelderland planologisch beschermd wordt. Ten eerste, tegen ongewenste (ruimtelijke) ontwikkelingen, die invloed hebben op het watersysteem en ten tweede tegen landgebruik dat door milieubelasting de natuur teveel zal schaden. Deze planologische bescherming kan het beste geregeld worden in de gemeentelijke bestemmingsplannen.

speerpunt 3: Inrichten van waterbergingsgebieden.

Waterbergingsgebieden zijn de 'van nature onderlopende gebieden' binnen de verschillende stroomgebieden. Ze vormen een onderdeel van de trits 'vasthouden – bergen – afvoeren'. Bij het berekenen van de benodigde hoeveelheid bergingsgebieden is eerst in beeld gebracht hoeveel regenwater maximaal in de bovenstroomse gelegen gebieden kan worden vastgehouden. De bergingsgebieden zijn gebaseerd op basis van de dan nog resterende extra afvoer. Deze dient dan in het stroomgebied geborgen te worden om wateroverlast te voorkomen.

Conclusie

Het huidige gebied heeft grotendeels een agrarische functie. In de toekomstige plannen zal de nadruk komen te liggen op woningbouw en waterberging. In het plangebied wordt voldoende ruimte gereserveerd om aan de verschillende wateropgaven te voldoen. Zo zal het noordelijk deel van het plangebied ingericht worden als groengebied met de mogelijkheid tot waterberging, dit ter voorkoming van wateroverlast. Om dit mogelijk te maken zal het gedeelte met woningbouw worden verhoogd (ten einde overstroming tegen te gaan) en wordt het overige deel van het plangebied verlaagd. De waterpartijen in het plangebied worden in verbinding gebracht met de Linge. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor de rivier en meer waterbergend vermogen. In het plangebied zal zoveel mogelijk afgekoppeld worden en zal het water binnen het plangebied worden vastgehouden conform de trits 'vasthouden – bergen – afvoeren'. De plannen voor het Stationsgebied Oost voldoen hiermee aan de speerpunten zoals door de provincie worden onderscheiden en zorgen ervoor dat woningbouwplannen en extra ruimte voor de rivier samengaan.

Beheerplan waterkeringen 2008-2012

Het Waterschap Rivierenland is verantwoordelijk voor de waterstaatkundige verzorging in het rivierengebied. Zij werken aan taken als waterbeheer, de zorg voor dijken en kades, het beheer van een aantal wegen en vaarwegen, het zuiveren van afvalwater en het bestrijden van muskussen bevorratten.

Één van de taken van het waterschap is de waterkeringstaak: het waterschap heeft de zorg voor het bieden van waterveiligheid en het beheren van de waterkeringen. Het bieden van veiligheid tegen overstromingen met behulp van dijken en waterkeringen is een zaak van levensbelang. Zonder dijken en kades zou een groot deel van het rivierengebied bij hoge waterstanden onder water lopen. Voor het beheer van de waterkeringen is een beheerplan opgesteld. De doelstelling van het beheerplan is als volgt te omschrijven:

"Het beheerplan voorziet in een eenduidig beleid voor het beheer van de waterkeringen en legt dit vast. Derden krijgen inzicht in de manier waarop het waterschap omgaat met de waterkeringen en welke maatregelen nodig zijn om dit beleid tot uitvoering te brengen."

Aangezien water en waterveiligheid hoog op de agenda staan, vraagt dit om een heldere visie op het taakveld waterkeringen. Daarbij onderscheidt Waterschap Rivierenland twee pijlers:

1. voorkomen van overstromingen;
2. beperken van gevolgen van overstromingen.

Doelen pijler 1:

1. Eigen beleidsplannen zijn integraal en komen tot stand door een interactief proces (doorlopend).
2. Adviseren en sturen bij beleidsplannen en planontwikkeling van derden die een relatie hebben met waterveiligheid (doorlopend).
3. Kern- en beschermingszones van de waterkeringen vastleggen in bestemmingsplannen met de bestemming 'primaire waterkering' (primaire waterkering als functie) (doorlopend).

Doelen pijler 2:

4. De compartimentering door middel van de waterkeringen nader onderzoeken (2009).
5. Vertaling van de risicokaarten (aansluiten bij de Richtlijn Overstromingsrisico's) naar locatiekeuze-kaarten als handvat in de ruimtelijke ordening. Deze locatiekeuzekaarten geven de risico's van overstromingen via de primaire waterkeringen weer (2012).

Naast de beleidsmatige kant houdt het Waterschap zich ook bezig met de meer uitvoeringsgerichte taken. Onderdeel hiervan is het toetsen en verbeteren van de waterkeringen. Het hoofddoel is om in 2015 alle primaire waterkeringen 'op orde' te hebben.

Daarnaast zal het waterschap zich inzetten voor het beheren, inspecteren, het uitvoeren van onderhoud en het verlenen van ontheffingen.

Conclusie

Binnen de plannen behouden de bestaande dijken / waterkeringen hun taak. Om het belang van de waterkeringen te onderstrepen wordt in het bestemmingsplan een grote rol voor de waterhuishoudkundige voorzieningen weggelegd. Door de waterhuishoudkundige voorzieningen binnen de juridisch bindende regels van het bestemmingsplan op te nemen, overeenstemmend met de eisen en wensen van het waterschap wordt aangesloten bij het beleid van het waterschap.

Integraal Waterbeheersplan Gelderse Rivierengebied 2002 - 2006

De belangrijkste doelstellingen voor dit vervolg op het eerste waterbeheersplan (IWGR-1) zijn: de veerkracht van het watersysteem benutten en vergroten (natuurlijk waterbeheer), vanuit waterbeheer duidelijker richting geven aan ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied en het waterbeheer gezamenlijk en zo breed mogelijk aanpakken. Dit is verder uitgewerkt aan de hand van de thema's: waterkwantiteit, landschap, natuur en cultuurhistorie, waterkwaliteit, stedelijk water en waterbodems. Hierbij wordt voor het kwantiteitsdeel de trits vasthouden – bergen - afvoeren als leidraad gebruikt en voor het kwaliteitsdeel schoon houden - scheiden - schoon maken. Per deelgebied wordt in het plan zowel een beschrijving van het watersysteem en de kansen en bedreigingen beschreven als een visie op de toekomstige ontwikkeling van het systeem.

In het deel van het stroomgebied van de Linge waarin het plangebied is gelegen, zijn geen concreet voorgenomen maatregelen en ontwikkelingen bekend. Wel wordt in overleg tussen Waterschap en gemeente de mogelijkheid tot ontwikkeling van een groen-blauwe zone in het gebied tussen de geplande woningbouw en de jachthaven nabij het centrum van Geldermalsen onderzocht. Gezien de ligging van het plangebied in het stroomgebied van de Linge, zal het waterbergend vermogen niet af mogen nemen en bij voorkeur moeten toenemen om wateroverlast te voorkomen. Onder wateroverlast worden niet gewenste inundaties als gevolg van een beperkende afvoer- of bergingscapaciteit verstaan. Voor het plangebied wordt gestreefd naar een duurzaam stedelijk waterbeheer. Watergangen in stedelijk gebied hebben als doel de afvoer en de ecologische waterkwaliteit te bevorderen. Voor het stedelijk water geldt ten aanzien van de waterkwaliteit in principe het basisniveau. Wateroverlast en inundatie in het stedelijk gebied moeten zoveel mogelijk worden voorkomen. Het waterhuishoudkundig systeem dient zodanig te functioneren dat bij een zware regenbui geen water op straat komt te staan. Op basis van de bergingsberekening bij de meest ongunstige bui met een herhalingstijd van 10 jaar moet de ontwateringsdiepte gewaarborgd worden volgens de onderstaande normen:

- 0,70 meter beneden maaiveld ter plaatse van wegen en verharding;
- 1,00 meter beneden bouwpeil van de bebouwing;
- 0,50 meter beneden maaiveld ter plaatse van tuinen en

beplantingsstroken.

Bij een bui met een neerslaghoeveelheid van 100 mm in 24 uur dient een drooglegging van 0,10 m ten opzichte van het straatpeil aanwezig te zijn. In het kader van WB-21 adviseert het waterschap om rekening te houden met 10% extra neerslag ten opzichte van de hiervoor genoemde buien. De gewenste ontwatering mag in stedelijk gebied eenmaal per jaar worden overschreden gedurende een periode van maximaal 10 tot 20 dagen. Bij toename van het verhard oppervlak zal rekening moeten worden gehouden met tijdelijke berging of directe infiltratie op eigen terrein. De extra ver-

hardingen moeten zoveel mogelijk worden afgekoppeld van het riool. Het niet aankoppelen van verhard oppervlak zal moeten verlopen volgens de beslisboom voor hemelwater van het Bestuurlijk Overleg Riolering – Gelderland (BOR-G, 1999). In deze beslisboom wordt navolgende voorkeursvolgorde aangehouden voor de behandeling van hemelwater:

- gebruik van hemelwater;
- hemelwater opvangen op een vegetatiedak;
- infiltratie van hemelwater;
- hemelwater afvoeren naar oppervlaktewater;
- hemelwater afvoeren naar de RWZI.

De genoemde volgorde dient echter niet als dwingend te worden geïnterpreteerd

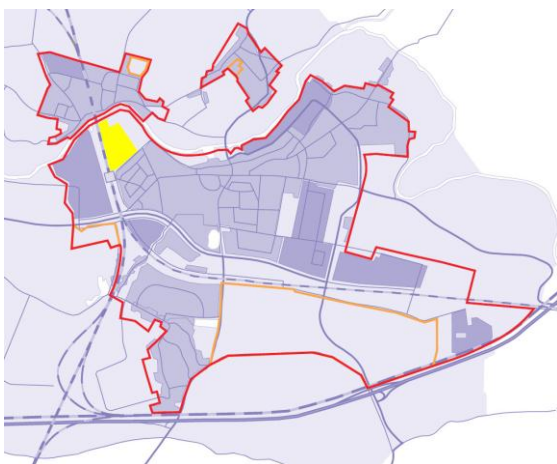
Keur

Voor werkzaamheden in de beschermingszone en/of keurzone van de A-watergang moet een ontheffing worden verkregen op de Keur van Waterschap Rivierenland. Indien er sprake is van lozingen op de watergang moet ook een ontheffing van de WVO worden verkregen. In de ontheffing kunnen nadere eisen worden gesteld aan de maatgeving van het ontwerp (bijvoorbeeld maatvoering duikers).

2.4 Gemeentelijk beleid

Wikken en Wegen, actualisering structuurvisie Geldermalsen 2000-2015

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



Illustratie 4: bebouwingscontouren met in geel het plangebied

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

Naast de contouren noemt de geactualiseerde structuurvisie nog een aantal van belang zijnde kwantitatieve en kwalitatieve uitgangspunten ten aanzien van het volkshuisvesting- en woningbouwbeleid. Zo zal het buitengebied zoveel mogelijk gevrijwaard moeten blijven van woningbouw. De situering en het programma voor woningbouw moeten afgestemd zijn op mobiliteits-, water-, duurzaamheids- en leefbaarheidsdoelen met als ambitie: versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Er moeten zorggebonden woonvoorzieningen voor senioren gesitueerd worden op (inbreidings)locaties nabij de centra én d.m.v. specifieke projecten in de uitleglocaties. Daarnaast houdt men in de gemeentelijke programmering rekening met:

- maximaal 30% dure bouw (> 230.000 euro),
- minimaal 70% goedkope en betaalbare bouw (< 230.000 euro),
- minimaal 40 % geschikt voor ouderen,
- groot deel tevens geschikt voor starters.

De goedkope woningen zullen voor een belangrijk deel moeten plaatsvinden op de uitleglocaties.

Conclusie

In de structuurvisie vormt de herinrichting van de stationsomgeving een speerpunt. Vanwege de aansluiting op Randstadspoor zijn een kwaliteitssprong van de stationsomgeving en een betere ontsluiting gewenst. De structuurvisie beoordeelt de ontwikkeling rondom het stationsgebied als: "een ontwikkeling die zeer goed past in het bestaande structuurplan". De voorgenomen plannen sluiten aan bij de wensen van de geactualiseerde structuurvisie.

Woonvisie Geldermalsen 2006-2015

In de notitie Wikken en Wegen, is het woningbouwprogramma voor de gemeente Geldermalsen opgenomen. In totaal gaat het om ongeveer 1700 woningen tot 2015. De invulling is echter puur kwantitatief. Er wordt in het programma geen invulling gegeven aan de kwalitatieve aspecten van woningbouw, zoals prijsklasse en woningtype.

Uit cijfers blijkt dat het aantal ouderen in Geldermalsen de komende jaren sterk zal toenemen. In 2025 zullen maar liefst 5.400 inwoners van Geldermalsen ouder zijn dan 65 jaar. Dat is dan 20% van het totale inwonersaantal. Een groot deel (ca. 40%) van de woningvoorraad zal geschikt moeten zijn voor ouderen en daar moet nu rekening mee worden gehouden bij de nieuwbouwplannen.

Naast woningen voor ouderen is ook de behoefte aan betaalbare koopwoningen in Geldermalsen groot. Met name starters en doorstromers die nu nog in een huurwoning wonen, zijn op zoek naar een betaalbare koopwoning.

Bij toevoegingen moet de aandacht gezien de grote vraag van met name starters uitgaan naar goedkope en betaalbare woningen. Door het ontbreken van betaalbare koopwoningen in Geldermalsen blijft deze vraag op korte termijn groot.

Gezien het grote aantal reacties op duurdere huurwoningen moet ook dit segment niet helemaal worden vergeten. Een deel van de vraag naar dure huurwoningen komt voort uit een tekort aan betaalbare koopwoningen. Een te sterke beperking van het bouwvolume in het duurdere koopsegment kan leiden tot hogere prijzen en een toenemende concurrentie op deze markt. De vraag naar dit type woningen in Geldermalsen is onverminderd groot.

Conclusie

De geplande woningopgave en de onderverdeling naar prijsklasse en woningtype past binnen de kaders van de woonvisie Geldermalsen 2006-2015.

Mobiliteitsplan Geldermalsen 2020

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

De doelen uit het mobiliteitsplan zijn in vijf categorieën onderverdeeld:

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

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

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

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

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

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

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

ad4: het doel 'Probleemloos recreëren' houdt in:

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

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

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

Conclusie

De geplande ontwikkelingsopgave sluit aan bij de doelstellingen van het mobiliteitsplan Geldermalsen 2020. Uitgangspunten in de plannen is dat verkeersstromen zoveel mogelijk worden gescheiden, dit geldt in het bijzonder voor het stationsplein waar fietsers voetgangers en automobilisten bij elkaar komen. Daarnaast leveren de plannen een bijdrage door te voorzien in goede en aantrekkelijke fietsenstallingen en door een makkelijk bereikbare Kiss&Ride voorziening. Hierdoor wordt het reizen per fiets en per openbaar vervoer aantrekkelijker gemaakt.

Raadsbesluit stedenbouwkundig plan Stationsomgeving , 29 oktober 2008

In het raadsbesluit van okt. 2008 maakt de raad een keuze over het al dan niet in stemmen met de voorgestelde plannen. De hoofddoelstelling van de plannen is: de integrale verbetering van de stationsomgeving. Geconstateerd wordt dat in de recente plannen, in belangrijke mate aan de doelstelling wordt voldaan.

De gemeenteraad van de gemeente Geldermalsen heeft op 29 oktober 2008 besloten:

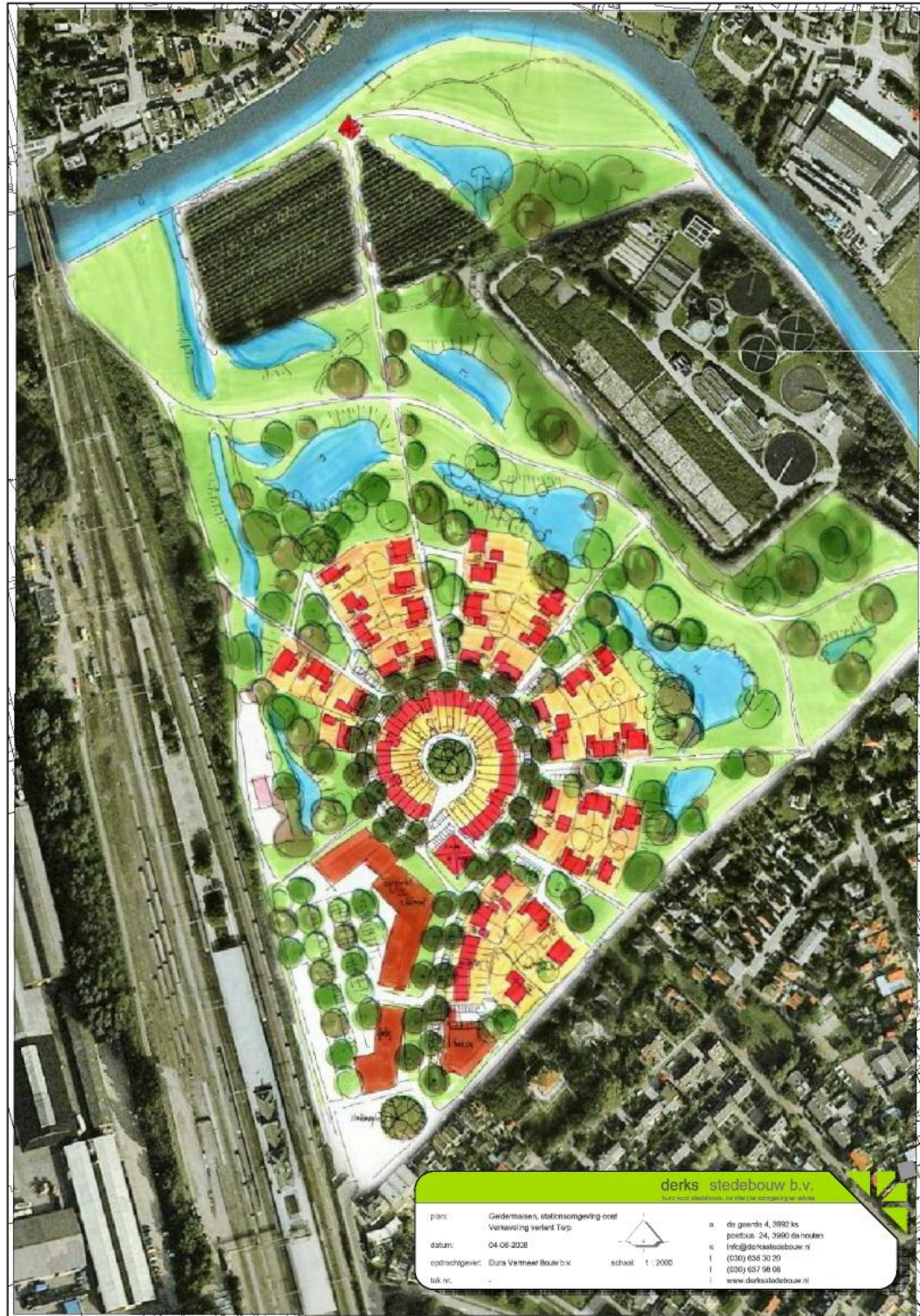
- In te stemmen met het stedenbouwkundig plan voor de ontwikkeling van de stationsomgeving. Dit plan bestaat o.a. uit:
 - * tekening plan 'Terp' van Derks Stedenbouw d.d. 4 juni 2008;
- opdracht te geven tot het verder uitwerken en in het bestemmingsplan vastleggen van de plannen.
- Een bedrag beschikbaar te stellen voor de te nemen vervolgstappen in de planontwikkeling.

Tevens zijn op 29 oktober 2008 de volgende amendementen door de raad vastgesteld, welke richtinggevend zijn geweest voor de verdere uitwerking van de omgeving van het station:

1. een gezamenlijk met NS gedragen visie op het gebruik van het stationsgebouw onderdeel laten zijn van het bestemmingsplan
2. het landschapspark tussen de terp en de Linge nader uit te werken en te bestemmen als natuurgebied ten behoeve van met als doel recreatie- en uitloopegebied en de nodige actie te ondernemen om deze bestemming daadwerkelijk te realiseren gelijktijdig of vooruitlopend op de plannen in het stationsgebied
3. de mogelijkheid tot gratis parkeren niet als uitgangspunt, maar als randvoorwaarde meenemen in de verdere planontwikkeling
4. bij de verdere stedenbouwkundige ontwikkeling van de stationsomgeving de ontwikkeling van die omgeving tot een toeristisch-recreatief knooppunt integraal meenemen
5. bij de verdere onderhandelingen met ProRail over het definitieve ontwerp voor de traverse uit te gaan van een overdekte traverse met behoud van de volledige functionaliteit en de eventuele meerkosten van deze resultaatverplichting ten laste te brengen van de grondexploitatie stationsomgeving

De meeste amendementen hebben betrekking op onderdelen die buiten het deelplan Stationsomgeving Oost vallen waarvoor het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld. Amendement 2 is gezamenlijk opgepakt met het waterschap en zal te zijner tijd middels een separaat bestemmingsplan worden bestemd; in verband met de eigendomssituatie en de nog (gezamenlijk met het water-

schap) op te stellen gebiedsvisie bleek het niet mogelijk het 'landschapspark' reeds in dit bestemmingsplan mee te nemen. Ten behoeve van het vierde amendement worden voldoende planologische mogelijkheden geboden nabij het stationsplein om potentiële exploitanten te kunnen faciliteren.



Illustratie 5: verkavelingsvariant 'Terp', 4 juni 2008, goedgekeurd door de gemeenteraad van Geldermalsen op 29 okt 2008

HOOFDSTUK 3: PLANBESCHRIJVING

3.1 huidige situatie

Het gebied ten oosten van het station Geldermalsen wordt in de huidige situatie grotendeels gebruikt als akkerbouwland. In het zuidwestelijk deel is de locatie in gebruik als parkeerterrein en ook de fietsenstalling ten behoeve van het NS-station Geldermalsen heeft hier een plek gekregen. Daarnaast is ook het busstation van Geldermalsen als ook een kiss&ride voorziening aan de oostzijde van het station gevestigd. Tussen het akkerbouwland en de spoorlijn bevinden zich enkele bosschages met daar middenin de voormalige postkoetshalte die momenteel in gebruik is als woonruimte. Aan de noordzijde is het gebied in gebruik als boomgaard en aan de oostkant is een rioolwaterzuiveringsinstallatie gevestigd.



Illustratie 6: Ligging plangebied met huidige functies

3.2 ruimtelijke opbouw

Het ontwerp voor de oostzijde van het stationsgebied komt voort uit de bestaande kwaliteiten van het omliggende landschap. Staand te midden van het weiland is met de klok mee een aantal inspirerende plekken te zien die van invloed zijn geweest op het ontwerp. Allereerst is er het station Geldermalsen uit 1884. Het stationsgebouw dateert uit de tijd dat het station een belangrijke regio-functie had, met de veiling en veel veetransporten. Voor reizigersvervoer werd Geldermalsen pas later belangrijk.

Meer naar het noorden, direct tegen het spoor aan, ligt een groot wit gebouw enigszins verscholen tussen de bosschages. Dit gebouw is de voorloper van het huidige stationsgebouw aangezien het voorheen een halteplaats voor de postkoets is geweest. In 1894 werd het verbouwd tot een dubbele dienstwoning en is sindsdien nog steeds als woonruimte in gebruik.

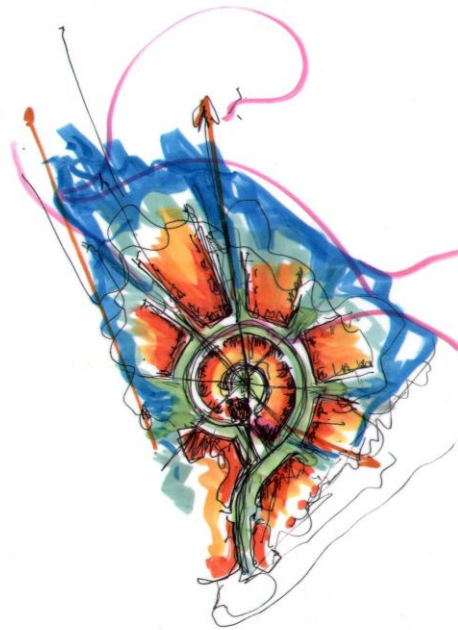


Illustratie 7: voormalige postkoetshalte

Aan de overzijde van de rivier de Linge ligt, aan weerszijden van de spoorbrug, het pittoreske dorpje Tricht met enkele grote vrijstaande landhuizen waaronder 'Huize Het Hof'. Aan de zuidzijde wordt het plangebied begrensd door de Genteldijk. Ook hier vinden we enkele grote markante landhuizen.

De zichtlijnen richting al deze plekken zijn de basis geweest voor het eerste schetsontwerp. Door de zichtlijnen te combineren met open plekken ontstaan vanuit het plangebied doorblikjes richting de omgeving. De open plekken bieden plaats aan wegen, groen en ruimte voor parkeren. Tussen de zichtassen in ontstaat dan ruimte voor bebouwing.

Buiten het bebouwd gebied krijgt de rivier en haar uiterwaarden de ruimte. Hierdoor ontstaat een groenblauwe wereld waarin wandel en fietspaden een plek krijgen. Bij hoog water heeft deze plek de mogelijkheid om extra water te bergen. Om te zorgen dat de bebouwing bij hoogwater niet onder water komt te staan komt zij hoger te liggen dan het groenblauwe buitengebied. De hoogte neemt toe richting het centrum van de bebouwing. Het ontwerp is dan ook enigszins met een terp te vergelijken.



Illustratie 8: eerste ontwerpschets Stationsgebied Oost

functies

Stationsplein

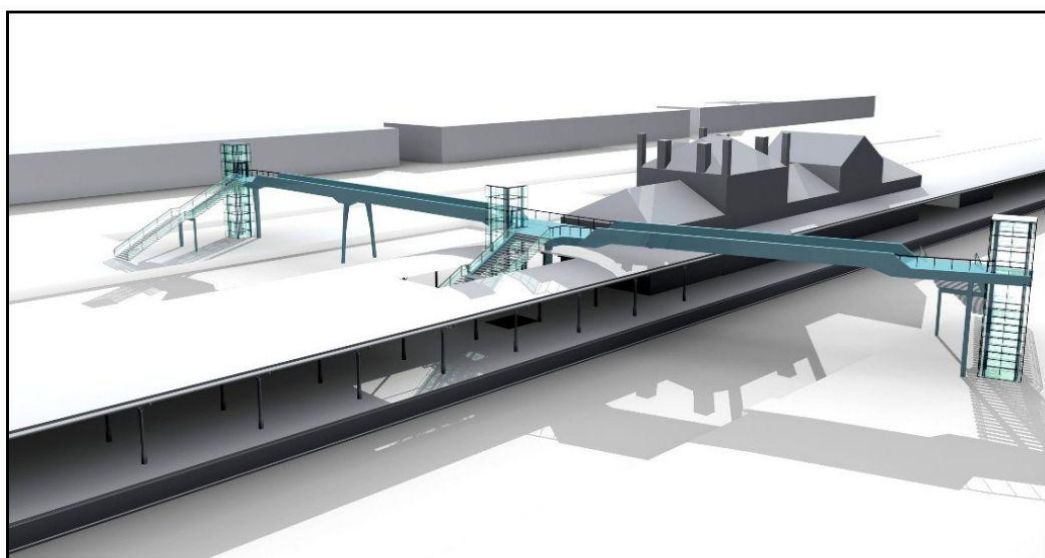
Naast woningbouw biedt de locatie plaats aan het nieuwe stationsplein van Geldermalsen. Rondom dit stationsplein zullen enkele centrumfuncties een plek kunnen vinden. Voorbeelden hiervan zijn een fietsenstalling, eventueel in combinatie met een fietsenwinkel en fietsenverhuur, kleinschalige horeca- en kantooractiviteiten en eventueel een toeristisch informatiepunt.

Het stationsplein zelf moet de entree van Geldermalsen worden. Of zoals de notitie¹ van de klankbordgroep stationsplein het verwoordt: “...een plein, dat het begin en eindpunt vormt voor een bezoek aan Geldermalsen en/of de omgeving. Het functioneert als een poort. Hier kom je binnen, ervaar je wat Geldermalsen te bieden heeft en oriënteer je je op verdere mogelijkheden. Maar hier kom je ook weer terug, na een dag in de omgeving om nog even na te praten, of voor een hapje of een drankje op een terras...”.

Het stationsplein zal een centrale functie voor de gemeente Geldermalsen in gaan nemen. Hier worden bezoekers ontvangen en krijgen zij een eerste indruk van de gemeente. Aan het plein zijn voorzieningen gedacht die een aanvullende waarde hebben voor treinreizigers zoals een informatiepunt voor de regio, kleinschalige horeca en een fietsverhuur. Om de overstap van trein naar fiets of auto zo gemakkelijk mogelijk te maken zijn dergelijke voorzieningen om en nabij het stationsplein gesitueerd. Aan de kant van het spoor komen (betaalde) fietsenstallingen en ook is voorzien in een Kiss & Ridezone in de nabijheid van de traverse.

Traverse

Het stationsplein biedt uiteraard ook toegang tot de perrons. Momenteel gebeurt dit via een tunnel maar vanwege de onveilige situatie en de slechte toegankelijkheid voor minder validen is gekozen voor het aanleggen van een traverse. De traverse zal in 2010 in gebruik genomen worden.



Illustratie 9: Ontwerp spoortraverse. bron: Prorail

Zorgfunctie

Naast de hiervoor genoemde functies is ook de wens geuit om een zorgfunctie in de nabijheid van het station te plaatsen. Het doel is om mensen die al dan niet tijdelijke zorg behoeven een onderkomen te bieden met de kwaliteiten van een hotel. Uit een verkennende inventarisatie van een zorgaanbieder, blijkt dat de markt in Geldermalsen behoefte heeft aan een woonformule waarbij service en zorg integraal aangeboden worden en direct beschikbaar zijn. Veiligheid, comfort en sociale contacten staan daarbij voorop. De zorgbehoefte kan bij deze marktgroep variëren van lichte tot zware verzorgingshuiszorg tot en met verpleeghuiszorg. Door het aanbieden en combineren

¹ Advies Stationsplein, februari 2007; Klankbordgroep Stationsgebied Geldermalsen

² Parkeercijfers - Basis voor de parkeernormering; CROW; oktober 2008

van verschillende zorgtaken ontstaat een grote diversiteit in aanbod en hoeven mensen niet te verhuizen wanneer hun zorgbehoefte verandert. Voor de locatie nabij het stationsgebied Geldermalsen denkt men aan het volgende programma:

- A Zorgkamers met 24-uurs aanwezigheid van zorg en diverse faciliteiten
- B Horeca- en wellnessfaciliteiten, bijv. een lobby, bar, restaurant, bibliotheek of internetcafé
- C zorgcomplex met kamers voor tijdelijk verblijf
- D Servicekamers voor wonen met service, gericht op senioren met een lichte of latente zorgvraag.
- E Verpleegappartementen voor groepswonen met 24-uurs verpleeghuiszorg
- F Optioneel een bed & breakfast / Stadshotel

Vooralsnog is het hierboven gehanteerde programma realistisch en goed binnen de bestaande plannen voor het stationsgebied in te passen. De zorgfuncties zouden prima gecombineerd kunnen worden met de eerder genoemde horeca-activiteiten. Hierdoor kan een wisselwerking ontstaan tussen de gebruikers van het zorgcomplex en overige bezoekers van het stationsgebied.

Woningen

Het grootste gedeelte van de locatie zal gebruikt worden voor woningbouw met de bijbehorende voorzieningen. Bij de ontwikkeling van het plan heeft de onderstaande tabel als uitgangspunt gediend. Het plan houdt rekening met 100 woningen onderverdeeld in verschillende prijsklassen, welke afgestemd zijn op de verschillende categorieën die de provincie Gelderland hanteert. De begrenzing van de categorieën en prijsklassen kan wijzigen wanneer het beleid van de provincie op dit punt verandert.

Segment goedkoop	< € 170.000	15/20 stuks
Segment middencategorie	€ 170.000 / € 250.000	35/45 stuks
Segment duur	> € 250.000	35/45 stuks
Totaal aantal woningen maximaal		100 stuks

De woningen in het midden van het plangebied vormen gezamenlijk een cirkel en zij zijn hoger gelegen dan de overige woningen in het plangebied. Aan de achterzijde van deze woningen is een autoluw gebied waar een speelplek gesitueerd kan worden. Het parkeren t.b.v. deze woningen vindt plaats aan de straatzijde. De cirkel is onderverdeeld in 7 segmenten die uitkijken op een hof. Elk segment bestaat weer uit een viertal rijenwoningen.

Aan de overzijde van de straat staan twee-onder-een-kapwoningen. Zij zijn haaks op de weg gezet om de ronding te benadrukken. Het parkeren ten behoeve van deze woningen geschiedt op eigen terrein aan de achterzijde van de woning. Hierdoor ontstaat aan de straatzijde ruimte voor een groene zone die voor automobilisten continu in beeld is. Aan het begin van de straat, tegenover het zorgcomplex, staan geen twee-onder-een-kapwoningen maar eengezins rijenwoningen.



Illustratie 10: Ontwerp Stationsgebied Oost

De overige woningen zijn gesitueerd rondom een vijftal hoven. Deze hoven corresponderen zoveel mogelijk met de zichtlijnen naar de omgeving. Rondom deze hoven staan, van binnen naar buiten gerekend twee-onder-een-kapwoningen en vrijstaande woningen. Naarmate men verder van het centrumpunt afgaat neemt ook de dichtheid van de woningen af waardoor een geleidelijke overgang ontstaat tussen bebouwing en buitengebied. Dit geldt niet alleen voor de dichtheid van de bebouwing maar ook voor de vrijheid in architectuur, materialen en kleurgebruik. Dicht bij het middelpunt zijn de randvoorwaarden ten aanzien van o.a. kleur- en materiaalgebruik strenger dan verder van het middelpunt af waar de randvoorwaarden minder strikt zijn en meer vrijheid wordt geboden. Ook de peilhoogte van de woningen volgt ditzelfde principe. In het centrum is de peilhoogte van de woningen enkele decimeters hoger dan aan de buitenzijde van het gebied. Voor de afkoppeling van het regenwater zorgt dit voor een natuurlijk verloop.

De hoven worden zoveel mogelijk groen ingericht. Parkeerplaatsen die niet op eigen terrein gesitueerd kunnen worden, waaronder die voor bezoekers, vinden hier een plek. Daarnaast bieden de hoven ruimte aan speelplekken en bieden zij toegang tot het buitengebied. Zij halen als het ware de uiterwaarden naar binnen.

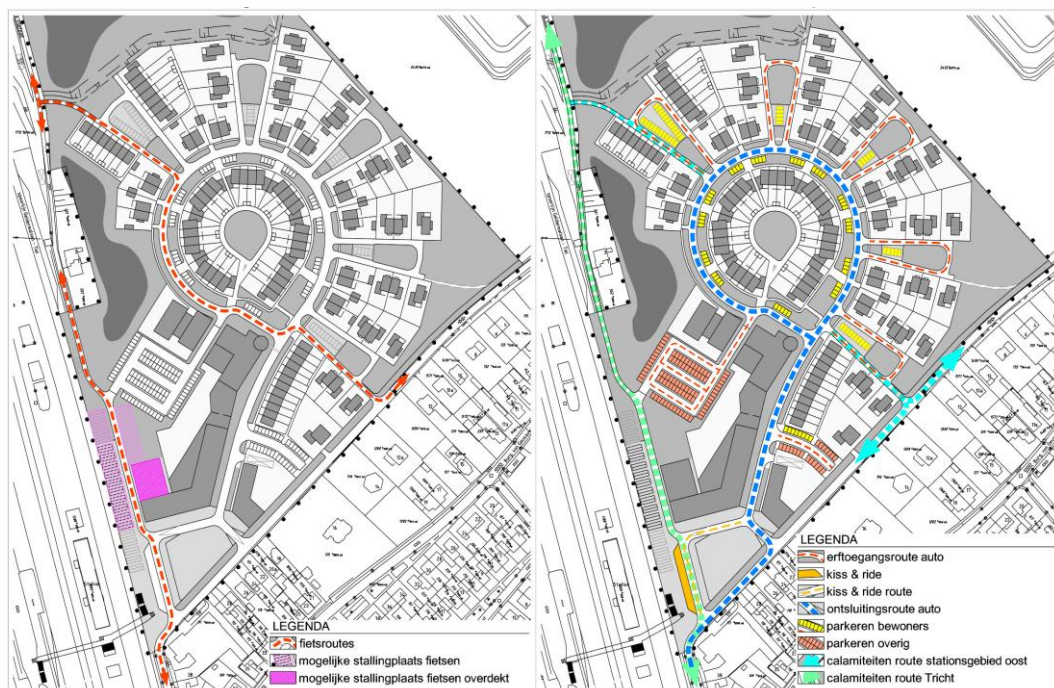
3.3 Verkeer

Ontsluiting en verkeersstromen

Het plangebied wordt ontsloten aan de zuidzijde van het plan. Parallel aan het spoor ligt de Genteldijk die ter hoogte van het nieuwe stationsplein naar het oosten afbuigt. Vanaf het stationsplein ligt één lange lus de wijk in, die halverwege op zichzelf aansluit. Door gebruik te maken van een lus wordt een situatie gecreëerd waarbij auto's door kunnen rijden zonder dat er aan het eind van de weg gekeerd hoeft te worden. Het gehele plangebied zal worden ingericht als verblijfsgebied met een maximum van 30 km/u. In dit kader zal bijzondere aandacht worden besteed aan de inrichting van de weg.

De vijf hoven takken aan op de hoofdlus. Ook hier geldt dat men per hof met de auto rond kan rijden. Dit komt met name de verkeersveiligheid ten goede. Hetzelfde geldt voor het parkeren. Waar mogelijk is het parkeren zodanig gesitueerd dat men vooruit kan in- en uitrijden. Alleen ter plaatse van de rijenwoningen, waar geen parkeerplaatsen op eigen terrein zijn, is dit door de hoeveelheid te realiseren parkeerplaatsen niet mogelijk.

Voor de hoofdweg geldt dat deze minimaal 5,5 meter breed is. Voor de hoven kan volstaan worden met een smallere rijbaan. Omdat het plangebied maar één hoofdontsluiting kent zal in het meest zuidelijke hof een verbinding naar de Genteldijk gemaakt worden. Ook wordt een calamiteitenroute richting Tricht mogelijk gemaakt. Beide verbindingen zullen voor het autoverkeer afgesloten worden d.m.v. een paaltje en alleen als calamiteitenroute gebruikt kunnen worden.



Illustratie 11: verkeersstromen en parkeermogelijkheden voor fietsers (links) en auto's (rechts)

Stationsplein

Het stationsplein is letterlijk en figuurlijk de verbindende schakel van Geldermalsen. Een van de taken van het stationsplein is om de verkeersstromen ten behoeve van het station zo veilig en soepel mogelijk te geleiden. Een definitief ontwerp ten behoeve van het stationsplein is er nog niet maar in het stedenbouwkundig ontwerp is al wel een voorzet gegeven voor de inrichting. Het ontwerp probeert de belangrijkste verkeersstromen zoveel mogelijk te scheiden. De verwachte verkeersstromen zijn o.a.:

- fietsers richting fietsenstalling
- Auto's richting woningen en zorgcomplex
- Auto's richting Kiss & Ride
- voetgangers richting traverse

Parkeren

Het parkeren ten behoeve van de woningen gebeurt zoveel mogelijk op eigen terrein. Waar dit niet mogelijk is zal dit bij voorkeur direct voor de eigen woning in het openbaar gebied plaats vinden. Voor het aantal benodigde parkeerplaatsen is uitgegaan van de parkeernormering van het CROW². De maximale kengetallen van het CROW zijn voor woningen in een gebied aangeduid als 'weinig stedelijk' als volgt onderverdeeld:

Woning duur	2,2 parkeerplaats per woning
Woning midden	1,9 parkeerplaats per woning
Woning goedkoop	1,7 parkeerplaats per woning

² Parkeercijfers - Basis voor de parkeernormering; CROW; oktober 2008

Uitgaande van de gehanteerde onderverdeling naar 45 dure woningen (vrijstaand en 2 onder 1 kap), 35 midden (rijenwoningen) en 20 goedkoop (sociale woningbouw) moeten er ten behoeve van de woningen circa $99+67+34 = 200$ parkeerplaatsen gemaakt worden. In het laatste ontwerp zitten 236 parkeerplaatsen in het plan waarvan iets minder dan de helft op eigen terrein.

Het zorgcomplex is onderverdeeld naar verschillende typen zorgkamers en een aantal aanvullende functies (zoals een restaurant, bar en bibliotheek) welke grotendeels voor eigen gebruik zijn. Het aantal zorgkamers voor zorgbehoevenden zal neerkomen op circa 70 stuks. Daarnaast dient nog gerekend te worden met een 20-tal hotelkamers t.b.v. een stadshotel c.q. bed and breakfast. Het aandeel horeca is geschat op circa 250m² b.v.o.

De kengetallen van het CROW zijn voor deze functies als volgt onderverdeeld:

Verpleeg/verzorgingstehuis	0,7 parkeerplaats per wooneenheid
Hotel	1,5 parkeerplaats per kamer
café / bar / cafetaria	7,0 parkeerplaats per 100m ² b.v.o.

Uitgaande van 70 zorgkamers, 20 hotelkamers en 250m² horeca zullen er circa $49+30+18 = 97$ parkeerplaatsen gemaakt worden. In het ontwerp is op eigen terrein ruimte gereserveerd voor circa 91 parkeerplaatsen. Voor de resterende 6 parkeerplaatsen is in het openbaar gebied nog voldoende ruimte beschikbaar.

Ten behoeve van de voorziene designstudio van circa 1.100m² wordt gerekend met de kencijfers voor 'kantoren zonder baliefuncties'. Hier geldt een normering van 2,1 parkeerplaats per 100m² b.v.o. Omgerekend komt dit neer op circa 23 parkeerplaatsen. Naast een aantal parkeerplaatsen die op eigen terrein gerealiseerd kunnen worden, is er in het openbaar gebied ook met circa 20 (gereserveerde) parkeerplaatsen t.b.v. van de designstudio rekening gehouden.

Fietsenstalling

Op dit moment bevinden zich aan weerszijden van het station stallingmogelijkheden voor fietsen. Aan de oostzijde van het station is sprake van een grote stallinglocatie; aan de westzijde is een beperkt aantal stallingplaatsen aanwezig. Aan beide zijden zijn zowel onbewaakte, als bewaakte plaatsen aanwezig. De onbewaakte plaatsen zijn overkapt. De bewaakte plaatsen zijn fietskluizen. De fietskluizen zijn, hoewel nog bruikbaar, niet van goede kwaliteit. Prorail werkt aan een programma om deze te vervangen door betere exemplaren. Hierbij dient de gelegenheid zich aan alternatieve mogelijkheden te onderzoeken.

Gezien de aantallen fietsen die bij station Geldermalsen worden gestald, is er in principe draagvlak voor een bewaakte stalling. Een gebouwde stalling biedt mogelijkheden het ruimtegebruik te beperken. Eén fietskluis vraagt ca. 2 m². Voor een gebouwde stalling kan worden uitgegaan van ca. 0,7 m² per fiets. Voor Geldermalsen zou kunnen worden uitgegaan van ca. 500 bewaakte stallingplaatsen. Wanneer de stalling wordt gecombineerd met fietsenverhuur en fietsenreparatie en een toeristisch informatiepunt moet rekening worden gehouden met een ruimtevraag van ca. 600 m².

HOOFDSTUK 4: MILIEUASPECTEN

4.1 Inleiding

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

4.2 Bodem

Ten behoeve van een inventarisatie van de bodemgesteldheid van het plangebied zijn meerdere onderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn onder te verdelen naar 3 deelgebieden, te weten:

- het parkeerterrein en busstation (geel)³
- de voormalige vuilstort (oranje)⁴
- het akkerbouwland (rood)⁵



Illustratie 12: deelgebieden bodemonderzoek

³ Verkennend en nader bodemonderzoek Genteldijk te Geldermalsen; NIPA Milieutechniek, Oss ; 8-12-2008, proj.nr. 08.10796

⁴ Verkennend Onderzoek Stortplaatsen; De Straat Milieu-adviseurs b.v., Delft; 05-04-2000; proj.nr. B5536

⁵ Verkennend bodemonderzoek Genteldijk; sectie F, 2434; Chemielinco, Utrecht; 23-08-2001

Parkeerterrein en busstation

Uit de resultaten van het verkennend bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van het busstation en het parkeerterrein aan de Genteldijk, blijkt dat de toplaag van de vaste bodem plaatselijk sterk verontreinigd is met koper, zink en PCB. Tevens zijn verhoogde gehalten aan PAK en nikkel aangetoond. De overige zware metalen zijn licht verhoogd. In het grondwater zijn licht verhoogde gehalten aan Barium aangetoond.

Naar aanleiding van de matig tot sterk verhoogde gehalten is een nader bodemonderzoek uitgevoerd. Bij het nader onderzoek is de sterke verontreiniging in horizontaal vlak afgeperkt. In de afgeperkte boringen zijn nog wel matig verhoogde gehalten aan barium en zink aangetoond. De oppervlakte van sterke verontreiniging beperkt zich tot maximaal 25m². De aangetoonde gehalten hangen samen met het puin dat ter plaatse in de toplaag is aangetroffen. Vooralsnog wordt er niet vanuit gegaan dat deze verontreiniging samenhangt met de stortlocatie op het aangrenzende perceel.

De matig verhoogde gehalten in de afperkende boringen en ondergrond vormen in principe aanleiding tot een nader onderzoek 2e fase. Uit de risicobeoordeling blijkt echter dat bij het huidige gebruik van de huidige locatie vooralsnog geen sprake is van humane of ecologische risico's. Ook de omvang van de verontreiniging is in deze niet van belang. Voor de risicobeoordeling is het nader onderzoek in dit stadium niet nodig. Het uitvoeren van nader onderzoek zal plaatsvinden op een natuurlijk moment, bijv. voorafgaand aan het bouwrijpmaken.

Voormalige vuilstort

Voor de voormalige stortplaats aan de Genteldijk is, in opdracht van de provincie Gelderland, een verkennend onderzoek uitgevoerd door De Straat Milieu-adviseurs b.v. te Delft. Doel van het onderzoek was het maken van een volledig overzicht van voormalige stortplaatsen in de provincie Gelderland. Het onderzoek aan de locatie Genteldijk maakt hier onderdeel van uit.

Op basis van een veldinventarisatie is een inschatting gemaakt over het gebruik van het oppervlaktewater op en rondom de stortlocatie. Het oppervlaktewater rondom de stortlocatie bestaat uit een ven en een sloot die hiermee in verbinding staat. De locatie is in gebruik (geweest) als scoutingruimte. Op en rondom de locatie zijn vijftien boringen geplaatst. Bij elf boringen is stortmateriaal aangetroffen.

Er zijn tijdens de veldinventarisatie aanwijzingen gevonden voor directe risico's voor de volksgezondheid en/of het milieu, omdat het stortmateriaal plaatselijk aan de oppervlakte ligt en er kinderen gebruik maken van de locatie die met dit materiaal in contact kunnen komen.

Conclusies

Het onderzoek van De Straat Milieu-adviseurs b.v. leidt tot de volgende conclusies. Als gevolg van het plaatselijk ontbreken van een afdeklaag en de contactmogelijkheden met het stortmateriaal die hieruit voortvloeien, is er sprake van een sterk verhoogd potentieel risico. In verband met dit risico wordt geadviseerd om de toegang tot de locatie te beperken en/of het stortmateriaal af te dekken. Daarnaast wordt geadviseerd om de chemische kwaliteit van de contactzone vast te stellen om te bepalen of deze een risico vormt voor het gebruik (intensieve recreatie / scouting) van de locatie. Er dient rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van de stortplaats bij verandering van gebruik van het terrein en bij voornemens voor het onttrekken van grondwater op de stortplaats of in de directe omgeving hiervan. In het geval van wijziging van gebruik of grondwateronttrekking is

er sprake van andere risico's en zal de urgentie opnieuw moeten worden vastgesteld. De locatie van de voormalige vuilstort valt in het nieuwe plan samen met de parkeervoorzieningen, groen en bebouwing. Het gewijzigde gebruik zal worden kortgesloten met het bevoegd gezag (Provincie Gelderland) in het kader van de WBB (Wet BodemBescherming). Mogelijk volgen hieruit aanvullende voorwaarden, bijvoorbeeld in de vorm van het aanbrengen van een leeflaag.

Akkerbouwland

In verband met een grondtransactie is door Chemielinco uit Utrecht een verkennend onderzoek verricht aan de Genteldijk; sectie F, nr. 2434 te Geldermalsen. De locatie is ten tijde van het onderzoek in gebruik als boomgaard en akkerbouwgrond. Het veldonderzoek heeft plaatsgevonden volgens de daarvoor geldende NEN richtlijnen. Op het terrein zijn de volgende boringen verricht:

- 32 boringen tot een diepte van 0,5 beneden maaiveld (bovengrond)
- 4 boringen tot een diepte van 2,0 meter beneden maaiveld (ondergrond)
- 9 boringen tot een diepte van circa 4,0 meter beneden maaiveld voor de plaatsing van een peilbuis voor de bemonstering van het grondwater (grondwater)

bovengrond

Van de bovengrond zijn de mengmonsters en het grondmonster geanalyseerd. In enkele mengmonsters is een licht verhoogd gehalte aan koper en EOX aangetoond. Het aangetroffen gehalte aan koper is mogelijk een gevolg van het gebruik van bestrijdingsmiddelen in het verleden. Ook werd in enkele monsters een licht verhoogd gehalte aan PAK aangetroffen. Deze monsters zijn aanvullend onderzocht op de aanwezigheid van PCB's en OCB's. In de monsters is een licht verhoogd gehalte aan bestrijdingsmiddelen aangetoond, welke te relateren is aan het gebruik van de locatie als boomgaard en akkerbouwgrond. Tevens is in een tweetal monsters een licht verhoogd gehalte aan minerale olie aangetoond. Hiervoor is geen verklaring voorhanden.

In het grondmonster is zintuiglijk een puin- en asfaltbijmenging aangetroffen. Daarnaast komt uit de analyseresultaten naar voren dat er een licht verhoogd gehalte aan zink, EOX en minerale olie is aangetoond. Uit het oliechromatogram komt naar voren dat het gevonden gehalte aan olie waarschijnlijk veroorzaakt wordt door bitumen, welke zich in de asfaltbijmenging bevinden.

Voor EOX geldt dat bij een overschrijding van de streefwaarde een nader onderzoek naar de aanwezigheid van gechloreerde organische verbindingen (zoals bestrijdingsmiddelen) uitgevoerd dient te worden. Uit de mengmonsters is echter al gebleken dat er in het verleden bestrijdingsmiddelen gebruikt zijn. Nader onderzoek hiernaar is dan ook niet nodig. Voor het verhoogde gehalte aan zink is geen verklaring voorhanden.

ondergrond

In de mengmonsters vanuit de ondergrond zijn geen van de onderzochte parameters verhoogd ten opzichte van de streefwaarden aangetoond.

grondwater

In het grondwater van de peilbuizen zijn geen van de onderzochte parameters verhoogd ten opzichte van de streefwaarden aangetoond.

Conclusies

De streefwaarden worden niet of slechts in geringe mate overschreden. Op de onderzoekslocatie zijn bestrijdingsmiddelen aangetroffen, dit zijn echter slechts licht verhoogde gehalten. De locatie wordt op basis van dit onderzoek geschikt geacht voor het beoogde gebruik als woningbouwgrond. Nader onderzoek op de locatie wordt niet noodzakelijk geacht.

4.3 Flora en Fauna

In het concept 'projectplan flora en fauna, Stationsgebied Geldermalsen'⁶ van het bureau SAB te Arnhem wordt een flora- en faunaonderzoek voor zowel de west- als de oostzijde van het spoor uitgevoerd dat wettelijk noodzakelijk is voordat men start met ruimtelijke ingrepen in het gebied. Het onderzoek heeft tot doel om bestaande natuurwaarden en de gevolgen van de ruimtelijke ingrepen in beeld te brengen.

In een eerder uitgevoerd flora- en fauna onderzoek (SAB, september 2006) is de geschiktheid van het plangebied voor beschermde planten en diersoorten en de verwachte effecten op deze soorten beoordeeld. Hieruit bleek dat negatieve effecten op ontheffingsplichtige soorten in het kader van de Flora- en faunawet niet op voorhand konden worden uitgesloten. Daarom is besloten om een veldinventarisatie uit te voeren.

In het projectgebied komen vooral beschermde soorten voor die in tabel 1 van de Flora- en faunawet staan. Deze soorten vallen onder het lichte beschermingsregime. Hiervoor geldt dat aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen mogelijk is, zonder dat er sprake is van procedurele consequenties.

Door middel van drie veldbezoeken is ook de aanwezigheid van vleermuizen en de rugstreeppad onderzocht door ecologisch onderzoeksbureau Ad Eco. Hierbij is de aanwezigheid van de rugstreeppad onderzocht door middel van zichtwaarnemingen en geluid en zijn vleermuizen onderzocht door middel van zichtwaarnemingen en met behulp van een batdetector. Het onderzoek heeft aangetoond dat er strikt beschermde soorten aanwezig zijn in het plangebied. Het gaat daarbij om de watervleermuis, de laatvlieger en de gewone dwergvleermuis. De aanwezigheid van de rugstreeppad kon op basis van dit onderzoek worden uitgesloten. Toch wordt in het kader van de zorgplicht aanbevolen om het plangebied niet te lang braak te laten liggen en eventueel natte plekken te dempen. Speciale aandacht gaat naar de nazomer en het najaar. De rugstreeppad is een zeer mobiel dier.

Over het algemeen is er in het plangebied maar matige activiteit van vleermuizen aanwezig. Uit de veldinventarisatie blijkt dat in het oostelijk deel zo'n 8-12 gewone dwergvleermuizen en ongeveer 3 laatvliegers foerageren langs het spoor. Verder zijn in het oostelijk deel, langs het fietspad 6 foeragerende gewone dwergvleermuizen waargenomen. Bij de zuivering foerageerden 2 gewone dwergvleermuizen en een laatvlieger. Over de Linge joegen 2 tot 3 watervleermuizen. Het foerageergebied van de watervleermuizen, de Linge, wordt in dit plan niet aangetast.

⁶ concept 'projectplan flora en fauna, Stationsgebied Geldermalsen, SAB Arnhem, 30 oktober 2006, projectnummer: 61565

Daarnaast komt uit de veldinventarisatie naar voren dat er drie verschillende verblijfplaatsen zijn aangetroffen waarvan één aan de oostzijde. Dit betreft een dubbel woonhuis tegen het spoor. Deze woning blijft ook in de toekomstige plannen gehandhaafd en zorgt daardoor niet voor een verstoring van de biotoop.

Omdat de soorten vaak jarenlang gebruik maken van vaste aanvliegroutes tussen verblijfsplaats en foerageergebied, kan het behoud van groene lijnelementen cruciaal zijn voor de instandhouding van het leefgebied. Aan de westzijde van het spoor worden de groenstructuren t.p.v. het talud langs het spoor sterk aangetast en zullen grotendeels verdwijnen. Aan de oostzijde verdwijnt slechts een klein deel van de groenstructuren en blijven de overige groenstructuren grotendeels gehandhaafd. De jagende gewone dwergvleermuizen en laatvliegers in het oostelijk gebied zullen in de toekomst ook weer geschikte foerageermogelijkheden vinden in het plangebied. In de omgeving zijn voldoende alternatieve foerageermogelijkheden te vinden.

Wanneer de Lingeoevers worden vergraven, dan wordt aanbevolen om vooraf een onderzoek plaats te laten vinden naar de aanwezigheid van de soorten bittervoorn en kleine modderkruiper in de oeverzone.

4.4 Geluidhinder

Bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan waarbij geluidgevoelige bestemmingen worden geprojecteerd binnen geluidszones, moeten de grenswaarden voor 'nieuwe situaties' van de Wet Geluidhinder in acht worden genomen. Door de Regio Rivierenland is een akoestisch onderzoek⁷ uitgevoerd naar de gevolgen van het wegverkeersgeluid en het railverkeersgeluid ter plaatse van de nieuw te ontwikkelen wijk.

Railverkeerslawaai

De grenswaarden voor railverkeerslawaai zijn:

- (voorkeurs)grenswaarde: 55 dB
- maximale plangrenswaarde: 63 dB (specifieke ambitie voor woningen in dit plan)
- maximale wettelijke grenswaarde: 68 dB

In de situatie zonder geluidsscherm is de hoogst berekende geluidsbelasting bij de woningen 65 dB en bij de zorgvoorziening 71 dB. De voorkeursgrenswaarde en plangrenswaarde worden bij de woningen en zorgvoorziening overschreden. Bij de zorgvoorziening wordt op een waarneempunt (westgevel: punt 75) ook de wettelijke grenswaarde overschreden. Bij een 1,5 meter hoog scherm zal bij de woningen de plangrenswaarde niet meer worden overschreden, maar de voorkeursgrenswaarde nog wel. Om de voorkeursgrenswaarde bij de woningen te halen is een schermhoogte nodig van tenminste 4,5 meter. Bij de zorgvoorzieningen zal bij een 1,5 ; 2,0 of 2,5 meter hoog scherm de maximale wettelijke grenswaarde nog worden overschreden. Om de wettelijke grenswaarde niet te overschrijden is een hoger scherm (tenminste 3 meter) nodig. Een andere mogelijk-

⁷ Akoestisch onderzoek Regio Rivierenland, 29 mei 2009, kenmerk 12,2012,0601/RO4

heid is om de betreffende gevel (kopgevel bij punt 75) uit te voeren als een zogenaamde "dove gevel" of om daar geen geluidsgevoelige ruimten te realiseren. Aan de reductie-eis (5 dB op 1,5 meter hoogte bij 1e bebouwingslijn: punten 1 t/m 5, 25, 26, 62 en 75) wordt bij een 1,5 meter hoog scherm reeds voldaan.



Illustratie 13: indicatie hoogte geluidsscherf 1,0m ter plaatse van het plein

Uit een studie⁸ naar de wenselijke hoogte van het geluidsscherf blijkt dat het wenselijk is om het scherm ter plaatse van het plein te verlagen tot circa 1 meter, om vanuit het stationsplein zicht te houden op het station en vice versa. Voor die situatie is nader onderzoek uitgevoerd naar een mogelijke "klapgateffect". Daarbij zijn berekeningen uitgevoerd van piekniveaus in diverse situaties, die onderling zijn vergeleken. Daaruit blijkt dat een verlaagd scherm geen "klapgateffect" zal geven. Uit de doelmatigheidstoets blijkt dat alle schermen doelmatig kunnen zijn. Het meest doelmatig is een 1,5 meter hoog scherm (varianten 1 en 5) met een doelmatigheidsfactor van 2,5. De andere schermvarianten hebben een doelmatigheidsfactor van 2,1 ; 2,0 en 1,6 voor respectievelijk een 2,0; 2,5 en 4,0 meter hoog scherm. Bronmaatregelen (raildempers) zijn hier niet doelmatig.

Wegverkeerslawaaï

Het plangebied komt niet te liggen binnen de zone van een weg. De nieuwe wegen in het plangebied worden namelijk, evenals de bestaande Genteldijk (weg langs het plangebied) 30 km/uur-wegen. De Wet geluidhinder is daarom niet van toepassing. In het kader van een "goede ruimtelijke ordening" is toch inzichtelijk gemaakt:

- de geluidsbelastingen bij de nieuw te projecteren geluidsgevoelige bestemmingen door 30 km/uur-wegen,
- de geluidstoename of afname bij bestaande woningen door het plan Stationsomgeving.

⁸ Stedenbouwkundig advies geluidsscherf t.h.v. station Geldermalsen; Derks stede bouw b.v.; 16 juni 2009

Uit de resultaten blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, indien asfalt wordt aangelegd, alleen wordt overschreden bij de westgevel van de zorgvoorziening. Indien er voor de nieuwe wegen geen asfalt, maar klinkers worden gebruikt, dan zijn de geluidsbelastingen hoger. Afhankelijk van de situatie kunnen er dan geluidsbelastingen optreden die boven de 48 dB liggen. De geluidstoename bij de bestaande woningen ten gevolge van het plan Stationsomgeving bedraagt ten hoogste 1 dB.

Conclusie

De voorgestelde maatregelen en afwegingen ter beperking van het railverkeerslawaaï, zoals het plaatsen van een geluidsscherm en het realiseren van geluiddove gevels ter plaatse van de zorgvoorziening zullen in het vervolgtraject worden meegenomen. Aangezien er, ondanks de voorgestelde maatregelen, een overschreiding van de voorkeursgrenswaarde plaatsvindt, dienen er hogere grenswaarden ingevolge de Wet Geluidhinder te worden vastgesteld. De procedure van deze hogere grenswaarden zal worden afgestemd op de bestemmingsplanprocedure.

4.5 Bedrijvigheid

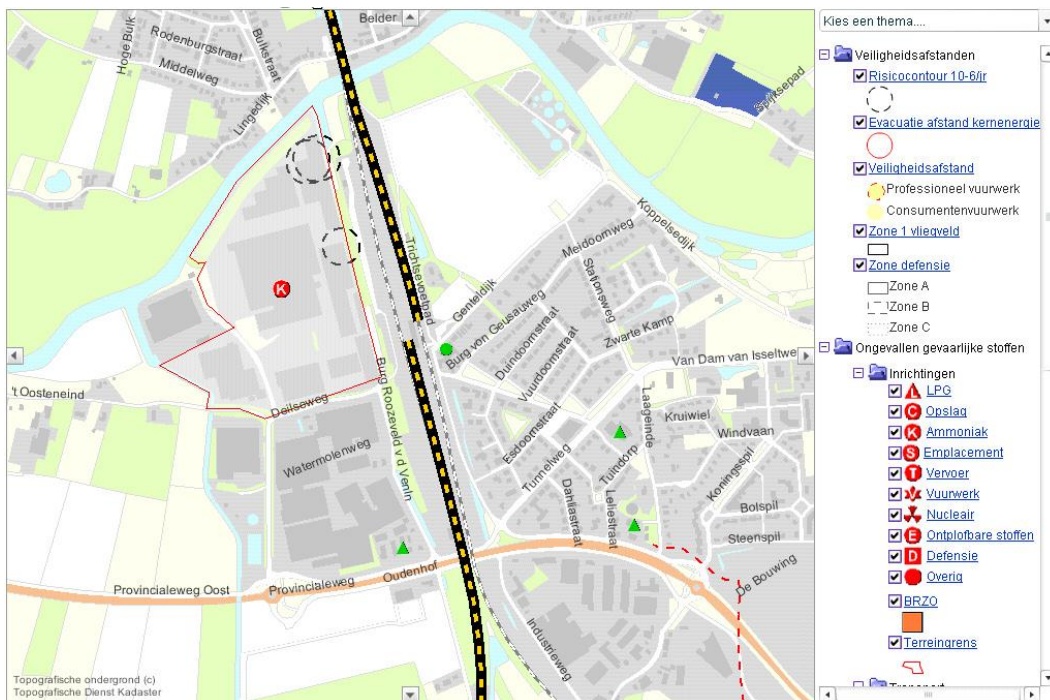
De gemeente Geldermalsen heeft aan onderzoeksbureau Tauw de opdracht gegeven om een geuremissieberekening te verrichten voor de toekomstige situatie van de Rioolwaterzuiveringsinstallatie Geldermalsen. In de illustratie hieronder is de geurcontour van de toekomstige situatie opgenomen. Ten opzichte van de bestaande situatie is een grote verbetering van de geuremissie te constateren. Uitgegaan dient te worden van een streefwaarde voor de geuremissie van 1 ge/m³ als 98-percentiel ter plaatse van aaneengesloten woonbebouwing en 2 ge/m³ als 98-percentiel voor verspreidliggende woonbebouwing. In de toekomstige situatie inclusief de regenbuffer wordt voldaan aan het niveau van 1 ge/m³ als 98-percentiel.



Illustratie 14: Geurcontour RWZI in de toekomstige situatie

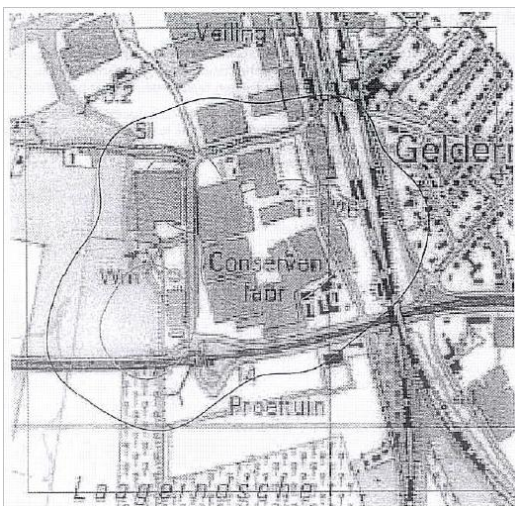
Ten westen van het plangebied, aan de overzijde van het spoor, bevinden zich enkele grote bedrijven op het bedrijventerrein Watermolen. De meest nabijgelegen bedrijven zijn Koninklijke Fruitmasters (fruitveiling) en C. Oostroms Productiebedrijven (fruit- en groenteverwerking). Voor Koninklijke Fruitmasters geldt de plaatsgebonden risicocontour in verband met de aanwezige amoniakkoelinstallaties als maatgevende (grootste) contour. Zoals zichtbaar op de uitsnede van de risicokaart

(www.risicokaart.nl) strekt deze contour zich niet uit over het plangebied voor de Stationsomgeving Oost.



illustratie 15: Risicocontour Koninklijke Fruitmasters (bron: www.risicocontour.nl)

Voor C. Oostroms Productiebedrijven is de geurhindercontour de maatgevende contour. Uit het door PRA OdourNet uitgevoerde geuronderzoek in het kader van de revisievergunning Wet Milieubeheer van mei 2003 blijkt dat de contour van 1 ge/m³ als 98-percentiel het plangebied voor de Stationsomgeving Oost niet bereikt.



Illustratie 16: Geurcontour GC. Oostroms Productiebedrijven

Conclusie

Op grond van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat er tussen de RWZI, Koninklijke Fruitmasters en C. Oostroms Productiebedrijven enerzijds en de voorziening ontwikkeling van de Stationsomgeving Oost wederzijds geen belemmeringen worden opgeworpen.

4.6 Externe veiligheid

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. In het kader van de voorgenomen ontwikkelingen heeft bureau Oranjewoud een onderzoek⁹ naar externe veiligheid in de omgeving van het stationsgebied te Geldermalsen uitgevoerd.

Voor de ontwikkelingen die het plan mogelijk maakt, dient gekeken te worden naar de ligging van de 10-6 contour (plaatsgebonden risico). Het plaatsgebonden risico geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. Daarnaast dient gekeken te worden naar het Groepsrisico (GR). Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang.

spoortraject

Uit de berekeningen blijkt dat er geen PR 10-6 contour aanwezig is. Er wordt aan de basisveiligheidsnorm voldaan. Door de ontwikkelingen rondom het Basisnet, waarbij een plafond wordt vastgesteld voor de omvang en samenstelling van het vervoer van gevaarlijke stoffen, is de verwachting dat de PR 10-6 contour niet alsnog zal ontstaan. Een positieve ontwikkeling zoals het warme BLEVE¹⁰-vrij rijden zorgt zelfs voor een lagere PR-contour.

Het groepsrisico is berekend met een vergelijking tussen de huidige en toekomstige situatie. Hierdoor ontstaat inzicht in de ontwikkeling van het plan Stationsomgeving op de hoogte van het groepsrisico.

Op basis van de uitgangspunten die nu voor de berekening gelden blijkt dat het groepsrisico door de ontwikkeling toeneemt en tegen de oriëntatiewaarde aanligt. Indien met het Basisnet de ontwikkeling van het warme BLEVEvrij rijden wordt doorgevoerd, neemt het groepsrisico significant af. De ontwikkeling van het ammoniakconvenant, waarin door de overheid een akkoord is gesloten met DSM over de beëindiging van de ammoniaktransporten tussen Geleen en IJmuiden heeft weinig tot geen invloed.

Met de bovenstaande resultaten wordt voldaan aan de beleidsvisie¹¹ van de gemeente Geldermalsen.

Koninklijke Fruitmasters

De koninklijke Fruitmasters Groep aan de Deilseweg 7 in Geldermalsen is gelegen op het industrieterrein Watermolen aan de westzijde van het spoor. Ten behoeve van de opslag van het fruit zijn

⁹ Onderzoek Externe Veiligheid Stationsgebied Geldermalsen, projectnr. 166869 revisie 3 mei 2009, Oranjewoud

¹⁰ afkorting van 'boiling liquid expanding vapour explosion': een tot vloeistof verdicht gas dat bij instantaan falen onder druk expandeert tot een dampwolk

¹¹ Externe veiligheidsvisie gemeente Geldermalsen, Regio Rivierenland, 7 maart 2007 / definitief rapport 9S3338.01

opslaghallen gerealiseerd waarbij de koeling van deze hallen plaats vindt door middel van enkele ammoniakkoelinstallaties. Voor inrichtingen met een ammoniakkoelinstallatie gelden standaard risicoafstanden, die zijn opgenomen in de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi). De grootste PR10-6/jaar-contour op basis van de gewijzigde regeling bedraagt 105 meter. Deze afstanden reiken niet tot aan het plangebied.

In 2009 wordt de milieuvergunning van de inrichting geactualiseerd. Hierbij zal de externe veiligheidssituatie opnieuw worden beoordeeld. Eventuele verantwoordingen worden in het kader van de nieuwe vergunnings situatie uitgevoerd.

Verantwoording groepsrisico

De verantwoordingsplicht is in diverse overleggen met de regionale en plaatselijke brandweer behandeld. Middels de overleggen en een discussiedocument zijn er keuzes gemaakt voor de te nemen maatregelen om het basisveiligheidsniveau te optimaliseren. Maatregelen die genoemd worden gaan in op:

- De bereikbaarheid van het spoor via 2 ontsluitingswegen.
- Het realiseren van opstelplaatsen voor hulpverleningsvoertuigen langs het spoor
- Het aanbrengen van een watervoorziening
- Maatregelen aan de bebouwing voor verbetering van de zelfredzaamheid, en
- Het opzetten van een risico communicatieplan

Het college van B&W dient de keuze te maken of zij het restrisico acceptabel vinden met deze maatregelen.

4.7 Luchtkwaliteit

Het luchtkwaliteitsonderzoek is uitgevoerd door de regio Rivierenland. De resultaten hiervan staan in het rapport 'Onderzoek luchtkwaliteit: Plan Stationsomgeving Oost Geldermalsen'¹². Het onderzoek behelst de invloed van wegverkeer en spoorwegverkeer.

Wegverkeer

Voor het wegverkeer zijn de berekeningen uitgevoerd bij de Genteldijk, omdat dit de belangrijkste toevoerweg is voor dit gebied. De berekeningen zijn steeds uitgevoerd op een afstand van 5 meter vanaf de weg (worst case). Verdere invoergegevens zijn: 1% middelzwaar verkeer en 99% lichte motorvoertuigen (zie mobiliteitstoets) , wegtype 4 (aan 1 kant bebouwing), normaal stadverkeer en geen stagnatie. De overige invoergegevens zijn weergegeven in de bijlage (bij stratenbestand). De resultaten van de berekeningen zijn ook weergegeven in de bijlage. Dit leidt tot de volgende waarden.

¹² Onderzoek luchtkwaliteit: Plan Stationsomgeving Oost Geldermalsen, Regio Rivierenland, 20 april 2009; Rapport nr.12.3000.007/R01

bron	NO ₂		PM ₁₀	
	berekend	norm	berekend	norm
Genteldijk	22,9	40	24,8	40

Illustratie 17: Jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ in 2010 (µg/m³)

De waarden zijn dusdanig laag dat geen aanvullende berekeningen meer zijn uitgevoerd. Ook is geen zeezoutcorrectie toegevoegd.

Dieseltreinen

Langs het station Geldermalsen komen wekelijks 115 dieseltreinen (bron: Prorail 2008). De exacte bijdrage op de luchtkwaliteit van deze dieseltreinen is onbekend. De gevonden waarden bij de berekeningen laat echter nog veel ruimte over voordat de norm uit de Wet milieubeheer wordt overschreden. De bijdrage van deze dieseltreinen op de luchtkwaliteit zal zeker niet leiden tot overschrijding van de normen uit de Wet milieubeheer.

Conclusie

Getoetst is of het project “Niet In Betekenende Mate” bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Uit die toetst blijkt dat het project “Niet In Betekenende Mate” is. Vervolgens zijn berekeningen gemaakt van de luchtkwaliteit. Dit om te onderzoeken of voldaan wordt aan de normen luchtkwaliteit.

Uit de resultaten van de uitgevoerde berekening blijkt dat de jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM₁₀ en de daggemiddelde overschrijding PM₁₀ niet leidt tot normoverschrijdingen. Dit betekent dat wordt voldaan aan criterium a van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer, namelijk de gevonden waarden zijn geen overschrijdingen van de gestelde normen uit de Wet milieubeheer.

Het project kent op basis van de luchtkwaliteit dan ook geen belemmeringen.

4.8 Watertoets

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

Indien het niet mogelijk is nadelige effecten op de waterhuishouding te voorkomen, is compensatie van de effecten nodig. Compensatie van eventuele negatieve effecten op de waterhuishouding dient binnen het plangebied plaats te vinden. Zo nodig kan de grens van het plangebied worden aangepast. Indien dit op grote bezwaren stuit, is compensatie elders in het watersysteem vereist.

Het voorliggende plan gaat uit van een gedeeltelijke verhoging van het plangebied ten behoeve van woningbouw en overige voorzieningen. Dit betekent een verlaging van het waterbergend vermogen. Daardoor zal het gedeelte dat niet bebouwd wordt, ingericht worden voor waterberging.

Waar nodig zal de bodem afgegraven worden zodat het waterbergend vermogen minimaal gelijk blijft dan wel beter wordt dan in de huidige situatie.

De benodigde ruimte voor compenserende waterberging wordt berekend op basis van maatgevende regenbuien, de toename aan verhard oppervlak en de maximaal toelaatbare peilstijging. Voor plannen met een toename aan verharding tot 5 hectare kan de vuistregel van 436 m³ waterberging per hectare verharding worden gebruikt, mits er geen complicerende zaken zoals kwel aan de orde zijn. Voor plannen met meer dan 5 hectare extra verharding en/of waterhuishoudkundig complexe plannen wordt een aparte berekening gevraagd. Hierbij worden de volgende berekeningsuitgangspunten gehanteerd.

- De maatgevende afvoer door de watergangen is 1,5 l/s.ha. Dit is ook de afvoer die de watergangen in het landelijk gebied nog net aankunnen.
- Bij een regenbui die eenmaal per 100 jaar kan voorkomen met 10% opslag vanwege de klimaatsverandering ($T=100+10\%$ volgens Buishand en Velds) mag er geen inundatie optreden (NBW norm).
- Bij een regenbui die eenmaal per 10 jaar optreedt met 10% opslag vanwege klimaatsverandering ($T=10+10\%$ volgens Buishand en Velds) moet er voor het straatpeil nog een drooglegging van 0,7 m zijn ten opzichte van zomerpeil (Waterschap Rivierenland norm).

Linge

Het winterbed van de Linge, gelegen tussen de dijken, is primair bestemd voor waterberging. Dat behoort in de bestemmingsregeling van bestemmingsplannen tot uitdrukking te komen. Om het waterbergend vermogen niet aan te tasten kan daar niet worden gebouwd. Er moet rekening worden gehouden met de compensatieplicht voor iedere vorm van ruimtebeslag die het bergend vermogen aantast in het winterbed van de Linge. Op 22 december 2009 heeft het waterschap besloten dat de compensatieplicht geldt voor het niveau tussen + 1m NAP en +3 m NAP . Ook moet rekening worden gehouden met de nadere uitwerking van de compensatievereisten overeenkomstig de Beleidsregels bij Keur van het waterschap. Voor grondwerken als terpen, aanbermingen e.d. geldt een compensatieplicht van 100% gerekend vanaf het oorspronkelijke maaiveld. De berekening (zoals opgenomen in de bijlage) is nog gebaseerd op de oude situatie waarin de compensatieplicht gold voor ruimtebeslag tussen NAP+1m en NAP+4m. Hiermee wordt aangetoond dat er meer compensatie plaats kan vinden dan volgens de meest recente richtlijnen van het waterschap noodzakelijk is.

Een berekening van de waterberging en het compenserend vermogen is opgenomen in de bijlage¹³ bij de toelichting.

4.9 Archeologie

Om de archeologische waarde van het plangebied te kunnen bepalen is door het Archeologische Centrum Vrije Universiteit - Hendrik Brunsting Stichting, (ACVU-HBS) een inventariserend archeo-

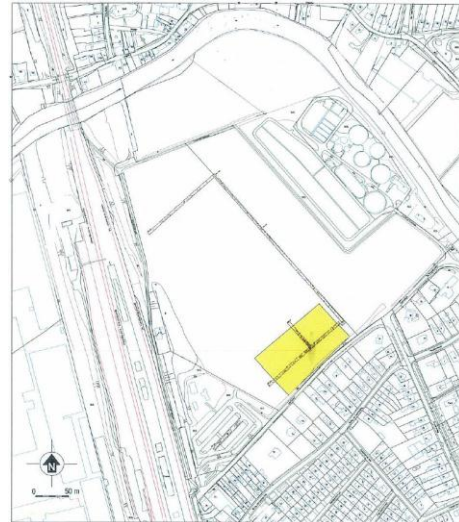
¹³ Bijlage: Berekening waterberging en compensatie Stationsomgeving Geldermalsen

logisch veldonderzoek gedaan. De resultaten hiervan zijn neergelegd in het Evaluatierapport Inventariserend Veldonderzoek Geldermalsen-Stationslocatie¹⁴.

In het plangebied is ca. 2.540m² aan proefsleuven aangelegd. Het proefsleuvenonderzoek heeft een middeleeuwse nederzetting gelokaliseerd en een verrassend inzicht gegeven in de kronkelwaard van de Linge. De proefsleuven bleken echter niet voldoende om de vindplaats te kunnen waarderen. Besloten is om een extra proefsleuf te graven. Dit heeft de ontbrekende informatie opgeleverd, echter van de vooraf verwachte toegangsweg naar de historische oversteekplaats in de Linge is geen spoor gevonden.

De resten van middeleeuwse bewoning concentreren zich op een strook van ca 130 x 70 m aan de zuidzijde van het gebied. Buiten deze strook zijn geen archeologische sporen aangetroffen.

Tijdens het onderzoek zijn in totaal 167 sporen en lagen aangetroffen. De sporen van bewoning bestaan uit greppels, kuilen en paalkuilen en zijn over het algemeen goed bewaard. Gebouwstructuren konden door de beperkte omvang van het onderzoek niet worden herkend. Ook de kwaliteit van de vondsten is goed te noemen. Er is veel aardewerk en bot verzameld. De datering van het aardewerk wijst op een kortstondige bewoning in de periode van ca. 1000 tot 1250 na Chr. Naast aardewerk en bot zijn nog vondsten gedaan van metaal, waaronder een bronzen ring met inscriptie, daterend uit dezelfde periode.



Illustratie 18: veronderstelde locatie van de middeleeuwse vindplaats

Waardering en aanbeveling

De vindplaats is volgens de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie gekwalificeerd als behoudenswaardig. De fysieke kwaliteit is bovengemiddeld en ook de inhoudelijke kwaliteit lijkt bovengemiddeld. Van belevingswaarde waaronder de zichtbaarheid is geen sprake.

De impact van de voorgenomen ontwikkelingen op de archeologische resten is moeilijk te bepalen. Verschillende factoren spelen hierbij een rol, zoals de hoogte van een eventuele ophoging, diepte van verstoringen, reductie van grond, etc. De aanbeveling ten aanzien van de aangetroffen vindplaats is opgraven indien deze verstoord wordt. De mogelijkheid tot bescherming door middel van ophoging is onderzocht en niet mogelijk gebleken. Alvorens op de locatie gebouwd wordt, zal een definitieve opgraving plaats moeten vinden.

4.10 Verkeer

Voor de berekening van de te verwachten verkeersstromen wordt voor de bestaande situatie uitgegaan van het rapport¹⁵ van bureau SAB. De verkeersbewegingen van het aantal voertuigen per dag laten in de bestaande situatie het volgende beeld zien:

¹⁴ Evaluatierapport Inventariserend Veldonderzoek Geldermalsen-Stationslocatie, 13 maart 2007, ACVU-HBS,

DOEL	LICHTE MOTORVOERTUIGEN	MIDDELZWARE MOTORVOERTUIGEN	ZWARE MOTORVOERTUIGEN	TOTAAL
Parkeerterrein	900	0	0	900
Busstation	104	184	0	288
Kiss & Ride	200	0	0	200
totaal	1204	184	0	1388

Tabel 1: huidige verkeersbewegingen

Doordat de plannen rondom het nieuwe stationsgebied uitgaan van een verplaatsing van het parkeerterrein naar de westzijde en doordat ook het busstation een plek aan de westzijde krijgt, zal dit de mobiliteitsdruk aan de oostzijde verminderen. De nieuwe plannen aan de oostzijde zullen de mobiliteitsdruk echter verhogen. Voor de toekomstige situatie is door bureau Derks Stedebouw b.v. een mobiliteitstoets¹⁶ opgesteld. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van de cijfers en kengetallen van het CROW, en dan met name de publicatie 'verkeersgeneratie woon-en werkgebieden' (nr. 256) van het CROW¹⁷. In de toekomstige situatie zullen verschillende functies een plek krijgen binnen het gebied. Het te verwachten programma bestaat uit:

- woningen
- commerciële functies (o.a. fietsenwinkel/verhuur, designstudio, horeca)
- zorgfuncties (o.a. zorgcomplex)

Voor de nieuw te bouwen woonwijk zijn volgens de cijfers van het CROW en het opgegeven programma de navolgende mobiliteitseffecten te verwachten. In verband met de aanwezigheid van het NS Station nabij het plangebied heeft een correctie op de CROW-normen voor het aantal verkeersbewegingen dat per woning wordt gehanteerd, plaatsgevonden. In plaats van de gebruikelijke 7,0 bewegingen per woning voor 'Centrum-Dorps', is de eerst hogere categorie 'Groen-Stedelijk' met een norm van 6,4 bewegingen per woning gehanteerd. Het is aannemelijk dat een stedelijke functie als het NS-station met haar goede verbindingen met de Randstad een verminderd autogebruik ten opzichte van de landelijke normen veroorzaakt.

DOEL	LICHTE MOTORVOERTUIGEN	MIDDELZWARE MOTORVOERTUIGEN	ZWARE MOTORVOERTUIGEN	TOTAAL
Woningen	638	1	1	640
Commercieel	539	1	2	542
Zorg	612	1	1	614
totaal	1789	3	4	1796

Tabel 2: te verwachten verkeersbewegingen

Opgeteld zal de nieuwe wijk zorgen voor een toename van het gemotoriseerd verkeer. Per werkdagemaal zullen er circa 508 extra motorvoertuigbewegingen plaats hebben ten behoeve van het nieuwe plangebied.

¹⁵ mobiliteitsprofiel ontwikkelingen Stationsomgeving Geldermalsen, 08 november 2007; projectnummer 61565; SAB Arnhem

¹⁶ mobiliteitstoets Stationsomgeving Oost Geldermalsen, 3 april 2009, revisie 20 juli 2009, derks stedebouw b.v.

¹⁷ Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden, vuistregels en kengetallen gemotoriseerd verkeer, oktober 2007, CROW

Het aandeel middelzware voertuigbewegingen (zoals bussen) zal door de verplaatsing van het busstation afnemen. Het overige aandeel vrachtverkeer is t.o.v. de lichte motorvoertuigbewegingen verwaarloosbaar.

FUNCTIE	opmerkingen	TOTAAL AANTAL VOERTUIGBEWEGINGEN
Wonen	nieuw te ontwikkelen	+ 640
Commercieel	nieuw te ontwikkelen	+ 542
Zorgvoorzieningen	nieuw te ontwikkelen	+ 614
Kiss & Ride t.b.v bus	verplaatst naar westzijde	- 100
Parkeerterrein	verplaatst naar westzijde	- 900
Busstation	verplaatst naar westzijde	- 288
totaal		+ 508

Tabel 3: veranderingen in verkeersbewegingen t.o.v. de huidige situatie

Omdat de meeste voertuigbewegingen, volgens de cijfers van het CROW¹⁸, in spitsijd plaatsvinden (9% van de verplaatsingen heeft plaats tussen 08.00 - 09.00 uur 's ochtends) zullen de mobiliteits-effecten op dit tijdstip het meest merkbaar zijn. Tussen 8 uur en 9 uur 's ochtends zullen er naar schatting 46 auto's (9% van 508) extra rijden. Dit komt neer op ongeveer 0,75 extra voertuigbeweging per minuut in spitsijd.

¹⁸ Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden, vuistregels en kengetallen gemotoriseerd verkeer, oktober 2007, CROW

HOOFDSTUK 5: JURIDISCHE ASPECTEN

5.1 Planmethodiek

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

Behalve de inhoudelijke veranderingen brengt de nieuwe wet ook de verplichting mee om digitale bestemmingsplannen te maken, d.w.z. plannen die via elektronische weg (bijv. internet) kunnen worden geraadpleegd en uitgewisseld. In verband met de digitalisering zijn landelijk geldende RO-standaarden ontwikkeld en van toepassing. Het voorliggende bestemmingsplan overeenkomstig deze landelijke standaarden opgesteld.

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

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

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

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

5.2 Stedenbouwkundige opzet

Zoals vermeld vormt het stedenbouwkundige plan voor het Stationsgebied Oost de basis voor het bestemmingsplan. Een beschrijving van dit plan is terug te vinden in hoofdstuk 3.

5.3 Bestemmingsregeling

Het plan bestaat uit een plankaart en regels. Tezamen vormen deze het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. Beide documenten zijn volgens de genoemde RO-standaarden opgesteld. Dit betekent een vaste indeling en volgorde van de regels als geheel en een opzet van de artikelen volgens de voorgeschreven opbouw. De plankaart en de regels moeten in samenhang worden gelezen.

PLANKAART

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

REGELS

De regels zijn opgebouwd uit 4 hoofdstukken, te weten:

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

Hoofdstuk 1 bevat 2 artikelen, die beide bedoeld zijn om duidelijkheid te verschaffen over de toepassing van het bestemmingsplan.

Artikel 1

In dit artikel worden de belangrijkste begrippen nader omschreven.

Artikel 2

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

Hoofdstuk 2 bevat de juridische regeling van de in het bestemmingsplan voorkomende bestemmingen. Ter toelichting op de onderscheiden bestemmingen wordt het volgende opgemerkt.

Keur Waterschap

Het plangebied ligt binnen het werkingsgebied van de Keur van het Waterschap Rivierenland. De Keur is een zelfstandige regeling die beoogt de belangen die tot de bevoegdheden van het Waterschap behoren te reguleren. Dit zijn andere belangen dan die in het bestemmingsplan zijn geregeld. In de praktijk betekent dit dat niet alleen moet worden voldaan aan het bestemmingsplan, maar ook aan de Keur van het Waterschap Rivierenland in Tiel.

Artikel 3 - Agrarisch

Deze bestemming heeft betrekking op gronden grenzend aan de oostzijde van de te ontwikkelen locatie Stationsgebied Oost. Voor deze gronden geldt thans een agrarische bestemming. In het voorliggende plan blijft de bestemming agrarisch, waartoe gerekend worden akkerbouw weidebouw, tuinbouw, fruitteelt, veehouderij en bosbouw. Verder zijn toegelaten water en waterhuishoudkundige voorzieningen en bij de bestemming behorende voorzieningen.

Met het oog op in de directe omgeving aanwezige en geprojecteerde woningen zijn in de specifieke gebruiksregels zones opgenomen, waarbinnen boom- en heesterkwekerijen en fruitteelt in de vorm van boomgaarden niet zijn toegestaan. Het spuiten van bestrijdingsmiddelen bij met name deze bedrijven levert risico's op als onvoldoende afstand tot woningen wordt gehouden.

Voor boom- en heesterkwekerijen geldt een afstand van 25 m., voor fruitboomgaarden is die afstand bepaald op 65m. De afstand wordt gemeten ten opzichte van de aanwezige of te bouwen woningen.

In lid 3.4 van de regels is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Deze bevoegdheid geldt alleen voor de agrarische bestemming en maakt mogelijk (geen verplichting) dat burgemeester en wethouders de bestemming wijzigen ten behoeve van natuur- en landschapsontwikkeling. De wijzigingsbevoegdheid is begrensd door hetgeen in lid 3.4 is bepaald. Binnen deze kaders kan in het toekomstige wijzigingsbesluit de toekomstige inrichting van het gebied worden gereguleerd.

Artikel 4 – Gemengd

De bestemming Gemengd is opgenomen voor de in het gebied geprojecteerde multifunctionele bebouwing, hoofdzakelijk gesitueerd aan en nabij het beoogde stationsplein. Binnen de bestemming Gemengd zijn, overeenkomstig het vastgestelde programma, meerdere functies toegelaten.

Een groot deel van het programma richt zich op de realisering van huisvesting en voorzieningen voor mensen die in mindere of meerdere mate zorg nodig hebben. Deze functies kunnen worden aangemerkt als vormen van wonen en maatschappelijke zorg.

Voorts wordt programmatisch rekening gehouden met het realiseren van commerciële functies, die mede zullen bijdragen aan het ontstaan van een levendige stationsomgeving.

Met het oog hierop zijn de publieksgerichte functies detailhandel, dienstverlening, lichte horeca en kantoren (bij voorkeur met een baliefunctie) toegelaten. Door middel van specifieke gebruiksregels (lid 4.4) worden nadere voorwaarden opgelegd qua situering, omvang en aard van de publieksfuncties.

De publieksfuncties zijn uitsluitend toegestaan op de begane grond. Voor detailhandel en dienstverlening geldt een maximum vloeroppervlakte van 1.000 m². Worden deze functies gecombineerd met een fietsenstalling dan geldt 2.000 m² als maximum vloeroppervlakte. De vestiging van een supermarkt is niet toegestaan. Voor horeca geldt een maximum oppervlakte van 350 m².

Binnen het plangebied moet worden voorzien in voldoende stallingsmogelijkheden voor fietsen. Hiervoor zijn meerdere oplossingen denkbaar, waaronder een gebouwde voorziening. Pas in later stadium wordt beslist op welke wijze deze functie wordt ingepast. Een van de opties is het (deels) realiseren van de stalling binnen de bestemming Gemengd. De maximum oppervlakte van de fietsenstalling is bepaald op 1.000 m². Voorts zijn bij de bestemming en het (publieks-)karakter behorende functies toegelaten, waaronder speel- en reclamevoorzieningen, alsmede openbare toiletten.

De minimale en maximum bouwhoogte voor de bouwblokken grenzend aan het toekomstige stationsplein is vastgesteld op respectievelijk 10 m en 15 m. Deze afmetingen gaan uit van bebouwing bestaande uit 3 bouwlagen, met eventueel een kap. Ter plaatse van de aanduiding "voorgevelrooilijn" dienen hoofdgebouwen in deze lijn te worden gebouwd.

Voor het bouwblok gesitueerd aan de centrale ring gelden maximum goot- en bouwhoogten van 7m en 11 m. Deze hoogtematen komen overeen met de toegelaten hoogtes van de woningen in het gebied.

Artikel 5 – Groen

De bestemming Groen geldt voor het in het plan opgenomen structurele groen.

Op grond van dit artikel zijn behalve de hoofdfunctie groen, (waaronder ook speelvoorzieningen, voet-/fietspaden en volkstuinen) in dit openbare gebied ook water, waterhuishoudkundige voorzieningen en nutsvoorzieningen toegelaten. De bestemming Water (artikel 7) is gebaseerd op het stedenbouwkundig plan voor Stationsgebied oost. Door ook in de bestemming Groen de aanleg van water mogelijk te maken vormt het bestemmingsplan geen belemmering voor een andere vormgeving van het water, indien dit bij nader inzien gewenst blijkt. Voorwaarde is wel dat de minimaal benodigde wateroppervlakte wordt gerealiseerd. In de regels is dit verankerd. De functie nutsvoorzieningen maakt de bouw van trafo's mogelijk.

Verder zijn binnen de bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan, zoals straatmeubilair, speelwerktuigen, vlaggenmasten, lichtmasten en ondergrondse afvalcontainers.

Artikel 6 – Verkeer

De bestemming Verkeer regelt het gebruik en de inrichting van de in het plangebied opgenomen verkeersruimte, vnl. bestaande uit de rijwegen, het stationsplein, voet- en fietspaden. Behalve verhardingen zijn binnen de bestemming ook kleinschalig groen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan. De functie fietsenstalling is expliciet vermeld.

Evenals bij de bestemming Groen is ook hier de functie "nutsvoorzieningen" vermeld en is de bouw van trafo's e.d. mogelijk gemaakt.

Verder is een specifieke functieaanduiding "spoorweg" opgenomen voor een strook grond aan de oostkant van de spoorbaan en de locatie van de voetgangerstraverse die het station bereikbaar maakt.

De strook langs het spoor (deel van de spoorbaan) is opgenomen ten behoeve van de plaatsing van een geluidscherm. Dit scherm (maximum hoogte 2,5 m, gemeten vanaf bovenkant spoor) zorgt voor de gewenste afscherming van het spoorweggeluid.

Ten behoeve van de voetgangerstraverse is inmiddels een apart bestemmingsplan in procedure gebracht. Omdat dit bestemmingsplan niet voorziet in het plaatsen van een geluidscherm, waardoor ter plaatse van de traverse sprake is van een onderbreking van het geluidscherm. Om het scherm alsnog mogelijk te maken is besloten het betreffende deel van de traverse in het bestemmingsplan Stationsgebied oost mee te nemen.

Binnen de bestemming mogen gebouwen worden opgericht voor de functies nutsvoorzieningen en fietsenstalling. Een gebouwde fietsenstalling, al dan niet gecombineerd met een openbaar toilet, is uitsluitend toegestaan ter plaatse van de betreffende aanduiding op de plankaart. De oppervlakte van de stalling is bepaald op 1.000 m².

Voor het overige zijn binnen de bestemming alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan, zoals straatmeubilair, speelwerktuigen, vlaggenmasten, lichtmasten, niet gebouwde fietsenstallingen en ondergrondse afvalcontainers.

Artikel 7 - Water

De bestemming is opgenomen voor het water dat noordelijk van de beoogde woningen is voorzien. De inpassing van het water komt overeen met het stedenbouwkundig plan voor het gebied. Of het water exact op deze wijze wordt vormgegeven is niet geheel zeker.

Door binnen de bestemming ook groenvoorzieningen mogelijk te maken ontstaat, in samenhang met de regeling in de bestemming Groen flexibiliteit, die bij de uitvoering van het bestemmingsplan nodig kan blijken. Zoals aangegeven is randvoorwaarde dat de aanleg van het benodigde wateroppervlak (berging) is verzekerd. Hiertoe is bepaald dat ander gebruik dan water alleen dan is toegestaan als de vereiste hoeveelheid water is gerealiseerd.

Artikel 8- Wonen-1

Deze bestemming vormt de grondslag voor de geprojecteerde reguliere woningen. Voorts zijn ook binnen deze bestemming nutsvoorzieningen, als ook bij de bestemming horende voorzieningen zoals parkeervoorzieningen toegestaan.

Omdat ten tijde van het opstellen van dit plan concrete bouwplannen voor de woningen nog niet voorhanden waren, is gekozen voor het toepassen van relatief grote bouwvlakken in combinatie met een aantal bouwregels ten aanzien van situering, hoogte, diepte en oppervlakte van de hoofdgebouwen.

Eenzijds biedt deze methodiek ontwerpvrijheid voor architecten, anderzijds zijn voldoende waarborgen ingebouwd voor het ontstaan van een aantrekkelijk woon- en leefklimaat en het voorkomen van ongewenste invullingen.

De maximale goot- en bouwhoogte voor de woningen bedraagt resp. 7 m. en 11 m., d.w.z. 2 bouwlagen en eventueel een kap. De oppervlakte van hoofdgebouwen en aan- en bijgebouwen is gemaximeerd, waardoor dichtslibbing met bebouwing wordt voorkomen.

In de specifieke gebruiksregels is de in Geldermalsen gebruikelijke regeling opgenomen voor de uitoefening van beroep en/of bedrijf aan huis.

De regeling laat onder een aantal beperkende voorwaarden, (waaronder voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein), beroepsuitoefening aan huis toe.

De uitoefening van een bedrijf aan huis is niet toegelaten. Van dit verbod kan ontheffing worden verleend, mits wordt voldaan aan voorwaarden die er op toezien dat de woonfunctie niet verloren gaat en de karakteristiek en het woonklimaat niet wordt aangetast.

Artikel 9 – Wonen-2

Voor de bestaande woningen aan het Trichtse Voetpad is een aparte bestemming opgenomen. De bestemmingsregeling voor deze locatie is afgestemd op de bepalingen van het nog geldende bestemmingsplan en de bestaande situatie. Uitgangspunt is de bestaande situatie in stand te laten. De specifieke gebruiksregels ten aanzien van de beoefening van beroep en bedrijf aan huis niet ook voor deze woningen opgenomen.

Artikel 10 – Leiding-Riool (dubbelbestemming)

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

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

Artikel 11 - Waarde - Archeologie (dubbelbestemming)

Deze bestemming geldt voor het gebied dat archeologisch waardevol is en is bedoeld om de archeologische belangen veilig te stellen. De regeling ziet er op toe dat binnen het archeologische gebied niet wordt gebouwd, tenzij verzekerd is dat geen sprake is van aantasting van archeologische waarden, dan wel dat deze waarden voldoende worden veilig gesteld.

Omdat ook het uitvoeren van bepaalde werkzaamheden kan leiden tot aantasting van bodemschatten is een aanlegvergunning opgenomen. De aanlegvergunning is nodig voor werkzaamheden zoals het aanleggen van wegen en leidingen, het verlagen van het waterpeil, het rooien van bomen en grondbewerkingen dieper dan 30 cm.

Voor zowel het bouwen als het aanleggen geldt dat een rapport moet worden overlegd waarin de archeologische waarde en de mate van verstoring voldoende zijn onderzocht. Voordat wordt beslist wordt advies ingewonnen bij een terzake deskundig archeoloog.

Artikel 12 – Waterstaat – Waterkering (dubbelbestemming)

De Genteldijk, gelegen aan de zuidoost zijde van het plangebied, fungeert als waterkering.

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

Binnen de dubbelbestemming is het bouwen en het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwen en het uitvoeren van bepaalde werken zijnde ten behoeve van de bedoelde andere bestemmingen niet toegestaan, tenzij daarvoor

ontheffing dan wel aanlegvergunning wordt verleend. Deze ontheffing of aanlegvergunning worden alleen dan verleend wanneer het belang van de waterkering niet wordt geschaad. Voordat burgemeester en wethouders beslissen wordt advies ingewonnen van de dijkbeheerder.

Hoofdstuk 3 geeft algemene regels die op alle bestemmingen in het plan van toepassing zijn.

Artikel 13

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

Artikel 14

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

Het artikel biedt via een ontheffingsbevoegdheid de mogelijkheid om bewoning van aan- of bijgebouwen toe te staan indien dit gebruik verband houdt met het verlenen van mantelzorg. Zodra de noodzaak van mantelzorg vervalt wordt de verleende ontheffing weer ingetrokken.

Artikel 15

Hierin wordt de mogelijkheid geboden om voor geringe afwijkingen ontheffing te verlenen.

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

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

Artikel 16

Indien het voornemen bestaat gebruik te maken van een binnenplanse ontheffingsbevoegdheid wordt voorafgaand aan het te nemen besluit een procedure gevolgd, waarbij belanghebbenden de gelegenheid wordt geboden zienswijzen naar voren te brengen. Dit artikel beschrijft de procedure.

Hoofdstuk 4 regelt het overgangsrecht.

Artikel 17

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

Artikel 18

Regelt het overgangsrecht voor gebruik (verplichte regel).

Artikel 19

Benoemt de naam waarmee het bestemmingsplan kan worden aangehaald.

HOOFDSTUK 6: UITVOERBAARHEID

6.1 Inspraak

Het plan heeft van 26 oktober tot en met 4 december 2010 ter inzage gelegen voor schriftelijke inspraakreacties. De inspraakreacties zijn vastgesteld door de gemeenteraad.

Gedurende die termijn zijn achtentwintig schriftelijke reacties ontvangen. 23 reacties hebben (deels) betrekking op het voorontwerp bestemmingsplan. Enkele van deze reacties zijn na 4 december ingekomen, maar alsnog meegenomen in het inspraakdocument. Voor zover de reacties betrekking hebben op het voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Oost, worden zij van een gemeentelijke reactie voorzien. Reacties die betrekking hebben op zaken die buiten het bestemmingsplan vallen (bijvoorbeeld de Traverse, het stationsgebouw en de ontwikkelingen ten westen van het spoor), zijn van een antwoord voorzien in het separate inspraakdocument "Station, Traverse en Westzijde". De separate behandeling verklaart ook de niet opeenvolgende nummering van de inspraakreacties in dit document.

Voor de complete uiteenzetting en beantwoording van de reacties wordt verwezen naar de bijlage. Hiernavolgend is een overzicht van wijzigingen naar aanleiding van inspraak en vooroverleg opgenomen.

Veel inspraakreacties zijn gericht tegen bebouwing in het plangebied of tegen het gekozen stedenbouwkundig model. Aan deze uitgangspunten wenst de gemeente vast te houden. Het vooroverleg en de inspraakreacties hebben wel nieuwe inzichten geboden in de wijze waarop andere belangen beter geborgd kunnen worden zonder de gewenste bebouwing te schaden. Daarnaast is gebleken dat de toelichting op een aantal punten verbeterd kan worden. Hieronder een overzicht van de wijzigingen welke naar aanleiding van inspraak en vooroverleg zullen worden aangebracht.

Wijzigingen in de toelichting

- Het waterschapsbeleid voor wateren en waterkeringen zal nader worden belicht in hoofdstuk 2 van de toelichting.
- Hoofdstuk 6 (economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid) zal worden geactualiseerd naar aanleiding van vooroverleg, inspraak en onderhandelingsresultaat met de ontwikkelaar / grondeigenaar.
- In paragraaf 2.4 zal worden ingegaan op de amendementen welke bij de raadsvergadering van 29 oktober 2008 zijn vastgesteld, voor zover deze betrekking hebben op het plangebied 'Stationsgebied Oost'.
- Een indicatieve visualisatie van het geluidsscherp zal worden opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.
- Het beleid zoals beschreven in de Actualisering van de Structuurvisie "Wikken en Wegen" (2005) en de streekplanuitwerking "Zoekzones Stedelijke functies en landschappelijke versterking" (2006) (en daarmee het Experiment Ruimtelijk Beleid Rivierenland zal beter worden belicht in hoofdstuk 2.

- Tekening met calamiteitenroute aanpassen

Wijzigingen in de regels

- Ten behoeve van de rioolwatertransportleiding in het noorden van het plangebied zullen beschermende voorschriften worden opgenomen.
- In artikel 10.1 zal worden opgenomen dat waterkering de primaire bestemming is.
- Alle artikelen zullen mede worden bestemd voor water en waterhuishoudkundige voorzieningen.
- In artikel 4.1 en 6.1 sub c zal worden opgenomen dat een openbaar toilet onder de bestemmingsomschrijving valt.
- Separate planvoorschriften voor de bestaande bebouwing aan het Trichtse Voetpad opnemen welke meer recht doen aan de huidige bestemmingsplanmogelijkheden.

Wijzigingen in de plankaart

- De rioolwatertransportleiding in het noorden van het plangebied zal met een dubbelbestemming worden opgenomen op de plankaart.
- Een separaat bestemmingsvlak ten behoeve van bestaande bebouwing aan het Trichtse Voetpad opnemen.

6.2 Overleg ex. artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het vooroverleg zoals bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is aan de VROM-inspectie, Provincie Gelderland en het Waterschap Rivierenland gevraagd te reageren op het voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Oost. Voor de complete uiteenzetting en beantwoording van de reacties wordt verwezen naar de bijlage. In paragraaf 6.1 is een overzicht opgenomen van wijzigingen naar aanleiding van inspraak en vooroverleg.

6.3 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

De gronden waarop in dit bestemmingsplan nieuwe (bouw-)ontwikkelingen zijn voorzien behoren toe aan twee eigenaren. Dit zijn Dura Vermeer te Houten en de gemeente Geldermalsen. Deze partijen hebben voorafgaand aan de vaststelling van dit bestemmingsplan een overeenkomst gesloten ten aanzien van de realisering van de bebouwing en inrichting van het plangebied. De economische uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan is hiermee geregeld. Door middel van deze overeenkomst is het kostenverhaal volledig verzekerd.

In de overeenkomst zijn ook afspraken gemaakt over de uitvoering. Vastgelegd is in welke periode de exploitatie van de gronden zal plaatsvinden en – voor zover nodig - de fasering van de werkzaamheden. Tevens is vastgelegd op welke wijze eisen worden gesteld ten aanzien van de werken en werkzaamheden voor het bouwrijp maken, de aanleg van nutsvoorzieningen en het inrichten van de openbare ruimte in het exploitatiegebied, evenals de wijze van uitvoering van deze werken en werkzaamheden.

Voor een zakelijke beschrijving van de inhoud van de overeenkomst wordt verwezen naar de separate bijlage.

Gelet op het vorenstaande heeft gelet op artikel 6.12, lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening geen exploitatieplan te worden vastgesteld.

