Bestemmingsplan

# Stationtraverse Geldermalsen

**Gemeente Geldermalsen**

Datum: 12 juni 2009

Projectnummer: 80646

ID: NL.IMRO.02360000-sab80646

# INHOUD


| | | |
|---|---|---|
| **1** | **Inleiding** | **3** |
| **1.1** | **Aanleiding** | **3** |
| **1.2** | **Ligging plangebied** | **4** |
| **1.3** | **Vigerend bestemmingsplan** | **4** |
| **1.4** | **Opzet van het bestemmingsplan** | **5** |
| **2** | **Planbeschrijving** | **6** |
| **2.1** | **Ruimtelijke en functionele situatie** | **6** |
| **2.2** | **Het plan** | **8** |
| **3** | **Haalbaarheid van het bestemmingsplan** | **11** |
| **3.1** | **Beleid** | **11** |
| **3.2** | **Milieu** | **13** |
| **3.3** | **Water** | **16** |
| **3.4** | **Flora en fauna** | **17** |
| **3.5** | **Archeologie en cultuurhistorie** | **18** |
| **3.6** | **Verkeer en parkeren** | **18** |
| **3.7** | **Economische uitvoerbaarheid** | **18** |
| **4** | **Wijze van bestemmen** | **19** |
| **4.1** | **Opzet van het plan** | **19** |
| **4.2** | **Wijze van bestemmen** | **19** |
| **5** | **Procedure** | **20** |


**BIJLAGEN**


- *Reacties in het kader van overleg ex artikel 3.1.1. Bro:*
  - *Provincie Gelderland, zaaknummer: 2009-000682, d.d. 30 januari 2009;*
  - *Waterschap Rivierenland, kenmerk: IW/SO/200903899/75289, IWB-13871, d.d. 2 februari 2009;*
  - *Prorail, kenmerk: GJZ/264-36/686338, d.d. 3 februari 2009.*

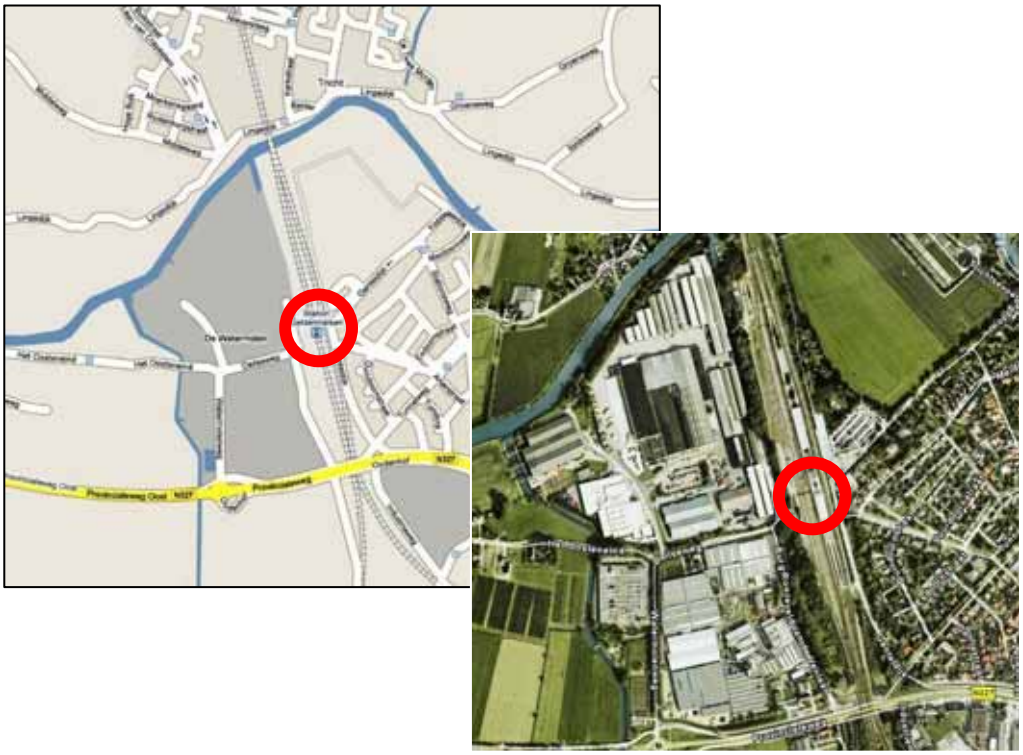
# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Prorail is voornemens ter plaatse van het station Geldermalsen een nieuwe traverse te realiseren. Deze traverse zal de beide zijden van het spoor met elkaar verbinden voor voetgangers en is belangrijk in het kader van de noodzakelijke verbetering van de toegankelijkheid van het station van Geldermalsen.

De plannen voor het vernieuwen van de stationstraverse staan op zichzelf. Wel kan hier melding worden gemaakt van de overige ontwikkelingen die in de stationsomgeving worden beoogd in welke context het vernieuwen van de traverse een meerwaarde inhoudt. De verdere plannen voor de stationomgeving bestaan uit de ontwikkeling van een busstation, een P+ R-gelegenheid en gebouwen aan de westzijde van het spoor. Ook wordt hier ruimte gereserveerd voor water(-berging). Aan de oostzijde van het spoor wordt het plein heringericht en wordt aansluitend het woongebied de “Terp” ontwikkeld.

Voor de verschillende beoogde ontwikkelingen in de stationsomgeving zijn de benodigde planologische procedures in voorbereiding. Prorail wil samen met de gemeente de realisatie van de nieuwe stationstraverse echter met voorrang uitvoeren; de redenen hiervoor worden hierna onder 2.2. “Het plan” aangegeven. Om dit mogelijk te maken is voorliggend bestemmingsplan noodzakelijk.



*globale ligging plangebied, bron Google*

## 1.2 Ligging plangebied

Het plangebied is gelegen ten westen van de kern Geldermalsen, ter hoogte van het bestaande station Geldermalsen. Het station is gelegen aan de spoorlijn vanaf Utrecht, die zich ten zuiden van de kern Geldermalsen splitst in de richtingen 's-Hertogenbosch en Tiel. Voor een gedetailleerde ligging van het plangebied en de plangrenzen wordt verwezen naar de verbeelding.

## 1.3 Vigerend bestemmingsplan

In de huidige situatie valt onderhavig plangebied onder de werking van het bestemmingsplan "De Gentel 1976" vastgesteld door de raad van de gemeente Geldermalsen op 21 juni 1977, onder nummer 27, en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd op 20 maart 1978, onder nummer 13093/593-RO-107. Met de uiteindelijke vaststelling van voorliggend bestemmingsplan komt een deel van het vigerende bestemmingsplan te vervallen. Onderhavig plangebied is binnen het vigerende bestemmingsplan bestemd voor "spoorbaan klasse A, bestemmingsvlak I" en "verkeersdoeleinden".

*bestemming "spoorbaan klasse A, bestemmingsvlak I"*

<u>gebruik</u>
- doeleinden van rail voor exploitatie van het bedrijf noodzakelijke gebouwen;
- andere bouwwerken en andere werken.

<u>bouwmogelijkheden</u>
- de goothoogte mag niet meer dan 6 m bedragen;
- de bouwhoogte mag niet meer dan 8 m bedragen;
- het oppervlak per gebouw mag niet meer dan 200 m² bedragen;
- ten hoogste één stationsgebouw mag gebouwd worden, danwel aanwezig zijn met een goothoogte van ten hoogste 12 m en een hoogte van ten hoogste 16 m.

*bestemming "verkeersdoeleinden"*

<u>gebruik</u>
- vervoer per as en voetgangers;
- parkeerruimten;
- andere bouwwerken en andere werken.

<u>bouwen</u>
- terreinafscheidingen en pergola's tot een maximale hoogte van 1 m;
- verkeersborden tot een maximale hoogte van 3,5 m.
- wegwijzers en verlichtingsmasten tot een maximale hoogte van 9 m;
- stoepen, terrassen, trappen en toegangsbruggen;
- ondergrondse andere bouwwerken.

*strijdigheid met het vigerende bestemmingsplan*
De beoogde traverse heeft een hoogte van circa 12,4 m en een oppervlakte van circa 480 m². Binnen de bestemming “spoorbaan klasse A, bestemmingsvlak I” is sprake van strijdigheid ten aanzien van de bouwmogelijkheden namelijk:
- de maximale toegestane hoogte van 8 m wordt overschreden;
- de maximale bebouwde oppervlakte van 200 m² wordt overschreden.

De oostelijke toegang tot de traverse is gelegen binnen de bestemming “verkeersdoeleinden”. Binnen de bestemming “verkeersdoeleinden” is een klein deel van de traverse, welke onder de doeleinden van rail voor exploitatie van het bedrijf noodzakelijke gebouwen valt, in strijd met de vigerende bestemming. De trappen van de traverse zijn niet in strijd met de vigerende bestemming en hiervoor zijn verder geen hoogte bepalingen opgenomen.

Omdat de beoogde ontwikkeling strijdig is met de geboden bouwmogelijkheden en het gebruik van het vigerende bestemmingsplan kan dit niet binnen dit bestemmingsplan worden gerealiseerd. Voorliggende herziening is dan ook noodzakelijk om de functieverandering en beoogde bebouwing mogelijk te maken.

## 1.4 Opzet van het bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding (voorheen plankaart), regels (voorheen voorschriften) en een toelichting. Deze toelichting is opgebouwd uit vijf hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 de bestaande ruimtelijke en functionele situatie in het plangebied beschreven. Daarnaast beschrijft dit hoofdstuk de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen door middel van een planbeschrijving. Hoofdstuk 3 gaat in op de haalbaarheid van het plan. Hier komen aspecten als beleid, milieu, flora en fauna en archeologie aan de orde. In hoofdstuk 4 wordt de opzet van het plan en de wijze van bestemmen behandeld. Hoofdstuk 5 tenslotte is gereserveerd voor de resultaten van de procedure.

# 2 Planbeschrijving

## 2.1 Ruimtelijke en functionele situatie

Het plangebied is gelegen ter hoogte van het Station Geldermalsen. Ten noordoosten van het station bevinden zich weilanden in de uiterwaarden van de Linge. Ten oosten van dit gebied is een waterzuivering gelegen.
Ten oosten van het station bevinden zich groen- en parkeervoorzieningen, een bus-station en een K+R-plaats[1] (Kiss and Ride) voorziening.
Ten westen van het van het station is een bosstrook gelegen tussen de spoorlijn en een bedrijventerrein. Het bedrijventerrein biedt ruimte aan grootschalige bedrijven, zoals een veilinghuis en transportbedrijven. Aan de provinciale weg N327 ten zuiden van het station bevindt zich een MBO-school.

Het station Geldermalsen is een spoorwegstation aan de spoorlijn Utrecht-'s-Hertogenbosch, de Merwede-Lingelijn en de lijn naar Tiel. Het eerste station in Geldermalsen werd geopend op 1 november 1868, het huidige gebouw stamt uit 1884. Het stationgebouw is gelegen op een eilandperron om een eenvoudige overstap tussen de spoorlijnen mogelijk te maken. Doordat het stationsgebouw in het midden van het spooremplacement staat, is het alleen te bereiken via een voetgangerstunnel- en brug.

Op 29 oktober 2008 heeft de gemeenteraad van Geldermalsen ingestemd met de plannen voor ontwikkeling van de stationsomgeving. Hoofddoelstelling is de integrale verbetering van de stationsomgeving, waarmee het gebruik van het openbaar vervoer wordt gestimuleerd, overlast voor de woonomgeving van het station zoveel mogelijk wordt beperkt en een aangenaam leef- en verblijfsklimaat wordt gecreëerd voor bewoners en reizigers. Eén van de hiervan afgeleide subdoelstellingen betreft de verbetering van de toegankelijkheid van het station door het maken van een nieuwe traverse met liften bij alle stijgpunten. Daarmee wordt het station ook toegankelijk voor minder validen.

[1] Een voorziening waar automobilisten passagiers in en uit kunnen laten stappen

*Impressie van woongebied 'De Terp'*

*Impressie van inrichtingsplannen stationsomgeving*

## 2.2 Het plan

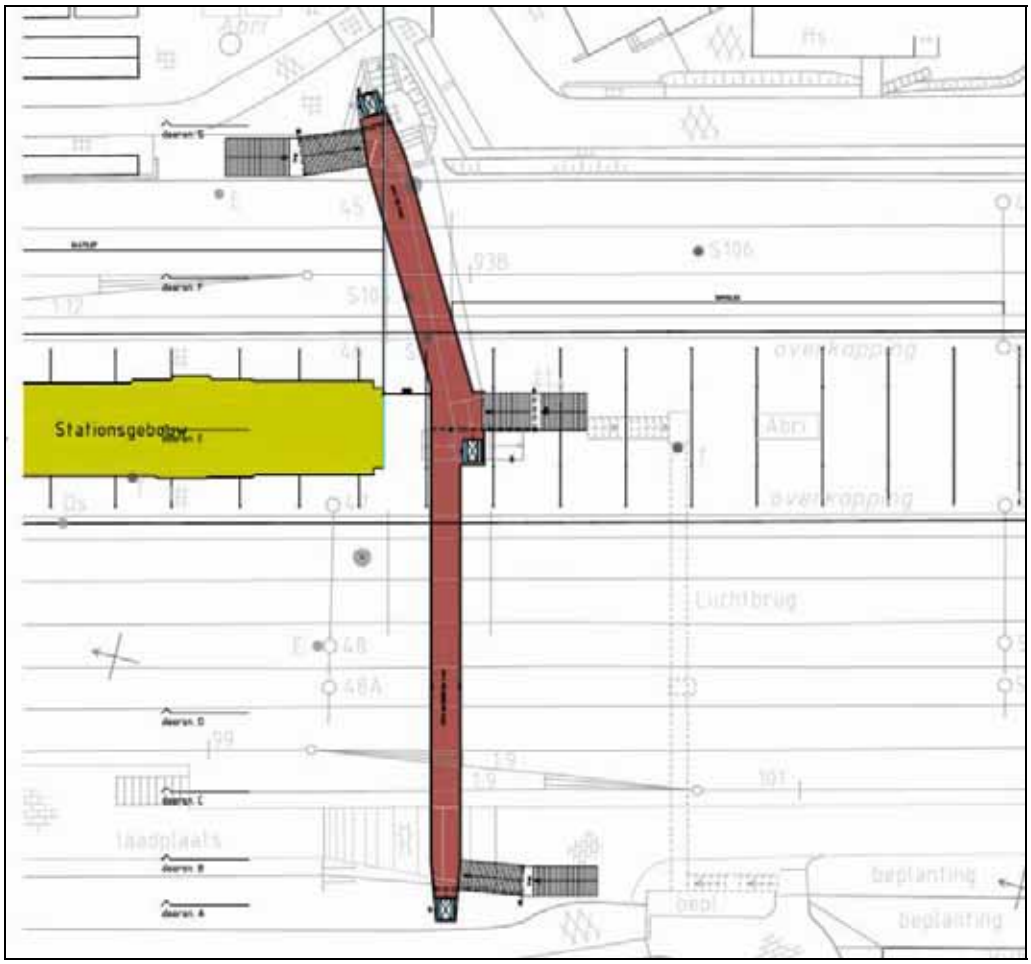
De ontwikkeling van de stationtraverse wordt vaak genoemd in context van de herontwikkeling van het stationsgebied, echter voorliggend plan is hieraan op zichzelf noch in relatie tot direct gerelateerd. De plannen voor de realisatie van de traverse hebben al een tijd de aandacht van Prorail en de gemeente Geldermalsen, omdat het station slecht bereikbaar is voor reizigers in het algemeen en in het geheel onbereikbaar voor minder valide mensen. Gesteld kan daarom worden dat deze ontwikkeling los staat van voornoemde ontwikkelingen in het stationsgebied, maar wel een belangrijke voorwaarde is voor de verdere ontwikkelingen in dit gebied.

In de huidige situatie is het station te bereiken via enerzijds een in slechte bouwkundige staat verkerende loopbrug. Hier mogen, gelet op de toestand waarin deze brug verkeert, maximaal 40 personen tegelijkertijd op lopen. Het gebrek van de loopbrug is daarnaast het ontbreken van liften. Anderzijds is het station te bereiken via een onderdoorgang. Het gebrek van de onderdoorgang is gelegen in de geringe afmetingen., waardoor de doorstroom en de capaciteit voor gebruikers zeer beperkt zijn. De ambitie is, met voorliggend plan, de algehele toegang tot het station te verbeteren, in het bijzonder voor minder valide personen.

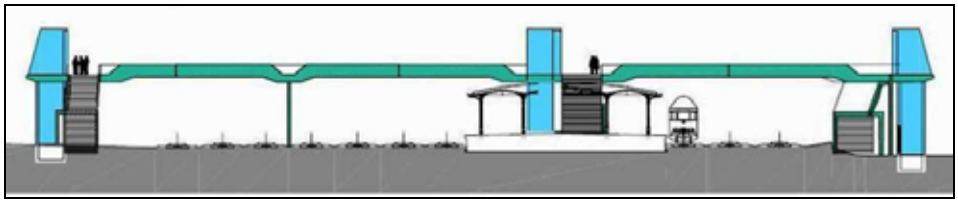
Met deze verbetering anticipeert Prorail op de verwachte groei van het aantal reizigers dat gebruik maakt van het station. Station Geldermalsen is gelegen op het traject Utrecht naar ’s Hertogenbosch en aan de lijn Utrecht/Tiel. Hier wordt de dienstregeling fors uitgebreid. Ook de dienstregeling op de Merwede-Linge lijn (Arriva) wordt geïntensiveerd. Het totaal aantal treinen dat per uur stopt in Geldermalsen vanwege deze lijnen bedraagt reeds 16 treinen.

*impressie aanzicht oostzijde*

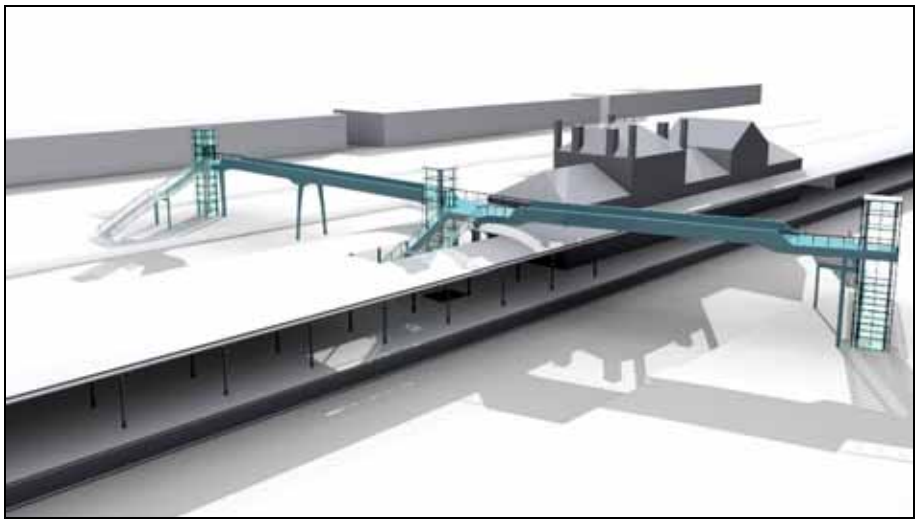
In de toekomstige situatie vormt de stationstraverse (“Passarelle”) de toegang tot het station. Met de realisering van de stationstraverse komen de bestaande loopbrug en voetgangerstunnel te vervallen. Het huidige stationsgebouw is een monument. Voor de benodigde ingrepen voor de traverse zal een monumentenvergunning moeten worden aangevraagd.




*voorontwerp plattegrond, versie 0.1, 20 oktober 2008, bron Movares*



*doorsnede Passarelle, bron Movares*



*impressie aanzicht zuidoostzijde*

*uitgangspunten voor de plannen van de stationstraverse:*

- op één niveau
- trap langs het spoor en op perron
- los van het stationsgebouw
- liften bij pleinen en perron(s)

# 3 Haalbaarheid van het bestemmingsplan

## 3.1 Beleid

### *3.1.1 Provinciaal beleid*

*streekplan Gelderland 2005*
Uit het streekplan blijkt dat in de regio Rivierenland veel aandacht dient te worden besteed aan een optimale bereikbaarheid en doorstroming van de regio. De regio is namelijk gelegen te midden van grotere steden in de omliggende regio's en wordt doorsneden door belangrijke hoofdtransport-assen. Het gaat voornamelijk om optimale benutting van bestaande infrastructuur. Daarnaast is het beleid gericht op versterking van het openbaar vervoer en verbetering van het fietspaden-netwerk. De volgende projecten zijn in beeld:

- doortrekken van Randstadspoor naar Tiel, met inmiddels gerealiseerde halte Tiel-Passewaaij;
- in stand houden/versterken van de spoorlijnen Tiel-Elst-Arnhem en Geldermalsen-Dordrecht;
- verbreden van de A2;
- verbeteren doorstroming A15, Waal en Betuweroute;
- realisatie omlegging Hedel;
- tracé-MER-studie voor de N322 Druten / Beneden-Leeuwen in het Land van Maas en Waal;
- verbeteren van de doorstroming op de N233 (in samenwerking met de regio Vallei).

*provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP)*
In het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP) wordt beschreven hoe de provincie Gelderland steden, bedrijventerreinen en voorzieningen bereikbaar wil houden. En hoe dat op een veilige manier wordt uitgevoerd, met zo min mogelijk schadelijke gevolgen voor de leefomgeving. Gelderland kiest voor de volgende aanpak: voorkomen, beter benutten en bouwen.

- Voorkomen: Provincie Gelderland wil problemen op mobiliteitsgebied voorkomen door de infrastructuur en economische ontwikkelingen beter op elkaar af te stemmen.
- Beter benutten: Provincie Gelderland wil bestaande wegen, fietspaden en openbaar vervoerverbindingen beter benutten. De provincie investeert daarom in fietsvoorzieningen, Hoogwaardig Openbaar Vervoer (zoals Lightrail) en nieuwe stations. Ook pleegt de provincie beter onderhoud aan wegen, fietspaden en openbaar vervoervoorzieningen. Hier wil Gelderland een inhaalslag plegen.
- Bouwen: Provincie Gelderland bouwt de projecten uit het Statenakkoord. Daarnaast maakt het de infrastructuur veiliger (Duurzaam Veilig). Hierbij start de provincie met de grootste knelpunten.

### *3.1.2 Regionaal beleid*

***regionaal ontwikkelingsprogramma 2008-2011, Eigen-Wijs Rivierenland***
Het regionaal ontwikkelingsprogramma voor Regio Rivierenland bevat afspraken om gezamenlijk een ambitieus investeringsprogramma te realiseren.

De negen gemeenten in Rivierenland en het provinciebestuur willen met dit programma de sociale en economische structuur van de regio verstevigen, het rivierenlandschap verfraaien en  het milieu verbeteren. Hiernaast is er de ambitie de mobiliteit binnen de regio en de bereikbaarheid van de regio te verhogen.

Bij een bereikbaar Rivierenland wordt op vier doelgebieden ingezet:
- veilig verkeren;
- stimulerende stationsomgevingen;
- vlot fietsen;
- dynamisch digitaal.

Uit het ontwikkelingsprogramma blijkt dat de aanpak van de vier grote stations een essentieel onderdeel is van het pakket aan maatregelen om de groei van mobiliteit op de A2 in te perken en daarmee de bereikbaarheid van de regio in stand te houden. Aanpassingen van de stationsomgevingen vormen belangrijke bouwstenen voor een verbeterde stedelijke leefomgeving.
In Geldermalsen en Culemborg is de ambitie samen met de provincie een P+R gelegenheid te realiseren met ieder ongeveer 600 parkeerplaatsen. Hierdoor ontstaan er vestigingsmogelijkheden voor bijvoorbeeld kinderdagverblijven, sportfaciliteiten, onderwijsvoorzieningen, kantoren en kunnen forenzen gemakkelijk op hun heen- terugreis taken combineren. Daarnaast is de aanwezigheid van bedrijvigheid gunstig voor de sociale veiligheid in het gebied.
In de periode 2008-2011 is gestart met het aanpakken van de stationsomgevingen en het uitvoeren van de nieuwe plannen daarvoor. In deze plannen zijn maatregelen voor bereikbaarheid en verkeersveiligheid opgenomen.

### *3.1.3 Gemeentelijk beleid*

***wikken en wegen, actualisering van de structuurvisie Geldermalsen 2000-2015***
Op 28 september 1999 heeft de gemeenteraad van Geldermalsen de Structuurvisie Geldermalsen 2000 - 2015 vastgesteld. De daarin vastgelegde ruimtelijke strategie wordt nog steeds gehandhaafd en de uitvoering van het programma is in volle gang. Een aantal punten van de structuurvisie zijn tegen het licht gehouden.
Uit de actualisatie blijkt dat de strategie met betrekking mobiliteit, bereikbaarheid & infrastructuur voortvarend verloopt.

In de structuurvisie is destijds beschreven dat het station Geldermalsen de hoofdkern een goede openbaar vervoer-ontsluiting biedt op de Randstad en de stedenring. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente worden op deze structuur aangehaakt en alleen lokale aanpassingen kunnen nodig zijn om capaciteitsproblemen of hinder te voorkomen. Genoemd zijn toen ondermeer:
- verbeteren bereikbaarheid station Geldermalsen (mede met het oog op Randstadspoor);
- voltooien Randweg Geldermalsen en herstructurering bestaand wegennet, gekoppeld aan verplaatsing van de aansluitingen op de A15;
- uitvoeren van het pakket duurzaam veilig;
- verbeteren en uitbreiden van het netwerk van fietspaden buiten de bebouwde kom, aanleg van nieuwe verkeersveilige routes binnen de bebouwde kommen en een directe aansluiting op de routes naar buiten;

- onderzoeken van nut en noodzaak van doortrekken van de randweg met een nieuwe brug over de Linge ten oosten van Buurmalsen;
- openhouden van de optie voor een verkeersbrug naar Tricht ten westen van de bestaande spoorbrug over de Linge;
- vormgeven van routes voor bezoekers door het centrum van Geldermalsen.

#### *3.1.4 Conclusie*

Uit voorgaand beleid blijkt dat het versterken van de spoorlijnen en de stations in de regio een essentieel onderdeel zijn van de maatregelen om de groei van mobiliteit op de A2 in te perken en daarmee de bereikbaarheid van de regio in stand te houden. Daarnaast blijkt uit het beleid dat het station Geldermalsen een goede openbaar vervoerontsluiting biedt op de Randstad en de stedenring.
Voorliggend plan draagt bij aan verbetering van de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van de Station Geldermalsen en anticipeert hiermee op de verwachte groei van het aantal reizigers dat gebruik maakt van het station.

Geconcludeerd kan worden dat voorliggend plan in lijn is met provinciaal-, regionaal-, en gemeentelijk beleid.

## 3.2 Milieu

#### *3.2.1 Bodem*

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet aangetoond worden dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het beoogde gebruik.

Een verkennend milieutechnisch bodemonderzoek is niet vereist indien een bouwplan:
- geen betrekking heeft op een gebouw;
- het gebouw de grond niet raakt;
- geen sprake is van een wijziging van de bestemming;
- het bouwplan niet regulier vergunningsplichtig is;
- niet voortdurend (meer dan 2 uur per dag) dezelfde mensen aanwezig zijn in het gebouw.

Bij voorliggend plan is sprake van een regulier vergunningsplichtig gebouw dat in aanraking met de bodem verkeerd, waarbij de bestemming wijzigt. Echter zijn in de beoogde traverse  mensen niet langer dan 2 uur per dag aanwezig. De traverse is een gebouw dat als verkeersruimte voor voetgangers gebruikt zal worden, waardoor de verblijfstijd in de traverse niet langdurig is. Toch zal de locatie worden meegenomen in het bodemonderzoek dat de gemeente heeft uitgezet voor de gronden waarop het huidige busstation en de huidige parkeerplaats zijn gelegen.

#### *3.2.2 Geluid*

De mate waarin het geluid veroorzaakt door het (spoor) wegverkeer het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). Voor wegverkeer stelt de wet dat in principe de geluidsbelasting op woningen niet de voorkeurgrenswaarde van 48 dB mag overschrijden. Voor spoorwegverkeer mag de voorkeurgrenswaarde van 55 dB niet worden overschreden.

Indien nieuwe geluidsgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wet geluidhinder de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van alle (spoor) wegen op een bepaalde afstand van de geluidsgevoelige functie(s). De traverse is geen geluidshindergevoelige functie. Een akoestisch onderzoek wordt daarom niet noodzakelijk geacht.

### *3.2.3 Luchtkwaliteit*

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet Milieubeheer hoofdstuk 5, titel 2) is een implementatie van de Europese kaderrichtlijn luchtkwaliteit en de dochterrichtlijnen waarin onder andere grenswaarden voor luchtvervuilende stoffen in de buitenlucht (o.a. fijn stof en stikstofdioxide) ter bescherming van mens en milieu zijn vastgesteld. De wet stelt bij een (dreigende) grenswaardenoverschrijding aanvullende eisen en beperkingen voor ruimtelijke projecten die 'in betekenende mate' (IBM) leiden tot verslechtering van de luchtkwaliteit of 'gevoelige bestemming' binnen onderzoekszones van provinciale- en rijkswegen.
Daarnaast moet uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening afgewogen worden of het aanvaardbaar is het project op deze plaats te realiseren. Hierbij speelt de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het project 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Tot de vaststelling van het NSL zijn conform de AMvB NIBM projecten 'niet in betekenende mate' voor luchtkwaliteit als de toename van de concentraties stikstofdioxide of fijn stof door het project beperkt blijft tot 0,4 µg/m$^3$.
De grens van 'niet in betekenende mate' wordt gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof. Voor fijn stof en stikstofdioxide betekent dit een maximale toename van 1,2 µg/m$^3$. In de gelijknamige ministeriële regeling wordt de 3% norm gekwantificeerd voor veel voorkomende ruimtelijke functies als:
- woningen: 1.500 woningen met 1 ontsluitingsweg;
- kantoren: 10 hectare bruto vloeroppervlak (bvo) met 1 ontsluitingsweg;
- landbouwinrichtingen: akkerbouw of tuinbouw met open teelt, teelt van eetbare gewassen in een gebouw of onverwarmde glastuinbouw ongeacht de omvang en verwarmde opstanden van glas of kunststof van maximaal 2 hectare;
- kinderboerderijen.

De ministeriële regeling geeft geen uitwerking voor een stationstraverse. Het is echter niet te verwachten dat de verkeersaantrekkende werking leidt tot een toename van de concentraties stikstofdioxide of fijn stof met meer dan 0,4 µg/m$^3$. Rekensessies met CAR II wijzen uit dat de toename van het verkeer dan groter moet zijn dan 1.645 personenauto's of 88 zware vrachtwagens per etmaal[2]. Het is onwaarschijnlijk dat deze voertuigaantallen overschreden worden. Voorliggend plan leidt 'niet in betekenende mate' tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.
Hiernaast betreft onderhavig plan geen 'gevoelige bestemming' binnen 300 meter van een rijksweg of 50 meter van een provinciale weg.

[2] CAR II, versie 7.0.1 op 10 m. van de wegas in 2008, wegtype 2, normaal stadsverkeer, bomenfactor 1, stagnatie = 0 %

Op grond van de Wet Luchtkwaliteit hoeft niet onderzocht te worden of sprake is van een (dreigende) grenswaardenoverschrijding in (het invloedsgebied van) het plangebied. De blootstelling aan luchtverontreiniging verandert niet ten opzichte van de huidige situatie omdat de mate van blootstelling niet in betekenende mate veranderd. Zowel vanuit de Wet milieubeheer als vanuit een goede ruimtelijke ordening vormt de luchtkwaliteit geen belemmering voor onderhavig initiatief.

### *3.2.4 Bedrijven en milieu*

In de directe omgeving van het plangebied zijn geen bedrijven aanwezig die hinder veroorzaken ten aanzien van het plangebied, omdat het initiatief geen gevoelige functie betreft.
In het geldende planologisch regime zijn net buiten het onderhavig plangebied ook mogelijkheden geregeld voor voorzieningen voor de bereikbaarheid van het stationsgebouw en de perrons. Met de realisatie van de stationstraverse komen de bestaande bereikbaarheidsvoorzieningen te vervallen.
Gesteld kan worden dat de beoogde ontwikkeling niet dusdanig dichterbij omliggende bedrijven wordt gerealiseerd dat deze bedrijven in de bedrijfsvoering en de ontwikkelingsmogelijkheden worden belemmerd. De beoogde ontwikkeling belemmert geen bedrijven in de bedrijfsvoering en de ontwikkelingsmogelijkheden. Geconcludeerd kan worden dat er vanuit bedrijvigheid geen belemmeringen aanwezig zijn voor wat betreft de beoogde ontwikkeling.

### *3.2.5 Externe veiligheid*

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen (chemische fabriek, lpg-vulpunt) en de mobiele bronnen (route gevaarlijke stoffen). Er wordt onderscheid gemaakt tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijk slachtoffers. Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten.

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

Het groepsrisico geeft de kans aan dat in één keer een groep mensen die zich in de omgeving van een risicosituatie bevindt, dodelijk door een ongeval wordt getroffen. Groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van een risicovolle activiteit ophoudt. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de ramp.

Een ongeval met 100 doden leidt tot meer ontwrichting, leed en emoties, dan een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers. Aan de kans op een ramp met 100 doden wordt dan ook een grens gesteld, die een factor honderd lager ligt dan voor een ramp met 10 doden. In het Bevi (stb. 250, 2004) wordt verder een verantwoordingsplicht (door de overheid) voor het groepsrisico rond inrichtingen wettelijk geregeld (art. 13).
De verantwoording houdt in dat wordt aangegeven of risico's acceptabel zijn en welke maatregelen worden genomen om de risico's te verkleinen.

De beoogde ontwikkeling omvat de realisatie van een stationstraverse ter vervanging van de bestaande loopbrug en tunnel. Gesteld kan worden dat het plaatsgebonden risico en het groepsrisico niet significant wijzigen. Hiernaast komt, met de realisatie van voorliggend plan, de bereikbaarheid van de brandweer tot het stationsgebouw en de perrons niet in het geding.

Voor wat betreft externe veiligheid worden geen problemen verwacht.

## 3.3 Water

### *3.3.1 Provinciaal beleid*

Het Waterhuishoudingsplan "Water leeft in Gelderland" (WHP-3) is op 15 december 2004 vastgesteld. 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 onze leefomgeving zijn er ook maatregelen noodzakelijk om veiligheid te blijven bieden tegen overstroming met rivierwater en om wateroverlast na hevige regenval te voorkomen.
Voor 'stedelijk' gebied is de inrichting en het beheer van het waterhuishoudkundig systeem gericht op:
- het voorkomen of beperken van wateroverlast;
- de ontwikkeling en het behoud van de natuur in het stedelijk gebied;
- het voorkomen van zettingen;
- het herbenutten van ontwateringswater voor drink- en industriewatervoorziening of voor herstel van verdroogde natuur;
- het weren van (diepe) drainage en het voorkomen van instroming van oppervlaktewater op de riolering;
- het beperken van de vuilbelasting door riooloverstorten;
- het beperken van de invloed van bronbemaling.

Uit het plan blijkt bovendien dat de provincie Gelderland het van belang acht dat water in voldoende mate in het ontwerp van nieuw stedelijk gebied wordt meegenomen. Bij stedelijke uitbreidingen wordt het afzonderlijk afvoeren van regenwater naar de bodem of oppervlaktewater als een uitgangspunt beschouwd. In de ontwikkeling van stadsranden (stedelijke uitloopgebieden en buitenplaatsen) moet rekening worden gehouden met de bergingsbehoefte van het aangrenzende stedelijk gebied.
Voor waterbeheer in stedelijk gebied geldt voorts:
- vasthouden, bergen en afvoeren van water;
- niet vervuilen, zuinig gebruiken, hergebruik, schoonmaken van water.

### 3.3.2 *Beleid waterschap Rivierenland*

Het beleid van het waterschap Rivierenland is er op gericht schoon hemelwater niet af te voeren naar de riolering. In het kader van duurzaam waterbeheer is het gewenst om bij alle nieuwbouw maximale afkoppeling van het hemelwater toe te passen. Hierbij hanteert het waterschap de drietrapsstrategie vasthouden, bergen en afvoeren. Het schone hemelwater moet geïnfiltreerd worden in de bodem of anders via een bodempassage afgevoerd worden naar het oppervlaktewater.

### 3.3.3 *Situatie plangebied*

***Algemeen***
De stationstraverse zal worden gebouwd boven de huidige perrons, spoorwegen en het stationsgebouw. Het onderhavige plan draagt niet of slechts uiterst marginaal bij aan een toename van het verharde oppervlak en heeft dus nagenoeg geen effect op de waterhuishouding. Een specifiek wateronderzoek wordt daarom voor dit bestemmingsplan niet noodzakelijk geacht. De wateropgave zal overigens nog voldoende aandacht krijgen bij de opstelling van de bestemmingsplannen voor de gebieden gelegen ten oosten en ten westen van het station.
Dit neemt niet weg dat het doel is het zoveel mogelijk afkoppelen van schoon hemelwater om deze vervolgens te infiltreren in de grond. Bij infiltratie moet voorkomen worden dat er schadelijke stoffen via bouwmaterialen als bijvoorbeeld zink, lood en koper in het water of in de bodem terechtkomen.

***Waterkering***
Het plangebied is gelegen binnen de waterkering van de Linge (Genteldijk). Deze waterkering wordt door onderhavig plan niet aangetast. Om de waterkering te beschermen, is hiervoor een dubbelbestemming opgenomen in de regels.

## 3.4 Flora en fauna

Bij ruimtelijke ingrepen dient rekening te worden gehouden met de aanwezige natuurwaarden. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebiedsbescherming en soortenbescherming.

Het plangebied bevindt zich niet in of in de buurt van een speciale beschermingszone als bedoeld in de Vogel- en/of Habitatrichtlijn. Hiernaast voorziet het plan niet in nieuwe ontwikkelingen binnen de EHS. Gebiedsbescherming is niet aan de orde.
Wat betreft soortbescherming is de Flora- en faunawet van toepassing. Hierin wordt onder andere de bescherming van dier- en plantensoorten geregeld. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient te worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige natuurwaarden. Als hiervan sprake is, moet ontheffing worden aangevraagd.

Voorliggend plan leidt, gezien de aard en omvang van de ingreep in relatie tot de omgeving, niet tot verstoring van natuurwaarden. Een flora- en faunatoets is niet noodzakelijk.

## 3.5 Archeologie en cultuurhistorie

### *3.5.1 Archeologie*

Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, dient te worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast.
Archeologisch onderzoek zal moeten worden uitgevoerd indien sprake is van een hoge of middelhoge trefkans, of indien het plangebied niet is gekarteerd.
De in het kader van onderhavig bestemmingsplan mogelijke ruimtelijke ontwikkeling is getoetst aan het gemeentelijke archeologiebeleid. Op basis van dit beleid hoeft geen archeologisch onderzoek plaats te vinden indien de bodemingreep minder dan 1.000 m² bedraagt. In casu is hier sprake van: de oppervlakte van de traverse welke de bodem roert bedraagt circa 20 m². Bovendien is de bodem ter plaatse eerder geroerd bij gelegenheid van de bouw respectievelijk aanleg van het station, de perrons en de voetgangerstunnel. Om die reden is een nader archeologisch onderzoek niet nodig.

### *3.5.2 Cultuurhistorie*

Het huidige stationsgebouw is een monument. Voor de benodigde ingrepen voor de traverse zal een monumentenvergunning moeten worden aangevraagd.
Het plangebied herbergt verder geen cultuurhistorische waarden die van invloed kunnen zijn op de planontwikkeling en de realisatie van de beoogde ontwikkeling.

## 3.6 Verkeer en parkeren

Het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt bepaald door de aard en omvang van de activiteit waarin het plan voorziet.
Het station Geldermalsen blijkt een goede openbaar vervoerontsluiting op de Randstad en de stedenring. Om die reden wordt de positie van het station ten aanzien van de bereikbaarheid met de Randstad versterkt.
De realisatie van de traverse draagt bij aan de verbetering van de toegankelijkheid en de aantrekkelijkheid van het Station Geldermalsen en anticipeert hiermee op de verwachte groei van het aantal reizigers dat gebruik maakt van het station.
In Geldermalsen is de ambitie om samen met de provincie een P+R gelegenheid te realiseren met circa 500 tot 600 parkeerplaatsen. De eventuele verkeersaantrekkende werking van onderhavig plan kan hiermee worden opgevangen.

## 3.7 Economische uitvoerbaarheid

Na bestuurlijk overleg tussen de gemeente Geldermalsen en Prorail is overeenstemming op hoofdlijnen bereikt over de te realiseren traverse. Van de totale investeringskosten die zijn geraamd op € 6.000.000,-- neemt de gemeente € 600.000,-- voor haar rekening. De gemeentelijke bijdrage zal worden gedekt uit eigen middelen of subsidies. Met Prorail is een anterieure overeenkomst gesloten waarin de afspraken op hoofdlijnen zijn uitgewerkt. Gelet op het feit dat kostenverhaal op deze wijze volledig is verzekerd, hoeft er geen exploitatieplan te worden vastgesteld. De economische uitvoerbaarheid is hiermee volgens de regels van de nieuwe grondexploitatiewet aangetoond.

# 4 Wijze van bestemmen

## 4.1 Opzet van het plan

Er is gekozen voor een eenvoudige bestemmingsregeling, die in hoofdzaak aansluit op de bestaande bestemmingsregeling. Tevens sluit de regeling aan bij de eisen voorkomend uit de nieuwe Wet ruimtelijke ordening en de SVBP'08.

## 4.2 Wijze van bestemmen

***Verkeer- spoorbaan***
Binnen het bestemmingsplangebied is sprake van één (hoofd-)bestemming, "verkeer - spoorbaan". De naamgeving "spoorbaan" sluit aan bij de huidige bestemmingsregeling, waaraan, conform de eisen uit het SVBP, het voorvoegsel "verkeer" is toegevoegd. De regeling is eveneens gebaseerd op de huidige bestemming. In de doeleindenomschrijving is hieraan specifiek toegevoegd dat binnen de bestemming is toegestaan "een bouwwerk ten behoeve van voetgangers in verband met de bereikbaarheid van het station". In de bouwregels is opgenomen dat deze mag worden opgericht tot een hoogte van 13 m.

***Waterstaat - waterkering***

Een deel van het plangebied is gelegen binnen de beschermingszone van de secundaire waterkering van de Linge (Genteldijk). Deze is opgenomen als dubbelbestemming op de plankaart. Aan de bestemming is alleen een doeleindenomschrijving verbonden en geen bouwregels. De bescherming van de dijk wordt immers reeds geregeld binnen de Keur van het waterschap.

# 5 Procedure

### 5.1.1 Overleg

Het voorontwerpbestemmingsplan “Stationstraverse” van de gemeente Geldermalsen is in het kader van vooroverleg, als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro), toegezonden aan het Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (hierna: VROM), Provincie Gelderland, Waterschap Rivierenland en Prorail. Hierop zijn 3 schriftelijke reacties ontvangen. In de bijlagen bij dit bestemmingsplan zijn deze schriftelijke reacties opgenomen. Navolgend wordt beknopt een samenvatting gegeven van deze schriftelijke reacties.

***VROM***
Het voorontwerpbestemmingsplan is toegezonden aan het Ministerie van Vrom. De ROM inspectie heeft te kennen gegeven dat het voorontwerpbestemmingsplan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

***Provincie Gelderland***
De provincie Gelderland acht het plan van lokale aard. Vanuit de provinciale verantwoordelijkheid ziet de provincie geen redenen om advies over dit bestemmingsplan uit te brengen.

***Waterschap Rivierenland***
De locatie stationstraverse valt samen met de waterkering (Genteldijk) van de Linge. Het waterschap verzoekt dit op te nemen in de toelichting, de verbeelding en de regels van het bestemmingsplan. Om verontreiniging van oppervlaktewater en bodem te voorkomen wordt verzocht om geen gebruik te maken van uitlogende bouwmaterialen. Het waterschap verzoekt dit op te nemen in de toelichting. De reacties van het waterschap zijn in het bestemmingsplan verwerkt.

***Prorail***
Prorail heeft in de schriftelijke reactie te kennen gegeven geen opmerkingen te hebben in het kader van artikel 3.1.1 Bro.

### 5.1.2 Zienswijzen

Er zijn 3 zienswijzen binnengekomen op het ontwerpbestemmingsplan. Voor de inhoud en beantwoording van deze zienswijzen wordt verwezen naar het raadbesluit van 30 juni 2009.

## Bijlagen: reacties in het kader van overleg ex artikel 3.1.1. Bro

# Provincie Gelderland

provincie
GELDERLAND

Bezoekadres
Huis der Provincie
Markt 11
6811 CG Arnhem

Postadres
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

telefoon (026) 359 91 11
telefax (026) 359 94 80
e-mail post@gelderland.nl
internet www.gelderland.nl

Het college van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Geldermalsen
Postbus 112
4190 CC GELDERMALSEN

Gemeente Geldermalsen
Afd./nr. RO/1137
B - 2 FEB 2009
Kopie: ☐ d.d.
☐ ☐

datum
30 januari 2009

zaaknummer
2009-000682

onderwerp
Overleg ex artikel 3.1.1 Bro
Voorontwerp-bestemmingsplan
Stationstraverse Geldermalsen

Geacht college,

Het onderhavige plan achten wij een plan van lokale aard. Wij zien vanuit onze provinciale verantwoordelijkheid geen redenen om hierover advies uit te brengen.

Als er bij u een concreet verzoek voor een bouwvergunning of een vrijstelling van het bestemmingsplan voorligt dat bij u is ingediend vóór 1 juli 2008 kan uw verzoek worden aangemerkt als een advies ex artikel 10 Bro 1985 en kan dit voorontwerpbestemmingsplan worden aangemerkt als een categorie van gevallen zoals bedoeld in artikel 19, lid 2 van de (oude) Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO).
Volledigheidshalve wordt er hierbij nog op gewezen, dat u ook nog een positief advies van de VROM-inspectie nodig heeft voordat u voor een project op grond van dit voorontwerpbestemmingsplan de vrijstellingsprocedure van artikel 19, lid 2 WRO kunt toepassen.

Hoogachtend,
namens de directeuren van de betrokken diensten,

mr. J.B.J. Bekhuis
afdelingsmanager Toezicht & Advies Lokale Overheden

inlichtingen bij mw. O.A. van Rey
e-mail post@gelderland.nl

telefoonnr. (026) 359 97 06

BNG 's-Gravenhage, rek. nr. 28.50.10.824
ABN • AMRO Arnhem, rek. nr. 53.50.26.463
Postbank-girorekening 869762
BTW nr. 001825100.B03

IBANnr.: NL74BNGH0285010824
SWIFT/BIC: BNGHNL2G

code: 595412/

**Waterschap Rivierenland**

**Bezoekadres** De Blomboogerd 1, 4003 BX Tiel
**Postadres** Postbus 599, 4000 AN Tiel
T (0344) 64 90 90 F (0344) 64 90 99
E info@wsrl.nl I www.waterschaprivierenland.nl
**Bank** 63.67.57.269

Waterschap Rivierenland

Gemeente Geldermalsen
Afd./nr. ROI 1227
B 3 FEB 2009
Kopie: d.d.

College van burgemeester en wethouders
van de gemeente Geldermalsen
T.a.v. de heer H. Wuite
Postbus 112
4190 CC GELDERMALSEN

| Datum: | Ons kenmerk: | Uw kenmerk: | Behandeld door: |
|---|---|---|---|
| 2 februari 2009 | IW/SO/200903899/75289<br>IWB-13871 | - | Mevr. I.Y. Wissingh |

| Onderwerp: | Doorkiesnummer / e-mail: |
|---|---|
| Wateradvies voorontwerp bestemmingsplan Stationtraverse Geldermalsen ex artikel 3.1.1 Bro | (0344) 64 91 96<br>i.wissingh@wsrl.nl |

VERZONDEN - 2 FEB 2009

Geachte heer Wuite,

U heeft ons op 13 januari via email attent gemaakt op het voorontwerp bestemmingsplan 'Stationtraverse Geldermalsen'. U heeft dit gedaan in het kader van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het plan geeft aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen. Deze opmerkingen zijn tevens aan te merken als wateradvies in het kader van de watertoetsprocedure.

**Is het proces goed doorlopen?**
Het waterschap is goed betrokken bij de voorbereidingen van de herinrichting van de stationsomgeving. Voor het stationtraverse is in deze overleggen weinig aandacht geweest omdat dit in het geheel een zeer beperkte relatie heeft met de taken van het waterschap.

**Wat zijn onze opmerkingen?**
Wij hebben de volgende opmerkingen:
- De locatie van de stationtraverse valt samen met de waterkering van de Linge. Dit is in de ruimtelijke onderbouwing niet meegenomen. Wij verzoeken dit alsnog in de toelichting te vermelden.
- Ook in de plankaart zou de functie waterkering opgenomen moeten worden. Een kaartje met de ligging van de waterkering is opgenomen als bijlage 1.
- Om verontreiniging van het oppervlaktewater te voorkomen is het beleid dat er geen uitlogende bouwmaterialen worden gebruikt. Wij verzoeken u dit in de toelichting op te nemen.

**Wat is onze conclusie?**
Als de opmerkingen over de waterkering en het gebruik van bouwmaterialen worden overgenomen kunnen wij instemmen met het plan.

**Wat zijn de vervolgactiviteiten?**
Wij verzoeken u aan te geven hoe u onze opmerkingen verwerkt in het plan. Ook verzoeken wij u het waterschap te betrekken bij de verdere procedure van het plan en de planning hiervan aan te geven.

Wij wijzen erop dat naast deze reactie een ontheffing op de Keur op de waterkeringen van het waterschap nodig is. De initiatiefnemer zal zelf de ontheffing aan moeten vragen. Wij verzoeken u de initiatiefnemer hierop te wijzen.

Als u vragen heeft dan kunt u contact opnemen met mevrouw I. Wissingh. Zij is bereikbaar op telefoonnummer (0344) 64 91 96.

Hoogachtend,
namens het college van dijkgraaf en heemraden
van Waterschap Rivierenland,
de teamleider Plannen West,

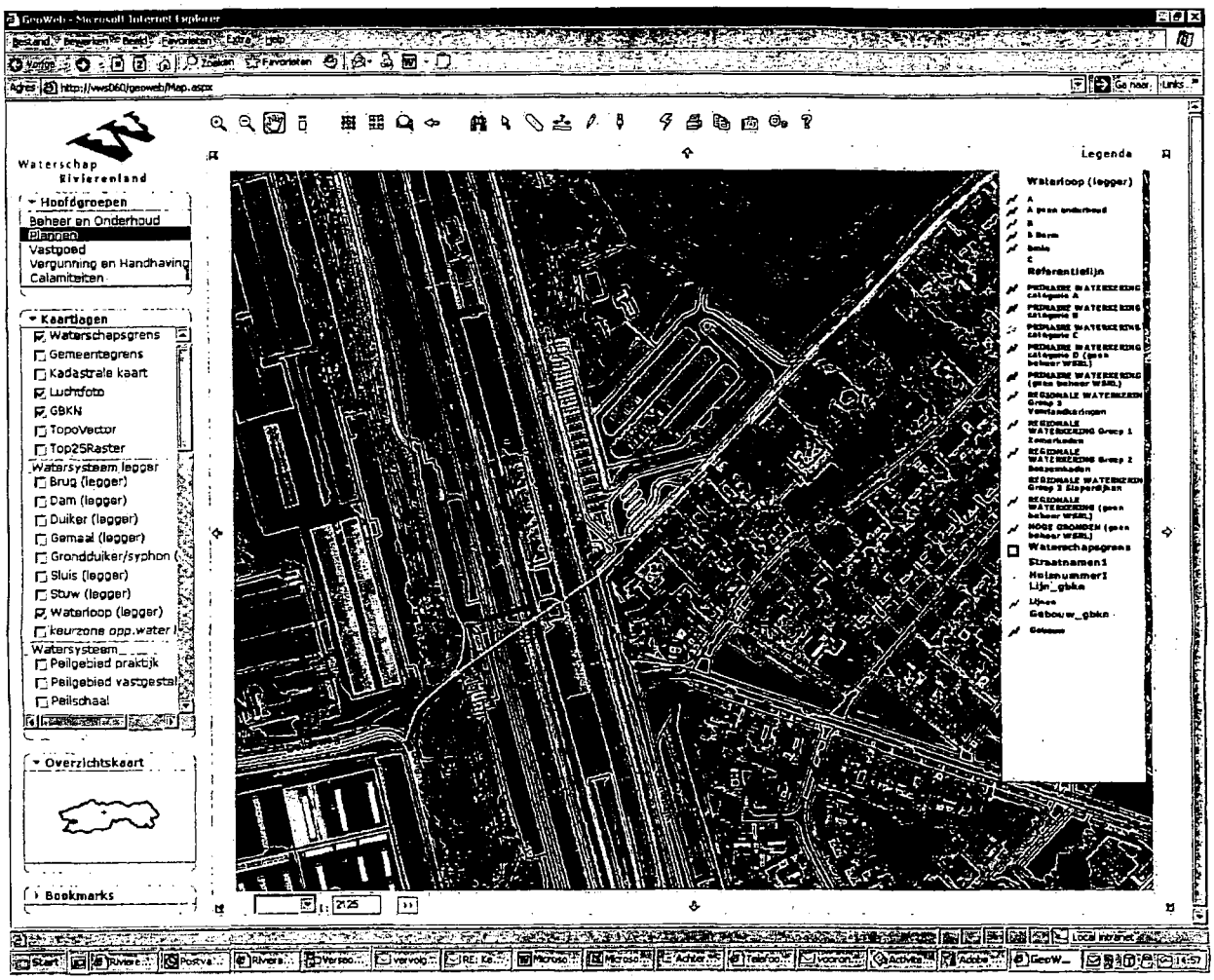
H.A.J. Smeets

Bijlage: 1. Ligging waterkering Linge

Afschrift incl. bijlage: Archief; T-PLW/IW; T-PLW/DD; A-OEP/LP; T-BAD/JvdM

# BIJLAGE 1

Ligging waterkering ter plaatse van de stationtraverse Geldermalsen.



**Prorail**

**ProRail**

Gemeente Geldermalsen
Afd./nr. RO/ 1276
B - 4 FEB 2009
Kopie: ☐ d.d.
☐ ☐

Gemeente Geldermalsen
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
t.a.v. de heer J.H. Wuite
Postbus 112
4190 CC Geldermalsen

| | | | |
|---|---|---|---|
| Datum | 3 februari 2009 | Behandeld door | Alwies Derksen |
| Uw kenmerk | | Telefoonnummer | 030 235 4126 |
| Ons kenmerk | GJZ/264-36/686338 | Faxnummer | 030 235 92 24 |
| Onderwerp | Voorontwerp-bestemmingsplan Stationtraverse Geldermalsen | E-mail | Alwies.derksen @prorail.nl |

**Infraprojecten**
Grondverwerving & Juridische Zaken

**Bezoekadres**
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

**Postadres**
Postbus 2038 (B1.02)
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

Geachte heer Wuite,

Het voorontwerp-bestemmingsplan "Stationtraverse Geldermalsen" dat wij van u ontvingen in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening geeft ons geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Wij danken u voor het geboden overleg.

Met vriendelijke groet,

Alwies Derksen
Procesleider Planologie