



GEMEENTE SLIEDRECHT

STATIONSGBIED

Projectbesluit

Bouwlocatie Stationspark 625

Ruimtelijke Onderbouwing

juni 2010

Projectnummer 2102 – 335

GEMEENTE SLIEDRECHT

Stationsgebied

Projectbesluit

Bouwlocatie Stationspark 625

Ruimtelijke Onderbouwing

Plannummer: NL.IMRO.0610.PB02STATIONSPARK-3001

- Toelichting
- Regels
- verbeelding

Procedureoverzicht

Voorontwerp:

- augustus 2009

Ontwerp:

- concept: april 2010
- definitief: 20 april 2010
- ter inzage: 7 mei 2010 tot 18 juni 2010

Vaststelling:

- 29 juni 2010

Bureau Vollmer & Partners
Stedebouw en landschap

bezoekadres

Goeman Borgesiuslaan 77
3515 ET Utrecht

postadres

Postbus 9769
3506 GT Utrecht

telefoon

030 6664302

fax

030 7551502

e-mail

info@vp.nl

website

www.vp.nl

INHOUD

Pag.nr.

1.	INLEIDING	3
1.1	Algemeen	3
1.2	Plangebied	3
1.3	Vigerend bestemmingsplan	3
1.4	indeling ruimtelijke onderbouwing projectbesluit	3
2.	BESTAANDE SITUATIE	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Landschap	5
2.3	Ontsluiting	5
2.4	Locatie bouwplan	5
2.5	Belemmeringen	5
3.	BELEIDSKADER	7
3.1	Inleiding	7
3.2	Rijksbeleid	7
3.3	Provinciaal beleid	8
3.4	Gemeentelijk beleid	10
4.	PLANBESCHRIJVING	11
4.1	Algemeen	11
4.2	Stedenbouwkundige opzet Stationspark I	11
4.3	Bouwplan	13
5.	MILIEU	15
5.1	Inleiding	15
5.2	Geluidhinder	15
5.3	Flora en Fauna	15
5.4	Waterparagraaf	16
5.5	Milieuhinder door bedrijven	17
5.6	Externe veiligheid	17
5.7	Luchtkwaliteit	26
5.8	Bodem	27
6.	UITVOERBAARHEID	29
6.1	Economische uitvoerbaarheid	29
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	29
7.	REGELS	31
7.1	Artikel 8 Gemengd (GD)	31
7.2	Artikel 16 Leiding (L-H) (Dubbelbestemming)	32



Figuur 1: Situering bestemmingsplan Stationsgebied en projectbesluit



Figuur 2: Luchtfoto met situatie projectbesluit

1. INLEIDING

1.1 Algemeen

Door het accountantsbedrijf Hoek en Blok, Stationspark 625, is bij de gemeente een bouwplan ingediend voor uitbreiding van hun kantoor op het naast het bedrijf gelegen. Dit perceel is thans niet bebouwd.

Het bouwplan is niet in overeenstemming met het vigerende bestemmingsplan 'Stationsgebied'. Het perceel is in het vigerende bestemmingsplan bestemd voor 'Kantoren en bedrijven' waarbij een maximale bouwhoogte van 8 m is toegestaan. Het bouwplan gaat uit van een maximale bouwhoogte van 12 m.

Aan het bouwplan kan medewerking worden verleend door het nemen van een projectbesluit of door het opstellen van een (gedeeltelijke) herziening van het vigerende bestemmingsplan. De voorkeur van de gemeente gaat uit naar het opstellen van een projectbesluit. Aan het bureau Vollmer & Partners is gevraagd om een projectbesluit op te stellen en het bouwplan daarmee te voorzien van een ruimtelijke onderbouwing.

Na het gereedkomen van het projectbesluit zal gestart worden met een totale herziening van het bestemmingsplan. Het projectbesluit kan dan worden opgenomen in deze herziening. Het is verder niet de bedoeling om het vigerende bestemmingsplan inhoudelijk te wijzigen, maar de herziening heeft betrekking op het digitaal maken van het bestemmingsplan, mede om te kunnen voldoen aan de nieuwe Wro en de SVBP 2008. Het nieuwe bestemmingsplan is dan digitaal raadpleegbaar, hetgeen vanaf 1 januari 2010 verplicht is.

1.2 Plangebied

Het plangebied is gelegen in de zuidwesthoek van het Stationspark I. Gezien de samenhang is gekozen om ook het terrein van het huidige kantoor in dit projectbesluit op te nemen. Op figuur 1 en figuur 2 is de situering en huidige situatie met de omgeving van het plangebied weergegeven.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan 'Stationsgebied' vormt de juridische basis voor nieuwe ontwikkelingen binnen het plangebied. Het bestemmingsplan is op 19 maart 2007 vastgesteld door de Raad van de gemeente Sliedrecht.

1.4 Indeling ruimtelijke onderbouwing projectbesluit

Bij het opstellen van dit projectbesluit is in grote lijnen dezelfde indeling aangehouden als bij het vigerende bestemmingsplan 'Stationsgebied'. Van een klein aantal onderdelen uit de toelichting van het vigerende bestemmingsplan is een korte samenvatting opgenomen.



Figuur 3: Foto's locatie en omgeving

2. BESTAANDE SITUATIE

2.1 Inleiding

In het vigerende bestemmingsplan 'Stationsgebied' is een uitgebreide beschrijving over de oorsprong en ontwikkeling van het gebied opgenomen. Voor het projectbesluit wordt volstaan met een korte samenvatting. Voor het overige wordt verwezen naar de toelichting van het vigerende bestemmingsplan.

2.2 Landschap

De noord-zuid gerichte structuur van het oude landschap dat kenmerkend is voor de opbouw van Sliedrecht is ook in het plangebied waarneembaar. Ondanks de grote infrastructurale ingrepen van het spoor en de A15 heeft de historische landschapsstructuur in het plangebied tot compartimentering met watergangen en groensingels geleid.

De cultuurhistorische lijnen met waterlopen en beplanting zijn een belangrijk onderdeel van de groenvoorziening binnen het Stationsgebied.

De groene zone aan de snelweg maakt onderdeel uit van een grotere groene strook aan de noordkant van de A15. De groene strook is op enkele plaatsen open gemaakt om bedrijven beter zichtbaar te maken.

2.3 Ontsluiting

Sliedrecht heeft twee aansluitingen op de A15: een oostelijke aansluiting (25) en een westelijke aansluiting (24). De Parallelweg - Nijverwaard en de Sportlaan zijn als belangrijke gebiedsontsluitingswegen aangewezen.

Het plangebied ligt in de directe nabijheid van NS-station Sliedrecht en is op deze wijze goed bereikbaar met het openbaar vervoer.

2.4 Bouwperceel

Het terrein voor het bouwplan is thans braakliggend. Het huidige kantoorpand naast het van belang zijnde perceel heeft een bouwhoogte van 12 m. Het is wenselijk om op deze hoogte aan te sluiten met de geplande nieuwbouw.

2.5 Belemmeringen

Aan de zijde van de A15 ligt een aantal belangrijke kabels en leidingen. Het betreft een onder maaiveld gelegen hoogspanningsleiding en een buiten het gebied van het projectbesluit gelegen drinkwater-transportleiding.

3. BELEIDSKADER

3.1 Inleiding

In het vigerende bestemmingsplan 'Stationsgebied' is een uitgebreide beschrijving opgenomen betreffende de van belang zijnde beleidskaders. Het projectbesluit heeft betrekking op een kleine wijziging van de bebouwingsmogelijkheden t.o.v. het vigerende bestemmingsplan. De van belang zijnde beleidsonderdelen voor dit projectbesluit zijn in korte samenvatting weergegeven. Voor het overige wordt verwezen naar de toelichting van het vigerende bestemmingsplan. Indien actualisatie wenselijk is, is een nieuw onderdeel opgenomen.

3.2 Rijksbeleid

Nota Ruimte

De 'Nota Ruimte' geeft de hoofdlijnen aan van het nationaal ruimtelijke beleid voor de komende decennia. Op 23 april 2004 heeft het kabinet de Nota Ruimte vastgesteld en aansluitend op 27 april 2004 ter behandeling aan de Tweede Kamer gezonden. Vervolgens is op 15 maart 2005 de definitieve versie gepubliceerd. De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen voor de komende decennia.

De hoofddoelstelling van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte scheppen voor verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat Nederland ter beschikking staat. Het ruimtelijk beleid van het rijk richt zich met name op vier algemene doelen, te weten:

- de versterking van de internationale concurrentiepositie;
- de bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- het borgen en ontwikkelen van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- het borgen van veiligheid.

De nota is een integrale nota en brengt zo veel mogelijk rijksbeleid voor ruimtelijke onderwerpen in één nota samen en vervangt hiermee diverse Planologische Kern Beslissingen (PKB) en ruimtelijk relevante rijksnota's

In de nota worden elementen voor de Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur aangegeven waar het Rijk verantwoordelijk voor is en worden basiskwaliteitseisen gegeven waaraan ruimtelijke plannen moeten voldoen. Er zijn geen elementen uit de Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur binnen het plangebied aanwezig. De in de nota genoemde basiskwaliteitseisen worden in het ontwikkelingsbeeld Noord-Holland-Noord en in dit bestemmingsplan nader behandeld.

Nota Mobiliteit

De 'Nota Mobiliteit' is een verkeerskundige uitwerking van de Nota Ruimte en is door het parlement goedgekeurd waardoor hij van kracht is geworden.

De nota geeft de volgende beleidsdoelen aan:

- het verbeteren van de interne en onderlinge bereikbaarheid van de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden;
- een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen als essentiële voorwaarde voor economische ontwikkeling;
- het inzetten op proces- en technologie innovatie ter realisering van de beleidsdoelen.

De uitgangspunten bij het realiseren van deze beleidsdoelen zijn betrouwbare reistijden, vlotte en veilige verkeersafwikkeling binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van milieu en leefomgeving.

Deze nota bevat ook beleid met betrekking tot verkeer, vervoer en veiligheid voor de decentrale overheden en is daarom in dit kader van belang.

Het bouwplan voldoet aan het rijksbeleid

3.3 Provinciaal beleid

Streekplan Zuid-Holland Zuid

Bij besluit van 17 mei 2000 is het streekplan Zuid-Holland Zuid vastgesteld. Het streekplan beschrijft de hoofdlijnen van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling binnen het streekplangebied tot 2010. In het Streekplan is het stationsgebied grotendeels aangeduid als bedrijfsterrein

Het provinciaal beleid is vooralsnog opgenomen in het streekplan Zuid-Holland Zuid. In het kader van de nieuwe Wro is de provincie bezig met het opstellen van een ruimtelijke visie voor de gehele provincie. Deze ruimtelijke visie is in ontwerp gereed. Vooralsnog zijn zowel het streekplan als de nieuwe ruimtelijke visie opgenomen. Nadat de ruimtelijke visie is vastgesteld kan het onderdeel streekplan vervallen.

Ontwerp Provinciale structuurvisie (Visie op Zuid-Holland)

De provincie Zuid-Holland heeft één integrale ruimtelijke structuurvisie (Visie op Zuid-Holland - Ontwikkelen met schaarse ruimte) voor haar hele grondgebied opgesteld. De invoering op 1 juli 2008 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) was een goede aanleiding voor aanpassing van haar ruimtelijk beleid.

Deze structuurvisie bevat de ambities van provinciaal belang voor de periode tot 2020 met een doorkijk naar 2040. Ook de aanpak om samen met andere partijen de doelen te bereiken komt aan de orde. Het accent daarbij ligt op sturing vooraf en sturing op kwaliteit.

Doel

Zuid-Holland is een intensief gebruikt gebied met een strategische ligging op het natuurlijke kruispunt van internationale verbindingen. De lage ligging van Zuid-Holland en de ligging aan zee hebben invloed op de mogelijkheden om de beschikbare ruimte te benutten. Een gevarieerd landschap van delta, kust en rivieren in directe nabijheid van steden vormt een uniek decor. Dit biedt de provincie kansen om haar internationale concurrentiepositie uit te bouwen. De mens is daarin de bepalende factor. Zuid-Holland wil de inwoners nu en in de toekomst een goede en veilige woon-, werk- en leefomgeving bieden.

De kern van Visie op Zuid-Holland is het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit binnen Zuid-Holland. Dit draagt bij aan een goede kwaliteit van leven en een sterke economische concurrentiepositie. Duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid zijn belangrijke pijlers.

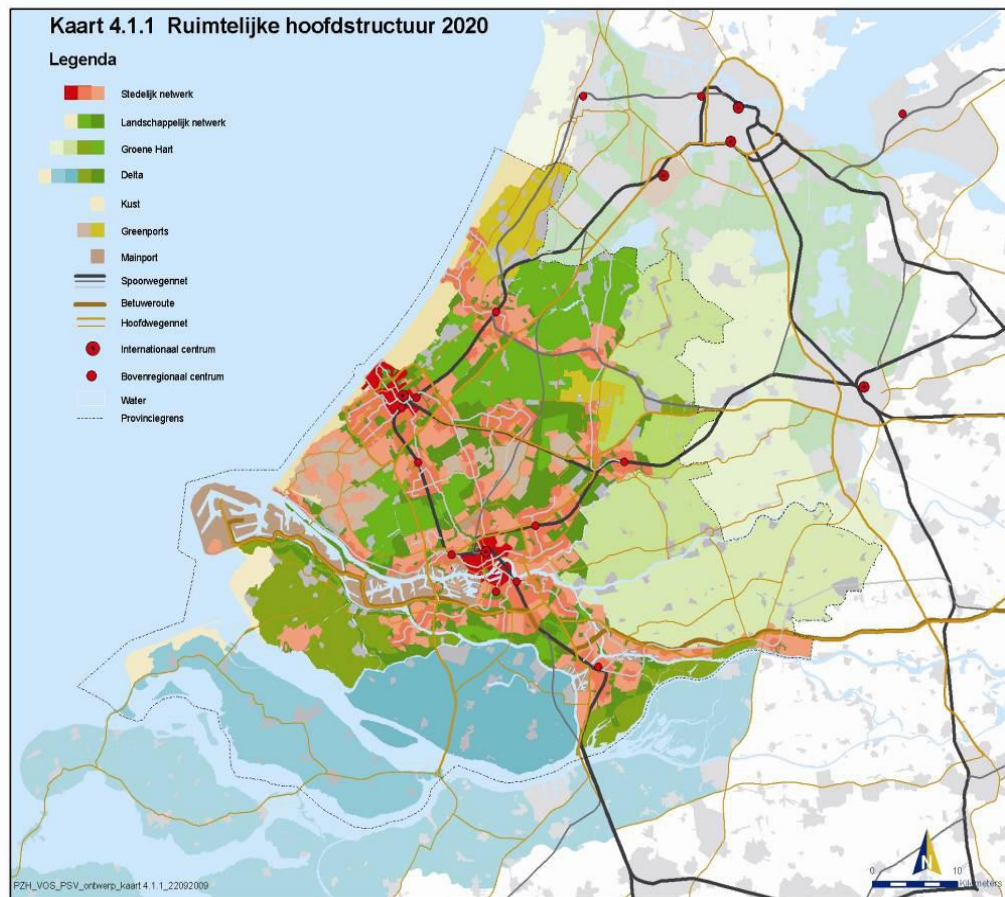
Dit wil de provincie bereiken door middel van realisering van een samenhangend stedelijk en

landschappelijk netwerk. Goede bereikbaarheid, een divers aanbod van woon- en werkmilieus

in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur, zijn daarin kenmerkende kwaliteiten.

Meer dan voorheen stuurt de provincie op hoofdlijnen en zet zij in op vroegtijdige samenwerking. Deze aanpak sluit aan bij de nieuwe stijl van besturen: 'Lokaal wat kan, provinciaal wat moet'. De provincie geeft het lokale bestuur ruimte bij de ruimtelijke inrichting en stelt daarvoor kaders. Sturen op efficiënt ruimtegebruik, verbeteren van de verbindingen en samenhang tussen de gebieden en versterken van de ruimtelijke kwaliteiten vormen de uitgangspunten bij het kaderstellen.

De vaststelling van deze structuurvisie *Visie op Zuid-Holland* en de provinciale Verordening Ruimte (gepland in juni 2010).



Figuur 4: Ruimtelijke hoofdstructuur 2020

Het grootste deel van het vigerend beleid past binnen het provinciaal belang zoals geformuleerd in deze structuurvisie. Dit betekent dat het beleid, zoals dat is beschreven in streekplannen, de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en de Nota Regels voor Ruimte, is overgenomen. Wel zijn nieuwe accenten gelegd of is de koers iets gewijzigd op basis van trends, ontwikkelingen en de sturingsfilosofie van de provincie.

De leefomgeving van mensen wordt beïnvloed door de ruimtelijke inrichting. Om vroegtijdig inzicht te krijgen in deze effecten is gelijktijdig aan de ontwikkeling van de structuurvisie een planMER opgesteld. Daarbij zijn duurzaamheidseffecten van het nieuwe beleid beoordeeld en vergeleken met de effecten bij voortzetting van bestaand beleid.

Het bouwplan voldoet aan het provinciaal beleid

3.3 Gemeentelijke beleid

In het vigerende bestemmingsplan 'Stationsgebied' is een uitgebreide planbeschrijving opgenomen, waarmee het van belang zijnde gemeentelijk beleid is vastgelegd. De van belang zijnde onderdelen voor dit projectbesluit zijn in een korte samenvatting weergegeven. Voor het overige wordt verwezen naar de toelichting van het vigerende bestemmingsplan. Indien actualisatie wenselijk is, is een nieuw onderdeel opgenomen

Verkeerscirculatieplan (VCP - 2005)

De gemeenteraad van Sliedrecht heeft in januari 1991 een principekeuze gemaakt voor de toekomstige wegenstructuur, gebaseerd op twee volwaardige aansluitingen op de A15 (één in het oosten en één in het westen) en opheffing van de aansluiting Stationsweg. In het VCP 2001 zijn onder meer de Parallelweg - Nijverwaard en de Sportlaan als belangrijke gebiedsontsluitingswegen aangewezen voor onder meer het plangebied.

Groenbeleidsplan Sliedrecht (september 2005)

In het groenbeleidsplan wordt gewezen op de vrijwel aaneengesloten groene zone langs de snelweg. Deze zone is een belangrijk onderdeel van de Sliedrechtse hoofd-groenstructuur (groen dat belangrijk is voor het karakter van het dorp).

Welstandsnota

Door de gemeente is een welstandsnota opgesteld, waarin het reclamebeleid is opgenomen.

Het bouwplan dient te voldoen aan een welstandsniveau 'plus' en valt onder de gebiedsspecifieke welstandscriteria voor werkgebieden en grootschalige publieke voorzieningen (B3). Hierin zijn voorwaarden en regels opgenomen voor de situering van de gebouwen, hoofdvorm van de gebouwen, gevelaanzichten, materialisatie, kleur, detaillering en reclame-uitingen.

Het bouwplan voldoet aan het gemeentelijk beleid

4. PLANBESCHRIJVING

4.1 Algemeen

In de toelichting van het vigerende bestemmingsplan 'Stationsgebied' is een uitgebreide planbeschrijving opgenomen. In dit projectbesluit is alleen een korte beschrijving opgenomen van het Stationspark I. Tevens is een beschrijving opgenomen van het nieuwe bouwplan.

4.2 Stedenbouwkundige opzet Stationspark I

Belangrijke stedenbouwkundige uitgangspunten voor Stationspark I die gehandhaafd moeten worden zijn o.a:

- de hoofdontsluiting vanaf het Stationsplein. Deze ligt loodrecht op de hoofdontsluiting van het oude stationsgebouw, waarmee het oude Stationsgebouw duidelijk zichtbaar is vanaf de A15;
- de open ruimte/plein welke centraal binnen het plangebied ligt en vervolgens aftakt in twee ontsluitingswegen, één in oostelijke richting en één in westelijke richting;
- groene afscherming van het terrein aan de oostzijde richting Stationspark II en aan de westzijde richting de woningen aan de Stationsweg.

In de hartlijn van het oude stationsgebouw is een as ontwikkeld, waarop de ontsluiting van het gebied is georiënteerd. Haaks op de ontwikkelde as ligt de ontsluiting van het middengebied, met centraal in het gebied een pleinruimte.

Beeldkwaliteit

Ten aanzien van de openbare ruimte is een goed verzorgde interne groenvoorziening van essentiële betekenis voor het gebied. Onder meer een groene aankleding kan de ruimtelijke kwaliteit van het kantorenpark versterken en draagt bovendien bij aan de belevingswaarde van de te ontwikkelen fietsverbinding van de Lockhorst via Stationspark I en II richting het centrum.

Om de eenheid op het kantorenpark te kunnen waarborgen is het belangrijk dat eventuele nieuwbouw aansluit op de bestaande bebouwing, zowel ten aanzien van materiaalgebruik en kleurstelling, maar ook qua architectuur.

Parkeren

Voor het parkeren wordt een norm gehanteerd van 2 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Deze norm is gerelateerd aan de aanbevelingen van CROW 2004.

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen met betrekking tot het aantal te realiseren parkeerplaatsen. Indien het voldoende kan worden gemotiveerd kan incidenteel een norm van 3 parkeerplaatsen per 100 m² bvo worden gehanteerd.

Openbaar vervoer

Het plangebied ligt op loopafstand vanaf het NS-station. Op werkdagen is er een half uur dienst zowel vanuit Dordrecht als vanuit Gorinchem.

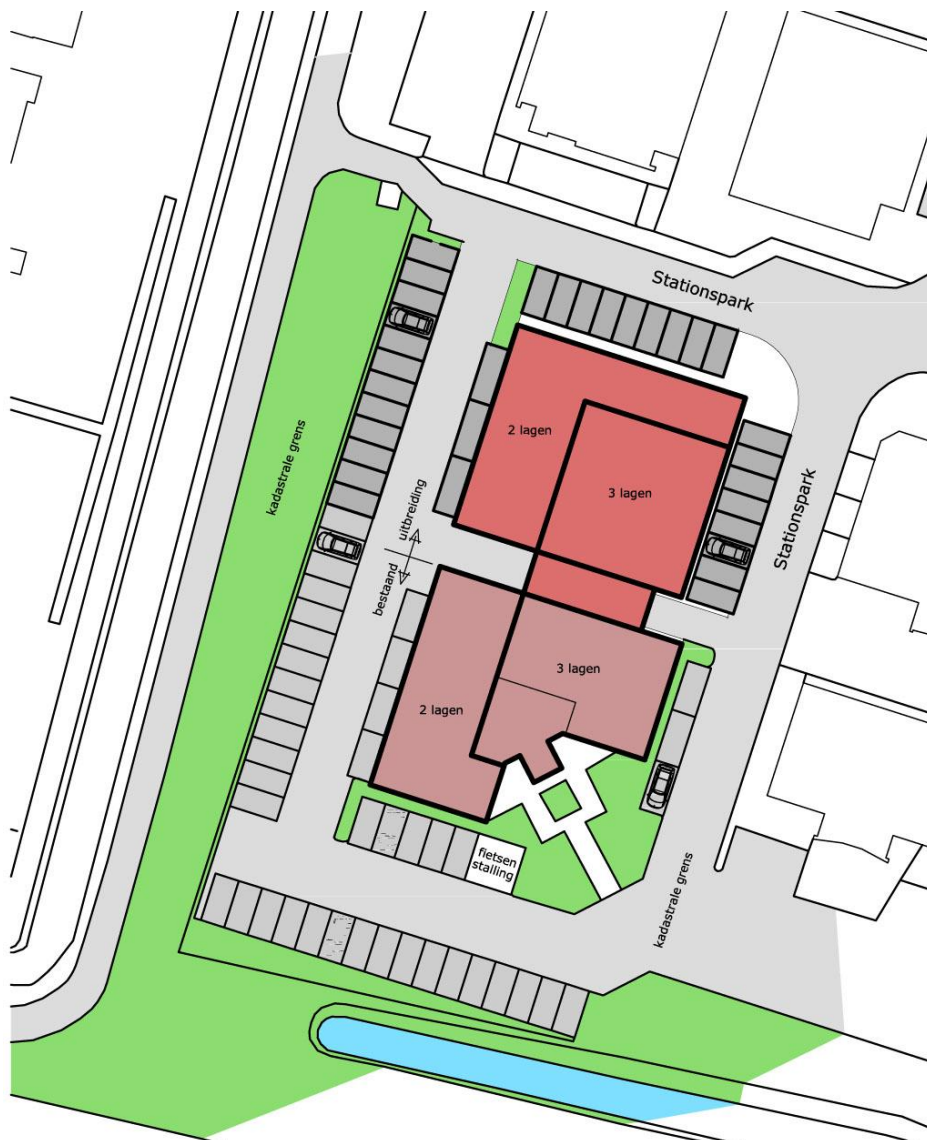
Langzaam verkeer

Voor langzaam verkeer loopt er ten westen van Stationspark I een fietspad richting het centrum van Sliedrecht. De fietsroute zal via Stationspark I worden doorgetrokken naar Stationspark II en de Lockhorst en koppelt als zodanig de verschillende gebieden aan elkaar.

Water

Voor het gebied Stationspark II, wordt ingezet op de realisering van minimaal 10% oppervlaktewater. Voor het overige gebied is binnen de reeds vastgelegde structuur geen mogelijkheid aanwezig om het aantal m² oppervlaktewater uit te breiden.

In de planvorming van het Stationspark II is een hoeveelheid oppervlaktewater van ruim boven de 10% aangehouden. Hierdoor is enige compensatie voor de overige gebieden aanwezig.



Figuur 5: Situatie bouwplan

4.3 Bouwplan

Het bouwplan voorziet in de uitbreiding van het bestaande kantoorpand van het accountantsbureau Hoek en Blok. Op het naastgelegen - braakliggende terrein - is door het ontwerpbureau 'van Es architecten' een bouwplan ontwikkeld voor deze uitbreiding.

Het bouwplan bestaat voor een deel uit drie bouwlagen en voor een deel uit twee bouwlagen. Deze bouwhoogte sluit aan bij het bestaande kantoorpand en bij de overige bebouwing op Stationspark I. Er wordt voorzien in een directe koppeling met het bestaande kantoorpand.

Het bouwplan past binnen de stedenbouwkundige opzet van Stationpark I.

De terreinoppervlakte van de uitbreiding betreft ca. 1400 m², hiervan wordt ca. 575 m² bebouwd en ca. 700 m² verhard.

Het bruto vloeroppervlak (bvo) van het bestaande pand omvat 1212 m² en het bruto vloeroppervlak (bvo) van de nieuwbouw omvat 1367 m². In totaal 2579 m² bruto vloeroppervlak (bvo).

De parkeernorm is 2 parkeerplaatsen per 100 m² bvo.

Het aantal te realiseren parkeerplaatsen bedraagt derhalve 52 parkeerplaatsen. Er zijn reeds 41 parkeerplaatsen aanwezig en er worden 32 nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd. In totaal zijn er na realisatie van het bouwplan 73 parkeerplaatsen aanwezig. Het bouwplan voldoet derhalve aan de gestelde parkeernorm.

Voor de ontsluiting van het gebied zal gebruik worden gemaakt van de reeds aanwezige ontsluitingswegen.

Voor het stallen van fietsen is in totaal 18 m² stallingsruimte benodigd. Er is 25 m² stallingsruimte aanwezig. Derhalve is er voldoende ruimte aanwezig voor het stallen van fietsen.

5. MILIEU

5.1 Inleiding

Voor dit hoofdstuk is eveneens gebruik gemaakt van de in de toelichting van het vigerende bestemmingsplan 'Stationsgebied' opgenomen beschrijvingen betreffende de van belang zijnde milieuaspecten. Voor de van belang zijnde onderdelen voor dit projectbesluit is een korte samenvatting van het betreffende aspect opgenomen. Voor het overige wordt verwezen naar de toelichting van het vigerende bestemmingsplan. Indien actualisatie wenselijk is, is een nieuw onderdeel opgenomen.

5.2 Geluidhinder

De wet geluidhinder is voor dit projectbesluit niet van toepassing. Kantoren zijn in de Wet geluidhinder niet als een geluidgevoelige bestemming aangemerkt.

5.3 Flora en Fauna

In Nederland is de bescherming van dieren en planten sinds 1 april 2002 in de Flora- en Faunawet geregeld. Het aspect soortenbescherming van de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn is in deze wet opgenomen.

Het doel van de Flora- en Faunawet is het instandhouden en beschermen van in het wild voorkomende plant- en diersoorten. In deze wet wordt uitgegaan van het "nee, tenzij principe". Alle schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde plant- en diersoorten zijn in principe verboden. Alleen onder strikte voorwaarden zijn afwijkingen van de verbodsbepalingen mogelijk. Hiertoe zal een ontheffing ex artikel 75 vierde lid, onderdeel C (ontheffing voor ruimtelijke ingreep) moeten worden aangevraagd.

Voor een groot aantal veel voorkomende beschermde soorten is een vrijstellingregeling opgesteld. Deze AMvB is medio februari 2005 in werking getreden.

Door het bureau Ecologica te Maarheeze is in december 2004 een Quick-scan uitgevoerd om de (mogelijke) aanwezigheid van beschermde soorten flora en fauna in het kader van de Flora- en faunawet vast te stellen.

Conclusie

Effecten op beschermde planten- en diersoorten worden niet voorzien. Een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet is dus niet vereist.

Zorgplicht

Een ieder neemt voldoende zorg in acht voor alle (en dus niet alleen beschermde) in het wild levende dieren en planten, alsmede voor hun directe leefomgeving. Met mitigerende maatregelen kan eventuele natuurschade worden voorkomen, waarmee de zorgplicht zo optimaal mogelijk wordt ingelost.

Bij de ingrepen en werkzaamheden dient de oppervlakte waar verstoring van begroeide oppervlakte plaats vindt, steeds zo beperkt mogelijk te worden gehouden, dus bijvoorbeeld geen onnodige tracés voor aanvoer van materiaal/materieel. Waar met zwaar materieel over het maaiveld wordt gereden dient er met rijplaten voor te worden gezorgd dat de kans op instortende ondergrondse verblijfplaatsen tot een minimum wordt beperkt.

5.4 Waterparagraaf

Waterschap Rivierenland is verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer in het plangebied en de zorg voor de waterkeringen.

Met ingang van 22 december 2009 is het Waterbeheerplan 2010-2015 'Werken aan een veilig en schoon rivierenland' bepalend voor het waterbeleid. Dit plan gaat over het waterbeheer in het hele rivierengebied en het omvat alle watertaken van het waterschap: waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterketen.

Daarnaast beschikt het Waterschap Rivierenland over een verordening: de Keur voor waterkeringen en wateren. Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. De geboden geven de verplichtingen aan om deze waterstaatswerken in stand te houden. De verboden betreffende die handelingen en gedragingen die in principe onwenselijk zijn voor de constructie of de functie van watergangen en waterkeringen. Van alle verboden werken en/of werkzaamheden die niet voldoen aan de criteria van de algemene regels, kan ontheffing worden aangevraagd. Duidelijke en vastgestelde uitgangspunten hierbij zijn geformuleerd en vastgelegd in beleidsregels. Initiatieven voor (bouw)werkzaamheden in of nabij de watergangen en waterkeringen worden hieraan getoetst.

Per 22 december 2009 zijn er nieuwe beleidsregels vastgesteld door het waterschap. Hier staat o.a. in dat bij toename verhard oppervlak in het stedelijk gebied de eerste 500 m² vrijgesteld is. Voorheen was dit een ondergrens en als het plan hieronder zat qua toename verhard oppervlak hoefde er geen watercompensatie gerealiseerd te worden. Nu is het dus vrijgesteld. Dat betekent dat als de toename verhard oppervlak in een plan 600 m² is er slechts voor een toename van 100 m² watercompensatie gerealiseerd hoeft te worden, omdat er eerst 500 m² vanaf getrokken mag worden. Dit beleid kan ook voor Stationspark 625 toegepast worden.

Het projectbesluit heeft betrekking op een perceel wat gelegen is binnen het bestaande kantorengedebiet Stationspark I.

Binnen het Stationsgebied liggen twee A-watergangen, te weten de Rijkswetering en de Spoorwegwetering welke een belangrijke functie hebben in de water aan- en afvoer in Sliedrecht en als waterberging.

De wateropgave voor bestaand stedelijk gebied wordt vastgesteld en opgelost via het stedelijk waterplan. Voor de gemeente Sliedrecht zal een deel van de wateropgave een plek moeten krijgen in de ontwikkeling van de Merwedezone.

Vuilwater (DWA) wordt afgevoerd via de riolering. Bij nieuwbouw geldt in principe een niet-aankoppel beleid. De mogelijkheden van afkoppelen dienen zoveel mogelijk benut te worden. Regenwater van schoon verhard oppervlak kan direct worden afgevoerd naar open water en belast niet de afvalwaterzuivering. Bij afvoeren naar oppervlaktewater is het noodzakelijk om gebruik te maken van duurzame en niet-uitlogende materialen.

Voor het plangebied is uitgegaan van het direct afvoeren naar het oppervlaktewater van de HWA, zowel van de openbare weg als van de bebouwing. Het hemelwater zal worden geloosd op het oppervlaktewater conform de "beslisboom voor hemelwater" (wRw-beslisboom 2003). Er kan onderscheid worden gemaakt in bovengrondse en ondergrondse afvoer.

Vanuit het waterschap wordt de voorkeur gegeven aan een bovengronds afvoersysteem voor hemelwater. Dit beleid wordt door de gemeente ondersteund. De lozingspunten worden daarbij bij voorkeur op de hoeken van een watergang gesitueerd en benedenstrooms van duikers, zodat het doorspoeleffect optimaal kan worden benut en opstuwing wordt beperkt.

Watercompensatie projectbesluit

Op basis van het bouwplan kan gesteld worden dat de toename aan verharding en bebouwing binnen het projectbesluit 1275 m² bedraagt. Op basis van de nieuwe beleidsregels is de eerste 500 m² vrijgesteld. Er zal voor 775 m² extra verharding compenserende waterberging gerealiseerd moeten worden. Door middel van het gebruik van de vuistregels (2.180 m² open water per hectare extra verhard oppervlak) komt dit neer op een oppervlakte van 169 m² open water.

Binnen het gebied van het projectbesluit is geen ruimte aanwezig voor het realiseren van open water.

Met het Waterschap Rivierenland is overeenstemming bereikt over de locatie waar watercompensatie kan plaatsvinden. De gemeente heeft de locatie tussen de Parallelweg-noord en ten westen van de tunnel aan de Ringersstraat op het oog en wil daar een waterbergingsbank gaan inrichten die op een verantwoorde wijze in het landschap verwerkt zal worden.

5.5 Milieuhinder door bedrijven

In het vigerende bestemmingsplan zijn kantoren en bedrijven toegestaan tot maximaal milieucategorie 2 (Staat van Bedrijfsactiviteiten). De reden hiervoor is dat op het terrein geen bedrijven gevestigd zijn met een hogere milieucategorie. Bovendien is het beleid er niet op gericht ter plaatse bedrijven aan te trekken met een hogere milieucategorie. Risicovolle bedrijven en BEVI-inrichtingen zijn binnen het plangebied niet toegestaan.

5.6 Externe veiligheid

Inleiding.

In opdracht van de gemeente heeft de Milieudienst Zuid-Holland Zuid een onderzoek uitgevoerd naar de Externe veiligheid voor zowel het hele Stationsgebied (vooruitlopend op een actualisatie van dat bestemmingsplan) als ook het projectbesluit.

Het projectbesluit vormt de juridische basis voor een nieuwe ontwikkeling binnen het Stationsgebied. Deze nieuwe ontwikkeling betreft de voorgenomen nieuwbouw en uitbreiding van een kantoor ter plaatse van Stationspark 625.

De nieuwe ontwikkeling pas niet binnen het vigerende bestemmingsplan, als gevolg van een hogere maximale bouwhoogte en gewijzigde bouwgrenzen. Conform de nieuwe Wro dient binnen een jaar na vaststelling van het projectbesluit, het projectbesluit te worden verankerd in een bestemmingsplan, hiertoe is het voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied 2010 opgesteld.

De brandweer heeft op basis van dit onderzoek voor het hele Stationsgebied, inclusief het projectbesluit, een reactie opgesteld, voorzien van een aantal adviezen.

Aanleiding voor het onderzoek naar de Externe Veiligheid is een brief van de VROM-inspectie van 16 november 2009, met opmerkingen t.a.v. de actualiteit van de onderbouwing bij het projectbesluit 'Stationspark 625'. Deze opmerkingen betreffen:

1. de gebruikte rekenmethode,
2. de gebruikte vervoerscijfers (tellingen en prognoses)
3. bevolkingsgegevens binnen de 200 meter zone en buiten deze zone tot de 1% letaliteitsgrens.

Het onderzoek dient duidelijkheid te geven over het plaatsgebonden risico en het groepsrisico ter plaatse van het plangebied. Daarbij dient uitgegaan te worden van de juiste vervoerscijfers en bevolkingsgegevens

Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied is bepaald door de noordgrens van 200 meter ten noorden van de Betuwelijn en de zuidgrens 200 meter ten zuiden van de A15. De oost- en westgrens is bepaald door 500 meter aan weerszijden van het plangebied aan te houden.

Het onderzoek omvat berekeningen van het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR) als gevolg van de A15 en de Betuwelijn voor de toekomstige situatie, inclusief de bouw van kantoren op de locatie Stationspark 625. Als rekenmethode is RBMII versie 1.3 build 247 gebruikt. Bij de berekening is gebruik gemaakt van de gegevens van DGMR voor het 'Unit4Agresso' onderzoek. Ook zijn de eerder uitgevoerde berekeningen voor de bestemmingsplannen Nijverwaard en Noordoost Kwadrant in het onderzoek betrokken.

Met de uitkomsten van de berekeningen zal het projectbesluit en het bestemmingsplan worden getoetst aan de geldende wet- en regelgeving.

Het bestemmingsplan 'Stationsgebied 2010' heeft betrekking op de gronden, globaal gelegen tussen de spoorlijn Dordrecht-Geldermalsen en de rijksweg A 15. Tot het plangebied behoren, van west naar oost, de woningen aan de Stationsweg, de kantorenlocatie Stationspark I, het in ontwikkeling zijnde kantorenpark - Stationspark II en het zwembad en zalencentrum de Lockhorst.

Beleid en wetgeving

Externe veiligheid houdt zich bezig met de risico's van opslag, gebruik en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Doel is hierin voor burgers een acceptabel veiligheidsniveau te waarborgen (dus geen nulrisico). Externe veiligheidsbeleid werkt met twee centrale begrippen: het plaatsgebonden risico (PR) en het Groepsrisico (GR).

Het PR is de kans dat een onbeschermde burger overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen bij een risicobedrijf of transportroute. Voor deze kans worden grens- en richtwaarden toegepast waarbij een grenswaarde een harde norm is die niet overschreden mag worden. De normen worden vertaald in afstanden vanaf de risicobronnen. Relevant is met name de zogenaamde PR 10^{-6} contour waarbinnen geen kwetsbare objecten, zoals bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI), en bij voorkeur ook geen beperkt kwetsbare objecten aanwezig mogen zijn.

Het GR is de kans dat een groep van 10, 100, 1000 enz. personen komt te overlijden als gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen. Het GR wordt berekend binnen het invloedsgebied dat ligt tussen de risicobron en lijn waar 1% sterfte optreedt. Bij de beoordeling van het GR is de vraag aan de orde welke omvang van een ramp, gegeven de kans daarop, aanvaardbaar is. Bij een ruimtelijk plan wordt berekend of het groepsrisico toeneemt en wordt de hoogte bepaald van het GR ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Een toename van het GR of overschrijding van de oriëntatiewaarde dient in het betreffende plan verantwoord te worden.

In de verantwoording van het groepsrisico komen de volgende externe veiligheidsaspecten aan de orde:

- het aantal personen in het invloedsgebied;
- het groepsrisico;
- de mogelijkheden tot risicovermindering;
- de alternatieven;
- de mogelijkheden om de omvang van de ramp te beperken;
- de mogelijkheden tot zelfredzaamheid.

Hierbij wordt verder extra aandacht aan de bescherming van bijzonder kwetsbare groepen geschonken. Naast het belang van de externe veiligheid spelen bij deze verantwoording ook ruimtelijke en economische belangen een rol.

Bestemmingen

In het bestemmingsplan 'Stationsgebied 2010' zijn een viertal relevante bestemmingen aanwezig:

1. Cultuur en ontspanning: Dit betreft zalenaccommodatie en het zwembad, sociaal culturele doeleinden, sport- en recreatieve voorzieningen en een evenemententerrein. Sporthallen en zwembaden zijn beperkt kwetsbare objecten. Het gaat dus om bestemmingen en voorzieningen waar grote aantallen mensen aanwezig kunnen zijn.
2. Gemengd: Deze bestemming betreft kantoren en bedrijven aan het Stationspark. Boven de 1500 m² en ca 50 aanwezigen worden kantoren als kwetsbare objecten aangemerkt.
3. Kantoor: Het gaat hier om kantoren inclusief Unit4Agresso. Kantoren boven de 1500 m² en ca 50 aanwezigen worden als kwetsbaar objecten aangemerkt.
4. Wonen: De Woningen langs de Stationsweg - al of niet met aan huis verbonden beroep of bedrijf - . Dit zijn kwetsbare objecten.

Het verschil tussen de huidige en de nieuwe situatie is verwaarloosbaar klein, noch de verbeelding noch de voorschriften worden ingrijpend gewijzigd. In de nieuwe situatie wordt voor Stationspark 625 een grotere bouwhoogte toegestaan. Hierdoor zal volgens opgave van de gemeente het aantal aanwezige personen met ca 10 personen stijgen. Gelet op het aantal mogelijk aanwezige personen zal het groepsrisico niet toenemen. Om die reden wordt het bestemmingsplan Stationsgebied 2010 als basis voor dit onderzoek genomen. Daarin is de situatie voor Stationspark 625 opgenomen en wordt tegelijkertijd een bredere context meegenomen van alle bestemmingen in de omgeving.

HUIDIGE SITUATIE

Bedrijven

Zwembad de Lockhorst ligt in het oostelijk deel van het plangebied. Er worden hier 2 maal 1500 liter chloorbleekloog en 1500 liter zwavelzuur opgeslagen. Er is geen risicocontour van het plaatsgebonden risico van 10⁻⁶ per jaar aanwezig. Deze risicocontour noch de effectafstand 1% letaliteit (75 meter) vallen over kwetsbare bestemmingen. Er zijn dus geen knelpunten.

Buiten het plangebied zijn geen bedrijven aanwezig die hun invloed op het gebied van externe veiligheid op het plangebied doen gelden.

Wegtransport

Over de rijksweg A15 worden in de huidige situatie de volgende categorieën en hoeveelheden gevaarlijke stoffen vervoerd.

Tabel 1: A15 Huidige situatie: Tellingen 2007 (Min. Verkeer&Waterstaat) volgens GE scenario geëxtrapoleerd naar 2010. Aantallen tankwagens per stofcategorie.

Brandbare vloeistoffen		Giftige vloeistoffen		Brandbare gassen				Giftige gassen
LF1	LF2	LT1	LT2	GF0	GF1	GF2	GF3	GT3
12721	22912	949	913	1051	74	74	8727	117

Dit resulteert in een PR 10^{-6} contour van 20 meter vanaf het hart van de weg. Het plangebied ligt hier niet binnen. Er is dus geen sprake van knelpunten.

Het groepsrisico als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de rijksweg A15 bedraagt ter hoogte van het plangebied maximaal ca. 3,5 maal de oriëntatiewaarde met 776 slachtoffers. Dit als gevolg van de aanwezige populatie binnen het plangebied en omgeving.

Spoorwegen

Merwede-Lingelijn

Over de Merwede-Lingelijn vindt geen structureel vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Prorail heeft aangegeven dat alleen in geval van het wegvallen van de Betuwelijn (ongeval, bijzonder onderhoud) incidenteel goederenvervoer over de Merwede-Lingelijn plaats zal vinden. De PR 10^{-6} contour ligt op het spoor zelf en het groepsrisico is nihil. De risico's voor het plangebied zijn nihil.

Betuwelijn

Over de Betuwelijn vindt in de huidige situatie nog slechts in beperkte mate vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Conform het concept "Rekenprotocol Spoor" 2006 dienen de vervoerscijfers van de MER van de Betuwelijn aangehouden te worden.

Tabel 2: Vervoerscijfers spoor: aantallen spoorketelwagens per stofcategorie volgens de MER Betuwelijn.

Brandbare gassen	Giftige gas-sen	Zeet brandbare vloeistoffen	Zeet giftige vloeistoffen	
A	B2	C3	D3	D4
18000	3500	80000	3000	5000

Dit resulteert in een PR 10^{-6} contour van 30 meter vanaf het hart vanuit het hart van het spoor. Het plan gebied ligt hier niet binnen. Er is dus geen sprake van knelpunten.

Het groepsrisico als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Betuwelijn bedraagt ter hoogte van het plangebied maximaal ca. 12 maal de oriëntatiewaarde met 819 slachtoffers. Dit als gevolg van de aanwezige populatie binnen het plangebied Stationsgebied en omgeving.

Buisleidingen

Ten noorden van het plangebied loopt een hogedrukaardgasleiding, met een druk van 40 bar en een diameter van 12,75 inch:

In de huidige situatie ligt de PR 10^{-6} contour op de leiding zelf. De effectafstand 1% letaliteit bedraagt 140 meter. Deze contour valt over kleine hoekgedeelten in het noordoosten en noordwesten van het plangebied. Hierbinnen liggen geen relevante bestemmingen. Deze risicobron wordt daarom verder buiten beschouwing gelaten.

TOEKOMSTIGE SITUATIE

Bedrijven

Binnen het plangebied worden risicovolle bedrijven toegestaan. BEVI bedrijven worden niet uitgesloten.

Buiten het plangebied zijn in de toekomst geen risicovolle bedrijven geprojecteerd waarvan de invloed zich tot binnen het plangebied kan gaan uitstrekken.

Wegtransport

Voor de rijksweg A15 gelden, in het kader van het vast te stellen Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen, zones met ruimtelijk - functionele beperkingen, de veiligheidszone en de plasbrandaandachtsgebied (PAG zone). Voor de A15 dient ter hoogte van het plangebied rekening gehouden te worden met een veiligheidszone van 46 meter vanaf het hart van de weg en met een PAG zone van 30 meter vanaf de rand van de weg.

De veiligheidszone moet vrij gehouden worden van kwetsbare objecten (Kwetsbaar Objectvrije Zone, KOV zone). Bij bouwen binnen de PAG-zone dient rekening gehouden te worden met de effecten van een plasbrand op de A15 en dient de keuze om hier toch te bouwen verantwoord te worden in het bestemmingsplan.

Binnen de veiligheidszone liggen onbebouwde delen van Stationspark I en II en het parkeerterrein (evenemententerrein) van Zwembad de Lockhorst.

Over de weg zal het vervoer van gevaarlijke stoffen in de toekomst verder toenemen. In dit onderzoek en de risicoanalyse wordt voor de toekomstige situatie uitgegaan van het vervoer van het zogenaamde PR max. scenario uit het Basisnet

Tabel 3: Toekomstig wegvervoer op basis van het PR max. scenario uit het Basisnet. Aantallen tankwagens per stofcategorie.

Brandbare vloeistoffen		Giftige vloeistoffen		Brandbare gassen				Giftige gassen
LF1	LF2	LT1	LT2	GF0	GF1	GF2	GF3	GT3
28103	50618	2477	2383	2745	194	194	13091	247

Dit resulteert in een berekende PR 10^{-6} contour van 44 meter vanaf het hart van de weg hetgeen met betrekking tot het evenemententerrein een knelpunt voor de beoogde planontwikkeling vormt.

Het groepsrisico als gevolg van het toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en de beoogde planontwikkeling bedraagt ter hoogte van het plangebied maximaal ca. 5,2 maal de oriëntatiewaarde met 735 slachtoffers.

Transport over spoor

De Betuwelijn wordt in het kader van het vast te stellen Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen als de zwaarste categorie vervoersas aangemerkt met daaromheen zones met ruimtelijk - functionele beperkingen. Voor de Betuwelijn dient naar verwachting rekening gehouden te worden met een veiligheidszone van 30 meter vanaf het hart van de spoorlijn en met een PAG-zone van eveneens 30 meter vanaf het spoor. De veiligheidszone moet vrij gehouden worden van kwetsbare objecten (KOV-zone). Bij bouwen binnen de PAG-zone dient rekening gehouden te worden met de effecten van een plasbrand op de Betuwelijn en dient de keuze om hier toch te bouwen verantwoord te worden in het bestemmingsplan. Het plangebied ligt niet binnen deze afstanden en er is dus geen sprake van knelpunten.

Voor spoorwegen geldt, op grond van de Spoorwegwet, overigens een algemene bebouwingsvrije zone van 11 meter vanaf het spoor.

Conform het “Rekenprotocol Spoor” dienen net als voor de huidige situatie voor de toekomstige de vervoerscijfers van de MER van de Betuwelijn aangehouden te worden (zie tabel 2: *Vervoerscijfers spoor: aantallen spoorketelwagens per stofcategorie volgens de MER Betuwelijn*).

De PR10⁻⁶ contour komt hierbij net als in de bestaande situatie ook uit op 30 meter van het hart van de spoorlijn en vormt geen knelpunt voor de ontwikkeling van plangebied.

Het groepsrisico als gevolg van het toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen over de Betuwelijn en de beoogde planontwikkeling bedraagt ter hoogte van het plangebied maximaal ca. 12 maal de oriëntatiewaarde.

Er is dus sprake van een overschrijding van het groepsrisico. Bij het projectbesluit en de vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan moet gemotiveerd te worden waarom dit acceptabel wordt geacht. De (regionale) brandweer moet in de gelegenheid worden gesteld om advies uit te brengen over het groepsrisico en de mogelijkheden tot voorbereiding van de bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval.

CONCLUSIES MET BETREKKING TOT DE PLANONTWIKKELING

Aanwezige bevolking.

De aanwezige bevolking in het gehele onderzoeksgebied en rond het plangebied is bepaald op basis van het nationale populatiebestand. Daar waar noodzakelijk zijn deze cijfers aangevuld door via de bestemde oppervlakten het bruto vloeroppervlak te berekenen. Het bruto vloeroppervlak levert met kengetallen uit de Handreiking Groepsrisico uiteindelijk het aantal aanwezigen op dat in het bestemmingsplan is toegestaan. Tenslotte is voor bijzondere objecten zoals het zwembad en vergadercentrum “De Lockhorst” en het Restaurant Station Sliedrecht gebruik gemaakt van gegevens uit de gebruiksvergunningen.

Bedrijven / woningen

De beoogde wijziging van Stationspark 625 zoals bedoeld in het projectbesluit vormt op zich geen knelpunt op het gebied van het plaatsgebonden risico. Het groepsrisico neemt als gevolg van het projectbesluit niet toe, maar het groepsrisico in het omringende plangebied is hoger dan de oriëntatiewaarde en Zwembad “De Lockhorst” is een risicorelevant bedrijf, maar vormt geen knelpunt voor de ontwikkeling van het bestemmingsplan Stationsgebied 2010.

Het is ongewenst binnen het plangebied risicorelevante bedrijven toe te laten. Dit moet in het bestemmingsplan, met name in de planregels en op de verbeelding worden geborgd. In de regels behorende bij dit projectbesluit zijn risicovolle bedrijven uitgesloten.

Wegvervoer gevaarlijke stoffen

Bij de planontwikkeling worden geen kwetsbare objecten geprojecteerd binnen de toekomstige PR 10^{-6} contour van 44 meter als gevolg van het wegvervoer gevaarlijke stoffen over de A15. Dit moet in het bestemmingsplan, met name in de planregels en op de verbeelding worden geborgd.

Bij de planontwikkeling worden geen kwetsbare objecten (gebouwen) binnen de Kwetsbare Object Vrije zone van 46 meter van het beoogde Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen geprojecteerd. Wel zijn evenementen toegestaan.

Bij de planontwikkeling worden geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten binnen het Plasbrandaandachtsgebied van het beoogde Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen geprojecteerd. Dit moet in het bestemmingsplan, met name in de planregels en op de verbeelding worden geborgd.

Het groepsrisico als gevolg van het toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg bedraagt als gevolg van de planontwikkeling 5,2 maal de oriëntatiewaarde met een aantal slachtoffers van 735.

Er is sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Bij het projectbesluit en de vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan moet door de gemeente expliciet gemotiveerd worden waarom dit acceptabel wordt geacht. De (regionale) brandweer moet in de gelegenheid worden gesteld om advies uit te brengen over het groepsrisico en de mogelijkheden tot voorbereiding van de bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval.

Railvervoer gevaarlijke stoffen

Het plangebied valt buiten de toekomstige PR 10^{-6} contour van 30 meter van de Betuwelijn.

Het plangebied valt buiten de toekomstige Kwetsbare Object Vrije zone van 30 meter van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen.

Het plangebied valt buiten het beoogde Plasbrandaandachtsgebied van 30 meter van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen.

Het groepsrisico als gevolg van het toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen over de Betuwelijn bedraagt als gevolg van de planontwikkeling 12 maal de oriëntatiewaarde met een mogelijk aantal slachtoffers van 819.

Er is sprake van een forse overschrijding van het groepsrisico. Bij het projectbesluit en de vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan moet door de gemeente expliciet gemotiveerd worden waarom dit acceptabel wordt geacht. De (regionale) brandweer moet in de gelegenheid worden gesteld om advies uit te brengen over het groepsrisico en de mogelijkheden tot voorbereiding van de bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval.

Dit betekent dat de beoogde wijziging van Stationspark 625 zoals bedoeld in het projectbesluit over Stationspark 625 voldoet aan de normen van het plaatsgebonden risico. Het groepsrisico op deze locatie wordt door het projectbesluit niet hoger. Wel is het zo dat op basis van de gehanteerde actuele rekenmethode, de juiste en actuele vervoerscijfers en bevolkingscijfers blijkt dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt overschreden. Dat geldt zowel voor de A15 als voor de Betuwelijn. Daarom moet het groepsrisico worden verantwoord in het projectbesluit.

Het bestemmingsplan Stationsgebied 2010 heeft geen knelpunten op het gebied van het plaatsgebonden risico. Voor de toekomst zal dit ook het geval zijn als de bovenstaande opmerkingen in de verdere planvorming worden meegenomen. Ook in dit geval geldt dat op basis van de gehanteerde actuele rekenmethode, de juiste en actuele vervoerscijfers en bevolkingscijfers de oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt overschreden. Dat geldt ook hier voor zowel de A15 als voor de Betuwelijn. Daarom moet het groepsrisico in de besluitvorming expliciet worden verantwoord.

ADVIES MET BETREKKING TOT DE PLANONTWIKKELING

Stationspark 625 (projectbesluit)

De beoogde wijziging van Stationspark 625 zoals bedoeld in het projectbesluit vormt op zich geen knelpunt op het gebied van het plaatsgebonden risico. Het groepsrisico in het omringende plangebied is hoger dan de oriëntatiewaarde en dient door de gemeente als bevoegd gezag expliciet te worden verantwoord in het projectbesluit.

De verbeelding (plankaart) Stationsgebied 2010

Om toekomstige knelpunten op het gebied van het plaatsgebonden risico te voorkomen en te voorkomen dat het groepsrisico ten gevolge van weg- en railvervoer gevaarlijke stoffen verder oploopt, wordt geadviseerd plasbrand - aandachtsgebieden en de veiligheidszones (KOV-zones) op verbeelding aan te geven.

De planregels Stationsgebied 2010

Binnen de risicocontouren van het plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar en de veiligheidszone van de A15 moeten kwetsbare bestemmingen en beperkt kwetsbare bestemmingen worden uitgesloten.

Met betrekking tot het weren van risicorelevante bedrijven in het plangebied wordt geadviseerd geen risicorelevante bedrijfsactiviteiten toe te laten. In ieder geval zouden bedrijven die onder het BEVI vallen expliciet moeten worden uitgesloten.

Om te voorkomen dat het groepsrisico verder oploopt wordt geadviseerd het bruto vloeroppervlak en de bebouwingshoogten binnen het plangebied niet verder te laten toenemen.

De plantoelichting

Bij doorzetten van de planontwikkeling dient in de plantoelichting gemotiveerd en toegelicht te worden waarom de overschrijding van het groepsrisico acceptabel is (verantwoording van het groepsrisico). Hierbij dient de regionale brandweer om advies gevraagd te worden.

Deze verantwoording vereist de nodige aandacht en zorgvuldigheid en een goede vertaling naar en beschrijving van ruimtelijk relevante en eventuele bouwkundige planmaatregelen.

ADVIES BRANDWEER

Door de veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid, directie brandweer is op 14 april 2010 advies uitgebracht met betrekking tot het projectbesluit en het voorontwerp bestemmingsplan 'Stationsgebied 2010'. Het advies geeft voorstellen aan om de veiligheids-situatie te optimaliseren. Het Advies is tot stand gekomen aan de hand van het Toetsingskader Externe Veiligheid.

Conclusie

De geprojecteerde objecten binnen het plangebied liggen niet binnen de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren van de Betuwelijn en de rijksweg A15.

De oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt zowel voor de Betuweroute als voor de rijksweg A15 overschreden en dient te worden verantwoord door het College van Burgemeester en wethouders.

De zelfredzaamheid in het plangebied is in de huidige situatie voldoende. Alleen bij realisering van een kinderdagverblijf wordt een kwetsbaar object met verminderd zelfredzame personen toegevoegd aan het plangebied, waardoor de zelfredzaamheid binnen het invloedsgebied afneemt.

De beheersbaarheid in het plangebied en de naast liggende Betuweroute is voldoende. De beheersbaarheid op de rijksweg A15 is beperkter vanwege moeilijkere bereikbaarheid en het ontbreken van adequate bluswatervoorzieningen.

Aanbevelingen

Door de brandweer wordt ten aanzien van het groepsrisico aanbevolen om het bruto oppervlak en de bebouwingshoogte in het plangebied niet te vergroten.

In het kader van een effectieve zelfredzaamheid wordt aanbevolen om binnen het bestemmingsplan geen kinderdagverblijf mogelijk te maken.

De tijdsduur van evenementen te verkorten en het wegenplan zodanig in te richten dat vluchtwegen van risicobronnen aflopen.

Ook worden een aantal bouwkundige voorzieningen aanbevolen.

Bij het scenario vrijkomen van toxische stoffen is het van belang dat de aanwezigen in het effectgebied binnen blijven en dat ramen en deuren en ventilatieopeningen worden gesloten.

Om de effectiviteit van de beschreven maatregelen te garanderen worden een aantal organisatorische maatregelen aanbevolen.

Ook om de inzet van de brandweer te garanderen worden een aantal aanbevelingen gedaan, met name op het gebied van bluswatervoorzieningen.

VERANTWOORDING PROJECTBESLUIT

De realisatie van het kantoorgebouw heeft geen invloed op het plaatsgebonden risico. De 10^{-6} lijn ligt buiten het plangebied van het projectbesluit.

In het projectbesluit zijn risicovolle bedrijven en BEVI bedrijven uitgesloten.

Het groepsrisico in het plangebied en omliggende omgeving is hoger dan de oriëntatiewaarde, als gevolg van de aanwezigheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de bestaande Betuwelijn en rijksweg A15. Deze routes zijn van nationaal belang, waarop de gemeente nagenoeg geen invloed kan uitoefenen.

Als gevolg van het projectbesluit zal de toename van het aantal aanwezige personen met ca. 10 personen stijgen. Gelet hierop zal het groepsrisico niet toenemen. De toename van het bruto vloeroppervlak voor kantoren is beperkt ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan. Gezien voorgaande acht de gemeente het nemen van een projectbesluit ten behoeve van de uitbreiding van het kantoor op Stationspark 625 aanvaardbaar.

Voor wat betreft het hele plangebied van het bestemmingsplan Stationsgebied stelt de gemeente alles in het werk om groepsrisico te beperken. Daartoe zullen de aanbevelingen die door de Milieudienst Zuid-Holland Zuid en de Veiligheidsregio zijn gedaan zo veel als mogelijk worden opgenomen in het te actualiseren en nog vast te stellen bestemmingsplan Stationsgebied, waarin ook dit projectbesluit wordt opgenomen. Hierin zal ook het groepsrisico voor het hele plangebied van het bestemmingsplan Stationsgebied worden verantwoord volgens de CHAMP-methodiek.

5.7 Luchtkwaliteit

Wet luchtkwaliteit

De wet luchtkwaliteit is op 15 november 2007 in werking getreden en vervangt het "Besluit Luchtkwaliteit 2005. De aanleiding tot het vervangen van het besluit Luchtkwaliteit is de maatschappelijke discussie die ontstond als gevolg van de directe koppeling tussen ruimtelijke ordeningsprojecten en luchtkwaliteit. Met de nieuwe 'Wet luchtkwaliteit' en bijbehorende bepalingen en hulpmiddelen, wil de overheid zowel verbetering van de luchtkwaliteit bewerkstelligen als ook de gewenste ontwikkelingen in ruimtelijke ordening doorgang laten vinden.

De kern van de 'Wet luchtkwaliteit' bestaat uit (Europese) luchtkwaliteitseisen. Verder bevat zij basisverplichtingen op grond van de richtlijnen, namelijk plannen, maatregelen, het beoordelen van luchtkwaliteit, verslaglegging en rapportage.

De uitvoeringregels behorende bij de wet zijn vastgelegd in algemene maatregelen van bestuur (amvb) en ministeriele regelingen (mr) die gelijktijdig met de "Wet luchtkwaliteit" in werking zijn getreden.

De nieuwe wettelijke regels zijn uitgewerkt in de volgende regelingen:

- het Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen);
- de Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen);
- de Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007;
- de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.

Gelijktijdig met het in werking treden van de nieuwe Wet luchtkwaliteit is de AMvB 'Niet in betekende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriele regeling 'niet in betekende mate' (Regeling NIBM) in werking getreden.

Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekende mate' bijdragen aan de luchtverontreiniging. Een project draagt 'niet in betekende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de 1% grens niet wordt overschreden. De 1%grens is gedefinieerd als 1% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂).

Projecten die 'niet in betekende mate' bijdragen aan de luchtverontreiniging zijn onder andere:

- woningbouwlocaties met niet meer dan 500 nieuwe woningen bij één ontsluitingsweg en 1000 nieuwe woningen bij twee ontsluitingswegen;
- kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 33.333 m² bij één ontsluitingsweg en 66.667 m² bij twee ontsluitingswegen;
- bepaalde landbouwinrichtingen.

Bovenstaande projecten mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Conclusie

Het onderhavige bouwplan voldoet aan de criteria zoals opgenomen voor projecten die 'niet in betekende mate' bijdragen aan de luchtverontreiniging. Derhalve is de Wet luchtkwaliteit niet van toepassing en zijn er op het gebied van luchtkwaliteit geen belemmeringen te verwachten.

5.8 Bodem

Er is thans nog geen bodemonderzoek uitgevoerd. Alvorens over te gaan tot het verlenen van de bouwvergunning dient een bodemonderzoek te worden overlegd.

6. UITVOERBAARHEID

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Er kan worden geconcludeerd dat er door de gevraagde uitbreiding naar verwachting geen schade zal optreden die op basis van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening voor tegemoetkoming in aanmerking kan komen. De afspraken zullen worden vastgelegd in een tussen de gemeente en initiatiefnemer/exploitant gesloten exploitatieovereenkomst (planschadeovereenkomst). Hiermee is het kostenverhaal voor de ontwikkeling verzekerd en is het niet noodzakelijk om een exploitatieplan vast te stellen. Er zijn ook geen overige redenen als bedoeld in artikel 6.12 Wro, om een exploitatieplan vast te stellen. Alle eisen en voorwaarden waaraan moet worden voldaan zijn opgenomen in de exploitatieovereenkomst.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Inspraak

Inspraak vindt in het kader van dit projectbesluit niet plaats. Het betreft een kleine aanpassing van het vigerend beleid van de gemeente voor het kantorenpark, zoals is vastgelegd in het vigerende bestemmingsplan Stationsgebied.

Een ieder wordt in het kader van de vaststellingsprocedure in de gelegenheid gesteld op het ontwerp projectbesluit te reageren.

6.2.2 Overleg

In het kader van het vooroverleg, zoals bedoeld in artikel 5.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is het voorontwerp projectbesluit aan de daarvoor in aanmerking komende instanties toegezonden.

Provincie Zuid-Holland.

Van de provincie Zuid-Holland is op 8 oktober 2009 een reactie ontvangen. Daarin geeft de provincie aan dat het projectbesluit voldoet het interim beleid, bestaande uit de streekplannen en de nota Regels voor Ruimte. Het betreft een gecoördineerde reactie van alle betrokken directies van de provincie.

Waterschap Rivierenland.

Van het Waterschap Rivierenland is op 22 oktober 2009 een reactie ontvangen. Het waterschap adviseert positief over het onderhavige plan, mits de initiatienemer alsnog voor de benodigde watercompensatie zorgt. Daarnaast verzoekt het waterschap om betrokken te blijven bij de verdere procedure van het plan. Tevens wijst het waterschap op de verplichting om voor de uitvoering van het plan ontheffing op de Keur van het waterschap aan te vragen, mede omdat het verhard oppervlak toeneemt met meer dan 500 m².

Met het waterschap is inmiddels overeenstemming bereikt over de locatie voor extra wateroppervlak. Dit is in de toelichting opgenomen.

VROM-Inspectie

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Van het Ministerie van VROM is op 16 november 2009 een reactie ontvangen. Voor Rijksweg A15 is een nieuwe risicoberekeningsmethodiek RBMII geïntroduceerd, deze dient te worden toegepast (Externe Veiligheid). Ook zijn er nieuwe telgegevens en prognoses beschikbaar. Het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) dienen nader te worden onderzocht.

In de toelichting is een samenvatting opgenomen van een nieuw uitgevoerd onderzoek naar de Externe Veiligheid, waarbij de nieuwste gegevens zijn gebruikt.

Ook is een verantwoording van het groepsrisico opgenomen.

7. REGELS

Artikel 8 (Kantoren en bedrijven) en artikel 16 (Leidingen) van het vigerende bestemmingsplan 'Stationsgebied' zijn van overeenkomstige toepassing. Deze twee artikelen zijn hieronder weergegeven, waarbij de tekst en indeling zoveel als mogelijk is aangepast aan de SVBP 2008.

Aan artikel 1 'Begrippen' worden de navolgende begrippen toegevoegd:

risicovolle inrichting:

een inrichting waarvoor ingevolge het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen een grenswaarde voor het risico c.q. een risico-afstand moet worden aangehouden bij het in het bestemmingsplan toelaten van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten;

verbeelding:

- a. analoog: bestaat uit de als zodanig gewaarmerkte analoge tekening (verbeelding) van het projectbesluit, bestaande uit één blad; tekening nummer: 2102 - 335;
- b. digitaal: het weergeven van alle relevante planinformatie voor de raadpleger van het projectbesluit.

7.1 Artikel 8 Gemengd

Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor 'Gemengd' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. kantoren;
 - b. bedrijven; als genoemd in de categorieën 1 en 2 van de bij de voorschriften van het bestemmingsplan Stationsgebied behorende Staat van Bedrijfsactiviteiten, met uitzondering van geluidhinderlijke inrichtingen in de zin van artikel 41 van de Wet geluidhinder en artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer;
 - c. risicovolle inrichtingen zijn niet toegestaan;
 - d. (gebouwde) parkeervoorzieningen;
 - e. toegangswegen, fietspaden, voetpaden en andere langzaam verkeersvoorzieningen;
 - f. groenvoorzieningen en water;
 - g. nutsvoorzieningen;
- met bijbehorende bouwwerken.

Bouwregels

Gebouwen

- a. de gebouwen dienen te worden gebouwd binnen het op de verbeelding aangegeven bouwvlak;
- b. de maximale bouwhoogte mag niet meer bedragen dan op de verbeelding is aangegeven;
- c. per bouwperceel mag niet meer dan 70% worden bebouwd of overdekt.

Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan rechtstreeks ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer en bruggen, mag niet meer bedragen dan 3 m.

7.2 Artikel 16 Leiding (dubbelbestemming)**Bestemmingsomschrijving**

De op de verbeelding voor 'Leiding' aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemming (basisbestemming) tevens bestemd voor een onder maaiveld gelegen hoogspanningsleiding, met bijbehorende bouwwerken.

Bouwvoorschriften

Op deze gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde worden gebouwd.

Aanlegvergunning

Het is verboden op of in deze gronden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning) de volgende werken, voor zover geen gebouwen zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanleggen van gesloten oppervlakteverhardingen;
- b. het afgraven of ophogen van gronden;
- c. het beplanten van gronden met diepwortelende of hoogopgaande beplantingen;
- d. het indrijven van voorwerpen.

Het verbod is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. normaal onderhoud en normaal beheer betreffen;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
- c. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning.

Alvorens omtrent het verlenen van een aanlegvergunning te beslissen, winnen burgemeester en wethouders schriftelijk advies in bij de betrokken leidingbeheerder omtrent de vraag of door de voorgenomen werken of werkzaamheden het leidingenbelang niet onevenredig wordt geschaad en de eventueel te stellen voorwaarden.