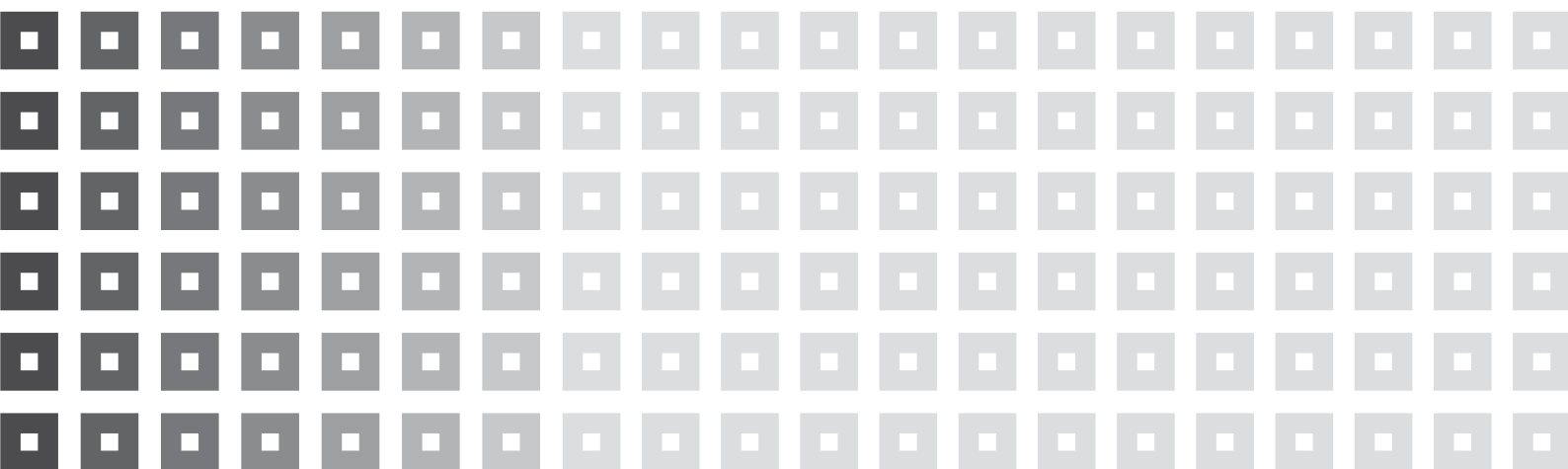




INHOUDSOPGAVE

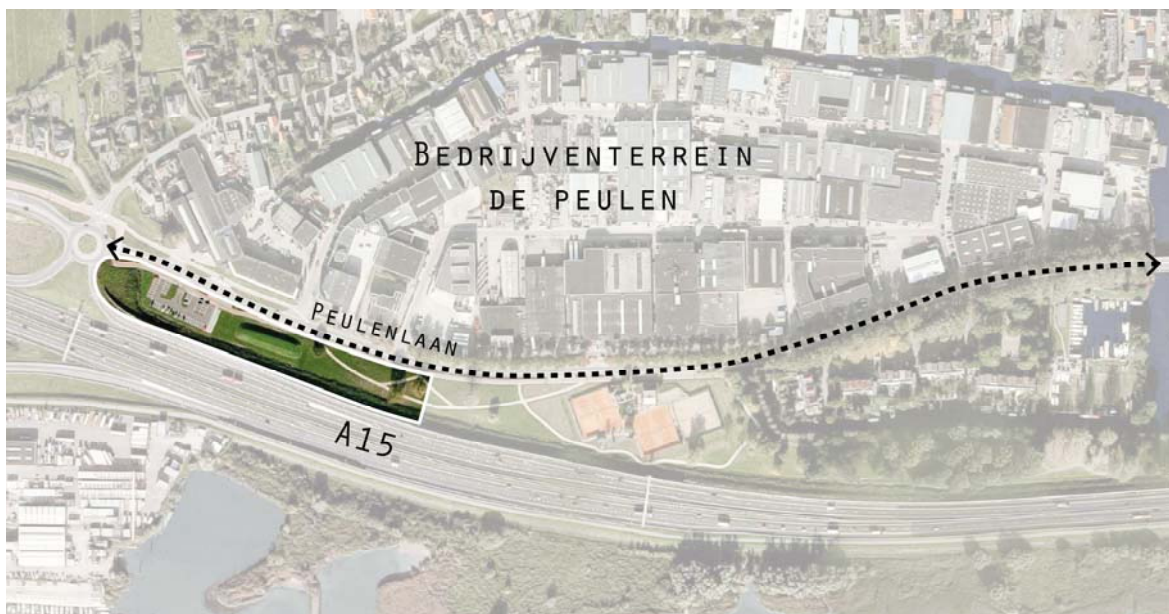
1	ALGEMENE ASPECTEN	1
1.1	Bij het plan behorende stukken	1
1.2	Ligging van het plangebied	1
1.3	Vigerende plannen	1
1.4	Leeswijzer.....	1
2	DOEL VAN HET PLAN	3
3.	INVENTARISATIE EN ANALYSE.....	5
3.1	Rijksbeleid	5
3.2	Provinciaal beleid	6
3.3	Regionaal beleid.....	8
3.4	Gemeentelijk beleid.....	9
3.5	Ruimtelijke structuur.....	14
3.6	Archeologische en cultuurhistorische waarden.....	15
3.7	Groen- en waterstructuur	17
3.8	Verkeersstructuur	17
3.9	Functionele structuur	17
4	GEWENSTE RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE STRUCTUUR	19
4.1	Inleiding	19
4.2	Ruimtelijke structuur.....	19
4.3	Beeldkwaliteit	20
4.4	Water- en groenstructuur	20
4.5	Verkeersstructuur	20
4.6	Functionele structuur	23
5	WATER	25
5.1	Inleiding	25
5.2	Kader.....	25
5.3	Onderzoek	27
5.4	Conclusie.....	30
6	ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE.....	31
6.1	Archeologie	31
6.2	Cultuurhistorie	31
7.	MILIEUASPECTEN	33
7.1	Akoestisch onderzoek	33
7.2	Luchtkwaliteit.....	33
7.3	Externe veiligheid	36
7.4	Milieuhinder bedrijven	43

7.5	Flora en Fauna	44
7.6	Bodem	46
7.7	Duurzaamheid	48
7.8	Overige belemmeringen	48
8	JURIDISCHE OPZET	489
8.1	Inleiding	49
8.2	Toelichting op de regels	49
8.3	Bestemmingswijze toelichting	52
9	OVERLEG EN INSPRAAK.....	55
9.1	Inspraak.....	55
9.2	Overleg ex artikel 3.11 Bro.....	55
10	UITVOERBAARHEID	57
10.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	57
10.2	Financiële uitvoerbaarheid	57
10.3	Handhavingsaspecten.....	57

SEPARATE BIJLAGEN

Bijlage 1: Stedenbouwkundig advies reclamemast facilitypoint, Space Value

Bijlage 2: QRA Rijksweg A15



Afbeelding 1.1: globale ligging en begrenzing van het bestemmingsplangebied

1 ALGEMENE ASPECTEN

1.1 Bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan "Facilitypoint" is vervat in:

- de geometrische plaatsbepaling (verbeelding) waarop onder meer de bestemmingen van de in het plan gelegen gronden zijn aangegeven;
- de regels, waarin bepalingen zijn opgenomen over de inhoud van de bestemmingen en bepalingen omtrent het gebruik van de gronden en de toelaatbaarheid van bebouwing.

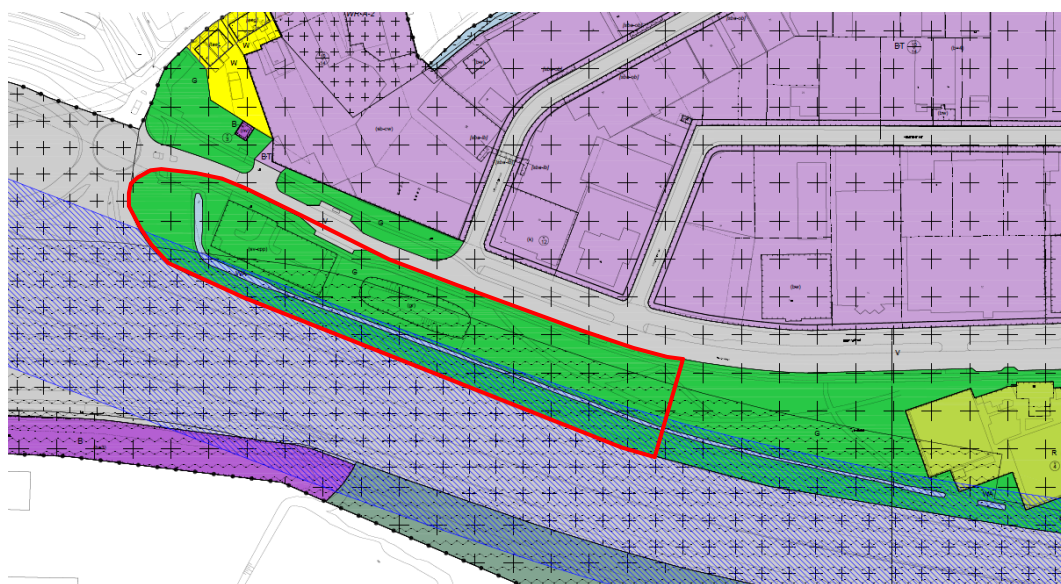
Het bestemmingsplan "Facilitypoint" gaat verder vergezeld van voorliggende toelichting. Hierin wordt de opzet van het plan beschreven en zijn de aan het plan ten grondslag liggende gedachten weergegeven alsmede de resultaten van de (milieu)onderzoeken.

1.2 Ligging van het plangebied

Het plangebied is gelegen aan de zuidwest zijde van de gemeente Hardinxveld-Giessendam, tussen de Peulenlaan en Rijksweg A15. Aan de oostzijde grenst het plangebied aan de groenzone ten westen van het tennispark Lawn Tennis Club De Merwede. De westzijde van het plangebied wordt ten slotte begrensd door het rotonde die de aansluiting met de perceel Rijksweg vormt.

1.3 Vigerende plannen

Voor de in het bestemmingsplan begrepen gronden vigeert momenteel het bestemmingsplan 'Hardinxveld-Giessendam, bebouwd gebied', door de gemeenteraad vastgesteld op 30 maart 2017. Daarin hebben de gronden hoofdzakelijk een groenbestemming. Daarnaast hebben enkele delen van het plangebied de bestemming 'Verkeer' en 'Water'. Tevens is het plangebied voorzien van de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologische verwachting 8' en 'Waterstaat – Waterkering', alsmede de gebiedsaanduiding 'Veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen'.



Afbeelding 1.3: uitsnede vigerend bestemmingsplan

Bestemmingsplan "Facilitypoint"
Toelichting
Voorontwerp

1.4 Leeswijzer

De toelichting van het bestemmingsplan is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 worden de doelstellingen van het bestemmingsplan beschreven. Vervolgens wordt een inventarisatie en analyse gegeven van de huidige situatie (hoofdstuk 3) en gewenste ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied op hoofdlijnen (hoofdstuk 4). Hierbij wordt ook in gegaan op het vigerende beleidskader. In hoofdstuk 5, 6 en 7 wordt een verantwoording gegeven hoe omgegaan is met verschillende deelaspecten; achtereenvolgens gaat het om water, archeologie en verschillende milieuthema's. Hoofdstuk 8 geeft een juridische toelichting op de regels en de geometrische plaatsbepaling. Hoofdstuk 9 en 10 gaan achtereenvolgens in op de aspecten overleg en inspraak en op de uitvoerbaarheid van het plan.

2 DOEL VAN HET PLAN

De zone tussen de Peulenlaan en Rijksweg A15 vormt één van de belangrijke entrees van Hardinxveld-Giessendam. Om de ruimtelijke kwaliteit van deze entree te verbeteren is de noordzijde van de Peulenlaan onlangs opnieuw ingericht, waardoor het aangrenzende bedrijventerrein een betere uitstraling heeft gekregen.

Aan de zuidzijde van de Peulenlaan ligt al lange tijd een groenzone. De gemeente Hardinxveld-Giessendam is in gesprek met enkele initiatiefnemers om te kijken of in deze zone plaats is voor de ontwikkeling van een 'facilitypoint'. Het doel van het 'facilitypoint' is het verder versterken van de entree van de gemeente en meer zichtbaarheid vanaf de A15. Hiervoor zijn vier deelontwikkelingen beoogd:

1. het realiseren van een motorverkooppunt voor brandstoffen (benzineservicestation) inclusief de daarbij behorende ondergeschikte detailhandel, horeca en andere functies;
2. het ontwikkelen van een volwaardige horeca-vestiging (fastfoodrestaurant);
3. het integreren van de bestaande carpoolplaats in het programma van het facilitypoint;
4. het verplaatsen (en vervangen) van één van de twee bestaande reclamemasten op het bedrijventerrein Langeveer, ten oosten van de kern Hardinxveld-Giessendam naar de westzijde van de kern.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in een flexibel ruimtelijk kader waarbinnen de voorgenomen ontwikkelingen mogelijk zijn. Het bestemmingsplan legt de hoofdopzet van de ontwikkeling vast, waarbij gekozen is voor een gedetailleerde doch flexibele bestemming. Daarmee is een rechtstreekse bouwtitel aan de gronden toegekend.

3. INVENTARISATIE EN ANALYSE

3.1 Rijksbeleid

SVIR en Barro

Het Rijk heeft haar ruimtelijk beleid vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Mobiliteit (SVIR) en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De leidende gedachte van het rijksbeleid is ruimte maken voor groei en beweging, waarbij het Rijk zich vooral concentreert op decentralisatie. De verantwoordelijkheid wordt verplaatst van Rijksniveau naar provinciaal en gemeentelijk niveau. In het rijksbeleid (SVIR en Barro) worden dan ook geen specifieke uitspraken gedaan met betrekking tot het voorliggende plangebied. Wel draagt de beoogde ontwikkeling bij aan de wens van het Rijk om nieuwe functies onder te brengen binnen bestaand stedelijk gebied.

Kader objecten langs auto(snel)wegen (KOLA)

Volgens de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) is Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor het veilig en doelmatig gebruik van auto(snel)wegen. Afleiding in de vorm van visuele informatie kan een veilig gebruik in de weg staan. Een reclame- en/of verwijsmast is een vorm van deze visuele afleiding. Om te kunnen beoordelen in hoeverre de verkeersveiligheid in het geding is, heeft Rijkswaterstaat het kader "Objecten langs auto(snel)wegen" (KOLA) opgesteld als basis voor vergunningverlening. Voor wat betreft commerciële uitingen wordt in dit kader vastgehouden aan het beleid dat eerder is vastgelegd in de Richtlijn Bewegwijzering: verwijzingen zonder verkeersbelang, zoals reclameborden, zijn niet toegestaan binnen het beheersgebied van de weg met enkele uitzonderingen zoals een bord met een vooraanduiding voor tankstations en de merkaanduiding.

Indien een gepland object zich bevindt binnen het beheersgebied van Rijkswaterstaat, is er een vergunning van voornoemde instantie vereist. Indien het geplande object zich niet in het beheersgebied van Rijkswaterstaat bevindt, kan er volstaan worden met een advies. In beide gevallen baseert Rijkswaterstaat zich op het KOLA. Dit is van toepassing voor autowegen en autosnelwegen en het terrein langs de weg waarbinnen objecten redelijkerwijs goed zichtbaar zijn voor bestuurders.

Ten aanzien van de toetsing worden twee typen criteria gehanteerd, te weten 'slagboomcriteria' en 'afwegingscriteria'. Aan de slagboomcriteria moet altijd worden voldaan. De afwegingscriteria wegen in onderlinge samenhang en afhankelijk van de context mee in een besluit.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de realisatie van een nieuwe reclame- en/of verwijsmast langs de A15. De beoogde reclamemast past binnen het kader "Objecten langs auto(snel)wegen" (KOLA). Er wordt voldaan aan alle 'slagboomcriteria'. Dat betekent dat beoogde positie van de mast in ieder geval buiten de obstakelvrije zone van 13 meter is gepositioneerd, er geen bewegende beelden worden vertoond en voldaan wordt aan de maximaal toegestane oppervlakte-luminantie. Naast de 'slagboomcriteria' is tevens getoetst aan de 'afwegingscriteria'. De voorliggende ontwikkeling voldoet in principe aan alle 'afwegingscriteria', met uitzondering van het aspect 'lengterichting'. Dit wordt echter acceptabel geacht, omdat aan alle overige criteria wordt voldaan. Gelet op het voorgaande wordt de realisatie van de beoogde reclame- en/of verwijsmast accepta-

bel geacht. De diverse criteria worden in acht genomen bij de verdere uitwerking van de reclame- en/of verwijsmast.

3.2 Provinciaal beleid

Visie Ruimte en Mobiliteit en Verordening Ruimte

Op 9 juli 2014 hebben Provinciale Staten van de Provincie Zuid-Holland de Visie Ruimte en Mobiliteit, het Programma Ruimte, het Programma Mobiliteit en de Verordening Ruimte vastgesteld. Het beleid is op 1 augustus in werking getreden. De Visie Ruimte en Mobiliteit en de Verordening Ruimte vervangen de huidige Structuurvisie en Verordening van Zuid-Holland.

Deze tijd vraagt om maatwerk, flexibiliteit en aanpassingsvermogen, onder andere omdat ontwikkelingen minder voorspelbaar zijn en demografische ontwikkelingen in de diverse regio's verschillen. Maatwerk, flexibiliteit, aanpassingsvermogen en samenwerking zijn sleutelbegrippen in de Visie Ruimte en Mobiliteit. De provincie stelt de behoefte van de gebruiker centraal; het aanbod moet afgestemd zijn op de vraag. Daarbij zet de provincie in op een efficiënte benutting van de ruimte en de netwerken, met aandacht voor de (ruimtelijk) kwaliteit. De provincie heeft vier rode draden benoemd:

1. beter benutten van wat er is
2. vergroten van de agglomeratiekracht
3. verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit
4. bevorderen van de transitie naar water- en energie efficiënte samenleving.

In de Visie Ruimte en Mobiliteit wordt het beleid beschreven van de provincie Zuid-Holland. Het Programma Ruimte en het Programma Mobiliteit hebben beide de status van een structuurvisie en beschrijven de manier waarop het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid van de provincie uitgevoerd wordt (met welke instrumenten). De Verordening Ruimte beschrijft de regels vanuit het beleid en het programma. Deze regels hebben een directe doorwerking in bestemmingsplannen.

Ladder voor duurzame verstedelijking

In het Programma Ruimte is het voorliggende plangebied aangeduid als bestaand stads- en dorpsgebied. In lijn met de maatschappelijke behoefte zet de provincie in op het beter benutten van het bestaand stads- en dorpsgebied. Indien een gemeente een ruimtelijke ontwikkeling wil realiseren, wordt de Ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen. Dat betekent dat bij nieuwe ontwikkelingen in eerste instantie gekeken dient te worden of er behoefte is aan nieuwe ruimte voor voorzieningen. Als de behoefte voldoende is gemotiveerd, wordt gekeken of aan deze behoefte kan worden voldaan door het benutten van locaties voor herstructurering, intensivering of transformatie binnen bestaand stads- en dorpsgebied. Als ook dat niet tot de mogelijkheden behoort, wordt – onder voorwaarden - aansluitend aan het bestaand stads- en dorpsgebied een locatie gezocht.

Door de ladder voor duurzame verstedelijking toe te passen, kiest de provincie ervoor om verstedelijking zoveel mogelijk in bestaand bebouwd gebied te concentreren. Hiermee wordt de kwaliteit van het bebouwde gebied behouden en versterkt.



Kaart 1: Transformeren, herstructureren en verdichten

bebouwde ruimte 

Afbeelding 3.1: uitsnede Programma Ruimte (Kaart 1), de globale ligging van het plangebied is zwart omcirkeld.

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende eisen:

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

Ad. a. De beoogde ontwikkeling maakt de realisatie van een tankstation en horecavestiging mogelijk. Deze ontwikkeling is reeds voorzien in de gemeentelijk structuurvisie en het horecabeleid van de gemeente. Daarin is de zone tussen de Peulenlaan en A15 aangemerkt als voorzieningenstrook. De realisatie van het benzineservicestation voorziet in een lokale behoefte en faciliteert de wens van een lokale ondernemer om een tankstation nabij de A15 te exploiteren. Naast het benzineservicestation maakt het voorliggende bestemmingsplan de realisatie van een zelfstandige horecagelegenheid (fastfoodrestaurant) mogelijk. Hiervoor hebben zich reeds meerdere partijen gemeld, waardoor sprake is van een aantoonbare behoefte. Bovendien zijn er binnen een straal van 10 kilometer geen andere fastfoodrestaurants aanwezig, waardoor de ontwikkeling een aanvulling op het reeds bestaande aanbod vormt. Gelet op het voorgaande kan worden voldaan aan punt a

van de ladder voor duurzame verstedelijking. Het voorontwerpbestemmingsplan wordt in het kader van het vooroverleg voorgelegd aan de provincie Zuid-Holland.

Ad. b. De beoogde ontwikkeling heeft betrekking op de transformatie van een groenstrook aan de rand van een bedrijventerrein, naar een gemeente bestemming met bedrijvigheid en horeca. Omdat het plangebied is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied is sprake van een intensivering van de bestaande ruimte. Derhalve kan worden voldaan aan punt b van de ladder voor duurzame verstedelijking.

Ad c. De ontwikkeling vindt plaats binnen bestaand stads en dorpsgebied, waarmee de voorwaarden van punt c niet aan de orde zijn.

Conclusie

De ontwikkeling van het Facilitypoint aan de Peulenlaan in Hardinxveld-Giessendam past binnen de provinciale doelstelling waarbij sprake is van intensivering van de bestaande ruimte. Hiermee wordt voldaan aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. Het beleid van de provincie Zuid-Holland vormt geen belemmering voor de ontwikkeling.

3.3 Regionaal beleid

Beleid Waterschap Rivierenland

In de brochure "Partners in Water" is het beleid van het waterschap Rivierenland verwoord. De brochure gaat in op de inhoud van de watertoets en behandelt de volgende thema's:

- Waterneutraal inrichten;
- Schoon inrichten;
- Veilig inrichten;
- Bijzondere wateren en voorzieningen.

Ten aanzien van het thema Waterneutraal inrichten wordt ingegaan op de benodigde waterberging bij verschillende projecten. Voor kleine projecten in stedelijk gebied is waterberging slechts in beperkte mate noodzakelijk en/of mogelijk. Tot 500 m² aan extra verharding geldt een vrijstelling. Indien de toename van verharding groter is dan 500 m² is compensatie nodig. Voor projecten tot 1.500 m² aan extra verharding mag de compensatie via een waterbergingsbank worden gerealiseerd. Als dat niet mogelijk is of als de verharding met meer dan 1.500 m² toeneemt, dan moet de benodigde waterberging in principe binnen het plangebied worden gerealiseerd.

Het waterschap heeft het beleid en beheer van de primaire en van de regionale waterkeringen vastgelegd in het 'Beheerplan Waterkeringen 2008-2012'. Het beleid bevat onder meer beschermingszones voor regionale waterkeringen. Binnen het voorliggende plangebied zijn geen regionale waterkeringen aanwezig. Wel is direct ten zuiden van het plangebied een waterkering gelegen, waarvan de beschermingszone het voorliggende plangebied gedeeltelijk overlapt. Bouwen binnen de beschermingszone is niet zonder meer toegestaan, maar onder voorwaarden wel mogelijk. In de nieuwe legger is de bouwgrens overigens dichter richting de A15 geprojecteerd, waardoor een gunstigere situatie ontstaat voor de voorgenomen ontwikkeling.

De overige thema's zijn, gelet op de beperkte mogelijkheid tot het creëren van waterberging, in dit kader minder relevant. Zoals blijkt uit de waterparagraaf (zie hoofdstuk 5) is de voorliggende ontwikkeling passend binnen de beleidskaders van het waterschap.

3.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Hardinxveld-Giessendam 2030

De structuurvisie is een ruimtelijke ontwikkelingsvisie met een richtinggevend en programmatisch karakter die integrale keuzes bevat voor de hoofdlijnen van beleid voor de komende periode. De structuurvisie, die vooruitkijkt naar 2040, is een integraal document en heeft als doel om de verschillende belangen, tussen onder meer landschap, woningbouw, maatschappelijke voorzieningen en werkgelegenheid, zorgvuldig af te wegen. De structuurvisie biedt een kader waarin aanspraken op de ruimte kunnen worden afgestemd en gecombineerd. De structuurvisie is vooral gericht op het behoud en de verbetering van de bestaande ruimtelijke en sociale kwaliteiten, alsmede op het versterken en behouden van de leefbaarheid.

Hardinxveld-Giessendam kent een diverse samenstelling aan bedrijvigheid, die voor het grootste deel gevestigd is op de bedrijventerreinen van de gemeente, waarvan bedrijventerrein De Peulen het meest westelijk is gelegen. Dit bedrijventerrein is onlangs opgeknapt, waardoor het aanzicht vanaf de Peulenlaan sterk verbeterd is. In de zone tussen de Peulenlaan en de A15 resteert echter nog een groenzone die momenteel in eigendom is van de gemeente. In de voorgaande structuurvisie is reeds de ambitie uitgesproken om dit gebied te ontwikkelen, waarbij voorkomen moet worden dat een 'dumpplaats' ontstaat van elders te verplaatsen functies. In de nieuwe structuurvisie is deze ambitie gecontinueerd. Het is daarbij van belang een hoog ambitieniveau na te streven. De gemeente voorziet hier dan ook een slimme combinatie van functies. In de structuurvisie worden reeds de mogelijkheden benoemd om een tankstation te realiseren in de groenzone tussen de A15 en Peulenlaan, eventueel in combinatie met aanvullende voorzieningen. Hierdoor ontstaat een 'facilitypoint', dat mede is gericht op het verkeer op de A15. Daarbij is het van belang dat dit 'facilitypoint' ook exposure (reclameobject, bij voorbeeld in combinatie met één van de te realiseren gebouwen) krijgt richting de snelweg. Gelet op het voorgaande is het onderhavige plangebied in de structuurvisie aangemerkt als 'voorzieningstrook'. Middels het voorliggende bestemmingsplan wordt uitvoering gegeven aan de ambitie van de gemeente om een 'facilitypoint' te realiseren in de groenzone tussen de Peulenlaan en de A15. Daarmee is de voorliggende ontwikkeling in overeenstemming met de gemeentelijke structuurvisie.



Afbeelding 3.2: uitsnede structuurvisiekaart uit de Structuurvisie Hardinxveld-Giessendam 2030 (het plangebied is zwart omcirkeld).

Horecanota

In de Horecanota, vastgesteld op 26 april 2012, is het horecabeleid geformuleerd voor de periode 2012-2016. Het doel van het beleid is:

- het samenvoegen van horecagerelateerde aspecten tot een beleid dat zowel aantrekkelijkheid, leefbaarheid als veiligheid van de horeca omvat;
- het geven van inzicht in het toekomstig beleid en de diverse regelingen over horeca;
- het bieden van een juridisch toetsingskader voor de beoordeling van vergunning-aanvragen en verzoeken om af te wijken van het bestemmingsplan;
- het bieden van een kader voor de verdere uitwerking van beleidsonderdelen die betrekking hebben op de horeca;
- het doen van aanbevelingen voor de gemeentelijke uitvoeringsorganisatie.

Voor gebieden langs hoofdinfrastructuur - waaronder ook het voorliggende plangebied – wordt het (beperkt) ontwikkelen van horecavoorzieningen mogelijk geacht, mits deze ondersteunend zijn aan openbaar vervoersvoorzieningen, watergerelateerd zijn of een bovenlokale werking hebben (langs de A15). De voorliggende ontwikkeling past binnen deze beleidslijn en voorziet in een horecagelegenheid (in combinatie met een benzine-servicestation) aan de A15.

Conform de horecanota moet de ontwikkeling een meerwaarde bieden aan het totale voorzieningenaanbod in Hardinxveld-Giessendam. Daarnaast mag het geen solitaire horecavoorziening betreffen. De nieuwvestiging van horeca binnen het plangebied is dan ook nadrukkelijk gekoppeld aan de bestaande carpoolplaats en de ontwikkeling van een nieuwe benzineservicestation, waardoor een zogenaamd 'facilitypoint' aan de A15 ontstaat. Bovendien is sprake van een fastfoodrestaurant, waarvan er in Hardinxveld-Giessendam nog geen bestaat. Daarmee vormt de voorliggende ontwikkeling een meerwaarde op het totale voorzieningenaanbod in Hardinxveld-Giessendam. Gelet op het voorgaande is de voorliggende ontwikkeling in overeenstemming met het gemeentelijk horecabeleid.

Verkeersbeleid

In 2012 is het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) vastgesteld. Het doel van dit plan is het vastleggen van het beleid op het gebied van verkeer en vervoer in de gemeente

Hardinxveld-Giessendam voor de periode 2012 tot 2022, dat aansluit bij de ambities en speerpunten die de gemeente heeft, maar tevens past binnen de kaders die hogere overheden in hun beleid stellen. Deelaspecten van het beleidsterrein verkeer en vervoer en raakvlakken met andere beleidsterreinen worden in dit plan bij elkaar gebracht, wat resulteert in een integrale visie op verkeer- en vervoerbeleid in de gemeente Hardinxveld-Giessendam. In het GVVP zijn tevens parkeernormen voor nieuwe ontwikkelingen opgenomen, waar in hoofdstuk 4 aan getoetst wordt. Om uitvoering te geven aan het opgestelde gemeentelijke beleid gaat het GVVP vergezeld van een uitvoeringsprogramma met daarin maatregelen en projecten.

De ontsluiting van het plangebied vindt plaats op de Peulenlaan. Deze weg is in het GVVP aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg (GOW) en staat in directe verbinding met de Rijksweg A15. Voor gebiedsontsluitingswegen geldt een maximumsnelheid van 50 km/u.

Binnen het plangebied zijn verder geen wegen aanwezig die dienen te worden ingericht conform de Essentiële HerkenbaarheidsKenmerken (EHK). Volgens de principes van Duurzaam Veilig moet een weggebruiker bijna als vanzelf het gewenste gedrag op een bepaald type weg vertonen. De EHK maken de wegcategorieën voor de weggebruiker beter herkenbaar. De inrichting van de terreinen rondom het tankstation en de horecavestiging zullen hier zo mogelijk bij aansluiten.

Groenbeleidsplan

Het groenbeleidsplan vormt de basis voor het gemeentelijk groenbeleid op de langere termijn. In het plan zijn randvoorwaarden en uitgangspunten geformuleerd die dienst kunnen doen als toetsingskader waar het gaat om belangenafwegingen tussen het groen enerzijds en andere aspecten anderzijds. Het plan is richtinggevend en heeft een vergelijkbare status als andere gemeentelijke beleidsplannen.

In de gemeente Hardinxveld-Giessendam zijn een aantal duidelijke groenstructuren aanwezig. Deze groenstructuren kunnen worden ingedeeld in de volgende elementen.

- vlakvormige elementen: grotere groenelementen, zoals parken, plantsoenen, sportvelden en begraafplaatsen;

Het voorliggende plangebied is in het groenbeleidsplan aangemerkt als 'park'. Een deel van de parkstrook is door de gemeente echter afgestaan ten behoeve van de verbreding van de Rijksweg. Door deze verbreding, alsmede door de situering van de tennisvereniging, gronddepot en carpoolplaats, is de groenzone vanaf de sluis tot aan rotonde/entree versnipperd geraakt en vormt deze geen groene eenheid meer. Het gebied heeft geen belangrijke waarde als park, bovendien is transformatie van deze groenzone reeds voorzien in de gemeentelijke structuurvisie.

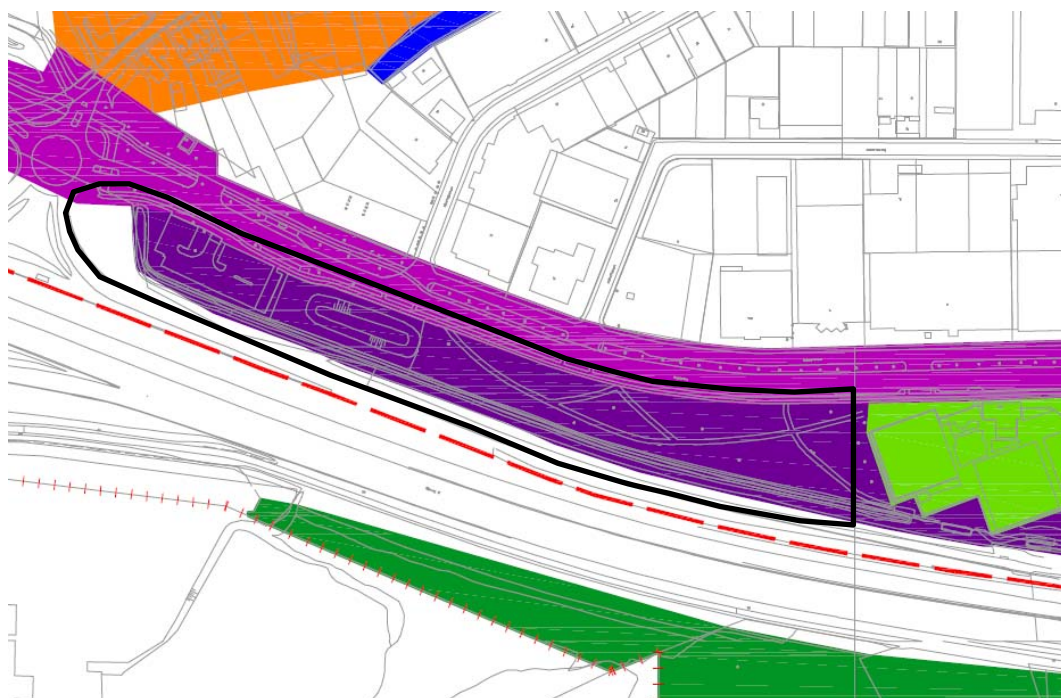
In het groenbeleidsplan wordt de rotonde genoemd als belangrijk entreegebied en de Peulenlaan als hoofdonsluitingsweg. Hoofdonsluitingswegen (50 km/u) binnen de gemeente Hardinxveld-Giessendam hebben een eigen specifieke inrichting die voornamelijk is afgestemd op verkeersafwikkeling. De inrichting van het wegprofiel dient in belangrijke mate te zijn afgestemd op de functie van de weg. Het groen moet een belangrijke bijdrage leveren aan de inrichting en ondersteunend zijn aan de functie die de weg vervult. Dit kan worden gerealiseerd door het groen langs de hoofdonsluitingswegen een duidelijke

lijnvormige structuur mee te geven, bijvoorbeeld in de vorm van een enkele of dubbele bomenrij. Ook uniformiteit in de beplantingskeuze kan een belangrijke bijdrage leveren aan de herkenbaarheid van de hoofdontsluitingswegen.

Naast inrichtingsmaatregelen om het beeld en de kwaliteit te verbeteren zoals beschreven in de visie, is er ook gekeken naar het beheer en onderhoud binnen de gemeente Hardinxveld-Giessendam.

Bomenbeleidsplan en Groene Kaart

Het bomenbeleidsplan (en de daarbij behorende Groene Kaart) vormt een uitwerking van het Groenbeleidsplan en geeft invulling aan de wens om de bomenverordening te vereenvoudigen. Op de Groene Kaart zijn de bomen die zich binnen de belangrijkste boomstructuren van de gemeente bevinden en bomen met een bijzondere status opgenomen. De laatste genoemde bomen staan op de lijst waardevolle bomen. Eén van de elementen uit de Groene Kaart vormen de waardevolle zones voor natuur en milieu, waaronder de bufferzone tussen de kern en de A15.



Afbeelding 3.3: uitsnede Groene Kaart

Bomen tussen de snelweg A15 en de bebouwing hebben een bufferende functie. Ze onttrekken de weg aan het oog, filteren het stof en zorgen voor een inpassing van de weg. Dit geldt hoofdzakelijk voor locaties waar bomen zijn gesitueerd tussen woningen en weg. Dit geldt in mindere mate voor het gedeelte waar de A15 bedrijventerrein de Peulen passeert. Niettemin is het voorliggende plangebied in de Groene Kaart aangemerkt als bufferzone. Omdat de ecologische waarden ter plaatse van het voorliggende plangebied beperkt zijn, er nagenoeg geen waardevolle bomen of houtopstanden aanwezig zijn en de groenstrook reeds versnipperd is, wordt de realisatie van het facilitypoint mogelijk geacht. Voor de kap van de aanwezige bomen dient een kapvergunning aangevraagd te worden.

De Peulenlaan is in de Groene Kaart aangemerkt als architectonische en ruimtelijk waardevolle structuur. De hoofdinfrastructuur wordt door alle bewoners en bezoekers van Hardinxveld-Giessendam gebruikt. Het vormt als het ware het visitekaartje van de gemeente. Bomen vormen een belangrijk element in de aankleding. Ze begeleiden de wegen als lanen of markeringspunten. De belangrijkste ontsluitingswegen worden begeleid door gemeentelijke bomen in de vorm van laanbeplanting. Bij de toekomstige inrichting van het plangebied wordt rekening gehouden met de functie van de Peulenlaan als entree van de gemeente en blijft de laanstructuur behouden.

Stedelijk Waterplan

In 2003 hebben gemeente en waterschap een stedelijk waterplan voor Hardinxveld-Giessendam opgesteld. In het waterplan staan maatregelen beschreven om in de komende tien jaar het oppervlaktewater te verbeteren. Het zijn oplossingen voor de waterproblemen die binnen de gemeente voorkomen en het verbeteren van de waterkwaliteit.

Na vaststelling van het waterplan in 2003 zijn diverse projecten gestart. Deze projecten zijn inmiddels allemaal afgerond. Gelet hierop wordt er mogelijk een tweede generatie waterplan opgesteld.

Het voorliggende bestemmingsplan biedt voldoende ruimte om beherende maatregelen uit te voeren. Bovendien wordt voorzien in voldoende mogelijkheden voor waterberging (zie waterparagraaf).

3.5 Ruimtelijke structuur

Ontstaansgeschiedenis

De gemeente Hardinxveld-Giessendam maakt deel uit van de Alblasserwaard. De authentieke structuur van het landschap is vaak rechtstreeks te herleiden tot de periode van de Middeleeuwse veenontginningen. Het slagenlandschap van de Alblasserwaard, dat zich manifesteert als een open en weidse polder, werd en wordt nog steeds voornamelijk gebruikt als agrarisch productiegebied in de vorm van veenweiden. Het gebied heeft daarom in cultuurhistorisch opzicht een grote waarde.

Hardinxveld en Giessendam behoren tot de oudste ontginningscentra van de Alblasserwaard. Vanuit de oeverwal aan de benedenloop van het veenriviertje de Buiten-Giessen zijn in noordwestelijke richting de afwateringssloten gegraven. Aangenomen wordt dat het gebied rond Hardinxveld-Giessendam al in 1270 geheel is ontgonnen.

Archeologische vondsten op de oevers van de Buiten-Giessen geven aan dat de eerste intensieve bewoning al plaatsvond in de 11^e eeuw. Deze bewoning heeft zich ontwikkeld langs de (Buiten-)Giessen en heeft geleid tot de karakteristieke lintbebouwing op de oeverwallen: een reeks boerderijen die het ontgonnen land aan de achterzijde gebruikten voor agrarische productie. In de loop de eeuwen is de ruimte tussen de boerderijen en de Buiten-Giessen ingevuld met bebouwing.

Door inklinking van de polders en verzanding van de rivier ontstond de noodzaak om het ontgonnen land te beschermen tegen overstromingen bij hoogtij. De rivier de Merwede werd bedijkt en in de Giessen werd een dam aangelegd om Giessendam buiten de getijden van de rivier te houden: Giessendam was een feit.

Hardinxveld-Giessendam maakt deel uit van een langs de rivier gelegen 'verstedelijkingsreeks' vanaf Gorinchem tot aan Rotterdam. De ontwikkeling van deze 'bandstad' kan gerelateerd worden aan de aanleg van de infrastructuur aan het eind van de 19^e en in de loop van de 20^e eeuw. De belangrijke economische aders zijn de spoorlijn, de auto(snel)wegen en de Merwede. De kernen hebben zich vanaf hun ontstaan in de 13^e eeuw tot de 20^e eeuw nauwelijks ontwikkeld. Er heeft voornamelijk verdichting plaatsgevonden in de lintbebouwing.

De industrialisatie en de mobiliteitstoename hebben Hardinxveld en Giessendam in de 20^e eeuw explosief doen groeien. De kernen van Giessendam en Neder-Hardinxveld zijn aan elkaar gegroeid, terwijl Boven-Hardinxveld een kleine afzonderlijke kern is gebleven. In 1957 zijn de gemeenten samengevoegd tot de gemeente Hardinxveld-Giessendam. De historische ontwikkeling is nog steeds goed waarneembaar en bepaalt in grote mate het karakter van de gemeente.

3.6 Archeologische en cultuurhistorische waarden

Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland

De provincie Zuid-Holland heeft kaarten vervaardigd waarin de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) van Zuid-Holland is vastgelegd. Dit project is opgezet om het beleid en alle verantwoordelijkheden die de provincie heeft op het gebied van cultureel erfgoed - archeologie, nederzettingsgeschiedenis en landschapsbehoud - te onderbouwen en te integreren. Zo kan de waardering, de toetsing en de actieve bescherming van historische kwaliteiten worden verbeterd. De kaarten vestigen de aandacht op onder meer de landschapsvorming in het poldersysteem.



Afbeelding 3.4: uitsnede uit de CHS Zuid-Holland – landschap (plangebied in zwart)



Afbeelding 3.5: uitsnede uit de CHS Zuid-Holland – Archeologie (plangebied in zwart)

Uit de kaart van de CHS Zuid-Holland blijkt in het plangebied geen belangrijke cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten aanwezig zijn. Wel is het dijklint Buitendams - ten noorden van het plangebied - aangeduid als historisch landschappelijke lijn van hoge waarde. Uit de kaart van de CHS Zuid-Holland valt ten slotte nog af te leiden dat voor het plangebied een redelijke tot grote kans op het aantreffen van archeologische sporen geldt.

Gemeentelijke Beleidsnotitie Archeologie

Op de Archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart voor de gemeente Hardinxveld-Giessendam (BAAC 2009) is een verfijning gegeven van de archeologische (verwachtings)waarden. Uitgangspunt is het zoveel mogelijk behouden van archeologische waarden 'in situ' door deze in te passen in de ontwikkeling.

Het plangebied is geheel aangeduid als een zone met een middelmatige archeologische verwachting voor de late middeleeuwen en nieuwe tijd. Dat betekent dat bij ingrepen die groter zijn dan 100 m² en dieper reiken dan 30 cm archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Daarnaast is aan de zuidzijde van het plangebied een historische dijk / kade / weg gelegen.



Archeologische verwachting

specifieke verwachting voor late middeleeuwen en nieuwe tijd

 zeer hoge verwachting voor late middeleeuwen en nieuwe tijd

Bij ingrepen groter dan of gelijk aan 30 m² en dieper dan 30 cm is archeologisch onderzoek noodzakelijk

 middelmatige verwachting voor late middeleeuwen en nieuwe tijd

Bij ingrepen groter dan of gelijk aan 100 m² en dieper dan 30 cm is archeologisch onderzoek noodzakelijk

zeer hoge verwachting

 zeer hoge verwachting

Bij ingrepen groter dan of gelijk aan 50 m² en dieper dan 30 cm is archeologisch onderzoek noodzakelijk

hoge verwachting

 hoge verwachting aan of nabij het oppervlak

Bij ingrepen groter dan of gelijk aan 250 m² en dieper dan 30 cm is archeologisch onderzoek noodzakelijk

 hoge verwachting tussen 1,5 en 5 meter beneden maaiveld

Bij ingrepen groter dan of gelijk aan 250 m² en dieper dan 150 cm is archeologisch onderzoek noodzakelijk

 hoge verwachting dieper dan 1,5 m beneden maaiveld

Bij ingrepen groter dan of gelijk aan 250 m² en dieper dan 150 cm is archeologisch onderzoek noodzakelijk

 hoge verwachting dieper dan 5 meter beneden maaiveld

Bij ingrepen groter dan of gelijk aan 250 m² en dieper dan 500 cm is archeologisch onderzoek noodzakelijk

middelmatige verwachting

 middelmatige verwachting

Bij ingrepen groter dan of gelijk aan 500 m² en dieper dan 30 cm is archeologisch onderzoek noodzakelijk

lage verwachting



Bij ingrepen groter dan of gelijk aan 10000 m² en dieper dan 30 cm is archeologisch onderzoek noodzakelijk

 voor overlappende zones geldt dat de doorlopende lijnen in het raster de bovenliggende laag vormen

Overig

 archeologische vondstlocatie met contour

Binnen 50 m van een vondstlocatie (zie contour) is archeologisch vervolgonderzoek noodzakelijk bij ingrepen groter dan of gelijk aan 50 m² en dieper dan 30 cm.

 historisch element

 historische dijk / kade / weg

Afbeelding 3.6: Archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart voor de gemeente Hardinxveld-Giessendam, BAAC 2009

3.7 Groen- en waterstructuur

Het plangebied is direct ten noorden van de A15 gelegen en dient thans als (groene) bufferzone tussen de rijksweg en bedrijventerrein De Peulen. Het plangebied is in de huidige situatie hoofdzakelijk ingericht als parkzone, met een carpoolplaats, enkele wandelpaden, solitaire bomen en gras. Daarnaast is aan de westzijde van het plangebied nog een gronddepot aanwezig. Tot slot is aan de zuidzijde van het plangebied - parallel aan de A15 - een smalle watergang gelegen.



Afbeelding 3.7: bestaande situatie plangebied (in rood het plangebied)

3.8 Verkeersstructuur

De ontsluiting van het plangebied vindt plaats via de Peulenlaan, waar thans een 50 km/u regime geldt. De Peulenlaan takt direct ten westen van het plangebied aan op de route Sportlaan/Rivierdijk, die het plangebied verbindt met Sliedrecht. Daarnaast staat de Peulenlaan via een op- en afrit in directe verbinding met de rijksweg A15.

Aan de westzijde van het plangebied is thans een carpoolplaats gesitueerd, die direct op de Peulenlaan ontsloten wordt.

3.9 Functionele structuur

Het plangebied is thans ingericht als parkzone en heeft hoofdzakelijk een extensief-recreatieve functie. De huidige gebruikintensiteit concentreert zich met name aan de zijde van de tennisvereniging. Aan de westzijde van het plangebied zijn een gronddepot en carpoolplaats gesitueerd.

4 GEWENSTE RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE STRUCTUUR

4.1 Inleiding

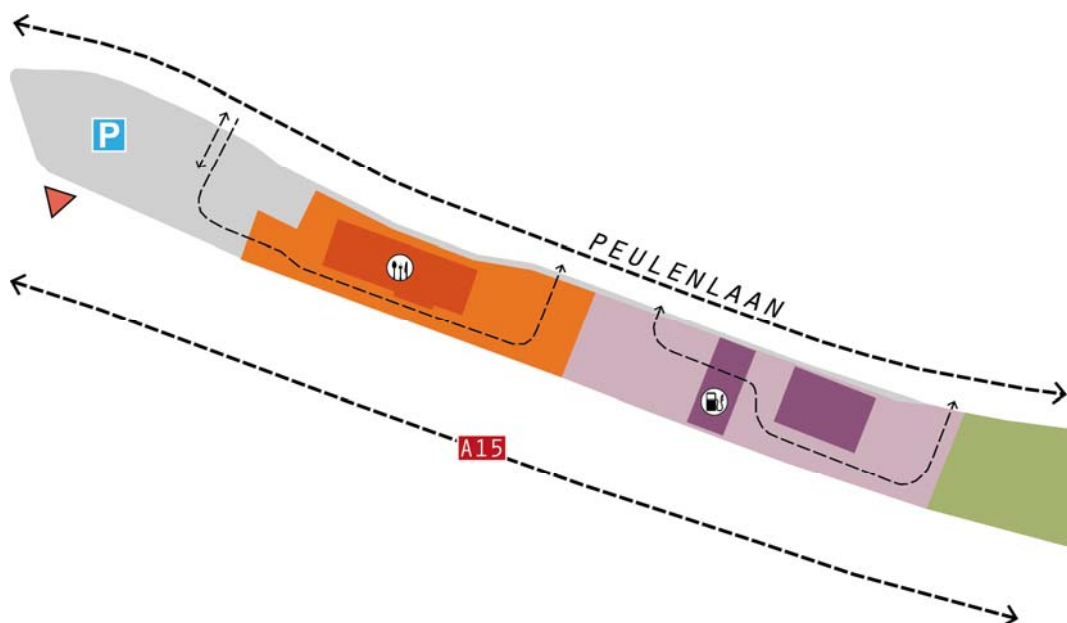
Voorliggend plan maakt de ontwikkeling van het 'facilitypoint' aan de Peulenlaan juridisch-planologisch mogelijk. In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de wijze waarop het plangebied ontwikkeld zal worden.

4.2 Ruimtelijke structuur

Het beoogde 'facilitypoint' omvat feitelijk een drietal nieuwe ontwikkelingen; een benzineservicestation, horecagelegenheid en een nieuwe reclame- en/of verwijsmast. Daarnaast wordt de bestaande carpoolplaats geïntegreerd in het nieuwe parkeerterrein bij de horecagelegenheid.

Het beoogde benzineservicestation wordt aan de oostzijde van het plangebied gesitueerd en wordt direct op de Peulenlaan ontsloten. Het beoogde benzineservicestation zal – naast de mogelijkheid om te tanken – tevens over een kleine shop met ondergeschikte horeca beschikken.

De beoogde zelfstandige horecagelegenheid (fastfoodrestaurant) wordt ten westen van het benzineservicestation gesitueerd, waarbij aan de zijde van de A15 een drive-in is voorzien. Parkeren ten behoeve van het (fastfood)restaurant zal aan de westzijde van de horecagelegenheid opgelost worden, in combinatie met de reeds bestaande carpoolplaats.



Afbeelding 4.1: globale weergave van de ontwikkelingen in het plangebied

Tot slot zal aan de uiterste westzijde van het plangebied een zelfstandige reclame- en/of verwijsmast worden gesitueerd. Van deze mast zouden ook de voorgenoemde functies gebruik kunnen maken, met name als verwijsbord voor het benzineservicestation en de horecaonderneming.

4.3 Beeldkwaliteit

Horecagelegenheid en benzineservicestation

De bouwplannen voor de beoogde nieuwe voorzieningen in het plangebied zijn thans nog onvoldoende uitgekristalliseerd. Bij de toekomstige uitwerking van de bouwplannen dient aansluiting te worden gezocht bij het karakter van de Peulenlaan, zowel in maat en schaal, als in architectuur. Omdat de Peulenlaan de entree van de gemeente vormt, is het wenselijk dat de bebouwing aan de zijde van de Peulenlaan een representatief karakter heeft.

Reclame- en/of verwijsmast

Voor de ruimtelijke inpassing van de nieuwe reclame- en/of verwijsmast is door Space Value een stedenbouwkundig advies uitgebracht, dat als bijlage 1 bij de toelichting is gevoegd. In het advies wordt onder meer ingegaan op de positionering en ruimtelijke uitstraling van de reclame- en/of verwijsmast. De verschijningsvormen van dergelijke masten zijn immers talrijk. Gezien de beoogde positie van de mast is een sober, doelmatig en functioneel type mast aanbevelenswaardig. De nieuwe mast zal bestaan uit drie zijdes, die samen een driehoek vormen. Aan twee zijdes richting de A15 krijgt de mast reclame uitingen. De derde zijde richting de Buitendams is open. De twee zijdes richting de A15 bestaan ieder uit 4 borden van 10,5 meter breed en 3 meter hoog. De borden beginnen op een hoogte van 17 meter en worden boven elkaar bevestigd. Het hoogste punt van deze borden ligt dan op 30 meter boven het maaiveld. Eén zijde is statisch en wordt van onder gebundeld aangestraald met LED verlichting. De andere zijde (in zuidwestelijke richting) is voorzien van een digitaal hoofdvak. De eventuele reclame uiting van een horecafunctie van het beoogde Facilitypoint komt boven de borden midden op de mast. Dit maakt dat de mast een totale hoogte van 37 meter heeft.

4.4 Openbare ruimte, groen- en waterstructuur

Bij de toekomstige inrichting van het plangebied wordt een groene uitstraling nagestreefd, met laanbeplanting als begeleiding van de Peulenlaan. De bestaande parkzone tussen het beoogde facilitypoint en de tennisvereniging wordt als zodanig gehandhaafd en op nieuw ingericht teneinde de gebruikswaarde als groenzone te vergroten.

De watergang aan de zuidzijde van het plangebied – parallel aan de A15 – wordt in principe gehandhaafd. Een klein deel van deze watergang zal worden verlegd ten behoeve van het beoogde parkeerterrein.

4.5 Verkeersstructuur

Verkeer

De ontsluiting van het plangebied vindt plaats via de Peulenlaan, die direct ten westen van het plangebied aantakt op de A15. Omdat de voorgenoemde wegen voldoende capaciteit hebben om extra verkeersbewegingen op te vangen, leidt de beoogde ontwikkeling niet tot een onacceptabele verkeerssituatie.

Zowel het fastfoodrestaurant als het benzineservicestation worden voorzien van een eigen in- en oprit. De toegang tot de (carpool)parkeerplaats en drive-lane bij het fastfoodrestaurant zijn aan de westzijde van het restaurant gesitueerd, waarna de bezoekers van

de drive-lane het terrein via de oostzijde verlaten. De (carpool)parkeerplaats wordt daarentegen via de westzijde (tevens inrit) ontsloten. Laden en lossen ten behoeve van het fastfoodrestaurant kan plaatsvinden aan de zijde van de Peulenlaan.

Het benzineservicestation is toegankelijk via de westzijde en kan aan de oostzijde worden verlaten. Laden en lossen vindt plaats op eigen terrein.

Parkeren

Ten aanzien van het aspect parkeren zijn in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2012-2022 (GVVP) parkeerrichtlijnen opgenomen. In geval van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten, op basis van de parkeerkencijfers van het CROW, voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd; in principe op eigen terrein. De gemeente toetst nieuwe ontwikkelingen aan de maximale normen voor een *'weinig stedelijk gebied'* zoals opgenomen in de meest recente publicatie van het CROW: publicatie 317 *'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'*. Gemotiveerd kan hiervan worden afgeweken en een lagere norm worden toegepast. De voorgenomen ontwikkeling maakt een (fastfood)restaurant en benzineservicestation mogelijk.

(Fastfood)restaurant en carpoolplaats

De vraag naar parkeerplaatsen wordt bepaald door de 'locatie van de functie' en 'het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen'. Op een locatie buiten het centrum is het aanbod van alternatieve vervoerwijzen veelal lager en de kwaliteit ervan minder waardoor gebruikers eerder met de auto naar de functie komen. Om die reden worden de parkeercijfers onderscheiden naar stedelijke zone. Onderscheid wordt gemaakt naar 'centrum', 'schil/overloopgebied' en 'rest bebouwde kom'. Ook de stedelijkheidsgraad is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van de vervoerswijzen en dus op de hoogte van het parkeercijfer. De CROW-parkeercijfers geven een bandbreedte aan voor de stedelijkheidsgraad. De stedelijkheid wordt bepaald aan de hand van het aantal adressen per vierkante kilometer. Er worden vijf maten van stedelijkheid onderscheiden: zeer sterk, sterk, matig, weinig en niet-stedelijk.

Voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van het fastfoodrestaurant zijn in deze notitie de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- het aantal vierkante meters bruto vloeroppervlak dat voor deze vestiging is gepland (600m²).
- het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan. Op grond van hiervan geldt een stedelijkheidsgraad van 'weinig stedelijk'.
- Het plangebied is gelegen binnen de bebouwde kom maar niet in het centrum of de schil van het centrum. Om die reden is voor de stedelijke zone uitgegaan van 'rest bebouwde kom'.
- In de CROW-richtlijn wordt onderscheid gemaakt naar functie. Voor wat betreft fastfoodrestaurant kan worden uitgegaan van of de functie van 'restaurant' of de functie van 'cafetaria'. Uitgaande van de functie 'cafetaria' bedraagt de parkeernorm minimaal 6 parkeerplaatsen en maximaal 8 parkeerplaatsen per 100 m² b.v.o., hetgeen – uitgaande van maximaal 600 m² – neerkomt op minimaal 36 en maximaal 48 parkeerplaatsen ten behoeve van het fastfoodrestaurant. Bij de functie 'cafetaria' wordt in de richtlijn echter wel een kanttekening geplaatst die aangeeft dat bij het toepassen van deze cijfers een forse marge in acht moet worden genomen.

Uitgaande van de functie 'restaurant' bedraagt de parkeernorm minimaal 14 parkeerplaatsen en maximaal 16 parkeerplaatsen per 100 m² b.v.o., hetgeen – bij maximaal 600 m² – neerkomt op minimaal 84 en maximaal 96 parkeerplaatsen gerealiseerd. De voorliggende ontwikkeling heeft echter betrekking op een fast-foodrestaurant, waar doorgaans korter wordt geparkeerd dan bij een regulier restaurant.

Rekening houdend met de marge die wordt bepleit in de richtlijn ten aanzien van de functie cafetaria, de kortere parkeerduur dan bij een regulier restaurant en het feit dat een fastfoodrestaurant meer bezocht wordt door gezinnen (meerdere personen in één voertuig) dan bij een gewoon restaurant, wordt het redelijk geacht om uit te gaan van een parkeernorm van 10 parkeerplaatsen per 100 m² b.v.o. Dit zou voor het fastfoodrestaurant van 600 m² b.v.o. neerkomen op een totaal van 60 parkeerplaatsen.

De berekeningen geven aan dat op basis van een bruto vloeroppervlak van 600 m², gelegen in de rest van de bebouwde kom en de functie 'restaurant', er minimaal 60 parkeerplaatsen voor het fastfoodrestaurant benodigd zijn. Dubbelgebruik met de (bestaande) carpoolplaats bestaande uit 48 parkeerplaatsen is mogelijk. Vanwege het beoogde dubbelgebruik is onderzocht in welke mate de carpoolplaats in de praktijk wordt gebruikt. Geconstateerd wordt dat het gebruik in het weekeinde vrijwel nihil is en dan heeft de horecaketten juist een piekmoment qua parkeren. Een overlap zou kunnen optreden op een vrijdagmiddag en in de winterperiode (wordt er in de praktijk meer gebruik gemaakt van de carpoolplaats). Om die reden wordt het wenselijk geacht om voldoende capaciteit te reserveren voor gebruikers van de carpoolplaats. Hierbij wordt een aantal van 15 parkeerplaatsen voor de praktijk voldoende geacht.

In totaal komt het aantal parkeerplaatsen voor het fastfoodrestaurant en carpoolplaats – uitgaande van maximaal 600 m² – op maximaal 75 parkeerplaatsen. Met dit aantal wordt ook de parkeersituatie ondervangen zoals die is berekend op basis van een verkeersgeneratie.

Parkeren ten behoeve van het (fastfood)restaurant wordt aan de westzijde van het plangebied opgelost, waarbij een parkeerterrein met in totaal 72 parkeerplaatsen kan worden gerealiseerd. Daarvan zijn 15 parkeerplaatsen bedoeld voor het gebruik als carpoolplaats. De overige 57 parkeerplaatsen kunnen worden aangewend ten behoeve van het (fastfood)restaurant. Bij een maximale planologische invulling qua bruto vloeroppervlakte ontstaat een feitelijk een tekort van 3 parkeerplaatsen op de parkeerbalans. Deze parkeerplaatsen zijn 'opgeofferd' om de huidige laanstructuur van de Peulenlaan te kunnen behouden, hetgeen wenselijk wordt geacht. Gelet op het beoogde dubbelgebruik, het feit dat de piekmomenten van het fastfoodrestaurant in het weekend zijn gelegen (wanneer de carpoolplaats vrijwel niet benut wordt) en de wens om de laanstructuur van de Peulenlaan te behouden, acht de gemeente het tekort van eventueel 3 parkeerplaatsen op de parkeerbalans acceptabel.

Benzineservicestation

De hiervoor genoemde CROW-publicatie geeft geen normen voor parkeren bij een benzinestation. De shop bij het benzinestation ligt op eenzelfde niveau als een buurtsupermarkt zij het dat de shop een minder omvangrijk assortiment heeft en ook beperkter is van omvang. In dit opzicht wordt het redelijk geacht om uit te gaan van de minimum

norm. In de CROW-publicatie gelden voor een buurtsupermarkt de parkeerkencijfers van minimaal 3.1 en maximaal 5.1 parkeerplaatsen per 100 m² b.v.o.. Dit komt – bij de door initiatiefnemer gepresenteerde plannen – neer op afgerond 7 parkeerplaatsen voor bezoekers van de shop, 4 parkeerplaatsen voor het stofzuigen en 2 parkeerplaatsen voor medewerkers van het tankstation. Twee parkeerplaatsen voor de shop bevinden zich aan de achterzijde van het gebouw en kunnen daardoor ook eventueel benut worden voor gebruikers van de carwash of de medewerkers. In totaal worden voor het tankstation 13 parkeerplaatsen voor personenauto's en 1 of 2 opstelplaatsen voor vrachtwagens toereikend geacht.

In de laatste inrichtingsschetsen voor het tankstation wordt uitgegaan van 13 parkeerplaatsen voor personenauto's en 1 of 2 opstelplaatsen voor vrachtwagens. Van het totale aantal parkeerplaatsen zijn er 4 plaatsen bestemd voor stofzuigen. Daarmee wordt voorzien in de benodigde parkeerbehoefte.

4.6 Functionele structuur

In het voorliggende plangebied zal in de toekomstige situatie een fastfoodrestaurant en benzineservicestation gevestigd zijn. Daarnaast wordt de bestaande carpoolplaats aan de westzijde van het plangebied geïntegreerd in de ontwikkeling van het facilitypoint.

5 WATER

5.1 Inleiding

Op grond van de “Handreiking Watertoets 2; samenwerken aan water in ruimtelijke plannen” alsmede artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van bestemmingsplannen in een vroegtijdig stadium overleg plaats te vinden met de betrokken waterbeheerder. Daarnaast worden initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen verplicht “een beschrijving van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding” (3.1.6. eerste lid, sub b Besluit ruimtelijke ordening) op te nemen in de toelichting van bestemmingsplannen. Dat betekent dat elk plan moet worden voorzien van een zogenoemde “waterparagraaf”, die tenminste de volgende elementen bevat:

- een omschrijving van de te verwachten effecten van de ruimtelijke ingreep op de waterkeringszorg en de waterhuishouding. Het inundatierisico en de consequenties voor de waterkwantiteit, de waterkwaliteit en de riolering worden behandeld; een beschrijving van de wijze waarop de initiatiefnemer het wateradvies van de waterbeheerder(s) heeft verwerkt. Indien wordt afgeweken van het wateradvies dient daarvoor een motivering te worden opgenomen;
- een beschrijving van de wijze waarop het wateradvies vertaald wordt naar de regels en de verbeelding geometrische plaatsbepaling.

5.2 Kader

Rijksbeleid

Het Nationaal Waterplan 2016-2021 is de opvolger van het Nationaal Waterplan 2009 - 2015 en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid tot 2021, met een vooruitblik richting 2050. Het Rijk speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen. Binnen de planperiode gaan realistische maatregelen in uitvoering die een antwoord bieden op de opgaven voor de korte termijn en voldoende mogelijkheden openlaten om op langere termijn verdere stappen te zetten.

Om een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem te bereiken moet het water meer bepalend zijn bij de besluitvorming over grote ruimtelijke opgaven dan voorheen. De mate van bepalendheid wordt afhankelijk gesteld van, onder meer, de omvang en de aard van de ingrepen, bestaande functies, nieuwe andere ruimteclaims en de bodemgesteldheid van een gebied.

Provinciaal beleid

Op 1 januari 2010 is het Provinciaal Waterplan 2010 - 2015 in werking getreden. Dit plan vervangt het provinciale Waterhuishoudingplan, dat was opgenomen in het Beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006 - 2010 en in het Grondwaterplan 2007 - 2013. In het Provinciaal Waterplan zijn de opgaven van de KRW, het NBW en het Nationaal Waterplan vertaald naar strategische doelstellingen voor Zuid-Holland. Het Provinciaal Waterplan beschrijft op hoofdlijnen wat de Provincie in de periode tot 2015 samen met haar waterpartners wil bereiken. Het Waterplan heeft vier hoofdopgaven:

- a. waarborgen van waterveiligheid;
- b. zorgen voor mooi en schoon water;
- c. ontwikkelen van een duurzame zoetwatervoorziening;
- d. realiseren van een robuust en veerkrachtig watersysteem.

In het plan zijn deze opgaven verder uitgewerkt in 19 thema's én voor drie gebieden, in samenhang met economische, milieu- en maatschappelijke opgaven. Dit heeft geleid tot een integrale visie op de ontwikkeling van de Zuid-Hollandse Delta, het Groene Hart en de Zuidvleugel van de Randstad.

Op 14 oktober 2009 is de Waterverordening Zuid-Holland vastgesteld. Hierin is regelgeving opgenomen voor waterkeringen, normen voor waterkwantiteit. Op grond van de Waterwet stelt de provincie kaders op, in casu het onderhavige Provinciaal waterplan 2010-2015 en de Provinciale Waterverordening. Binnen deze twee kaders voeren waterschappen en gemeenten het provinciaal beleid en de daaraan gekoppelde wateropgaven uit. Op basis van beide kaders kan de provincie de realisatie van de wateropgaven op hoofdlijnen toetsen. Het Actieprogramma Water richt zich, aanvullend op kaderstelling en toezicht, op de gebiedsgerichte programma's en projecten. De provincie werkt hierbij nauw samen met andere partners als ministeries (V&W, LNV, Infrastructuur&Milieu), de aangrenzende provincies, waterschappen en gemeenten.

Het Actieprogramma Klimaat en Ruimte richt zich op vergroting van de klimaatbestendigheid van Zuid-Holland en sluit aan op de ruimtelijke ontwikkelopgaven uit de PSV én de wateropgave uit het Waterplan (zie figuur 1). Daarmee bestaat het AKR uit zes met elkaar samenhangende pakketten, de AKR-pakketten genoemd.

1. veiligheid benedenrivierengebied;
2. klimaatbestendige zoetwatervoorziening;
3. wateroverlast stedelijke agglomeraties;
4. integrale ontwikkelopgave in de Zuid-Westelijke Delta
5. integrale ontwikkelopgave Groene Hart/ Zuidvleugel
6. overige integrale opgaven landelijk gebied.

In de Verordening Ruimte (2010) is regelgeving opgenomen voor de regionale en primaire waterkeringen. Voor bestemmingsplannen zijn randvoorwaarden opgenomen die een onbelemmerde werking, instandhouding en het onderhoud van de primaire en regionale waterkeringen mogelijk maken, Dit geldt voor de beschermingszone en de kernzone die hoort bij de waterkeringen zoals opgenomen in de vastgestelde leggers van de waterschappen.

Beleid waterbeheerder

Op 27 november 2015 heeft het bestuur van Waterschap Rivierenland het Waterbeheerprogramma 2016-2021 vastgesteld, met als titel "Koers houden, kansen benutten". Met dit programma blijft het waterschap op koers om het rivierengebied veilig te houden tegen overstromingen, om voldoende en schoon water te hebben en om het afvalwater effectief te zuiveren. Bij de uitvoering van het programma beweegt het waterschap mee met de (klimaat)veranderingen om ons heen en benut zij de kansen die zich voordoen in de regio. Het waterbeheerprogramma beschrijft wat het waterschap in de planperiode (2016-2021) wil bereiken en hoe zij dat willen bewerkstelligen. De drie speerpunten van het Waterbeheerprogramma zijn:

- *Veel dijkverbeteringen:* in het waterbeheerprogramma staat bescherming tegen overstromingen voorop. In de komende jaren zullen veel dijkverbeteringen in het rivierengebied plaatsvinden. Daarbij houdt het waterschap rekening met nieuwe normen voor waterveiligheid en met de belangen van de omgeving. Dijkverbeteringen worden op veel plaatsen innovatief uitgevoerd. Hierdoor kan het waterschap de overlast voor de omgeving beperken en efficiënter werken.

- *Innovatie bij zuivering afvalwater:* rioolwater is niet langer alleen maar afvalwater; het is ook een bron van nuttige energie en grondstoffen. In het waterbeheerprogramma neemt het waterschap zich voor steeds meer technieken toe te passen om grondstoffen en energie terug te winnen uit het afvalwater.
- *Klimaatbestendig watersysteem:* het klimaatbestendig maken van het watersysteem is een van de aandachtspunten in het beheerprogramma.

Gemeentelijk beleid

In 2003 hebben gemeente en Waterschap een stedelijk waterplan voor Hardinxveld-Giessendam opgesteld. In het waterplan staan maatregelen beschreven om het oppervlaktewater te verbeteren. Na vaststelling van het waterplan in 2003 zijn diverse projecten gestart. Deze projecten zijn inmiddels allemaal afgerond.

5.3 Onderzoek

Planlocatie

De herontwikkelingslocatie is gelegen aan de Peulenlaan in de bebouwde kom van Hardinxveld-Giessendam. Het plangebied is in de bestaande situatie onverhard, behoudens enkele bestaande wandelpaden en de thans aanwezige carpoolplaats. In het plangebied is slechts één smalle watergang aanwezig, parallel aan de A15.

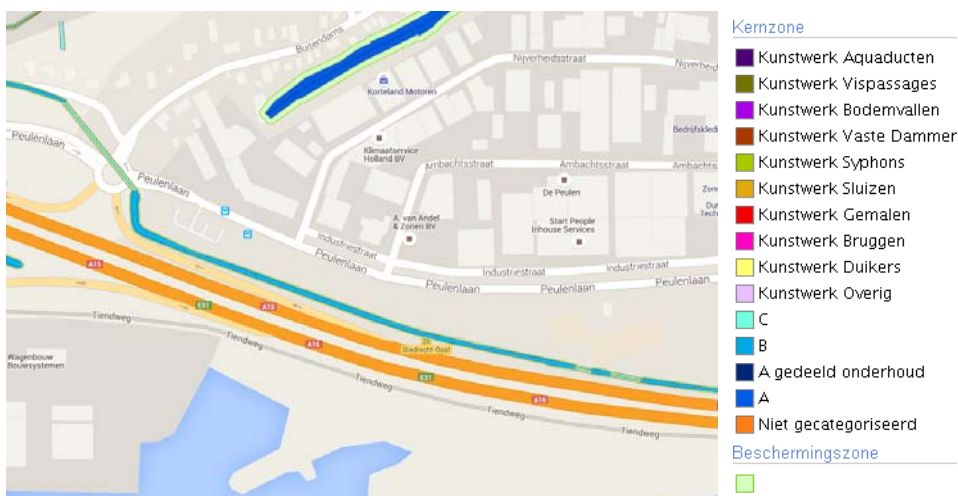
Ontwikkeling

De ontwikkeling omvat de realisatie van een benzineservicestation en fastfoodrestaurant met de daarbij behorende (parkeer)voorzieningen. Ten behoeve van deze ontwikkeling wordt de bestaande watergang gedeeltelijk gedempt. Om de bestaande waterverbinding in stand te houden worden de thans aanwezige duiker onder de Peulenlaan verlengd.

Oppervlaktewatersysteem

Het plangebied is gelegen binnen het peilgebied 'Peulen', waar een streefpeil van + 0,85m wordt gehanteerd, met een minimum peil van + 0,70m en een maximum van + 1,00m. Voor de afvoer van de neerslag uit het plangebied wordt 1,5 l/sec/ha gehanteerd.

Aan de zuidzijde van het plangebied is een B-watergang gelegen. Deze watergang wordt grotendeels behouden, waarbij een klein deel zal worden verlegd ten behoeve van de (carpool)parkeerplaats.



Afbeelding 5.1: uitsnede Legger Wateren Waterschap Rivierenland
Bestemmingsplan "Facilitypoint"
Toelichting
Voorontwerp

Conform de Bodemkaart van Nederland bestaat de bodem ter plaatse uit klei. Er is sprake van grondwatertrap II. Dat wil zeggen dat de gemiddeld hoogste grondwaterstand van nature minder dan 0,4 m beneden maaiveld ligt. De gemiddeld laagste grondwaterstand varieert tussen de 0,5 m en de 0,8 m beneden maaiveld. De bodem in het plangebied wordt gevormd door een opgehoogd krekengebied, dat deels bestaat uit lichte klei en deels uit zand.

Veiligheid

Direct ten zuiden van het plangebied, parallel aan de Beneden-Merwede, bevindt zich een waterkering. De beschermingszone van deze waterkering overlapt het gehele plangebied. Omdat de beoogde nieuwe voorzieningen volledig binnen de beschermingszone zijn gepositioneerd, hiervoor dient een watervergunning te worden aangevraagd (zie afbeelding 5.2). Op grond van de nieuwe Legger waterkeringen staat het waterschap positief tegenover de voorgenomen ontwikkeling. Eens te meer omdat de bebouwingsgrens in de richting van de A15 opschuift. Om de instandhouding van de beschermingszone te waarborgen is het plangebied voorzien van de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'. Ter plaatse van deze dubbelbestemming is bouwen niet zonder meer toegestaan.

Het plangebied is eveneens gelegen in een gebied met een overstromingsrisico (met een mogelijke overstromingsdiepte van 0,8 tot 2,0 m) bij een eventuele dijkdoorbraak. Ontsluiting naar vlucht- en evacuatiewegen is echter aanwezig.



Afbeelding 5.2: uitsnede Legger Waterkeringen Waterschap Rivierenland

Oppervlaktewater

De B-watergang aan de zuidzijde van het plangebied wordt grotendeels behouden. Slechts een klein deel zal worden verlegd ten behoeve van de voorliggende ontwikkeling. Om de bestaande waterverbinding te behouden wordt de thans aanwezige duiker verlengd. Daarnaast worden er oevervoorzieningen getroffen in de vorm van damwanden of onderheid terrein.

Daarnaast wordt een fors oppervlakte aan extra verharding voorzien. Dit betekent dat voldaan dient te worden aan de eisen voor wat betreft compenserende waterberging van het Waterschap Rivierenland. Voor plannen met een toename van meer dan 500 m² verhard oppervlak in stedelijk gebied en 1.500 m² in landelijk gebied, is compenserende waterberging nodig. Voor kleine oppervlaktes hoeft niet te worden gecompenseerd. Bij

grotere oppervlaktes mogen de vrijgestelde oppervlaktes (500 m² of 1.500 m²) in mindering worden gebracht op de totale toename aan verhard oppervlak.

Voor stedelijke gebieden geldt dat 436 m³ waterberging benodigd is bij 1 hectare netto verhard oppervlak. De maximale peilstijging in de Alblasserwaard is 0,20 m. Het ruimtebeslag van compenserend open water is daarmee 2.180 m² per hectare toename van verhard oppervlak.

In de huidige situatie is het plangebied grotendeels onverhard. In de toekomstige situatie zal het verhard oppervlakte fors toenemen. Derhalve dient een oppervlakte van circa 1.300 m² aan water gecompenseerd te worden. Watercompensatie dient plaats te vinden binnen hetzelfde peilgebied en wordt daarom voorzien in de groenzone tussen het 'facilitypoint' en de Giessen. In overleg met het waterschap wordt hier nadere invulling aangegeven (vorm en plaats). Deze zone is – net als het voorliggende plangebied – gelegen binnen de buitenbeschermingszone van de waterkering. De aanleg van extra waterpartijen dient in dat geval beoordeeld te worden door het waterschap, omdat dit mogelijk effect heeft op de stabiliteit van de waterkering. Daarvoor geldt dat de stabiliteit gegarandeerd moet zijn bij een maatgevende waterstand van 4,60 m +NAP.

Waterkwaliteit

Voor de voorliggende ontwikkeling gaan het waterschap en de gemeente uit van een verbeterd gescheiden rioleringsstelsel. Schoon hemelwater van verhardingen (zoals daken) wordt via een hemelwaterafvoerleiding rechtstreeks op het oppervlaktewater geloosd. Afvalwater wordt via het vuilwaterriool afgevoerd. Voor een goede waterkwaliteit is het van belang dat er bij de bouw geen uitlogende materialen gebruikt worden, om te voorkomen dat het hemelwater, dat wordt afgekoppeld, wordt vervuild. In verband hiermee worden eisen gesteld aan de bij de daken, goten en leidingen te gebruiken materialen. Het gebruik van (sterk) uitloogbare materialen zoals koper, lood, zink, teerhoudende dakbedekking of geïmpregneerde beschoeiingen is niet toegestaan op delen die met hemelwater in contact komen, zoals de dakbedekking, goten en pijpen of er moet voorkomen worden dat deze materialen kunnen uitlogen (bijvoorbeeld door het coaten van loodslabben). Als dergelijke materialen toch gebruikt worden, dient het regenwater te worden gezuiverd alvorens het wordt afgevoerd; daarbij valt te denken aan bodempassages, lamellenfilters en berm passages (van belang is een voldoende zuiveringsrendement). Hemelwater moet in ieder geval op deze wijze gezuiverd worden voordat het wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater.

Natte natuur / verdroging

Het plangebied is niet gelegen in een (nat) natuurgebied of (natte) ecologische verbindingzone. Doordat alleen schoon hemelwater het plangebied verlaat (met uitzondering van het vuilwater dat via het riool wordt afgevoerd), kunnen natte natuurwaarden op afstand niet via het oppervlaktewater worden aangetast. Verdroging zal niet optreden door de voorgestane ontwikkelingen, omdat het grondwaterpeil niet zal worden aangepast.

Kwel en hydrologisch neutraal bouwen

Hydrologisch neutraal bouwen is een belangrijk uitgangspunt van het waterschap. Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen (extra) kwel aantrekken. Hydrologisch neutraal betekent dat de grondwateroverlast en kwel niet mogen toenemen ten opzichte van de bestaande situatie. Als het aantrekken van kwel door bouwactiviteiten onvermijdelijk is, dan zijn compenserende maatregelen nodig. De extra kwel moet dan in het plangebied worden

geborgen. Vooralsnog wordt hier niet van uitgegaan, het maaiveld is namelijk hoger gelegen dan het gemiddelde rivierpeil.

Grondwateroverlast

Indien ondergrondse constructies worden gebouwd dient waterdicht gebouwd te worden om te voorkomen dat overlast van grondwater ontstaat. De ondergrondse opslagtanks dienen voldoende verankerd te worden om opdrijven te voorkomen. Voldoende wil zeggen dat ze moeten voldoen aan de eisen vanuit de waterveiligheid waarbij gerekend moet worden met een maatgevende waterstand van 4,60 m +NAP. Aandachtspunt bij de reclame- en/of verwijsmast in de buitenbeschermingszone van de waterkering is een adequate fundering waarbij er geen lekweg ontstaat langs de fundering.

De meeste drinkwaterbedrijven stellen zich op het standpunt dat koude-warmteopslagsystemen in grondwaterbeschermingsgebieden ongewenst zijn zolang er onduidelijkheid bestaat over de effecten. In of in de nabijheid van het plangebied zijn echter geen grondwaterbeschermingsgebieden of andere milieubeschermingszones aanwezig.

Keur en Legger

Alle handelingen of werkzaamheden in de nabijheid van watergangen en waterschapswegen vallen onder de regels van de Keur. In deze verordening van het Waterschap zijn gebods- en verbodsbepalingen opgenomen om de waterstaatsbelangen veilig te stellen. In de meeste gevallen is een vergunning benodigd.

De Legger is een register waarin functie, afmetingen en onderhoudsplichtigen van wateren (zoals sloten en vaarten), waterbergingen en natuurvriendelijke oevers vastgelegd zijn. Ook geeft de legger de ligging van wateren, waterbergingen en natuurvriendelijke oevers aan, zodat duidelijk is waarop de Keur van toepassing is.

Beheer en onderhoud

Het plangebied grenst aan een B-watergang. Hiervoor geldt in principe een beschermingszone van 1 meter breed, gemeten vanuit de boveninsteek van de watergang. Het betreft een strook langs de watergang, waarbij de taluds niet worden meegerekend. Deze strook moet vrij zijn van obstakels ten behoeve van onderhoud. Indien wordt gewerkt met damwanden is een smallere beschermingszone acceptabel, omdat de watergang hierdoor beter bereikbaar is en minder onderhoud vergt. Voor werken en werkzaamheden in de watergang en bijbehorende beschermingszone is een watervergunning van het waterschap nodig.

5.4 Conclusie

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is reeds overleg gevoerd met het waterschap. Niettemin wordt het voorontwerpbestemmingsplan, conform het gestelde in ex artikel 3.1.1. van het Bro, aan het Waterschap voorgelegd.

6 ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE

6.1 Archeologie

Voor het beschermen van de verwachtingswaarden is aangesloten op de Beleidsnotitie Archeologie van de gemeente zoals vastgesteld op 17 augustus 2010 door de gemeenteraad en de bijbehorende "Archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart, Gemeente Hardinxveld-Giessendam" (zie ook paragraaf 3.6).

Het plangebied is geheel aangeduid als een zone met een middelmatige archeologische verwachting voor de late middeleeuwen en nieuwe tijd. Dat betekent dat bij ingrepen die groter zijn dan 100 m² en dieper reiken dan 30 cm archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Tot slot is aan de zuidzijde van het plangebied een historische dijk / kade / weg aangeduid.

Omdat het plangebied groter is dan 100 m² en de werkzaamheden dieper reiken dan 30 cm, is een archeologisch onderzoek noodzakelijk.

Onderzoek en conclusie

In het kader van het voorliggende bestemmingsplan dient een verkennend archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek te worden uitgevoerd. Vooralsnog is de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologische verwachting 8' overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan.

6.2 Cultuurhistorie

6.1.1 Kader

Visie erfgoed en ruimte 'Kiezen voor karakter'

In de Visie erfgoed en ruimte 'Kiezen voor karakter' zet het Rijk uiteen hoe cultureel erfgoed wordt geborgd in de ruimtelijke ordening voor de periode 2011-2015. De moderne monumentenzorg is ontwikkelings- en gebiedsgericht. Bovendien vindt het Kabinet samenwerking met publieke en private partijen van belang.

In de Visie wordt het karakter van Nederland gevat in vier kenmerkende eigenschappen: waterland, stedenland, kavelland en vrij land. De gebiedsgerichte omgang met erfgoed vergt dat deze karakteristieken worden verbonden met opgaven uit andere sectoren en dat de economische, sociaal-culturele en ecologische kracht van het erfgoed beter wordt uitgebraut.

Veranderingen in de monumentenzorg en de ruimtelijke ordening geven burgers en bedrijven meer ruimte en geven decentrale overheden meer vrijheden en verantwoordelijkheden. Iedere overheidslaag staat voor de taak zijn belangen zo veel mogelijk vooraf kenbaar te maken en waar nodig met regels te borgen. Het rijk is daarnaast verantwoordelijk voor een goed functionerend stelsel. Provincies krijgen een centrale rol in de gebiedsgerichte belangenafweging en gemeenten verbinden gevolgen aan een gebiedsgerichte analyse van erfgoedwaarden bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

Het Rijk heeft gekozen voor vijf prioriteiten van het gebiedsgerichte erfgoedbeleid in de komende jaren:

1. werelderfgoed: de samenhang borgen en de uitstraling vergroten;
2. eigenheid en veiligheid: zee, kust en rivieren;
3. herbestemming als (stedelijke) gebiedsopgave: met focus op groei en krimp;
4. levend landschap: synergie tussen erfgoed, economie en ecologie;
5. en wederopbouw: het tonen van een tijdperk.

Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland

De provincie Zuid-Holland hanteert het beleidsinstrument “Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS)”. In de CHS heeft de provincie bestaande en mogelijk te verwachten archeologische waarden in beeld gebracht. In het bijbehorende “Beleidskader Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland” zijn per waarderingscategorie algemene beleidsuitgangspunten geformuleerd. De waardering zoals vastgelegd in de cultuurhistorische hoofdstructuur geldt als uitgangspunt van beleid.

Regioprofielen Cultuurhistorie

De provincie Zuid-Holland wil waardevolle cultuurhistorische elementen behouden of inpassen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Om dit richting te geven, zijn Regioprofielen Cultuurhistorie opgesteld. De zestien regioprofielen dienen als een handreiking en sturingskader voor gemeenten, waterschappen, terreinbeheerders en adviesbureaus om cultuurhistorie op te nemen in ruimtelijke plannen. Ze zijn een uitwerking van de algemene richtlijnen voor cultuurhistorie in ruimtelijke plannen zoals die staan in de provinciale Structuurvisie.

6.1.2 Conclusie

Uit de kaart van de CHS Zuid-Holland blijkt in het plangebied geen belangrijke cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten aanwezig zijn. Zodoende worden er met de voorliggende ontwikkeling geen cultuurhistorische aangetast.

7. MILIEUASPECTEN

7.1 Akoestisch onderzoek

7.1.1 Kader

Op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) is er langs wegen een zone waarbinnen akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Voordat nieuwe woningen binnen deze zone kunnen worden geprojecteerd, dient te worden onderzocht of aan de normen van de Wgh wordt voldaan. De zonebreedte is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk gebied).

Langs de Peulenlaan is een zone aanwezig van 200 meter (2x1 rijstrook, stedelijk gebied), terwijl langs de Rijksweg A15 een zone aanwezig is van 400 meter (2x2 rijstroken, buitenstedelijk gebied). Deze zones worden gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook. Beide zones zijn over het plangebied gelegen.

7.1.2 Onderzoek en conclusie

De beoogde ontwikkeling van het 'facilitypoint' is geen geluidgevoelige bestemming zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. In het kader van de beoogde ontwikkeling wordt bovendien geen nieuwe weginfrastructuur aangelegd, en wordt de bestaande weginfrastructuur niet gewijzigd. Een akoestisch onderzoek is daarom niet benodigd. Vanuit de Wet geluidhinder gelden geen belemmeringen voor de ontwikkeling van het 'facilitypoint'. De eventuele geluidhinder die het voorliggende initiatief veroorzaakt, is beoordeeld in paragraaf 7.4.

7.2 Luchtkwaliteit

7.2.1 Kader

Het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt uitgevoerd op grond van hoofdstuk 5, titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer. De titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' is beter bekend als de Wet luchtkwaliteit.

De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een bundeling maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau die de luchtkwaliteit verbeteren en waarin alle ruimtelijke ontwikkelingen/projecten zijn opgenomen die de luchtkwaliteit in belangrijke mate verslechteren.

Het doel van de NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen. Voor wegverkeer zijn stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en zeer fijnstof (PM_{2,5}) de belangrijkste stoffen. De in de Wet luchtkwaliteit gestelde norm voor NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelde grenswaarde is voor beide stoffen 40 µg/m³. Daarnaast mag de PM₁₀ 24 uurgemiddelde grenswaarde van 50 µg/m³ maximaal 35 keer per jaar worden overschreden. De jaargemiddelde grenswaarde voor zeer fijnstof (PM_{2,5}) bedraagt 25 µg/m³.

Met het van kracht worden van het NSL zijn de tijdstippen waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden NO₂ en PM₁₀ aangepast. Voor PM₁₀ is dat 11 juni 2011 en 1 januari 2015 voor NO₂. De grenswaarde voor PM_{2,5} is vanaf 1 januari 2015 van toepassing.

Naast de introductie van het NSL is het begrip 'niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM) een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit. Een project draagt NIBM bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan 1,2 µg/m³. In dat geval is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen.

Een ruimtelijke ontwikkeling vindt volgens de Wet luchtkwaliteit doorgang als ten minste aan één van de volgende voorwaarden is voldaan:

- de ontwikkeling is opgenomen in het NSL;
- de ontwikkeling aangemerkt wordt als een NIBM-project;
- de gestelde grenswaarden in bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden;
- projectsaldering kan worden toegepast.

Voor zover de ruimtelijke ontwikkeling is opgenomen in het NSL of de ontwikkeling kan worden aangemerkt als NIBM-project is toetsing aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet nodig.

7.2.2 Onderzoek

Een project draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO₂, PM₁₀ jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan 1,2 µg/m³. In dat geval is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen. Voor kleine ontwikkelingen is een specifieke rekentool ontwikkeld waarmee op een eenvoudige en snelle manier kan worden bepaald of er sprake is van een project dat 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Om dit te kunnen bepalen dient eerst het aantal verkeersbewegingen per weekdag berekend te worden. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van CROW-publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'.

Op grond van de CROW-publicatie bedraagt de verkeersgeneratie van een fastfoodrestaurant (gelegen in de rest van de bebouwde kom, in matig stedelijk gebied) 2285 motorvoertuigbewegingen per gemiddelde weekdag.

Ten aanzien van een benzineservicestation zijn in de CROW-publicatie geen verkeersgegevens opgenomen. Derhalve is aan de hand van de totale (verwachte) doorzet en de aanwezige voorzieningen een inschatting gemaakt van het aantal verkeersbewegingen. Zoals blijkt uit tabel 7.1 bedraagt het aantal extra verkeersbewegingen als gevolg van het nieuwe benzineservicestation 736 motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde weekdag.

Bedrijf (vm)	
totale doorzet	5.000 m ³ /jaar
gemiddeld aantal liters per tankbeurt	30 liter
aantal ritten per tankbeurt	2 mvt/etm
totale verkeersgeneratie tanken	913,2 mvt/etm
wasvoorzieningen	8 boxen
	1 straat
aantal wasbeurten/wasvoorziening/dag	15 wasbeurten/voorziening
aantal ritten per wasbeurt	2 mvt/etm

aandeel dat ook gaat tanken	25% gaat ook tanken
totale verkeersgeneratie wassen	67,5 mvt/etm
Totale etmaalintensiteit nieuwe weg	980,7 mvt/etm
aandeel specifiek naar tankstation*	75%
Totale verkeerstoename bestaande wegen	735,6 mvt/etm

* Een deel van de bezoekers zal toch al gebruik maken van de Peulenlaan. Dit aantal is geschat op 25%

Tabel 7.1: Verkeersgeneratie benzineservicestation

Gelet op het voorgaande leidt de voorgenomen ontwikkeling van het facilitypoint tot een toename van (2285 + 736 =) 3021 motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde weekdag.

Om te bepalen of sprake is van een project dat 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit, wordt gebruik gemaakt van de zogenaamde NIBM-tool. Uit de berekeningen met de NIBM-rekentool (zie afbeelding 7.1) blijkt dat de toename van het verkeer als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling niet is aan te merken als NIBM. De toename van de stof NO₂ overschrijdt de grenswaarde van 1,2 µg/m³. Derhalve wordt niet zonder meer voldaan aan de Wet luchtkwaliteit en is nader onderzoek benodigd.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Jaar van planrealisatie		2017
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		3021
Aandeel vrachtverkeer		2,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	2,98
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,57
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate;		
nader onderzoek noodzakelijk		

Afbeelding 7.2: berekening NIBM-tool

Nader onderzoek

Om te bepalen of de voorliggende ontwikkeling voldoet aan de Wet luchtkwaliteit is de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied beoordeeld. Hiervoor is gebruik gemaakt van de NSL-monitoringstool. In deze tool zijn de concentraties luchtverontreinigende stoffen opgenomen. In de afbeelding 7.2 zijn de jaarconcentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} weergegeven voor het peiljaar 2020. Daaruit blijkt dat de jaargemiddelde concentratie NO₂ op de Peulenlaan (ter hoogte van het plangebied) maximaal 24,0 µg/m³ bedraagt. Op grond van de Wet luchtkwaliteit mag de jaargemiddelde concentratie NO₂ de grenswaarde van 40 µg/m³ niet overschrijden. Omdat de voorgenomen ontwikkeling leidt tot een toename van slechts 2,98 µg/m³ zal de jaargemiddelde concentratie NO₂ de grenswaarde van 40 µg/m³ niet overschrijden. Derhalve wordt voldaan aan de gestelde normen in de Wet luchtkwaliteit

Uit afbeelding 7.2 blijkt overigens ook dat de jaargemiddelde concentratie PM_{10} en $PM_{2,5}$ in het jaar 2020 niet hoger is dan de gestelde grenswaarde. Voor de stof PM_{10} is die waarde $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, voor $PM_{2,5}$ bedraagt deze waarde $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De trend is dat de emissies en de achtergrondconcentraties voor de voorgenoemde stoffen in de toekomst zullen afnemen, waardoor in de toekomst dan ook geen overschrijdingssituaties zijn te verwachten.



Afbeelding 7.3: jaargemiddelde concentratie NO_2 , PM_{10} en $PM_{2,5}$ (peiljaar 2015).

7.2.4 Conclusie

Hoewel de voorliggende ontwikkeling niet is aan te merken als NIBM, wordt de toename van de stof NO_2 acceptabel geacht. Dit omdat de jaargemiddelde concentratie NO_2 de grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ niet zal overschrijden. Derhalve wordt voldaan aan de gestelde normen in de Wet luchtkwaliteit.

Daarnaast zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening de jaargemiddelde achtergrondconcentraties PM_{10} en $PM_{2,5}$ bepaald. Deze waarden zijn veel lager dan de gestelde normen uit bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit. Een overschrijding van de grenswaarden is dan ook niet te verwachten.

7.3 Externe veiligheid

7.3.1 Inleiding

In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gelezen in samenhang met de regels omtrent externe veiligheid moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft en

dienen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, berekend te worden.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden. Voor kwetsbare objecten wordt in zowel bestaande als nieuwe situaties het niveau van 10^{-6} per jaar als grenswaarde gehanteerd. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn alleen toegestaan onder een gewichtige motivering. Bestaande beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan binnen de PR 10^{-6} contour.

Het GR kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit (en drukt dus de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal 10 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit). De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Desondanks kan voor het bevoegd gezag een verantwoordingsplichting gelden indien het plan binnen het invloedsgebied is gelegen.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) uit 2004 legt veiligheidsnormen op aan overheden die besluiten nemen over bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld chemische fabrieken, LPG-tankstations en spoorwegemplacements waar goederentreinen met gevaarlijke stoffen rangeren. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij (beperkt) kwetsbare objecten waaronder woningen, ziekenhuizen, scholen, winkels, horecagelegenheden en sporthallen. Hierdoor ontstaan risico's voor mensen die in de buurt ervan wonen of werken.

Het besluit verplicht gemeenten en provincies bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen met externe veiligheid rekening te houden. Dit betekent bijvoorbeeld dat woningen op een bepaalde afstand moeten staan van een bedrijf dat werkt met gevaarlijke stoffen.

LNG-tankstations zijn een relatief nieuw fenomeen in Nederland en daarom nog niet opgenomen in het Bevi. Om de veiligheid rondom deze inrichtingen te waarborgen is in 2014 een interim-beleid opgesteld.

Besluit externe veiligheid transportroutes en Regeling Basisnet

Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) in werking getreden. In het Bevt staan regels voor de ruimtelijke inrichting rond wegen, waterwegen en spoorwegen met vervoer van gevaarlijke stoffen.

Het Bevt hanteert een vaste grens van 200 meter, vanaf de buitenrand van de transportroute, waarbuiten in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Buiten de 200 meter is een verantwoording niet noodzakelijk. Wel geldt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen die nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogelijk maken buiten de 200 m dient in de toelichting aandacht moet worden gegeven aan de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid voor zover het binnen het invloedsgebied van de transportroute is gelegen.

Ten aanzien van de verantwoordingsplicht groepsrisico wordt, net als bij het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), onderscheid gemaakt tussen een volledige verantwoording en een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

Een volledige verantwoording kan achterwege blijven indien kan worden aangetoond dat:

- a. het groepsrisico, niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico, of;
- b. het groepsrisico, gelet op de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen, met niet meer dan 10% toeneemt en;
- c. de oriëntatiewaarde, gelet op de dichtheid van personen, niet wordt overschreden.
- b. Indien sprake is van een volledige verantwoording dienen maatregelen ter beperking van het GR, alternatieve ruimtelijke ontwikkelingen met een lager GR en mogelijkheden en voorgenomen maatregelen ter beperking van de omvang van een calamiteit te worden overwogen. Een beperkte verantwoording houdt wel rekening met de effecten van een calamiteit en vindt alleen plaats als het plangebied binnen het invloedsgebied (effectgebied) van transportassen is gelegen.

In het Bevt zijn tevens plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes. Een PAG is een zone, waarbinnen een aanvullende verantwoording noodzakelijk is met betrekking tot het al dan niet nemen maatregelen om de effecten van een plasbrand te beperken en de zelfredzaamheid van personen. Daarnaast is gelden binnen een PAG aanvullende bouwvoorschriften op grond van het Bouwbesluit 2012.

7.3.2 Onderzoek

Het voorliggende bestemmingsplan maakt enerzijds de ontwikkeling van een (fast-food)restaurant mogelijk en voorziet anderzijds in de realisatie van een benzineservicestation, waar (in de toekomst) mogelijk sprake is van de verkoop van LPG én LNG.

Een (fastfood)restaurant is aan te merken als een beperkt kwetsbaar object. Omdat deze op korte afstand van het benzineservicestation wordt gesitueerd, dient, indien sprake zal zijn van de verkoop van LPG en/of LNG, een QRA uitgevoerd te worden.

Omdat op dit moment nog onduidelijk is of daadwerkelijk sprake zal zijn van verkoop van LPG en/of LNG is de verkoop hiervan in de regels aan voorwaarden verbonden.

Naast de risicobronnen in het voorliggende plangebied dienen ook de risicobronnen in de directe omgeving beschouwd te worden. Uit de risicokaart blijkt dat de volgende risicobronnen aanwezig zijn:

1. Vervoer van gevaarlijke stoffen over de A15;
2. Vervoer van gevaarlijke stoffen over de Beneden-Merwede;
3. Vervoer van gevaarlijke stoffen over de Peulenlaan;

Rijksweg A15

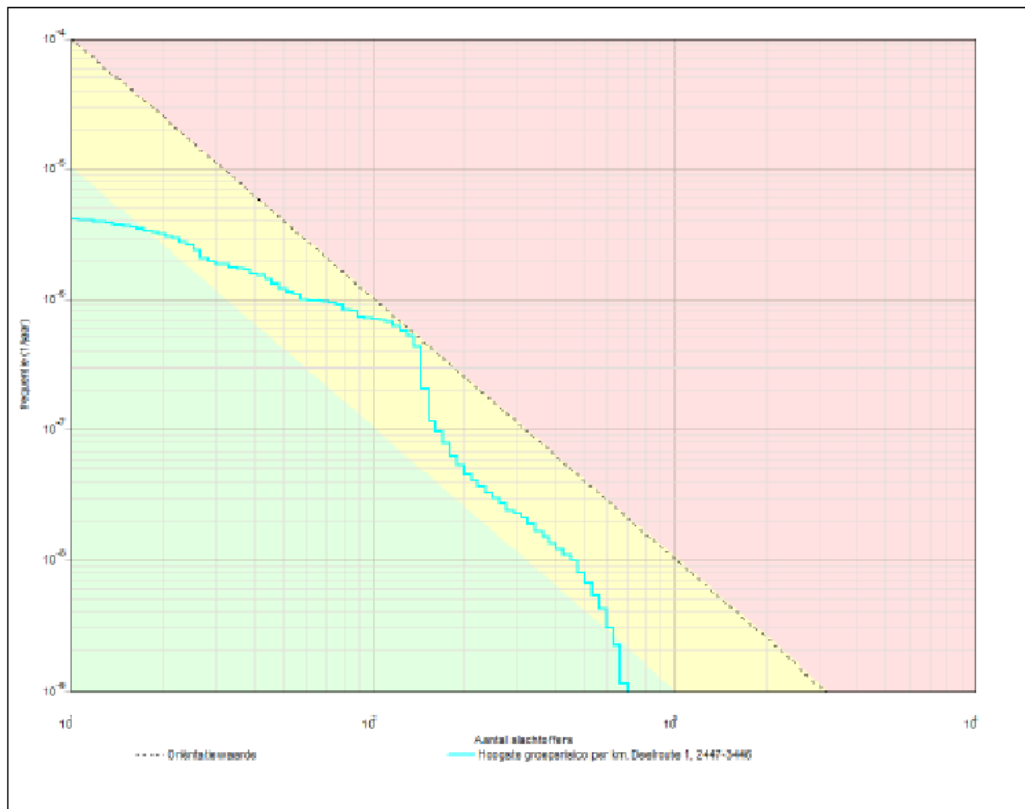
Direct ten zuiden van het plangebied is de rijksweg A15 gelegen. Over de A15 wordt op basis van de Regeling Basisnet een referentieaantal van 8.706 transporten vervoerd en geldt een vervoersplafond van 13.059 transporten met brandbare gassen (GF3). De A15 heeft een veiligheidszone van 46 meter, gemeten vanaf het midden van de weg. Op grond van het Bevt zijn geen nieuwe beperkt kwetsbare objecten binnen de PR 10^{-6} contour toegestaan. Het beoogde (fastfood)restaurant is buiten deze contour gelegen. Voor

de volledigheid is de veiligheidszone van 46 meter op de verbeelding opgenomen (middels een gebiedsaanduiding) en tevens verankerd in de regels. Daarmee worden geen nieuwe kwetsbare ontwikkelingen mogelijk gemaakt binnen de veiligheidszone.

Langs de route is tevens een plasbrandaandachtsgebied (PAG) van 30 meter aangewezen. Omdat de veiligheidszone groter dan 30 meter is en het regime van de veiligheidszone strikter, geldt in principe geen doorwerking vanuit het PAG. Dit neemt niet weg dat er binnen het plasbrandaandachtsgebied aanvullende bouwvoorschriften gelden vanuit het Bouwbesluit 2012.

Het invloedsgebied van de A15 is afhankelijk van de gevaarlijke stoffen die worden vervoerd over deze transportas. Omdat transport van de stofcategorie LF2 (toxische vloeistoffen) plaatsvindt over de A15 is op basis van het "Kader externe veiligheid weg" (Rijkswaterstaat, versie januari 2011) het invloedsgebied 950 meter. Het Bevt vereist een verantwoording indien sprake is van een toename van het groepsrisico of sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in een nieuwe ontwikkeling binnen het invloedsgebied. Derhalve is een nadere beschouwing noodzakelijk.

In het kader van meerdere bestemmingsplannen in de gemeente Hardinxveld-Giessendam is in het verleden een gemeentebrede QRA uitgevoerd voor de A15 (nov 2011). Deze QRA is opgenomen in de bijlage van dit bestemmingsplan. De maatgevende kilometer van het groepsrisico (ter hoogte van de kern Hardinxveld-Giessendam), is direct ten oosten van het voorliggende plangebied gelegen. Omdat het groepsrisico ter hoogte van de maatgevende kilometer maximaal 0,95 x de oriëntatiewaarde bedraagt en de personendichtheid in de directe omgeving van het voorliggende plangebied lager ligt, is het niet aannemelijk dat de oriëntatiewaarde wordt overschreden. In het kader van een goede ruimtelijke ordening worden de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid kort beschouwd.



Maatgevende scenario

Het maatgevende scenario is een BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) van een tankauto op de A15. Een BLEVE bestaat uit een vuurbal en een drukgolf. Slachtoffers vallen door de warmtestraling en de drukgolf, alsmede door rondvliegende brokstukken en glasscherven die zware schade kunnen aanbrengen aan personen en gebouwen. Een warme BLEVE treedt op bij een externe brand, een koude BLEVE treedt op wanneer de tank bezwijkt door een mechanische oorzaak. Het optredende effect en het moment van exploderen is afhankelijk van de inhoud van de tank. Het meest geloofwaardige scenario is een plasbrand op de A15 als gevolg van het transport van brandbare vloeistoffen over de A15. Het incident met de grootste reikwijdte is een toxisch scenario (ammoniak).

In het convenant LPG-autogas is afgesproken hoe de sector de bevoorrading en het transport van LPG veiliger maakt. De sector heeft voor 1 januari 2010 maatregelen getroffen die de externe veiligheidsrisico's verminderen. Het aanbrengen van een hittewerende coating op LPG-tankauto's is één van de maatregelen die zijn genomen. Als de coating bij een ongeluk intact blijft, geeft dit de brandweer meer tijd en meer mogelijkheden om een BLEVE te voorkomen.

Bestrijdbaarheid

Bestrijding van een dreigende BLEVE vereist een goede bereikbaarheid en veel bluswater bedoeld voor het koelen van de LPG-tank. Bij voldoende koeling zal een BLEVE worden voorkomen. Hiervoor wordt (vanwege de snelheid die is geboden) gebruik gemaakt van primaire bluswatervoorzieningen (in het voertuig aanwezige water en brandkranen op het openbaar waterleidingnet).

De veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid (VRZHZ) zal geconsulteerd worden om te kunnen bepalen of het gebied bij een calamiteit goed bereikbaar is en of voldaan wordt aan de handleiding Bluswatervoorziening en bereikbaarheid van de NVBR.

Zelfredzaamheid

Bij het scenario van een koude BLEVE zal er geen tijd beschikbaar zijn voor zelfredding. Bij een warme BLEVE is er mogelijk beperkte vluchttijd. Gezien deze korte tijd zijn er geen mogelijkheden tot evacuatie. Daarom zullen de personen op eigen kracht het gebied moeten ontluchten in geval van een incident. De maatregelen ter bevordering van de zelfredzaamheid zullen daarom in de planologische, organisatorische en bouwkundige sfeer moeten worden gezocht.

De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontluchten. Op een afstand groter dan 150 meter is bij een BLEVE het schuilen in een gebouw vaak de beste manier om de calamiteit te overleven. Met name de ruimten die buiten het bereik van rondvliegend glas liggen zijn als veilige plekken aan te merken.

Na afloop van een 'BLEVE' kan het beste worden gevluht, om secundaire branden te vermijden. Vluchtroutes moeten personen direct van de calamiteit weg leiden. Voor het plangebied geldt dat er enkele vluchtwegen in noordelijke richting aanwezig zijn om het plangebied in geval van calamiteit te ontluchten. In verband met het toxische scenario is het raadzaam om gebouwen, die een groot aantal personen huisvesten, geschikt te maken om te schuilen (safe-haven principe). Een gebouw is bijvoorbeeld geschikt om te schuilen in het geval sprake is van een afsluitbare gevel en centraal afsluitbaar ventilatiesysteem.

Beneden Merwede

De Beneden Merwede is ten zuiden van het plangebied gelegen en is op grond van de Regeling Basisnet aangewezen als een transportroute voor gevaarlijke stoffen. De vaarroute is aangewezen als een binnenvaartverbinding voor chemische clusters & achterlandverbindingen met toetsafstand (zwarte vaarroute). De PR 10^{-6} contour ligt daarmee op het water en reikt niet verder dan de oever.

De waterlijn is de lijn waar het water de oever raakt bij de waterstand die het meest regelmatig optreedt. Vanaf deze lijn treedt bij zwarte vaarwegen een plasbrandaandachtsgebied (PAG) op van 25 meter. Binnen deze zone geldt een motiveringsplicht bij bouw van nieuwe objecten. Het voorliggende bestemmingsplan is niet binnen het PAG gelegen.

De bevaarbaarheidsklasse van de Beneden Merwede is 6. Dit is de klasse met de grootste ongevalskans, te weten $1,4 \times 10^{-6}$. Op basis van de Risicoatlas Hoofdvaarwegen Nederland worden de volgende jaarintensiteiten vervoerd over de Beneden Merwede. In de tabel wordt op grond van het "Programma van eisen voor een nieuwe externe veiligheid risicoanalyse op binnenvaarwegen" tevens het invloedsgebied van deze vaarwegen genoemd.

Stofcategorie		Aantal schepen (per jaar)	1% letaliteitsafstand (in meters)
LF 1	Brandbare vloeistof (diesel)	5.738	35
LF 2	Brandbare vloeistof (benzine)	4.296	35
LT 1	Toxische vloeistof (acrylnitril)	56	600
GF 3	Brandbare gassen (LPG)	241	90

Het groepsrisico wordt in Nederland bij transport over water voornamelijk bepaald door transporten van toxische stoffen (GT en LT). Over de Beneden-Merwede worden volgens het Bevt geen stoffen uit de categorieën LT3 en LT4 vervoerd. Bovenstaande intensiteiten geven aan dat er 56 transporten van gevaarlijke stoffen met toxische vloeistoffen (LT1) plaatsvinden. Het invloedsgebied van deze toxische stoffen ligt maximaal op 600 meter. Voor de overige stoffen reikt het invloedsgebied niet tot kwetsbare bestemmingen in het plangebied. In de verantwoording wordt daarom ingegaan op bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid ten aanzien van het toxische scenario.

Een berekening van het groepsrisico is voor zwarte vaarroutes niet noodzakelijk indien er bij enkelzijdige bebouwing minder dan 2.250 personen per hectare aanwezig zijn. Een dergelijke bevolkingsdichtheid wordt met zekerheid niet gehaald in het plangebied. In het plangebied zijn woningen en bedrijvigheid aanwezig met een gemiddelde personendichtheid (circa 40 personen per hectare). Ter vergelijking: stadsbebouwing met hoogbouw heeft een gemiddelde dichtheid van 120 personen per hectare. Daarmee is een berekening van het groepsrisico niet noodzakelijk. Proefberekeningen in het kader van het Basisnet Water hebben aangetoond dat daarmee het groepsrisico lager is dan 0,1 x de oriëntatiewaarde.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de gemeente Sliedrecht voor de Beneden-Merwede een QRA heeft uitgevoerd ten behoeve van het bestemmingsplan "het Plaatje" (QRA Watervervoer plan het plaatje, maart 2010). Dit plan is gelegen ten westen van onderhavig plangebied, maar sprake is van een vergelijkbaar bebouwingsbeeld aan de noordoever en daardoor is deze QRA voldoende representatief. Uit deze QRA kan worden opgemaakt dat het groepsrisico zeer laag is, te weten 0,0 x de oriëntatiewaarde.

De algehele tendens voor vervoer over water is dat de externe veiligheidsrisico's steeds kleiner worden ingeschat, bovendien is voldoende aangetoond dat er geen belemmeringen zijn vanuit de veiligheidssituatie van de Beneden-Merwede. Volledigheidshalve zijn de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid beschreven.

Bestrijdbaarheid

Voor een overzicht van de mogelijkheden tot bestrijding van een toxisch incident bij scheepvaart op de Beneden Merwede wordt advies gevraagd aan de regionale brandweer. Hierbij wordt opgemerkt dat de regio beschikt over een veertaxi met blusvoorzieningen. Deze veertaxi kan ingezet worden bij calamiteiten.

Zelfredzaamheid

Bij een toxische wolk kunnen mensen komen te overlijden als gevolg van blootstelling aan de toxische stof. Of mensen daadwerkelijk komen te overlijden is afhankelijk van de dosis, die bestaat uit de blootstellingsduur en de concentratie waaraan de persoon is blootgesteld. Aangenomen wordt dat personen die zich binnen in een van de buitenlucht afgesloten ruimte bevinden een 10 keer zo lage kans hebben te overlijden als personen

die zich buiten bevinden (Publicatiereeks Gevaarlijke stoffen (PGS) 3). Het beste advies bij het vrijkomen van een toxische wolk als gevolg van een incident op de Beneden Merwede is te schuilen, mits ramen, deuren en ventilatie gesloten kunnen worden (safe-haven-principe). Indien dit niet mogelijk is kan ervoor gekozen worden te vluchten. Bij een toxische wolk dient gevluht te worden haaks op de wolk.

Voor de hulpverleningsdiensten is het van belang dat aanwezigen tijdig gewaarschuwd worden. Dit kan met behulp van het zogenaamde waarschuwings- en alarmeringssysteem (WAS). Het WAS-netwerk is dekkend voor het plangebied. Het gebruik van WAS, eventueel aangevuld met het gebruik van SMS-alert kan eraan bijdragen dat het aantal slachtoffers wordt beperkt.

Peulenlaan

De gemeente heeft enkele lokale wegen aangewezen als gemeentelijke route voor gevaarlijke stoffen, waaronder ook de Peulenlaan. Omdat het geen doorgaande weg betreft wordt de Peulenlaan uitsluitend gebruikt voor de af- en aanvoer van goederen/stoffen voor aldaar gevestigde bedrijven, waaronder ook het benzineservicestation dat met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt.

Over de gemeentelijke wegen worden dus brandbaar gassen die behoren tot de stofgroep GF3 vervoerd. Het aantal transporten per jaar zal niet meer dan 300 bedragen. Een vuistregel stelt dat, bij minder dan 500 transporten GF3, de drempelwaarde 100 personen per hectare bedraagt, wil er formeel sprake zijn van een groepsrisico. Gezien de aanwezige bebouwing zal binnen het invloedsgebied van GF3 een dichtheid van 100 personen per hectare niet gehaald worden, omdat sprake is van relatief weinig hoogbouw.

Omdat vaststaat dat formeel geen sprake is van een groepsrisico, is een verantwoording niet benodigd. Vanuit het transport van gevaarlijke stoffen over de gemeentelijke wegen gelden geen belemmeringen voor het plan.

7.3.3 Conclusie

De aanwezige risicobronnen in de directe omgeving leiden niet tot belemmeringen. Ten behoeve van het benzineservicestation wordt momenteel een QRA uitgevoerd. Zodra de resultaten bekend zijn, worden de belangrijkste conclusies in deze paragraaf opgenomen.

7.4 Milieuhinder bedrijven

7.4.1 Kader

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevend afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de publicatie "Bedrijven en Milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken.

7.4.2 Onderzoek

Op grond van de VNG-brochure kan het voorliggende plangebied worden aangemerkt als een 'gemengd gebied'. Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging of een gebied dat gelegen is nabij hoofdinfrastructuur. Omdat het voorliggende plangebied ingeklemd ligt tussen bedrijventerrein De Peulen en de rijksweg A15, is sprake van een zekere verstoring en dus van een relevant andere omgevingskwaliteit dan in een rustig woongebied. Omdat er sprake is van het omgevingstype 'gemengd gebied' kan de richtafstand terug worden gebracht met één afstandsstap. De gereduceerde richtafstand staat aangegeven tussen haakjes "()".

De voorgenomen ontwikkeling heeft betrekking op de realisatie van een benzineservice-station (inclusief ondergeschikte horeca en detailhandel) en fastfoodrestaurant aan de Peulenlaan. In tabel 7.1 is weergegeven tot welk type inrichting de beoogde functies in het voorliggende plangebied worden gerekend, tot welke milieucategorie deze behoren en de bijbehorende VNG-richtafstand waarmee rekening moet worden gehouden (tussen haakjes is de richtafstand voor een gemengd gebied weergegeven). De kolom 'werkelijke afstand' bevat de afstand van de inrichtings-/bedrijfs grens tot de dichtstbijzijnde woning aan Buitendams 535.

Omschrijving	VNG Categorie	Richt-afstand (in m)	Afstand tot dichtstbijzijnde woning (in m)	Maatgevende aspect
Benzineservicestation met LPG < 1.000 m ³	3.1	50 (30)	> 150	Gevaar
Restaurants, cafetaria's, snack-bars, ijssalons met eigen ijsbereiding, viskramen e.d.	1	10 (0)	> 100	Geluid

Tabel: overzicht van relevante bedrijvigheid

Uit de voorgaande tabel blijkt dat de indicatieve richtafstanden van de beoogde functies in het voorliggende plangebied niet tot de dichtstbijzijnde woning aan Buitendams 535 reiken. Daarmee kan worden voldaan aan de richtafstanden uit de VNG-brochure. Uit paragraaf 7.3 blijkt bovendien dat het aspect 'gevaar' geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling. De woning aan Buitendams 535 is buiten het invloedsgebied van het benzineservicestation gelegen. Zodoende kan ter plaatse van de woning aan Buitendams 535 een goed woon- en leefklimaat worden gegarandeerd. Derhalve leidt het aspect bedrijven en milieuzonering niet tot belemmeringen voor dit bouwplan.

7.4.3 Conclusie

Getoetst is of de richtafstanden van de beoogde functies in het voorliggende plangebied tot nabij gelegen woonfuncties reiken. Omdat de beoogde voorzieningen op meer dan 100 meter van de dichtstbijzijnde woning zijn geprojecteerd kan aan alle indicatieve richtafstanden worden voldaan. Zodoende gelden er vanuit het aspect 'Milieuzonering' geen belemmeringen.

7.5 Flora en Fauna

7.5.1 Kader

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet (Ffwet) in werking getreden, waardoor een aantal oudere wetten, zoals de Vogelwet en de Jachtwet, is vervangen. Voorts zijn in de Ffwet de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn voor Nederland nader uitgewerkt (geimple-

menteerd). De Ffwet beschermt alle in het wild levende zoogdieren, vogels, reptielen en amfibieën. Van deze soortgroepen zijn alleen Huismuis, Bruine en Zwarte rat niet beschermd. Van de vissen, ongewervelde dieren (zoals vlinders, libellen en sprinkhanen) en planten zijn alleen de in de wet genoemde soorten beschermd.

De Ffwet gaat uit van het 'nee, tenzij'-principe. Dit betekent dat alleen onder bepaalde (zeer stringente) voorwaarden een inbreuk mag worden gemaakt op de bescherming van soorten en hun leefomgeving. Voor ruimtelijke ingrepen die gevolgen hebben voor een beschermde soort en / of zijn leefgebied moet een ontheffing op grond van de Ffwet worden aangevraagd. Voor een aantal soorten geldt daarenboven het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor werkzaamheden die uit een bestemmingsplan of een projectbesluit voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan of een projectbesluit dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.

De wettelijk beschermde soorten zijn ingedeeld in de volgende vier categorieën:

- Meer algemene soorten (tabel 1 Ffwet): voor deze soorten is een algemene vrijstellingsregeling van kracht in geval van ruimtelijke ontwikkeling.
- Overige, niet algemeen voorkomende soorten (tabel 2 Ffwet), met uitzondering van beschermde inheemse vogels: ontheffing is alleen mogelijk bij een gunstige staat van instandhouding van de soort. Er is echter geen ontheffing nodig als gewerkt wordt volgens een gedragscode. Deze code dient door een sector of ondernemer zelf opgesteld te worden en dient vervolgens goedgekeurd te zijn door het ministerie van LNV.
- Strikt beschermde soorten, waaronder soorten die op Bijlage IV van de Habitatrichtlijn (HR) voorkomen (tabel 3 Ffwet): voor deze soorten is altijd ontheffing nodig. Ontheffing wordt echter alleen verleend wanneer er een dwingende reden van groot openbaar belang is, alternatieve oplossingen ontbreken en er geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.
- Beschermde inheemse vogels: deze vallen onder de Europese richtlijn. Dwingende reden van openbaar belang is geen reden om ontheffing te verlenen. De huidige interpretatie van de wet verplicht rekening te houden met het broedseizoen van vogels.

Overigens geldt voor alle in het wild levende planten- en diersoorten een zogenaamde zorgplicht. Dit houdt in dat 'voldoende zorg' in acht moet worden genomen voor alle planten en dieren en hun leefomgeving. Concreet betekent dit dat bij ruimtelijke ontwikkeling gezorgd moet worden dat dieren niet gedood worden en dat planten verplant worden. Ook dient gelet te worden op bijvoorbeeld de voortplantingsperiode van amfibieën en de zoogperiode van zoogdieren.

7.5.2 Onderzoek

Soortenbescherming

In het kader van het voorliggende bestemmingsplan wordt momenteel een quickscan flora- en fauna uitgevoerd. Zodra de resultaten bekend zijn, worden de belangrijkste conclusies in de toelichting opgenomen. De volledige rapportage zal als bijlage bij de toelichting worden opgenomen.

Zorgplicht

Voor alle plant- en diersoorten (ook de onbeschermden) geldt de zorgplicht die in artikel 2 van de Flora- en faunawet voorgeschreven wordt. Deze houdt in dat mogelijke nadelige gevolgen voor planten en dieren, voor zover redelijk, zoveel mogelijk vermeden moeten worden. Manieren om aan de zorgplicht te voldoen zijn bijvoorbeeld:

- Er wordt gelegenheid gegeven aan amfibieën en grondgebonden zoogdieren, die tijdens de werkzaamheden worden gevonden, te vluchten of zich te verplaatsen naar een schuilplaats buiten het bereik van de werkzaamheden. Dit gebeurt door onder andere vegetatie of bodemmateriaal (takken, stronken, steenhopen) gefaseerd en van binnen naar buiten te verwijderen;
- In verband met verstoring van aanwezige dieren worden de werkzaamheden zoveel mogelijk overdag uitgevoerd.

Gebiedsbescherming

Het plangebied vormt geen onderdeel van een beschermd gebied in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998, maar bevindt zich wel in de directe omgeving ervan. Het gaat om het Habitatrichtlijn- + Vogelrichtlijngebied 'Biesbosch'. Het plangebied is gelegen op ruim 550 meter. Gelet op de beperkte omvang van de voorgenomen ontwikkeling zal de externe werking (bijv. verstoring door geluid of licht) naar verwachting niet significant toenemen. Zodoende worden geen significante effecten verwacht op de doelen die zijn bepaald voor de aangewezen habitattypen en doelsoorten.

Voor de ecologische hoofdstructuur (EHS) geldt op basis van het rijksbeleid (Nota Ruimte en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening) de verplichting tot instandhouding van de wezenlijke kernmerken en waarden van het gebied. Hiertoe geldt het zogenaamde 'nee, tenzij'-regime. Dit betekent dat (nieuwe) plannen, projecten of handelingen niet zijn toegestaan binnen de EHS indien zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten. Het plangebied maakt geen deel uit van de Ecologische hoofdstructuur. Effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden zijn daarom niet aan de orde.

7.5.3 *Conclusie*

Het aspect flora en fauna leidt vooralsnog niet tot belemmeringen. Zodra de resultaten van de quickscan bekend zijn, worden de belangrijkste conclusies in deze paragraaf opgenomen.

7.6 Bodem

7.6.1 *Kader*

Wet bodembescherming

Als sprake is van ernstige bodemverontreiniging dan is de Wet bodembescherming (Wbb) van kracht. Het doel van de Wbb is in de eerste plaats het beschermen van de (land- of water-) bodem zodat deze kan worden benut door mens, dier en plant, nu en in de toekomst. Via de Wbb heeft de Rijksoverheid de mogelijkheid algemene regels te stellen voor de uitvoering van werken, het transport van stoffen en het toevoegen van stoffen aan de bodem.

Op 1 januari 2006 is de Wbb ingrijpend aangepast omdat het beleid met betrekking tot bodemsaneringen veranderde. De Wbb kent nu een viertal regelingen die alle vier een ander onderdeel van bodembescherming voor hun rekening nemen:

- Een regeling voor de bescherming van de bodem waarin ook staat dat degene die de bodem verontreinigt, zelf verantwoordelijk is voor het verwijderen van de vervuiling. De overheid kan dwingen tot sanering als de verontreiniging na 1987 is ontstaan.
- Een bijzondere regeling voor de aanpak van nieuwe bodemverontreiniging die is ontstaan als gevolg van een ongewoon voorval (calamiteit).
- Een regeling voor de verontreiniging die is ontstaan voor de Wbb in werking trad in 1987 (historische bodemverontreiniging). Ook in die gevallen geldt dat de vervuiler zelf de verontreiniging verwijdt. Als er geen vervuiler (meer) is, omdat het bedrijf niet meer bestaat en er geen rechtsopvolger is, zal de sanering door de overheid worden uitgevoerd.
- Een regeling voor de aanpak van verontreiniging in de waterbodem. Rijkswaterstaat heeft vooral met deze regeling te maken. De regeling geldt voor alle waterbodemverontreiniging, of de vervuiling nu voor of na 1987 is ontstaan.

Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel. Bij nieuwbouwactiviteiten dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te zijn gebracht. In het algemeen geldt dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op een schone bodem dienen te worden gerealiseerd.

Besluit bodemkwaliteit

Het doel van het Besluit bodemkwaliteit (2008) is de bodem beter te beschermen en meer ruimte te bieden voor nieuwe bouwprojecten. Ook geeft het besluit gemeenten en provincies meer verantwoordelijkheid om de bodem te beheren.

Het Bouwstoffenbesluit (Bsb) is opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit. Het besluit heeft alleen betrekking op steenachtige bouwstoffen. Andere materialen worden in de praktijk ook toegepast als bouwstof maar vallen niet onder dit besluit. Voor grond en baggerspecie in oppervlaktewater en op landbodems gelden aparte regels die ook in het Besluit bodemkwaliteit zijn opgenomen; in tegenstelling tot bouwstoffen kunnen ze weer definitief deel gaan uitmaken van de bodem. Tot slot zijn in het Besluit bodemkwaliteit de kwaliteitsregels voor, ondermeer, bodemonderzoek, bodemsanering en laboratoriumanalyses die worden uitgevoerd door adviesbureaus, laboratoria en aannemers (bodemintermediairs) vastgelegd. Deze regels zijn bekend onder de naam Kwalibo (kwaliteitsborging in het bodembeheer). Kwalibo bevat ook maatregelen om de kwaliteit van ambtenaren die bodembeleid maken of uitvoeren en het toezicht en de handhaving te verbeteren.

Relatie Wabo, Wbb en Woningwet (Wonw)

De inwerkingtreding van de Wabo (1 oktober 2010) heeft ook effect op de Wbb en de Woningwet (Ww): in de Wabo is aangegeven dat in de plaats van de aanhoudingsgrond (uit de Ww) een afstemmingsregeling wordt opgesteld waarbij de inwerkingtreding van de omgevingsvergunning wordt afgestemd op de acties ten aanzien van de bodemverontreiniging. Deze afstemmingsregeling is opgenomen in artikel 6.2c van de Wabo. Voorts geldt ten aanzien van de bodem dat artikel 8, tweede lid, onderdeel c, van de Woningwet

gemeenten verplicht in hun bouwverordening voorschriften omtrent het tegengaan van bouwen op verontreinigde bodem op te nemen. Die voorschriften dienen op grond van artikel 8, vierde lid, van de Woningwet in elk geval betrekking te hebben op het verrichten van onderzoek naar aard en mate van verontreiniging van de bodem, op de aard en omvang van dat onderzoek en op inrichting van het op te stellen onderzoeksrapport.

7.6.2 Onderzoek

In het kader van de voorliggende ontwikkeling is een verkennend en nader bodemonderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek worden in de toelichting opgenomen. De volledige rapportage zal als bijlage bij de toelichting worden opgenomen.

7.6.3 Conclusie

Het aspect bodem leidt vooralsnog niet tot belemmeringen. Zodra de resultaten van het verkennend bodemonderzoek bekend zijn, worden de belangrijkste conclusies in deze paragraaf opgenomen.

7.7 Duurzaamheid

Bij nieuwbouw of vervangende nieuwbouw verdient het aanbeveling zoveel mogelijk rekening te houden met duurzaamheidsaspecten zoals duurzaam bouwen, duurzame energievoorzieningen, bevordering van fietsverkeer en openbaar vervoer, duurzaam ruimtegebruik en dergelijke. In het kader van de voorgenomen ontwikkeling wordt onder meer rekening gehouden met de aanleg van oplaadpunten voor elektrische auto's en fietsen.

7.8 Overige belemmeringen

7.8.1 Kabels en leidingen

Naast de in het kader van externe veiligheidsaspecten relevante leidingen, kunnen er ook andere leidingen zijn die planologisch relevant zijn. Het gaat dan bijvoorbeeld om drinkwaterleidingen of riool(pers)leidingen. In of in de nabijheid van het plangebied zijn geen kabels en leidingen aanwezig die planologisch relevant zijn. Wel is direct ten noorden van het plangebied een gasleiding van Stedin gelegen. De belemmeringstrook van deze leiding (2 meter) wordt in acht genomen. In het plangebied bevindt zich tevens een 50 Kv leiding. Deze zal ten behoeve van de voorliggende ontwikkeling worden verlegd, omdat het benzinestation wordt voorzien van een vloestofdichte vloer.

8 JURIDISCHE OPZET

8.1 Inleiding

In deze paragraaf wordt toegelicht op welke wijze de hiervoor beschreven, gewenste ontwikkelingen juridisch zijn vertaald. Ingegaan wordt op de juridische opzet van het bestemmingsplan (het karakter van het plan, de geometrische plaatsbepaling (verbeelding) en de regels.

Karakter van het plan

Voor de ontwikkeling van de voorzieningenstrook is gekozen voor een gedetailleerde eindbestemming, waaraan een directe bouwtitel kan worden ontleend. Het plangebied is grotendeels voorzien van de bestemming 'Gemengd' gekregen, waarbinnen ruime (flexibele) bouwvlakken zijn ingetekend. Binnen de contouren van deze bouwvlakken mag een benzineservicestation (met ondergeschikte horeca en detailhandel) en een zelfstandige horecavoorziening worden gerealiseerd.

Het onderhavige plan is opgesteld conform het gestelde in de Regeling standaarden ruimtelijke ordening (Rsro) die door het rijk is opgesteld in het kader van het project Digitale Uitwisseling van Ruimtelijke Plannen (DURP), zoals de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012) die bindende afspraken en aanbevelingen bevat, en het coderingssysteem InformatieModel Ruimtelijke Ordening (IMRO 2012).

Geometrische plaatsbepaling

Door middel van een combinatie van begrenzingen, coderingen, arceringen en/of kleuren, is in de geometrische plaatsbepaling (verbeelding) de verdeling aangegeven van de diverse binnen het plangebied onderscheiden bestemmingen. Hiernaast bevat de geometrische plaatsbepaling aanduidingen die gelezen moeten worden in samenhang met de bebouwingsbepalingen, die voor de onderscheiden bestemmingen zijn gegeven.

Regels

De regels bevatten bepalingen omtrent het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of nog op te richten bouwwerken.

De regels zijn onderverdeeld in vier paragrafen, te weten:

- Inleidende regels (hoofdstuk I);
- Bestemmingsregels (hoofdstuk II);
- Algemene regels (hoofdstuk III);
- Overgangs- en slotregels (hoofdstuk IV).

8.2 Toelichting op de regels

8.2.1. Hoofdstuk I Inleidende regels

In dit hoofdstuk is een aantal begrippen verklaard die gebruikt worden in de regels. Dit voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is het artikel "Wijze van meten" opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

Begrippen

Geeft de definities van een aantal in de regels voorkomende begrippen. Hierdoor wordt de interpretatie daarvan vastgelegd, waardoor de duidelijkheid wordt vergroot.

Met de begripsbepaling "Peil" aangegeven vanaf welk punt de aangegeven hoogte van bouwwerken gemeten dient te worden. Voor bouwwerken waarvan de hoofdtoegang direct grenst aan de weg geldt dat gemeten wordt vanaf de kruin van de weg (ter plaatse van de hoofdtoegang).

Wijze van meten

Dit artikel geeft aan hoe de in het plan voorkomende maten dienen te worden bepaald.

8.2.2. *Hoofdstuk II Bestemmingsregels*

In deze paragraaf van de regels zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bouwregels er gelden. Tevens zijn, waar wenselijk, flexibiliteitsbepalingen opgenomen.

Bij de opzet van de artikelen over de bestemmingen is een vaste indeling aangehouden teneinde het overzicht en daarmee de duidelijkheid te vergroten. De volgende onderdelen worden onderscheiden:

Bestemmingsomschrijving

In dit onderdeel worden de functies aangegeven waartoe de gronden zijn bestemd.

Bouwregels

In dit onderdeel zijn regels opgenomen ten aanzien van de toegelaten bebouwing. Het eerste lid bevat in ieder geval regels omtrent toegestane bouwwerken welke als "recht" kunnen worden opgericht. Bij de bouwregels wordt een onderscheid gemaakt tussen hoofdgebouwen, bijbehorende bouwwerken en overige bouwwerken.

Afwijken van de bouwregels

Indien van toepassing is aan burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven om af te wijken van de bouwregels.

Specifieke gebruiksregels

In dit lid worden indien van toepassing bestemmingsspecifieke gebruiksregels opgenomen. In ieder geval gelden de in Hoofdstuk 3 opgenomen Algemene gebruiksregels. In voorkomende gevallen is de mogelijkheid opgenomen om (onder voorwaarden) af te wijken van de specifieke gebruiksregels.

In paragraaf 8.2.5 wordt verder ingegaan op de inhoud van de verschillende bestemmingen.

8.2.3. *Hoofdstuk III Algemene regels*

Antidubbelregel

In deze regel is vastgelegd dat grond die in aanmerking moest worden genomen bij het verlenen van een omgevingsvergunning, waarvan de uitvoering heeft plaatsgevonden of alsnog kan plaatsvinden, bij de beoordeling van een andere aanvraag om een omgevingsvergunning niet opnieuw in beschouwing mag worden genomen.

Algemene bouwregels

In dit artikel is een aantal aanvullende bouwregels opgenomen die voor alle bestemmingen kunnen gelden. Bijvoorbeeld extra bouwmogelijkheden voor ondergeschikte bouwdelen zoals galerijen en kelders, maar ook beperking van bouwmogelijkheden als gevolg van milieuwetgeving, de geldende Keur van het Waterschap Rivierenland.

Algemene gebruiksregels

In dit artikel is in algemene zin aangegeven wanneer sprake is van strijdig gebruik met de regels uit het bestemmingsplan.

Algemene aanduidingsregels

Aanvullend op de regels die bij de bestemmingen zijn gegeven gelden bijzondere bepalingen die met een aanduiding op de geometrische plaatsbepaling zijn weergegeven. In dit bestemmingsplan is onder meer een aanduiding 'Veiligheidszone – vervoer gevaarlijke stoffen' opgenomen ten behoeve van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A15. Daarnaast is de aanduiding 'Overige zone – reclamemast' opgenomen. Ter plaatse van deze aanduiding zijn de gronden bestemd voor ten hoogste één reclame- en/of verwijsmast voor commerciële doeleinden. De bouwhoogte van de reclame- en/of verwijsmast mag niet meer dan 37 meter bedragen.

Algemene afwijkingsregels

Dit artikel is een aanvulling op de afwijkingsregels uit de bestemmingen waarin nog een aantal algemene afwijkingen is opgenomen. Het betreft hier onder meer een standaardregeling die beperkte afwijkingen in de maatvoering bij de uitvoering van bouwplannen mogelijk maakt.

Algemene wijzigingsregels

Een wijzigingsbevoegdheid is onder voorwaarden opgenomen voor geringe veranderingen in de plaats, ligging en/of afmeting van bestemmingsgrenzen tot maximaal 5 m. Hiernaast is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het aanpassen van de als bijlage bij de regels opgenomen Staat van Bedrijfsactiviteiten.

8.2.4. *Hoofdstuk IV Overgangs- en slotregels*

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd.

In de slotregel is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan worden aangehaald.

8.3 Bestemmingsgewijze toelichting

Gemengd

De voorzieningenstrook is voorzien van de bestemming 'Gemengd'. Ter plaatse van deze bestemming zijn de gronden bestemd voor horeca, een carpoolparkeerplaats en voor de opslag en verkoop van motorbrandstoffen, alsmede de daarbij behorende ondergeschikte detailhandel, ondergeschikte horeca, ondergeschikte dienstverlening en een autowasinstallatie. Daarnaast zijn de gronden tevens bestemd voor ondergrondse opslagtanks, technische ruimten, parkeervoorzieningen, ontsluitingen en erven. Bouwen is uitsluitend toegestaan binnen het bouwvlak, waarbij een maximum bouwhoogte van 6 meter geldt.

In de specifieke gebruiksregels is bepaald dat binnen de bestemming 'Gemengd' uitsluitend de opslag en verkoop van benzine en diesel is toegestaan. De opslag en verkoop van LPG en LNG is uitsluitend toegestaan indien middels een QRA is aangetoond dat de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden. Daarnaast mogen er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de binnen de PR10⁻⁶ contouren van het vulpunt, het reservoir en de afleverinstallatie zijn gelegen.

Daarnaast is het bruto vloeroppervlak van enkele functies gemaximeerd in de gebruiksregels. Ook zijn enkele er algemene gebruiksbepalingen opgenomen, onder meer ten aanzien van opslag en strijdig gebruik.

Groen

De resterende groenzone tussen de voorzieningenstrook en de A15, alsmede het meest oostelijke deel van het plangebied, zijn voorzien van de bestemming 'Groen'. Aangeven is dat ter plaatse geen gebouwen mogen worden opgericht, met uitzondering van straatmeubilair. Binnen de bestemming is onder andere de aanleg mogelijk van groenvoorzieningen, voet- en fietspaden, parkeerplaatsen, speelvoorzieningen, straatmeubilair, water en voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding. Het gaat hierbij nadrukkelijk om een vorm van medegebruik, dat betekent dat niet de gehele groenbestemming mag worden verhard.

Verkeer

Het fietspad en de trottoir langs de Peulenlaan zijn bestemd als "Verkeer". Binnen de bestemmingen "Verkeer" kan medewerking worden verleend aan een herinrichting/herprofilering. Binnen deze bestemmingen zijn onder andere parkeer-, groen- en speelvoorzieningen alsmede waterberging en watergangen mogelijk. Burgemeester en wethouders kunnen, met het oog op de verkeersveiligheid, het in het plan beoogde straatbeeld en de bescherming van het openbaar groen nadere eisen stellen aan de situering en de omvang van andere bouwwerken.

Water

De bestemming 'Water' is opgenomen voor de bestaande watergang aan de zuidzijde van het plangebied. Ten behoeve van de bestemming mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden opgericht zoals duikers, bruggen en andere voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding.

Waarde – archeologische verwachting 8

De dubbelbestemmingen 'Waarde – archeologische verwachting 8' is opgenomen ter bescherming van mogelijk in de bodem aanwezige archeologische waarden. Voor een aantal werkzaamheden op of in deze gronden is een omgevingsvergunning (voor het uitvoeren

van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden) vereist in het kader waarvan een afweging kan worden gemaakt tussen de activiteit en de te beschermen waarden. De voorwaarden voor wanneer een omgevingsvergunning is vereist is afhankelijk van de archeologische verwachtingswaarden en gedifferentieerd in de verschillende dubbelbestemmingen.

Waterstaat-Waterkering

Voor de gronden met een waterkerende functie is een dubbelbestemming opgenomen, waarbij de waterkerende functie primair is ten opzichte van de overige op de verbeelding aangegeven bestemmingen. Voordat ten behoeve van de secundaire bestemmingen gebouwd mag worden dient in verband met de belangen van de waterkering advies te worden ingewonnen bij de beheerder van de waterkering in casu het Waterschap Rivierenland. Dit geldt eveneens voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde.

9 OVERLEG EN INSPRAAK

9.1 Vooraankondiging

Op grond van artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient voorafgaand aan een procedure van een bestemmingsplan waarin een ruimtelijke ontwikkeling wordt gefaciliteerd, een vooraankondiging te worden gepubliceerd waarin de gemeente aan-geeft een bestemmingsplan voor te bereiden. Deze vooraankondiging heeft voor dit plan plaatsgevonden in het Kompas en via de gemeentelijke website.

9.2 Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan wordt, conform de gemeentelijke inspraakverordening, voorafgaand aan de formele bestemmingsplanprocedure voor inspraak vrijgegeven. Gedurende de inspraaktermijn wordt een ieder in de mogelijkheid gesteld schriftelijke en/of mondeling te reageren op het bestemmingsplan.

De ontvangen inspraakreacties worden samengevat en beantwoord, waarvan in deze toelichting te zijner tijd verslag zal worden gedaan.

9.3 Overleg ex artikel 3.11 Bro

Conform artikel ex 3.1.1. van het Bro dienen burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

In dit kader zal het voorontwerpbestemmingsplan voor advies onder meer worden toegezonden aan de volgende instanties:

- Rijkswaterstaat;
- Provincie Zuid-Holland;
- Waterschap Rivierenland;
- Veiligheidsregio Zuid-Holland-Zuid.

De ontvangen overlegreacties zullen worden samengevat en beantwoord, waarvan in deze toelichting te zijner tijd verslag zal worden gedaan.

10 UITVOERBAARHEID

10.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De voorliggende ontwikkeling heeft betrekking op de realisatie van een benzineservice-station (met ondergeschikte detailhandel en horeca) en een zelfstandige horecafunctie in zone tussen de Peulenlaan en de A15. Deze ontwikkeling is reeds voorzien in de gemeentelijke structuurvisie en geeft een kwalitatieve impuls aan de westelijke entree van de gemeente. Gelet hierop wordt het plan maatschappelijk uitvoerbaar geacht. In de bestemmingsplanprocedure wordt bovendien op diverse momenten de gelegenheid geboden aan een ieder om een reactie op het plan in te dienen. Zie ook hoofdstuk 9 van deze toelichting.

10.2 Financiële uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de plantoelichting minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens is met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting ontstaan om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Een en ander dient te worden vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten met iedere grondeigenaar. Als er met een grondeigenaar geen overeenkomst is gesloten en het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd, dient een exploitatieplan te worden opgesteld welke tegelijkertijd met het bestemmingsplan moet worden vastgesteld.

De gronden ter plaatse van het voorliggende plangebied zijn volledig in eigendom van de gemeente. Het opstellen van een exploitatieplan is derhalve niet benodigd.

10.3 Handhavingsaspecten

Het bestemmingsplan is bindend voor zowel de (gemeentelijke) overheid als de burger. De primaire verantwoordelijkheid voor daadwerkelijke controle en handhaving ligt bij de gemeente. De gemeente heeft een handhavingsnota.

De grondslag voor een goed werkend handhavingsbeleid wordt gevormd door een grondige inventarisatie van de feitelijke situatie (grondgebruik, aanwezige flora en bebouwing) van het plangebied tijdens de voorbereiding van het bestemmingsplan en een deugdelijk mutatiesysteem bij de uitvoering van het bestemmingsplan. Onderdeel van dit mutatiesysteem is een goede registratie van verleende vergunningen. Bij de voorbereiding van dit bestemmingsplan heeft een grondige inventarisatie plaats gevonden van de feitelijke situatie.

Handhaving kan plaats vinden via publiekrechtelijke, privaatrechtelijke en strafrechtelijke weg. Dit laatste is afhankelijk van het Openbaar Ministerie. In het ruimtelijk bestuursrecht is de gemeente op grond van de Gemeentewet bevoegd tot het toepassen van bestuursdwang ten aanzien van ontwikkelingen die strijdig zijn met de bepalingen van het bestemmingsplan. Deze vormen van handhaving vallen onder de zogenoemde repressieve handhaving. Hiermee wordt bedoeld op de middelen en/of het instrumentarium waarmee de

gemeente naleving kan afdwingen, dan wel tegen normafwijkend gedrag correctief kan optreden.

Daarnaast wordt onderscheiden de preventieve handhaving. Deze komt voornamelijk tot uitdrukking in het toezicht op het gebruik van gronden en gebouwen. Preventieve handhaving geschiedt over het algemeen door informele middelen waaronder bijvoorbeeld informeel contact tussen de met handhaving belaste personen en de grondgebruikers. Hoewel het effect van dergelijke middelen niet goed meetbaar is, wordt aan deze middelen toch zeker betekenis toegekend.

Daarnaast zijn in het plan instrumenten opgenomen waarmee kan worden getoetst. Genoemd wordt de mogelijkheid af te wijken van het bestemmingsplan en toepassing te geven aan de opgenomen wijzigingsbevoegdheden. Zodoende wordt een toetsing mogelijk gemaakt voordat met de beoogde activiteit (bouwen, gebruiken, het verrichten van werken en/of werkzaamheden) een aanvang wordt gemaakt. De te nemen besluiten op basis van de genoemde bevoegdheden dienen te berusten op een deugdelijke motivering.