

GEMEENTE TIEL

Bestemmingsplan Tiel Oost - Hotel Tiel

Toelichting

1	INLEIDING	4
1.1	Aanleiding.....	4
1.2	Bestaande situatie hotelcomplex	5
1.3	Leeswijzer	6
2	BELEIDSKADER	7
2.1	Landelijk beleid.....	7
2.2	Provinciaal beleid	9
2.3	Gemeentelijk beleid.....	10
3	PLANBESCHRIJVING	13
3.1	Ruimtelijk plan	13
3.2	Programmatische invulling	14
3.3	Parkeren.....	15
3.4	Verkeer	17
4	MILIEUKUNDIGE ASPECTEN	19
4.1	Bodem	19
4.2	Geluid	19
4.3	Luchtkwaliteit.....	19
4.4	Externe veiligheid	20
4.5	Bedrijven en milieuzonering	28
4.6	Leidingen.....	28
4.7	Radartoets.....	29
4.8	Duurzaam bouwen	29
5	WATERHUISHOUDKUNDIGE ASPECTEN	31
5.1	Beleidsdoelstellingen.....	31
5.2	Bestaande situatie en oplossingen	32
5.3	Overleg	34
6	ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE.....	36
6.1	Archeologie	36
6.2	Cultuurhistorie	36
7	ECOLOGISCHE ASPECTEN.....	37
7.1	Vogel- en habitatrictlijn	37
7.2	Flora en faunawet.....	38

8	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID.....	39
----------	---	-----------

9	JURIDISCHE REGELING	40
----------	----------------------------------	-----------

9.1	Indeling	40
-----	----------------	----

9.2	Artikelgewijze bespreking	41
-----	---------------------------------	----

10	PLANPROCEDURE	44
-----------	----------------------------	-----------

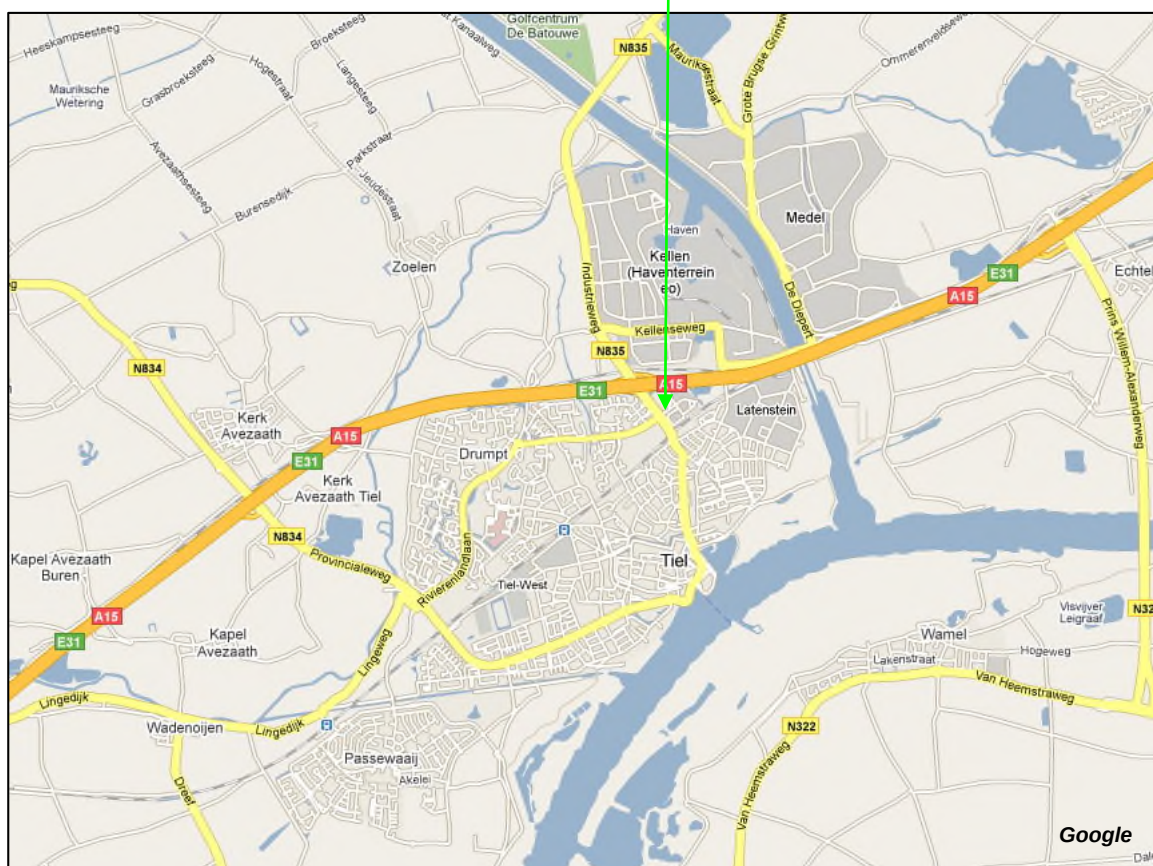
10.1	Vooroverleg	44
------	-------------------	----

Interne bijlage:

- Verslag vrijstellingsprocedure

Externe bijlagen:

- Complete set bouwtekeningen
- Luchtkwaliteitberekening planontwikkeling Van der Valk.
- Extern veiligheidsonderzoek Van der Valk Hotel te Tiel.
- Herberekening externe veiligheidsrisico's Rijksweg A15.



1 INLEIDING

Voorliggend bestemmingsplan bevat een actuele en passende planologische regeling voor het Van der Valk hotel te Tiel.

Het Van der Valk Hotel Tiel is gelegen aan de zuidzijde van de Rijksweg A15 (bij afslag 33) die de verbinding vormt tussen Rotterdam (westelijke richting) en Nijmegen (oostelijke richting).

Het hotelcomplex bevindt zich in de zuidoosthoek van de kruising van de A15 met de Westroijensestraat. De entree van het hotelcomplex is gesitueerd aan de Laan van Westroijen nr. 10. Verder loopt er langs de oostzijde van het hotelcomplex De Blomboogerd waar o.a. parkeervoorzieningen zijn voorzien.

1.1 Aanleiding

De branche waarbinnen het hotel opereert is continu aan veranderingen onderhevig. Men moet snel kunnen inspringen op veranderende wensen van de consument om zo het marktaandeel te kunnen vasthouden en waar mogelijk te vergroten. Daarbij wordt ook nadrukkelijk gekeken naar de mogelijkheden om in het verlengde van de traditionele hotelbranche te opereren. De ligging van het hotelcomplex nabij diverse kantoren en het bedrijventerrein biedt hiervoor kansen. Het management van het hotel is voornemens om actief in te spelen op de veranderende wensen van de consument. Hiervoor is de huidige formule tegen het licht gehouden en worden nieuwe elementen toegevoegd.

Derhalve is door de directie (initiatiefnemer) van het hotel een bouwaanvraag bij de gemeente Tiel ingediend.

De initiatiefnemer is van mening dat na de realisering van de bouwaanvraag, overigens in samenhang met een grondige renovatie van het bestaande gedeelte, zowel de rentabiliteit als de continuïteit voor de komende jaren is gewaarborgd.

Op grond van een eerste gemeentelijke toetsing blijkt dat conform het vigerende 'Bestemmingsplan Westroyen motel 1980' voor deze bouwaanvraag geen bouwvergunning kan worden verleend, zie hiervoor hoofdstuk 2 'Gemeentelijk beleid' de paragraaf 2.1. 'Vigerend bestemmingsplan'.

Vervolgens is de bouwaanvraag (zie hoofdstuk 3 'Bouwplan') getoetst aan het gemeentelijk ruimtelijk beleid (zoals de stedenbouwkundige visie Westroijen) en de conclusie is dat er vanuit stedenbouwkundig en planologisch oogpunt geen bezwaren bestaan.

Om een planologisch kader te scheppen om deze bouwaanvraag te kunnen realiseren is in eerste instantie gekozen voor het opstellen van een Ruimtelijke onderbouwing conform artikel 19 lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). De reden voor deze keus was dat het hierbij gaat om een versnelde planprocedure t.o.v. de bestemmingsplanprocedure.

Echter tijdens de gehouden inspraakprocedure (artikel 19, lid 2 WRO) kwam naar voren dat de hotellocatie formeel is gelegen op een bedrijventerrein en bijgevolg er geen vrijstelling kan worden verleend van het vigerend bestemmingsplan.

Om toch een planologisch kader te creëren is door de gemeente besloten om een bestemmingsplan in procedure te brengen, waar overigens de eerder in procedure gebrachte ruimtelijke onderbouwing de basis voor vormt.

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden en het onderhavige bestemmingsplan is dan ook conform artikel 3.1. Wro opgesteld.

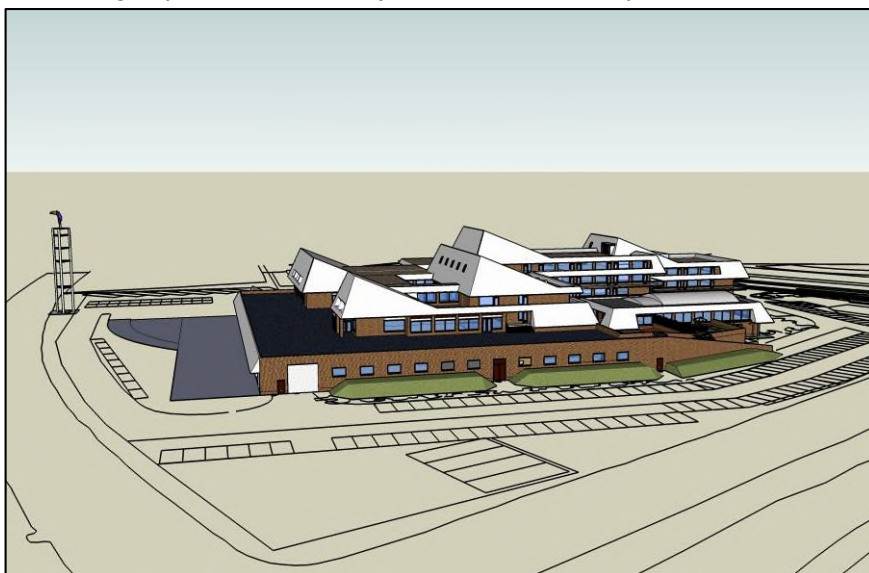
1.2 Bestaande situatie hotelcomplex

Het hotelcomplex bestaat feitelijk uit twee afzonderlijke hoofdmassa's. De eerste verdieping ligt over beide delen heen, zodat alle ruimten van binnen bereikbaar zijn. Het gebouw kent variatie in bouwhoogten.

Het hotel bestaat uit 122 kamers, waarvan 11 suites en een bruidsuite. Voorts beschikt het hotel over een restaurant met daarbij een hotelbar annex lounge. Tevens zijn er 5 multifunctionele zalen (bijvoorbeeld voor vergaderingen) met een capaciteit van circa 25 personen per zaal en een schietbaan.

Voor het hotelcomplex (zuidzijde) bevindt zich een onbemand Tango benzinestation dat 24 uur per dag is geopend.

Het parkeren vindt plaats op maaiveld niveau aan de oostzijde (De Blomboogd) en aan de voorzijde van het hotelcomplex.



Bevoorrading is mogelijk via de westzijde van het terrein, afgeschermd van bezoekers. De noordelijke gevel van het hotel en de reclame-uiting zijn naar de A15 gericht, waardoor het hotel een regionaal bekende en herkenbare plaats heeft.

This satellite map of Tiel, The Netherlands, provides a detailed view of the city's layout. The Van der Valk Hotel Tiel is prominently marked in the upper central area. To its south, the Waterschap Rivierland is indicated. The map shows a network of roads, including the A16 and E31 highways at the top, and local streets like Westhofsestraat and De Bloemboord. Other labeled locations include Kantorenpark Westroijen, F&W Accountants & Adviseurs BV, De Bloemboord, and various residential and commercial areas. The map is sourced from Google.

En tot slot wordt in hoofdstuk 10 de planprocedure beschreven.

2 BELEIDSKADER

2.1 Landelijk beleid

Nota ruimte

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Het kabinet schept ruimte voor ontwikkeling uitgaande van het motto “decentraal wat kan, centraal wat moet” en verschuift het accent van het stellen van ruimtelijke beperkingen naar het stimuleren van gewenste ontwikkelingen. De Nota Ruimte ondersteunt gebiedsgerichte ontwikkelingen waarin alle betrokken partijen kunnen participeren. De Tweede en Eerste Kamer der Staten-Generaal hebben ingestemd met de nota op respectievelijk 15 mei 2005 en 17 januari 2006. Met de bekendmaking op 27 februari 2006 in onder andere de Staatscourant is de Nota Ruimte formeel in werking getreden.

Het rijksbeleid gaat uit van ‘decentraal wat kan, en centraal wat moet’. Dat betekent in veel gevallen dat provincies en gemeenten aan zet zijn. Meer dan voorheen focust het Rijk zich op de ruimtelijke hoofdstructuur (RHS) van Nederland. Daaronder vallen onder andere zes stedelijke netwerken.

In de aangegeven hoofdlijnen spelen de volgende factoren een belangrijke rol:

- de “toelatingsplanologie”;
- de nationale ruimtelijke hoofdstructuur;
- een “basiskwaliteit”;
- de lagenbenadering.

De Nota Ruimte bevat het ruimtelijke beleid van het Rijk, waarmee het kabinet op hoofdlijnen sturing wil geven aan de inrichting van de ruimte en sociale, culturele en economische ontwikkelingen ruimtelijk wil accommoderen.

De nota heeft vier algemene doelen:

1. versterking van de Nederlandse economie en concurrentiepositie;
2. bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
3. waarborging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
4. waarborging van de veiligheid.

Het rijk wil verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen.

'Bundeling van verstedelijking en infrastructuur' en 'organiseren in stedelijke netwerken' zijn de beleidsstrategieën die het rijk hanteert voor economie, infrastructuur en verstedelijking.

De daaruit afgeleide beleidsdoelen zijn: ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra, versterking van de economische kerngebieden, verbetering van de bereikbaarheid, verbetering van de leefbaarheid en sociaal-economische positie van steden, bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden, behoud en versterking van de variatie tussen stad en land, afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding, en waarborging van milieukwaliteit en veiligheid.

Binnen de bundelingstrategie wordt voldoende aanbod van ruimte gereserveerd voor stedelijke functies en bij de vraag aangesloten. Er wordt optimaal gebruikt gemaakt van de ruimte die in het bestaande bebouwde gebied aanwezig is en er wordt ruimte geboden aan gemeenten om te kunnen bouwen voor de eigen bevolkingsgroei. Daardoor worden de steden ondersteund in hun functie van economische en culturele motor. In steden en dorpen wordt het draagvlak voor voorzieningen ondersteund, de infrastructuur optimaal benut en het groen in en om de stad in samenhang met het bebouwde gebied verder ontwikkelt en aangesloten op het watersysteem.

De Nota Ruimte bevat een aantal generieke regels, die zorgen voor borging van de basiskwaliteit als ondergrens voor alle ruimtelijke plannen. Daarbij kan het gaan om inhoudelijke of procesmatige eisen, maar ook om basiskwaliteit in meer stimulerende zin.

De basiskwaliteit moet door provincies en gemeenten een concretere invulling krijgen. Tevens wordt in de nota gesteld dat, door middel van de lagenbenadering (ondergrond, netwerken en occupatie) de basiskwaliteit optimaal en op integrale wijze gehaald kan worden.

Onderhavige locatie ligt op een strategisch gunstige locatie binnen het stedelijk netwerk en de bovenregionale infrastructuur. Met het plan wordt de ruimtelijke kwaliteit versterkt en wordt een passende toevoeging gedaan aan het stedelijk functieprogramma. Dit alles leidt tot een versterkte economische basis; niet alleen voor de hotelexploitatie en bijbehorende werkgelegenheid, maar ook voor leveranciers etc en voor het recreatief product in de regio. De voorgenomen ontwikkeling voldoet aan de basiskwaliteit, zoals blijkt uit de ruimtelijke onderbouwing in deze toelichting.

2.2 Provinciaal beleid

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening in werking getreden (Wro). De wet verandert niets aan de inhoud van het Streekplan 'Gelderland 2005'. Het enige is dat in de nieuwe wet de term 'streekplan' niet meer gebruikt wordt. Daarvoor in de plaats heet het streekplan 'structuurvisie'.

Met het streekplan kiest de provincie voor versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Dat gebeurt door te sturen op kenmerken en waarden die van provinciaal belang worden geacht: water, natuur, landschap (groenblauwe raamwerk) en de ruimtelijke ontwikkelingen in het rode raamwerk van stedelijke functies en infrastructuur (knooppuntenbenadering).

De hoofddoelstelling van het Gelders ruimtelijk beleid voor de periode 2005-2015 is om de ruimtebehoefte zorgvuldig in regionaal verband te accommoderen en te bevorderen dat publieke (rijk, provincie, gemeenten, waterschappen) en private partijen de benodigde ruimte vinden, op een wijze die meervoudig ruimtegebruik stimuleert, duurzaam is en de regionale verscheidenheid versterkt, gebruik makend van de aanwezige identiteiten en ruimtelijke kenmerken.

Met het ruimtelijk beleid beoogt de provincie bij te dragen aan de versterking van de ecologische, economische en sociaal-culturele positie van Gelderland als één van de Europese regio's. Hierbij hanteert de provincie de volgende doelen als uitwerking van de hoofddoelstelling:

- sterke stedelijke netwerken en regionale centra bevorderen,
- een gezonde en veilige milieu(basis)kwaliteit bewerkstelligen,
- met ruimtelijk beleid bijdragen aan de verbetering van de bereikbaarheid van en in de provincie,
- bijdragen aan een evenwichtige regionaal gedifferentieerde ruimtelijke ontwikkeling, door de cultuurhistorische identiteiten en ruimtelijke kenmerken als inspiratiebron te hanteren in de ruimtelijke planning.

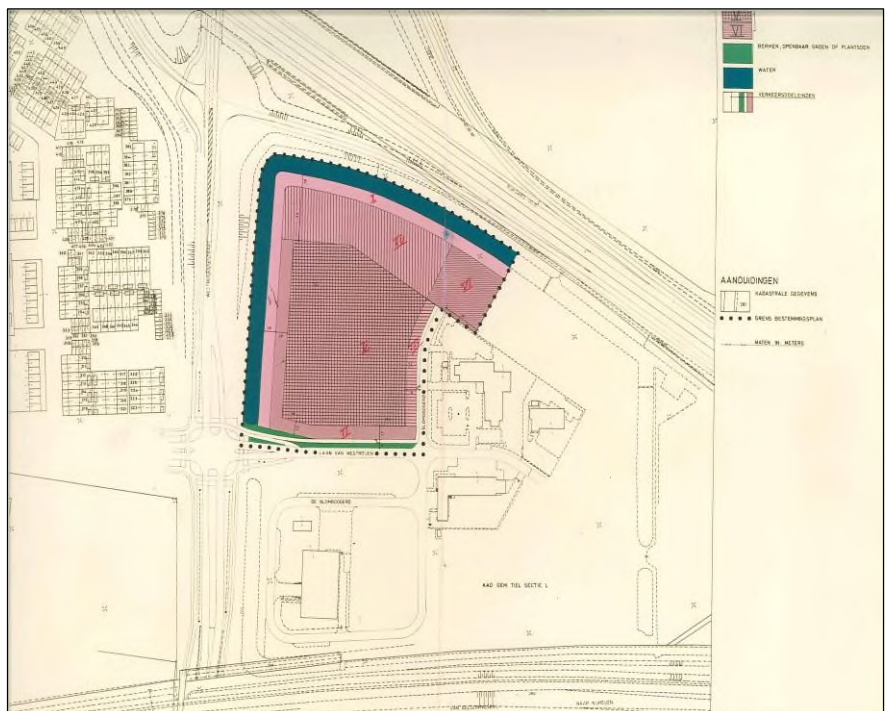
In het provinciaal planologisch beleid wordt op de bebouwde kom geen expliciete provinciale sturing gericht. Het onderhavige initiatief is wel aan te merken als een versterking van de ruimtelijke kwaliteit, aangezien de ruimtelijke ontwikkeling bijdraagt aan het stedelijk milieu van Tiel aan de A15 en tevens optimaal gebruik wordt gemaakt van de goede regionale bereikbaarheid.

2.3 Gemeentelijk beleid

In deze paragraaf wordt eerst het vigerend bestemmingsplan behandeld. Daarna wordt er een inzicht gegeven in de eerder doorlopen procedure aangaande de Ruimtelijke onderbouwing (artikel 19, lid 2 WRO).

Vigerend bestemmingsplan

Voor de locatie vigeert het bestemmingsplan "Westroyen motel 1980", door de gemeenteraad op 17 september 1980 vastgesteld en door Gedeputeerde Staten (GS) van Gelderland op 22 januari 1982 goedgekeurd. Aan de gronden behorend bij het hotelcomplex is de bestemming "Horecabedrijf" toegekend.



Het gewenste bouwplan past deels niet binnen de vigerende zonering van bestemmingsvlakken. Daarentegen past het wel binnen de stedenbouwkundige visie Westroijen die op 20 januari 2004 die door het College van Burgemeester en Wethouders is vastgesteld. In de hoogbouwvisie is opgenomen dat de hoogte van bebouwing in het gebied is vrijgelaten.

Het gebruik van een schietbaan, casino/speelautomatenhal, discotheek en meer parkeerruimte passen niet naar de letter van de vigerende bestemmingsplanvoorschriften omdat de voorzieningen (primair) moeten behoren bij / gericht zijn op de motelactiviteiten. Wel zijn het activiteiten die ter plaatse planologisch wenselijk zijn en als passend worden beoordeeld door de gemeente.

In het vigerende plan is de grond in vlak I bestemd voor groenvoorziening, beplanting, water en wandelpaden, andere bouwwerken en andere werken ten dienste van en behorende tot het horecabedrijf.

Binnen vlak II geldt dezelfde bestemming als I, uitgebreid met tuinen en parkeergelegenheid. Hierin zijn geen wijzigingen voorzien. In bestemmingsvlak III gelden de mogelijkheden van vlak II uitgebreid met benzinestation met bijbehorende pompeilanden.

Alle genoemde bestemmingsmogelijkheden + parkeergebouwen zijn toegestaan binnen vlak IV. Op het ingediende schetsplan staat op dit vlak de gewenste hoogbouw ingetekend.

Feitelijk is het op basis van het bouwplan gewenst om de bouwhoogte in bestemmingsvlak V, dat de meeste bouwmogelijkheden biedt, wordt vergroot. Binnen dit vlak V mogen volgens de vigerende bestemming gebouwen worden gerealiseerd ten dienste van verzorging, anders dan verpleging, te weten motel, hotel, restaurant, café, zalen- en conferentiecentrum en de daartoe behorende dienstverlenende en recreatieve voorzieningen, waaronder een benzine- en servicestation, zomede dienstwoningen, noodzakelijk voor toezicht en/of beheer, andere bouwwerken en werken. Momenteel geldt binnen het vlak een maximale hoogte van 20 meter en een bebouwingspercentage van 60%. Binnen deze bestemming ligt ook het Tango tankstation. Bestaande voorzieningen, zoals de schietbaan, zijn op basis van het vigerende bestemmingsplan vergund.

In bestemmingsvlak VI is parkeren mogelijk. Het is de bedoeling om dit vlak te vergroten aan de oostzijde van het gebouw. De vergroting ligt op gronden die binnen het bestemmingsplan Westroijen 1972 deels zijn aangewezen voor bermen, openbaar groen of plantsoen en speelweide. Met voorliggend bestemmingsplan wordt ook de vergroting van het parkeerterrein mogelijk.

Ruimtelijke onderbouwing

Zoals in de inleiding is vermeld is voor het plangebied een 'Ruimtelijke onderbouwing Ver- en nieuwbouw Hotel Tiel', (gedateerd 11 mei 2009) opgesteld. Op basis van deze onderbouwing is onder de voormalige WRO een vrijstellingsprocedure gestart, doch deze is niet afgerond. Wel zijn in het kader van de inspraak gedurende deze perioden inhoudelijke reacties op het plan gekomen, die in voorliggend bestemmingsplan zijn meegenomen, in de vorm van een planaanpassing of nadere motivatie.

Welstandsnota Tiel 2004

De eerste plannen zijn besproken met de CRK op 5 juni 2008. Het ontwerp, rekening houdend met het aspect externe Veiligheid en de opmerkingen tijdens diverse overleggen, is herhaaldelijk aangepast. Met de ingediende bouwaanvraag 1e fase heeft de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit ingestemd.

In overeenstemming met de wettelijke vereisten is de bouwaanvraag met de ruimtelijke onderbouwing, toen deze gereed was, vanaf maandag 25 mei 2009 gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens is er een inloopavond op donderdag 18 juni 2009 en een hoorzitting op donderdag 10 september 2009 gehouden.

Van deze inspraakprocedure is een gemeentelijke notitie gemaakt (zie de interne bijlage 'Verslag vrijstellingsprocedure' die achter deze toelichting is opgenomen).

Naast de conclusie dat de procedure niet afgerond kon worden, vanwege de ligging van het hotel op een bedrijventerrein, is geconstateerd dat aan de volgende aspecten een aanvullende motivering moet worden gegeven in voorliggende toelichting:

- eenduidige weergave aantal en omvang van hotelvoorzieningen;
- completering van de watertoets / waterparagraaf.

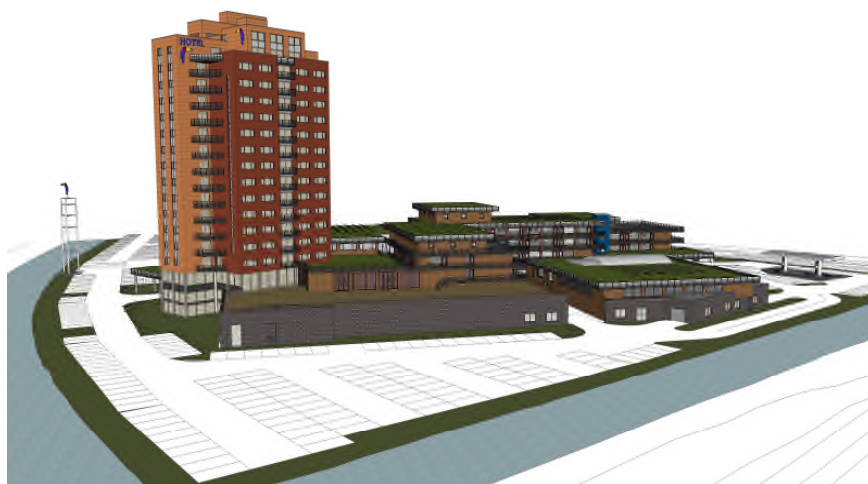
3 PLANBESCHRIJVING

3.1 Ruimtelijk plan

Doel is om het bestaande hotel volledig te renoveren, waarbij het bouwvolume van de hoofdbouw min of meer ongewijzigd blijft. De schuine kappen zullen worden vervangen door groene daken, die vlak zijn. De daklijsten en balkons zullen worden voorzien van nieuwe bekleding, waardoor het geheel een vernieuwd aanzien krijgt.

Op de kop van het hotel, aan de zijde van de A15, zal een torenelement worden gerealiseerd. Hierin worden de nieuwe hotelkamers voorzien. De toren dient als blikvanger en zal het stadsilhouet van Tiel aan de A15 versterken.

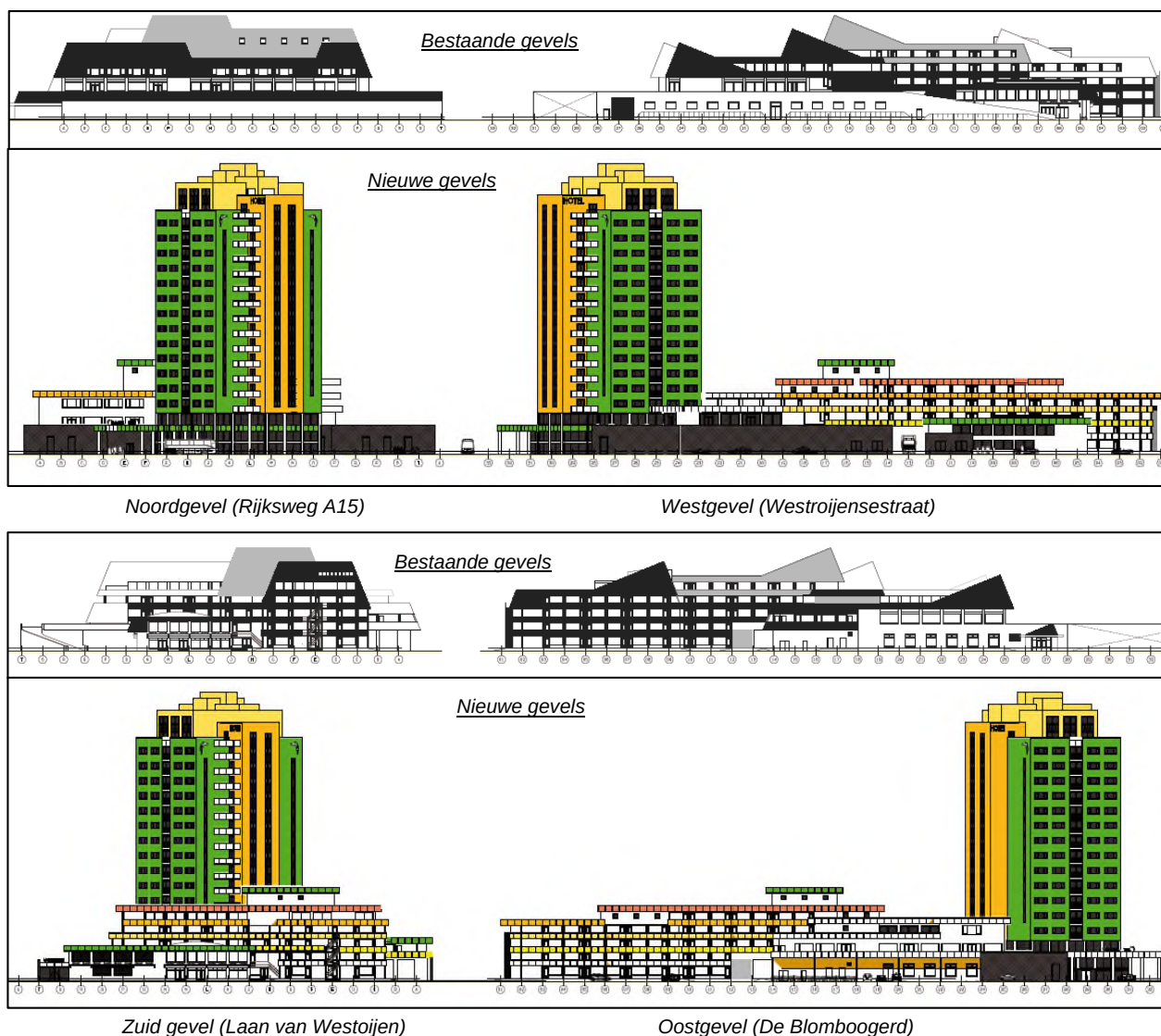
Voor de beeldvorming zijn 3-D afbeeldingen en de geveltekeningen verkleind bijgevoegd.



Westgevel



Zuidgevel



3.2 Programmatische invulling

Voor het hotel is een voor die tijd vrij algemene en enge bestemming opgenomen in het vigerende bestemmingsplan, gericht op de hotelfunctie met ondergeschikte functies voor de hotelgast.

Moderne hotels bieden naast de kerntaak hotelovernachtingen ook tal van aanverwante voorzieningen en diensten aan die het verblijf voor toeristen, zakenlieden en tegenwoordig ook bijvoorbeeld herstellende patiënten veraangenamen en mogelijk maken. Zonder dat dergelijke voorzieningen en diensten expliciet geregeld zijn in het bestemmingsplan, is hier in de huidige situatie ook reeds sprake van. Met het oog op de bedrijfszekerheid voor de ondernemer en helderheid omtrent de reikwijdte van de bestemming, hebben gemeente en hoteleigenaar gezamenlijk de gebruiksbepalingen nader ingevuld, wat ertoe leidt dat de volgende hotelfuncties op de locatie worden toegestaan:

- het verstrekken van logies, met daaraan verbonden;
- faciliterende diensten zoals receptie, restaurant, horeca, communicatievoorzieningen (internet, telefonie etc);
- (zaal-)ruimte voor vergaderingen conferenties, veilingen, modeshow, dinershows, presentaties, beurzen, vergadersuites;
- Sportvoorzieningen, fitness, wellness, zwembad, mede ondersteunend aan zorg(hotel) en sport- en revalidatievoorzieningen en zorgaanbod;
- Slechtweervoorziening kinderspelen;
- casino/speelautomatenhal en discotheek;
- schietbaan;
- 1 bedrijfswoning;
- Wasstraat, ruimte voor werk- en onderhoudsplaats, opslag van hotelbenodigdheden en andere facilitaire ruimte.

Genoemde voorziening resulteren in een compleet verblijf- en vermaakaanbod voor de hotelgast, de zakelijke bezoeker, maar ook voor individuele bezoekers, zonder dat deze gebruik maken van de overnachtingsmogelijkheid. Voor een duurzame exploitatie van het hotel zijn dergelijke full service concepten binnen het hotel vereist. Voor een goede bedrijfsvoering is het wel gewenst om naast de hotelgast ook de bezoeker van buitenaf te kunnen bedienen. Dit laatste leidt er tevens toe dat voor Tiel en omgeving een goed en voldoende breed vermaakaanbod op één goed bereikbare locatie aanwezig is.

Naast deze hotelvoorzieningen wordt binnen het plangebied een pompstation geëxploiteerd voor benzine en diesel. Het bestemmingsplan staat bij het pompstation tevens een wasstraat toe bij het hotel. Tot slot wordt bij het hotel ook een reclamemast gebouwd aan de A15. Deze 30 meter hoge mast wordt aan de noordrand van het plangebied voorzien.

3.3 Parkeren

Na uitbreiding bevat het hotelcomplex onderstaande ruimten. Op basis van de publicatie 182 van het CROW "Parkeerkencijfers –basis voor parkeernormering" hanteert de gemeente de normen voor matig stedelijk gebied. Deze luiden als volgt:

Bestemming	BVO (m2)	Parkeernorm	Parkeereis
Hotel kamers	Aantal 285	0,8	228
Restaurant	637	13 / 100 m ²	83
casino/speelautomatenhal	980	6 / 100 m ²	59
Zwembassin	115	11 / 100 m ²	13
Sauna	100	3,5 / 100 m ²	4
Fitnessruimte	200	3,5 / 100 m ²	7
Schietbaan	210	7,5 / 100 m ²	17
Disco / evenementen / overdekte speeltuin	1050	6 / 100 m ²	63

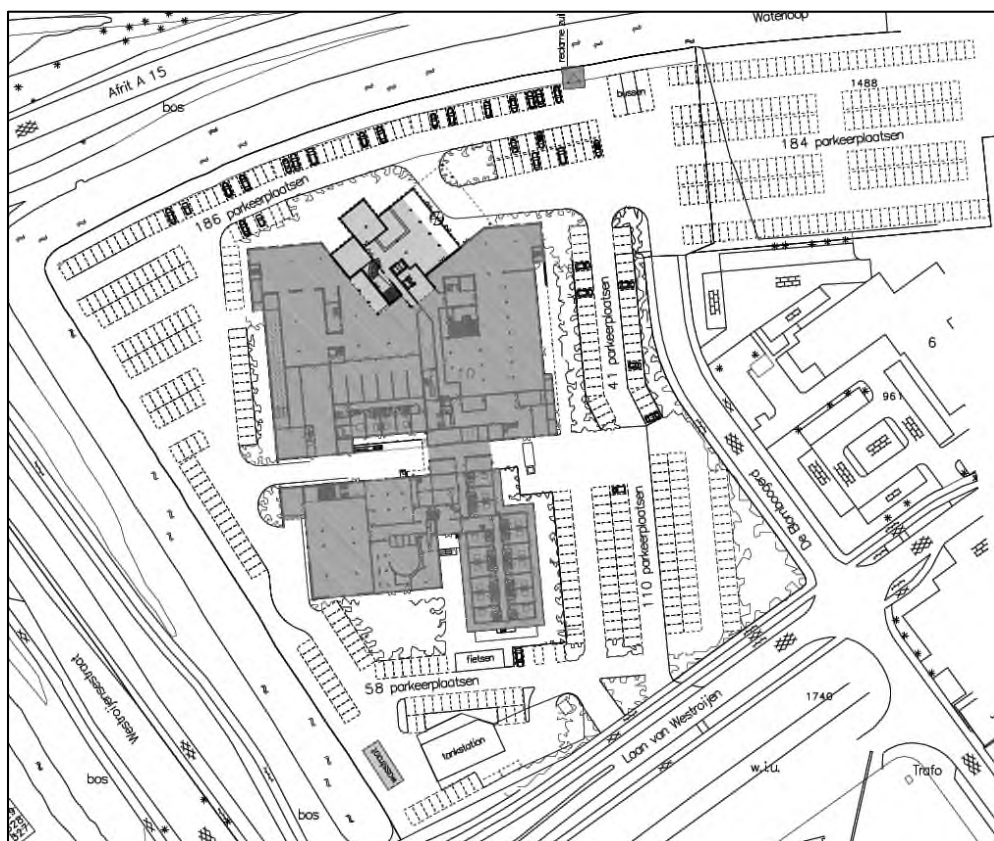
De totale parkeerbehoefte komt volgens bovenstaand overzicht uit op 474 parkeerplaatsen (zijnde maximale parkeerbehoefte, zonder rekening te houden met dubbelgebruik). Daarnaast moet worden opgemerkt dat de verkeersaantrekkende werking met name groot is in de avonduren en weekenden, wanneer er op het omliggende bedrijventerrein weinig verkeer- en parkeerdruk is. De feitelijke piek in parkeeraantallen zal door dubbelgebruik en door gespreid gebruik maken van de parkeervoorzieningen lager liggen dan het theoretisch maximum.

Het aantal benodigde parkeerplaatsen kan op het huidige eigen terrein net niet worden aangelegd. Hotel Tiel zal daarom van de gemeente een strook grond ten oosten van het hotel aankopen voor het realiseren van extra parkeerplaatsen. Daardoor zullen er in totaal 579 parkeerplaatsen komen. Hiermee wordt ruimschoots aan de eis voldaan. Dit wordt in een realisatieovereenkomst vastgelegd.

Overige voorzieningen in dit complex zijn t.b.v. bezoekers van bovenstaande activiteiten zodat hiervoor geen extra parkeerruimten nodig is.

Tevens is er ruimte voor minimaal 3 bussen (t.b.v. evenementen en disco) waarin 150 mensen vervoerd kunnen worden. In dat geval wordt de parkeerdruk verminderd.

Hierna is een uitsnede ogenomen van de tekening: 'Situatie / parkeerplan 579 auto's, 3 bussen', schaal 1 : 1.000, gedateerd april 2009 en opgesteld door 'Architectenburo Frans Kerkhoff' (Milsbeek).



3.4 Verkeer

Om inzicht te krijgen op de effecten van de uitbreiding van het hotel Tiel op de verkeersstromen in de omgeving van het plangebied is een berekening gemaakt van het aantal te verwachten aankomsten en vertrekken bij Hotel Tiel in de huidige situatie en in de nieuwe situatie. Hierbij zijn de effecten onderzocht die optreden op de aansluiting 33 van de A15 en de kruising Laan van Westroijen-Westroijensestraat.

Effecten op de doorstroming op de A15

Tot 2025 neemt ter hoogte van Tiel de verkeersdruk op de A15 en op het onderliggend wegennet, parallel aan de A15, naar verwachting sterk toe. Dit is een gevolg van een scala aan ruimtelijke, economische en infrastructurele ontwikkelingen in en buiten Tiel, tot op nationaal en internationaal niveau (uitbreiding Maasvlakte, doortrekking A15 tussen Ressen en Zevenaar, achterlandverbinding Ruhrgebied). De toename van het verkeer in de spitsen als gevolg van de vergroting van Hotel Tiel is zeer gering ten opzichte van het huidige verkeersaanbod. Naar verwachting zal in spitsuren geen merkbare toename optreden van de bestaande congestie als gevolg van het extra verkeer van en naar hotel Tiel.

Effecten op aansluiting 33

De effecten van het extra verkeersaanbod van en naar Hotel Tiel op de toe- en afritten van aansluiting 33 van de A15 zijn onderzocht door adviesbureau DHV. Daaruit blijkt dat enkel in de avondspits het verkeer op de westelijke afrit in de huidige situatie stagneert. Door de toename van het verkeer naar Hotel Tiel neemt de wachtrij op de westelijke afrit toe. Voor het overige bestaan geen knelpunten.

De verantwoordelijke wegbeheerders (gemeente Tiel, gemeente Neder-Betuwe, Provincie Gelderland en Rijkswaterstaat Directie Oost-Nederland) voeren reeds gezamenlijk onderzoek uit naar te nemen verkeersmaatregelen op het wegennet tussen de aansluitingen 34 (Echteld) en 33 (Tiel) en voeren overleg over de verantwoordelijkheden voor het uitvoeren van maatregelen, om de goede doorstroming op de aansluiting in de toekomst te blijven waarborgen. Naar verwachting is met enkele eenvoudige aanpassingen de stagnatie op de aansluiting 33 te verhelpen.

Effecten op kruispunt Laan van Westroijen-Westroijensestraat

In de huidige situatie stagneert het verkeer komende uit het bedrijventerrein in de avondspits incidenteel op het kruispunt. Zonder aanpassingen neemt de doorstroming van het verkeer vanuit het bedrijventerrein in de avondspits verder af.

Om de doorstroming te verbeteren wordt in 2012 een extra opstelvak aangelegd voor het verkeer vanaf het bedrijventerrein in de richting van

de A15, mede met het oog op de doortrekking van de Laan van Westroijen in 2012. Uit een dynamische simulatie door DTV Consultants blijkt dat met deze aanpassing de doorstroming op het kruispunt in 2025 goed is.

4 MILIEUKUNDIGE ASPECTEN

4.1 Bodem

Uit een verkennend bodemonderzoek moet in principe blijken dat er geen belemmeringen van milieukundige aard bestaan. Tijdens de bouw van het complex zijn er indertijd geen aanwijzingen geconstateerd dat er bodemverontreiniging in het geding zou zijn. Bovendien is bij de gemeente en de initiatiefnemer geen informatie bekend die tot vermoedens leiden tot aanwezigheid van bodemverontreiniging binnen de bouwlocatie.

De voorgenomen nieuwbouw is geprojecteerd op de plaats waar al eerder bebouwing aanwezig was, er is dan ook sprake van vervangende nieuwbouw. In dit geval is bodemonderzoek niet noodzakelijk. Bij de definitieve bouwaanvraag zal beoordeeld worden of dan aanvullend bodemonderzoek noodzakelijk is.

4.2 Geluid

Het hotel ligt binnen de geluidszone (wegverkeerslawaaï) van de Rijksweg A15 (aan beide zijde 400 meter) en de Laan van Westroijen. Verder valt het hotel ook binnen de geluidzone (railverkeerslawaaï) van de Betuwespoorlijn (aan beide zijden 1.000 meter).

Een akoestisch onderzoek is echter niet noodzakelijk omdat de (nieuw te realiseren) hotelkamers geen geluidgevoelige objecten zijn. In de vigerende regeling zijn reeds twee bedrijfswoningen opgenomen. Deze zijn wel akoestisch gevoelige objecten, maar één is reeds bestaand en behoeft derhalve niet opnieuw onderzocht te worden op dit aspect. Voor een eventueel tweede bedrijfswoning op basis van een wijzigingsbevoegdheid zal wel onderzoek noodzakelijk zijn.

4.3 Luchtkwaliteit

Besluit niet in betekende mate bijdragen

Op basis van artikel 5.16 van Wet Milieubeheer is het 'Besluit niet in betekende mate bijdragen' van kracht. In dit besluit wordt geregeld welke nieuwe ontwikkelingen van een dermate beperkte omvang zijn dat de invloed van deze plannen op de lokale luchtkwaliteit niet meer individueel getoetst hoeft te worden. Als norm is hierbij aangehouden, dat plannen waarvan de invloed op de lokale luchtkwaliteit minder is dan 3% van de grenswaarde voor PM10 en NO2 als niet significant worden aangemerkt. Deze plannen worden niet relevant geacht voor de lokale luchtkwaliteit.

Kwantificering begrip niet in betekende mate

Bij woningen en bedrijfsruimten zijn de verkeersbewegingen van en naar de woningen en bedrijfsruimten meestal bepalend voor de invloed op de lokale luchtkwaliteit.

Voor woningen is in de regeling gesteld dat indien sprake is van twee ontsluitingswegen, bouwplannen tot 1.000 woningen als niet in betekende mate worden aangemerkt. Uitgaande van een gemiddelde bezetting per woning van 2,5 persoon, kunnen in een bouwplan van 1.000 woningen 2.500 personen verwacht worden. De Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het Ministerie voor Verkeer en Waterstaat heeft kengetallen samengesteld voor transporten van en naar woningen. In een matig stedelijk gebied vinden per 100 personen gemiddeld 106 autobewegingen per dag plaats. Bij 2.500 personen komt dit overeen met 2.650 autobewegingen per dag. Een bouwplan met minder dan 2.650 bewegingen kan daarmee als niet in betekende mate worden geclassificeerd.

Kwantificering vervoersbewegingen als gevolg van planontwikkeling

Voor wat betreft het aantal vervoersbewegingen is het niet van belang of men voornamelijk 's middags of 's avonds van of naar de woning vertrekt. Het aantal autobewegingen binnen 24 uur is bepalend, niet het moment waarop dit plaatsvindt.

De geplande uitbreiding voorziet in het uitbreiden van het hotel tot 163 kamers. Daarnaast zal de oppervlakte van de voormalige evenementenruimten en de vergaderruimten afnemen.

Uitgaande van 163 extra kamers betekend dit maximaal $163 \times 2 = 326$ extra auto bewegingen. Dit is ruim minder dan de 2.650 bewegingen waarbij nog sprake is van een niet in betekenden mate ontwikkeling.

De verkeersbewegingen van en naar het plangebied zijn bepalend voor het effect op de lokale luchtkwaliteit. De verkeersbewegingen behorende bij de voorgenomen activiteiten blijven ruimschoots onder het aantal verkeersbewegingen dat als niet in betekende mate kan worden aangemerkt. Daarmee is de voorgestane ontwikkeling niet in strijd met het bepaalde in de Wet Milieubeheer voor wat betreft de luchtkwaliteitseisen.

4.4 Externe veiligheid

Bepaalde activiteiten brengen risico's met zich mee, met mogelijk grote gevolgen voor de omgeving. Externe veiligheid richt zich op het beheersen van deze risico's. Het gaat daarbij om onder meer de productie, opslag, transport en gebruik van gevaarlijke stoffen. Risicobronnen nabij het plangebied zijn de transportassen A15, de Betuweroute en de Industrieweg. Omdat het transport over de Industrieweg beperkt is, is dit ondergeschikt aan de risico's van de A15 en de Betuweroute. De risico's van de Industrieweg zijn hierna dan ook niet meegenomen. Nabij het plangebied liggen geen bedrijven die gevaarlijke stoffen produceren, opslaan of gebruiken. Hierna wordt ingegaan op het toetsingskader voor externe veiligheid en de gevolgen die externe veiligheid heeft op het bouwplan.

Beleids- en toetsingskader

De beleidskaders voor externe veiligheid van vervoer van gevaarlijke stoffen worden gevormd door de Nota Vervoer gevaarlijke stoffen (2005) en de Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (nota RNVGS, 1996). In de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (circulaire RNVGS d.d. 4 augustus 2004) is het toetsingskader uitgewerkt.

Naar aanleiding van de Nota Vervoer gevaarlijke stoffen wordt met twee sporen gewerkt aan de verbetering van de externe veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Enerzijds gebeurt dit door het opstellen van het basisnet voor het spoor, de weg en het water.

Dit basisnet omvat afspraken over beperkingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen of ruimtelijke plannen over de hoofdinfrastructuur. Anderzijds wordt naar aanleiding van de voornoemde nota gewerkt aan het realiseren/aanbrengen van maatregelen ter verbetering van de veiligheid van het transport.

Het basisnet wordt naar verwachting eind 2009 of in 2010 opgeleverd en wordt wettelijk verankerd. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat adviseert gemeenten nu al rekening te houden met de toekomstverwachtingen voor de groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Bovendien wordt geadviseerd rekening te houden met de ruimtelijke beperkingen die naar verwachting in het basisnet worden opgenomen. Deze beperkingen bestaan uit een veiligheidszone rondom de wegen waarbinnen nieuwbouw en bestaande bouw niet toegestaan zijn. De breedte van deze veiligheidszone is gebaseerd op de verwachtingen van de groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen tot 2020.

De toekomstverwachtingen voor het wegvervoer over de A15 zijn gebaseerd op de transporten met gevaarlijke stoffen over de A15, die in 2006 zijn geteld. Deze cijfers zijn opgehoogd met de verwachte jaarlijkse groei van het vervoer tot 2020.

Om deze groeicijfers toekomstbestendig te maken, zijn deze vervoersaantallen opgehoogd met een veiligheidsfactor.

De toekomstverwachting (2020) voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Betuwelijn is gebaseerd op de verwachtingen waarmee in de Milieueffectrapportage (MER) voor deze spoorlijn rekening is gehouden.

De circulaire RNVGS beschrijft een toetsingskader dat bestaat uit twee normen.

De eerste norm is het plaatsgebonden risico (PR). Hierin zijn in het kort twee verschillende kansen verwerkt:

- de kans dat een ramp, zoals het ontsnappen van een gevaarlijke stof, plaatsvindt;
- de kans dat een persoon daadwerkelijk overlijdt als gevolg daarvan.

Het toetsingskader beoogt de bescherming van kwetsbare objecten, waartoe ook Hotel Van der Valk behoort. De norm voor nieuwe situaties, zoals het bouwplan van Hotel Van der Valk, betreft de kans van 1 op 1 miljoen (10-6) op het overlijden van een persoon. Het gebied waarbinnen deze norm wordt overschreden, wordt begrensd door de 10-6-contour. Deze norm wordt op termijn vertaald in de veiligheidszone die in het kader van het basisnet wettelijk wordt vastgelegd.

De tweede norm is het groepsrisico (GR). Dit is een maat om de kans weer te geven dat bij een incident een groep dodelijke slachtoffers voorkomt. Het groepsrisico is niet ruimtelijk (met contouren) weer te geven. Het groepsrisico wordt gepresenteerd in een curve waarbij de omvang van de groep dodelijke slachtoffers wordt uitgezet tegen de kans dat die groep komt te overlijden. Het groepsrisico kent geen harde wettelijke norm maar een kwalitatieve beoordeling van verschillende ruimtelijke-, milieu- en rampenbestrijdings -aspecten. Bij ruimtelijke besluiten dient een toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico te worden gemotiveerd. Hierbij moet expliciet aangeven worden hoe de diverse factoren zijn beoordeeld en eventuele in aanmerking komende maatregelen, zijn afgewogen. Het is aan burgemeester en wethouders om te besluiten of het restrisico bestuurlijk aanvaardbaar wordt geacht.

Beoordeling plaatsgebonden risico

De ligging van de plaatsgebonden risicocontouren van de A15 en de Betuwelijn zijn onderzocht en weergegeven in het rapport 'Extern veiligheidsonderzoek Van der Valk Hotel te Tiel (opgesteld door SAVE/Oranjewoud, projectnummer 187347 090139-DB87 en gedateerd 30 januari 2009 en als externe bijlage opgenomen). Daarin is rekening gehouden met de toekomstverwachtingen ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen tot 2020.

Uit dit onderzoek volgt dat de plaatsgebonden risicocontour van de snelweg op circa 35 meter van het midden van de snelweg A15 ligt. Nabij het hotel volgt de contour gedeeltelijk de oprit naar de A15. Voor een exacte bepaling van de plaatsgebonden risicocontour wordt verwezen naar figuren 4.1d en 4.1e van het externe veiligheidsonderzoek. De nieuwbouw van het hotel is gepland op minimaal 51 meter van de snelweg. Daarmee wordt voldaan aan de norm van het plaatsgebonden risico voor de A15.

De PR van de Betuwelijn is aanzienlijk groter dan de PR van de A15. Dit is enerzijds het gevolg van de grotere omvang van het transport van gevaarlijke stoffen over de Betuwelijn waarmee in de MER voor de Betuwelijn rekening is gehouden. Anderzijds is dit het gevolg van de onmogelijkheid van het rekenprogramma (RBMII) om rekening te houden met de getroffen veiligheidsmaatregelen. Het rekenprogramma geeft daardoor een sterke overschatting van de risico's.

Het bouwplan ligt desondanks buiten de contour van de PR (10-6) van de Betuwelijn (zie hiervoor figuur 5.1d van het externe veiligheidsonderzoek).

Beoordeling groepsrisico

In de circulaire RNVGS worden gegevens opgesomd die in de verantwoording van het groepsrisico moeten worden opgenomen. Deze gegevens hebben betrekking op:

- A. De ligging van het groepsrisico ten opzichte van de oriënterende waarde;
- B. De toename van het groepsrisico ten opzichte van de nulsituatie;
- C. De mogelijkheden van zelfredzaamheid van de bevolking;
- D. De mogelijkheden van hulpverlening;
- E. De nut en noodzaak van de ontwikkeling;
- F. Het tijdsaspect.

Deze gegevens worden hieronder toegelicht.

A + B. Ligging van het groepsrisico ten opzichte van de oriënterende waarde en toename ten opzichte van de nulsituatie;

In het Externe veiligheidsonderzoek is in beeld gebracht wat de gevolgen zijn voor het groepsrisico als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de rijksweg A15 en de Betuwelijn. Dit is gebeurd voor zowel de huidige situatie als na de uitbreiding van het hotel.

Sinds 2002 telt het hotel 112 kamers. Het restaurant beschikt over een gezamenlijke capaciteit van circa 250 personen. De vergadercapaciteit is beperkt tot enkele kleine ruimten. Vóór 2002 bood het hotel bovendien nog gelegenheid aan 1000 tot 1500 personen in zalen, was de restaurantcapaciteit nog tweemaal zo groot, was er een zwembad en wellness-ruimte voor de hotelgasten in gebruik en was de vergadercapaciteit hoger. De situatie die sinds 2002 aanwezig is, wordt in de risicoberekening als bestaande situatie gezien.

De uitbreidingsplannen voor het hotel bestaan uit de realisatie van 182 nieuwe hotelkamers, uitbreiding van de capaciteit van de restaurants (iets boven het niveau dat vóór 2002 gold), realisatie van wellness-ruimten (en zwembad) ten behoeve van de hotelgasten en realisatie van enkele zalen, casino/speelautomatenhal, disco etc. met een gezamenlijke capaciteit van circa 1730 personen (inclusief personeel, zijnde 'worst case' scenario, gebaseerd op een groter aantal kamers. Het nu voorliggende plan zal resulteren in een lager aantal).

	Tot 2002	Na 2002	Bouwplan
Hotelkamers	122 kamers	112 kamers	285 kamers
Restaurant / barcapaciteit	500 personen	250 personen	608 personen
Zwembad – Wellness	Aanwezig	Niet aanwezig	Aanwezig
Vergaderruimten – capaciteit	200 personen	60 personen	120 personen
Zalen, casino/ speelautomatenhal, disco - capaciteit	1500 personen	Niet aanwezig	1730 personen

Tabel 1: Oude, bestaande en toekomstige situatie Hotel Van der Valk.

In het Externe veiligheidsonderzoek zijn de zogenaamde maatgevende scenario's voor de A15 en de Betuwelijn beschreven. In deze scenario's worden de gebeurtenissen en risico's beschreven die kunnen voorkomen op de A15 en de Betuwelijn. Deze maatscenario's komen grotendeels overeen met de scenario's die de Regionale brandweer in haar advies heeft beschreven.

Het maatgevend scenario van de Betuwelijn is een ongeval op het spoor waarbij gasvormige toxische stoffen vrijkomen die zich (afhankelijk van de windrichting) verspreiden in de richting van het plangebied.

Er zijn twee maatgevende scenario's voor de A15 en de oprit naar de A15. Deze scenario's hebben betrekking op een ongeval waarbij de tank van een LPG-tankwagen ontploft. Dit kan het gevolg zijn van een aanrijding waarna de tank beschadigd raakt, en de vrijgekomen LPG direct (explosief) ontbrandt ('koude Bleve'). Een ander scenario is dat de tank betrokken raakt bij een brand waardoor de tank wordt opgewarmd en de LPG onder druk vrijkomt en ontbrand ('warme Bleve'). Deze scenario's kunnen overdag en gedurende werkdagen plaatsvinden, aangezien het transport van LPG hoofdzakelijk in deze periodes plaatsvindt.

Uit het onderzoek van SAVE/Oranjewoud blijkt dat als gevolg van de uitbreidingsplannen van Hotel Van der Valk, het groepsrisico als gevolg van het transport over de A15 substantieel toeneemt. Het groepsrisico blijft in de huidige situatie onder de oriënterende waarde. In de toekomstige situatie wordt de oriënterende waarde nipt overschreden.

Uit het onderzoek blijkt tevens dat als gevolg van het transport over de Betuwelijn, de oriënterende waarde van het groepsrisico in de huidige en in de toekomstige situatie niet veel van elkaar verschillen. In beide gevallen is er een duidelijke overschrijding van de oriënterende waarde zichtbaar. Bij deze uitkomst moet worden opgemerkt dat sprake is van een overschatting van de daadwerkelijke (toekomstige) risico's omdat het rekenmodel geen rekening kan houden met veiligheidsmaatregelen die aan de Betuwelijn zijn getroffen.

C. De mogelijkheden van zelfredzaamheid van de bevolking;

De eerste ontwerpen van het hotel gingen uit van een brede hotelvleugel die op korte afstand (44 meter) van de afrit naar de A15 gebouwd zou worden. In deze vleugel bevond zich een atrium bestaande uit twee glazen gevels waarin ondermeer de restaurants en een bar waren ondergebracht.

Dit ontwerp is uitgangspunt geweest voor intensief overleg tussen de initiatiefnemer, de gemeente en de (Regionale) brandweer. In dit overleg is gekeken hoe de externe veiligheid van het bouwplan verhoogd kan worden. Daarin is de zelfredzaamheid van de hotelgasten en het personeel nadrukkelijk meegewogen.

De Regionale brandweer Gelderland-Zuid is wettelijk adviseur in deze procedure en heeft geadviseerd ten aanzien van de zelfredzaamheid van de bevolking. De adviezen van de Regionale brandweer zijn, voor zover zij in deze procedure thuishoren, in de overwegingen van dit besluit meegenomen.

Om de zelfredzaamheid bij een incident op de Betuwelijn te vergroten is het belangrijk dat de hotelgasten en het hotelpersoneel in het hotel kunnen schuilen totdat het gevaar van verspreiding van toxische stoffen is geweken. In het aangepaste ontwerp is rekening gehouden met voldoende opvangruimte in veilige ruimten in het hotel. In deze ruimten wordt het mogelijk gemaakt (overeenkomstig het advies van de Regionale Brandweer) om de ventilatie centraal uit te schakelen zodat verspreiding van deze stoffen in de ruimten van het hotel kan worden beperkt. In het brandweeradvies wordt vastgesteld dat de hoorbaarheid van het landelijke sirenenetwerk buiten het hotel prima is maar in het hotel niet gegarandeerd kan worden. Een goed voorbereide en geoefende noodorganisatie kan een deel van de hiervoor genoemde aandachtspunten ondervangen en heeft een positieve uitwerking op de zelfredzaamheid. Deze laatstgenoemde maatregelen zijn niet te verankeren in het bestemmingsplan/vrijstelling).

In het geval er een Bleve dreigt op de A15, is het zaak de hotelgasten zo snel mogelijk uit het hotel te evacueren en op ruime afstand van de A15 in veiligheid te brengen. Om deze reden is in het aangepaste ontwerp van het hotel rekening gehouden met ruime en logische vluchtroutes. Ook is het ontwerp van de nieuwbouw gewijzigd in een ranke bouwvorm met een beperkt glasoppervlakte. Deze bouwvorm is beter bestand tegen drukgolven als gevolg van een Bleve. Daarnaast zijn er bij een Bleve minder negatieve effecten door verspreiding van glasscherven. In de hoogbouw worden hoofdzakelijk hotelkamers gerealiseerd alwaar overdag (in de periode waarin hoofdzakelijk het LPG-transport over de A15 plaatsvindt) nauwelijks personen aanwezig zijn. In de dagperiode kunnen met name de vergaderruimten, zalen en restaurants en bar intensief worden gebruikt. De vergaderruimten zijn voorzien in de laagbouw aan de voorzijde en het midden van het hotel. In deze ruimten wordt het glasoppervlakte beperkt.

De zalen en de bar zijn gelegen achter deze ruimten en daardoor beter beschermd tegen de drukgolven en warmtestraling van een Blevé. Het restaurant is gepland op het dak van de voorzijde van het hotel. De gevel van het restaurant wordt grotendeels van glas voorzien. Het restaurant en het terras bieden beperkte bescherming tegen de gevolgen van een ongeval op de A15 of de Betuwelijn. Omdat deze ruimten moeilijk op een andere plaats in het gebouw zijn aan te brengen en aanvullende bouwkundige maatregelen niet zijn te realiseren is de nadruk gelegd op het optimaliseren van de ontvluchtingsmogelijkheden van deze ruimten.

D De mogelijkheden van rampenbestrijding en hulpverlening;
De Regionale brandweer is in haar advies ingegaan op de mogelijkheden voor de hulpverlening en rampenbestrijding. In het advies wordt het volgende geconstateerd:

- a De bereikbaarheid van de snelweg voor de brandweer is goed.
Hiervoor zijn ondermeer de vluchtstroken langs de oprit en de A15 beschikbaar. De uitruktijd is beperkt zodat snel optreden van de brandweer mogelijk is;
- b Er is op dit moment onvoldoende bluswater nabij de snelweg beschikbaar om tot effectieve koeling van een LPG-tank te kunnen overgaan. Dit koelen is essentieel om de ontwikkeling van een incident tot een Blevé te kunnen voorkomen. Met de wegbeheerders (Rijkswaterstaat en de Provincie) zijn afspraken gemaakt over de aanleg van bluswaterputten langs de A15 en nabij de kruising A15/industrieweg. Hierdoor kan de bluswatervoorziening op een adequaat niveau worden gebracht;
- c De kans op het optreden van het maatgevende scenario is zeer klein. Ondanks de goede bereikbaarheid van de brandweer en de adequate bluswatercapaciteit kan het optreden van een Blevé niet volledig worden uitgesloten. Dit komt omdat een koude Blevé niet kan worden uitgesloten en de tijd tussen het incident en het optreden van een warme Blevé beperkt is. Hetzelfde geldt voor het optreden van een Blevé op het spoor. De gemeente, brandweer noch de initiatiefnemer van het hotel kunnen hiertegen effectieve maatregelen treffen;
- d De hulpvraag overstijgt bij een maatgevend scenario de mogelijkheden van de rampenbestrijdingsorganisatie. Met name de capaciteit van de geneeskundige hulpverlening is onvoldoende om, na het optreden van een Blevé of calamiteit met toxische gassen op de Betuwelijn, alle gewonden tijdig (binnen 1 uur) adequate hulp te bieden. De kosten die gepaard gaan met het op adequaat niveau brengen van de capaciteit staan niet in verhouding tot de kleine kans dat het maatgevende scenario kan optreden;

- e Door de rijksoverheid en de spoorbeheerders wordt gewerkt aan het permanent verbeteren van de veiligheid op de Betuwelijn (ondermeer in het kader van het basisnet spoor). Er zijn inmiddels verschillende maatregelen genomen die de rampenbestrijdings- en hulpverleningsmogelijkheden verbeteren zoals het verbeteren van de bluswatervoorziening, aanbrengen van opstelplaatsen voor brandweervoertuigen, het aanbrengen van verbeterde treinbeveiligings en –beïnvloedingssystemen en organisatie en training van de hulpverlening en rampenbestrijding.

E. Nut en noodzaak van de ontwikkeling

Het Hotel Van der Valk is een belangrijk ruimtelijk en economisch element zowel in het plan Westeroijen als voor de gemeente Tiel. In de afgelopen jaren vervulde dit hotel een belangrijke rol bij lokale en regionale evenementen, mede dankzij een goede ontsluiting via de A15. Na 2002 is deze functie afgenomen. Voor het voortbestaan van het hotel is het belangrijk dat het hotel een nieuwe impuls krijgt. Hiervoor is uitbreiding van hotel noodzakelijk. Aangezien de huidige locatie voor een hotel zeer geschikt is en uitbreiding van het bestaande hotel voor de hand ligt, zijn er geen andere locaties voor het hotel overwogen noch voorhanden.

F. Het tijdsaspect

In de risicoberekening is heel nadrukkelijk rekening gehouden met de groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A15 en de Betuweroute. Naast de mogelijke groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn ook andere elementen van invloed op de risicosituatie van het hotel.

Een sterke positieve invloed hebben de nog te nemen veiligheidsmaatregelen op het spoor en de weg. In het kader van het basisnet spoor gewerkt aan uitwerking van een aantal veiligheidsmaatregelen op het spoor. Gedacht wordt ondermeer aan het clusteren en gescheiden vervoeren van brandbare en toxische stoffen (zogenaamde bloktreinen) waardoor de kans op calamiteiten en verspreiding van toxische stoffen afneemt. Daarnaast worden de risicorekenmodellen op termijn verfijnt zodat de exacte verbetering van de risico's van de maatregelen aan het spoor kunnen worden berekend.

Herberekening naar aanleiding van gewijzigde circulaire

In januari 2010 is een gewijzigde Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen gepubliceerd. Omdat in het voor dit bestemmingsplan gebruikte rapport "Extern veiligheidsonderzoek Van der Valk Hotel te Tiel" van SAVE/Oranjewoud, nr. 187347 090139-DB87 d.d. 30 januari 2009 nog geen rekening is gehouden met de gewijzigde circulaire is een herberekening van de externe veiligheidsrisico's voor het Van der Valk Hotel gemaakt waarin wel de gewijzigde Circulaire als uitgangspunt is genomen. De uitkomsten van deze herberekening zijn opgenomen in het

rapport "Externe veiligheidsonderzoek Van der Valk Hotel Tiel, Herberekening externe veiligheidsrisico's Rijksweg A15" van RMB, kenmerk 74300087 d.d. 11 januari 2011. Dit rapport is als externe bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Uit de oorspronkelijke berekening van SAVE/Oranjewoud d.d. 13 maart 2009 blijkt al een toename van het groepsrisico en een kleine overschrijding van de oriëntatiewaarde. Deze overschrijding is door burgemeester en wethouders aanvaardbaar geacht. De overschrijding is na herberekening niet noemenswaardig groter. Een hernieuwde afweging ten aanzien van de verantwoording van het groepsrisico is daarom niet noodzakelijk. De conclusies ten aanzien van de aanvaardbaarheid van het restrisico blijven ongewijzigd.

Conclusie

Het groepsrisico is afzonderlijk berekend voor de A15 en de Betuwelijn. De uitbreiding van het hotel heeft grote invloed op het groepsrisico dat veroorzaakt wordt door de A15. De toename van het groepsrisico van de Betuwelijn is beperkt. Het aantal personen nabij deze risicobronnen is groot, waardoor in het geval van een calamiteit, de capaciteit van de hulpverleningsdiensten onvoldoende is om adequaat hulp te bieden. Om de veiligheid van het initiatief verder te optimaliseren heeft uitgebreid overleg plaatsgevonden tussen de initiatiefnemer, gemeente en (Regionale) brandweer. Dit heeft geleid tot een gebouwontwerp waarin rekening is gehouden met de rampscenario's die zich op de A15 en Betuwelijn kunnen voordoen. Daarnaast wordt actie ondernomen om de bluswatervoorziening langs een gedeelte van de A15 te verbeteren. Deze maatregelen laten zich met de huidige rekenmethodiek slechts beperkt vertalen in een lager groepsrisico. Gezien het grote belang van bouwplannen van Hotel Van der Valk, de afwezigheid van (vestigings-)alternatieven en de beperking van het groepsrisico door de genomen maatregelen, wordt het restrisico door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Tiel aanvaardbaar geacht.

4.5 Bedrijven en milieuzonering

Er zijn geen hinderlijke bedrijven in de omgeving aanwezig. Door de schietbaan valt het hotel onder de werkingssfeer van de Wet milieubeheer. Hiervoor zal een vergunning worden aangevraagd.

4.6 Leidingen

In het plangebied zijn geen leidingen gelegen met een planologisch relevante beschermingszone, noch overlapt een beschermingszone van een planologisch relevante leiding hiermee.

4.7 Radartoets

Het Ministerie van Defensie, Dienst Vastgoed Defensie heeft de gemeente per brief, gedateerd 14 september 2009, laten weten dat de bouwlocatie buiten radarverstoringsgebied ligt en dat de bouwhoogte onder de toetsingshoogte blijft. Het Ministerie van Defensie heeft daarom geen bezwaar tegen het bouwplan.

4.8 Duurzaam bouwen

De bestaande hellende daken worden verwijderd en vervangen door platte daken. Deze platte daken krijgen een “groene” dakafwerking met een sedum begroeiing.

Het eerste voordeel van dergelijke daken is dat ze, in tegenstelling tot conventionele dakdekking, een belangrijke bijdrage leveren aan de oproep van overheidsinstanties tot waterbeheersing. Het dak werkt als buffer bij (hevige) regenval. De afvoer van hemelwater van het dak vertraagt en via verdamping komt een deel van het vocht weer in de atmosfeer terecht.

Daarnaast wordt het door een groendak sijpelend water door het substraat in meer of mindere mate gezuiverd van fijnstof, zware metalen (zoals cadmium, lood, koper) en luchtverontreinigende stoffen (koolmonoxide, benzeen, tolueen en formaldehyde). Dit leidt er gewoonlijk toe dat het water minder zuur is voordat het in een waterloop wordt geloosd, wat ten goede komt aan de lokale flora en fauna.

Verder hebben groene daken een warmte en koude-isolerende werking waardoor het binnenshuis in de zomer koeler en in de winter juist warmer blijft. Dit resulteert in een vermindering van de stook- en koelingskosten en verminderde CO2 uitstoot.

Groene daken hebben niet alleen een warmte-isolerende, maar ook een geluidsisolerende werking. Deze eigenschap werkt tweeledig. Enerzijds absorbeert de op het dak aangebrachte substraatlaag en begroeiing contactlawaai (regen), omgevingsgeluid ((vlieg)verkeer) en reduceert het door zijn geluidsabsorberende eigenschap eveneens geluidsweerkaatsing tot een minimum. Anderzijds dempen dezelfde lagen het volume van het geluid dat gebouw zelf naar buiten uitdraagt.

Tot slot kunnen groene daken op een bedrijventerrein uitstekend dienen als compensatie voor verloren gegaan groen. Vegetatiedaken en daktuinen voorzien de lokale planten en dieren namelijk in een nieuwe levensruimte of een veilige verbinding naar het omliggende landschap. Groendaken kunnen om die reden dan ook een belangrijke bijdrage leveren tot de verhoging van de biodiversiteit van een stad.

Tevens zullen de daken worden voorzien van zonnewarmteboilers voor het opwekken van warmwater en zonne-energiesystemen voor de productie van elektriciteit.

Daar waar mogelijk zal het verwarmingssysteem een zgn. lage temperatuursverwarming zijn, zal gebruik worden gemaakt van beton - kernactivering (vloer/wandverwarming) en zal de verwarmingsinstallatie bestaan uit een warmte pomp installatie aangesloten op een koude en warmte opslag in de bodem. Door het bewust kiezen van een goede milieuvriendelijke installatie, welke meer zal kosten maar waarvan de terug verdien tijd tussen de 5-7 jaar zal zijn, kan de CO2 uitstoot met meer dan 600 ton worden teruggebracht.

Ventilatie systemen zullen worden voorzien van warmte - terug winning, zodat de warmte gebruikt kan worden voor het voorverwarmen van de ventilatie lucht toevoer en verder via warmtepompen elders voor het verwarmen c.q. koelen kunnen zorgen.

5 WATERHUISHOUDKUNDIGE ASPECTEN

Met het Waterschap Rivierenland is overleg gevoerd over het concept van de ruimtelijke onderbouwing hetgeen resulteerde in het volgende.

Om water als één van de sturende principes voor de ruimtelijke ordening verder te ontwikkelen, zijn er door de Commissie Waterbeheer 21e eeuw doelstellingen geformuleerd om water prominenter in beeld te krijgen. Één van die doelstellingen is het uitvoeren van een 'Watertoets' bij alle ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets omvat het proces van informeren, afstemmen en adviseren om te komen tot een inhoudelijke beoordeling van de waterhuishoudkundige gevolgen van het bestemmingsplan. De watertoets resulteert in de "natte paragraaf" van het bestemmingsplan of een ruimtelijke onderbouwing. Hiertoe dient de initiatiefnemer van een plan de waterbeheerder vroegtijdig bij de planvorming te betrekken. De waterbeheerder geeft een wateradvies en de initiatiefnemer dient aan te geven hoe zij met dit advies is omgegaan.

In de volgende paragrafen is achtereenvolgens het beleid en het bestaande watersysteem beschreven, de nieuwe situatie na realisatie van het bouwplan en de resultaten uit overleg met het waterschap Rivierenland.

5.1 Beleidsdoelstellingen

Het beleid van het waterschap is er op gericht om in geval van nieuw of transformatie van bestaand stedelijk gebied geen hemelwater via de riolering op de RWZI te ontvangen. Bij het opstellen van rioleringsplannen dient de Nota rioleringsbeleid 2005 als beleidsuitgangspunt te worden gehanteerd. Uit de beslisboom kan worden afgeleid dat in woongebieden en niet vervuilde werkgebieden of publieke ruimte in principe al het regenwater kan worden afgekoppeld (of niet aangekoppeld) en geïnfiltreerd in de bodem, of – als dat niet kan - geloosd op oppervlaktewater mits geloosd wordt via een filter. Een filter kan zijn een bodempassage (bijvoorbeeld een wadi) of een lamellenfilter. Alleen voor daken geldt dat rechtstreekse lozing op het oppervlaktewater mogelijk is, mits maatregelen aan de bron worden getroffen (toepassen van niet uitlogende bouwmaterialen).

In algemene zin geldt dat de hoeveelheid water, die ten gevolge van de versnelde afvoer van het verharde oppervlak wordt geloosd op watergangen die in het beheer zijn van het waterschap, niet groter mag zijn dan de afvoernorm voor landelijk gebied van 1,5 l/s/ha. Indien uit de berekeningen blijkt dat dit toch het geval is, zullen retentievoorzieningen moeten worden aangelegd om deze extra hoeveelheid te kunnen bergen.

Het watersysteem moet robuust genoeg zijn om bij een T=10 +10% neerslagsituatie 0.70 m. drooglegging t.o.v. het straatpeil te garanderen. Tevens moet bij een T=100 +10% neerslagsituatie 0.0 m. drooglegging t.o.v. het straatpeil worden gegarandeerd.

Deze berekening behoeft niet separaat te worden opgesteld indien wordt voorzien in een compensatie die gelijk staat aan 436 m³ in open water per ha. verhard oppervlak.

Voor extra berging zijn de volgende mogelijkheden in volgorde van voorkeur denkbaar:

- extra retentie op het eigen terrein d.m.v. het graven van nieuw water of vergroten van oppervlaktewater;
- indien dit niet (volledig) mogelijk is: extra retentie in de watergang waarop wordt geloosd door vergroten van het profiel van de watergang en/of;
- indien ook dat niet afdoende is: door het graven van nieuw water binnen hetzelfde peilvak en aangesloten op bestaande A- of B-watergangen.

Hierbij moet rekening gehouden worden met een maximaal toelaatbare peilstijging van 0,30 m, gerekend over het nieuwe / de extra wateroppervlakte.

Daarnaast dient invulling te worden gegeven aan o.a. de volgende ontwerp- en inrichtingsmaatregelen:

- grondwaterneutraal bouwen;
- toetsing initiatief aan het waterbeheerplan;
- verhardingen zijn – mits geen vervuiliingsrisico bestaat - bij voorkeur waterdoorlatend;
- aansluiting DWA (droog-weer-afvoer, ofwel de vervuilde afvoer) op een vuilwaterriool;
- In het gebied mogen geen auto's worden gewassen;
- De wRw-beslisboom uit de nota Rioleringsbeleid 2005 van Waterschap Rivierenland is van toepassing.

Het waterschap heeft bepaald dat straatwater, voor het op het oppervlaktewater wordt geloosd, eerst via een bodempassage geleid dient te worden. Dit kan o.a. zijn via: Aquaflow-bestrating, wadi's, een minimaal 2 meter brede grasberm of een soortgelijke constructie.

5.2 Bestaande situatie en oplossingen

Door het bouwplan wordt de bebouwde oppervlakte, ten opzichte van het oorspronkelijke gebouw, verminderd. Het aantal parkeerplaatsen zal toenemen. Omdat er daarbij geen sprake is van een dichte bestrating wordt het hemelwater direct in de grond geïnfiltreerd (zoals in de bestaande toestand).

Het hemelwater van het bestaande gebouw wordt afgevoerd naar de bestaande watergang rondom het perceel, het huishoudelijke water gaat naar het gemeente riool en het afvalwater van de keuken e.d. gaat via een vet-vangput naar het gemeente riool.

De bestaande hellende daken worden vervangen door platte daken die voorzien worden van een vegetatie dak. Daardoor zal er een gedeelte van het hemelwater reeds op het dak worden opgevangen waardoor er veel minder snel hemelwater zal worden afgevoerd dan in het verleden.

Het huishoudelijke afvalwater van de extra kamers zal aangesloten worden op het gemeente riool. Daartoe is het bestaande rioolstelsel en de aansluiting van het hotel reeds overgedimensioneerd. Hotel Van der Valk heeft in aanvulling hierop op eigen terrein een tweede vetafscheider en een tweede zinkafscheider in het systeem opgenomen, alsmede een warmteterugwincentrale. Restwarmte wordt aldus teruggewonnen en afvalwater wordt reeds vergaand gezuiverd op het riool geloosd.

Het bestaande parkeerterrein en tankstation wordt gehandhaafd. Het parkeerterrein is reeds uitgevoerd met grind (parkeervakken) en klinkerverharding (rijbanen). Dit zal ongewijzigd blijven.

Onderstaand de uitgangspunten aangaande "schoon" en "vuil" water:

1). Behandeling afval- en regenwater:

De bestaande hellende daken worden vervangen door platte daken die worden voorzien van een vegetatie dak (sedum). Bij de bestaande daken wordt regenwater snel afgevoerd. In de nieuwe situatie wordt het regenwater gebufferd in het vegetatie dak en zal vertraagd afvoeren naar het oppervlaktewatersysteem; er zal minimaal water afstromen. Afvalwater wordt op de riolering aangesloten.

De oorspronkelijke bebouwde oppervlakte is 8.103 m², de toekomstige bebouwde oppervlakte is 7.456m². Dit betekent een vermindering van het bebouwde oppervlakte van 647m², daarnaast zal het grootste gedeelte van de daken worden uitgevoerd als vegetatiedak zodat reeds een buffering op het dak plaatsvindt.

2). Compensatie i.v.m. uitbreiding verharding:

De uitbreiding van de verharde terreinoppervlakte wordt in half open verharding uitgevoerd en zal niet op het riool worden aangesloten maar ter plaatse infiltreren. Er komt geen extra terrein riool. Voor de bestrating wordt een speciale steen gebruikt die direct het water langs de zijanten draineert. De parkeervlakken zullen worden voorzien van een hafverharding (grind), zoals bestaand, of eveneens met waterdoorlatende klinkers.

3). Specifiek beleid voor tankstations:

Het tankstation zal niet wijzigen. Het huishoudelijke afvalwater wordt rechtstreeks geloosd op het gemeente riool, het terreinwater rondom het pompeneiland (vloeistofdichte vloer) watert af via een slib- en olie-afscheider naar het gemeente riool; tevens wordt de hoeveelheid hemelwater hier beperkt door de aanwezige luifel.

De wasstraat zal afwateren via een slib- en olie afscheider echter het waswater zal zoveel mogelijk worden hergebruikt t.b.v. het opnieuw wassen van auto's. De wasstraat kent een gesloten watersysteem met zuivering, waardoor geen vervuiling naar het grond- of oppervlaktewater ontstaat. In de wasstraat wordt zelfs 98% van het waswater hergebruikt en slechts 2% afgevoerd als afvalwater.

4). Ligging plangebied naast watergang:

De bestaande parkeerplaatsen langs de watergang blijven ongewijzigd. In overleg met het waterschap Rivierenland is bepaald dat de keurstrook langs de watergang niet zal worden bebouwd en ook niet worden gebruikt voor de nieuwe parkeerplaatsen. Deze 4 meter brede keurzone is obstakelvrij en krijgt een groenbestemming.

In het kader van de wateropgave Tiel-Oost is het verzoek gedaan om aansluitend aan de keurstrook rekening te houden met 2 meter extra ruimte voor waterberging. Het bestemmingsplan biedt hiervoor de planologische mogelijkheid (binnen de aangrenzende groenbestemming). Aan de overzijde van de watergang is meer compensatieruimte beschikbaar.

5.3 Overleg

Betreffende het bovenstaande is overleg geweest met de heer S. Fontein van waterschap Rivierenland. Zijn reactie is (na correctie van de m²):

In de bestaande situatie is 8.103 m² bebouwd oppervlak aanwezig. De bestaande bestrating beslaat 11.112 m² en er zijn parkeervakken van grind met een oppervlakte van 2.007 m². Het totale oppervlakte betreft 21.222 m².

De bebouwde oppervlakte in de nieuwe situatie zal 7.456 m² bedragen, waarvan ongeveer 50% in de vorm van een vegetatiedak. De omvang van te behouden bestaande bestrating bedraagt 5.340 m². Voor open bestrating hanteert het waterschap een reductie factor van 50% wat betekent dat bij toepassing van open bestrating slechts 50% van de verharding hoeft te worden meegerekend. Er zal een nieuwe 'open' bestrating worden gerealiseerd met een omvang van 8.602 m² (compensatie reductie 50% - te rekenen op $8602/2=4301$ m²) en parkeervakken van grind met een oppervlakte van 3.935 m². De totale oppervlakte bebouwing en af te koppelen verharding bedraagt aldus 21.032 m².

Daar het berekende “compensatie”oppervlakte (21.032) minder is dan het bestaande oppervlakte (21.222) is er geen sprake van een toename van verharding en is er geen “extra” waterberging nodig. Dit is inclusief de uitbreiding van parkeren aan de oostzijde.

In overleg met het waterschap en de opdrachtgever zullen op een later tijdstip, voor het uitvoeren van het nieuwe parkeerterrein, afspraken worden gemaakt voor de definitieve uitvoering betreffende het afwateren van het parkeerterrein. Overeenkomstig het beleid zal gekeken worden naar een compensatie in open water en/of naar de mogelijkheid om een deel van het terrein te voorzien van het zgn. aquaflowsysteem dat regenwater doorlaat en filtert en de vuile deeltjes vasthoudt. Dit systeem geeft zeker dertig jaar de garantie dat schadelijke stoffen vanuit de auto's (rubber, olie, benzine resten) niet in de bodem of het bodemwater terecht zullen komen, en zorgt tevens voor een snelle afvoer van het gezuiverde regenwater.

Het waterschap heeft op 4 februari 2010 per brief een positief wateradvies afgegeven voor dit plan. Daarin is wel de voorwaarde opgenomen dat getoetst wordt op de daadwerkelijke realisatie van vegetatiedaken en halfopen verharding bij de bouwaanvraag. Dit wordt in een realisatieovereenkomst vastgelegd. Tevens wordt opgemerkt dat de aanleg aan de Keur getoetst dient te worden.

6 ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE

6.1 Archeologie

De gemeente heeft een eigen archeologische waardekaart. Deze is vastgesteld door de raad en leidend. Daarnaast is er een vastgestelde kadernota cultuurhistorie. Het beleid van de gemeente Tiel is voornamelijk dat alle projecten met een oppervlakte van 100 m² of meer dienen te worden onderzocht, ongeacht de onderliggende verwachtingswaarde. Dit terrein telt op de kaart van de gemeente overigens een hoge verwachtingswaarde. Ook terreinen die al bebouwd zijn geweest of nog bebouwd zijn, vallen onder deze onderzoeksplicht.

Dit betekent dat er, in geval er daadwerkelijk geroerd gaat worden in nog ongeroerde bodem, archeologisch onderzoek moet plaatsvinden naar de mogelijke archeologische resten, naar de omvang van wat de nieuwbouw zou kunnen verstoren en dat er naar alle waarschijnlijkheid ook primair veldonderzoek (bv boringen) moet plaatsvinden om de eventuele aan of afwezigheid van een onverstoord bodemprofiel in kaart te brengen. Mocht uit deze onderzoeken blijken dat er archeologische waarden verstoord dreigen te worden, zal er een selectiebesluit volgen om het al dan niet op te laten graven.

In het bestemmingsplan moeten dan ook regels opgenomen worden inzake de omgang met archeologie conform de gemeentelijke standaard. Het daadwerkelijke onderzoek hoeft in dit stadium nog niet te worden gedaan, doch uiterlijk bij de aanvraag van de bouwvergunning. Het is raadzaam om archeologisch onderzoek, gezien de lange doorlooptijd, echter tijdig uit te voeren.

6.2 Cultuurhistorie

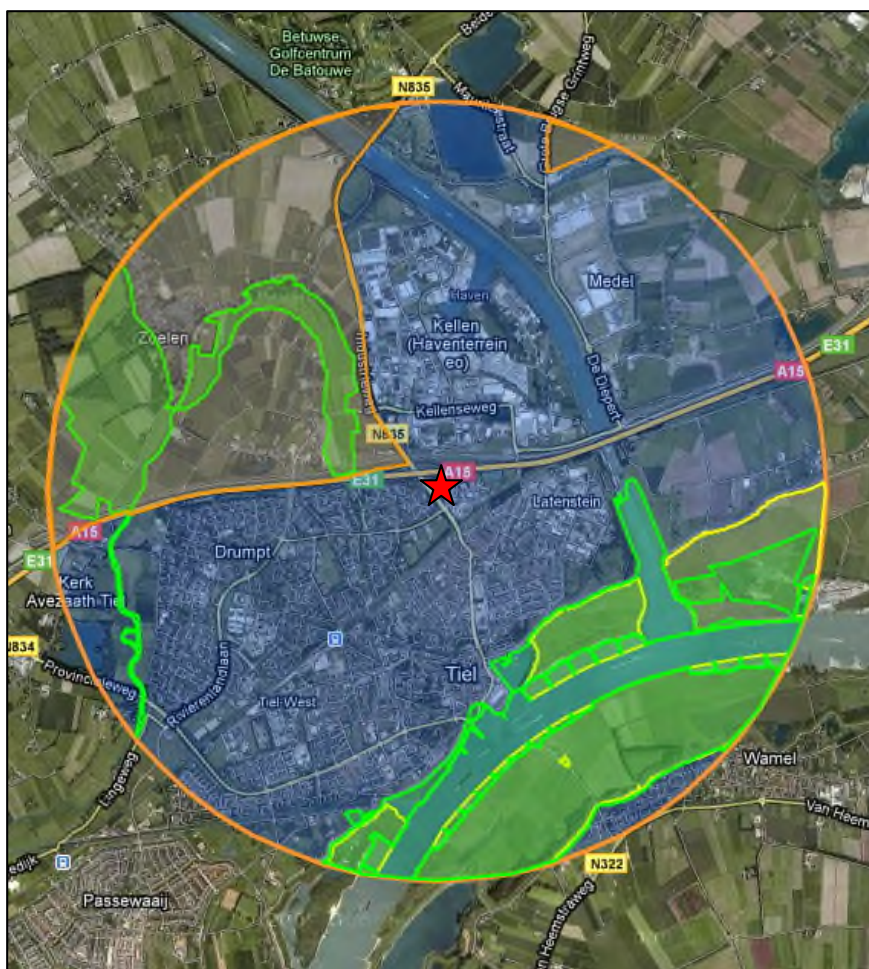
Het plangebied is op kaart 'Cultuurhistorische waarden' van de provincie Gelderland niet nader aangeduid met een historische geografie waardering.

Binnen het plangebied zijn geen monumenten of cultuurhistorische waardevolle elementen op de provinciale kaart aangeduid, zodat vanuit deze optiek ook geen belemmeringen bestaan om de bouwplannen te realiseren.

7 ECOLOGISCHE ASPECTEN

7.1 Vogel- en habitatrictlijn

Geconcludeerd is dat het plangebied niet valt binnen een Natura 2000 en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Daarvoor is de gebiedendatabase van het Ministerie van landbouw natuur en voedselkwaliteit geraadpleegd. Deze database bevat alle informatie over de beschermde natuurgebieden van Nederland. De Natura 2000-gebieden (Vogelrichtlijn en Habitatrictlijn), Wetlands en Beschermde Natuurmonumenten, Nationale parken, Nationale landschappen en de Ecologische Hoofdstructuur. Zie de onderstaande afbeelding, waar het geraadpleegde gebied omcirkeld is.



Binnen de geraadpleegde cirkel zijn:

- de ligging van het plangebied middels een rode ster aangeduid;
- de nabij de rivier de Waal aangewezen Natura 2000 gebieden geel omlijnd;
- de EHS groen omlijnd;
- de Nationale Landschappen (2007) oranje omlijnd.

De locatie is niet binnen de Natura 2000- en de EHS-gebieden gelegen. Zij ligt op 1250 m afstand van de Natura 2000-gebieden, temidden van bebouwd terrein. De Natura 2000- gebieden zijn beschermd tegen invloeden van buitenaf, zodat moet worden beoordeeld of nieuwbouw of gewijzigd gebruik van de locatie tot verstoring van de natuur in het beschermde gebied kan leiden. Gelet op de bestaande situatie (bebouwd gebied, gebruik volgens de horecabestemming) in vergelijking met de nieuwe situatie kan geconcludeerd worden dat er geen nadelige invloed op dergelijke gebieden verwacht wordt.

7.2 Flora en faunawet

Op basis van de Flora en faunawet (april 2002) wordt een groot aantal inheemse bedreigde dier- en plantsoorten beschermd. Gezien de bouwaanvraag dient met name bepaald te worden, of er natuurwaarden zijn die verstoord zouden kunnen worden.

Bij de gemeente en de initiatiefnemer is geen informatie bekend die tot vermoedens leiden tot aanwezigheid van bedreigde plant- en diersoorten binnen de locatie. Bovendien ligt dat ook niet voor de hand op basis van het huidige gebruik en de terreininrichting (horeca activiteiten).

Door de sloop en verbouw van (onderdelen van) het hotel worden geen nestplaatsen van bijvoorbeeld zwaluw etc aangetast. Verder onderzoek naar ecologische aspecten is dan ook niet aan de orde.

Voor alle aanwezige flora en fauna geldt de zorgplicht ingevolge de Flora- en faunawet die van toepassing is op zowel beschermde als onbeschermde dier- en plantensoorten. Op grond hiervan dient eenieder zoveel als redelijkerwijs mogelijk is te handelen op een wijze dat nadelige gevolgen voor flora en fauna kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk worden beperkt of ongedaan worden gemaakt.

De werkzaamheden voor aanleg van de parkeervoorziening in de noordoostelijke punt van het plangebied kan bij voorkeur worden gestart buiten het broedseizoen. Dit om verstoring van mogelijk (in de nabijheid) aanwezige broedende vogels te voorkomen.

8 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

De realisering van de beoogde (ver)bouwplannen en de daarmee samenhangende kosten binnen de locatie, zijn geheel en al voor risico van de initiatiefnemer.

De kosten die sec samenhangen met de bestemmingsplanprocedure komen voor rekening van de gemeente.

De gemeente acht de economische uitvoerbaarheid van de (ver)bouwplannen voldoende verzekerd.

Om de gemeente te vrijwaren van eventuele schadeclaims zal er een planschadeovereenkomst worden opgesteld die door de beide partijen (initiatiefnemer en gemeente) worden afgesloten.

9 JURIDISCHE REGELING

De planopzet heeft zijn juridische vertaling gekregen in een analoge verbeelding¹ en de regels die tezamen het bestemmingsplan vormen. Een bestemmingsplan is een planologische regeling die zowel de burger als de overheid rechtstreeks bindt.

Het bestemmingsplan reguleert het gebruik van de gronden binnen het plangebied. Het bestemmingsplan biedt het gemeentebestuur een basis voor handhaving, indien op een bepaalde locatie activiteiten plaatsvinden die strijdig zijn met het bestemmingsplan en derhalve uit ruimtelijk oogpunt onwenselijk worden geacht.

Met ingang van 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening in werking getreden. Op basis van deze wet, is in het bestemmingsplan de benaming van enkele begrippen veranderd (regels in plaats van voorschriften, ontheffing in plaats van vrijstelling) en geldt een aantal standaardbepalingen. In de regels zijn voorts wettelijk voorgeschreven bepalingen opgenomen inzake het overgangsrecht en een anti-dubbeltelbepaling. Een algemene gebruiksbeperking en strafbepaling zijn niet meer in de regels opgenomen: in de wet is nu in artikel 7.10 Wro een algemeen gebruiksverbod voor gebruik in strijd met de bestemming opgenomen, alsmede een strafbaarstelling voor overtreding van het verbod.

De verbeelding en de regels zijn voorts opgesteld conform het Handboek Bestemmingsplannen van de gemeente Tiel, welke is gebaseerd op de landelijke Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP 2008). In deze standaard is de opzet van de regels en de benaming en verbeelding van bestemmingen en diverse functieaanduidingen, bouwaanduidingen en maatvoeringsaanduidingen bindend voorgeschreven. Het bestemmingsplan voldoet aan de digitale eisen die vanaf 1 januari 2010 aan bestemmingsplannen gesteld worden.

9.1 Indeling

De regels zijn opgedeeld in vier hoofdstukken:

Hoofdstuk 1 bevat de begrippen (artikel 1) en een bepaling over de wijze van meten (artikel 2); deze worden opsommingsgewijs in alfabetische volgorde gegeven en dienen als referentiekader voor de overige regels.

Hoofdstuk 2 bevat de bestemmingen 'Bedrijf – Verkooppunt motorbrandstoffen', 'Groen' en 'Gemengd - 4', alsmede de

¹ Na 1 januari 2010 ligt het primaat niet langer bij een analoge plankaart maar bij een digitale verbeelding. De informatie die voorheen op de plankaart stond, wordt in de digitale verbeelding zichtbaar door een interactie (muisklik) met de digitale verbeelding zoals die op het beeldscherm verschijnt.

dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie 4' en 'Waterstaat – Waterstaatkundige functie'.

Hoofdstuk 3 bevat enkele algemene regels, zoals de anti-dubbeltelbepaling en algemene ontheffingsregels.

Hoofdstuk 4 bevat tenslotte het overgangsrecht en de slotregel, met daarin de titel van het bestemmingsplan.

9.2 Artikelgewijze bespreking

Hoofdstuk 1: Inleidende regels

Begrippen

In artikel 1 is een aantal begrippen nader gedefinieerd teneinde onduidelijkheid te voorkomen, deze worden opsommingsgewijs in alfabetische volgorde aangegeven en dienen als referentiekader voor de overige regels. Voor de meeste begrippen is aansluiting gezocht bij de standaardformulering uit het Handboek Bestemmingsplannen van de gemeente Tiel.

Wijze van meten

In artikel 2 wordt aangegeven op welke wijze gemeten moet worden bij het beoordelen of de maatvoering in overeenstemming is met de regels.

Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels

In het plan is de volgende bestemming opgenomen:

Bedrijf – Verkooppunt motorbrandstoffen

Op de gronden met de bestemming 'bedrijf – verkooppunt motorbrandstoffen' is uitsluitend een tankstation toegestaan, waarbij de verkoop van LPG is uitgesloten.

Binnen de bestemming is een overkapping toegestaan, binnen de daarvoor bedoelde aanduiding, alsmede de bestaande technische ruimte.

Gemengd - 4

Gemengd - 4 is de hoofdbestemming van dit bestemmingsplan. Binnen deze bestemming zijn verscheidene vormen van horeca toegestaan, zoals een hotel, restaurant, café en zalencentrum.

Naast bovengenoemde activiteiten zijn ook diverse activiteiten gericht op ontspanning en vermaak toegestaan, welke mede door hotelgasten gebruikt kunnen worden, zoals:

- een zwembad, fitnessruimte, sauna, binnenspeeltuin, schietbaan;
- vergader- en congresfaciliteiten;
- een discotheek, met dien verstande dat de vloeroppervlakte hiervan aan een maximum is verbonden;

- een casino/speelautomatenhal, met een maximale oppervlakte van 1000 m².

De bouw mogelijkheden binnen deze bestemming zijn weergegeven op de verbeelding. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd, en de goot- en bouwhoogte mogen niet meer bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'maximale goot- en bouwhoogte' is aangegeven.

Binnen deze bestemming is één bedrijfswoning toegestaan en is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor een tweede bedrijfswoning. Binnen het bouwvlak is tevens de mogelijkheid opgenomen voor realisatie van een wasstraat.

Ten behoeve van een reclamemast is een aanduiding op de verbeelding opgenomen, hier mag een reclamemast worden opgericht met een maximale hoogte van 30 m.

Groen

De gronden met deze bestemming hebben met name een infiltratie- en een retentiefunctie. Binnen deze bestemming zijn uitsluitend gebouwen toegestaan ten behoeve van waterhuishoudkundige en nutsdoeleinden.

Waarde – Archeologie 4

De bestemming 'Waarde – Archeologie 4' is opgenomen ter bescherming van de archeologische waarden ter plaatse en is afkomstig uit het 'Parapluplan Archeologie' van de gemeente Tiel.

In deze gebieden kan het college nadere eisen stellen aan een te verlenen bouwvergunning ten behoeve van het archeologisch erfgoed. Tevens is een aanlegvergunningstelsel in opgenomen. De ontheffingsbepalingen ten aanzien van de onderzoeksverplichting (bij bouwvergunningen en aanlegvergunningen) zijn gebaseerd op de beleidsadviezen van de beleidsadvieskaart archeologie.

Hoofdstuk 3: Algemene regels

Anti-dubbeltelbepaling

Met de anti-dubbeltelbepaling wordt geregeld dat grond die reeds eerder bij een verleende bouwvergunning is meegenomen niet nog eens bij de verlening van een nieuwe bouwvergunning mag worden meegenomen. Deze regel is rechtstreeks overgenomen uit het Besluit ruimtelijke ordening.

Algemene ontheffingsregels

In dit artikel zijn enkele algemene ontheffingsregels opgenomen, alsmede de procedure welke gevolgd dient te worden indien er gebruik wordt gemaakt van een ontheffingsbepaling.

Hoofdstuk 4: Overgangsrecht en slotregel

Overgangsrecht

In dit artikel is een regeling opgenomen voor bestaande zaken en rechten die niet in overeenstemming zijn met de overige regelingen in dit bestemmingsplan.

De regels voor het overgangsrecht zijn overgenomen uit het Besluit ruimtelijke ordening, waarin standaard overgangsrecht voor bestemmingsplannen is opgenomen.

Slotregel

De slotregel bevat de titel van het bestemmingsplan.

10 PLANPROCEDURE

10.1 Vooroverleg

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft in artikel 3.1.1 aan dat de gemeente bij de voorbereiding van een ruimtelijke ontwikkeling overleg moet plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en rijk die betrokken zijn bij de zorg voor ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

In het kader van het vooroverleg is het plan besproken met het Waterschap rivierenland. De reactie van het waterschap is verwerkt in het hoofdstuk 'Waterhuishoudkundige aspecten' (hoofdstuk 5).