

# Bestemmingsplan Stationsgebied

Gemeente Sliedrecht  
9 april 2013  
vastgesteld



VOLLMER &  
PARTNERS

stedebouw en landschap



Gemeente Sliedrecht

Bestemmingsplan Stationsgebied

**vastgesteld**

Plannummer: NL.IMRO.0610.bp6stationsgebied-3001

Vastgesteld door de raad op 09-04-2013

Plan onherroepelijk per...-...-....

**adres**

Arnhemseweg 6  
3817 CH Amersfoort

**telefoon**

033 2851685

**e-mail**

info@vp.nl

**website**

www.vp.nl



Gemeente Sliedrecht  
Toelichting, deel uitmakende van het  
Bestemmingsplan Stationsgebied  
**vastgesteld**

Plannummer: NL.IMRO.0610.bp6stationsgebied-3001

Vastgesteld door de raad op 09-04-2013

Plan onherroepelijk per...-...-....



## INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>3</b>
1.1	Aanleiding	3
1.2	Plangebied	3
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	4
1.4	Uitgangspunten voor het bestemmingsplan	4
1.5	Verdere ontwikkeling Stationspark	5
1.6	Opzet van de toelichting	5
<b>2</b>	<b>Beleidskader</b>	<b>6</b>
2.1	Algemeen	6
2.2	Rijksbeleid	6
2.3	Provinciaal beleid	7
2.4	Regionaal beleid	11
2.5	Gemeentelijk beleid	12
<b>3</b>	<b>Bestaande situatie</b>	<b>15</b>
3.1	Landschap	15
3.2	Bebouwing	15
3.3	Ontsluiting	15
3.4	Belemmeringen	16
<b>4</b>	<b>PLANBESCHRIJVING</b>	<b>17</b>
4.1	Algemeen	17
4.2	Beschrijving in onderdelen	17
A.	<u>Lintbebouwing Stationsweg</u>	17
B.	<u>Stationspark I</u>	17
C.	<u>Stationspark II</u>	19
4.3	Verkeer en mobiliteit	23
4.4	Evenementen	25
<b>5</b>	<b>MILIEU</b>	<b>27</b>
5.1	Geluidhinder	27
5.2	Flora en Fauna	28
5.3	Waterparagraaf	30

5.4 Milieuhinder door bedrijven	35
5.5 Externe veiligheid	35
5.6 Sociale veiligheid	50
5.7 Luchtkwaliteit	50
5.8 Bodem	53
5.9 Archeologie	53
5.10 Windturbines	54
<b>6 JURIDISCHE VORMGEVING</b>	<b>57</b>
6.1 Keuze planvorm	57
6.2 Regels	57
<b>7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID</b>	<b>61</b>
<b>8 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID</b>	<b>63</b>
8.1 Inspraak	63
8.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	63

## **Bijlagen**

1. Advies Externe veiligheid in het kader van het projectbesluit Stationspark 625 en het Bestemmingsplan Stationsgebied 2010  
Milieudienst Zuid-Holland Zuid 2010
2. Notitie Risicoanalyses Betuweroute Sliedrecht  
Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid, 7 augustus 2012
3. Toelichting advies bestemmingsplan Stationsgebied 2010  
Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid, Directie Brandweer, 14 april 2010
4. Notitie inspraak en overleg bestemmingsplan Stationsgebied  
Gemeente Sliedrecht, oktober 2012



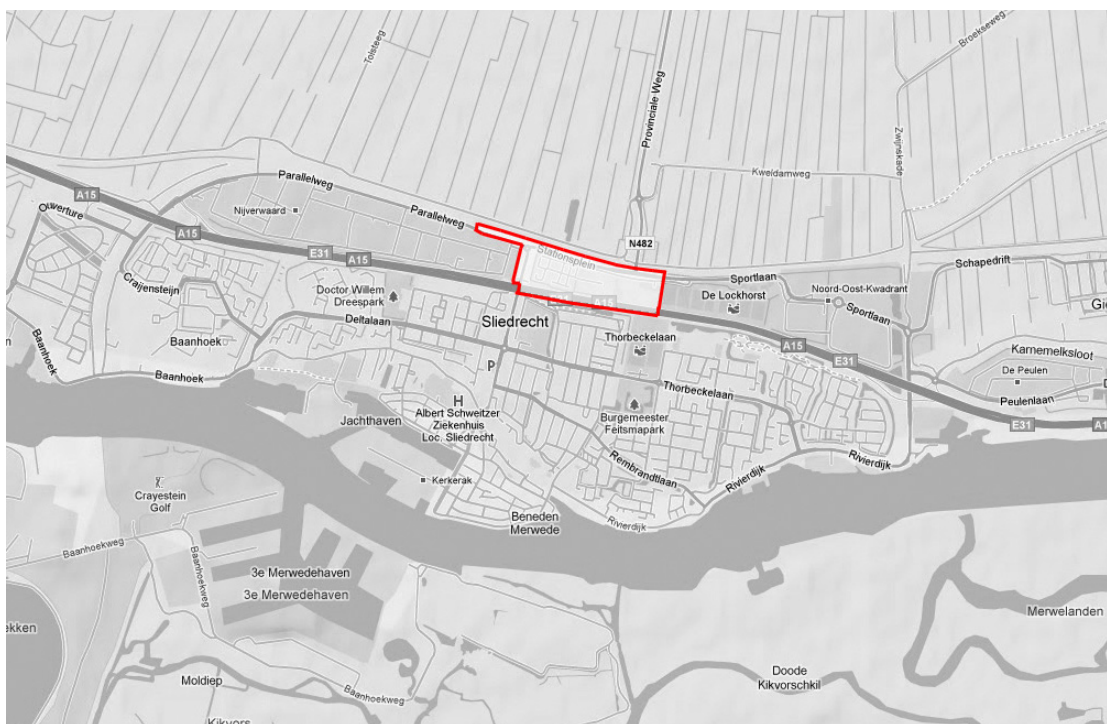
# 1 INLEIDING

## 1.1 Aanleiding

De aanleiding voor het opstellen van het bestemmingsplan is de actualisering en digitalisering van de bestaande bestemmingsplannen van de gemeente Sliedrecht. Daarnaast worden onherroepelijk geworden planologische besluiten in de actualisering meegenomen, zoals het projectbesluit voor de uitbreiding van het bestaande kantoorpand op het adres Stationpark 625.

## 1.2 Plangebied

Het plangebied ligt in het noorden van het bebouwd gebied van Sliedrecht. Het plangebied wordt begrensd door de spoorlijn Dordrecht-Geldermalsen in het noorden en de snelweg A15 in het zuiden.



*Ligging plangebied*

Tot het plangebied behoren, van west naar oost, de woningen aan de Stationsweg, de kantorenlocatie Stationspark I, het in ontwikkeling zijnde kantorenpark Stationspark II en het zwembad en zalencentrum de Lockhorst. Verder zijn de stationsvoorzieningen, het vroegere stationsgebouw en een gedeelte van de spoorlijn Dordrecht-Geldermalsen in het plan opgenomen.



*Luchtfoto plangebied*

### 1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het gebied gelden de volgende bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan Stationsgebied: vastgesteld door de raad op 19 maart 2007 en goedgekeurd bij besluit van 25 juni 2007 door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland.
- Bestemmingsplan Landelijk Gebied, vastgesteld door de raad op 27 oktober 1986 en goedgekeurd bij besluit 8 juni 1987 door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland.

### 1.4 Uitgangspunten voor het bestemmingsplan

Het gaat hier om een conserverend bestemmingsplan, de bestaande planologische situatie is het uitgangspunt. Deze bestaande situatie wordt opnieuw bestemd. Daarbij is het op basis van het geldende bestemmingsplan Stationsgebied mogelijk het kantorenpark 'Stationspark II' te ontwikkelen.

De begrenzing van het plan is ontleend aan het vigerende bestemmingsplan stationsgebied. In het noorden is het plangebied uitgebreid met een gedeelte van de spoorzone.

De inhoudelijke wijzigingen zijn beperkt van omvang. Het grootste deel van de toelichting van het vigerende bestemmingsplan is integraal overgenomen. Wel is op enkele plaatsen de tekst geactualiseerd, met name de hoofdstukken 'Beleidskader' en 'Milieu' zijn aangepast aan de meest actuele situatie. In het hoofdstuk 'Milieu' is met name het aspect externe veiligheid opnieuw tegen het licht gehouden.

## **1.5 Verdere ontwikkeling Stationspark**

Voorliggende planherziening maakt de verdere ontwikkeling van een nieuw kantorenpark, Stationspark II, mogelijk. Deze ontwikkelingsmogelijkheid bestaat al op basis van het vigerende bestemmingsplan Stationsgebied. Stationspark II is gelegen tussen de bestaande kantoorlocatie Stationspark I en zwembad en zalencentrum de Lockhorst.

Het Stationspark I is opgezet en als zodanig bestemd als een hoogwaardig bedrijventerrein. Gebleken is dat de behoefte aan kantoren groot is, waardoor het Stationspark I zich heeft ontwikkeld tot een kantorenlocatie.

De locatie Stationspark II leent zich goed voor de ontwikkeling van kantoren, mede gelet op de nabijheid van het station Sliedrecht, de situering aan de A15 en de aansluiting op Stationspark I. Het kantorenpark is bestemd voor kantoren in de categorie modern gedifferentieerd. Tot deze categorie worden onder meer bedrijven in de automatisering, het verzekeringswezen en de zakelijke dienstverlening gerekend. Inmiddels is de eerste kantoorbebouwing op deze nieuwe kantoorlocatie in ontwikkeling.

Het planologisch regime voor Stationspark I en II is gericht op het handhaven en vestigen van zelfstandige kantoren

## **1.6 Opzet van de toelichting**

De toelichting van onderhavig plan is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 omvat het beleidskader, waarin het van toepassing zijnde rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid wordt besproken. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de bestaande situatie. Hoofdstuk 4 omvat de planbeschrijving, waarbij wordt ingegaan op de functionele opbouw, aspecten ten aanzien van verkeer en mobiliteit en evenementen. In hoofdstuk 5 worden de milieuaspecten besproken en hoofdstuk 6 betreft de juridische vormgeving. De economische uitvoerbaarheid komt in hoofdstuk 7 aan de orde. Hoofdstuk 8 is gereserveerd voor de resultaten van de te houden inspraak en het te voeren overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

## **2 Beleidskader**

### **2.1 Algemeen**

Op diverse bestuurlijke niveaus zijn beleidsuitspraken geformuleerd welke onder meer betrekking hebben op het plangebied. Hieronder volgt een korte samenvatting van de voor het bestemmingsplan relevante nota's.

### **2.2 Rijksbeleid**

Op 13 maart 2012 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Zo beschrijft het kabinet in de Structuurvisie in welke infrastructuurprojecten het de komende jaren wil investeren. Provincies en gemeentes krijgen meer bevoegdheden bij ruimtelijke ordening. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen. De Structuurvisie vervangt diverse beleidsnota's, waaronder de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid.

Tot 2028 heeft het kabinet in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (ontwerp) drie Rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Voor het verbeteren van de milieukwaliteit gaat de nota uit van de (internationaal) geldende normen. Verder gaat de nota uit van ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten, het gaat daarbij om de (herijkte) EHS en Natura2000 gebieden.

Vraaggericht programmeren en realiseren van verstedelijking door provincies, gemeenten en marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, te anticiperen op stagnatie en krimpregio's leefbaar te houden. Ook dient de ruimte zorgvuldig te worden benut en overprogrammering te worden voorkomen. Om beide te bereiken wordt een ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

De ladder voor duurzame verstedelijking werkt met de volgende opeenvolgende stappen :

1. Beoordeling door betrokken overheden of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale en intergemeentelijke behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties, detailhandel en andere stedelijke

voorzieningen waarin nog niet elders is voorzien. Naast de kwantitatieve beoordeling gaat het ook om kwalitatieve vraag op regionale, intergemeentelijke schaal. Het passende regionale schaalniveau wordt voornamelijk bepaald door het woon-werk verkeer;

2. Indien de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag, beoordelen betrokken overheden of deze binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten;
3. Indien herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, beoordelen betrokken overheden of de ontwikkeling zo kan worden gerealiseerd dat deze passend multimodaal ontsloten is of als zodanig wordt ontwikkeld.

Naast de ladder voor duurzame verstedelijking, is ook een goed en bestendig ontwerp alsook adequate ruimtelijke informatie onderdeel van een gedegen afweging in de planvormende fase. Als onderdeel van de verantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening ondersteunt het Rijk de andere overheden door middel van kennis en experimenten en bij de ontwikkeling van alternatieve vormen van financiering en nieuwe verdienmodellen.

### **2.3 Provinciaal beleid**

Het provinciaal beleid was eerder opgenomen in het streekplan Zuid-Holland Zuid. In het kader van de nieuwe Wro heeft de provincie een ruimtelijke visie opgesteld voor de gehele provincie. Provinciale Staten stelden vrijdag 2 juli 2010 de Provinciale Structuurvisie, de Verordening Ruimte en de Uitvoeringsagenda vast. In de Visie op Zuid-Holland beschrijft de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen. De Structuurvisie geeft een doorkijk naar 2040 en de visie voor 2020 met bijbehorende uitvoeringsstrategie. De nieuwe integrale Structuurvisie voor de ruimtelijke ordening komt in de plaats van de vier streekplannen en de Nota Regels voor Ruimte.

#### Provinciale structuurvisie (Visie op Zuid-Holland)

De provincie Zuid-Holland heeft één integrale ruimtelijke structuurvisie vastgesteld: Visie op Zuid-Holland - Ontwikkelen met schaarse ruimte.

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

In 'Visie op Zuid-Holland' staat hoe de provincie samen met haar partners wil omgaan met de beschikbare ruimte. Met de structuurvisie werkt de provincie aan een vitaal

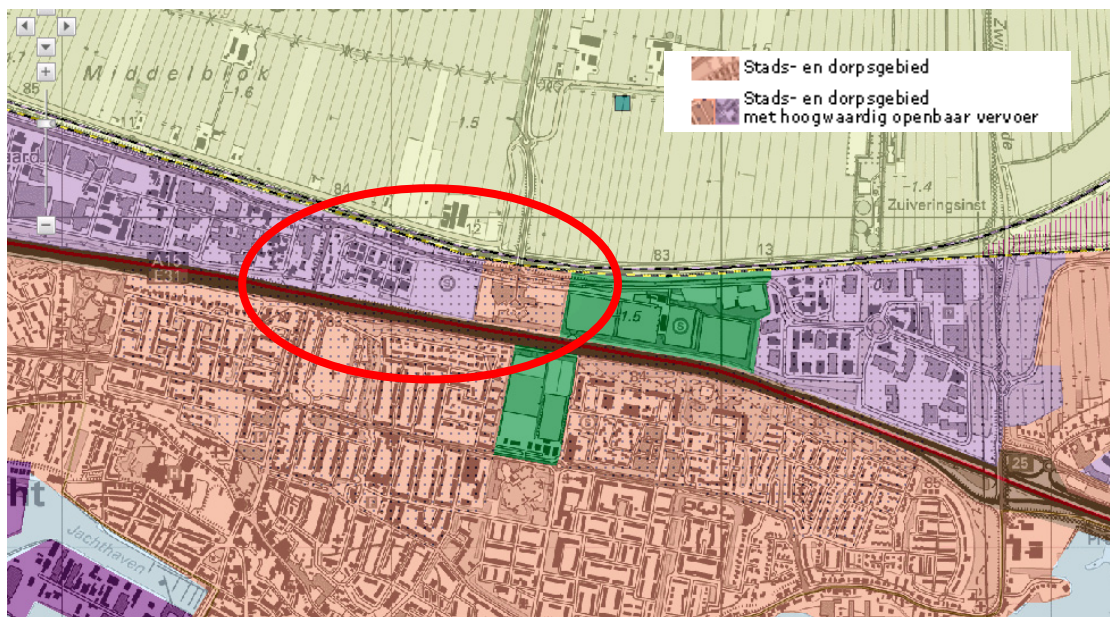
Zuid-Holland, met meer samenhang en verbinding tussen stad en land. Hierdoor is in Zuid-Holland goed wonen, werken en recreëren voor iedereen binnen handbereik.

De provincie stuurt op hoofdlijnen door kaders te stellen en het lokale bestuur ruimte te geven bij de ruimtelijke inrichting.

Sliedrecht maakt deel uit van het Stedelijk Netwerk 2020. Daarbij staan de volgende provinciale belangen centraal:

- Versterken van het stedelijk netwerk en versterken van vitaliteit en diversiteit van stedelijke centra.
- Optimaal benutten van bestaande ruimte voor economische clusters.
- Verbeteren interne en externe bereikbaarheid.
- Voldoende aanbod van verschillende woonmilieus.
- Voorzien in een gezonde leefomgeving.

De verstedelijkingsopgave richt zich vooral op het bestaand stads- en dorpsgebied. Het uitgangspunt voor de leef-, werk- en woonomgeving is bundeling van verstedelijking. Dit is meer dan het concentreren van wonen in steden. Zuid-Holland richt zich op een betere relatie tussen infrastructuur en verstedelijking, het onderling afstemmen van de verschillende voorzieningen en intensivering van het stedelijk gebied, vooral in de invloedssfeer van hoogwaardig openbaar vervoer.



*Visie op zuid- Holland, uitsnede functiekaart*

Voor het plangebied is de gunstige ligging ten opzichte van het station van belang. Op de functiekaart van de Structuurvisie is het plangebied, aangemerkt als Stads- en dorpsgebied met hoogwaardig openbaar vervoer.

Uitgangspunt is een gedifferentieerd ruimtegebruik dat het gebied aantrekkelijk maakt voor mensen om te wonen en voor bedrijven om zich te vestigen. Dit betekent een verdergaande concentratie en intensivering van stedelijke functies in de stedelijke centra en rond haltes van het Zuidvleugelnet. Dit geldt niet alleen voor wonen en

werken maar ook voor grootschalige voorzieningen (winkels, sport- en culturele voorzieningen). Deze benadering beperkt het stedelijk ruimtebeslag, stimuleert de benutting van het openbaar vervoer en vergroot het draagvlak van voorzieningen in het stedelijk gebied. De intensivering van stedelijke functies mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van het binnenstedelijk leef- en vestigingsmilieu.

De structuurvisie staat niet op zichzelf maar heeft een samenhang met sectorale plannen in de provincie en met andere plannen, zoals:

*Randstad 2040, Zuidvleugel, Voorloper Groene Hart en Zuidwestelijke Delta*

Zuid-Holland heeft deelgenomen aan de integrale structuurvisie Randstad 2040 van het Rijk. Vanuit de Nota Ruimte is ingezoomd op de Randstad. Daarnaast is er nog een aantal taken en opdrachten die het Rijk aan de provincie oplegt of waar afspraken over zijn, zoals de realisering van de ecologische hoofdstructuur, de uitwerking van de kernkwaliteiten van nationale landschappen en het beschermen van rijksbuffers.

Op regionaal niveau heeft de provincie samen met de stedelijke regio's gewerkt aan visievorming en zijn afspraken gemaakt over de Zuidvleugel en het Groene Hart. In het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel is de verstedelijkingsstrategie voor de Zuidvleugel uitgewerkt.

Een daaraan gekoppelde groenstrategie is in ontwikkeling. Deze bestuurlijke afspraken zijn belangrijke bouwstenen voor de structuurvisie van Zuid-Holland. De drie Groene Hartprovincies Utrecht, Noord- en Zuid-Holland hebben de Voorloper Groene Hart opgesteld en vastgesteld als belangrijke gezamenlijke bouwsteen voor de provinciale structuurvisies, met daarin interprovinciale beleidslijnen voor een gemeenschappelijk Groene Hartbeleid.

Tot slot zullen komende bestuurlijke afspraken die invloed hebben op de ruimtelijke inrichting van Zuid-Holland in de definitieve structuurvisie en verordening (of aanpassingen hiervan) worden meegenomen. Voorbeelden hiervan die de komende tijd concreter zullen worden zijn de afspraken met het Rijk over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) of het samenwerkingsverband Zuidwestelijke Delta voor het zuidelijk deel van de provincie.

*Samenhang met Provinciaal Waterplan en Actieprogramma Klimaat en Ruimte*

Ruimte, water en klimaat vragen om samenhang in beleid. Daarom zijn de Provinciale Structuurvisie, het Provinciaal Waterplan en het Provinciaal Actieprogramma Klimaat en Ruimte in samenhang opgesteld.

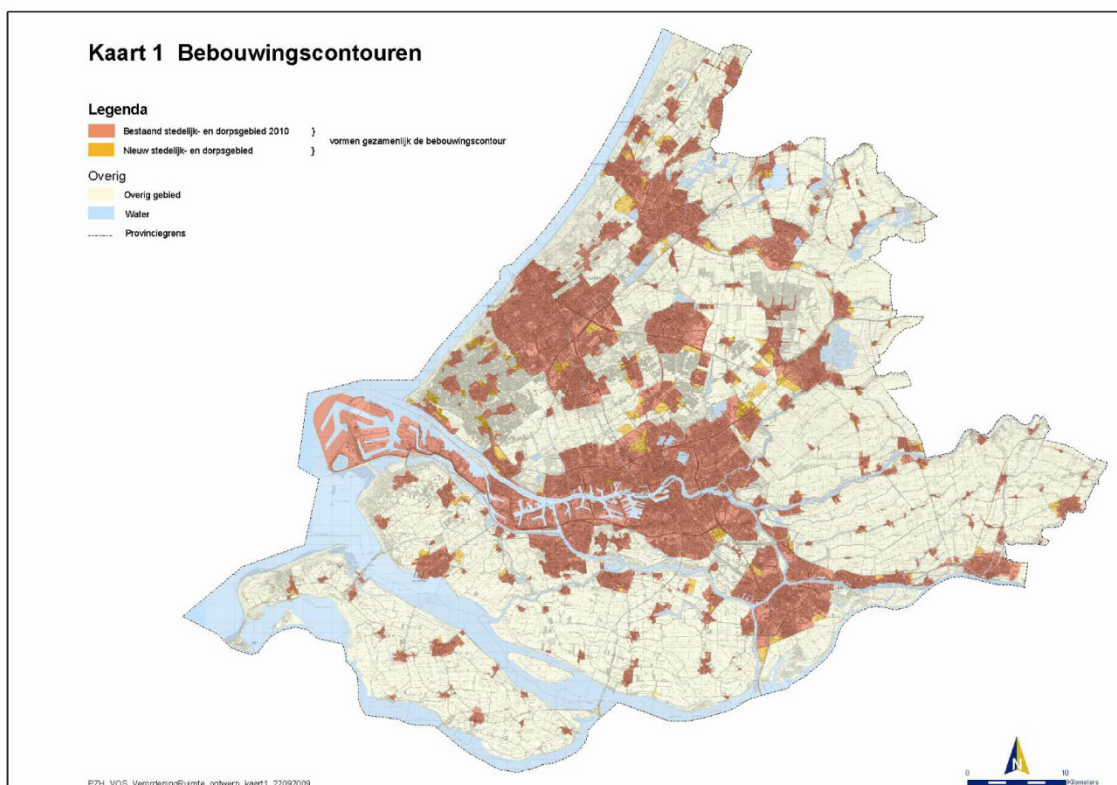
De ruimtelijke aspecten in het Provinciaal Waterplan hebben conform de Waterwet en de Wro de status van een provinciale structuurvisie. Verder zijn provinciale wateropgaven op het gebied van kaderstelling, toezicht en regie in het Provinciaal Waterplan en in de provinciale waterverordening uitgewerkt. De aanbevelingen van de Deltacommissie en de overige opgaven uit het Nationaal Waterplan zijn ook verwerkt, evenals de eisen die gelden in relatie tot de Europese Kaderrichtlijn Water. De inzichten in de gevolgen van de klimaatverandering noodzaken overheden wereldwijd tot beleidsaanpassingen. Deze staan in het Actieprogramma Klimaat en Ruimte.

## Verordening ruimte

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) stelt dat iedere overheidslaag verantwoordelijk is – binnen de grenzen van een goede ruimtelijke ordening – voor het eigen ruimtelijke belang. Bij de vraag wie voor welk belang verantwoordelijk moet worden gehouden geldt het uitgangspunt: decentraal wat kan, centraal wat moet. Dat houdt in dat in eerste instantie gemeenten ruimtelijk verantwoordelijk zijn voor de ontwikkelingen op hun grondgebied, tenzij sprake is van een expliciet provinciaal of rijksbelang. Zowel provincie als Rijk zullen in hun beleidskaders aan moeten geven wanneer en waarom sprake is van een dergelijk belang.

Het Rijk heeft in de Nota Ruimte de nationale belangen benoemd en toegelicht. De provincie Zuid-Holland gaf tot nu toe in de streekplannen en de Nota Regels voor Ruimte aan welke zaken richtinggevend waren voor de toetsing van gemeentelijke bestemmingsplannen in het kader van de (voormalige) goedkeuringsbevoegdheid voor die plannen. Inmiddels is een nieuw ruimtelijk beleidskader opgesteld: de provinciale structuurvisie. Hierin wordt aangegeven welke zaken de provincie van provinciaal belang vindt.

De basis daarvoor ligt in de integrale hoofdpogaven die zijn benoemd in de provinciale structuurvisie.



### *Bebouwingscontouren*

Een groot deel van de gewenste ontwikkelingen zal worden bereikt door goed en gezamenlijk overleg, het inzetten van financiële middelen, stimulerende maatregelen, afspraken en overeenkomsten etc. Voor zover echter daarmee de gestelde doelen niet of niet volledig kunnen worden bereikt beschikt elke overheidslaag over eigen



wettelijke bevoegdheden/instrumenten op grond van het uitgangspunt: geen verantwoordelijkheid zonder bijbehorende bevoegdheden.

Voor de provincie gaat het daarbij om de mogelijkheid van het vaststellen van inpassingsplannen en projectbesluiten, het toepassen van de coördinatie-regeling, het geven van een pro-actieve of reactieve aanwijzing en het vaststellen van een provinciale verordening (algemene regels als bedoeld in artikel 4.1 van de Wet ruimtelijke ordening). Al deze instrumenten hebben hun eigen kenmerken en voor- en nadelen. In de bij de provinciale structuurvisie behorende uitvoeringsstrategie is aangegeven hoe de provincie zich de inzet van die instrumenten voorstelt.

Bij de afzonderlijke bepalingen uit de verordening is in de artikelsgewijze toelichting een korte duiding en verantwoording van het provinciaal belang opgenomen. Verder is relevant dat, naast de hiervoor genoemde redenen om een aantal eigen provinciale belangen via een provinciale verordening gestalte te geven, op basis van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (ook bekend als de AMvB Ruimte) een aantal nationale belangen niet alleen rechtstreeks maar ook via de provinciale verordening moet doorwerken in gemeentelijke bestemmingsplannen.

#### *Ander beleid en regelgeving*

In deze verordening zijn regels gesteld over de inhoud van bestemmingsplannen en de inhoud van de toelichting van bestemmingsplannen. De verordening heeft slechts betrekking op een beperkt aantal onderwerpen. Bij het opstellen van bestemmingsplannen dient daarom ook rekening te worden gehouden met ander provinciaal beleid. Het gaat daarbij vooral om het integrale ruimtelijke beleid dat is opgenomen in de provinciale structuurvisie en het bijbehorende uitvoeringsplan. Bovendien moet worden voldaan aan de overige wet- en regelgeving, bijvoorbeeld het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, de Wet geluidhinder en de Natuurbeschermingswet.

## **2.4 Regionaal beleid**

### *Kantorenstrategie voor de Drechtsteden*

De kantorenstrategie is vastgesteld in de Drechttraad op 3 oktober 2007.

Deze kantorenstrategie voor de Drechtsteden is een lange termijn strategie voor de regionale kantoorvoorraad, om:

- Adequaar te kunnen reageren op vragen uit de markt,
- Gezamenlijk te acquireren op de grotere regionale spelers,
- De bestaande voorraad in de regio te kunnen beheren,
- Een goed, volledig en divers aanbod te kunnen creëren.

Op een goede kantorenmarkt kan het grootste deel van de vraag worden gehonoreerd. De Drechtsteedse kantoorlocaties zijn te verdelen over drie segmenten.

- Bovenregionaal
- Thematisch
- Lokaal

Voor elk van deze segmenten zijn bepaalde plekken het meest geschikt.

Als bovenregionale kantoorlocatie is het Maasterras aangemerkt tussen Dordrecht en Zwijndrecht. Op themalocaties is ruimte voor specifieke regionale doelgroepen.

De lokale markt is vaak sterk gehecht aan eigen dorp, stad of waard. Organisaties worden niet gedwongen zich daarbuiten te vestigen.

In Sliedrecht kan het thema 'bagger' worden uitgewerkt. De overige kantoorlocaties, waaronder Stationspark 1 en 2, bedienen een lokale markt. De vestiging van zelfstandige kantoren op Stationspark past binnen de kantorenstrategie voor de Drechtsteden.

## **2.5 Gemeentelijk beleid**

### Verkeersbeleidsplan en fietsbeleidsplan

In het op 8 februari 2010 vastgestelde Verkeersbeleidsplan en Fietsbeleidsplan wordt een visie gegeven op het Sliedrechtse wegennet voor de periode 2010–2030. In het op 23 februari 2011 vastgestelde Uitvoeringsprogramma Verkeersbeleidsplan wordt nader invulling gegeven aan de prioriteiten van het Verkeersbeleidsplan. Het Verkeersbeleidsplan richt zich op het toekomstvast houden en optimaliseren van het verkeersnetwerk. Met betrekking tot het Stationspark wordt opgemerkt dat de ontsluiting aandacht behoeft.

Het Verkeersbeleidsplan borduurt voort op het Verkeerscirculatieplan 2005 dd. 8 november 2005. De belangrijkste uitgangspunten uit het Verkeerscirculatieplan 2005, die zijn meegenomen in het Verkeersbeleidsplan, betreffen:

- twee volwaardige aansluitingen op de A15 (één in het oosten, één in het westen);
- opheffing van de ontsluiting Stationsweg;
- aanwijzen Parallelweg-Nijverwaard en de Sportlaan als belangrijke gebiedsontsluitingswegen.

### Groenbeleidsplan Sliedrecht (september 2005)

In het groenbeleidsplan wordt gewezen op de vrijwel aaneengesloten groene zone langs de snelweg. Deze zone is een belangrijk onderdeel van de Sliedrechtse hoofdgroenstructuur (groen dat belangrijk is voor het karakter van het dorp). Daarnaast wordt gewezen op de cultuurhistorisch waardevolle lijnen die refereren aan het oude Sliedrechtse landschap. De lijnen hebben een belangrijke verbindende functie voor natuur en water.

### Welstandsnota

Door de gemeente is een welstandsnota opgesteld, deze is herzien in 2009. In de welstandsnota zijn algemene welstandscriteria opgenomen en gebiedsgerichte criteria. De algemene welstandscriteria staan in de bijlage en doen een uitspraak over de volgende onderwerpen:

- relatie tussen vorm, gebruik en constructie
- relatie tussen bouwwerk en omgeving
- betekenissen van vormen en sociaal-culturele context
- evenwicht tussen helderheid en complexiteit
- schaal en maatverhoudingen
- materiaal, textuur, kleur en licht

De gebiedsgerichte criteria zijn gebaseerd op het architectonisch vakmanschap en de ruimtelijke kwaliteit zoals die in de bestaande situatie worden aangetroffen.

Verder zijn verschillende niveaus aangegeven, De stationsweg, Stationspark I en Stationspark II vallen onder het niveau 'bijzonder'. De Lockhorst heeft het niveau 'gewoon'. De stationsweg is als apart gebied benoemd: C3 'Stationsweg'. Het stationspark is als apart gebied benoemd: B3 Bedrijven Stationspark. De Lockhorst valt onder het gebied G2 Sport- en recreatieparken.

In de welstandsnota zijn per gebied criteria opgenomen ten aanzien van ligging, massa, architectonische uitwerking, materiaal en kleur. De gewenste kwaliteit voor Stationspark II is vastgelegd in een beeldkwaliteitplan.

#### Nota Parkeerbeleid

In november 2008 is de Nota Parkeerbeleid Sliedrecht vastgesteld.

Doel van de nota is het zorgen voor voldoende parkeerplaatsen bij nieuw-, verbouw of functieverandering van voorzieningen (woningen, bedrijven, sport, recreatie, enzovoort) in Sliedrecht. Als uitgangspunt hierbij geldt dat de vernieuwde parkeernormen moeten bijdragen aan de volgende aspecten:

##### *Bereikbaarheid:*

- Een goede verkeersafwikkeling, ter bevordering van het economisch functioneren van Sliedrecht en de bereikbaarheid van woningen in Sliedrecht.

##### *Leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit:*

- Beperken van overlast in woongebieden, kwetsbare gebieden, aantasting openbare ruimte en waarborgen van de stedenbouwkundige kwaliteit.

##### *Verkeersveiligheid:*

- Voorkomen van parkeeroverlast die gevaarlijke situaties kan opleveren.

##### *Gebruiksvriendelijkheid:*

- De parkeernormenregeling moet voor iedereen logisch en duidelijk zijn.

##### *Afdwingbaarheid:*

- De parkeernormen moeten juridisch kunnen worden afgedwongen.



De Lockhorst



Achterzijde lintbebouwing Stationsweg



Lintbebouwing Stationsweg



Karakteristieke watergang



Stationspark I



Fietsroute



Stationspark I



Landschap noordzijde Sliedrecht

### **3 Bestaande situatie**

#### **3.1 Landschap**

Het plangebied bevindt zich aan de noordzijde van Sliedrecht en ligt ingesloten tussen de spoorlijn Dordrecht - Geldermalsen en de rijksweg A15. Het gebied kan globaal worden onderverdeeld in vier eenheden. Van west naar oost zijn dit: de lintbebouwing aan de Stationsweg, Stationspark I, Stationspark II en de Lockhorst.

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

De cultuurhistorische lijnen met waterlopen en beplanting zijn een belangrijk onderdeel van de groenvoorziening binnen het plangebied. De beplanting bestaat hoofdzakelijk uit houtwallen van bomen en heesters. Daarnaast is op het terrein van Bronbad de Lockhorst een aantal waardevolle vleugelnootbomen aanwezig. De waterlopen binnen het plangebied hebben naast een karakteristieke waarde een belangrijke waterstaatkundige functie.

Verder staat aan de noordkant van het plangebied, aan het Stationsplein, een interessante bomenrij met rode paardekastanjes, die wordt begeleid door bermbeplanting en een waterloop.

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

#### **3.2 Bebouwing**

In de spoorzone ten noorden van de A15 bevinden zich hoofdzakelijk kantoren en bedrijven. Het beeld aan de A15 wordt hoofdzakelijk bepaald door lage bedrijfsbebouwing met vrijstaande bouwvolumes. Verder liggen in deze zone diverse sportterreinen en Bronbad de Lockhorst. De bebouwing van de Lockhorst bestaat daarentegen uit één bouwvolume.

De woningen aan de Stationsweg zijn onderdeel van de lintbebouwing die reikt tot aan de Kerkbuurt. Langs de spoorlijn staat het oorspronkelijke stationsgebouw uit 1885, met daarnaast een later stationsgebouwtje uit 1985.

#### **3.3 Ontsluiting**

Sliedrecht heeft twee aansluitingen op de A15: een oostelijke aansluiting (25) en een westelijke aansluiting (24).

Het plangebied wordt ontsloten voor autoverkeer via de Sportlaan. Het is de bedoeling om de ontsluiting van het Stationspark te verbeteren door aanpassing van het kruispunt voor het station en de aanleg van een rotonde op de oostelijke ontsluiting (zie hiervoor hoofdstuk 4.3 Verkeer en mobiliteit).

Voor het langzaam verkeer loopt er ten westen van Stationspark I een langzaam verkeersverbinding richting het centrum.

Het plangebied ligt in de directe nabijheid van station Sliedrecht en is op deze wijze goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Het station maakt deel uit van de railverbinding Dordrecht - Geldermalsen (Merwede-Lingelijn).

### **3.4 Belemmeringen**

Aan de zijde van de A15 ligt een aantal belangrijke kabels en leidingen. Het betreft een bundel nutsleidingen en een drinkwater-transportleiding, met een doorsnede van 600 mm, van staal en nodulair gietijzer. De eigenaar is Oasen N.V., gevestigd te Gouda. De ligging hiervan is bepalend geweest voor het stedenbouwkundig plan, aangezien de bouwmogelijkheden hierdoor beperkt worden. Bebouwing en afgravingen ten behoeve van water of parkeergarages dienen een afstand van minimaal 4 meter tot het hart van de bundel/leiding te bewaren.

In Oktober 2009 is het 'Basisnet Weg' gepubliceerd. Daarin worden veiligheidszones gedefinieerd langs hoofdtransportroutes voor gevaarlijke stoffen over de weg. De kern van het Basisnet is dat de risico's van het vervoer binnen de veiligheidszone blijven, en dat (nieuwe) bebouwing daar buiten blijft, als het gaat om woningen en andere plaatsen waar mensen gedurende langere tijd aanwezig zijn.

Basisnet Weg is gemaakt door vertegenwoordigers van de belangrijkste betrokken partijen: gemeenten, provincies, vervoerders, (petro-)chemische industrie, wegbeheerder (RWS) en het Rijk. Het Basisnet Weg valt onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Eén van de internationale verbindingen is de A15. In het Basisnet Weg is langs de A15 bij Sliedrecht een veiligheidszone van 46 meter uit het midden van de weg.

## 4 PLANBESCHRIJVING

### 4.1 Algemeen

De planbeschrijving vindt plaats aan de hand van een onderverdeling van het plangebied in vier eenheden: de lintbebouwing aan de Stationsweg, Stationspark I, Stationspark II en de Lockhorst. Vervolgens wordt ingegaan op de ontsluiting en overige aspecten voor het totale gebied.

### 4.2 Beschrijving in onderdelen

#### A. Lintbebouwing Stationsweg

De Stationsweg is van oudsher een belangrijke verbindingsweg tussen het station en de Kerkbuurt, waarlangs de lintbebouwing is ontstaan. De lintbebouwing heeft een open bebouwingsstructuur en bestaat hoofdzakelijk uit vrijstaande en twee- aaneengeschakelde woningen. De woningen zijn één en soms twee bouwlagen hoog en meestal voorzien van een kap. De kap en kaprichting variëren sterk van elkaar. De bebouwing volgt over het algemeen een strakke rooilijn. Voor de bouwmogelijkheden in de lintbebouwing geldt de bestaande bebouwingsstructuur als uitgangspunt. In de regels van het bestemmingsplan is opgenomen dat het bestaande aantal woningen niet mag worden vergroot. De maximaal toegestane goot- en bouwhoogte worden bepaald door het bestaande aantal bouwlagen.

#### B. Stationspark I

In 1995 is het gebied Stationspark I uitgegeven voor kantoor- en bedrijfspaviljoens. Oorspronkelijk was het de bedoeling om deze locatie te ontwikkelen tot een hoogwaardig bedrijventerrein, waarbij de vestiging van zelfstandige kantoren alleen in beperkte mate werd toegestaan. In verband met de grote behoefte aan kantoren heeft Stationspark I zich echter ontwikkeld tot een kantorenlocatie. In het vigerende Bestemmingsplan Stationsgebied, vastgesteld 19 maart 2007, is daarom voor dit deel de bestemming 'Kantoren en bedrijven' toegekend. In het onderhavige bestemmingsplan wordt deze brede bestemming voortgezet als 'Gemengd – 2'. Binnen deze bestemming zijn eveneens bedrijven en kantoren toegestaan.

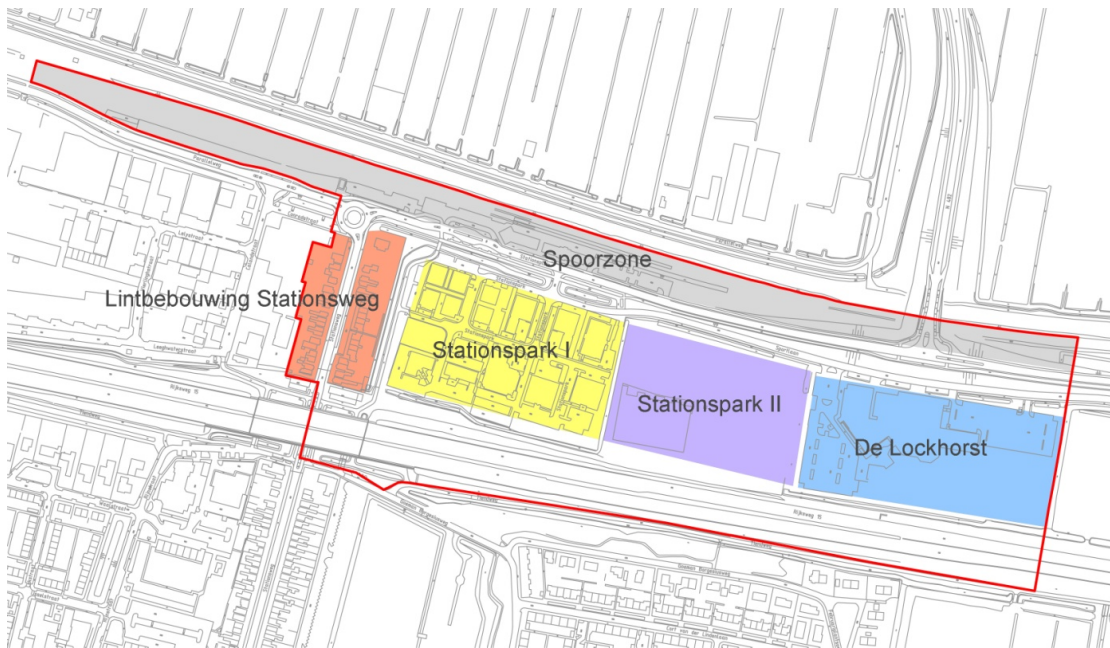
#### *Stedenbouwkundige opzet*

In de hartlijn van het oude stationsgebouw is een as ontwikkeld, waarop de ontsluiting van het gebied is georiënteerd. Deze as is doorgezet naar de snelwegzijde, waar een poort is gemaakt tussen de bebouwing teneinde de as voldoende stedenbouwkundige belevingswaarde te geven. Haaks op de ontwikkelde as ligt de ontsluiting van het middengebied, met centraal in het gebied een pleinruimte.

Belangrijke stedenbouwkundige uitgangspunten voor Stationspark I die gehandhaafd moeten worden, zijn:

- de hoofdontsluiting vanaf het Stationsplein. Deze ligt loodrecht op de hoofdontsluiting van het oude stationsgebouw, waarmee het oude Stationsgebouw duidelijk zichtbaar is vanaf de A15;

- de open ruimte/plein welke centraal binnen het plangebied ligt en vervolgens aftakt in twee ontsluitingswegen, één in oostelijke richting en één in westelijke richting;
- hogere bebouwing (tot 12 meter) aan de entree van het plangebied en aan de A15, daarachter lagere bebouwing (tot 8 meter);
- groene afscherming van het terrein aan de oostzijde richting Stationspark II en aan de westzijde richting de woningen aan de Stationsweg.



*Deelgebieden binnen het plangebied*



*Bestaande bebouwingsstructuur*



### *Beeldkwaliteit*

Ter ondersteuning van het stedenbouwkundig plan is het van belang dat de entree naar het plangebied duidelijk is vormgegeven als poort. Dit dient ook in de architectuur terug te komen. Verder kent het stedenbouwkundig plan twee randen, waarbij representativiteit van de gevels bijzonder belangrijk is, de rand aan de A15 en de rand aan de Sportlaan.

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

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

### C. Stationspark II

Stationspark II is de nieuwste fase van het Stationspark en is reeds in ontwikkeling. Mede gelet op de nabijheid van station Sliedrecht, de zichtrelatie met de A15 en de aansluiting op Stationspark I is de locatie geschikt voor kantoren.

Voor Stationspark II is een stedenbouwkundig plan opgesteld. Ondanks de grote infrastructurele ingrepen van spoor en A15, komt in het plangebied nog de historische landschapsstructuur tot uiting in de vorm van watergangen en groensingels. Deze zijn opgenomen in de structuur van het plan. Verder wordt zorgvuldig aangesloten op de omgeving, waaronder Stationspark I en de Lockhorst. Het plan is opgenomen in het vigerende bestemmingsplan Stationsgebied en wordt overgenomen in de herziening.



*Nieuwe bebouwingsstructuur*

### *Stedenbouwkundige opzet*

De landschappelijke geleding van het plangebied in verscheidene compartimenten is bij de planvorming benut voor de indeling in verschillende 'kamers'. Deze worden gescheiden door noord-zuid gerichte groenstroken en waterlopen. Iedere ruimte heeft zijn eigen identiteit en functie. De kantoren zijn bijvoorbeeld sterk georiënteerd op de A15 in tegenstelling tot de sportterreinen en het zwembad, die meer een lokale functie hebben en een duidelijke groene afscherming hebben ten opzichte van de A15. De identiteit en uitstraling van de afzonderlijke 'kamers' is een belangrijk uitgangspunt in het stedenbouwkundig plan voor Stationspark II.

Het Stationspark II zal zich duidelijk gaan profileren aan de A15. De bebouwing krijgt meer hoogte dan de andere bedrijfsbebouwing aan de A15 en water en groen worden ingezet voor de presentatie van de kantoorgebouwen. Het kantorenpark krijgt een bijzondere uitstraling met vrijstaande kantoorgebouwen aan het water en het groen.

In het ontwerp voor het kantorenpark is structurele aansluiting gezocht bij de landschappelijke onderlegger van het oude veenweidegebied. De nieuwe gebouwen en de ruimtes ertussen lopen evenwijdig met de landschappelijke structuur. Door de ruimtelijke geleding in noord-zuid richting wordt vanaf de A15 en de Sportlaan gezien een hoge mate van transparantie bereikt, die gekenmerkt wordt door lange zichtlijnen.

De 'kamer' van Stationspark II wordt aan de oost- en westzijde door groene wanden begrensd. De noord- en zuidzijden zijn open. Tussen de gebouwen en de A15 ligt een open landschappelijk ingerichte zone met water, natuurlijke oevers, rietzones en lage struwelen. Het is een gemeenschappelijke parkstrook, die vanaf de A15 gezien als het voorterrein van het kantorenpark kan worden beschouwd en zicht biedt op de kantoorgebouwen. De parkstrook met een brede waterpartij wordt in het centrale deel naar de noordzijde doorgezet, waardoor vanaf de Sportlaan een representatief ontvangstgebied ontstaat.

### *Bebouwingsstructuur*

Belangrijke uitgangspunten bij de planvorming waren onder andere een hoge ruimtelijke kwaliteit in de vorm van een representatief en wervend werkmilieu en een hoog bebouwingspercentage in verband met de haalbaarheid. Dit betekent onder meer dat met betrekking tot de parkeerproblematiek gekozen is voor dubbel grondgebruik. De begane grond wordt hierdoor gevrijwaard van geparkeerde auto's en is beschikbaar voor ontsluiting en een hoogwaardige landschappelijke inrichting. Uit de modellen is gekozen voor vier halfverdiepte parkeergarages. Zij vormen plateaus in het landschap, waarop de gebouwen gesitueerd zijn. De structuur van de gebouwen is lineair in de richting van de landschappelijke structuur. Gezien vanaf de A15 en de Sportlaan wordt hierdoor wandvorming vermeden, ontstaan doorzichten en een heldere geleding tussen de gebouwen en de vier te onderscheiden clusters.

De lange gevels van de gebouwen zijn oost-west georiënteerd, hetgeen van belang is voor goede lichttoetreding, klimaatbeheersing en de transparantie van de gebouwen.

De bouwhoogte varieert tussen vijf bouwlagen aan de oost- en westzijde van het park tot drie lagen in het centrale deel. Hierdoor wordt het centrale deel op evenwichtige wijze ruimtelijk begeleid.

Aan de architectonische kwaliteit van de kopgevels worden hoge eisen gesteld. Verbijzonderingen aan deze gevels moeten de hoogwaardige representatieve uitstraling onder meer waarborgen. Tot de verbijzondering hoort ook de overbouw van enkele blokken over het water.

De meest zuidwestelijke kwadrant is inmiddels gerealiseerd.



*Schetsplan Stationspark II (indicatief, aan deze tekening kunnen geen rechten worden ontleend)*



*Aanzicht vanaf de A15*

### *Verkeer*

Stationspark II wordt aangesloten op de Sportlaan. De Sportlaan is tezamen met de Parallelweg - Nijverwaard een belangrijke gebiedsontsluitingsweg naar de oostelijke en westelijke aansluitingen op de A15. Het verkeer binnen Stationspark II zal via één centrale ontsluitingsweg rechtstreeks naar de parkeervoorzieningen worden geleid.

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

gebieden aan elkaar. De fietsverbinding zal ontworpen moeten worden als een eenduidige route.

Het plangebied is voor de brandweer op verschillende manieren bereikbaar. In de eerste plaats via de hoofdontsluiting. Daarnaast is de langzaam verkeersverbinding voor de brandweer toegankelijk.

### *Parkeren*

Per cluster wordt één parkeergarage gerealiseerd, die ook gefaseerd kan worden uitgevoerd. Naast de parkeergarages kunnen een beperkt aantal parkeerplaatsen worden gerealiseerd op het dek. Deze parkeerplaatsen zijn met name bedoeld voor bezoekers. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen op het dek is sterk afhankelijk van het soort bedrijf (veel of weinig bezoekers). Het parkeren geschiedt niet langs de openbare weg, maar op eigen terrein, waarbij wordt uitgegaan van de parkeernormering volgens de Nota Parkeerbeleid Sliedrecht 2009. Ten behoeve van ventilatie en lichttoetreding zullen de parkeergarages maximaal 1.30 meter onder maaiveld komen te liggen.

### *Water en groen*

Onderdeel van het groen in het ontwerp zijn de noord-zuid gerichte historische lijnen die bestaan uit waterlopen met beplanting en paden. Naast de karakteristieke functie van deze groene lijnen zijn de houtwallen een belangrijke afscherming tussen Stationspark I en II en tussen Stationspark II en de Lockhorst.

Het ontwerp gaat uit van een hoogwaardige landschappelijke inrichting. Water en groen worden ingezet voor het doen ontstaan van een kwalitatief hoogwaardig buitengebied. Door het grote samenhangend wateroppervlak bezit het gebied voldoende waterbergend vermogen. Tevens wordt hiermee aan de eisen van de brandweer voldaan. De nieuwe waterpartijen staan, in verband met de circulatie, in verbinding met de omliggende waterlopen. Het groen zal een open karakter krijgen in de vorm van gras en bomen, om het zicht op de kantoorgebouwen maximaal te houden.

### *Beeldkwaliteit*

Een van de belangrijkste uitgangspunten voor Stationspark II is het streven naar een hoogwaardige beeldkwaliteit, waardoor het gebied een representatieve uitstraling krijgt. Bovendien is het van belang dat de algehele uitstraling van het nieuwe kantorenpark ook als kwaliteitsimpuls kan dienen voor herontwikkelingen van bestaande bedrijventerreinen en/of de toekomstige ontwikkeling langs de rijksweg A15.

Als onderdeel van het stedenbouwkundig plan is daarom een beeldkwaliteitplan opgesteld, waarin richtlijnen zijn opgenomen voor de architectuur en de inrichting van de openbare ruimte. Dit beeldkwaliteitplan zal als richtlijn fungeren bij het verlenen van omgevingsvergunningen.

#### D. De Lockhorst

De Lockhorst is een multifunctionele accommodatie De multifunctionele accommodatie van De Lockhorst met daarin een bronbad, sporthal, partycentrum en brasserie. In het complex is, naast een zelfstandige horecavestiging in combinatie met het partycentrum, tevens een horeca voorziening aanwezig ten dienste van het zwembad. De korte afstand van de accommodatie tot het station Sliedrecht (ca. 250 m) leent zich bij uitstek voor bezoekers/gebruikers reizend met het openbaar vervoer.

#### E. Spoorzone

Langs de spoorlijn Dordrecht - Geldermalsen staat het oorspronkelijke stationsgebouw uit 1885, met daarnaast een later stationsgebouwtje uit 1985. Het oude stationsgebouw is nu in gebruik als restaurant.

In de zone langs het spoor zijn verder voorzieningen voor het halen en brengen van treinreizigers, het stallen van fietsen en parkeren van auto's aanwezig. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk de parkeervoorzieningen ten behoeve van het station aan de westelijke zijde uit te breiden (P&R).

### **4.3 Verkeer en mobiliteit**

De Parallelweg –Nijverwaard en de Sportlaan fungeren als de belangrijkste gebiedsontsluitingswegen van het plangebied. De kantorenlocaties Stationpark I en II worden ontsloten via de Sportlaan (parallelweg). Deze parallelweg takt in het oosten aan op de Sportlaan (hoofdrijbaan) en in het westen op het Stationsplein. Op 8 februari 2010 is het 'Verkeersbeleidsplan' vastgesteld, die onder anderen ook wensen bevat voor een optimalisering van de bestaande ontsluiting van deze kantorenlocaties. In het verlengde hiervan is separaat onderzocht op welke wijze aan deze wens invulling kan worden gegeven en op welke wijze één en ander gefinancierd kan worden. In dit bestemmingplan is geen rekening gehouden met mogelijk te realiseren verkeerskundige aanpassingen. Op 15 mei 2012 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten geen medewerking te verlenen aan het verzoek om het Stationspark I met een rotonde te ontsluiten.

#### *Mobiliteit*

Stationspark I heeft zich ontwikkeld tot een volwaardige kantorenlocatie. Stationspark II bood en biedt ruimte aan maximaal circa 25.000 m<sup>2</sup> aan nieuwe kantoren. Deze kantoren zijn in hoofdzaak bestemd voor de regionale en lokale vestigingen van kantoren. Voor een deel zullen het bedrijven zijn die reeds een lokale of regionale vestiging hebben. Met betrekking tot het soort bedrijf wordt aansluiting gezocht bij de kantoorvestigingen op Stationspark I. Hier is sprake van vestigingen welke zijn te omschrijven als modern gedifferentieerd, waaronder moet worden verstaan financiële instellingen en zakelijke dienstverlening. Onder zakelijke dienstverlening worden ook verstaan softwareondernemingen welke bedrijfssoftware en bijbehorende diensten leveren. Zowel de zakelijke dienstverlening als softwarebedrijven kenmerken zich door een grote (auto) mobiliteit mede als gevolg van een groot aantal landelijk af te leggen bedrijfsbezoeken. Daarnaast verzorgen softwareondernemingen frequent cursussen en trainingen op het gebied van automatisering in hun bedrijfspand. Ter

plaatse is inmiddels de eerste kantoorbebouwing met een oppervlakte van circa 5000 m<sup>2</sup> gerealiseerd.

Door de ligging van Stationspark I en Stationspark II nabij het station kunnen werknemers en bezoekers van deze kantorenlocaties van buiten Sliedrecht gemakkelijk gebruik maken van de trein. Voor het gebied Drechtsteden en Alblasserwaard/Vijfheerenlanden (DAV-gebied) staat voorts een integraal OV-concept garant voor een optimale afstemming van bus en trein en is een goed en efficiënt OV operationeel. Daarmee zijn er voldoende randvoorwaarden aanwezig om aan werknemers en bezoekers alternatieven voor het autogebruik aan te bieden. De verdere ontwikkeling van Stationspark II betekent een toevoeging van circa 1000 motorvoertuigen per etmaal. Voor de rijkswegen en regionale wegen heeft dit aantal nauwelijks invloed.

#### *Parkeren*

Voor het parkeren wordt een norm gehanteerd van 2 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo. Deze norm is gerelateerd aan de aanbevelingen van CROW 2004. Indien gewenst mogen er altijd meer parkeerplekken worden aangelegd dan de norm voorschrijft. Teneinde parkeeroverlast door parkeren op de openbare weg te voorkomen, kan incidenteel door burgemeester en wethouders voor een onderneming de nadere eis gesteld worden om op eigen terrein een andere parkeernorm te hanteren, zulks in overeenstemming met de aard van die onderneming. Indien het voldoende kan worden gemotiveerd kan incidenteel een norm van 3 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo worden gehanteerd. Op basis van de te hanteren parkeernorm kan gesteld worden dat er circa 500 parkeerplaatsen zullen worden gerealiseerd bij de verdere ontwikkeling van Stationspark II. Bij het station Sliedrecht zijn parkeervoorzieningen aanwezig ten behoeve van de treinreizigers. Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om ten westen van het station de parkeervoorzieningen uit te breiden in de vorm van een extra P&R terrein.

#### *Openbaar vervoer*

Het plangebied ligt op loopafstand vanaf het station. Samen met de Drechtsteden werkt Arriva aan de invoering van Hoogwaardig Openbaar Vervoer Drechtsteden (HOV-D). Hiervoor worden diverse routes in de Drechtsteden en van en naar Rotterdam opgewaardeerd door aanpassingen aan de infrastructuur en dienstregeling. Enkele van deze aanpassingen zijn al verwerkt in de dienstregeling 2010. Op werkdagen is er een half uur dienst zowel vanuit Dordrecht als vanuit Gorinchem. Bij het station is een halte voor de Q-liner van Arriva van Dordrecht naar Utrecht. Deze bus gaat op werkdagen elk uur, in de spits tweemaal per uur. Verder is er buslijn Dordrecht-Sliedrecht, zijn er twee buslijnen Gorinchem-Sliedrecht, en een buurtbus. Hiermee is het plangebied goed bereikbaar met het openbaar vervoer.

#### *Langzaam verkeer*

Voor langzaam verkeer loopt er ten westen van Stationspark I een fietspad richting

het centrum van Sliedrecht. De fietsroute zal via Stationspark I worden doorgetrokken naar Stationspark II en de Lockhorst en koppelt als zodanig de verschillende gebieden aan elkaar.

#### 4.4 Evenementen

Het parkeerterrein ten oosten van multifunctioneel centrum De Lockhorst is in het bestemmingsplan aangeduid als evenemententerrein. Gezien de ligging van het terrein wil de gemeente Sliedrecht hier de mogelijkheid bieden grootschalige evenementen te organiseren. Daarbij geldt een maximum van zes grootschalige evenementen per jaar, met een duur van 10 dagen per evenement (inclusief opbouwen en afbreken).

##### Gemeentelijk beleid ten aanzien van evenementen

Evenementen brengen levendigheid, sociale dynamiek en bedrijvigheid in Sliedrecht. Het houden van evenementen wordt via de vergunningverlening op grond van de APV en via het evenementenbeleid gereguleerd. Evenementen kunnen echter de leefbaarheid negatief beïnvloeden. Te denken valt aan verkeersoverlast, afval, geluidsoverlast en het verstoren van de openbare orde en veiligheid. Het aanwijzen van een evenemententerrein hoort dan ook in het belang van een goede ruimtelijke ordening en in het kader van de rechtszekerheid in een bestemmingsplan te worden verantwoord. Omwonenden van een evenemententerrein moeten in het bestemmingsplan kunnen achterhalen welk type evenementen op het aangewezen evenemententerrein kunnen plaatsvinden en in welke intensiteit.

Het evenementenbeleid uit 2004 biedt te weinig duidelijkheid of een bepaald evenement op een bepaalde locatie, met bepaalde duur en van een bepaalde omvang wenselijk is. Het evenementenbeleid wordt daarom herzien. De verwachting is dat het nieuwe evenementenbeleid eind 2012 wordt vastgesteld door de raad. Het voorstel is om in het nieuwe beleid evenementen in een aantal categorieën in te delen, van kleinschalig en niet-vergunningplichtige evenementen tot grootschalige evenementen waarvoor een vergunningplicht geldt.

Evenementen worden ingedeeld in drie categorieën:

Kleinschalig	Evenementen waarbij een beperkte impact is op de omgeving. Voorbeelden: buurt-, school-, of verenigingsfeest
Middelgroot	Evenementen met een middelgroot karakter en waarbij de impact op de omgeving groot is. Voorbeelden: wielerronde, braderie, tuinfeest Elektra en Baggerpop
Grootschalig	Grootschalige evenementen met een meerdaags karakter, waarbij bezoekers van buiten de gemeente worden verwacht en de impact op de omgeving groot is.

### Evenemententerrein nabij 'de Lockhorst'

Het parkeerterrein ten oosten van multifunctioneel centrum 'De Lockhorst' is in het onderhavige plangebied aangewezen voor het organiseren van evenementen in de categorie 'grootschalig'. Evenementen die daar mogen plaatsvinden hebben een meerdaags karakter, een aanzienlijke impact op de omgeving en het betreft evenementen waarbij bezoekers van buiten de gemeente worden verwacht.

Voorbeelden van evenementen die daar plaats mogen vinden zijn (muziek)evenementen met kaartverkoop, tentfeesten en festivals. In beginsel mag dit type evenementen niet elders in Sliedrecht worden gehouden, behoudens in gevallen waarin het beleid dit expliciet zal toestaan. De aanwijzing als evenemententerrein voor 'grootschalige' evenementen betekent overigens niet dat 'kleinschalige' en 'middelgrote' evenementen hier zijn uitgesloten. De regels in dit bestemmingsplan zijn echter alleen van toepassing op grootschalige evenementen.

De ligging van het evenemententerrein nabij de Lockhorst leent zich voor het organiseren van evenementen in de categorie 'grootschalig'. Het terrein is goed bereikbaar en er zijn parkeerfaciliteiten op korte afstand aanwezig. In de directe nabijheid zijn geen geluidgevoelige bestemmingen aanwezig zoals woningen, onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en zorginstellingen. Het evenemententerrein ligt ingesloten tussen kantoren (oosten), de spoorlijn (noorden), sportvelden (westen) en de Rijksweg A15 (zuiden). De dichtstbijzijnde geluidgevoelige bestemmingen (woningen) zijn op een afstand van circa 300 meter (Parallelweg 3) en op circa 175 meter (Februariplantsoen 5-10) gelegen. Tevens zijn er tussen het evenemententerrein en de dichtstbijzijnde woningen ruimtelijke barrières aanwezig, zoals het verhoogde talud en de spoorlijn in het noorden en de Rijksweg A15 met een geluidsscherm ten zuiden van het evenemententerrein. De ruimtelijke impact van het evenemententerrein op geluidgevoelige objecten is daarom gering.

Op basis van ervaringscijfers van de evenementen die de afgelopen 5 jaar zijn gehouden is gebleken dat het terrein een maximale capaciteit van 3.000 bezoekers aan kan. In de regels van het bestemmingsplan zal dit aantal als maximum worden opgenomen. Naast een concretisering van het maximum aantal bezoekers is ook het aantal te houden evenementen aan een maximum gebonden. Een maximum van 6 evenementen voor de duur van 10 dagen per evenement wordt ruim voldoende geacht. Het op- en afbouwen van het evenement is in de 10 dagen inbegrepen.



## **5 MILIEU**

### **5.1 Geluidhinder**

#### *Industrielawaai Nijverwaard*

Op 18 september 1990 is voor industrieterrein Nijverwaard een 50 dB(A) zone vastgesteld. Binnen deze zone zijn geluidgevoelige bestemmingen (zoals woningen) niet toegestaan, tenzij hier ontheffing voor verleend is. Een klein deel van deze zone is aan de westzijde van het plangebied gelegen (ten westen van de woningen aan de Stationsweg). Er zijn geen woningen binnen deze zone gesitueerd. De 50 dB(A) contour is opgenomen in de regels en op de verbeelding.

#### *Wegverkeerslawaai*

De Wet geluidhinder (Wgh) maakt onderscheid tussen bestaande en nieuwe situaties, waarbij voor nieuwe situaties de wettelijke voorkeursgrenswaarde strenger is dan voor bestaande situaties. Daarnaast is er het onderscheid tussen voorkeursgrenswaarde en maximale grenswaarde. Er gelden geluidszones langs wegen (wegverkeerslawaai) waar in principe niet mag worden gebouwd. Binnen deze zone is een onderzoek naar de te verwachte geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer verplicht. De breedte van de zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg (stedelijk of buitenstedelijk). Buiten de zone voldoet het geluidsniveau aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde. Ruimtelijke ontwikkelingen die voldoen aan de voorkeursgrenswaarde zijn zonder meer toegestaan. Het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone is alleen toegestaan als een zogenoemde hogere grenswaarde is verleend door het bevoegd gezag.

Per 1 januari 2007 is de Wgh ingrijpend gewijzigd. Voor wegverkeer in binnenstedelijke situaties is de voorkeursgrenswaarde 48 dB, terwijl de hoogst toelaatbare geluidsbelasting niet meer mag bedragen dan 63 dB. Daarnaast zijn burgemeester en wethouders bevoegd een hogere grenswaarde vast te stellen.

#### *Geluidzones*

Conform de Wet geluidhinder dient voor nieuw te realiseren geluidgevoelige objecten binnen de geluidzone van een geluidsbron een akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden. Hierbij moet verslag gedaan worden van de geluidbelasting op de gevels van de nieuwbouw vanwege die geluidsbron. Indien de nieuwbouw binnen de geluidzones van meerdere geluidsbronnen is gesitueerd, dient de geluidbelasting vanwege die afzonderlijke bronnen beschouwd te worden.

#### *Verkeerslawaai rijksweg A15*

De rijksweg A15 bestaat ter hoogte van Sliedrecht (Stationsweg) uit 2x2 rijstroken. In het vigerende bestemmingsplan Stationsgebied (vastgesteld door de raad op 19 maart 2007) is reeds rekening gehouden met een toekomstige verbreding naar 2x3 rijstroken. Door deze verbreding zouden de rijstroken dichter bij de woningen aan de zuidzijde van de A15 komen te liggen.

In het kader van de destijds voorgenomen reconstructie door Rijkswaterstaat is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidseffecten van de mogelijke verbreding van de A15 (Akoestisch onderzoek, reconstructie rijksweg 15 ter hoogte van Stationsweg Sliedrecht, Milieudienst Zuid-Holland Zuid, juni 1999). Daarnaast is bepaald welke maatregelen moeten worden getroffen om deze wijziging te kunnen realiseren. Uit akoestisch onderzoek volgt dat, om na reconstructie te kunnen voldoen aan de vastgestelde hogere waarde, een geluidsscherm dient te worden geplaatst van 6 tot acht meter hoogte. In onderhavig plan is het mogelijk binnen de bestemming 'Verkeer - rijksweg' geluidsschermen van minimaal 6 en maximaal 8 meter te realiseren

Voor Stationspark I en II en de Lockhorst heeft de mogelijke reconstructie geen gevolgen, omdat dit geen geluidsgevoelige bestemmingen zijn, waaraan nadere eisen worden gesteld in het kader van het bestemmingsplan.

#### *Gevelisolatie*

Zoals reeds eerder gesteld zijn kantoren geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voor nieuwbouw van kantoren in Stationspark II dient wel rekening gehouden te worden met de eisen in het Bouwbesluit. Daarmee wordt een binnenniveau van 33 dB verzekerd.

Voor het bepalen van de benodigde gevelisolatie is door het bureau DGMR Industrie, Verkeer en Milieu bv. onderzoek gedaan naar de verschillende geluidsbronnen voor wegverkeer (A15, Sportlaan, N482 en Stationsplein) en naar het geluid afkomstig van de spoorlijn Dordrecht - Gorinchem en de Betuweroute (railverkeer). In het rapport is de maatgevende geluidsbelasting per gevel voor de dagperiode voor de afzonderlijke geluidsbronnen en gecumuleerd weergegeven.

Uit dit onderzoek blijkt dat op de noordelijk gelegen gebouwen (de gebouwen gelegen langs de spoorlijn) de hoogste gecumuleerde geluidsbelasting van 68 en 69 dB(A) op de noordgevels plaats vindt. De bijdrage ten gevolge van het railverkeer is hierbij het grootst.

Voor de zuidelijk gelegen gebouwen (de gebouwen gelegen langs A15) is de hoogste gecumuleerde geluidsbelasting 72 dB(A) op de zuidgevels. Hierbij is het verkeerslawaai ten gevolge van de A15 maatgevend. Bij het ontwerpen van de gebouwen dient rekening te worden gehouden met de optredende gevelbelasting en dienen maatregelen getroffen te worden door middel van gevelisolatie.

## **5.2 Flora en Fauna**

De bescherming van natuur in Nederland vindt plaats door Europese en nationale wetgeving. De Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn maken deel uit van deze Europese regelgeving. De Vogelrichtlijn heeft als doel de bescherming van alle in het wild levende vogels en hun leefgebieden binnen het grondgebied van de EU.

De Habitatrichtlijn heeft als doel het behoud van de totale biologische diversiteit van natuurlijk en halfnatuurlijk habitat en wilde flora en fauna op het grondgebied van de EU.

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

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

Voordat eventueel een aanvraag voor ontheffing van de Flora en Faunawet kan worden ingediend, is een aantal stappen noodzakelijk, zoals:

1. *inventarisatie van de aanwezige natuurwaarden;*
2. *waardering van de aanwezige natuurwaarden;*
3. *inschatting en beoordeling van ecologische effecten van voorgenomen ingrepen;*
4. *indien er schade wordt veroorzaakt, aanpassing van de voorgenomen ingrepen, bedenken van alternatieven die aantasting van natuurwaarden voorkomen.*

Voor een groot aantal veel voorkomende beschermde soorten is een vrijstellingregeling opgesteld. Deze AMvB is medio februari 2005 in werking getreden. Als iemand activiteiten onderneemt die zijn te kwalificeren als bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkelingen, geldt een vrijstelling voor de soorten in tabel 1 voor artikel 8 t/m 12 van de Flora- en faunawet. Aan deze vrijstelling zijn geen aanvullende eisen gesteld. Voor deze activiteiten hoeft geen ontheffing aangevraagd worden.

Het plangebied bestaat grotendeels uit bestaand bebouwd gebied, met een compartimentering door groensingels en watergangen. Gezien de ligging binnen het stedelijk gebied zijn hier geen bijzondere waarden te verwachten. Verder zijn (met uitzondering van het gebied Stationspark II) geen ruimtelijke ingrepen te verwachten die eventueel negatieve gevolgen zouden kunnen hebben op de aanwezige flora- en fauna.

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

De conclusies kunnen als volgt worden samengevat.

- Er zijn geen beschermde plantensoorten te verwachten in het onderzoeksgebied. Een ontheffingsaanvraag hiervoor is niet nodig.
- Er kunnen drie beschermde vleermuissoorten in het onderzoeksgebied voorkomen. Nader onderzoek is aan te bevelen.
- Er zijn alleen vaste rust- en verblijfplaatsen van algemene grondgebonden zoogdieren in het terrein aanwezig of te verwachten.

- Maatregelen die van invloed zijn op broedvogels moeten buiten het broedseizoen plaatsvinden, aangezien een ontheffingsaanvraag voor broedvogels niet mogelijk is.
- Er zijn drie soorten amfibieën te verwachten in het onderzoeksgebied. Deze vallen onder de vrijstellingsregeling. Een ontheffingsaanvraag is hiervoor niet nodig.
- Er zijn geen beschermde reptielen, vissen en ongewervelden aanwezig of te verwachten in het onderzoeksgebied. Een ontheffingsaanvraag hiervoor is niet nodig.

Door het bureau Ecologica te Maarheze is op 27 mei 2005 en op 8 september 2005 een aanvullend vleermuisonderzoek uitgevoerd. Tijdens het onderzoek is gebleken dat de bomenrij aan de zuidzijde van het plandeel stationspark II door vele vleermuizen wordt gebruikt. Deze bomenrij is inmiddels verwijderd. Hiervoor is ontheffing van de Flora- en faunawet gevraagd.

De soorten zoogdieren en amfibieën waarbij in het rapport aangegeven staat 'leefgebied' of 'waarschijnlijk leefgebied' zijn allemaal algemene soorten. Voor deze soorten geldt de algemene vrijstelling geldt voor artikel 8 t/m 12 van de Flora- en faunawet

Door recente uitspraken van de Raad van State verandert de beoordeling van ontheffingen en het gebruik van gedragscodes van de Flora- en faunawet. De wijzigingen hebben betrekking op soorten uit bijlage IV van de Habitatrichtlijn. Voor die soorten is geen ontheffing meer mogelijk op basis van het belang van de uitvoering van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling. De soorten die in het plangebied voorkomen of voor kunnen komen zijn geen soorten uit Bijlage IV.

Voor de ontwikkeling geldt dus de algemene vrijstelling van de Flora- en faunawet. De (mogelijke) aanwezigheid van algemene soorten staat de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan dus niet in de weg.

### **5.3 Waterparagraaf**

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

#### *Beleid*

Eind jaren negentig ondervonden verschillende delen van Nederland regelmatig overlast van water. Dit deed maatschappelijk en politiek de vraag rijzen of Nederland wel zijn waterhuishouding op orde had voor de 21<sup>e</sup> eeuw. De commissie waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw kreeg daarom opdracht advies uit te brengen over de waterhuishoudkundige inrichting van Nederland. Het advies van de commissie is verwoord in het rapport waterbeleid voor de 21<sup>e</sup> eeuw (WB21).

Het Rijk, de provincies en waterschappen hebben de WB21 uitgangspunten vastgelegd in hun beleid. Hierbij wordt het 'waterneutraal' principe gehanteerd. Concreet houdt dit in dat bij ruimtelijke ontwikkelingen waarbij het verhard oppervlak toeneemt- en/of waarbij het waterbergend vermogen afneemt er maatregelen worden

getroffen om de negatieve effecten op te kunnen heffen. Uitgangspunt is dat dit plaatsvindt in het plangebied.

Om veiligheid te creëren en schade door wateroverlast en droogte te voorkomen is gekozen voor een drietrapsstrategie bij de keuze van maatregelen. Deze drietrapsstrategie krijgt een verplichtend karakter voor alle overheden:

1. overtollig water zoveel mogelijk bovenstrooms vasthouden in de bodem en oppervlakte water;
2. zo nodig water tijdelijk bergen in retentiegebieden langs de waterlopen, waarvoor ruimte moet worden gecreëerd;
3. pas als 1 en 2 te weinig opleveren, water afvoeren naar elders of, als dat niet kan, het water bij extreme omstandigheden gecontroleerd opvangen in daarvoor aangewezen gebieden.

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

Daarnaast beschikt het Waterschap Rivierenland over een verordening: de Keur voor waterkeringen en wateren. Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen.

Per 22 december 2009 zijn er nieuwe beleidsregels vastgesteld door het waterschap. Hier staat o.a. in dat bij toename verhard oppervlak in het stedelijk gebied de eerste 500 m<sup>2</sup> vrijgesteld is. Voorheen was dit een ondergrens en als het plan hieronder zat qua toename verhard oppervlak hoefde er geen watercompensatie gerealiseerd te worden. Nu is het dus vrijgesteld. Dat betekent dat als de toename verhard oppervlak in een plan 600 m<sup>2</sup> is er slechts voor een toename van 100 m<sup>2</sup> watercompensatie gerealiseerd hoeft te worden, omdat er eerst 500 m<sup>2</sup> vanaf getrokken mag worden.

De wateropgave voor bestaand stedelijk gebied wordt vastgesteld en opgelost via het stedelijk waterplan. Voor de gemeente Sliedrecht zal een deel van de wateropgave een plek moeten krijgen in de ontwikkeling van de Merwedezone. De locatie Stationspark II is echter ook aangewezen als zoeklocatie voor meer open water.

### *Plangebied*

Het bestemmingsplan heeft betrekking op het bestaande kantoreengebied Stationspark I aan de westzijde, bronbad/sportzaal de Lockhorst aan de oostzijde en een te ontwikkelen kantoreengebied Stationspark II in het midden.

De ontwikkeling van Stationspark II is planologisch reeds mogelijk gemaakt in het vigerende bestemmingsplan Stationsgebied (vastgesteld door de raad op 19 maart 2007). Deze bouwbaarheid en inrichting van de openbare ruimte is integraal opgenomen in het voorliggend bestemmingsplan. Verder is middels een projectbesluit de uitbreiding van een kantoorgebouw binnen stationspark I (het perceel Stationspark 625) mogelijk gemaakt. Deze reeds gerealiseerde uitbreiding is eveneens opgenomen in het onderhavige bestemmingsplan.

Planologisch gezien wordt de huidige situatie dus voortgezet. Op basis daarvan kunnen nog enkele nieuwbouw ontwikkelingen plaatsvinden.

In deze waterparagraaf wordt eerst ingegaan op de veranderingen in de waterhuishouding voor het stationspark als geheel, met name Stationspark II. De locatie Stationspark 625 wordt verderop apart beschreven.

In het bestemmingsplan liggen twee A-watergangen, te weten de Rijkswetering en de Spoorwegwetering welke een belangrijke functie hebben in de water aan- en afvoer in Sliedrecht en als waterberging. Deze A-watergangen hebben een beschermingszone van 5 meter vanuit de insteek middels de keur. Voor de overige watergangen (B-watergangen) geldt een beschermingszone van 1 meter uit de insteek.

#### *Huidige situatie*

Het plangebied heeft een oppervlak van 23.443 m<sup>2</sup> en ligt in de bebouwde kom van Sliedrecht in het peilgebied "Sliedrecht". Het waterpeil in dit peilgebied wordt gehandhaafd op -1,92 m NAP, voor zowel zomer als winter. In de vroegere situatie lag er in het plangebied een atletiekbaan. Inmiddels is de kantoorontwikkeling gestart. Eén kantoor is gerealiseerd. In het gebied is momenteel sprake van een onderbemaling. Deze bemaalt de voetbalvelden, de tennisbanen en het zwembad met het parkeerterrein evenals het gebied Stationspark II. Door de onderbemaling wordt het waterpeil hier op -2,30 m NAP gehouden. De onderbemaling is ongeveer 30 jaar oud en zal binnenkort vervallen. Daarna wordt het gedeelte stationspark II aangesloten op het peil van Sliedrecht (-1,92m NAP).

De watergangen die aan de oost- en westzijde het plangebied begrenzen worden middels dammen en duikers op het peil van de onderbemaling gehouden. Aan de noordzijde grenst het plangebied aan een A-watergang welke een waterpeil van -1,92 m NAP heeft. In de huidige situatie is er circa 1.500 m<sup>2</sup> open water aanwezig in het plangebied.

In het stedelijk waterplan Sliedrecht is voor het stedelijk gebied een tekort aan open water voor dit peilgebied berekend van 10,4 ha. Het voorliggende plangebied is in het waterplan aangewezen als zoekgebied voor extra oppervlaktewater.

Voor het gebied Stationspark II, wordt ingezet op de realisering van minimaal 10% oppervlaktewater. Voor het overige gebied is binnen de reeds vastgelegde structuur geen mogelijkheid aanwezig om het aantal m<sup>2</sup> oppervlaktewater uit te breiden.

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

#### *Toekomstige situatie*

In de toekomstige situatie wordt het gehele plangebied omgevormd tot een bedrijvenlocatie met een verhard oppervlak (= bebouwing plus overige verharding) van 13.100 m<sup>2</sup>. Bij de ontwikkeling tot Stationspark II, die reeds is aangevangen, wordt het terrein op hoogte gebracht (minimale drooglegging 1 meter), zodat de onderbemaling tussen Stationspark I en II kan komen te vervallen en het gedeelte stationspark II kan worden aangesloten op het peil van Sliedrecht (-1,92m NAP).

Bij de ontwikkeling van Stationspark II is het mogelijk om het terrein van het zwembad met parkeerterrein uit de onderbemaling van de voetbalvelden te halen, zodat deze onderbemaling zich in de toekomst alleen gaat richten op de voetbalvelden en de tennisbanen en daarmee een stuk kleiner wordt als in de huidige situatie. De watergangen die aan de oost- en westzijde het plangebied begrenzen worden hierdoor op het waterpeil van  $-1,92$  m NAP gebracht. De A-watergang die aan de noordzijde het plangebied begrenst wordt om technische redenen door de gemeente naar het zuiden verlegd.

Conform het provinciaal beleid van Zuid-Holland wordt bij nieuwe plannen als vuistregel gehanteerd: uitgaan van 10% open water. In een later stadium wordt door het waterschap berekend wat de precieze wateropgave is. Bij de ontwikkeling van Stationspark II komt meer dan 10% wateroppervlak.

De gemeente heeft enkele jaren geleden zich ten doel gesteld om bij nieuwe uitbreidingsplannen c.q. grote inbreidingslocaties minimaal 10% wateroppervlak te realiseren. Omdat de locatie in het stedelijk waterplan is aangewezen als zoeklocatie voor meer open water wordt voor nieuwe ontwikkelingen met name gekeken naar de toename aan verhard oppervlak.

In dit plan neemt het oppervlak aan bebouwing en overige verharding toe met  $13.100$  m<sup>2</sup>. In het plangebied wordt hiervoor in de waterpartijen circa  $4.850$  m<sup>2</sup> +  $1250$  m<sup>2</sup> =  $6100$  m<sup>2</sup> open water op maaiveld aangelegd. Berekeningen van het waterschap geven aan dat minimaal  $3.705$  m<sup>2</sup> open water op zomerpeil gerealiseerd moet worden. De extra oppervlakte kan voor extra open water en/of oevers worden gebruikt. Met de realisatie van dit bouwplan wordt de onderbemaling verkleind en voor dit bouwplan geeft dat een lagere belasting van het watersysteem van  $240$  m<sup>3</sup> bij de maatgevende situatie voor stedelijk gebied ( $T=100 +10\%$ ). De aanleg van open water moet de versnelde afvoer van hemelwater door een toename aan verhard oppervlak in het plangebied compenseren en daarnaast wordt invulling gegeven aan een deel van de wateropgave die er nog ligt voor dit peilgebied, overeenkomstig de wens uit het waterplan.

De voorgestelde exploitatiegrens is exclusief de leidingenstrook aan de kant van de A15, omdat deze strook geheel vrij moet blijven van bebouwing. Op deze strook zal ook een nieuwe watergang worden gegraven die de watergangen aan de oost- en westzijde van het plangebied met elkaar verbindt. Deze watergang heeft een wateroppervlak van  $1250$  m<sup>2</sup>. Hiermee komt het totale wateroppervlak op  $6100$  m<sup>2</sup>. Het bedrijventerrein zal worden verrijkt met esthetisch vormgegeven waterpartijen. Hierdoor ontstaat er een extra verbinding tussen de omliggende sloten. Er wordt in de vijvers gestreefd naar een waterdiepte van 1 meter. Daarnaast zullen de oevers van de watergangen natuurvriendelijk in worden gericht (minimaal 50% natuurvriendelijke oevers (talud 1:3 of flauwer)). Er wordt gestreefd naar een inrichting die bijdraagt aan een goede waterkwaliteit en onderhoudssituatie.

Vuilwater (DWA) wordt afgevoerd via de riolering. Bij nieuwbouw geldt in principe een niet-aankoppel beleid. De mogelijkheden van afkoppelen dienen zoveel mogelijk

benut te worden. Regenwater van schoon verhard oppervlak kan direct worden afgevoerd naar open water en belast niet de afvalwaterzuivering. Bij (licht) verontreinigde oppervlakken dient gebruik te worden gemaakt van een voorzuivering alvorens het water op de watergang komt. Bij afvoeren naar oppervlaktewater is het noodzakelijk om gebruik te maken van duurzame en niet-uitlogende materialen.

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

#### *bovengrondse afvoer*

Door de neerslag bovengronds via goten naar het open water af te voeren, blijft de werking van het watersysteem zichtbaar voor de gebruikers. Dit systeem heeft een hoge belevingswaarde en past ook binnen het beleid om mensen meer bij het watersysteem te betrekken. De afvoergoten zullen niet continu volstaan met water, maar alleen na een bui. Doordat het watersysteem zichtbaar is, is ook goed te zien wanneer en waar het systeem niet meer goed werkt en zijn de problemen snel op te lossen. Het systeem vraagt wel meer onderhoud dan de ondergrondse afvoer en moet versnipperd door het plangebied worden aangelegd om de transportafstanden te beperken.

#### *ondergrondse afvoer*

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

#### *Projectbesluit Stationspark 625*

Binnen het plangebied is een projectbesluit genomen voor de uitbreiding van het kantoor op het Stationspark 625. Het perceel is gelegen is binnen het bestaande kantorengedebied Stationspark I.

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

Voor de locatie Stationspark 625 is uitgegaan van het direct afvoeren naar het oppervlaktewater van de HWA, zowel van de openbare weg als van de bebouwing. Het hemelwater zal worden geloosd op het oppervlaktewater conform de “beslisboom voor hemelwater” (wRw-beslisboom 2003). Er kan onderscheid worden gemaakt in bovengrondse en ondergrondse afvoer.

Vanuit het waterschap wordt de voorkeur gegeven aan een bovengronds afvoersysteem voor hemelwater. Dit beleid wordt door de gemeente ondersteund. De



lozingspunten worden daarbij bij voorkeur op de hoeken van een watergang gesitueerd en benedenstrooms van duikers, zodat het doorspoeleffect optimaal kan worden benut en opstuwning wordt beperkt.

#### *Watercompensatie projectbesluit Stationspark 625*

Op basis van het bouwplan kan gesteld worden dat de toename aan verharding en bebouwing binnen het projectbesluit 1275 m<sup>2</sup> bedraagt. Op basis van de nieuwe beleidsregels is de eerste 500 m<sup>2</sup> vrijgesteld. Er zal voor 775 m<sup>2</sup> extra verharding compenserende waterberging gerealiseerd moeten worden. Door middel van het gebruik van de vuistregels (2.180 m<sup>2</sup> open water per hectare extra verhard oppervlak) komt dit neer op een oppervlakte van 169 m<sup>2</sup> open water.

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

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

## **5.4 Milieuhinder door bedrijven**

In onderhavig bestemmingsplan is voor de bestemmingen 'Gemengd' opgenomen dat binnen deze bestemming zowel kantoren en bedrijven tot maximaal milieucategorie 2 (Staat van Bedrijfsactiviteiten) zijn toegestaan. De reden hiervoor is dat op het terrein geen bedrijven gevestigd zijn met een hogere milieucategorie. Bovendien is het beleid er niet op gericht ter plaatse bedrijven aan te trekken met een hogere milieucategorie.

## **5.5 Externe veiligheid**

### **5.5.1 Regelgeving**

Het Stationsgebied ligt in de invloedssfeer van verschillende risicobronnen. Daarom is het van belang de mogelijke risico's in beeld te brengen en aan te geven op welke punten de gemeente invloed heeft om de risico's te beperken.

Wanneer een nieuw ruimtelijk besluit wordt genomen dient het groepsrisico verantwoord te worden. De (regionale) brandweer moet in de gelegenheid worden gesteld om advies uit te brengen over het groepsrisico en de mogelijkheden tot voorbereiding van de bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval. Op basis hiervan kan de gemeenteraad, bij het vaststellen van het bestemmingsplan, een gemotiveerd besluit nemen over de te aanvaarden veiligheidssituatie in het plangebied.

Doel van de regelgeving is een acceptabel veiligheidsniveau te waarborgen. Het gaat om een goede afweging van veiligheid en andere belangen, het is dus niet de intentie alle risico's uit te sluiten, dat zou onmogelijk zijn.

Bij ruimtelijke plannen wordt ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten gekeken, namelijk:

- bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of leidingen.

Externe veiligheidsbeleid werkt met twee centrale begrippen: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

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

Het GR is de kans dat een groep van 10, 100, 1000 enz. personen komt te overlijden als gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen. Het GR wordt berekend binnen het invloedsgebied dat ligt tussen de risicobron en lijn waar bij een incident 1% van de aanwezige mensen zou overlijden. De waarde van het GR houdt rekening met de kans dat een incident plaatsvindt en met de omvang van het aantal slachtoffers. Bij de beoordeling van het GR is de vraag aan de orde of de kans/omvang aanvaardbaar is.

Bij een ruimtelijk plan wordt berekend of het groepsrisico toeneemt ten gevolge van het vast te stellen plan en wordt de hoogte bepaald van het GR ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Een toename van het GR of overschrijding van de oriëntatiewaarde dient in het betreffende plan verantwoord te worden.

Met de komst van de verantwoordingsplicht in de regelgeving is de oriëntatie waarde niet meer dan een ijkpunt geworden in een totale afweging. Iedere relevante verandering – boven én onder de oriëntatie waarde – dient te worden verantwoord. Het doel hiervan is te beseffen dat een groepsrisico net onder de oriëntatie waarde, maar waarbij de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid slecht zijn, niet positiever is dan een groepsrisico net boven de oriëntatie waarde, waarbij de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid goed geregeld zijn.

#### 5.5.2 Advies Milieudienst Zuid-Holland Zuid

De gemeente Sliedrecht heeft in 2010 de Milieudienst Zuid-Holland Zuid opdracht gegeven voor een onderzoek Externe veiligheid in het kader van het projectbesluit Stationspark 625 en het Bestemmingsplan 'Stationsgebied 2010'. Doel van dit advies is duidelijkheid te geven over het plaatsgebonden risico en het groepsrisico in het plangebied. Voor het volledige advies wordt verwezen naar bijlage 1 bij dit bestemmingsplan.

Het advies is gebaseerd op het concept voorontwerp bestemmingsplan 'Stationsgebied 2010'. Dit betekent dat het gehele plangebied in beschouwing wordt genomen. Daarin is de locatie Stationspark 625 opgenomen. Op de locatie Stationspark 625 zijn via een projectbesluit de bouwmogelijkheden verruimd, waardoor de personendichtheid met maximaal 10 personen stijgt. Gelet op dit beperkte aantal mogelijk aanwezige personen zal het groepsrisico voor het plangebied als geheel hierdoor niet toenemen.

In het advies wordt eerst nagegaan of er sprake is van een toename van het groepsrisico, vanwege de bestemmingen in het nieuw vast te stellen bestemmingsplan.

Het vigerende bestemmingsplan is Bestemmingsplan Stationsgebied van februari 2007. Hierin worden de volgende vier relevante bestemmingen toegestaan:

1. Woningen langs de Stationsweg
2. Kantorenlocatie Stationspark I
3. Kantorenlocatie Stationspark II inclusief het kantoor van Unit4Agresso.
4. Het zwembad de Lockhorst

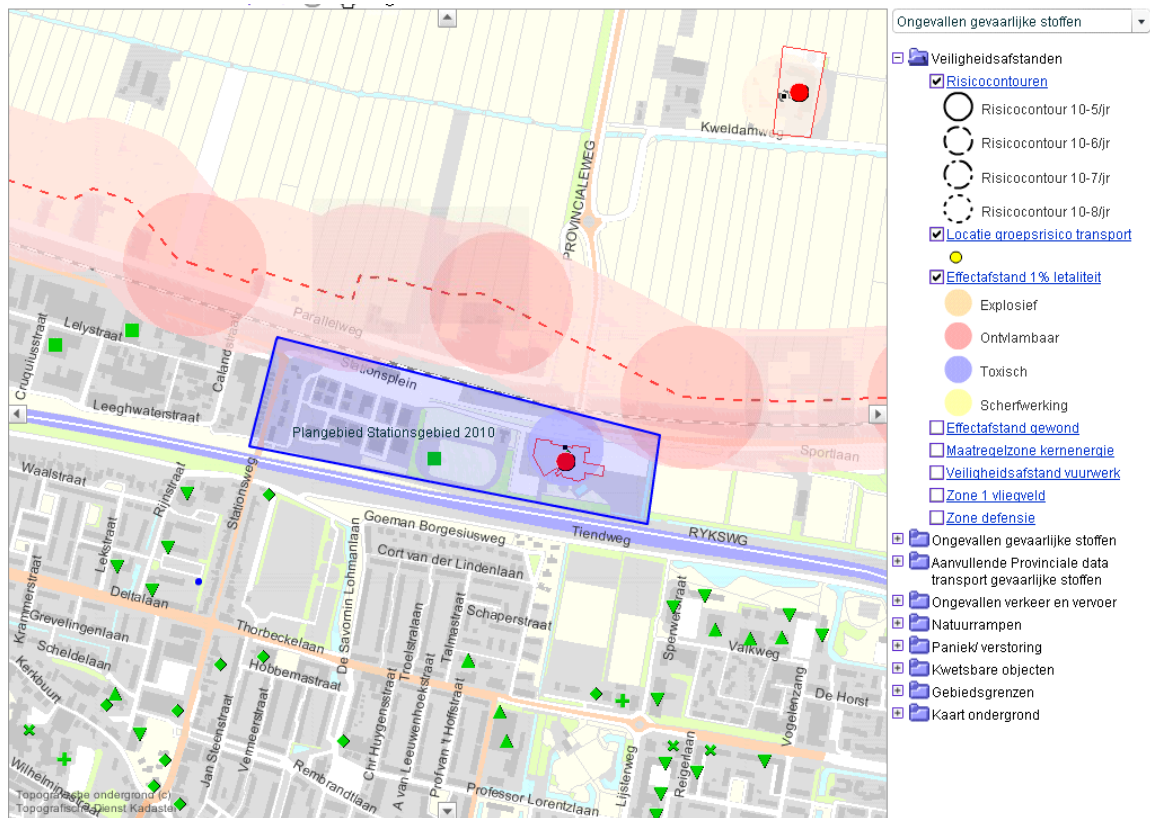
Het concept voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied 2010, dat door de milieudienst is beoordeeld, bevat een viertal relevante bestemmingen:

1. Cultuur en ontspanning: Dit betreft zalenaccommodatie en het zwembad, sociaal culturele doeleinden, sport- en recreatieve voorzieningen en een evenemententerrein. Sporthallen en zwembaden zijn beperkt kwetsbare objecten. Het gaat dus om bestemmingen en voorzieningen waar grote aantallen mensen aanwezig kunnen zijn.
2. Gemengd: Deze bestemming betreft kantoren en bedrijven aan het Stationspark. Boven de 1500 m<sup>2</sup> en ca 50 aanwezigen worden kantoren als kwetsbare objecten aangemerkt.
3. Kantoor: Het gaat hier om kantoren inclusief Unit4Agresso en een kinderdagopvang. Kantoren boven de 1500 m<sup>2</sup> en ca 50 aanwezigen worden als kwetsbaar objecten aangemerkt. Gezien de lage zelfredzaamheid is een kinderdagopvang in ieder geval een kwetsbaar object dat bijzondere aandacht verdient. (In de afweging omtrent externe veiligheid is besloten het voorontwerpbestemmingsplan op dit punt aan te passen en geen mogelijkheid voor kinderopvang in het plan op te nemen, zie hiervoor paragraaf 5.5.4, verantwoording)
4. Wonen: Het gaat om de woningen langs de Stationsweg - al of niet met aan huis verbonden beroep of bedrijf . Dit zijn kwetsbare objecten.

De bestemmingen Groen, Water en verkeer worden buiten beschouwing gelaten, omdat deze bestemmingen niet relevant zijn voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Geconcludeerd wordt dat het verschil tussen de huidige en de nieuwe situatie verwaarloosbaar klein is.

## Risicobronnen huidige situatie



Provinciale risicokaart

In het advies worden de volgende risicobronnen en risico's aangegeven. Voor het volledige advies wordt verwezen naar bijlage 1 bij dit bestemmingsplan.

Risicobron	PR 10 <sup>-6</sup> risicocontour	GR
Zwembad de Lockhorst, opslag Chloorbleekloog en Zwavelzuur	Geen risicocontour	Invloedsgebied (effectafstand 75m) valt niet over kwetsbare bestemmingen
A15, vervoer gevaarlijke stoffen	Risicocontour (20 m uit weg) valt niet over plangebied	maximaal ca. 3,5 maal de oriëntatiewaarde met een mogelijk aantal van 776 slachtoffers
Merwede-Lingelijn, geen structureel vervoer van gevaarlijke stoffen	Risicocontour ligt op het spoor zelf	nihil
Betuwelijn, vervoer van gevaarlijke stoffen plaats	Risicocontour (30 m uit spoor) valt niet over plangebied	maximaal ca. 12 maal de oriëntatiewaarde met een mogelijk aantal van 819 slachtoffers

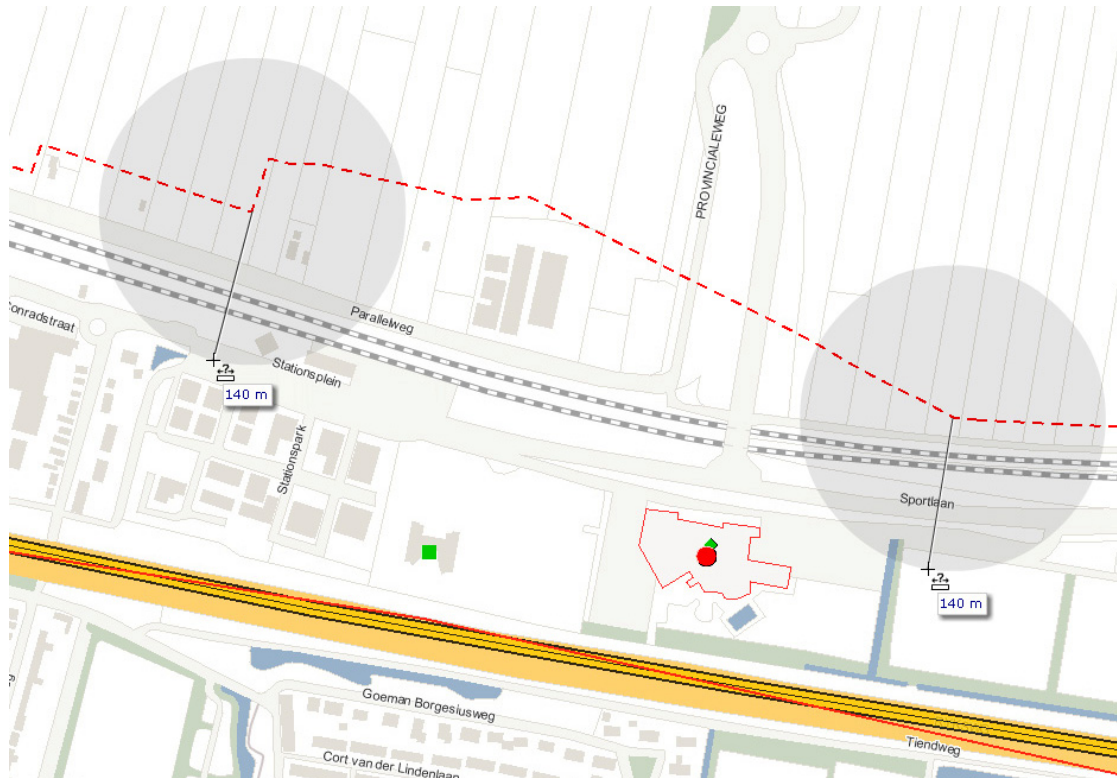
Hogedrukaardgasleiding (ten noorden van plangebied)	Risicocontour op de leiding zelf	<p>De 100% letaliteitgrens ligt op 70 meter van de leiding. Binnen dit gebied is sprake van geen of een geringe toename van het groepsrisico.</p> <p>De 1% letaliteitsgrens (invloedsgebied) ligt op 140m van de leiding en valt slechts over kleine hoekgedeelten van het bestemmingsplangebied</p>
---	----------------------------------	--

Ten aanzien van de hogedrukaardgasleiding (ten noorden van plangebied) wordt in het advies aangegeven dat de effectafstand 1% letaliteit 140 meter bedraagt. Deze contour valt over kleine hoekgedeelten in het noordoosten en noordwesten van het plangebied. In het advies van de Milieudienst Zuid-Holland Zuid wordt gesteld dat hierbinnen geen relevante bestemmingen liggen. Deze risicobron wordt daarom verder buiten beschouwing gelaten.

Concreet gaat het in het noordoosten om een hoekpuntje van het parkeerterrein bij de Zwembad de Lockhorst. Op dit parkeerterrein worden enkele malen per jaar evenementen toegestaan.

Aangezien het een klein gedeelte aan de rand van het invloedsgebied betreft, en aangezien dit gedeelte maar een aantal malen per jaar gebruikt wordt als evenemententerrein acht de gemeente het groepsrisico ten gevolge van de aardgasleiding ook niet relevant. In hoofdstuk 5.5.4 van dit bestemmingplan is een verantwoording van het groepsrisico opgenomen, waarin ook kort aandacht is besteed aan het evenemententerrein.

in het noordwesten om de stationsfaciliteiten en een minimaal hoekpuntje van het voormalige stationsgebouw, dat nu een horecafunctie heeft.



*Provinciale risicokaart, aardgasleiding (rood gestippeld) en afstand 140 meter ten opzichte van de dichtst bij het plangebied gelegen delen van de leiding*

Uit dit overzicht blijkt dat de A15 en de Betuwelijn in de huidige situatie de relevante risicobronnen zijn.

### Risicobronnen toekomstige situatie

#### *Bedrijven*

In het beoordeelde concept van het bestemmingsplan worden binnen het plangebied risicovolle bedrijven niet uitgesloten. Gezien het karakter van het plan en de aanwezige kwetsbare objecten wordt geadviseerd deze wel uit te sluiten. Buiten het plangebied zijn in de toekomst geen risicovolle bedrijven geprojecteerd waarvan de invloed zich tot binnen het plangebied kan gaan uitstrekken.

#### *Rijksweg A15*

Voor de rijksweg A15 gelden in het kader van het vast te stellen Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen zones met ruimtelijk - functionele beperkingen de veiligheidszone en plasbrand aandachtsgebied (PAG-zone). Voor de A15 dient ter hoogte van het plangebied rekening gehouden te worden met een veiligheidszone van 46 meter vanaf het hart van de weg en met een PAG-zone van 30 meter vanaf de rand van de weg. Binnen de veiligheidszone liggen onbebouwde delen van Stationspark I en II en een klein gedeelte van het parkeerterrein van Zwembad de Lockhorst. (In tegenstelling tot wat in het advies wordt verondersteld valt het evenemententerrein niet binnen de PAG-zone.)

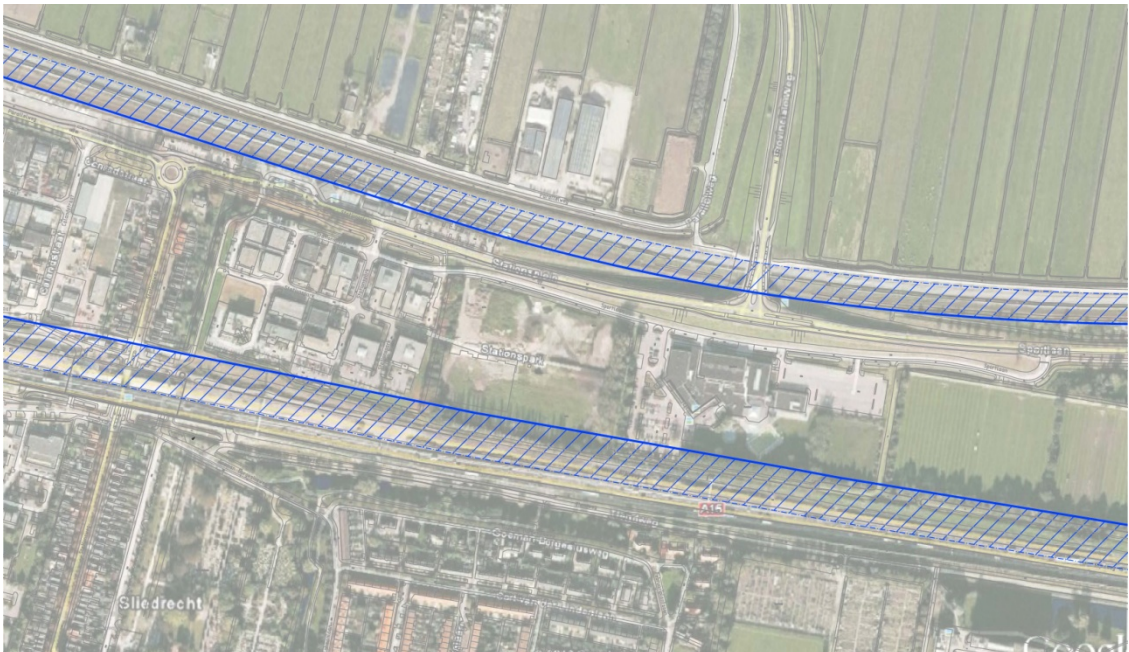
In de notitie 'Risicoanalyses Betuweroute Sliedrecht', Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid, 7 augustus 2012, zijn de meest actuele rekenresultaten opgenomen ten aanzien van het groepsrisico ten gevolge van de Betuweroute en tevens ten gevolge van het transport over de A15. De notitie is opgenomen als bijlage 2 bij dit bestemmingsplan.

Uit de notitie blijkt dat voor de A15 het groepsrisico lager ligt dan eerder berekend. De PR  $10^{-6}$  risicocontour ligt, uitgaande van de plancapaciteit van het bestemmingsplan, 44 meter uit het hart van de weg. Wanneer uitgegaan wordt van de werkelijk aanwezige populatie dan ligt de PR  $10^{-6}$  risicocontour 45 meter uit het hart van de weg.

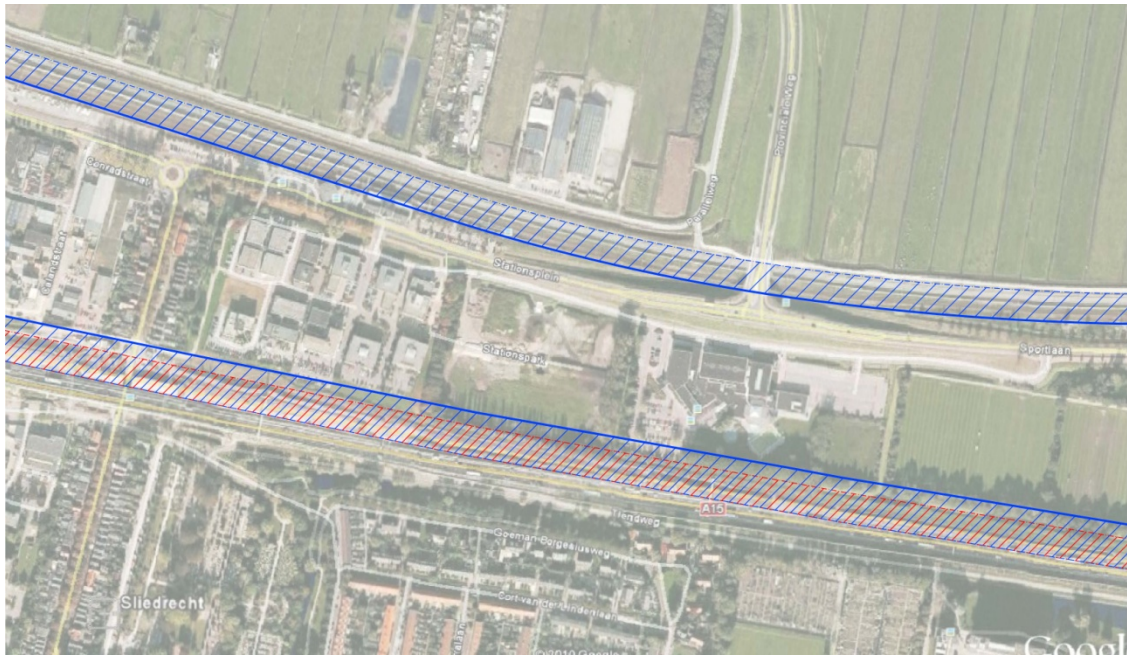
Volgens de notitie bedraagt het groepsrisico ten gevolge van de A15, uitgaande van de plancapaciteit van het bestemmingsplan, 4,9 maal de oriëntatiewaarde. Wanneer uitgegaan wordt van de werkelijk aanwezige populatie bedraagt het groepsrisico 1,0 maal de oriëntatiewaarde.

### *Betuwelijn*

De Betuwelijn wordt in het kader van het vast te stellen Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen als de zwaarste categorie vervoersas aangemerkt. Langs de spoorlijn liggen zones met ruimtelijk - functionele beperkingen. Voor de Betuwelijn dient naar verwachting rekening gehouden te worden met een veiligheidszone van 30 meter vanaf het hart van de spoorlijn en met een PAG-zone van eveneens 30 meter vanaf het spoor. Het plangebied ligt niet binnen deze afstanden en er is dus geen sprake van knelpunten.



*PR contouren A15 en Betuwelijn*



*Veiligheidszone (blauw) en PAG-zone (rood) A15  
 Veiligheids- en PAG-zone Betuwelijn (blauw, zones vallen samen)*

In de notitie 'Risicoanalyses Betuweroute Sliedrecht', Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid, 7 augustus 2012, zijn de meest actuele rekenresultaten opgenomen ten aanzien van het groepsrisico ten gevolge van de Betuweroute en tevens ten gevolge van het transport over de A15. De notitie is opgenomen als bijlage 2 bij dit bestemmingsplan.

Uit de notitie blijkt dat voor de Betuweroute het groepsrisico aanzienlijk lager ligt dan in de eerdere berekeningen. De PR  $10^{-6}$  risicocontour ligt 15 meter uit het spoor. Volgens de notitie bedraagt het groepsrisico ten gevolge van de Betuweroute 1,9 maal de oriëntatiewaarde.

Het concept voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied 2010 heeft geen knelpunten op het gebied van het plaatsgebonden risico.

Op basis van de gehanteerde actuele rekenmethode, de juiste en actuele vervoerscijfers en bevolkingscijfers blijkt dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt overschreden. Dat geldt voor zowel de A15 als voor de Betuwelijn. Daarom moet het groepsrisico in de besluitvorming expliciet worden verantwoord.

De milieudienst Zuid Holland geeft de volgende handreikingen aan de gemeente Sliedrecht om het groepsrisico te beheersen:

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



- Binnen de risicocontouren van het plaatsgebonden risico van  $10^{-6}$  per jaar en de veiligheidszone van de A15 moeten kwetsbare bestemmingen en beperkt kwetsbare bestemmingen worden uitgesloten.
- Met betrekking tot het weren van risicorelevante bedrijven in het plangebied wordt geadviseerd geen risicorelevante bedrijfsactiviteiten toe te laten. In ieder geval zouden bedrijven die onder het BEVI vallen expliciet moeten worden uitgesloten.
- Om te voorkomen dat het groepsrisico verder oploopt wordt geadviseerd het bruto vloeroppervlak en de bebouwingshoogten binnen het plangebied niet verder te laten toenemen.
- Bij doorzetten van de planontwikkeling dient in de plantoelichting gemotiveerd en toegelicht te worden waarom de overschrijding van het groepsrisico acceptabel is. Hierbij dient de regionale brandweer om advies gevraagd te worden. Deze verantwoording vereist de nodige aandacht en zorgvuldigheid en een goede vertaling naar en beschrijving van ruimtelijk relevante en eventuele bouwkundige planmaatregelen
- Geadviseerd wordt om de risicosituatie met betrekking tot de A15 en de Betuwelijn in het gehele gemeentelijk grondgebied zorgvuldig te laten analyseren. Gezien de verwachte toename van het transport van gevaarlijke stoffen over deze transportassen en de huidige overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico alsmede de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied tussen de A15 en de Betuwelijn is het noodzakelijk hierop beleid te ontwikkelen dat een veilige economische en ruimtelijke ontwikkeling beoogt.

### 5.5.3 Advies Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid, Directie Brandweer

De Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid, Directie Brandweer heeft in 2010 een advies uitgebracht inzake het bestemmingsplan Stationsgebied. In het advies wordt de veiligheidssituatie geanalyseerd en worden aanbevelingen gedaan. Voor het volledige advies wordt verwezen naar bijlage 3 bij dit bestemmingsplan. In 2012 zijn de berekeningen die ten grondslag liggen aan het advies herzien (notitie 'Risicoanalyses Betuweroute Sliedrecht', Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid, 7 augustus 2012) Hieruit blijkt dat voor de Betuweroute het groepsrisico aanzienlijk lager ligt dan eerder berekend, ook voor de A15 ligt het groepsrisico lager dan eerder berekend. De situatie is dus in werkelijkheid gunstiger dan bij advisering in 2010 kon worden verondersteld.

Voor de beoordeling van de veiligheidssituaties zijn verschillende scenario's beschouwd waarin het exploderen van een tankwagen/spoorketelwagon centraal staat. Er kan dan een zogenaamde BLEVE ontstaan (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion). Er kan sprake zijn van een koude BLEVE (veroorzaakt door bijvoorbeeld een botsing van de tank) of een warme BLEVE (veroorzaakt door bijvoorbeeld blootstelling van de tank aan vlammen). De gevolgen van een warme BLEVE zijn groter, de kans erop is kleiner. In de geldende rekenprogramma RBM II wordt het scenario warme BLEVE voor wegvervoer thans niet meegenomen. Er wordt

(landelijk) van uit gegaan dat dit zich niet voordoet. De gemeente Sliedrecht houdt voor dit bestemmingsplan het advies van de Veiligheidsregio aan met betrekking tot het scenario BLEVE. Daarin is een koude BLEVE als meest geloofwaardig scenario opgenomen en een warme Bleve als 'worst case scenario'.

In andere scenario's wordt uitgegaan van een ongeval met een tankauto of trein met giftige stoffen. Aan de hand van de mogelijke scenario's is advies uitgebracht ten aanzien van zelfredzaamheid, beheersbaarheid en het resteffect.

#### *zelfredzaamheid*

De zelfredzaamheid in het plangebied wordt door de Veiligheidsregio voldoende geacht. Alleen bij realisering van een kinderdagverblijf wordt een kwetsbaar object met verminderd zelfredzame personen toegevoegd aan het plangebied.

In het kader van een effectieve zelfredzaamheid bij het scenario met een BLEVE wordt aanbevolen de volgende maatregelen te treffen:

- Geprojecteerde kwetsbare bestemmingen met verminderd zelfredzame personen, zoals het kinderdagverblijf uit het bestemmingsplan halen;
- De tijdsduur van evenementen verkorten, zodat de mogelijke aanwezigheid van grote groepen onbeschermden personen zo kort mogelijk is;
- Het wegenplan zodanig inrichten dat de vluchtwegen van de risicobronnen aflopen;
- Het toepassen van zo min mogelijk glas aan de risicozijde;
- De gebouwen dusdanig ontwerpen zodat niet verblijfsruimten, zoals bergingen, keukens, wc's en trappenhuizen, aan de gevaarszijde zijn geplaatst;
- De gebouwen loodrecht projecteren ten opzichte van de risicobron.

Bij het scenario van een ongeval met giftige stoffen dienen de mensen in het gebied binnen te blijven met ramen en deuren dicht. Ten behoeve van zelfredzaamheid wordt geadviseerd centraal afsluitbare ventilatiesystemen toe te passen in kantoorruimten en woningen.

Om de effectiviteit te waarborgen is het van belang personeelsleden/bewoners door middel van risicocommunicatie voor te lichten over risico's en mogelijke maatregelen die ze zelf kunnen nemen.

#### *Beheersbaarheid*

In het advies wordt gesteld dat het plangebied goed bereikbaar is, evenals de Betuweroute. De A15 is moeilijker bereikbaar. Er is in het plangebied geen knelpunt t.a.v. de bluswatervoorziening, ervan uitgaande dat de waterbergingen in Stationspark II als secundaire bluswatervoorziening kunnen fungeren. Als dat niet het geval is dient in overleg met de brandweer een alternatieve secundaire voorziening getroffen te worden. De brandweer heeft berekend dat ze binnen de gestelde normtijd in het plangebied kan zijn.

Het resteffect is door de brandweer moeilijk in te schatten. Door het toepassen van de maatregelen ten aanzien van zelfredzaamheid is het aantal dodelijke slachtoffers en gewonden te beperken. Wat rest is materiële schade door brand en drukeffecten.

#### 5.5.4 Verantwoording

Allereerst wordt gesteld dat het bestemmingsplan Stationsgebied 2010 een actualisering/digitalisering is van het vigerende bestemmingsplan Stationsgebied (vastgesteld 19 maart 2007, goedgekeurd 25 juni 2007). De personendichtheid, die mogelijk is op basis van het herziene bestemmingsplan Stationsgebied zal niet of verwaarloosbaar hoger zijn dan de personendichtheid die mogelijk is op basis van het vigerende bestemmingsplan en het projectbesluit Stationspark 625.

Omdat er een nieuw ruimtelijk besluit wordt genomen dient het groepsrisico verantwoord te worden. Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat er een overschrijding van de oriëntatiewaarde is.

De Milieudienst Zuid-Holland Zuid en de provincie Zuid-Holland geven beide handreikingen voor de verantwoording van het groepsrisico. Hiermee is in onderstaande verantwoording rekening gehouden.

##### *Toekomstverwachting*

Conform het provinciaal beleid wordt een horizonperiode van ten minste 10 jaar passend geacht. In de beoordeling van de risicosituatie door de Milieudienst Zuid-Holland Zuid wordt de toekomstige ruimtelijke situatie (conform het onderhavige bestemmingsplan) gehanteerd. Dat geeft een goed beeld voor de komende tien jaar. Op die manier wordt voldoende 'vooruit gekeken' om de toekomstige risico's reëel in te schatten.

##### *Vertaling van aanbevelingen in het bestemmingsplan*

In onderstaande tabel wordt uiteengezet hoe wordt omgegaan met de aanbevelingen van Milieudienst en Veiligheidsregio.

<b>Aanbeveling</b>	<b>Reactie</b>
PAG en KOV-zones aangeven op de verbeelding	Aangezien zich binnen de PAG en KOV zones geen kwetsbare objecten of bestemmingen bevinden wordt het weergeven van de zones niet zo relevant geacht. De bestemmingen worden nu vastgelegd voor de komende bestemmingsplanperiode. Bij een gehele of gedeeltelijke wijziging zal opnieuw advies gevraagd dienen te worden ten aanzien van het aspect externe veiligheid. Verder zijn de verschillende zones, in samenhang met de wettelijk voorgeschreven bestemmingsplansystematiek (SVBP2008) niet helder op de verbeelding aan te geven. De zones zijn in de

	toelichting van het bestemmingsplan weergegeven.
Binnen de risicocontouren van het plaatsgebonden risico (beperkt) kwetsbare bestemmingen uitsluiten	In het bestemmingsplan zullen geen (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk worden gemaakt binnen de PR contouren. In het advies wordt verondersteld dat het evenemententerrein binnen de contour van de A15 ligt. Dit is echter niet het geval.
Geen risicorelevante bedrijfsactiviteiten toe laten in het bestemmingsplan	In het bestemmingsplan zijn kantoren en bedrijven toegestaan tot maximaal milieucategorie 2 (Staat van Bedrijfsactiviteiten). De reden hiervoor is dat op het terrein geen bedrijven gevestigd zijn met een hogere milieucategorie. Bovendien is het beleid er niet op gericht ter plaatse bedrijven aan te trekken met een hogere milieucategorie. Risicovolle bedrijven en BEVI-inrichtingen zullen binnen de desbetreffende bestemming niet worden toegestaan c.q. in de regels expliciet worden uitgesloten.
Om te voorkomen dat het groepsrisico verder oploopt het bruto vloeroppervlak en de bebouwingshoogten binnen het plangebied niet verder laten toenemen	Het plan is een actualisatie van het vigerende bestemmingsplan, waarbij de bouwmogelijkheden zijn gehandhaafd. Ter plekke van Stationspark II zijn in verband met de voorgeschreven bestemmingsplansystematiek (SVBP2008) de bouwhoogtes iets anders weergegeven dan in het vigerende bestemmingsplan, dit is niet van wezenlijke invloed op het te realiseren bruto vloeroppervlak. Ook de bouwvlakken van de woningen aan de stationsweg zijn ruimer gemaakt t.b.v. de erfbebouwingsregeling. Door de gekozen bestemmingsregeling zal de personendichtheid hierdoor echter niet toenemen.
Geprojecteerde kwetsbare bestemmingen met verminderd zelfredzame personen, zoals het kinderdagverblijf uit het bestemmingsplan halen	Er wordt voor gekozen het kinderdagverblijf niet mogelijk te maken in de regels. Daarmee vervalt de functie met verminderd zelfredzame personen.
De tijdsduur van evenementen verkorten, zodat de mogelijke aanwezigheid van grote groepen onbeschermden personen zo kort mogelijk is	Het parkeerterrein nabij de Lockhorst mag maximaal zes maal per jaar en gedurende maximaal tien dagen per evenement worden gebruikt als evenemententerrein voor 'grootschalige' evenementen met een bezoekersaantal van maximaal 3000 mensen. Het evenemententerrein ligt buiten de veiligheidszone van de A15 (in tegenstelling tot de veronderstelling in het advies). De gemeente Sliedrecht acht dit parkeerterrein de meest geschikte plek om evenementen te huisvesten. Het bijbehorende groepsrisico wordt daarbij aanvaard.

Het wegenplan zodanig inrichten dat de vluchtwegen van de risicobronnen aflopen	In het advies van de veiligheidsregio zelf wordt al geconstateerd dat er voldoende vluchtwegen van de risicobronnen aflopen. In het kantorengedeelte loopt een ontsluiting in oost-west richting tussen de bebouwing door. Het is vanuit de bebouwing mogelijk van de bron af te vluchten naar deze ontsluiting. De ontsluiting staat in verbinding met de Sportlaan en (via een langzaam verkeersroute) met de Stationsweg.
Waterberging gebruiken als secundaire bluswatervoorziening	In het bestemmingsplan is een ruime hoeveelheid open water bestemd. In de groenbestemming langs de randen van het water wordt het mogelijk gemaakt opstelplekken voor hulpdiensten te realiseren. Het is de bedoeling deze gelijktijdig met het bouwrijp maken aan te leggen.
Risicosituatie A15 en de Betuwelijn in het gehele gemeentelijk grondgebied laten analyseren	De gemeente Sliedrecht heeft de Milieudienst Zuid-Holland Zuid opdracht gegeven voor een analyse van het groepsrisico voor het hele grondgebied van Sliedrecht.

In het verlengde van de mogelijkheden van het bestemmingsplan worden enkele aanbevelingen gedaan die betrekking hebben op de nieuwe kantoorgebouwen in Stationspark II.

Het toepassen van zo min mogelijk glas aan de risicozijde	Het bestemmingsplan spreekt zich niet uit over (de materialisering van) de toekomstige bouwplannen. Gezien de beoogde oriëntatie van de bebouwing (zie stedenbouwkundig plan) zijn de naar de risicobronnen gerichte gevels relatief klein (kopse kant). De keuze van de materialisering is te sturen/bepalen in de fase van bouwplannen/omgevingsvergunningen.
De gebouwen dusdanig ontwerpen zodat niet verblijfsruimten aan de gevaarszijde zijn geplaatst	Het bestemmingsplan spreekt zich niet uit over de toekomstige bouwplannen. De nieuw te bouwen kantoren op Stationspark II liggen elk met één kant aan een ontsluiting en aan de andere kant een risicobron. Dit geeft voldoende mogelijkheden om een gebouwplattegrond te ontwerpen die rekening houdt met de aanbeveling.
De gebouwen loodrecht projecteren ten opzichte van de risicobron.	Hoewel de planregels zich niet direct uitspreken over de oriëntatie van het gebouw gaat het stedenbouwkundig plan uit van een oriëntatie overwegend haaks op de risicobronnen. De bebouwing staat dan met de kopse kant naar A15 en Betuwelijn. Deze oriëntatie wordt mede ingegeven door de ligging van groen- water en ontsluitingsstructuur die wel bindend in het plan zijn vastgelegd.
Ten behoeve van	Het bestemmingsplan spreekt zich niet uit over deze

zelfredzaamheid wordt geadviseerd (bij nieuwe objecten) een centraal afsluitbaar ventilatiesystemen toe te passen	maatregel. Het toepassen van een dergelijk systeem zal worden meegenomen bij gronduitgifte en/of de verlening van omgevingsvergunningen.
---	--

Uit bovenstaande blijkt dat weloverwogen wordt omgegaan met het aspect externe veiligheid in het bestemmingsplan. Uit het advies van de Veiligheidsregio blijkt dat de bereikbaarheid, en bluswatervoorziening voldoende geborgd is in het plan en dat voldaan kan worden aan de zorgnormen. Er is dus goed geanticipeerd op mogelijke incidenten. Wat resteert zijn organisatorische maatregelen op het gebied van communicatie en organisatie om het effect van een incident te beperken.

Met het oog op risicocommunicatie stelt het bevoegd gezag samen met de Regionale Brandweer/Veiligheidsregio een communicatieplan op. Onderdeel hiervan is een brief waarop de ondernemers die zich vestigen op de nieuwe kantoren in Stationspark II, alsmede hun medewerkers, voorgelicht zullen worden over de aanwezige externe veiligheidsrisico's. De brief wordt verstrekt in het kader van de uitgifte van gronden. In de brief zullen de volgende aspecten naar voren komen:

- omschrijving van de risicobronnen (in dit geval de A15 en de Betuwelijn) en hun externe veiligheidsrisico's voor het plangebied;
- beschrijving van de mogelijke calamiteiten en hun effecten;
- beschrijving van de planmaatregelen om de effecten van genoemde calamiteiten te beperken, zoals het in acht nemen van veiligheidszones en het aanbrengen van goede ontsluitingen bij calamiteiten;
- beschrijving van de bouwkundige maatregelen die in het kader van de bouwplannen dienen te worden genomen;
- conform het advies van de Regionale Brandweer/Veiligheidsregio zullen periodiek instructies worden gegeven aan de aanwezige personen zodat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit. Hierbij zal gebruik worden gemaakt van de campagne Denk vooruit ('Rampen vallen niet te plannen. Voorbereidingen wel'). In het verlengde daarvan zal met de ondernemers worden afgesproken om regelmatig een calamiteitenoefening te houden met brandweer en personeel.

#### Afweging

Geconstateerd is dat het groepsrisico niet toeneemt ten opzichte van de huidige planologische situatie, het nieuwe bestemmingsplan geeft geen grotere bouw- of gebruiksmogelijkheden dan het vigerende bestemmingsplan. Wel is geconstateerd dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico in het plangebied fors wordt overschreden.

Dit komt door de ligging van risicobronnen, het gaat daarbij om infrastructuur die van nationaal belang is. Voor de gemeente is de aanwezigheid van deze risicobronnen een niet te veranderen gegeven.

In het algemeen is door de ligging van Sliedrecht tussen het spoortracé en de Merwede de ruimte voor nieuwe ontwikkelingen beperkt. Op het Stationspark is er de mogelijkheid om de kantoorlocatie verder te ontwikkelen, zoals al mogelijk in het vigerende bestemmingsplan. Het stationspark is van belang voor de lokale economie, en de ontwikkeling van Stationspark II is in lijn met de Kantorenstrategie voor de Drechtsteden. Binnen de gemeente zijn geen plekken aanwezig die in aanmerking komen voor kantoorontwikkeling waarvan het bereikbaarheidsprofiel vergelijkbaar is met het Stationspark. In dit gebied is er een combinatie van een goede bereikbaarheid per spoor en auto, zowel lokaal als vanuit de regio. Daarom hecht de gemeente belang aan de handhaving van de mogelijkheden voor kantoren in het plangebied.

In het bestemmingsplan is zo goed mogelijk rekening gehouden met aanbevelingen om de risico's te beperken. Het grootste gedeelte van het plangebied is gericht op de functie werken. De daarbij in het plangebied aanwezige personen zijn in een leeftijdscategorie waarbij de zelfredzaamheid optimaal is. De Lockhorst vervult een functie die in het belang is voor Sliedrecht en omgeving als geheel. Het is niet mogelijk en ook niet wenselijk om deze functies te beperken of weg te bestemmen.

#### *Conclusie*

- Het is wenselijk dat het planologisch regime van het bestaande bestemmingsplan wordt voortgezet;
- Bij het opstellen van het bestemmingsplan is zorgvuldig omgegaan met de adviezen van en de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid, waaronder het uitsluiten van risicovolle bedrijven functies met minder zelfredzame personen;
- Bij nieuwe bouwplannen in het gebied wordt in het kader van bouwaanvraag/omgevingsvergunning aandacht besteed aan de mogelijke bouwkundige maatregelen ten aanzien van het aspect externe veiligheid
- De gemeente zal zich inspannen om naast de genoemde maatregelen, middels informatie en communicatie, de mogelijke gevolgen van een eventuele calamiteit te beperken.

Met het vaststellen vaststellen van het bestemmingsplan wordt een overschrijding van het groepsrisico geaccepteerd. De overschrijding van de oriëntatiewaarde (waarbij al rekening is gehouden met toekomstige ontwikkelingen) is hieronder weergegeven.

A15, vervoer gevaarlijke stoffen	maximaal 4,9 maal de oriëntatiewaarde (op basis van plancapaciteit, op basis van de daadwerkelijk aanwezige populatie is er geen overschrijding van de oriëntatiewaarde)
Betuwelijn, vervoer van gevaarlijke stoffen plaats	maximaal ca. 1,9 maal de oriëntatiewaarde

## 5.6 Sociale veiligheid

Bij sociale veiligheid gaat het om een subjectieve beleving van de omgeving. Een aantal factoren maakt dat de omgeving als onveilig ervaren wordt door individuele mensen. Een gevolg van gevoelens van sociale onveiligheid is dat bepaalde plekken gemeden worden. De mate van sociale (on)veiligheid wordt bepaald door de cumulatie van die factoren en het aantal keren dat die factoren genoemd worden ten aanzien van bepaalde plekken.

Enkele factoren zijn:

- slechte verlichting;
- vandalismegevoeligheid;
- dichte ondoorzichtige beplanting;
- gebrek aan sociale controle.

Bij de verdere uitwerking van het plangebied dient aan bovenstaande aspecten extra aandacht te worden besteed, met name ten aanzien van het reeds aanwezige fietspad en de nieuwe langzaam verkeersverbinding door Stationspak I en II naar het zalencentrum en zwembad.

## 5.7 Luchtkwaliteit

### *Wet luchtkwaliteit*

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

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

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

Artikel 5.16 van de wet milieubeheer geeft aan hoe en onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden kunnen uitoefenen in relatie tot luchtkwaliteitseisen. Als aannemelijk is dat aan één of een combinatie van de volgende voorwaarde wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering meer voor het uitoefenen van de bevoegdheid.

- a. er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- b. een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- c. een project draagt 'niet in betekende mate' bij aan de concentratie van een stof;



- d. een project is genoemd of past binnen het NSL of binnen een regionaal programma van maatregelen. (Van dit onderdeel kan pas gebruik worden gemaakt als het NSL is vastgesteld).

De nieuwe wettelijke regels zijn uitgewerkt in de volgende regelingen:

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

Gelijktijdig met het in werking treden van de nieuwe Wet luchtkwaliteit is de AMvB “Niet in betekende mate” (Besluit NIBM) en de ministeriele regeling “niet in betekende mate” (Regeling NIBM) in werking getreden. Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze “niet in betekende mate” bijdragen aan de luchtverontreiniging. Een project draagt “niet in betekende mate” bij aan de luchtverontreiniging als de 1% grens niet wordt overschreden. De 1% grens is gedefinieerd als 1% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM10) of stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>). Per 1 augustus 2009 is de definitie van NIBM verschoven naar 3% van de grenswaarde.

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

- woningbouwlocaties met niet meer dan 500 nieuwe woningen bij één ontsluitingsweg en 1000 nieuwe woningen bij twee ontsluitingswegen;
- kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 33.333 m<sup>2</sup> bij één ontsluitingsweg en 66.667 m<sup>2</sup> bij twee ontsluitingswegen;
- bepaalde landbouwinrichtingen.

Bovenstaande projecten mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Het Stationspark II valt binnen deze regeling.

De gemeente Sliedrecht heeft aan de Milieudienst Zuid-Holland Zuid gevraagd om een rapportage op te stellen met betrekking tot de luchtkwaliteit in de gemeente (Rapportage luchtkwaliteit 2007). Uit de rapportages over de afgelopen jaren is gebleken dat de grenswaarde en/of de plandrempel van zowel Stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) als fijn stof (PM10) op meerdere locaties wordt overschreden. In 2006/7/8 is het luchtbeeld echter behoorlijk gewijzigd door:

1. de toepassing van de zeezoutcorrectie;
2. het hanteren van lagere achtergrondwaarden, met name voor PM<sub>10</sub>, die door het Milieu- en Natuurplanbureau zijn gepubliceerd;
3. het hanteren van lagere emissiewaarden voor verkeer, met name ook naar de toekomst.

In de rapportage wordt allereerst de luchtkwaliteit met betrekking tot de NO<sub>2</sub>- en de PM<sub>10</sub>- concentratie in de gemeente Sliedrecht behandeld. Op basis van de Regionale

verkeersmilieukaart Drechtsteden en het VLW –model van ECN/Rijkswaterstaat zijn te verwachten concentraties berekend. Vervolgens is nagegaan of er sprake is van overschrijdingen van de wettelijke luchtkwaliteitsnormen uit het Besluit luchtkwaliteit van o.a. de luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). Daarnaast is een verwachting opgesteld voor de luchtkwaliteit in 2010.

Uit de rapportage Luchtkwaliteit 2007 blijkt ten aanzien van het plangebied het volgende voor de situatie 2007:

De Regionale Verkeersmilieukaart (RVMK) geeft aan dat langs de Stationsweg op 5 meter van de wegrand (links en/of rechts van de betreffende weg) de jaargemiddelde concentraties van NO<sub>2</sub> de wettelijke grenswaarde (40 µg/m<sup>3</sup>) overschrijden. Op grotere afstand neemt het aantal wegvakken met overschrijdingen af. De berekende concentratie op 5 meter van de wegrand bedraagt 44 µg/m<sup>3</sup>.

De RVMK geeft aan dat langs de Stationsweg aan de gevel van de eerstelijns bebouwing de jaargemiddelde concentraties van NO<sub>2</sub> de wettelijke grenswaarde (40 µg/m<sup>3</sup>) overschrijden. Met behulp van de RVMK zijn de aanvullende beïnvloedingsafstanden berekend. Op ca 15 meter uit de wegrand van de Stationsweg komen geen overschrijdingen van de grenswaarde voor.

Volgens het VLW –model van ECN/Rijkswaterstaat, hebben de jaargemiddelde concentraties van NO<sub>2</sub> langs de Rijksweg A15 op geen enkel gedeelte van de bebouwde kom van de gemeente de wettelijke grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup> overschreden. Langs de Rijksweg A15 hebben de jaargemiddelde concentraties van NO<sub>2</sub> dan ook de plandrempel (50 µg/m<sup>3</sup>) niet overschreden. Er is wel sprake van een zekere beïnvloeding naar de omgeving, hetgeen betekent dat bij de Stationsweg, bijtelling moet plaatsvinden van 2 – 4 µg/m<sup>3</sup> op de concentratie volgens de RVMK. Bij de afrit Sliedrecht-West van de A15 is sprake van een optelling van het lokale verkeer met die van de A15, dit levert een concentratie op die de 40 µg/m<sup>3</sup> benadert.

Uit de rapportage Luchtkwaliteit 2007 blijkt ten aanzien van het plangebied het volgende voor de situatie 2010:

De grenswaarde uit het Wet luchtkwaliteit voor stikstofdioxide wordt naar verwachting in 2010 langs geen lokale weg overschreden. Een geringe bijtelling NO<sub>2</sub> t.g.v. de A15 op nabijgelegen wegen is niet geheel uit te sluiten. Dit geeft langs de Stationsweg mogelijk concentraties die de grenswaarde benaderen.

De jaargemiddelde grenswaarde uit het Wet luchtkwaliteit voor fijn stof wordt naar verwachting in 2010 op de lokale wegen niet overschreden. De grenswaarde uit het Wet luchtkwaliteit voor de 24-uurgemiddelde concentratie van fijn stof wordt naar verwachting in 2010 langs geen enkele lokale weg meer dan 35 keer overschreden.

Voor 2010 wordt naar verwachting op geen enkele locatie langs de A15 overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarde NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> verwacht. De beïnvloeding van uit de A15 is beperkt in 2010. De ontwikkeling van de Betuweroute en de realisatie van de geluidsschermen worden vooralsnog als maatregelen voldoende geacht.

### *rapportage 'luchtonderzoek 2008'*

In de rapportage 'luchtonderzoek 2008' is nagegaan of de modelberekeningen goed aansluiten bij de werkelijkheid. Bij de metingen uit 2007 is gebleken dat de gemeten waarden inderdaad lager zijn dan de berekende waarden.

Alle gemeten waarden voor zowel PM<sub>10</sub> als NO<sub>2</sub> liggen onder de wettelijke grenswaarden. Wel wordt opgemerkt dat op de Stationsweg de concentratie zodanig is dat bij een ongunstige meteorologie toch de grenswaarde in een volgend jaar overschreden kan worden.

Voor de gemeente wordt aanbevolen aanvullend onderzoek te doen voor de locatie Stationsweg/Deltalaan om vast te kunnen stellen of de tendens, meetwaarde lager dan de modelwaarden c.q. grenswaarde, zich voortzet.

## **5.8 Bodem**

Het gehele plangebied is voorheen in gebruik geweest als landbouwgrond. Daarna is een sportpark gerealiseerd met onder andere een atletiekbaan. Ten behoeve van het sportpark is geen ophooglaag aangebracht.

Ten behoeve van de ontwikkeling van de locatie is in de zomer van 2002 door Inpijn-Blokpoel Arkel Milieu een verkennend (NEN 5740) onderzoek uitgevoerd. Gezien de historische informatie werd uitgegaan van een onverdachte locatie. Uit het onderzoek is gebleken dat ter plaatse zowel in de boven- als ondergrond lichte verontreinigingen met nikkel en PAK aanwezig zijn. In de bovengrond is ook zink in lichte concentraties aanwezig, net als in het grondwater. In het grondwater is tevens een lichte verhoging van het chroomgehalte aangetroffen. Aangezien er sprake is van lichte overschrijding van de diverse streefwaarden is er geen aanleiding voor nader onderzoek en vormen de aangetroffen verontreinigingen geen belemmering voor ontwikkeling van de locatie tot kantorenpark. Overigens zal ten behoeve van toekomstige grondafvoer en mogelijk hergebruik, conform het Bouwstoffenbesluit, de toepasbaarheid van de grond worden onderzocht.

## **5.9 Archeologie**

In het plangebied geldt op basis van de 'Cultuurhistorische atlas' van de provincie Zuid-Holland een lage tot middelhoge kans op archeologische sporen. De middelhoge trefkans bestaat in het zuidelijk deel van Stationspark II en het gebied rond 'de Lockhorst'. De verwachting is gebaseerd op de aanwezigheid van een rivierduin, die kan duiden op prehistorische bewoning. Het plangebied kent op basis van de cultuurhistorische atlas geen bijzondere landschappelijke of nederzettingswaarden.

In het grootste deel van het gebied blijft de bestaande situatie gehandhaafd. Daar is geen (verdere) verstoring van de bodem, en daarmee van eventuele archeologische waarden, te verwachten.

Naar aanleiding van de voorgenomen bouw van kantorenpark Stationspark II ter plaatse van de atletiekbaan aan het Stationsplein te Sliedrecht is door ArcheoMedia BV een verkennend archeologisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek bestaat uit een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek. Voor het bureauonderzoek is gebruik gemaakt van het ArcheoMedia rapport A02-040-H

Standaard Archeologische Inventarisatie Bedrijventerrein Nijverwaard-Oost te Sliedrecht.

Uit de onderzoeksresultaten is het volgende gebleken:

- de onderzoekslocatie staat niet op de Archeologische Monumentenkaart (AMK) aangeduid als onderdeel van een gebied met enige vastgestelde archeologische waarde;
- de onderzoekslocatie staat op de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) aangegeven als gebied met middelhoge waarde, wat inhoudt dat voor het onderzoeksgebied een middelhoge trefkans geldt voor het vinden van archeologische waarden uit de Prehistorie (de Romeinse tijd en vroege Middeleeuwen). Deze kaart is gebaseerd op het mogelijke voorkomen van rivierduinen in de ondergrond;
- op basis van de SAI is duidelijk geworden dat de middeleeuwse bewoningsgeschiedenis van Sliedrecht in ieder geval teruggaat tot de 11<sup>e</sup> eeuw; de oudste sporen van menselijke aanwezigheid dateren uit de Prehistorie;
- de top laag op het bouwplan bestaat uit opgebracht zand. Hieronder bevindt zich Hollandveen met plaatselijk nog een kleilaag daartussen;
- binnen het onderzoeksterrein zijn geen archeologische resten gevonden.

Op grond van de onderzoeksresultaten wordt geconcludeerd dat:

- De aanduiding als gebied met een middelhoge verwachtingswaarde op de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden niet is bevestigd;
- Er geen archeologische waarden op de onderzoekslocatie aanwezig zijn;
- De onderzoeksresultaten geen belemmering vormen voor de voorgenomen werkzaamheden.

Aanbevelingen:

De resultaten van de bureaustudie en het inventariserend veldonderzoek geven geen aanleiding tot aanpassingen in de voorgenomen plannen voor het ontwikkelen van het kantorenpark Stationspark II.

Op basis van dit onderzoek is afgezien van het opnemen van een afzonderlijke bestemming 'Waarde - Archeologie'.

## 5.10 Windturbines

In de nota 'Wervel' is het plangebied gelegen binnen het zoekgebied voor windturbines -nr.47 zoekgebied Betuwelijn/A15/Merwede. Op pagina 12 van deze nota zijn echter de 'overige uitgangspunten van het provinciale beleid' verwoord. Dit beleid is als volgt omschreven:

'Omdat hinder door windturbines te voorkomen is plaatsing binnen een straal van viermaal de ashoogte, in de praktijk meestal zo'n 350 meter van de woonbebouwing niet toegestaan'.

Hoewel het plangebied in de nota 'Wervel' is opgenomen als zoekgebied voor het plaatsen van windturbines, is het niet mogelijk in het gebied ook daadwerkelijk windturbines te plaatsen. Dit omdat dit in strijd is met het provinciale beleid nu voor het plaatsen van windturbines tenminste een afstand van 350 meter vanuit woningen aangehouden dient te worden. Daarnaast richt het gemeentelijke onderzoek naar het plaatsen van turbines meer op het gebied ten noorden van en aansluitend aan de Betuweroute.



## **6 JURIDISCHE VORMGEVING**

### **6.1 Keuze planvorm**

Dit bestemmingsplan is vervat in een analoge en digitale verbeelding en regels. Deze documenten zijn juridisch bindend, daarnaast maakt de onderhavige toelichting deel uit van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is gebaseerd op de Wet ruimtelijke ordening, Besluit ruimtelijke ordening en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

De analoge verbeelding is getekend op een ondergrond bestaande uit de GBKN kaart met kadastrale gegevens, schaal 1:1000. Door middel van coderingen en/of arceringen zijn de diverse voorkomende bestemmingen en functies aangegeven. Deze coderingen en/of arceringen en de regels zijn gebaseerd op het boekwerk 'Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen SVBP2008'.

Onderhavig plan heeft een conserverend karakter voor bestaande gebieden, waarbij gekozen is voor een gedetailleerde wijze van bestemmen.

Voor het verder te ontwikkelen kantorenpark - Stationspark II - is gekozen voor meer flexibiliteit, zodat beter kan worden ingespeeld op de nog te ontwikkelen bouwplannen.

### **6.2 Regels**

#### **Hoofdstuk 1 Inleidende regels**

In de inleidende regels zijn alle gehanteerde begrippen nader omschreven (artikel 1). Ook is omschreven hoe er gemeten dient te worden (artikel 2). Door het geven van begripsomschrijvingen en aanwijzingen voor het meten, wordt de interpretatievrijheid verkleind en daardoor de duidelijkheid en rechtszekerheid vergroot.

#### **Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels**

In de artikelen 3 t/m 15 is, per artikel, een bestemmingsomschrijving gegeven en zijn bouwregels, de bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen en eventueel specifieke ontheffingsregels opgenomen.

##### *Centrum*

De bestemming 'Centrum' (artikel 3) omvat het oorspronkelijke stationsgebouw uit 1885. Het gebouw wordt bestemd voor horeca en dienstverlening. Binnen de bestemming zijn terrassen mogelijk.

##### *Gemengd - 1*

De bestemming 'Gemengd - 1' (artikel 4) omvat de gronden van het zwembad de Lockhorst en het naastgelegen zaal- en vergadercentrum. Ook is bepaald dat grootschalige evenementen maximaal zes maal per jaar, en gedurende maximaal 10 dagen per evenement (inclusief opbouwen en afbreken) op het parkeerterrein mogen plaatsvinden.

### *Gemengd – 2*

De bestemming 'Gemengd - 2' (artikel 5) is gelegd op de kantoren en bedrijven welke gelegen zijn op het Stationspark I. Uitsluitend bedrijven welke zijn opgenomen in de categorieën 1 en 2 van de bij de regels behorende Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan. Risicovolle bedrijven en BEVI-inrichtingen worden, in verband met het aspect externe veiligheid, in de regels expliciet uitgesloten.

### *Groen*

De bestemming 'Groen' (artikel 6) omvat alle bermen, groenstroken en taluds. Ook de aanleg van diverse speelvoorzieningen, bestaande uit wat grotere speelterreinen voor o.a. de oudere jeugd en speelplekken, zoals wip-kip, zandbak, o.i.d. voor de jongste leeftijd is mogelijk binnen deze bestemming.

Door middel van een aanduiding op de verbeelding zijn de volgende functies aangegeven:

- bruggen;
- duikers;
- het viaduct ter plekke van de A15.

Het betreft geen afzonderlijke bruggen, maar onderdelen van bruggen welke zijn opgenomen binnen de bestemming 'Water' en dienen in samenhang hiermee te worden gerealiseerd. Binnen deze bestemming is de realisatie van hellingbanen t.b.v. de bereikbaarheid van gebouwde parkeervoorzieningen toegestaan.

### *Kantoor*

De bestemming 'Kantoor' (artikel 7) is opgenomen voor de nieuwbouw op het Stationspark II.

### *Verkeer*

De bestemming 'Verkeer' (artikel 8), omvat alle bestaande en toekomstige ontsluitingswegen van het Stationsgebied.

Door middel van een aanduiding op de verbeelding zijn de volgende functies aangegeven:

- bruggen;
- duikers;
- het viaduct ter plekke van de A15.

Het betreft geen afzonderlijke bruggen, maar onderdelen van bruggen welke zijn opgenomen binnen de bestemming 'Water' en dienen in samenhang hiermee te worden gerealiseerd.

### *Verkeer – Langzaam Verkeer*

De bestemming 'Verkeer – Langzaam Verkeer' (artikel 9) omvat alle verbindingen voor het langzaam verkeer.

Door middel van een aanduiding op de verbeelding zijn de volgende functies aangegeven:

- bruggen;
- duikers;
- het viaduct ter plekke van de A15.

Het betreft geen afzonderlijke bruggen, maar onderdelen van bruggen welke zijn opgenomen binnen de bestemming 'Water' en dienen in samenhang hiermee te worden gerealiseerd.



### *Verkeer - Railverkeer*

De bestemming 'Verkeer - Railverkeer' (artikel 10) heeft betrekking op de spoorlijn Dordrecht-Geldermalsen en de aanliggende stationsvoorzieningen, waaronder parkeervoorzieningen. Door middel van een aanduiding op de verbeelding is de opslag van caravans op een gedeelte van de gronden mogelijk gemaakt. Het betreft een continuering van de huidige gebruiksmogelijkheden van deze gronden.

### *Verkeer - Rijksweg*

De bestemming 'Verkeer - Rijksweg' (artikel 11) heeft betrekking op de van nationaal belang zijnde verbindingsweg (rijksweg A15).

### *Water*

De bestemming 'Water' (artikel 12) omvat alle aanwezige en geprojecteerde watergangen en waterpartijen.

Door middel van een aanduiding op de verbeelding is de volgende functie aangegeven:

- bruggen;
- duikers;
- het viaduct ter plekke van de A15.
- overbouwing, als onderdeel van de aansluitende kantoorbebouwing.

Voor het realiseren van nieuwe bruggen zijn specifieke ontheffingsregels opgenomen. Tevens is een aanlegvergunningstelsel opgenomen voor het veranderen en/of uitbreiden van watergangen en/of waterpartijen

### *Wonen*

De bestemming 'Wonen' (artikel 13) omvat uitsluitend 'woningen – niet gestapeld'. Voor het uitoefenen van aan huis gebonden beroepen zijn specifieke regels opgenomen. Door middel van een aanduiding op de verbeelding is de opslag van auto's op een gedeelte van de gronden mogelijk gemaakt. Het betreft een continuering van de huidige gebruiksmogelijkheden van deze gronden.

### **Dubbelbestemmingen**

Het bestemmingsplan kent twee dubbelbestemmingen.

#### *Leiding – Hoogspanning*

Artikel 14 'Leiding – Hoogspanning' omvat een strook voor hoogspanningskabels. Ter bescherming van deze kabels is een voorrangsregel en een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

#### *Leiding – Water*

Artikel 15 'Leiding – Water' omvat een strook voor een aanwezige drinkwatertransportleiding. Ter bescherming van deze leiding is een voorrangsregel en een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

### **Hoofdstuk 3 Algemene regels**

De algemene regels omvatten een anti-dubbeltelregel (artikel 16), algemene bouwregels (artikel 17), Algemene aanduidingsregels (artikel 18) en algemene afwijkingsregels (artikel 19).

In de algemene bouwregels is een regeling opgenomen voor het overschrijden van bouwgrenzen ten behoeve van bepaalde tot het gebouw behorende onderdelen.

### **Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels**

Hierin zijn de overgangsregels ten aanzien van bouwwerken en ten aanzien van het gebruik opgenomen (artikel 20). De regels eindigen met de slotregel, waarin de titel is opgenomen waaronder de regels kunnen worden aangehaald (artikel 21).

## **7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID**

De aanleiding voor het maken van dit bestemmingsplan is primair gelegen in de wettelijke verplichting om uiterlijk op 1 juli 2013 voor het plangebied over een actueel en digitaal raadpleegbaar bestemmingsplan te beschikken. De wetgever heeft aan alle gemeenten deze verplichting opgelegd. In het bestemmingsplan zijn geen nieuwe ontwikkelingen opgenomen waaraan voor de gemeente kosten verbonden zijn en die verhaald moeten worden. Bestaande (bouw)rechten zijn ongewijzigd in het voorliggende bestemmingsplan opgenomen.

De gronden zijn grotendeels al overeenkomstig de gegeven bestemmingen bebouwd en/of in gebruik. In het bestemmingsplan wordt voorts in principe slechts voorzien in (nieuwe)ontwikkelingen, die in de ter plaatse vigerende bestemmingsplannen al worden voorzien. Zo wordt in het bestemmingsplan ongewijzigd voorzien in de verdere ontwikkeling van kantorenpark Stationspark II en is het projectbesluit 'Bouwlocatie Stationspark 625' juridisch vertaald en opgenomen in het bestemmingsplan.

Binnen het consoliderend deel is slechts in beperkte mate sprake van nieuwe ontwikkelingen. Voor zover er sprake is van nieuwe ontwikkelingen zullen de werken voortvloeien uit particulier initiatief. Voor nieuwe ontwikkelingen geldt dat de gemeentelijke exploitatieverordening van toepassing is. In deze verordening zijn voorwaarden gegeven, waaronder de gemeente medewerking zal verlenen tot het in exploitatie brengen van de gronden. Een belangrijke voorwaarde is een financiële bijdrage vanuit de particuliere grondexploitatie aan infrastructurele werken waarvoor de gemeente verantwoordelijk is en aan andere voorzieningen van openbaar nut.



## **8 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID**

### **8.1 Inspraak**

Het voorontwerpbestemmingsplan Stationsgebied heeft in het kader van de gemeentelijke inspraakverordening vanaf vrijdag 29 juni 2012 acht weken, dus tot vrijdag 24 augustus 2012, ter inzage gelegen in het gemeentekantoor van de gemeente Sliedrecht. In deze periode heeft een ieder de mogelijkheid gekregen een reactie in te dienen op het voorontwerpbestemmingsplan.

Er zijn geen schriftelijke inspraakreacties ingediend.

### **8.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro**

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het voorontwerpbestemmingsplan toegezonden aan diverse overleginstanties. In totaal hebben zes instanties gereageerd op het voorontwerpbestemmingsplan.

De ontvangen reacties zijn in 'Nota van beantwoording inspraak en overleg, Stationsgebied Sliedrecht' samengevat en beantwoord. De nota is als bijlage 4 bij dit plan gevoegd. Een aantal reacties behoeften aanpassing van het bestemmingsplan. Deze aanpassingen zijn in het bestemmingsplan verwerkt.

### **8.3 Ter visie legging**

Overeenkomstig artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied met bijbehorende stukken met ingang van 14 december 2012 tot en met 24 januari 2013 gedurende zes weken voor iedereen ter inzage gelegen. Er zijn bij de gemeenteraad geen zienswijzen omtrent het ontwerpbestemmingsplan naar voren gebracht. Het plan is ongewijzigd vastgesteld.



## Overzicht Bijlagen

1. Advies Externe veiligheid in het kader van het projectbesluit Stationspark 625 en het Bestemmingsplan Stationsgebied 2010  
Milieudienst Zuid-Holland Zuid 2010
2. Notitie Risicoanalyses Betuweroute Sliedrecht  
Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid, 7 augustus 2012
3. Toelichting advies bestemmingsplan Stationsgebied 2010  
Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid, Directie Brandweer, 14 april 2010
4. Notitie inspraak en overleg bestemmingsplan Stationsgebied  
Gemeente Sliedrecht, oktober 2012





## **Bijlage 1**

Advies Externe veiligheid in het kader van het projectbesluit  
Stationspark 625 en het Bestemmingsplan Stationsgebied 2010  
Milieudienst Zuid-Holland Zuid 2010



# Voorontwerp Bestemmingsplan Stationsgebied gemeente Sliedrecht Externe veiligheid

## ***Inhoud***

Inhoud.....	1
Inleiding.....	2
Doel.....	2
Bestemmingsplan Stationsgebied 2010.....	3
Het externe veiligheidsbeleid en regelgeving.....	3
Bestemmingen Stationsgebied 2010.....	5
Externe veiligheidsrisico's huidige situatie .....	6
Bedrijven .....	6
Transport.....	6
Externe veiligheidsrisico's toekomstige situatie.....	8
Bedrijven .....	8
Wegtransport.....	8
Transport over spoor.....	8
Risicoberekeningen. ....	10
Conclusies m.b.t. de planontwikkeling.....	13
Advies m.b.t. de planontwikkeling .....	15
Bijlagen:.....	17
Bijlage 1. Het externe veiligheidsbeleid en regelgeving .....	18
Bijlage 2. Risicoberekening A15 huidige situatie .....	21
Bijlage 3. Risicoberekening A15 Toekomstige situatie.....	22
Bijlage 4. Risicoberekening Betuwelijn. ....	23

## Inleiding.

De gemeente Sliedrecht heeft de Milieudienst Zuid-Holland Zuid opdracht gegeven voor een onderzoek Externe veiligheid in het kader van het projectbesluit Stationspark 625 in Sliedrecht. Genoemd projectbesluit moet binnen één jaar leiden tot een vastgesteld bestemmingsplan voor het plangebied "Stationsgebied 2010".

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

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

## Doel

Doel van dit advies is duidelijkheid te geven over het plaatsgebonden risico en het groepsrisico ter plaatse van het plangebied. Daarbij is als rekenmethode RBMII versie 1.3 build 247 gebruikt en wordt uitgegaan van de juiste vervoerscijfers en bevolkingsgegevens

Onze aanpak is gebaseerd op het concept voorontwerp bestemmingsplan "Stationsgebied 2010", dat wij van de gemeente Sliedrecht hebben ontvangen. Dit betekent dat het gehele plangebied inclusief de locatie Stationspark 625 in beschouwing wordt genomen. Daarin is de situatie voor Stationspark 625 opgenomen en wordt tegelijkertijd een bredere context meegenomen van alle bestemmingen in de omgeving. Dit advies is dus van toepassing op zowel het projectbesluit als de besluitvorming over het bestemmingsplan "Stationsgebied 2010".

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

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



fig. .1 Kaart plangebied Stationsgebied 2010; bron: Google maps.

## **Bestemmingsplan Stationsgebied 2010**

Het concept voorontwerp bestemmingsplan „Stationsgebied 2010. heeft betrekking op de gronden, globaal gelegen tussen de spoorlijn Dordrecht-Geldermalsen en de rijksweg A 15 (figuur 1). Tot het plangebied behoren, van west naar oost, de woningen aan de Stationsweg, de kantorenlocatie Stationspark I, het – het in ontwikkeling zijnde kantorenpark - Stationspark II en het zwembad en zalencentrum de Lockhorst.

Het bestemmingsplan vormt de juridische basis voor nieuwe ontwikkelingen binnen het plangebied. Een van deze nieuwe ontwikkelingen is een voorgenomen nieuwbouw en uitbreiding van een kantoor ter plaatse van Stationspark 625. De uitbreiding betekent een verhoging van het aantal aanwezigen met ca 10 personen. Voor deze uitbreiding is een projectbesluit opgesteld in verband met de grotere bouwhoogte en bouwgrenzen. Conform de nieuwe Wro dient binnen een jaar na vaststelling van het projectbesluit te worden verankerd in een bestemmingsplan. Hiervoor is het bestemmingsplan Stationsgebied 2010 opgesteld.

## **Het externe veiligheidsbeleid en regelgeving**

In bijlage 1 wordt nader ingegaan op het externe veiligheidsbeleid en op de hierbij van belang zijnde wetgeving en ontwikkelingen.

De hoofdlijnen van de wetgeving zijn als volgt:

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

Het PR is de kans dat een onbeschermd burger overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen bij een risicobedrijf of transportroute. Voor deze kans worden grens- en richtwaarden toegepast waarbij een grenswaarde een harde norm is die niet overschreden mag worden. De normen worden vertaald in afstanden vanaf de risicobronnen. Relevant is met name de zogenaamde PR 10-6 contour waarbinnen geen kwetsbare objecten<sup>1</sup> en bij voorkeur ook geen beperkt kwetsbare objecten<sup>1</sup> aanwezig mogen zijn.

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

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

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

---

<sup>1</sup> Kwetsbare objecten als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen

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

#### Leeswijzer

De inleiding van dit advies gaat in op de algemene achtergronden en informatie van het concept voorontwerp bestemmingsplan „Stationsgebied 2010 in de gemeente Sliedrecht. In de navolgende hoofdstukken worden de huidige risico's voor het plangebied in kaart gebracht. Vervolgens wordt dit gedaan voor de beoogde toekomstige plansituatie met inbegrip van toetsing aan de huidige (met doorkijk naar toekomstige) wetgeving. In het hoofdstuk Conclusies worden de resultaten hiervan kort samengevat en worden de gesignaleerde knelpunten en aandachtspunten weergegeven. Tenslotte wordt in verband hiermee advies gegeven over de plantoelichting, -kaart en –voorschriften.

## ***Bestemmingen Stationsgebied 2010***

### De huidige situatie

Het vigerende bestemmingsplan is Bestemmingsplan Stationsgebied van februari 2007.

Hierin worden de volgende vier relevante bestemmingen toegestaan:

1. Woningen langs de Stationsweg
2. Kantorenlocatie Stationspark I
3. Kantorenlocatie Stationspark II inclusief het kantoor van Unit4Agresso.
4. Het zwembad de Lockhorst

### De toekomstige situatie.

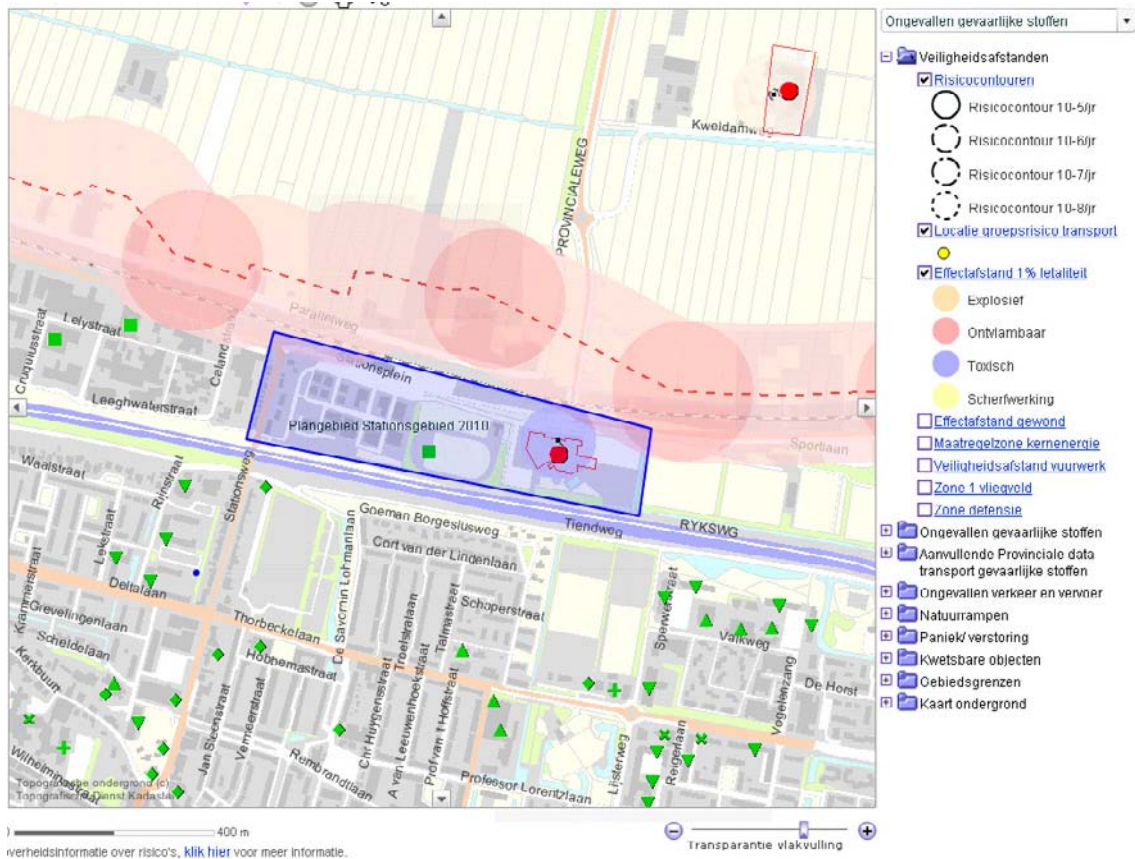
Het concept voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied 2010 betreft een viertal relevante bestemmingen:

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

De bestemmingen Groen, Water en verkeer worden buiten beschouwing gelaten, omdat deze bestemmingen niet relevant zijn voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

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

## Externe veiligheidsrisico's huidige situatie



Figuur 2 Provinciale Risicokaart

## Bedrijven

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

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

## Transport

### Wegtransport

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

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

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



Dit resulteert in een PR 10<sup>-6</sup> contour van 20 meter vanaf het hart van de weg<sup>2</sup>. Het plan gebied ligt hier niet binnen. Er is dus geen sprake van knelpunten.

Het groepsrisico als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de rijksweg A15 bedraagt ter hoogte van het plangebied maximaal ca. 3,5 maal de oriëntatiewaarde met 776 slachtoffers. Dit als gevolg van de aanwezige populatie binnen het plangebied Stationsgebied 2010 en omgeving.

#### *Spoorwegen*

##### Merwede-Lingelijn

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

##### Betuwelijn

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

<b>Brandbare gassen</b>	<b>Giftige gassen</b>	<b>Zeer brandbare vloeistoffen</b>	<b>Zeer giftige vloeistoffen</b>	
A	B2	C3	D3	D4
18000	3500	80000	3000	5000

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

Dit resulteert in een PR 10<sup>-6</sup> contour van 30 meter vanaf het hart van het hart van het spoor. Het plan gebied ligt hier niet binnen. Er is dus geen sprake van knelpunten.

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

#### *Buisleidingen*

Ten noorden van het plangebied loopt een hogedrukaardgasleiding:

<b>Naam leiding</b>	<b>Diameter (inch)</b>	<b>Druk (bar)</b>
W-528-01-KR-038	12,75	40

De ligging van de leiding is weergegeven in figuur 2. In de huidige situatie ligt de PR 10<sup>-6</sup> contour op de leiding zelf. De effectafstand 1% letaliteit bedraagt 140 meter. Deze contour valt over kleine hoekgedeelten in het noordoosten en noordwesten van het plangebied. Hierbinnen liggen geen relevante bestemmingen. Deze risicobron wordt daarom verder buiten beschouwing gelaten.

<sup>2</sup> Rapportage QRA Rijksweg A15 huidige situatie,

## Externe veiligheidsrisico's toekomstige situatie

### Bedrijven

Binnen het plangebied worden risicovolle bedrijven toegestaan. BEVI bedrijven worden niet uitgesloten. Gezien het karakter van het plan en de aanwezige kwetsbare objecten zou dit wel moeten gebeuren.

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

### Wegtransport

Voor de rijksweg A15 gelden in het kader van het vast te stellen Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen zones met ruimtelijk - functionele beperkingen de veiligheidszone en PAG zone (zie bijlage1). Voor de A15 dient ter hoogte van het plangebied rekening gehouden te worden met een veiligheidszone van 46 meter vanaf het hart van de weg en met een PAG zone van 30 meter vanaf de rand van de weg.

De veiligheidszone moet vrij gehouden worden van kwetsbare objecten (KOV-zone, zie bijlage 1). Bij bouwen binnen de PAG-zone dient rekening gehouden te worden met de effecten van een plasbrand op de A15 en dient de keuze om hier toch te bouwen verantwoord te worden in het bestemmingsplan.

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

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

A15 Toekomstige situatie: Basisnet PR max.

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

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

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

Het groepsrisico als gevolg van het toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en de beoogde planontwikkeling bedraagt ter hoogte van het plangebied maximaal ca. 5,0 maal de oriëntatiewaarde met 735 slachtoffers.

### Transport over spoor

De Betuwelijn wordt in het kader van het vast te stellen Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen als de zwaarste categorie vervoersas aangemerkt met daaromheen zones met ruimtelijk - functionele beperkingen. Voor de Betuwelijn dient naar verwachting rekening gehouden te worden met een veiligheidszone van 30 meter vanaf het hart van de spoorlijn en met een PAG-zone van eveneens 30 meter vanaf het spoor. De veiligheidszone moet vrij gehouden worden van kwetsbare objecten (KOV-zone). Bij bouwen binnen de PAG-zone dient rekening gehouden te worden met de effecten van een plasbrand op de Betuwelijn en dient de keuze

om hier toch te bouwen verantwoord te worden in het bestemmingsplan. Het plangebied ligt niet binnen deze afstanden en er is dus geen sprake van knelpunten.

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

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

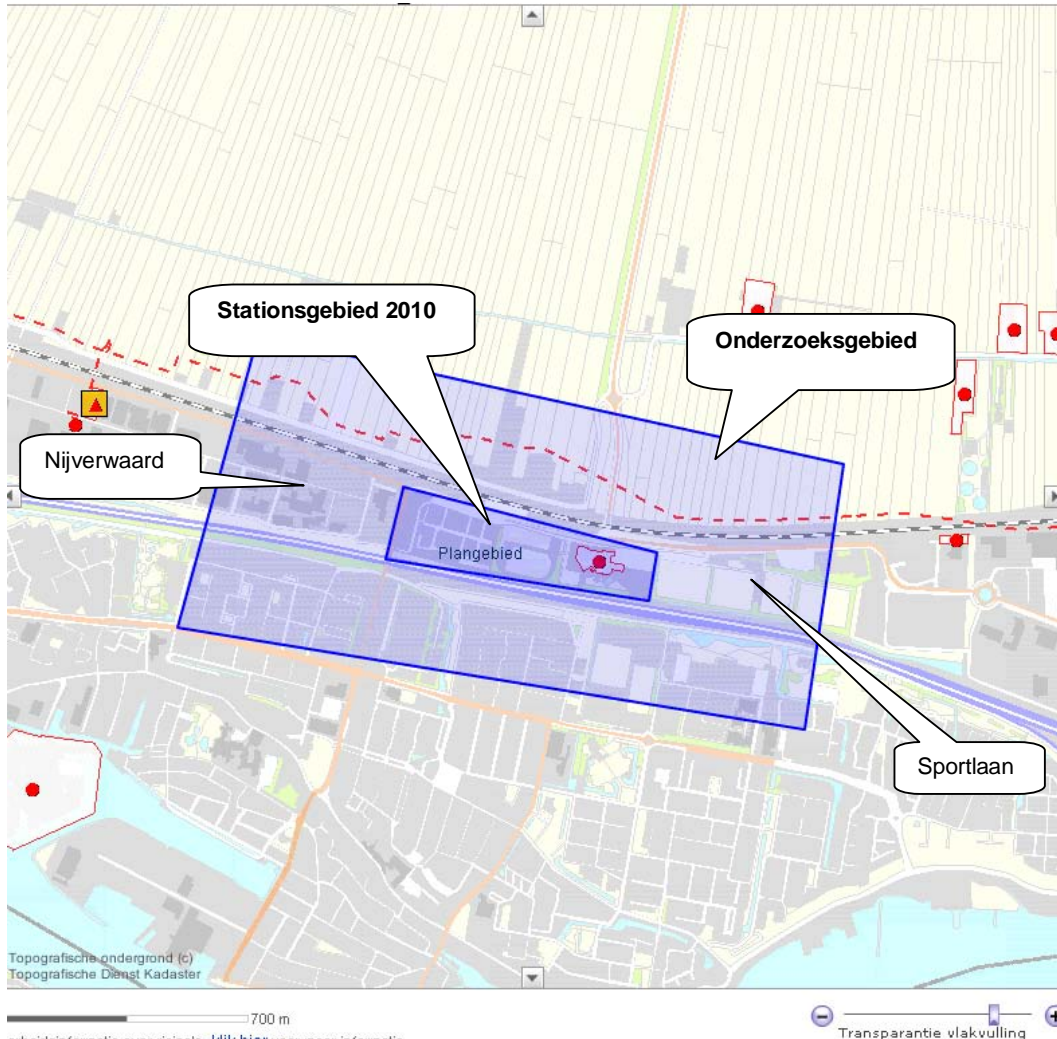
De PR10<sup>-6</sup> contour komt hierbij net als in de bestaande situatie ook uit op 30 meter van het hart van de spoorlijn en vormt geen knelpunt voor de ontwikkeling van plangebied.

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

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

## Risicoberekeningen.

Ten behoeve van het concept voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied 2010 is een risicoanalyse gemaakt voor het transport van gevaarlijke stoffen over de A15 en de Betuwelijn. In dit hoofdstuk wordt hierop een nadere toelichting gegeven. De uitkomsten zijn in de vorige hoofdstukken reeds verwerkt.



erheidsinformatie over risico's, [klik hier](#) voor meer informatie.  
**Figuur 3 Het plangebied en het onderzoeksgebied.**

### Onderzoeksgebied

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

### Huidige en bestaande situatie

In de ruimtelijke situatie verandert in feite nauwelijks iets. Daarom is het concept voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied 2010 gehanteerd als gegeven voor zowel de huidige als de nieuwe ruimtelijke situatie.

Volgens het "Rekenprotocol Spoor" moeten voor zowel het huidige vervoer als de toekomstige vervoersprognoses de cijfers van de MER Betuwelijn worden gehanteerd.

Er zijn daarom drie situaties berekend:

- Het huidige wegtransport via de A15 op basis van vervoerscijfers 2010 en het concept voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied 2010.
- Het toekomstige wegtransport via de A15 op basis van vervoerscijfers uit het PR max. scenario uit het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen en het concept voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied 2010.
- Het huidige en toekomstige transport via de Betuwelijn op basis van de MER-cijfers en het concept voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied 2010.

Omdat de huidige ruimtelijke situatie niet of nauwelijks verschilt van de toekomstige worden voor de beoordeling van de risicosituatie de toekomstige ruimtelijke situatie en de toekomstige vervoerscijfers gehanteerd.

#### *Transport gevaarlijke stoffen*

De hoeveelheden gevaarlijke stoffen die over de A15 en de Betuwelijn worden vervoerd zijn in de vorige hoofdstukken weergegeven in tabellen.

*Tabel 1: A15 Huidige situatie: Tellingen 2007 volgens GE scenario geëxtrapoleerd naar 2010. Aantallen tankwagens per stofcategorie.*

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

*Tabel 3: A15 Toekomstig wegvervoer op basis van het PR max. scenario uit het Basisnet. Aantallen tankwagens per stofcategorie.*

De A15 is gemodelleerd als snelweg van 25 meter breed op maaiveld niveau. De faalfrequentie bedraagt 8.300E-008.

Volgens het "Rekenprotocol Spoor" moeten voor zowel het huidige vervoer als de toekomstige vervoersprognoses de cijfers van de MER Betuwelijn worden gehanteerd. De Betuweroute is gemodelleerd als een spoorbaan van 8 meter breedte, zonder wissels, waarover treinen met hoge snelheid rijden. De standaard faalfrequentie 2,772<sup>E</sup>-008 is gehanteerd. Ter hoogte van bedrijventerrein Nijverwaard is weliswaar een wissel aanwezig, maar gezien het feit dat deze alleen in noodgevallen wordt gebruikt, is toch een situatie zonder wissels gemodelleerd. Dit is in de berekeningen voor het Basisnet en de MER ook het geval.

#### *Aanwezige bevolking.*

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

Met name voor het deel van de Nijverwaard dat in het onderzoeksgebied valt, levert dit aanzienlijke verschillen op. De aanwezigheidscijfers op basis van het bestemmingsplan zijn aanmerkelijk hoger dan de cijfers uit het landelijke populatiebestand. Er is niettemin voor gekozen voor de "worst case" benadering om de aanwezigheidscijfers op basis van het bestemmingsplan te berekenen en in te voeren conform de Handreiking Verantwoordingsplicht groepsrisico. Deze handreiking geldt vooral voor het BEVI maar de Circulaire Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen volgt het BEVI op meerdere punten.

Onderstaande aanwezigheidsgegevens zijn gehanteerd:

Locatie	Soortbebouwing	Bron	Aanwezig Dag	Aanwezig Nacht
Stationsweg Zuid	Woonbebouwing	P	110	165
Waalstraat Deltalaan	Woonbebouwing	P	786	1164
Valkweg Thorbeckelaan	Woonbebouwing	P	1812	2100
Thorbeckelaan	Kantoren	P	49	
Stationsweg Noord	Woonbebouwing	P	56	84
Goeman Borgesiuslaan, Thorbeckeweg	Woonbebouwing	P	854	1200
N van Betuwelijn	Woonbebouwing	P	5	5
<i>Nijverwaard</i>	<i>Bedrijven</i>	<i>P</i>	<i>264</i>	<i>66</i>
Nijverwaard	Bedrijven	B	4166	
Stationspark I	Bedrijven	B	1657	
Stationspark II	Bedrijven	B	1578	
Sportlaan sportvelden	Bedrijven	B	1	1
Zwembad De Lockhorst etc.	Evenementen	G	574	411
Restaurant Station Sliedrecht	Evenementen	G	100	100

*Tabel 4: Aanwezige personen*

Voor de berekening van het huidige en toekomstige transport via de Betuwelijn zijn de oppervlakken bebouwing uitgebreid omdat de risicocontour van  $10^{-8}$  per jaar buiten de 200 meter zone ligt. Het betreft de eenheden "N van Betuwelijn" en "Bevolking Zuid". Hiervoor zijn respectievelijk de cijfers van 1 en 80 aanwezigen per ha gehanteerd.

## **Conclusies m.b.t. de planontwikkeling**

### *Bedrijven / woningen*

- De beoogde wijziging van Stationspark 625 zoals bedoeld in het projectbesluit vormt op zich geen knelpunt op het gebied van het plaatsgebonden risico. Het groepsrisico neemt als gevolg van het projectbesluit niet toe, maar het groepsrisico in het omringende plangebied is hoger dan de oriëntatiewaarde.
- Zwembad “De Lockhorst” is een risicorelevant bedrijf, maar vormt geen knelpunt voor de ontwikkeling van het bestemmingsplan Stationsgebied 2010.
- Het is ongewenst binnen het plangebied risicorelevante bedrijven<sup>3</sup> toe te laten. Dit moet in het bestemmingsplan, met name in de planregels en op de plankaart worden geborgd

### *Wegvervoer gevaarlijke stoffen*

- Bij de planontwikkeling worden geen kwetsbare objecten geprojecteerd binnen de toekomstige PR  $10^{-6}$  contour van 44 meter als gevolg van het wegvervoer gevaarlijke stoffen over de A15. Dit moet in het bestemmingsplan, met name in de planregels en op de plankaart worden geborgd
- Bij de planontwikkeling worden geen kwetsbare objecten (gebouwen) binnen de Kwetsbare Object Vrije zone van 46 meter van het beoogde Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen geprojecteerd. Wel zijn evenementen toegestaan.
- Bij de planontwikkeling worden geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten binnen het Plasbrandaandachtsgebied van het beoogde Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen geprojecteerd. Dit moet in het bestemmingsplan, met name in de planregels en op de plankaart worden geborgd.
- Het groepsrisico als gevolg van het toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg bedraagt 5,2 maal de oriëntatiewaarde met een aantal slachtoffers van 776.
- Er is sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Bij het projectbesluit en de vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan moet door de gemeente Sliedrecht expliciet gemotiveerd worden waarom dit acceptabel wordt geacht. De (regionale) brandweer moet in de gelegenheid worden gesteld om advies uit te brengen over het groepsrisico en de mogelijkheden tot voorbereiding van de bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval.

### *Railvervoer gevaarlijke stoffen*

- Het plangebied valt buiten de toekomstige PR  $10^{-6}$  contour van 30 meter van de Betuwelijn.
- Het plangebied valt buiten de toekomstige Kwetsbare Object Vrije zone van 30 meter van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen.
- Het plangebied valt buiten het beoogde Plasbrandaandachtsgebied van 30 meter van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen.
- Het groepsrisico als gevolg van het toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen over de Betuwelijn bedraagt als gevolg van de planontwikkeling 12 maal de oriëntatiewaarde met een mogelijk aantal slachtoffers van 819.
- Er is sprake van een forse overschrijding van het groepsrisico. Bij het projectbesluit en de vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan moet door de gemeente Sliedrecht expliciet gemotiveerd worden waarom dit acceptabel wordt geacht. De (regionale) brandweer moet in de gelegenheid worden gesteld om advies uit te brengen over het groepsrisico en de mogelijkheden tot voorbereiding van de bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval.

---

<sup>3</sup> bedrijven waar relevante hoeveelheden gevaarlijke stoffen worden opgeslagen en of bewerkt. De criteria voor het begrip relevant zijn te vinden in de Leidraad risicoinventarisatie gevaarlijke stoffen versie 4.1.

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

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



## **Advies m.b.t. de planontwikkeling**

### *Stationspark 625*

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

### *De plankaart Stationsgebied 2010*

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

### *De planregels Stationsgebied 2010*

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

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

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

### *De plantoelichting*

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

Deze verantwoording vereist de nodige aandacht en zorgvuldigheid (zie bijlage 1) en een goede vertaling naar en beschrijving van ruimtelijk relevante en eventuele bouwkundige planmaatregelen.

### *Een veilige economische en ruimtelijke ontwikkeling*

Wij adviseren de gemeente Sliedrecht om de risicosituatie met betrekking tot de A15 en de Betuwelijn in het gehele gemeentelijk grondgebied zorgvuldig te laten analyseren. Gezien de verwachte toename van het transport van gevaarlijke stoffen over deze transportassen en de huidige overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico alsmede de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied tussen de A15 en de Betuwelijn is het noodzakelijk hierop beleid te ontwikkelen dat een veilige economische en ruimtelijke ontwikkeling beoogd.

## **Bronnen**

Bedrijvenregistratiesysteem Squit Milieudienst Zuid-Holland Zuid  
Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen (RRGS)  
Provinciale Risicokaart

Informatie verkregen van de Gemeente:

- visie documenten concept voorontwerp Bestemmingsplan Stationsgebied 2010 dec. 2009
- situatietekening. Bestemmingsplan Stationsgebied 2010 tekening nr. 2102-340 dec. 2009
- Gegevens gebruiksvergunningen Lokale Brandweer Sliedrecht
- Bestemmingsplan Stationsgebied februari 2007
- Plankaart Bestemmingsplan Stationsgebied; tekening nr.2102-302 april 2003
- DGMR rapport Unit4Agresso kantoorontwikkeling Sliedrecht: Onderzoek geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. 14 oktober 2005.

Eerder door de Milieudienst Zuid\_holland Zuid uitgebrachte adviezen.

- Advies Bestemmingsplan Nijverwaard. 2007
- Externe Veiligheid Bestemmingsplan Nijverwaard en Noord - Oost Kwadrant. RBM berekeningen Arcadis januari 2008.

**Bijlage 2**

Notitie Risicoanalyses Betuweroute Sliedrecht  
Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid, 7 augustus 2012



## Notitie

Aan Gemeente Sliedrecht - Casper Hopman  
Van Joke van Dijk/Kees Dijkman  
Dossier  
Datum 7 augustus 2012  
Onderwerp Risicoanalyses Betuweroute Sliedrecht

Zaaknummer 54874

Kenmerk

### Inleiding

Door de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid is in april 2010 een advies uitgebracht over de externe veiligheid in het kader van het projectbesluit Stationspark 625 in Sliedrecht en het concept voorontwerp bestemmingsplan voor het "Stationsgebied 2010". Risicoberekeningen van de Betuweroute en de rijksweg A15 liggen hieraan ten grondslag. Later zijn in februari 2012 aanvullende berekeningen gemaakt waarbij rekening is gehouden met een grootschalig evenement op het terrein van de Lockhorst.

Geconstateerd is nu dat de gehanteerde invoergegevens - met name de vervoershoeveelheden en de faalfrequenties - niet meer actueel zijn. Dit heeft te maken met nieuwe regels voor het maken van risicoberekeningen. Toepassen van deze nieuwe regels zal naar verwachting leiden tot substantieel lagere waarden van het groepsrisico.

De gemeente Sliedrecht heeft de Omgevingsdienst daarom opdracht gegeven om de risicoberekeningen te herzien.

De berekeningen hebben betrekking op de Betuweroute en op de A15.

Navolgend de resultaten van de berekeningen. In de tabellen zijn tevens de 'oude' resultaten vermeld van de aanvullende berekeningen uit februari 2012.

### Rekenresultaat augustus 2012

#### Betuweroute

Op basis van de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) is een faalfrequentie van  $1,5 \cdot 10^{-8}$  gehanteerd en zijn de onderstaande vervoershoeveelheden uit het Basisnet voor de Betuweroute aangehouden.

**Tabel 1 Vervoershoeveelheden Betuweroute conform Vervoersplafond Basisnet.**

vervoersplafond Basisnet spoor 2011 aantallen wagons per jaar					
stofcat A	stofcat B2	stofcat B3	stofcat C3	stofcat D3	stofcat D4
50920	6240	730	111880	6380	3920

De nieuwe uitgangspunten leiden tot de onderstaande rekenresultaten:

**Tabel 2 Rekenresultaten Betuweroute.**

Adviezen m.b.t. Betuweroute	Plaatsgebonden risico $10^{-6}$ / jaar	Groepsrisico
Evenement Lockhorst Betuweroute, OZHZ februari 2012	Ligt 15 meter vanuit het hart van het spoor	11,5 x Oriëntatiewaarde
Actuele Risicoanalyse Betuweroute, OZHZ augustus 2012	Ligt 15 meter vanuit het hart van het spoor	1,9 x Oriëntatiewaarde

Uit de berekeningen blijkt dat voor de Betuweroute het plaatsgebonden risico niet wijzigt, maar dat het groepsrisico aanzienlijk lager ligt dan de eerder berekende waarde. Het groepsrisico ligt echter nog steeds boven de oriëntatiewaarde en moet worden verantwoord. De conclusies uit ons advies (MZHZ april 2010) ten aanzien van het groepsrisico blijven daarom ongewijzigd.

A15 – vergelijking plancapaciteit en werkelijk aanwezige populatie

Ook voor de A15 is nogmaals het actuele groepsrisico berekend. De beide berekeningen zijn volgens voorgeschreven methode gebaseerd op de plancapaciteit.

Daarbij is een berekening uitgevoerd op basis van de uitgangspunten van AVIV, in deze berekening wordt gerekend met de werkelijk aanwezige populatie.

Navolgend de resultaten.

**Tabel 3 Vergelijking plancapaciteit en werkelijk aanwezige populatie.**

Adviezen m.b.t. A15	Plaatsgebonden risico $10^{-6}$ / jaar	Groepsrisico
Evenement Lockhorst A15 OZHZ februari 2012 op basis van plancapaciteit.	Ligt 44 meter vanuit het hart van de weg.	5,2 x Oriëntatiewaarde
Actuele Risicoanalyse A15 OZHZ augustus 2012 op basis van plancapaciteit. Nauwkeuriger gemodelleerd	Ligt 44 meter vanuit het hart van de weg.	4.9 x Oriëntatiewaarde
Actuele Risicoanalyse AVIV A15 augustus 2012 op basis werkelijk aanwezige populatie	Ligt 45 meter vanuit het hart van de weg.	1,0 x Oriëntatiewaarde

Uit de berekeningen blijkt dat het groepsrisico volgens AVIV aanzienlijk lager ligt dan op grond van de voorgeschreven rekenmethode waarbij rekening gehouden wordt met het hoogst mogelijke aantalaanwezigen in het plangebied. In werkelijkheid zal het aantal aanwezigen lager liggen. Daarmee zal dus ook het groepsrisico in werkelijkheid lager liggen.

## **Conclusie en aanbeveling**

### Betuweroute

Het actueel berekende groepsrisico voor de Betuweroute ligt aanzienlijk lager dan uit eerdere berekening blijkt. Het groepsrisico ligt echter nog steeds boven de oriëntatiewaarde. Dit leidt niet tot een andere conclusie ten aanzien van de noodzakelijke verantwoording van het groepsrisico in het bestemmingsplan.

### Vergelijking plancapaciteit en werkelijk aanwezige populatie

Uit berekening op basis van werkelijk aanwezige populatie blijkt het groepsrisico aanzienlijk lager dan op grond van de voorgeschreven rekenmethode waarbij rekening gehouden wordt met het hoogst mogelijke aantalaanwezigen in het plangebied.

Voor zowel de Betuweroute als voor de A15 is in de berekening conform de voorgeschreven rekenmethodiek uitgegaan van de plancapaciteit die bestemmingsplannen toelaten. In werkelijkheid zal het aantal aanwezigen lager liggen en daarmee zal dus ook het groepsrisico in werkelijkheid lager liggen.

Geadviseerd wordt om in de verantwoording van het groepsrisico hierop in te spelen door het nemen van maatregelen zoals het begrenzen van de bruto vloeroppervlakte en de bouwhoogten in het bestemmingsplan.





### **Bijlage 3**

Toelichting advies bestemmingsplan Stationsgebied 2010  
Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid, Directie Brandweer, 14 april 2010



# **Toelichting advies bestemmingsplan Stationsgebied 2010**

**Versie 14 april 2010**

## Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1. Aanleiding	3
3. Scenario's	3
3. Veiligheidstoets	8
Toekomstige wetgeving	8
Anticipatie toekomstige wetgeving	9
3.1. <i>Plaatsgebonden risico</i>	9
3.2. <i>Groepsrisico</i>	9
3.3. <i>Zelfredzaamheid</i>	10
3.4. <i>Beheersbaarheid</i>	11
3.5. <i>Resteffect</i>	12
4. Conclusie	12
5. Aanbevelingen	13

## 1. Aanleiding

Op 24 maart 2010 hebben wij een verzoek om advies ontvangen per e-mail ten behoeve van de verantwoordingsplicht groepsrisico voor het vaststellen van bestemmingsplan Stationsgebied 2010 (verder het plangebied). Het concept voorontwerp bestemmingsplan „Stationsgebied 2010. heeft betrekking op de gronden, globaal gelegen tussen de spoorlijn Dordrecht-Geldermalsen en de rijksweg A 15. Tot het plangebied behoren, van west naar oost, de woningen aan de Stationsweg, de kantorenlocatie Stationspark I, het – het in ontwikkeling zijnde kantorenpark - Stationspark II en het zwembad en zalencentrum de Lockhorst.

De Directie Brandweer is aangewezen als adviseur en mag advies uitbrengen in verband met het groepsrisico over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en over de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied van de inrichting.

## 2. Doelstelling van het advies

Het advies van de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid, Directie Brandweer is primair in lijn met het gestelde in de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Rnvg): *"Voorafgaand aan de vaststelling van een besluit als bedoeld in het eerste lid stelt het bevoegd gezag, bedoeld in het eerste lid, het bestuur van de regionale brandweer in wier gebied ligt waarop dat besluit betrekking heeft, in de gelegenheid om in verband met het groepsrisico advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en over de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied van de inrichting"*.

In deze toelichting wordt het advies van de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid, Directie Brandweer weergegeven, waarbij een analyse van de veiligheidssituatie wordt weergegeven en voorstellen worden gedaan om de veiligheidssituatie te optimaliseren.

Het onderstaande advies is tot stand gekomen aan de hand van het Toetsingskader Externe Veiligheid. Dit toetsingskader kent een vijftal criteria die in samenhang worden bekeken, te weten plaatsgebonden risico, groepsrisico, zelfredzaamheid, beheersbaarheid en resteffect.

In deze toelichting wordt in hoofdstuk 3 een beschrijving gegeven van de scenario's die op deze locatie kunnen voorkomen. In hoofdstuk 3 wordt de veiligheidssituatie geanalyseerd aan de hand van het toetsingskader externe veiligheid. Tot slot worden ten aanzien van het plangebied conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan.

## 3. Scenario's

Voor de beoordeling van de externe veiligheidssituatie in het plangebied, dient onderzoek gedaan te worden naar de scenario's van ongevallen met gevaarlijke stoffen, die van invloed zijn op voorliggende situatie.

Ten noorden van het plangebied ligt de Betuweroute en ten zuiden van het plangebied ligt de A15. Over beide transportroutes vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats.

De relevante scenario's die op kunnen treden zijn de volgende:

- Het exploderen van een tankwagen of tankwagon met brandbaar gas. Een dergelijke explosie wordt ook wel BLEVE genoemd.

Een warme BLEVE, letterlijk: Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion ontstaat als volgt.

Door een externe bron (brand) wordt een vat of tank met een vloeistof (of een tot vloeistof gecompriemd gas) opgewarmd. De druk neemt toe doordat de temperatuur stijgt. Door het aanstralen, verzwakt de tankwand. Het vat of de tank zal door deze toenemende druk en de verzwakte tankwand instantaan falen (snel openscheuren). De inhoud van de tank zal vervolgens explosief ontbranden.

Bij een koude BLEVE bezwijkt de tank (instantaan) door een mechanische oorzaak, zoals het falen van het materiaal ('spontaan' scheuren van de tank) of een mechanische impact (een botsing, omvallen etc.). Vervolgens kan bij het openscheuren van de tank ontsteking van de inhoud van de tank plaatsvinden. Het effect is vergelijkbaar met de 'warme BLEVE' maar reikt minder ver. De reden hiervoor is de lagere druk in de tank vlak voor het openscheuren. Een koude BLEVE is niet te voorkomen.

Het is afhankelijk van de inhoud van de tank wanneer en met welk effect de explosie plaatsvindt. Bij een geheel gevulde tank zal het aanzienlijk langer duren voordat de inhoud van de tank dusdanig is opgewarmd dat een BLEVE ontstaat.

In de onderstaande tabel is een overzicht weergegeven van de verschillende effectafstanden van een BLEVE bij een geheel of gedeeltelijk gevulde tankwagen. De afstanden gelden vanaf de LPG-tankwagen.

### Wegscenario II hitte- & drukbelasting (GF2 & GF3) ten gevolge van LPG of propaan

**Beschouwd scenario** Verkeersongeval waarbij een tankwagen van 23 ton met LPG of propaan betrokken is. Het scenario met butaan (GF2) is in orde van grootte vergelijkbaar met de hitte- en drukbelasting van de stof propaan c.q. LPG (GF3).

Scenario's en effectafstanden (vanaf de tankwagen) bij een ongeval met butaan of LPG			
Meest geloofwaardig scenario		Worst case scenario	
De tankwagen scheurt bij dit scenario, waardoor het vloeistof verdichte gas expandeert en een overdrukscenario veroorzaakt.		De tankwagen wordt aangestraald, waardoor de tank wordt verwarmd, de integriteit van de tankwand-constructie het begeeft en een warme BLEVE ontstaat. Door de aanwezigheid van vuur / brand / hitte zal de brandbare vloeistof ontsteken en een grote vuurbal met grote hittestraling tot gevolg hebben, met uitstraling naar de omgeving. Personen binnen de stralingscontouren, worden circa 12 seconden blootgesteld	
Kans	Groot (> 10 <sup>-5</sup> )	Kans	Gemiddeld (10 <sup>-5</sup> tot 10 <sup>-7</sup> )
Blootstellingsduur	kort	Blootstellingsduur	12 seconden
100% letaal (0,3 bar)	30 meter	100% letaal (46 kW/m <sup>2</sup> )	90 meter
		10% letaal (34 kW/m <sup>2</sup> )	140 meter
1% letaal (0,1 bar)	70 meter	1% letaal (19 kW/m <sup>2</sup> )	230 meter
Glasbreuk (0,03 bar)	180 meter	1e gr.brandwonden (7,5 kW/m <sup>2</sup> )	400 meter

<p>Uitgangspunten:</p> <p>Omgevingstemperatuur: 10°C</p> <p>Sstabiliteitsklasse: D5</p> <p>De effectafstanden zijn berekend aan de hand van het computerprogramma Effects 5.5 en daar waar nodig gecontroleerd en bijgesteld met Safeti-nl en Save.</p> <p>De in de tabel gehanteerde uitgangspunten komen overeen met de invoerparameters voor de slachtofferberekeningsmethode</p> <p>Deze stoffen zijn routeplichtig en dienen bij een route gevaarlijke stoffen in beschouwing genomen te worden</p>
--

Tabel 1: Wegscenario II hitte- & drukbelasting (GF2 & GF3) ten gevolge van LPG of propaan

Bron: handleiding adviestaak regionale brandweren IPO 08 versie januari 2009

### Spoorscenario VII hitte- & drukbelasting (GF3) ten gevolge van LPG (A)

#### Beschouwd scenario

Spoorwegongeval waarbij een spoorketelwagon met een systeeminhoud van 48 ton LPG betrokken is.

Scenario's en effectafstanden (vanaf de ketelwagon) bij een ongeval met LPG			
Meest geloofwaardig scenario		Worst case scenario	
De tankwagen scheurt bij dit scenario, waardoor het vloeistof verdichte gas expandeert en een overdrukscenario veroorzaakt.		De spoorketelwagon wordt aangestraald, waardoor de tank wordt verwarmd, de integriteit van de tankwand-constructie het begeeft en een <u>warme BLEVE</u> ontstaat. Door de aanwezigheid van vuur / brand / hitte zal de brandbare vloeistof ontsteken en een grote vuurbal met grote hittestraling tot gevolg hebben, met uitstraling naar de omgeving. Personen binnen de stralingscontouren, worden circa 16 seconden blootgesteld	
Kans	Groot ( $> 10^{-5}$ )	Kans	Gemiddeld ( $10^{-5}$ tot $10^{-7}$ )
Blootstellingsduur	Kort	Blootstellingsduur	16 seconden
100% letaal (0,3 bar)	40 meter	100% letaal (43 kW/m <sup>2</sup> )	140 meter
		10% letaal (30 kW/m <sup>2</sup> )	220 meter
1% letaal (0,1 bar)	85 meter	1% letaal (17 kW/m <sup>2</sup> )	330 meter
Glasbreuk (0,03 bar)	250 meter	1 <sup>e</sup> gr.brandw. (7 kW/m <sup>2</sup> )	600 meter
Uitgangspunten:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>* omgevingstemperatuur: 10°C</li> <li>* stabiliteitsklasse: D5</li> <li>* De in de tabel gehanteerde uitgangspunten komen overeen met de invoerparameters voor de slachtofferberekeningsmethode.</li> </ul>			

Tabel 2: Spoorscenario VII hitte- & drukbelasting (GF3) ten gevolge van LPG (A)

Bron: handleiding adviestaak regionale brandweren IPO 08 versie januari 2009

- Het vrijkomen van toxische stoffen, waardoor een toxische wolk ontstaat. De omvang bij dit scenario wordt bepaald door de hoeveelheid toxische damp die vrijkomt en de verspreiding van de dampwolk. De verspreiding van de dampwolk wordt mede bepaald door weersomstandigheden (windrichting en snelheid, e.d.). Het effectgebied dat bij dit scenario optreedt, kan variëren van enkele honderden meters tot meerdere kilometers.

#### Wegscenario IV toxische belasting (LT2) ten gevolge van salpeterzuur

**Beschouwd scenario** Verkeersongeval waarbij een tankwagen met een systeeminhoud van 23 ton aan salpeterzuur betrokken is.

<b>Scenario's en effectafstanden (vanaf de rand van de plas) bij een ongeval met salpeterzuur</b>			
<b>Meest geloofwaardig scenario</b>		<b>Worst case scenario</b>	
Er ontstaat een lek van 15 mm in de tankwand, waardoor een vloeistofplas met toxische vloeistof ontstaat. Circa 1 ton vloeistof stroomt in 30 minuut uit en vormt een vloeistofplas van maximaal 100 m <sup>2</sup> . De bronsterkte bedraagt 0,03 kg/s.		De tankwagen faalt bij dit scenario catastrofaal. De vloeistof stroomt binnen 1 minuut uit en vormt een vloeistofplas van 1500 m <sup>2</sup> , die vervolgens in 1800 seconden (30 minuten) uitdamppt. Hierbij is een gemiddelde bronsterkte van 0,5 kg/s aangehouden.	
Kans	Groot (> 10 <sup>-5</sup> )	Kans	Gemiddeld (10 <sup>-5</sup> tot 10 <sup>-7</sup> )
Blootstellingsduur	30 minuten	Blootstellingsduur	30 minuten
100% letaal (LC100) (8000 mg/m <sup>3</sup> )	< 10 meter	100% letaal (LC100) (8000 mg/m <sup>3</sup> )	25 meter
10% letaal (LC10) (1300 mg/m <sup>3</sup> )	< 10 meter	10% letaal (LC10) (1300 mg/m <sup>3</sup> )	55 meter
1% letaal (LC01) (770 mg/m <sup>3</sup> )	15 meter	1% letaal (LC01) (770 mg/m <sup>3</sup> )	70 meter
LBW: levensbedreigende waarde (200 mg/m <sup>3</sup> )	30 meter	LBW: levensbedreigende waarde (200 mg/m <sup>3</sup> )	150 meter
AGW: alarmeringsgrenswaarde (10 mg/m <sup>3</sup> )	200 meter	AGW: alarmeringsgrenswaarde (10 mg/m <sup>3</sup> )	1000 meter
<p>Uitgangspunten:</p> <p>omgevingstemperatuur: 10°C</p> <p>stabiliteitsklasse: D5</p> <p>probit uit de Serida database van RIVM</p> <p>geen rekening gehouden met vloeistof die eventueel in de riolering kan lopen en verdere effecten kan veroorzaken, bijvoorbeeld bij de rioolwaterzuivering.</p> <p>Bescherming door verblijf binnenshuis: de toxische blootstelling is beperkt wanneer personen tijdens passage van de gaswolk in huis verblijven, bij voorkeur met ramen en deuren gesloten en de ventilatie uitgeschakeld. Gebouwen die aan de nederlandse bouwregelgeving voldoen (nieuwbouw) kunnen zo in 4 uur veiligheid bieden. Deze informatie is vooral van belang als beslisinstrument in geval van rampenbestrijding: moet het bedreigde gebied worden ontruimd, of is binnenshuis schuilen afdoende en wanneer moet de woning dan weer geventileerd worden.</p> <p>In de rampenbestrijding wordt over het algemeen gebruik gemaakt van de LBW (levensbedreigende waarde), AGW (alarmeringsgrenswaarde) en de VRW</p>			



(voorlichtingsrichtwaarde). Dit is een conservatieve benadering die als nadeel heeft dat er wordt uitgegaan van een standaard blootstellingduur van 60 minuten. De effectafstanden zijn berekend aan de hand van het computerprogramma Effects 5.5 en daar waar nodig gecontroleerd en bijgesteld met Safeti-nl en Save. De in de tabel gehanteerde uitgangspunten komen overeen met de invoerparameters voor de slachtofferberekeningsmethode.

Deze stoffen zijn routeplichtig en dienen bij een route gevaarlijke stoffen in beschouwing genomen te worden

Tabel 3: Wegscenario IV toxische belasting (LT2) ten gevolge van salpeterzuur

Bron: handleiding adviestaak regionale brandweren IPO 08 versie januari 2009

### Spoorscenario VIII toxische belasting (LT3) ten gevolge van fluorwaterstof (D4)

#### Beschouwd scenario

Spoorwegongeval waarbij een spoorketelwagon met een systeeminhoud van 48 ton met fluorwaterstof (HF-oplossing) betrokken is.

Scenario's en effectafstanden (vanaf de rand van de plas) bij een ongeval met fluorwaterstof			
Meest geloofwaardig scenario		Worst case scenario	
Er ontstaat een lek van 15 mm in de tankwand, waardoor een vloeistofplas met toxische vloeistof ontstaat. Circa 1 ton vloeistof stroomt in 30 minuut uit en vormt een vloeistofplas van maximaal 50 m <sup>2</sup> . De bronsterkte bedraagt 0,25 kg/s.		De spoorketelwagon raakt lek, door een scheur (20 à 30 cm) in de tank. Het scenario is doorgerekend met de aanname dat de verdampingssnelheid constant is. De veronderstelde bronsterkte bedraagt ongeveer 4 kg/s, in de praktijk daalt deze snel door de afname van de concentratie van het zuur. Plasoppervlak 750 m <sup>2</sup> .	
Kans	Groot (> 10 <sup>-5</sup> )	Kans	Gemiddeld (10 <sup>-5</sup> tot 10 <sup>-7</sup> )
Blootstellingsduur	30 minuten	Blootstellingsduur	30 minuten
100% letaal (LC <sub>100</sub> ) (4000 mg/m <sup>3</sup> )	20 meter	100% letaal (LC <sub>100</sub> ) (4000 mg/m <sup>3</sup> )	100 meter
10% letaal (LC <sub>10</sub> ) (325 mg/m <sup>3</sup> )	60 meter	10% letaal (LC <sub>10</sub> ) (325 mg/m <sup>3</sup> )	450 meter
1% letaal (LC <sub>01</sub> ) (170 mg/m <sup>3</sup> )	80 meter	1% letaal (LC <sub>01</sub> ) (170 mg/m <sup>3</sup> )	650 meter
LBW: levensbedreigende w. (20 mg/m <sup>3</sup> )	250 meter	LBW: levensbedreigende waarde (20 mg/m <sup>3</sup> )	1400 meter
AGW: alarmeringsgrensw. (50 mg/m <sup>3</sup> )	400 meter	AGW: alarmeringsgrenswaarde (50 mg/m <sup>3</sup> )	2500 meter

#### Uitgangspunten:

- omgevingstemperatuur: 10°C
- stabiliteitsklasse: D5
- er is rekening gehouden met verspreiding in een ballastbed, waarbij ongeveer driekwart van de vloeistof wegzakt; bij ontbreken van een ballastbed zullen grotere plassen ontstaan (bijvoorbeeld in stationsgebieden, bruggen of tunnels)
- geen rekening gehouden met eventuele effecten van wegzakkende vloeistoffen, bijvoorbeeld voor het milieu of bij de rioolwaterzuivering
- De in de tabel gehanteerde uitgangspunten komen overeen met de invoerparameters voor de slachtofferberekeningsmethodiek.
- Voor de blootstellingsduur wordt in de risicoanalyses de passageduur van de wolk genomen, maar is maximaal 30 minuten. Dit is een aanname vanuit de CPR-18.
- Bescherming door verblijf binnenshuis: hierin wordt de modellering aanbevolen voor de beperking van de toxische blootstelling wanneer de personen tijdens de passage van de gaswolk in huis verblijven.
- In de rampenbestrijding wordt over het algemeen gebruik gemaakt van de LBW (levensbedreigende waarde), AGW (alarmeringsgrenswaarde) en de VRW (voorlichtingsgrenswaarde. Dit is een conservatieve benadering die als nadeel heeft dat er wordt uitgegaan van een standaard blootstellingsduur van 60 minuten.

Tabel 4: Spoorscenario VIII toxische belasting (LT3) ten gevolge van fluorwaterstof (D4)

*Bron: handleiding adviestaak regionale brandweren IPO 08 versie januari 2009*

Een plasbrand wordt veroorzaakt door het vrijkomen van een brandbare vloeistof, die door een ontstekingsbron tot ontbranding wordt gebracht. Bij een ongeval met een ketelwagon kan een plasgrote ontstaan van 300 tot 600 vierkante meter, afhankelijk van de uitstroomwijze (instantaan of continu). De plasgrootte wordt bepaald door de fysieke omgeving. Als de brandbare vloeistof zich ongehinderd kan verspreiden, zal de plas groter worden dan als er plasbeperkende maatregelen zijn genomen. Hoe groter de plas, hoe meer kans op slachtoffers.

Gedurende de brand worden personen die aanwezig zijn in de omgeving van de brand blootgesteld aan de door de brand veroorzaakte warmtestraling. Afhankelijk van de hoogte van de warmtestraling en de blootstellingstijd zullen mensen brandwonden krijgen en in het ergste geval komen te overlijden.

Ter hoogte van het plangebied is het spoor voorzien van geluidsschermen, waardoor de plas zich hoofdzakelijk concentreert bij de spoorrails. Hierdoor zullen de effecten richting het plangebied te verwaarlozen zijn. De kans op het aanstralen van andere ketelwagens neemt hierdoor wel toe, met eventueel een BLEVE tot gevolg.

### 3. Veiligheidstoets

In het vorige hoofdstuk heeft een analyse plaatsgevonden van de scenario's die kunnen optreden in het plangebied. Naar aanleiding van deze scenario's vindt in dit hoofdstuk een veiligheidstoets plaats. Deze veiligheidstoets zal worden gedaan aan de hand van het Toetsingskader Externe Veiligheid. Dit toetsingskader kent een vijftal criteria die in samenhang worden bekeken, te weten plaatsgebonden risico, groepsrisico, zelfredzaamheid, beheersbaarheid en resteffect.

#### Toekomstige wetgeving

Momenteel wordt nieuwe wetgeving ontwikkeld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In november 2008 is het concept Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) verschenen. In dit besluit wordt een reguleringsstelsel ingevoerd met een indeling van transportroutes in drie categorieën. Dit betreft het Basisnet Water, Spoor en Weg. Het Basisnet strekt er toe de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, de ruimtelijke

ontwikkeling en de externe veiligheid duurzaam met elkaar in evenwicht te brengen. Ook in dit besluit wordt een indeling gemaakt in kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten.

#### Anticipatie toekomstige wetgeving

Aanbevolen wordt om bij de ontwikkeling van het kantoorgebouw te anticiperen op het Btev en het daaraan verbonden Basisnet Spoor en Weg.

Het basisnet hanteert naast de termen plaatsgebonden- en groepsrisico een nieuwe contour in verband met de effecten die op het water, het zogenaamde plasbrandaandachtsgebied. Uit onderzoek is gebleken dat brandbare vloeistoffen veruit de meest vervoerde stoffen zijn. Het daarbij optredende scenario is een plasbrand die tot zonering op de oever langs rivieren, maar ook langs Rijkswegen en spoortracés leidt.

#### **Plasbrandaandachtsgebied**

Alvorens een bestemmingsplan, inpassingsplan of projectbesluit wordt vastgesteld op grond waarvan de bouw van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten in het plasbrandaandachtsgebied is toegestaan, dient een zorgvuldige afweging van alle in het geding zijnde belangen te hebben plaatsgevonden. Deze afweging moet in de toelichting bij of de ruimtelijke onderbouwing van het besluit worden verantwoord. Een goede ruimtelijke onderbouwing van het besluit brengt mee dat de keuze om de bouw of vestiging van een kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object mogelijk te maken binnen een plasbrandaandachtsgebied moet worden beargumenteerd. Daarbij dient ook de mogelijkheid om dat object buiten het plasbrandaandachtsgebied te situeren in overweging te worden genomen.

Daarnaast of in samenhang met deze afweging dient in ieder geval aandacht te worden besteed aan de bestrijdbaarheid van een plasbrand (hulpverlening en zelfredzaamheid mede in relatie tot effectreducerende maatregelen of brandvertragende maatregelen aan het gebouw).

Het plasbrandaandachtsgebied voor de Betuweroute en de A15 is 30 meter.

#### *3.1. Plaatsgebonden risico*

Het plaatsgebonden risico is het risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon, die onafgebroken en onbeschermd op één bepaalde plaats verblijft, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval binnen een inrichting of met een transportmodaliteit waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

#### A15

De huidige  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour ligt op 20 meter vanaf het hart van de weg. Het plangebied ligt buiten deze contour.

De toekomstige  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour ligt op 44 meter. In het bestemmingsplan moet deze afstand worden geborgd.

#### Betuweroute

De  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour ligt op 30 meter van het hart van het spoor. Het plangebied ligt buiten deze contour.

#### *3.2. Groepsrisico*

Het groepsrisico is de cumulatieve kans per jaar dat een groep personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting of met een transportmodaliteit waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Het groepsrisico wordt weergegeven in een fN-curve, waarin het aantal doden is uitgezet tegen de cumulatieve kans op scenario's met dat aantal doden. In de fN-curve wordt een oriëntatiewaarde aangegeven, die het ijkpunt aangeeft waarin gezocht moet worden naar maatschappelijk aanvaardbare grenzen.

#### A15

Uit de notitie van de Milieudienst Zuid-Holland Zuid opgesteld in het kader van dit bestemmingsplan blijkt dat het groepsrisico 5,2 maal de oriënterende waarde voor het groepsrisico overschrijdt. Deze overschrijding dient te worden verantwoord door het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Sliedrecht.

#### Betuweroute

Uit de notitie van de Milieudienst Zuid-Holland Zuid blijkt dat het groepsrisico 12 maal de oriënterende waarde voor het groepsrisico overschrijdt. Deze overschrijding dient te worden verantwoord door het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Sliedrecht.

### 3.3. Zelfredzaamheid

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in het plangebied in staat zijn zich op eigen kracht in veiligheid te brengen.

In het bestemmingsplan stationsgebied 2010 zijn voornamelijk kantoren aanwezig en geprojecteerd. Daarnaast is er een zwembad met zalenaccommodatie aanwezig. Het parkeerterrein van dit complex mag drie maal per jaar voor maximaal 15 aaneengesloten dagen gebruikt worden als evenementen terrein. Aan de westzijde van het plangebied zijn woningen gelegen. In het huidige bestemmingsplan is ook een kinderdagverblijf geprojecteerd welke tot op heden nog niet gerealiseerd is. Een kinderdagverblijf wordt op grond van de circulaire Risiconormering aangeduid als een kwetsbaar object. Kinderen in een kinderdagverblijf worden als niet zelfredzaam beschouwd. Van de overige bestemmingen mag verondersteld worden dat de aanwezige personen in principe volledig zelfredzaam zijn. Daarnaast worden ook kantoren groter dan 1500 m<sup>2</sup> en woningen op grond van de circulaire als kwetsbaar object beschouwd.

Bij het scenario van een koude BLEVE zal er geheel geen tijd voor zelfredding beschikbaar zijn. Bij een warme BLEVE is er wellicht wel enige tijd.

De meest effectieve maatregel in het kader van zelfredzaamheid is vluchten uit het onveilige gebied. Echter, het tijdsverloop vanaf het ontstaan tot het plaatsvinden van een BLEVE is relatief kort en afhankelijk van verschillende factoren (vullingsgraad, buitentemperatuur, moment van inzet brandweer). Evacueren van het effectgebied is geen realistische mogelijkheid. De maatregelen ter bevordering van de zelfredzaamheid zullen daarom meer in de planologische, organisatorische en bouwkundige sfeer gezocht moeten worden.

De functie-indeling, de infrastructuur en de bebouwing kan op verschillende manieren op zelfredzaamheid inspelen. Zoals door het toepassen van luchtdichte afsluiting in de gebouwen, zodat mensen bij het vrijkomen van een toxische wolk veilig binnen kunnen blijven. Of het wegenplan zodanig inrichten dat de mensen van de risicobron weg kunnen vluchten. Verder bijvoorbeeld of er hoogbouw aanwezig is, waarin minder zelfredzame personen zijn voorzien.

Onderdelen	Functie	Ja/Nee/N.v.t.
<i>Functie-indeling</i>	Is er bebouwing aanwezig met personen met een lage zelfredzaamheid? Is er hoogbouw aanwezig?	<i>Ja (geprojecteerd)</i> <i>Nee</i>
<i>Infrastructuur</i>	Zijn er voldoende vluchtwegen die van de risicobron aflopen? Is de capaciteit van de vluchtwegen voldoende?	<i>Ja</i> <i>Ja</i>
<i>Bebouwing</i>	Is het toepassen van een centraal afsluitbaar ventilatie-systeem i.v.m. een toxische wolk mogelijk?	<i>Ja, alleen bij nieuwe objecten</i>
<i>WAS-systeem</i>	Is de dekking van het WAS-systeem (Waarschuwing- en alarmeringssysteem voldoende?)	<i>Ja</i>

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

In het kader van een effectieve zelfredzaamheid bij het scenario BLEVE verdient het aanbeveling de volgende maatregelen te treffen:

- Geprojecteerde kwetsbare bestemmingen met verminderd zelfredzame personen, zoals een kinderdagverblijf uit het bestemmingsplan halen;
- De tijdsduur van de evenementen verkorten, zodat de mogelijke aanwezigheid van grote groepen, onbeschermde personen zo kort mogelijk is.
- Het wegenplan zodanig inrichten dat de vluchtwegen van de risicobronnen aflopen;
- Het toepassen van zo min mogelijk glas aan de risicozijde;
- De gebouwen dusdanig ontwerpen zodat niet-verblijf ruimten als bergingen, keukens, wc's en trappenhuizen aan de gevaarszijde zijn geplaatst;
- De gebouwen loodrecht projecteren ten opzichte van de risicobron.

Bij het scenario vrijkomen van een toxische stof is het van belang dat de aanwezigen in het effectgebied binnen blijven en dat ramen, deuren en ventilatieopeningen worden gesloten. Ten behoeve van deze zelfredzaamheid is het van belang dat de sirenes worden ingezet met de daarbij horende boodschap via radio en televisie. In het kader van een effectieve zelfredzaamheid bij het vrijkomen van toxische stoffen wordt geadviseerd de volgende bouwkundige maatregelen te treffen:

- Het toepassen van centraal afsluitbare ventilatiesystemen in kantoorruimten en woningen. Hierdoor wordt voorkomen dat toxische stoffen binnentreden.

Om de effectiviteit van de hierboven genoemde maatregelen te garanderen zijn de volgende organisatorische maatregelen noodzakelijk:

- Personeelsleden, bewoners dienen door middel van risicocommunicatie geïnformeerd en geïnstrueerd te worden over de risico's en de mogelijke maatregelen die ze zelf kunnen nemen als dat nodig is. De gemeente is hiervoor verantwoordelijk en heeft hierin een informatieplicht. Bijvoorbeeld de betreffende bedrijven voor te lichten dat het belangrijk is geïnstrueerd personeel aanwezig te hebben die de centraal afsluitbare ventilatie kan bedienen.

### *3.4. Beheersbaarheid*

Beheersbaarheid richt zich op de inzetbaarheid van hulpverleningsdiensten in hoeverre zij in staat zijn hun taken goed uit te kunnen voeren en om daarmee verdere escalatie van een incident te voorkomen. Hierbij kan gedacht worden aan het voldoende/ adequaat aanwezig zijn van aanvalswegen en bluswatervoorzieningen, maar ook de brandweernorm wordt hier onder geschaard.

Ten aanzien van de aspecten bereikbaarheid en bluswatervoorziening hanteert de regionale brandweer Zuid-Holland Zuid de richtlijnen zoals beschreven in de NVBR publicatie "Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid".

In overleg met het lokale brandweerkorps van uw gemeente zijn de volgende aspecten naar voren gekomen:

- Bereikbaarheid  
Uit deze handreiking volgt het advies dat het plangebied goed bereikbaar dient te zijn door de hulpverleningsdiensten via twee van elkaar onafhankelijke aanvalswegen, waardoor in geval van werkzaamheden of calamiteiten het plangebied bereikbaar is. Het plangebied is goed te bereiken. Hetzelfde geldt voor de Betuweroute. De A15 is ter hoogte van het plangebied moeilijker bereikbaar.

- Bluswatervoorziening

Voor het voorkomen van een BLEVE dient een aangestraalde tankwagen tijdig (afhankelijk van vullingsgraad en omgevingstemperatuur binnen circa 15 minuten) te worden gekoeld en de brandhaard te worden geblust. Hiervoor is bluswater nodig.

#### *A15*

Ter hoogte van het plangebied is de bluswatervoorziening benodigd voor het koelen van een tankwagen onvoldoende. Dit wordt gedeeltelijk ondervangen doordat bij een brand met een tankwagen meteen 2 tankautosputten en een schuimblusbak (met 6000 liter water) gealarmeerd wordt.

#### *Betuweroute*

De bereikbaarheid en aanwezigheid van bluswatervoorziening voor een incident op de Betuweroute ter hoogte van het plangebied is voldoende.

De 25 kV bovenleidingen bemoeilijken het veilig optreden van de brandweer. Na overleg met de beheerder kan de bovenleiding uitgeschakeld worden, dit kan enige tijd duren. Tot die tijd kan de brandweer niet repressief optreden. In het geval van een brand- of (dreigend) BLEVE-scenario kan het incident escaleren.

#### *Plangebied*

Er is in het plangebied geen knelpunt met betrekking de bluswatervoorziening waarbij aangenomen wordt dat de geprojecteerde waterbergingen in stationspark 2 gerealiseerd worden en als secundaire bluswatervoorziening kunnen fungeren.

- Zorgnorm

De brandweezorgnorm is een aanbevolen opkomsttijd die afhankelijk is van het soort object en de risico's voor de aanwezige personen.

De opkomsttijd bestaat uit een optelsom van de uitruktijd en de aanrijdtijd. De uitruktijd betreft de tijd die men heeft vanaf het alarmeren totdat men gereed is om te vertrekken naar het plaats incident. De uitruktijd voor een beroepskorps ligt lager dan die van een vrijwillig korps, omdat de beroepsmedewerkers zich in de directe nabijheid van de kazerne bevinden. De streefwaarde voor een beroepskorps is 1,0 minuut en voor een vrijwillige organisatie ca 3,5 minuten.

De aanrijdtijd betreft de zuivere rijtijd.

De brandweer is binnen de gestelde normen ter plaatse in het plangebied.

### *3.5. Resteffect*

Het resteffect geeft een inschatting van het aantal doden, gewonden en materiële schade bij de representatieve scenario's, ondanks de getroffen maatregelen.

Het resteffect van een BLEVE en een toxische wolk is moeilijk concreet in te schatten. Bij de maatregelen in het kader van de zelfredzaamheid is beschreven dat de kans op dodelijke slachtoffers op in het plangebied verminderd kan worden. Over het aantal gewonden kan geen concrete voorspelling gedaan worden. De genoemde maatregelen zullen zorgen voor een daling van het aantal gewonden en schade in het plangebied. De mate van daling is afhankelijk van meerdere factoren (bijvoorbeeld de vorm van gebouwen, de vullingsgraad van de tank, de hoeveelheid vrijgekomen gevaarlijke stoffen, weersinvloeden, e.d.). De schade die resteert, zal bestaan uit brand veroorzaakt door de hitte van de BLEVE (secundaire branden) en materiele schade aan gebouwen en inventaris door de drukeffecten.

## **4. Conclusie**

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

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

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

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

## 5. Aanbevelingen

Naar aanleiding van de analyse en de daaruit getrokken conclusies komen de volgende aanbevelingen naar voren:

Ten aanzien van het groepsrisico:

Om het aantal slachtoffers bij een incident te beperken en het groepsrisico niet verder te laten oplopen sluiten wij ons aan bij het advies van de milieudienst ZHZ om het bruto oppervlakte en de bebouwingshoogte in het plangebied niet te vergroten.

In het kader van een effectieve zelfredzaamheid bij het scenario BLEVE verdient het aanbeveling de volgende maatregelen te treffen:

- Geprojecteerde kwetsbare bestemmingen met verminderd zelfredzame personen, zoals een kinderdagverblijf uit het bestemmingsplan halen;
- De tijdsduur van de evenementen verkorten, zodat de mogelijke aanwezigheid van grote groepen personen zo kort mogelijk is.
- Het wegenplan zodanig inrichten dat de vluchtwegen van de risicobronnen aflopen;
- Het toepassen van zo min mogelijk glas aan de risicozijde;
- De gebouwen dusdanig ontwerpen zodat niet-verblijf ruimten als bergingen, keukens, wc's en trappenhuisen aan de gevaarszijde zijn geplaatst;
- De gebouwen loodrecht projecteren ten opzichte van de risicobron.

Bij het scenario vrijkomen van een toxische stof is het van belang dat de aanwezigen in het effectgebied binnen blijven en dat ramen, deuren en ventilatieopeningen worden gesloten. Ten behoeve van deze zelfredzaamheid is het van belang dat de sirenes worden ingezet met de daarbij horende boodschap via radio en televisie. In het kader van een effectieve zelfredzaamheid bij het vrijkomen van toxische stoffen wordt geadviseerd de volgende bouwkundige maatregelen te treffen:

- Het toepassen van centraal afsluitbare ventilatiesystemen in kantoorruimten en woningen. Hierdoor wordt voorkomen dat toxische stoffen binnentreden.

Om de effectiviteit van de hierboven genoemde maatregelen te garanderen zijn de volgende organisatorische maatregelen noodzakelijk:

- Personeelsleden, bewoners dienen door middel van risicocommunicatie geïnformeerd en geïnstrueerd te worden over de risico's en de mogelijke maatregelen die ze zelf kunnen nemen als dat nodig is. De gemeente is hiervoor verantwoordelijk en heeft hierin een informatieplicht. Bijvoorbeeld de betreffende bedrijven voor te lichten dat het belangrijk is geïnstrueerd personeel aanwezig te hebben die de centraal afsluitbare ventilatie kan bedienen.

Om een adequate inzet van de brandweer bij een incident te garanderen is het noodzakelijk dat er adequate secundaire bluswatervoorziening in het plangebied aanwezig is die voldoet aan de criteria uit de Handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid van de NVBR. De lokale brandweer heeft aangegeven dat hieraan voldaan wordt op het moment dat de geprojecteerde waterberging in het plangebied volledig gerealiseerd is. Bij deze waterbergingen moeten dan wel opstelplaatsen voor de

tankautospuiten gerealiseerd worden. Indien de geprojecteerde waterberging niet of niet binnen afzienbare tijd gerealiseerd moet bekeken worden of er alternatieve secundaire bluswatervoorziening gerealiseerd kan worden. In overleg met de lokale brandweer kunnen hierin keuzes gemaakt worden.



## **Bijlage 4**

Notitie inspraak en overleg bestemmingsplan Stationsgebied  
Gemeente Sliedrecht, oktober 2012



Notitie inspraak en overleg  
Bestemmingsplan Stationsgebied

Gemeente Sliedrecht  
Oktober 2012

VOLLMER &  
PARTNERS

stedebouw en landschap



bezoekadres

Goeman Borgesiuslaan 77  
3515 ET Utrecht

postadres

Postbus 9769  
3506 GT Utrecht

telefoon

030 6664302

fax

030 7551502

e-mail

[info@vp.nl](mailto:info@vp.nl)

website

[www.vp.nl](http://www.vp.nl)

## **INHOUDSOPGAVE**

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>OVERLEGREACTIES</b>	<b>3</b>

### **BIJLAGE 1 Overlegreacties**

## **1 INLEIDING**

Het voorontwerpbestemmingsplan Stationsgebied heeft in het kader van de gemeentelijke inspraakverordening vanaf vrijdag 29 juni 2012 acht weken, dus tot vrijdag 24 augustus 2012, ter inzage gelegen in het gemeentekantoor van de gemeente Sliedrecht. In deze periode heeft een ieder de mogelijkheid gekregen een reactie in te dienen op het voorontwerpbestemmingsplan.

### **Inspraakreacties**

Er zijn geen schriftelijke inspraakreacties ingediend.

### **Overlegreacties**

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het voorontwerpbestemmingsplan toegezonden aan diverse overleginstanties. In totaal hebben zes instanties gereageerd op het voorontwerpbestemmingsplan. In hoofdstuk 3 is een samenvatting gegeven van de ontvangen overlegreacties en zijn de reacties van gemeentelijk commentaar voorzien. Per reactie is aangegeven of de reactie leidt tot aanpassingen van het voorontwerpbestemmingsplan.

## **2 OVERLEGREACTIES**

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 Bro is het voorontwerp bestemmingsplan Woongebied aan de volgende instanties voorgelegd:

1. Rijkswaterstaat
2. Provincie Zuid-Holland
3. Waterschap Rivierenland
4. Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid
5. Vereniging Sliedrechtse Ondernemers
6. Kamer van Koophandel
7. NS
8. ProRail
9. GasUnie
10. Oasen drinkwater
11. TenneT

Van de onder 1, 2, 3, 4 en 9 genoemde instanties is een reactie ontvangen. Tevens is een reactie ontvangen van de omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid (de uitvoeringsinstantie van de provincie Zuid-Holland op het gebied van milieu). Hieronder zijn de brieven van deze instanties samengevat en van gemeentelijk commentaar voorzien. De volledige overlegreacties zijn in bijlage 1 opgenomen.

## **1. Gasunie**

### **Samenvatting**

1. Juist buiten het plangebied is een leiding van Gasunie gelegen. Verzocht wordt hieraan aandacht te besteden in de toelichting van het bestemmingsplan.

### **Commentaar**

1. De aanwezigheid van de leiding is reeds vermeld in de tabel in hoofdstuk 5.5.2 van het voorontwerpbestemmingsplan. In het advies van de Milieudienst Zuid-Holland Zuid is aangegeven dat de PR-10<sup>-6</sup> risicocontour op de leiding zelf ligt en het invloedsgebied van de betreffende leiding niet over kwetsbare bestemmingen valt. De 1% letaliteitsgrens ligt op 140 meter vanuit de leiding. Daarom is de leiding verder buiten beschouwing gelaten.  
Een nuance is hier op zijn plaats omdat een klein gedeelte van het parkeerterrein, dat binnen het invloedsgebied valt, een aantal maal per jaar als evenemententerrein gebruikt mag worden. Aangezien het een klein gedeelte aan de rand van het invloedsgebied betreft, en aangezien dit gedeelte maar een aantal malen per jaar gebruikt wordt als evenemententerrein acht de gemeente het groepsrisico ten gevolge van de aardgasleiding niet relevant. Dit zal worden toegelicht in het bestemmingsplan.

### **Conclusie**

De overlegreactie leidt tot aanpassing van de toelichting van het bestemmingsplan.

## **2. Vereniging Sliedrechtse Ondernemingen**

De Vereniging Sliedrechtse Ondernemingen heeft tijdens de inspraakperiode gevraagd de inspraaktermijn te verlengen. De Vereniging Sliedrechtse Ondernemingen heeft daarna echter besloten toch geen reactie te geven op het voorontwerpbestemmingsplan.

### **Conclusie**

Er is geen inhoudelijke overlegreactie ontvangen. Een en ander leidt dus niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## **3. Waterschap Rivierenland**

### **Samenvatting**

1. Het toegezonden voorontwerpbestemmingsplan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

### **Commentaar**

1. De gemeente Sliedrecht neemt dit voor kennisgeving aan. De overlegreactie behoeft geen beantwoording.

### **Conclusie**

De overlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## **4. Provincie Zuid-Holland**

De provincie Zuid-Holland heeft op 23 juli per mail gereageerd op het plan en op 24 juli een brief gestuurd. De reactie is (mede) gebaseerd op het Advies 'Toetsing provinciaal belang VOBP Stationsgebied' dd. 19 juli 2012.

### **Samenvatting**

1. Het toegezonden voorontwerpbestemmingsplan is in overeenstemming met het beleid zoals vastgelegd in de Provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte.
2. De externe veiligheidssituatie is op correcte wijze beschreven en de verantwoording van het groepsrisico is volledig uitgevoerd. Inmiddels zijn de uitgangspunten gewijzigd. Aanbevolen wordt het groepsrisico te herberekenen op grond van de meest actuele uitgangspunten. De verwachting is dat het berekende groepsrisico vanwege de Betuweroute aanzienlijk zal afnemen.

### **Commentaar**

1. De gemeente Sliedrecht neemt dit voor kennisgeving aan. De overlegreactie behoeft geen beantwoording.
2. De gemeente Sliedrecht heeft het groepsrisico opnieuw laten berekenen. Daaruit blijkt inderdaad een aanzienlijke afname van het groepsrisico vanwege de Betuwelijn. Hiervoor wordt verwezen naar de behandeling van de overlegreactie van de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid (reactie 7). De uitkomsten worden verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan.

### **Conclusie**

De overlegreactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## **5. Rijkswaterstaat**

### **Samenvatting**

1. In artikel 11 2.2 onder c is een maximaal toegestane bouwhoogte van lichtmasten opgenomen van 15 meter. Met het oog op de toekomst vraagt Rijkswaterstaat de maximaal toegestane bouwhoogte aan te passen naar 20 meter.
2. In artikel 11.3 worden de gevallen aangegeven waarin het college van burgemeester en wethouders nadere eisen kunnen stellen aan de plaats en



afmeting van bouwwerken geen gebouwen zijnde. Rijkswaterstaat vraagt toe te voegen dat, indien gebruik wordt gemaakt van het stellen van nadere eisen, vooraf overleg plaatsvindt met Rijkswaterstaat.

#### **Commentaar**

1. De gemeente Sliedrecht zal de bouwhoogte aanpassen naar 20 meter zodat in de toekomst eventueel hogere voorzieningen ten behoeve het verkeer geplaatst kunnen worden.
2. Deze regeling moet gezien worden als een vangnet. Bij de regeling is aangegeven dat enkel in de genoemde gevallen nadere eisen gesteld kunnen worden aan bebouwing. In de Wet ruimtelijke ordening is vastgelegd dat belanghebbenden in de gelegenheid gesteld worden hun zienswijzen omtrent een voorgenomen nadere eis naar voren te brengen. Hiermee wordt in beginsel al voldoende mogelijkheid geboden aan de wegbeheerder om een standpunt kenbaar te maken, voordat de gemeente beslist over een eventueel te stellen nadere eis.

#### **Conclusie**

De overlegreactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## **6. Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid**

#### **Samenvatting**

1. De conclusies uit het eerdere advies van de veiligheidsregio is correct overgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan. Gevraagd wordt de conclusies en aanbevelingen over te nemen in de definitieve versie van het bestemmingsplan.

#### **Commentaar**

1. De gemeente Sliedrecht zal de betreffende conclusies en aanbevelingen, zoals opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan, handhaven in het ontwerpbestemmingsplan.

#### **Conclusie**

De overlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## **7. Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid**

In 2010 is door de omgevingsdienst een advies uitgebracht over externe veiligheid in het kader van het bestemmingsplan. Hieraan liggen risicoberekeningen uit 2010 ten grondslag. De berekeningen zijn in 2012 aangevuld. Vanwege nieuwe regelgeving zijn de risicoberekeningen niet meer actueel. Op verzoek van de gemeente Sliedrecht heeft de omgevingsdienst de risicoberekeningen herzien.

## **Samenvatting**

1. Uit de berekeningen blijkt dat voor de Betuweroute het plaatsgebonden risico niet wijzigt, maar dat het groepsrisico aanzienlijk lager ligt dan de eerder berekende waarde (1,9 x de oriëntatiewaarde in plaats van 11,5 x de oriëntatiewaarde). Dit risico ligt boven de oriëntatiewaarde en dient daarom verantwoord te worden. De conclusies uit het advies uit 2010 ten aanzien van het groepsrisico blijven daarbij ongewijzigd.
2. Uit de berekeningen voor de A15 blijkt dat op basis van de voorgeschreven methode (gebaseerd op plancapaciteit) het groepsrisico 4,9 maal de oriëntatiewaarde bedraagt. Uit de berekeningen blijkt voorts dat in werkelijkheid (gebaseerd op de werkelijk aanwezige populatie) het groepsrisico aanzienlijk lager ligt (namelijk 1,0 maal de oriëntatiewaarde).
3. Geadviseerd wordt om in de verantwoording van het groepsrisico maatregelen op te nemen zoals het begrenzen van de bruto vloeroppervlakte en de bouwhoogten in het bestemmingsplan.

## **Commentaar**

1. De gemeente Sliedrecht zal de nieuw berekende waarde voor het groepsrisico vanwege de Betuweroute opnemen in het bestemmingsplan en de verantwoording van het groepsrisico hierop aanpassen.
2. De gemeente Sliedrecht zal de nieuw berekende waarden voor het groepsrisico vanwege de A15 opnemen in het bestemmingsplan en de verantwoording van het groepsrisico hierop aanpassen.
3. Het verschil tussen de berekende waarde, gebaseerd op plancapaciteit, en de berekende waarde, gebaseerd op de werkelijk aanwezige populatie, verschilt aanzienlijk. Dit komt doordat in de bouwmogelijkheden die het bestemmingsplan theoretisch biedt (maximum bebouwingspercentage, maximale bouwhoogte) in de praktijk nooit volledig benut worden.

Zoals al aangegeven in de tabel in hoofdstuk 5.5.4 van het voorontwerpbestemmingsplan betreft het hier een actualisatie van het vigerende bestemmingsplan waarbij de bestaande bouwmogelijkheden worden gehandhaafd. De gemeente Sliedrecht acht het niet noodzakelijk om in het bestemmingsplan nadere regels op te nemen om de bestaande bouwmogelijkheden in te perken. De gemeente acht de nu geboden bouwmogelijkheden verantwoord uit oogpunt van externe veiligheid. Dit is reeds beschreven en gemotiveerd in het voorontwerpbestemmingsplan.

## **Conclusie**

De overlegreactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## **BIJLAGE 1**

Overlegreacties

## Suykerbuyk, MC

---

**Van:** Dalen van D. [D.van.Dalen@gasunie.nl]  
**Verzonden:** maandag 2 juli 2012 9:45  
**Aan:** Suykerbuyk, MC  
**Onderwerp:** RE: Kennisgeving voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied

Geachte heer/mevrouw Suykerbuyk,

In het door u voornoemde voorontwerpbestemmingsplan zijn geen eenheden van Gasunie gelegen.

Echter, juist buiten het plangebied is een 12 inch leiding (40 bar) van Gasunie gelegen (de kortste afstand tot het plangebied bedraagt circa 80 meter).

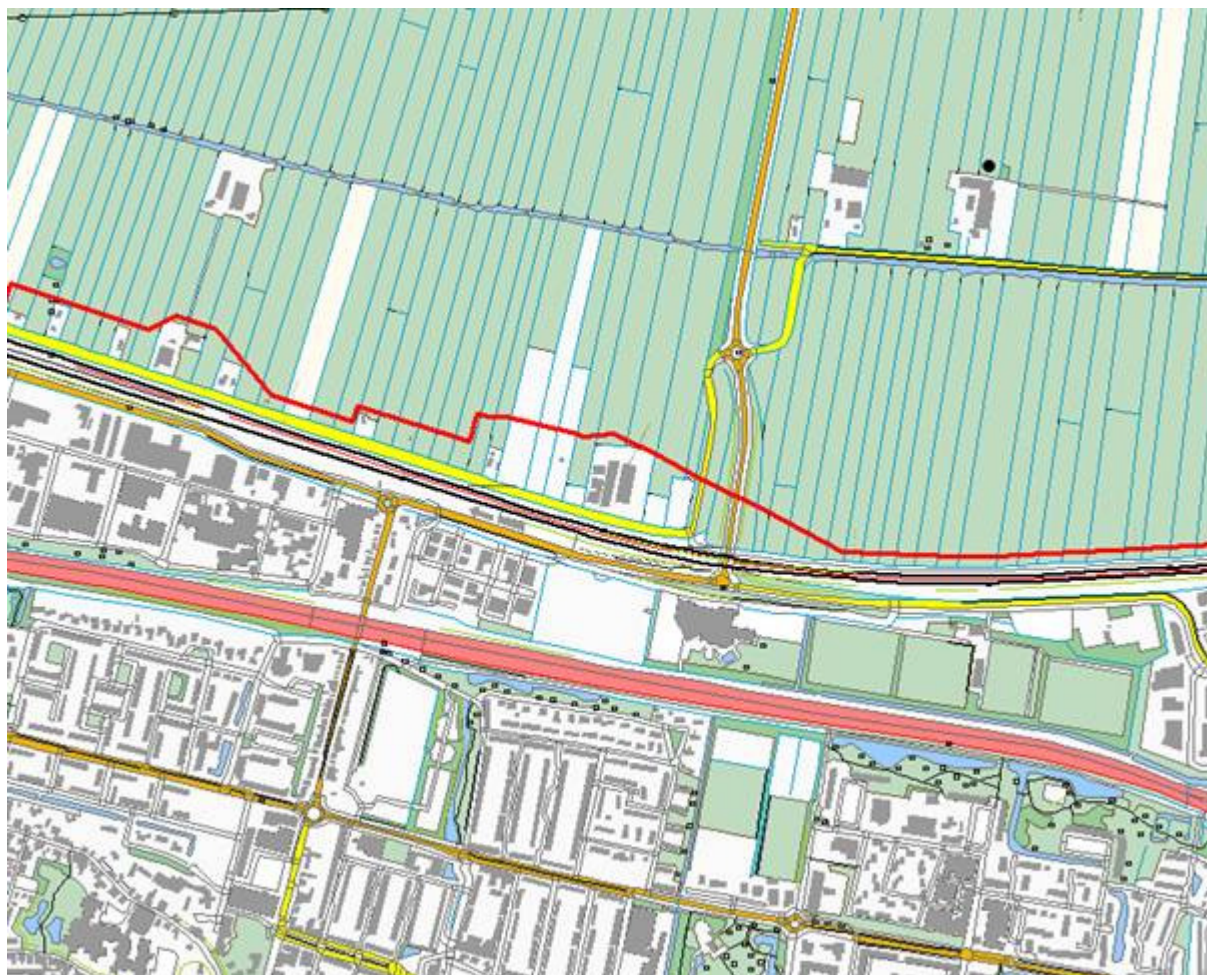
Wij verzoeken u binnen hoofdstuk 'Externe Veiligheid' van de toelichting de aanwezigheid van de gastransportleiding te vermelden en hierbij aandacht te besteden aan onderstaande regeling.

Onderstaande informatie betreft het groepsrisico. U kunt de onderstaande afstanden gebruiken bij de verantwoording van het groepsrisico bij uw verdere planontwikkeling.

### Groepsrisico:

- Leiding: W-528-01, 40 bar, 12 inch)
- De 1% letaliteitgrens (9,8 kW/M2 contour) van deze leiding ligt op 140 meter. De planontwikkeling vindt derhalve plaats binnen de invloedssfeer van deze leiding.
- De 100% letaliteitgrens (35 kW/m2 contour) ligt op 70 meter van de leiding.  
Binnen dit gebied is sprake van geen of een geringe toename van het groepsrisico.

### **Globale ligging van de gasleiding W-528-01**



Met vriendelijke groet,

Diederick van Dalen  
Medewerker Juridische Zaken

**E:** D.van.Dalen@gasunie.nl  
**T:** +31 (0)6 3103 7174  
**F:** +31 (0)182 62 99 33  
**I:** www.gasunie.nl

**N.V. Nederlandse Gasunie**  
Legal Affairs Asset Management  
Postbus 19  
9700 MA Groningen  
Concourslaan 17



 Denk alstublieft aan het milieu voordat u deze e-mail print.

---

**Van:** Suykerbuyk, MC [mailto:m.suykerbuyk@sliedrecht.nl]

**Verzonden:** woensdag 27 juni 2012 16:48

**Aan:** 'mail@vrzhz.nl'; Postbus Communicatie JC; Alg. Postbus GasTransportServices; 'esther.casimir@prorail.nl'; 'publiekscontacten@prorail.nl'; 'servicecentrum@tennet.org'; 'jz@oasen.nl'; 'Postbus Cluster RO (DZH)'; 'info@wsrl.nl'; Boelhouwer, Goos

4-7-2012

**Onderwerp:** Kennisgeving voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied

Geachte heer/mevrouw,

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening brengen wij u hierbij op de hoogte van het voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied van de gemeente Sliedrecht.

De aanleiding voor het opstellen van het bestemmingsplan is de actualisering en digitalisering van de bestaande bestemmingsplannen van de gemeente Sliedrecht. Daarnaast worden onherroepelijk geworden planologische besluiten in de actualisering meegenomen, zoals het projectbesluit voor de uitbreiding van het bestaande kantoorpand op het adres Stationpark 625.

Het bestemmingsplan is te vinden op onze website. De rechtstreekse hyperlink naar de vindplaats is: <http://www.sliedrecht.nl/plannen-en-projecten/ruimtelijke-plannen/voorontwerpbestemmingsplan-stationsgebied>

Wij stellen het zeer op prijs als wij binnen 6 weken uw reactie op het voorontwerp bestemmingsplan mogen ontvangen.

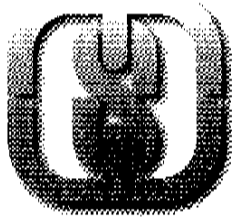
Hoogachtend,  
Namens het college van burgemeester en wethouders van Sliedrecht,

M.C. Suykerbuyk  
Juridisch Beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening en Handhaving  
Afdeling ROBM, Sliedrecht  
Tel: 0184-495956

---

This communication is intended only for use by the addressee. It may contain confidential or privileged information. If you receive this communication unintentionally, please let us know by reply immediately. N.V. Nederlandse Gasunie does not guarantee that the information sent with this E-mail is correct and does not accept any liability for damages related thereto.

---



Aan het College van B&W  
Postbus 16,  
3360 AA Sliedrecht.

Sliedrecht, 29 juni 2012.

Geacht College,

Tot onze spijt hebben wij uit uw schrijven d.d. 15 juni 2012 moeten constateren, dat het door ons voorgestelde verkeerscirculatieplan met een rotonde bij de ingang van Stationspark I door de Gemeente Sliedrecht niet haalbaar wordt geacht.

Met name de onderbouwing van de door u genoemde investering van bijna € 500.000 voor een rotonde bij Stationspark I is ons onduidelijk. Gaat dat over de kosten die ontstaan bij een rotonde bij Stationspark I of ontstaan er ook ongeveer dezelfde kosten bij de aanleg van een rotonde aan de andere kant voorbij het zwembad? Of wordt er over een meerprijs gesproken en hoe is die calculatie dan onderbouwd?

Vanmorgen lazen wij ook in het Kompas dat het voorontwerp Stationsgebied vanaf vrijdag 29 juni 2012 tot vrijdag 24 augustus 2012 ter inzage ligt.

Deze periode valt precies weer in de zomervakanties en dat komt het democratisch proces met de door het college van B&W zo gepropageerde inspraak door burgers en bedrijfsleven niet ten goede. Wij hebben hierover tijdens de halfjaarlijkse besprekingen met wethouder Ad de Waard en Dick van 't Hoff al eerder over gesproken en toen is vastgesteld, dat bij het vaststellen van inspraakprocedures in de toekomst hiermee rekening zou worden gehouden.

Graag willen wij zodra wij het bovengenoemde bestemmingsplan hebben kunnen inzien, als VSO meedenken met uw voorstel over de afwikkeling van het verkeer van Stationspark I en II en in een nader overleg ingaan op de door u genoemde punten en de argumenten die wij hebben ingebracht.

De eerstvolgende VSO-bestuursvergadering na de zomervakantie vindt op 5 september 2012 plaats en wij verzoeken u daarom de inspraaktermijn tot eind september 2012 te verlengen.

Uw antwoord zien wij gaarne tegemoet.

Hoogachtend,

L. de Groot  
bureau secretaris.

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

By 831481  


Waterschap  
Rivierenland



MPGSD2012070408120066

Gemeente Sliedrecht  
T.a.v. de heer M.C. Suykerbuyk GSD 04.07.2012 0066  
Postbus 16  
3360 AA SLIEDRECHT

Datum:	Uw kenmerk:	Ons kenmerk:	Behandeld door:
2 juli 2012		201222117/192372	Goos Boelhouwer
Onderwerp:			Doorkiesnummer / e-mail:
Positief wateradvies voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied van de gemeente Sliedrecht			(0344) 64 91 97 g.boelhouwer@wsrl.nl

Geachte heer Suykerbuyk,  
VERZONDEN 02 JUL 2012

Uw toegezonden voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied van de gemeente Sliedrecht geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. Deze reactie is aan te merken als wateradvies in het kader van de watertoetsprocedure.

Naar aanleiding van het informeel vooroverleg met u en mevrouw C. Gejas-Josten van het waterschap is het plan besproken en is de waterparagraaf opgesteld. Het voorliggende plan is (daardoor) conform de eisen en wensen van ons waterschap.

Voor de uitvoering van het plan is een watervergunning van het waterschap vereist. In deze watervergunning kunnen nadere technische eisen aan uw plan gesteld worden. U kunt hierover contact opnemen met het secretariaat van de afdeling Vergunningen van ons waterschap. Zij zijn bereikbaar via e-mailadres [secretariaat-afdelingvergunningen@wsrl.nl](mailto:secretariaat-afdelingvergunningen@wsrl.nl) en telefoonnummer (0344) 64 94 94.

Vermeid hierbij het nummer van het locatiedossier L-2009-003654.

Als u nog vragen heeft over deze brief, kunt u contact opnemen met Goos Boelhouwer, telefoonnummer (0344) 64 91 97, e-mailadres [g.boelhouwer@wsrl.nl](mailto:g.boelhouwer@wsrl.nl).

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

  
H.A.J. Smeets

Bijlage(n): Geen  
Afschrift: Archief



## Suykerbuyk, MC

---

**Van:** Lange, HL, de [hl.de.lange@pzh.nl]

**Verzonden:** maandag 23 juli 2012 11:06

**Aan:** Suykerbuyk, MC

**Onderwerp:** Akkoord met voorontwerpbestemmingsplan "Stationsgebied".

Geachte heer Suykerbuyk,

De provincie stemt in met het voorontwerpbestemmingsplan "Stationsgebied". Ik zal dat nog met een officiële brief bevestigen.

Wel heb ik over het aspect externe veiligheid de volgende aanbeveling meegekregen van de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid.

De externe veiligheidsituatie is op correcte wijze beschreven en de verantwoording van het groepsrisico is volledig uitgevoerd. Het onderliggende advies daarvoor dateert van april 2010, "*Advies MZHZ Projectbesluit Stationspark 625/Concept voorontwerp Bestemmingsplan Stationsgebied 2010. MZHZ april 2010*". Het onderzoek is uitgevoerd op basis van de destijds gehanteerde Basisnetplafonds. Inmiddels zijn met het concept Besluit transport externe veiligheid de uitgangspunten gewijzigd. Een herberekening het groepsrisico vanwege de Betuweroute zal leiden tot een aanzienlijk lager groepsrisico dan 12 x de oriëntatiewaarde zoals nu in het plan is vermeld. Het verdient aanbeveling om het groepsrisico te herberekenen op grond van de meest actuele uitgangspunten. De verwachting is dat het groepsrisico afneemt tot circa 2 x de oriëntatiewaarde.

Met vriendelijke groet,

H.L. de Lange  
Planadviseur ruimtelijke ordening  
Provincie Zuid-Holland.



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

Directie Ruimte en Mobiliteit  
Afdeling Ruimte Wonen en Bodem  
Contact  
H.L. de Lange  
T 070 - 441 74 65  
hl.de.lange@pzh.nl

Postadres Provinciehuis  
Postbus 90602  
2509 LP Den Haag  
T 070 - 441 66 11  
www.zuid-holland.nl

Burgemeester en Wethouders van Sliedrecht  
Postbus 16  
3360 AA Sliedrecht

Datum **24 JULI 2012**

Ons kenmerk  
PZH-2012-345229940  
Uw kenmerk  
-  
Bijlagen  
-

Onderwerp  
Artikel 3.1.1 Bro; overleg voorontwerp  
bestemmingsplan "Stationsgebied"

Geacht college,

Ik heb kennis genomen van bovengenoemd voorontwerpbestemmingsplan. Het plan geeft aanleiding tot de volgende reactie.  
Het provinciale beoordelingskader is vastgelegd in de Provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte.  
Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit beleid.

Dit is een gecoördineerde reactie van alle betrokken directies van de provincie.

Hoogachtend,

de directeur van de directie Ruimte en Mobiliteit,  
voor deze,

Bezoekadres  
Zuid-Hollandplein 1  
2596 AW Den Haag

Trams 8 en 9 en bussen  
18, 22, 65 stoppen  
dichtbij het  
provinciehuis. Vanaf  
station Den Haag CS is  
het tien minuten lopen.  
De parkeerruimte voor  
auto's is beperkt.

L.M.M. van Herpt  
Wvd. hoofd bureau Ontwikkeling en Realisatie

*Deze brief is digitaal vastgesteld, hierdoor staat er geen fysieke handtekening in de brief.*



**VERZONDEN 25 JULI 2012**

# Advies

Dossier SL Stationsgebied  
Opsteller Joke van Dijk  
Onderwerp Toets provinciaal belang

Zaaknummer 86383

Kenmerk  
Datum 19 juli 2012

## Toetsing provinciaal belang VOBP Stationsgebied

Opdrachtgever Provincie Zuid-Holland  
Contactpersoon H. de Lange

Opdrachtnemer Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid  
Contactpersoon Joke van Dijk

## **Inleiding**

Op 6 juli 2012 is van de provincie Zuid-Holland een verzoek ontvangen om het Voorontwerpbestemmingsplan Stationsgebied van de gemeente Sliedrecht te toetsen aan het provinciaal belang. Het plangebied betreft het bestaande bestemmingsplan Stationsgebied (2007) en een gedeelte van de spoorzone ontleend aan het bestemmingsplan Landelijk Gebied (1986). Het is een conserverend plan waarin de bestaande situatie opnieuw wordt bestemd. Het te ontwikkelen kantorenpark "Stationspark II" maakte reeds onderdeel uit van het vigerende bestemmingsplan.

Navolgend de resultaten van deze toets. Indien voor een betreffend onderwerp negatief wordt geadviseerd, is het advies om dit op te nemen in de vooroverlegreactie.

### **Geluidskwaliteit (stiltegebieden):**

Geen strijd met provinciaal belang

**Advies:** Positief

### **Energie (Locaties voor windenergie):**

Geen strijd met provinciaal belang

**Advies:** Positief

### **Milieuzonering en bedrijvigheid (HMC-bedrijven):**

Geen strijd met provinciaal belang

**Advies:** Positief

### **Externe veiligheid (plaatsgebonden, groepsrisico en gebiedsgerichte toetsingskaders):**

Geen strijd met provinciaal belang

**Advies:** Positief

Hierbij de volgende opmerking en aanbeveling:

De externe veiligheidsituatie is op correcte wijze beschreven en de verantwoording van het groepsrisico is volledig uitgevoerd.

Het onderliggende advies daarvoor dateert van april 2010, "*Advies MZHZ Projectbesluit Stationspark 625/Concept voorontwerp Bestemmingsplan Stationsgebied 2010. MZHZ april 2010*".

De QRA's zijn uitgevoerd op basis van de destijds te hanteren Basisnetplafonds. Het groepsrisico is berekend op Met het concept Besluit transport externe veiligheid zijn hiervoor de uitgangspunten inmiddels gewijzigd.

Een berekening het groepsrisico van de Betuweroute zal leiden tot een aanzienlijk lager groepsrisico dan 12 x de oriëntatiewaarde zoals nu in het plan is vermeld. Het verdient aanbeveling om het groepsrisico te herberekenen op grond van de meest actuele uitgangspunten. De verwachting is dat het groepsrisico afneemt tot ca. 2 x de oriëntatiewaarde.

> Retouradres Postbus 556 3000 AN Rotterdam

Aan het college van Burgemeester en Wethouders van  
de gemeente Sliedrecht  
Postbus 16  
3360 AA SLIEDRECHT

**Rijkswaterstaat  
Zuid-Holland**

Boompjes 200  
3011 XD Rotterdam  
Postbus 556  
3000 AN Rotterdam  
T 010 402 62 00  
F 010 404 79 27  
www.rijkswaterstaat.nl

**Contactpersoon**

mw. E. van der Feijst  
T 06 156 096 39

Datum 2 augustus 2012  
Onderwerp Reactie Rijkswaterstaat Voorontwerpbestemmingsplan Stationsgebied

**Ons kenmerk**

-

**Uw kenmerk**

-

**Bijlage(n)**

-

Geacht college,

Hierbij ontvangt u de reactie van Rijkswaterstaat Zuid-Holland op bovengenoemd voorontwerpbestemmingsplan, dat van 29 juni tot 24 augustus 2012 ter inzage ligt.

Rijkswaterstaat is wegbeheerder van de rijksweg A15 en ziet toe op een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer, inclusief de plaatsing van verkeerstekens en andere voorzieningen langs de weg.

*Artikel 11 Verkeer - Rijksweg*

In artikel 11. 2.2 onder c is opgenomen dat de bouwhoogte van lichtmasten niet meer mag bedragen dan 15 meter.

Momenteel staan er veel hogere lichtmasten langs rijkswegen. Ook in de toekomst dient Rijkswaterstaat voorzieningen ten behoeve van het verkeer altijd te kunnen plaatsen. Deze voorzieningen zijn maximaal 20 meter hoog. Daarom verzoek ik u in artikel 11.2.2 onder punt c. de bouwhoogte van lichtmasten aan te passen naar "niet meer bedragen dan 20 meter".

Aan artikel 11.3 'Nadere eisen' verzoek ik u toe te voegen dat indien burgemeester en wethouders gebruik maken van de genoemde bevoegdheid vooraf overleg plaatsvindt met Rijkswaterstaat als beheerder van de rijksweg A15.

Indien u vragen heeft over deze reactie, kunt u met mij contact opnemen.

Met vriendelijke groet,

Mw. E. van der Feijst  
Adviseur Ruimtelijke Ordening



MPGSD2012082010190377

GSD 20.08.2012 0377

veiligheidsregio  
ZHZ

831481

Brandweer

Het college van Burgemeester en Wethouders  
van de gemeente Sliedrecht  
Postbus 16  
3360 AA SLIEDRECHT

Uw kenmerk	Ons kenmerk 2012/2082/PG/SvM	Datum 16 augustus 2012
Onderwerp Advies voorontwerpbestemmingsplan Stationsgebied	Bijlage(n) -	Behandeld door/tel.nr. P.J.C. Gruijthuljzen/078 635 3518

Geacht college,

Naar aanleiding van uw adviesaanvraag d.d. 27 juni 2012 per mail, treft u hierbij het advies aan van de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid, Directie Brandweer, met betrekking tot voorontwerpbestemmingsplan Stationsgebied.

In april 2010 is door mijn dienst advies uitgebracht op een eerdere versie van het onderhavige bestemmingsplan. De conclusies en aanbevelingen uit het advies zijn correct overgenomen in de paragraaf 5.5 Externe Veiligheid van de huidige versie van de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan. Ik adviseer u de conclusies en aanbevelingen uit deze paragraaf over te nemen in de definitieve versie van het bestemmingsplan en gevolg te geven aan de voorgestelde beleidslijnen.

Ik adviseer u tevens bij de ontwikkeling van het plangebied in contact te treden met de lokale brandweer voor wat betreft de advisering over de brandveiligheid van de bouwwerken en de bereikbaarheid en de bluswatervoorziening van het plangebied.



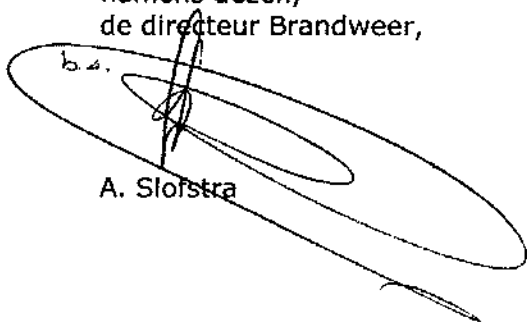
Voor vragen of nadere toelichting kunt u contact opnemen met de heer P. Gruijthuijsen, medewerker bureau Expertise en Advies Brandweer van de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid. Zijn telefoonnummer is (078) 635 5318, e-mail: [pjc.gruijthuijsen@brw.vrzhz.nl](mailto:pjc.gruijthuijsen@brw.vrzhz.nl).

Graag ontvang ik van uw zijde een afschrift van het genomen besluit.

Hoogachtend,

Het dagelijks bestuur van Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid,  
namens dezen,  
de directeur Brandweer,

b.s.



A. Slofstra

**In afschrift aan:**

- Brandweer Drechtsteden-Noord
  
- Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid  
T.a.v. de heer E. Arnold  
Postbus 550  
3300 AN DORDRECHT

## Notitie

Aan Gemeente Sliedrecht - Casper Hopman  
Van Joke van Dijk/Kees Dijkman  
Dossier  
Datum 7 augustus 2012  
Onderwerp Risicoanalyses Betuweroute Sliedrecht

Zaaknummer 54874

Kenmerk

### Inleiding

Door de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid is in april 2010 een advies uitgebracht over de externe veiligheid in het kader van het projectbesluit Stationspark 625 in Sliedrecht en het concept voorontwerp bestemmingsplan voor het "Stationsgebied 2010". Risicoberekeningen van de Betuweroute en de rijksweg A15 liggen hieraan ten grondslag. Later zijn in februari 2012 aanvullende berekeningen gemaakt waarbij rekening is gehouden met een grootschalig evenement op het terrein van de Lockhorst.

Geconstateerd is nu dat de gehanteerde invoergegevens - met name de vervoershoeveelheden en de faalfrequenties - niet meer actueel zijn. Dit heeft te maken met nieuwe regels voor het maken van risicoberekeningen. Toepassen van deze nieuwe regels zal naar verwachting leiden tot substantieel lagere waarden van het groepsrisico.

De gemeente Sliedrecht heeft de Omgevingsdienst daarom opdracht gegeven om de risicoberekeningen te herzien.

De berekeningen hebben betrekking op de Betuweroute en op de A15.

Navolgend de resultaten van de berekeningen. In de tabellen zijn tevens de 'oude' resultaten vermeld van de aanvullende berekeningen uit februari 2012.

### Rekenresultaat augustus 2012

#### Betuweroute

Op basis van de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) is een faalfrequentie van  $1,5 \cdot 10^{-8}$  gehanteerd en zijn de onderstaande vervoershoeveelheden uit het Basisnet voor de Betuweroute aangehouden.

**Tabel 1 Vervoershoeveelheden Betuweroute conform Vervoersplafond Basisnet.**

vervoersplafond Basisnet spoor 2011 aantallen wagons per jaar					
stofcat A	stofcat B2	stofcat B3	stofcat C3	stofcat D3	stofcat D4
50920	6240	730	111880	6380	3920



De nieuwe uitgangspunten leiden tot de onderstaande rekenresultaten:

**Tabel 2 Rekenresultaten Betuweroute.**

Adviezen m.b.t. Betuweroute	Plaatsgebonden risico $10^{-6}$ / jaar	Groepsrisico
Evenement Lockhorst Betuweroute, OZHZ februari 2012	Ligt 15 meter vanuit het hart van het spoor	11,5 x Oriëntatiewaarde
Actuele Risicoanalyse Betuweroute, OZHZ augustus 2012	Ligt 15 meter vanuit het hart van het spoor	1,9 x Oriëntatiewaarde

Uit de berekeningen blijkt dat voor de Betuweroute het plaatsgebonden risico niet wijzigt, maar dat het groepsrisico aanzienlijk lager ligt dan de eerder berekende waarde. Het groepsrisico ligt echter nog steeds boven de oriëntatiewaarde en moet worden verantwoord. De conclusies uit ons advies (MZHZ april 2010) ten aanzien van het groepsrisico blijven daarom ongewijzigd.

A15 – vergelijking plancapaciteit en werkelijk aanwezige populatie

Ook voor de A15 is nogmaals het actuele groepsrisico berekend. De beide berekeningen zijn volgens voorgeschreven methode gebaseerd op de plancapaciteit.

Daarbij is een berekening uitgevoerd op basis van de uitgangspunten van AVIV, in deze berekening wordt gerekend met de werkelijk aanwezige populatie.

Navolgend de resultaten.

**Tabel 3 Vergelijking plancapaciteit en werkelijk aanwezige populatie.**

Adviezen m.b.t. A15	Plaatsgebonden risico $10^{-6}$ / jaar	Groepsrisico
Evenement Lockhorst A15 OZHZ februari 2012 op basis van plancapaciteit.	Ligt 44 meter vanuit het hart van de weg.	5,2 x Oriëntatiewaarde
Actuele Risicoanalyse A15 OZHZ augustus 2012 op basis van plancapaciteit. Nauwkeuriger gemodelleerd	Ligt 44 meter vanuit het hart van de weg.	4.9 x Oriëntatiewaarde
Actuele Risicoanalyse AVIV A15 augustus 2012 op basis werkelijk aanwezige populatie	Ligt 45 meter vanuit het hart van de weg.	1,0 x Oriëntatiewaarde

Uit de berekeningen blijkt dat het groepsrisico volgens AVIV aanzienlijk lager ligt dan op grond van de voorgeschreven rekenmethode waarbij rekening gehouden wordt met het hoogst mogelijke aantalaanwezigen in het plangebied. In werkelijkheid zal het aantal aanwezigen lager liggen. Daarmee zal dus ook het groepsrisico in werkelijkheid lager liggen.

## **Conclusie en aanbeveling**

### Betuweroute

Het actueel berekende groepsrisico voor de Betuweroute ligt aanzienlijk lager dan uit eerdere berekening blijkt. Het groepsrisico ligt echter nog steeds boven de oriëntatiewaarde. Dit leidt niet tot een andere conclusie ten aanzien van de noodzakelijke verantwoording van het groepsrisico in het bestemmingsplan.

### Vergelijking plancapaciteit en werkelijk aanwezige populatie

Uit berekening op basis van werkelijk aanwezige populatie blijkt het groepsrisico aanzienlijk lager dan op grond van de voorgeschreven rekenmethode waarbij rekening gehouden wordt met het hoogst mogelijke aantalaanwezigen in het plangebied.

Voor zowel de Betuweroute als voor de A15 is in de berekening conform de voorgeschreven rekenmethodiek uitgegaan van de plancapaciteit die bestemmingsplannen toelaten. In werkelijkheid zal het aantal aanwezigen lager liggen en daarmee zal dus ook het groepsrisico in werkelijkheid lager liggen.

Geadviseerd wordt om in de verantwoording van het groepsrisico hierop in te spelen door het nemen van maatregelen zoals het begrenzen van de bruto vloeroppervlakte en de bouwhoogten in het bestemmingsplan.