

Compositie 5 stedenbouw bv

Boschstraat 35

4811 GB Breda

telefoon 076 – 5225262

email info@c5s.nl

internet www.c5s.nl

kvk Breda 20083802

Gemeente Sluis

Bestemmingsplan

“Parking Retranchement”

Projectnummer: 183485

Datum: 21 augustus 2019

Gemeente Sluis

Bestemmingsplan

“Parking Retranchement”

Inhoud

1. Toelichting
2. Regels
3. Verbeelding

id.nr. : NL.IMRO.1714.bpparkingrment-VO01

d.d. : 08-07-2019

Projectleider:	Dhr. mr. M.J.A.B. Elsman
Collegiale toets:	Mevr. T.J.C. van Wijnen, Msc
Status:	Voorontwerp

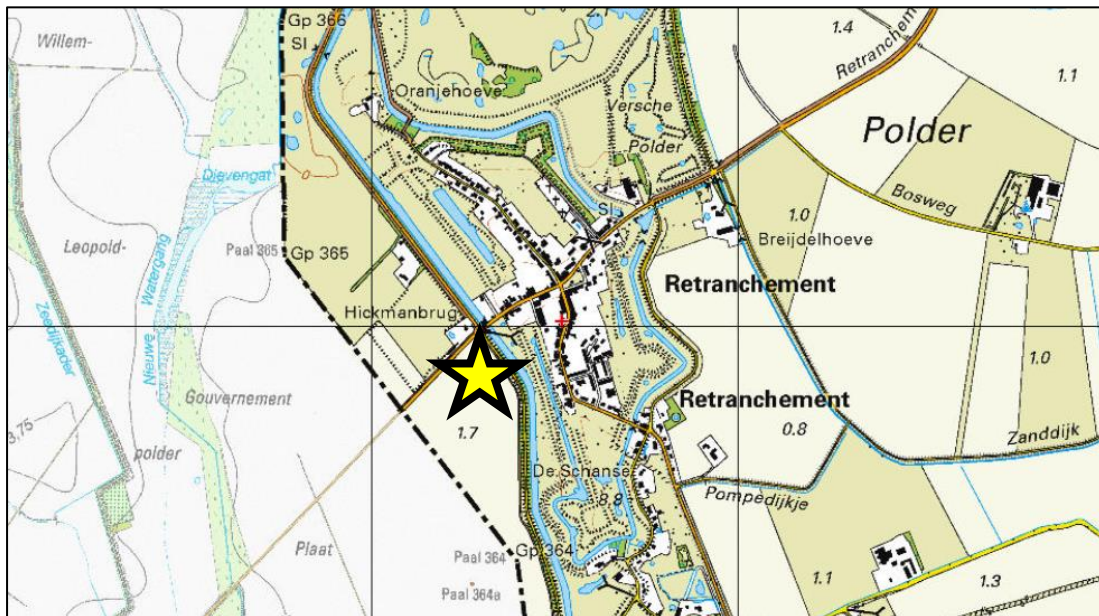
Toelichting

INHOUD

1	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding en doel	3
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	3
1.3	Vigerend bestemmingsplan	4
1.4	Leeswijzer	5
2	PLANBESCHRIJVING	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Huidige situatie plangebied	7
2.3	Beoogde situatie plangebied	8
2.4	Landschappelijke inpassing	9
3	BELEIDSKADER	13
3.1	Inleiding	13
3.2	Rijksbeleid	13
3.3	Provinciaal beleid	18
3.4	Gemeentelijk beleid	21
4	PLANOLOGISCH RELEVANTE (MILIEU)ASPECTEN	23
4.1	Inleiding	23
4.2	Bodem	23
4.3	Waterhuishouding	24
4.4	Cultuurhistorie	28
4.5	Archeologie	29
4.6	Ecologie	30
4.7	Wegverkeerslawaaï	32
4.8	Bedrijven en milieuzonering	33
4.9	Externe veiligheid	34
4.10	Luchtkwaliteit	36
4.11	Kabels en leidingen	37
4.12	Milieueffectrapportage en vormvrije m.e.r.-beoordeling	38
5	JURIDISCHE PLANTOELICHTING	41
5.1	Inleiding	41
5.2	Opbouw van de regels	41
5.3	Regels	41
6	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	45
6.1	Inleiding	45
6.2	Toepassing Grondexploitatiewet	45
7	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	47
7.1	Vooroverleg	47
7.2	Zienswijzen	47

BIJLAGEN

Bijlage 1 - Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï;



Uitsnede topografische kaart omgeving Retranchement met de ligging van het plangebied globaal aangeduid met een gele ster. Bron: topotijdreis.nl, 2019.

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

In de kern Retranchement is er thans op piekmomenten een parkeerprobleem. Door uitbreiding van het natuurgebied 'Het Zwin' zal de parkeerbelasting verder toenemen. Daarom bestaat het voornemen nieuwe parkeergelegenheid te realiseren in de nabijheid van zowel de ingang van het Zwingebied als de kern Retranchement. Er is een plan opgesteld om op de hoek van de Knokkeweg en de Kanaalweg een parkeerterrein met maximaal 120 parkeerplaatsen te realiseren. Vanwege het feit dat de beoogde parking buiten de bebouwde kom is gelegen, dient parkeerders een veilige looproute van en naar het dorp geboden te worden. Daarom wordt beoogd om naast de parking de volgende zaken te realiseren:

- een loopvoorziening (hellingbaan) voor mindervaliden vanaf de parking naar de Kanaalweg, aangezien de parking ruim 1 meter lager is gelegen dan de Kanaalweg;
- een oversteekvoorziening op de Kanaalweg voor de voetgangers vanaf de parking richting de kern;
- een aanpassing van de nabijgelegen Hickmanbrug, zodat voetgangers afgescheiden van het autoverkeer gebruik kunnen maken van de brug.

Het vigerende bestemmingsplan betreft het bestemmingsplan "Buitengebied" en de daaropvolgende herziening van de gemeente Sluis. De gronden waarbinnen de parking en de loopvoorziening worden voorzien hebben de bestemming 'Agrarisch met waarden - Landschapswaarden' en de dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie - 2'. De realisatie van de parking en de loopvoorziening ter plaatse is niet mogelijk op basis van het vigerende bestemmingsplan. De gronden waarbinnen de oversteekvoorziening en de aanpassing aan de brug zijn voorzien, hebben de bestemming 'Verkeer' en 'Verkeer - Beschermde Dijk'. De realisatie van de oversteekvoorziening en de aanpassing van de brug is binnen deze bestemmingen (behoudens omgevingsvergunning) toegestaan.

Om de voorgenomen ontwikkeling van de parking en de loopvoorziening juridisch-planologisch mogelijk te maken, is onderhavig bestemmingsplan opgesteld. Onderdeel daarvan vormt tevens een plan gericht op de landschappelijke inpassing van de parking. Hiervoor is een inrichtingsplan en beplantingsplan opgesteld, welke onderdeel uitmaakt van onderhavig bestemmingsplan.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen in de hoek van de Knokkeweg en de Kanaalweg, globaal ten westen van de kern Retranchement. De gronden waarop de beoogde parking is voorzien betreffen de gronden kadastraal bekend als gemeente Sluis, sectie L, nummer 1340. Navolgend is de ligging van de beoogde parking geduid. Deze ligging vormt de begrenzing van het plangebied.

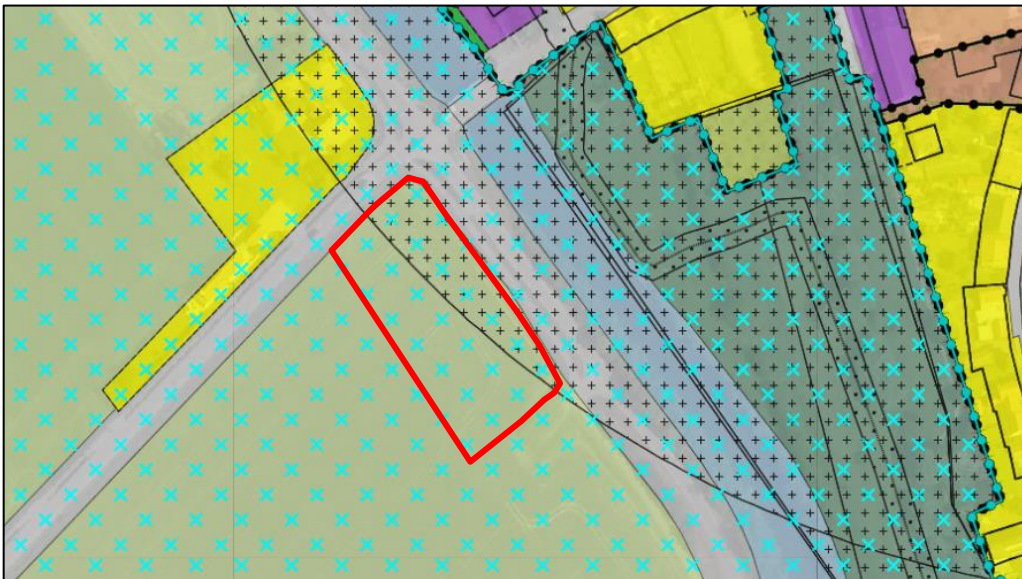


Uitsnede stratenplan omgeving Retranchement. Het plangebied is aangeduid met een rode contour. Bron: planviewer.nl, 2019.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Toetsingskader

Voor de gronden binnen het plangebied vigeert het bestemmingsplan “Buitengebied” en de daaropvolgende herziening van de gemeente Sluis. De gronden waarbinnen de parking en de loopvoorziening worden voorzien hebben de bestemming ‘Agrarisch met waarden - Landschapswaarden’ en de dubbelbestemming ‘Waarde - Cultuurhistorie - 2’ (gedeeltelijk).



Uitsnede vigerend bestemmingsplan “Buitengebied” en de daaropvolgende herziening van de gemeente Sluis. Het plangebied is aangeduid met een rode contour. Bron: ruimtelijkeplannen.nl, 2019.

Beoordeling

De voor 'Agrarisch met waarden - Landschapswaarden' aangewezen gronden zijn bestemd voor de uitoefening van grondgebonden agrarische bedrijvigheid. De voor 'Waarde - Cultuurhistorie - 2' aangewezen gronden zijn - behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en) - mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de functionele, cultuurhistorische en landschapswaarde van een molen.

De realisatie van de parking met bijbehorende voorzieningen is niet mogelijk binnen de vigerende bestemmingen, nu de gronden niet zijn bestemd ten behoeve van het parkeren. Het vigerende bestemmingsplan kent evenmin wijzigings- of uitwerkingsregels gericht op het realiseren van de beoogde parking.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het voorliggende initiatief strijdig is met het vigerende bestemmingsplan. Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in een nieuwe juridisch-planologische regeling om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van de huidige en nieuwe situatie het plangebied. Hoofdstuk 3 beschrijft de relevante beleidsdocumenten die door de te onderscheiden overheden zijn gepubliceerd. In hoofdstuk 4 komen de planologisch relevante milieuaspecten (zoals bodem, water, flora en fauna en milieuzonering) aan de orde. In hoofdstuk 5 wordt de juridische vormgeving van het plan toegelicht. Hierna komen in hoofdstuk 6 en 7 de economische uitvoerbaarheid en de maatschappelijke toetsing/overleg aan de orde.

2 PLANBESCHRIJVING

2.1 Inleiding

Voor het formuleren van het beleid en het opstellen van het bestemmingsplan is het van belang dat de uitgangspunten en de huidige situatie van het plangebied goed in beeld worden gebracht. Het plangebied is om deze reden geïnventariseerd en geanalyseerd. In dit hoofdstuk wordt de huidige en beoogde situatie binnen het plangebied beschreven.

2.2 Huidige situatie plangebied

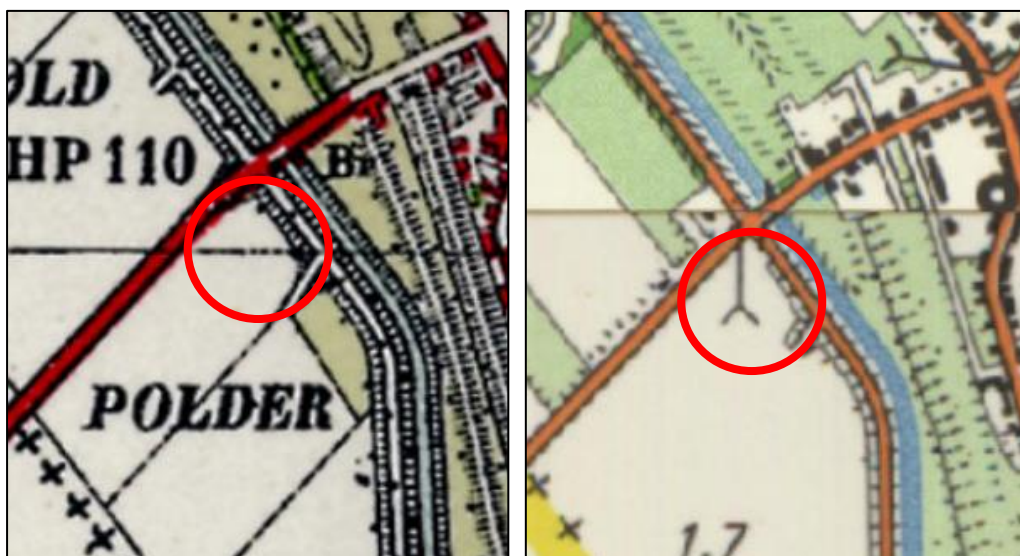
Kern Retranchement

Het omwalde dorp Retranchement is een overblijfsel van een veel groter geheel van versterkingen dat bedoeld was om de Staatse oever van het Zwin te beschermen. Het dorp Retranchement dankt zijn naam aan de verschansing (de Franse vertaling van verschansing is Retranchement) tussen twee forten aan het Zwin. In 1604 werd er door Prins Maurits een bescheiden versterking aangelegd waar slechts enkele soldaten met hun gezinnen woonden. Nadien werd de omwalling met drie bastions aangelegd die het dorp Retranchement ook tegenwoordig nog omsluit. Bij een stortvloed zakte een deel van één van de forten van Retranchement weg in het Zwin. Daarop heeft men een dam aangelegd om de verdedigingswerken tussen beide forten tegen de zee te beschermen. Uit deze Boerendam, de huidige Molenstraat, ontwikkelde zich het huidige dorp.

Plangebied

Het plangebied kent in de huidige situatie een agrarische functie, namelijk dat van akkerbouwgrond. Voor deze gronden geldt dat deze vrij zijn van bebouwing, uitgezonderd kleinschalige erfafscheiding. Door de afwezigheid van bomen en omvangrijke groenstructuren rondom het plangebied is er sprake van weidse doorzichten. De huidige rafelige bebouwingsrand van de kern Retranchement is, komend vanuit de Belgische grens richting het oosten, goed zichtbaar.

Op basis van historisch kaartmateriaal kan worden vastgesteld dat het plangebied in de afgelopen 40 jaar nauwelijks is veranderd. Het gehele plangebied - hetgeen thans bestemd voor agrarisch grondgebruik - is nooit bebouwd geweest. Het is waarschijnlijk dat deze gronden derhalve enkel in agrarische gebruik zijn geweest.



Uitsnede topografische kaart 1947 (links) en 1990 (rechts) omgeving Knokkeweg te Retranchement. Het plangebied is globaal aangeduid met een rode contour. Bron: topotijdreis.nl, 2019.

2.3 Beoogde situatie plangebied

Met onderhavig bestemmingsplan wordt beoogd op de hoek van de Knokkeweg en Kanaalweg een nieuw parkeerterrein te realiseren. Navolgend is een inrichtingstekening van het parkeerterrein opgenomen.



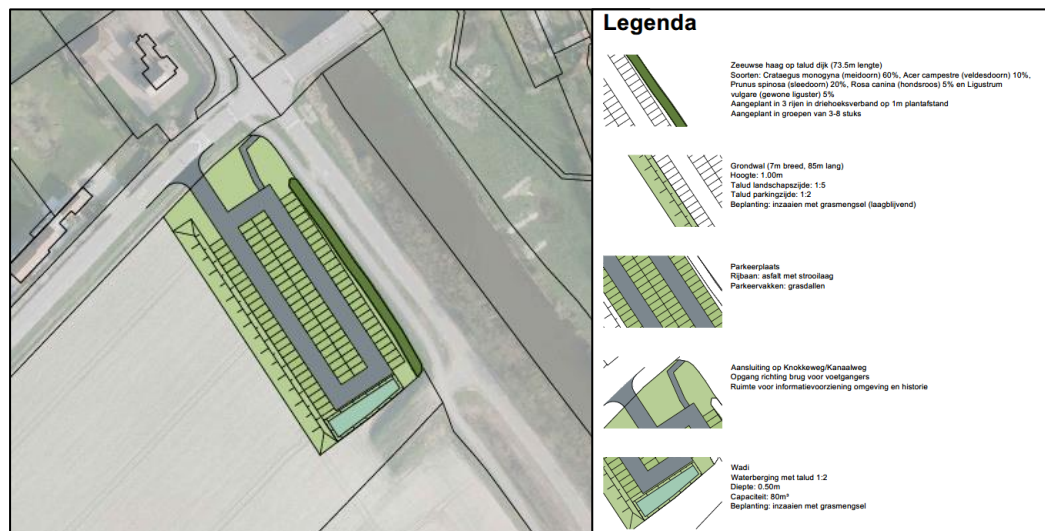
Uitsnede beoogde inrichting parkeerterrein. Bron: Compositie 5 stedenbouw bv, 2019.

Het parkeerterrein wordt ontsloten via de Knokkeweg en biedt plaats aan maximaal 120 parkeerplaatsen. De looproute vanaf de parking richting de kern geschiedt over de brug die de Zwinstraat en Kanaalweg verbindt. Aangezien het beoogde parkeerterrein lager is gelegen dan de Kanaalweg, wordt een loopvoorziening (hellingbaan) aangelegd. Voetgangers (en minder validen) bereiken op deze manier de Kanaalweg. Met het oog op een goede landschappelijke inpassing van het parkeerterrein, is binnen het plangebied ruimte gereserveerd voor aan te leggen groenstructuren. De landschappelijke inpassing wordt besproken in paragraaf 2.4 van deze toelichting.

Het parkeerterrein komt in eigendom van de gemeente Sluis. Het parkeerterrein is openbaar toegankelijk en parkeren is gratis.

2.4 Landschappelijke inpassing

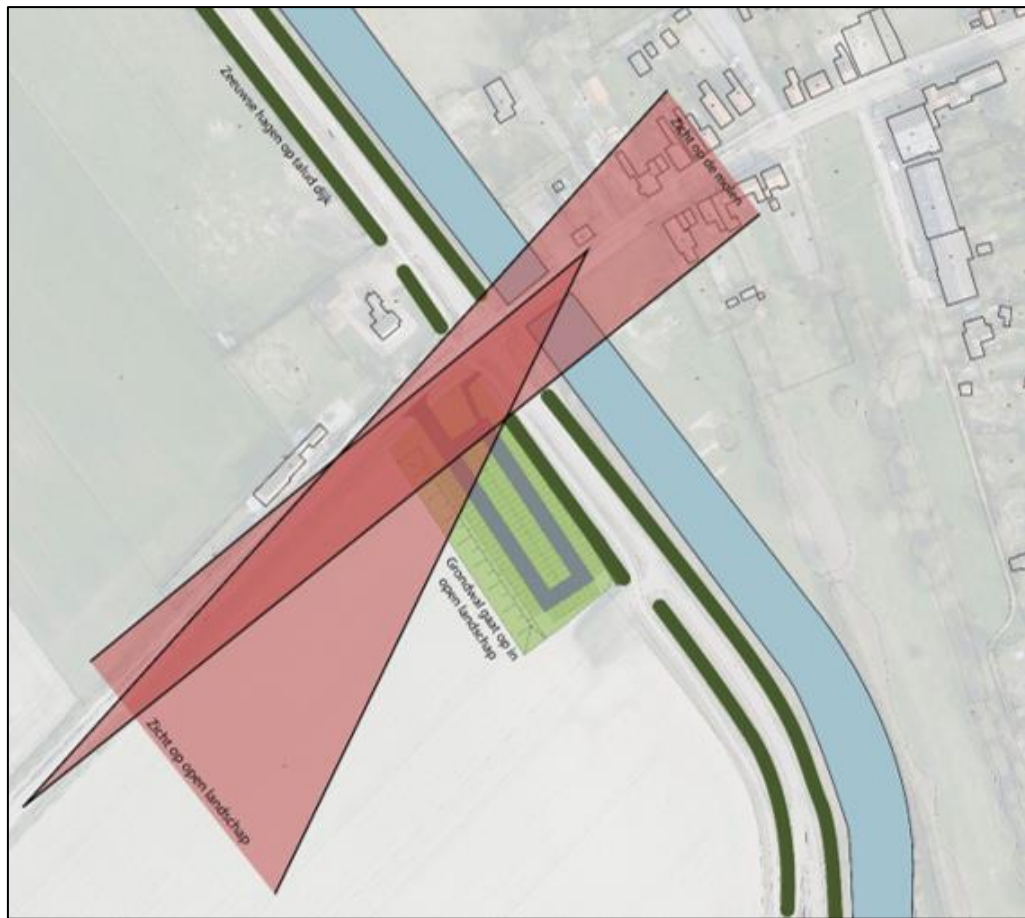
Ten behoeve van de landschappelijke inpassing van de parking is een landschappelijk inpassingsplan opgesteld. Deze is als bijlage 1 bij de regels gevoegd. Navolgend is hiervan een uitsnede opgenomen.



Uitsnede landschappelijk inpassingsplan. Bron: Compositie 5 stedenbouw bv, 2019.

Ten behoeve van het opstellen van het landschappelijk inpassingsplan zijn, gebaseerd op de cultuurhistorische en landschappelijke kenmerken van de locatie, een aantal ontwerpuitgangspunten opgesteld:

- behoud zicht op het open landschap van de Willem Leopold Polder;
- behoud zicht op de molen vanaf Knokkeweg;
- voortzetten bestaande groenstructuren, géén nevenstructuur;
- geparkeerde auto's uit het zicht halen vanaf Knokkeweg/grens, zonder landschapsvreemde groenelementen;
- terughoudend ontwerp parkeerplaats.



Schematische weergave ontwerpuitgangspunten. Bron: Compositie 5 stedenbouw bv, 2019.

Het ontwerp voor de landschappelijke inpassing van de parking bestaat uit drie onderdelen:

- het voortzetten van de Zeeuwse hagen op de dijk die de Kanaalweg begeleiden;
- vrij houden van auto's gedeelte aan zijde Knokkeweg;
- lage grondwal met flauw talud als overgang naar open landschap.

Voortzetten Zeeuwse hagen

Aan weerszijde van de Kanaalweg zijn typische Zeeuwse hagen aanwezig die de dijk begeleiden. Ter hoogte van het plangebied is aan de noordoostzijde al een dergelijke haag aanwezig. Deze systematiek wordt doorgezet op het onderste gedeelte van het talud aan de zijde van de parking (zuidwest) tot aan de laatste parkeerplaats. Hierdoor blijft er een zichtlijn over bij de entree van het dorp (bij de brug), die een waardevolle verbinding geeft tussen dorp (molen) en de open polder. De Zeeuwse haag wordt ca. 3 meter breed en 73,5 meter lang met een plantverband in driehoeksverband met 1 meter plantafstand. De planten worden in groepen van 3-8 stuks bij elkaar gezet en beheerd als Zeeuwse haag, op eenzelfde wijze als de overige Zeeuwse hagen op de dijk.

De Zeeuwse haag bestaat uit traditioneel gezien 60% meidoorn (*Crataegus monogyna*), 20% sleedoorn (*Prunus spinosa*) en 10% veldesdoorn (*Acer campestre*), aangevuld

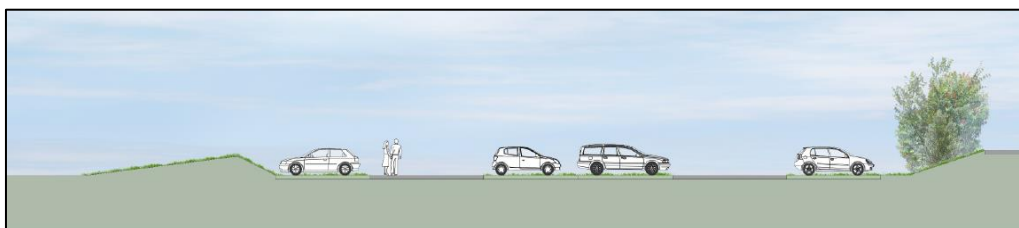
met 5% hondsroos (*Rosa canina*) en 5% gewone liguster (*Ligustrum vulgare*). Deze soorten zijn veel voorkomend in de aangrenzende Zeeuwse hagen op de dijk en vormen zo een eenheid.

Vrij houden van auto's voorste deel

Om het open zicht vanaf de Molenstraat en Knokkeweg te behouden wordt het voorste deel van de parking, gezien vanaf de entree, vrijgehouden van geparkeerde auto's. Hierdoor kunnen de Zeeuwse haag en de grondwal een stuk teruggelegd worden t.o.v. de Knokkeweg, waardoor extra lucht ontstaat in het plan. In deze open ruimte is plaats voor bijvoorbeeld een informatiepunt en een rustpunt.

Lage grondwal

Aan de zuidwestzijde van de parking, waar deze grenst aan het open agrarische landschap, wordt de landschappelijke inpassing vormgegeven als een lage grondwal van ca. 1.00 meter hoog. Door de parking zo veel mogelijk te verschuiven in noordoostelijke richting ontstaat er ruimte voor een grondwal van 7.00 meter breed. Aan de zijde van het open landschap krijgt deze een flauw talud van 1:5, waardoor de grondwal geleidelijk uit het veld omhoog komt en daardoor minder aanwezig is in het landschap. Aan de zijde van de parking heeft de wal een steiler talud van 1:2. Aan de uiteindes loopt de grondwal wederom met een talud van 1:5 weer uit in het landschap. Door de hoogte van 1.00 meter wordt het grootste deel van de geparkeerde auto's verborgen in het landschap, maar zullen de bovenkanten van de auto's op de voorste rij toch in het zicht blijven. Hierdoor is het voor de bezoekers duidelijk dat hier een parkeerplaats is, zonder dat deze opvallend in het landschap ligt. Vanaf de parkeerplaats blijft door de lage wal het open zicht rondom ook behouden, zodat het geen opgesloten plek wordt tussen de wallen.



Doorsnede parking, met links de grondwal en rechts de dijk met Zeeuwse hagen. Bron: Compositie 5 stedenbouw bv, 2019.

Tot slot is in het zuidwesten van het plangebied voorzien in een wadi ter berging van hemelwater. Deze wadi is circa 0,50 meter diep en heeft een capaciteit van 80 m³. De wadi wordt ingezaaid met een grasmengsel.

3 BELEIDSKADER

3.1 Inleiding

De gemeente Sluis heeft te maken met de vigerende beleidskaders van de landelijke en provinciale overheid; ontwikkelingen dienen te voldoen aan dit beleid. Daarnaast dient de voorgenomen ontwikkeling zich eveneens te voegen binnen de marges van het gemeentelijk beleid. Het ruimtelijk beleid van de drie voorgenomde overheden is per overheidslaag neergelegd in één of meer zogenoemde structuurvisies. Voor de realisatie van het beleid zetten de verschillende overheden een mix van instrumenten in; één van die instrumenten betreft het vertalen van het beleid uit de structuurvisie naar een juridisch bindende verordening. Hieronder zijn de voor dit bestemmingsplan relevante structuurvisies, verordeningen en overige beleidsdocumenten per overheidslaag weergegeven en wordt getoetst of onderhavige ontwikkeling passend is binnen het beleid.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), 2012

Toetsingskader

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van kracht geworden. Deze structuurvisie vormt de uitwerking van de ambities van het Rijk, op basis van haar verantwoordelijkheden, in Rijksdoelen en daarmee samenhangende nationale belangen op het gebied van een samenhangend ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. Het Rijk heeft tot doel Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te maken in een periode van economische conjunctuurschommelingen, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen. Aanleiding voor het vaststellen van de visie is de constatering dat het voorheen geldende ruimtelijke Rijksbeleid onvoldoende bijdroeg aan het behalen van deze doelen, onder meer door het veroorzaken van bestuurlijke drukte, ingewikkelde regelgeving en een te sectorale blik op vraagstukken. Om dit te keren brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat en laat het meer over aan gemeenten en provincies.

Het Rijk onderscheidt thans nog dertien nationale belangen; uitsluitend op basis van deze belangen intervenueert het Rijk in de ruimtelijke ordening. Een groot deel van deze belangen leidt tot het reserveren van ruimte voor functies. Dit betreft dan bijvoorbeeld het reserveren van ruimte voor waterberging, militaire activiteiten en de uitbreiding van het hoofdwegennet. Deze belangen zijn vastgelegd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro). Eén van de belangen die niet leidt tot een ruimtereservering is het belang van een 'zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten'. In het kader van dit belang heeft het Rijk besloten om, ten behoeve van het verminderen van de bestuurlijke drukte en het neerleggen van verantwoordelijkheden bij decentrale overheden, de verstedelijkingsstrategie te wijzigen. Dit houdt in dat het bundelingsbeleid, verdichtingsbeleid, locatiebeleid voor

bedrijven en voorzieningen, beleid voor basiskwaliteit, stedelijke netwerken, nationale landschappen en rijksbufferzones is afgeschaft en dat daar slechts één beleidslijn voor terug komt: de 'ladder voor duurzame verstedelijking'. Deze 'ladder' heeft tot doel het principe van vraaggericht programmeren en het principe van zorgvuldig ruimtegebruik bindend voor te schrijven bij de afwegingen van gemeenten en provincies. Dit belang is als procesvereiste vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Grondgedachte van de 'ladder' is dat een activiteit op meerdere locaties zou kunnen plaatsvinden en dat vervolgens de planologisch meest juiste locatie gekozen moet worden. Dat gaat uit van de activiteit. Hiermee wordt beoogd om de voorheen bestaande praktijk, waarbij in veel gevallen een bestemming wordt gezocht voor een bepaalde locatie (bv. herbestemmen van een voormalige vuilstortplaats), om te vormen.

Beoordeling

Het voorliggende plangebied is niet gelegen in een gebied waarvoor van rijkswege een ruimtereservering geldt (met uitzondering van de ligging in een radarverstoringsgebied, zie ook paragraaf 3.2.2). Uitsluitend het nationale belang van een 'zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten', als vervat in de 'ladder voor duurzame verstedelijking', is van toepassing op het onderhavige bestemmingsplan. Aan dit belang wordt navolgend getoetst.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het onderhavige plangebied niet gelegen is in een gebied waarvoor van Rijkswege een relevante ruimtereservering geldt. Aan de 'ladder voor duurzame verstedelijking' wordt navolgend getoetst (zie paragraaf 3.2.3).

3.2.2 Besluit en ministeriële regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, Rarro), 2012

Toetsingskader

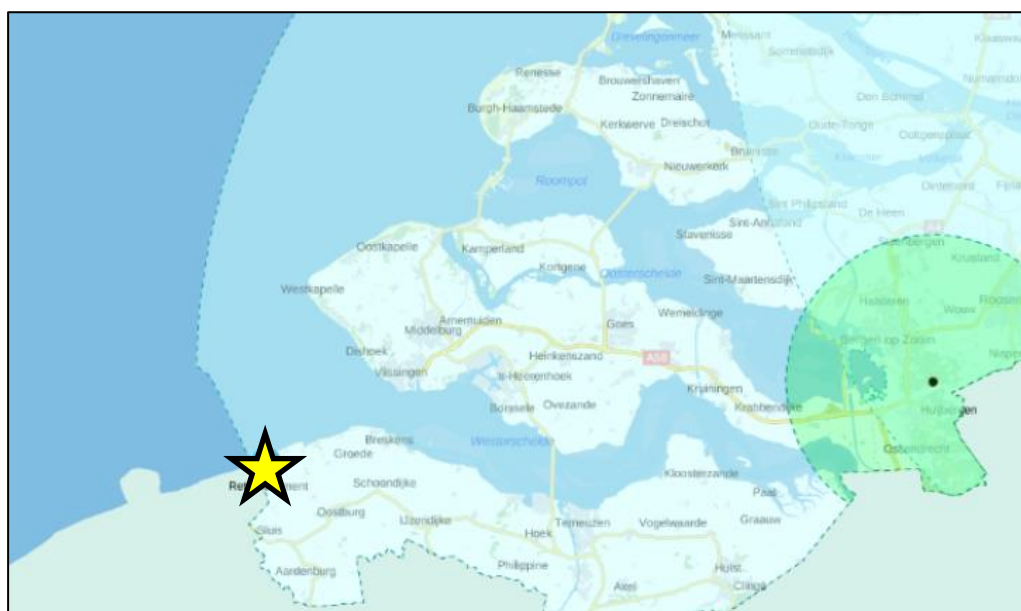
Het Rijk heeft in de hiervoor genoemde SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op provinciaal en gemeentelijk niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wet ruimtelijke ordening, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmings- en wijzigingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden met daarin een regeling voor een beperkt aantal onderwerpen. Op 1 oktober 2012 is het besluit aangevuld met regels voor de andere beleidskaders uit de SVIR en tevens uit het Nationaal Waterplan en het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro

bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte. Een aantal onderwerpen is geregeld in de bij het Barro behorende Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro).

Beoordeling

Onderhavig plangebied is gelegen in het radarverstoringsgebied van vliegbasis Woensdrecht. In artikel 2.6.4 van het Barro wordt gesteld dat de maximaal toelaatbare hoogte van objecten in, op of boven de grond in een radarverstoringsgebied in overeenstemming moet zijn met artikel 16 van het Besluit militaire luchthavens. In dit betreffende artikel wordt verwezen naar het NATO Standardization Agreement nr. 3759. Voor radarstation Woensdrecht geldt in het radarverstoringsgebied een maximale hoogte van 113 meter ten opzichte van het NAP.



Ligging van het radarverstoringsgebied behorend tot vliegbasis Woensdrecht. Met de gele ster wordt het plangebied aangeduid. Bron: ruimtelijkeplannen.nl, 2019.

Onderhavig plan betreft de ontwikkeling van een parkeerterrein en creëert geen nieuwe bouw mogelijkheden voor gebouwen. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde blijven ruimschoots binnen de gestelde maximale bouw hoogtes uit het voorgenoemde NATO besluit. Ten aanzien van het onderhavige plangebied zijn er verder geen regels uit het Barro van toepassing.

Conclusie

Het planvoornemen is passend binnen de algemene regels van het Rijk als vervat in het Barro en het Rarro.

3.2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (art. 3.1.6 lid 2 Bro), 2017

Toetsingskader

Op 1 oktober 2012 is art. 3.1.6, lid 2 toegevoegd aan het Besluit ruimtelijke ordening (Bro); dit artikel bevat de 'ladder voor duurzame verstedelijking'. Met de toevoeging van

dit artikel in het Bro is beoogd vanuit een oogpunt van ruimtelijke ordening ongewenste leegstand te vermijden en zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren (ECLI:NL:RVS:2017:353, r.o. 18.5). Op 1 juli 2017 is een wijziging van art. 3.1.6, lid 2 Bro in werking getreden. Het Bro regelt thans dat 'de verantwoording van een juridisch verbindend ruimtelijk besluit van een decentrale overheid dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving dient te bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling. Tevens is geregeld dat indien het ruimtelijk besluit die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, de verantwoording een motivering dient te bevatten waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien'. De definiëring van enkele van de in het artikel genoemde begrippen in art. 1.1.1 Bro laat onverlet dat de 'ladder voor duurzame verstedelijking' als een 'open norm' is te kwalificeren. Dit houdt in dat de norm inhoudelijk open is en onder verschillende omstandigheden nader ingevuld moet worden. Sinds de inwerkingtreding van het artikel heeft de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State (ABRvS) in haar jurisprudentie de norm veelvuldig ingevuld en daardoor verder begrensd. Op 28 juni 2017 heeft de ABRvS een zogenoemde 'overzichtsuitspraak' gedaan (ECLI:NL:RVS:2017:1724, r.o. 2 t/m 12.8), waarin de dan geldende en op basis van de voornoemde wijziging te behouden jurisprudentielijnen nader uit een worden gezet. Op basis van deze jurisprudentielijnen kan de 'ladder voor duurzame verstedelijking' concreet worden toegepast.

Beoordeling

Toepassing van de 'ladder voor duurzame verstedelijking' houdt een antwoord op de volgende rechtsvragen in. Indien een rechtsvraag positief kan worden beantwoord, dient de 'ladder' verder te worden doorlopen. Indien een rechtsvraag negatief wordt beantwoord, dan is de 'ladder' niet (verder) van toepassing dan wel kan niet aan de 'ladder voor duurzame verstedelijking' worden voldaan.

- a. Voorziet het onderhavige besluit in een stedelijke ontwikkeling?
- b. Voorziet het onderhavige besluit in een nieuwe stedelijke ontwikkeling?
- c. Is er sprake van een behoefte aan de voorziene ontwikkeling?
- d. Is de voorziene ontwikkeling gelegen buiten bestaand stedelijk gebied?
- e. Is het mogelijk om de voorziene ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied te realiseren?

a. Voorziet het onderhavige besluit in een stedelijke ontwikkeling?

Artikel 1.1.1 van het Bro definieert een stedelijke ontwikkeling als: (een) ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Blijkens de Nota van Toelichting (2017) wordt onder "andere stedelijke voorzieningen" als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro, verstaan: accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoor sport en leisure. Uit jurisprudentie blijkt dat een parkeerterrein waarvan de behoefte niet afhankelijk is van de aanwezigheid van een bestaande voorziening, is aan te merken als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro (ABRvS 5 april 2017, ECLI:NL:RVS:2017:943, r.o. 13.4).

Het planvoornemen behelst de realisatie van een parkeerterrein. Het parkeerterrein wordt aangelegd om de bestaande parkeerbelasting te verlichten

en, als gevolg van de uitbreiding van het natuurgebied 'Het Zwin', toekomstige parkeerdruk op te vangen. Hoewel er aldus een verband is tussen het beoogde parkeerterrein en bestaande (toekomstige) voorzieningen, is deze relatie te diffuus om te kunnen concluderen dat het parkeerterrein op zichzelf niet als stedelijke ontwikkeling is aan te merken. Aldus is sprake van een stedelijke ontwikkeling. De 'ladder' dient verder te worden doorlopen.

b. Voorziet het onderhavige besluit in een nieuwe stedelijke ontwikkeling?

Uit de 'overzichtsuitspraak' van de ABRvS blijkt dat van een 'nieuwe' stedelijke ontwikkeling kan worden gesproken als uit een onderling samenhangende beoordeling van het ruimtelijke besluit, in vergelijking met het voorgaande planologische regime, blijkt dat sprake is van een functiewijziging en dat sprake is van een groter planologisch beslag op de ruimte.

De gronden binnen het plangebied zijn thans bestemd als 'Agrarisch met waarden - Landschapswaarden'. De realisatie van een parkeerterrein is niet toegestaan binnen deze bestemming. Gelet hierop is sprake van een functiewijziging en vindt tevens een vergroting van het planologisch beslag op de ruimte plaats. De 'ladder voor duurzame verstedelijking' moet verder worden doorlopen.

c. Is er sprake van een behoefte aan de voorziene ontwikkeling

Uit de 'overzichtsuitspraak' van de ABRvS blijkt dat, indien sprake is van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling', de behoefte aan de nieuwe stedelijke ontwikkeling in het ruimtelijk besluit dient te worden beschreven. Het kan hierbij zowel gaan om een kwantitatieve behoefte als een kwalitatieve behoefte.

De uitbreiding van het huidige Zwingebied met circa 120 ha grondgebied (als één van de compensatiemaatregelen voor de 4^{de} verdieping van de Westerschelde) is reeds in uitvoering en zal naar verwachting in 2019 gereed zijn. Na uitvoering van deze plannen zal het Zwingebied tot aan de kern Retranchement reiken. Het natuurgebied trekt reeds veel bezoekers, welke door het aanleggen van recreatieve routes en nieuwe uitkijpunten rondom het uit te breiden gedeelte van het natuurgebied des te meer worden gestimuleerd om het gebied te bezoeken. Daar de kern Retranchement grenst aan het toekomstige natuurgebied, ligt het in de rede dat bezoekers van het parkeergebied onder andere in Retranchement op zoek gaan naar parkeergelegenheid. In Retranchement is er op piekmomenten in de zomer echter al een parkeerprobleem. Binnen de kern zijn te weinig openbare parkeerruimtes beschikbaar. Onderhavig planvoornemen voorziet derhalve in de kwantitatieve behoefte aan parkeerplaatsen.

Het onderhavige plangebied is gelegen in de nabijheid van zowel de ingang van het natuurgebied als de kern Retranchement. Met de realisatie van de beoogde parkeerplaatsen buiten Retranchement, blijft de kern aantrekkelijk voor recreatie en toerisme en wordt overlast door wegverkeer en parkeren voorkomen. Evenzeer is de kern vanuit het parkeerterrein eenvoudig te voet te bereiken. Gelet op de nabijheid van het beoogde parkeerterrein tot de ingang van het natuurgebied, vormt het beoogde parkeerterrein tevens een goede uitvalsbasis voor een bezoek

aan het natuurgebied. Daarmee voorziet onderhavig planvoornemen ook in de kwalitatieve behoefte aan parkeerplaatsen.

d. Is de voorziene ontwikkeling gelegen buiten bestaand stedelijk gebied?

Uit de wetstekst en de 'overzichtsuitspraak' van de ABRvS blijkt dat indien de 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' buiten 'bestaand stedelijk gebied' is gelegen, de verantwoording in het ruimtelijke besluit een motivering dient te bevatten waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Het voorgaande bestemmingsplan maakt binnen het plangebied geen stedenbouwkundig samenstel van bebouwing mogelijk, maar enkel agrarische bedrijfsvoering. Gelet daarop is het onderhavige plangebied gelegen buiten het 'bestaand stedelijk gebied' van Retranchement.

e. Is het mogelijk de voorziene ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied te realiseren?

Realisatie van het parkeerterrein door inbreiding binnen het bestaand stedelijk gebied van Retranchement is, gelet op het ontbreken van ruimte ten behoeve van de realisatie van één parkeerterrein, niet mogelijk. Het opdelen van het benodigd aantal parkeerplaatsen door deze te verspreiden over meerdere locaties is niet wenselijk, nu dit tot gevolg zou hebben dat het verkeer moeilijk begeleid kan worden en dit overlast door zoekend verkeer tot gevolg heeft. Realisatie van het parkeerterrein binnen de gemeentegrenzen van Sluis, maar buiten (de nabijheid van) Retranchement, ligt niet voor de hand. Immers is het van belang dat het parkeerterrein in de nabijheid van de ingang van het natuurgebied is gelegen. Het onderhavige plangebied vormt hiervoor wel een geschikte locatie.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat sprake is van een behoefte aan het parkeerterrein, welke behoefte niet kan worden ingevuld binnen het bestaand stedelijk gebied van Retranchement of de gemeente Sluis.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsplan Zeeland 2018, september 2018

Toetsingskader

Het Omgevingsplan Zeeland 2018 bevat de hoofdlijnen uit alle provinciale beleidsplannen voor de fysieke leefomgeving. Het gaat over economie, ruimte, mobiliteit, natuur, cultuur, water en milieu. Het is voor het overgrote deel geen nieuw beleid, maar wel opnieuw ingericht op basis van vier grote strategische opgaven. Het betreft:

1. Duurzame en concurrerende economie;
2. Klimaatbestendige en neutrale samenleving;
3. Waardevolle leefomgeving;
4. Toekomstbestendige bereikbare woon-, werk- en verblijfsomgeving.

Waar nodig zijn nieuwe elementen toegevoegd: onderdelen uit de Kustvisie, Natuurvisie, energietransitie en klimaatadaptatie. Dit zijn onderwerpen die in de samenleving zijn opgehaald en op 2 februari 2018 door Provinciale Staten van Zeeland

vastgelegd in de Kadernota Omgevingsplan Zeeland 2018. Beleidsopgaven die meer tijd vragen om uit te werken, zullen na vaststelling van het Omgevingsplan Zeeland 2018 samen met andere stakeholders worden opgepakt.

Het Omgevingsplan Zeeland 2018 is het wettelijke provinciale beleidsplan op basis van de Wet ruimtelijke ordening (art. 2.2: provinciale structuurvisie). Daarnaast houdt het Omgevingsplan Zeeland 2018 rekening met de nieuwe Omgevingswet die naar verwachting in 2021 in werking treedt. Het Omgevingsplan is een overbruggingsplan. Wachten met een nieuw Omgevingsplan tot 2021 was geen optie, maar voorsorteren op de Omgevingswet wel. Integratie van beleidsvelden en de focus op strategische doelen hoort daar bij. Evenals het opnemen van uitvoeringsbeleid en acties in onderliggende programma's. Deze aanpassingen zijn noodzakelijk voor de Omgevingsvisie die de Provincie samen alle andere stakeholders gaat opstellen. Het traject naar de Omgevingsvisie is gestart en dit zal nieuwe inzichten opleveren. Het Omgevingsplan Zeeland 2018 biedt meer ruimte om per situatie of gebied passend beleid te voeren en zal indien nodig tussentijds worden gewijzigd aan de nieuwe inzichten. Het Omgevingsplan Zeeland 2018 blijft geldig tot vaststelling van de nieuwe Omgevingsvisie, naar verwachting in 2021.

Beoordeling

Binnen de onderscheidde strategische opgaven zijn de doelen omschreven die worden nagestreefd en de rol die de provincie daarbij inneemt. De doelen zijn niet in detail uitgewerkt omdat het een algemeen beleidskader is voor de langere termijn en voldoende ruimte moet bieden voor maatwerk in de uitvoering. Concrete initiatieven dienen te worden getoetst aan het algemene beleidskader.

Onderhavig planvoornemen voorziet in de realisatie van een nieuw parkeerterrein en heeft derhalve met name raakvlakken met het aspect 'mobiliteit' (strategische opgave: *Toekomstbestendige bereikbare woon-, werk- en verblijfsomgeving*). Hierover wordt in de structuurvisie opgemerkt dat een goede externe bereikbaarheid van de recreatieve voorzieningen met de auto een voorwaarde is. Door de structuur van Zeeland en (het gebrek aan) de OV-voorzieningen komt het merendeel van de dag- en verblijfstoeristen met de auto naar de Zeeuwse kust: 94% van de Nederlandse en 98% van de buitenlandse kustbezoekers. Met de uitbreiding van het Zwingebied zal het aantal bezoekers dat nabij Retranchement wil parkeren toenemen. Met onderhavig planvoornemen wordt hiervoor ruimte geboden en wordt parkeeroverlast elders voorkomen. Hiermee is onderhavig initiatief in lijn met het Omgevingsplan Zeeland 2018.

Conclusie

Het planvoornemen is passend binnen de visie die beschreven is in het Omgevingsplan Zeeland 2018 van de provincie Zeeland.

3.3.2 Omgevingsverordening Zeeland 2018

Toetsingskader

In het kader van de normerende rol wordt de Omgevingsverordening ingezet voor die onderwerpen waarvoor de Provincie eraan hecht dat doorwerking van het beleid van

het Omgevingsplan juridisch geborgd is. Er wordt niet meer geregeld dan nodig is voor het belang zoals dat in het Omgevingsplan is verwoord. De Omgevingsverordening voorziet ten opzichte van het Omgevingsplan dus niet in nieuw beleid. De inzet van de verordening beperkt zich tot die onderdelen van het beleid waarvoor de inzet van algemene regels noodzakelijk is om provinciale belangen veilig te stellen of noodzakelijk is om uitvoering te geven aan wettelijke verplichtingen.

De Omgevingsverordening richt zich – net zo breed als het Omgevingsplan – op de fysieke leefomgeving in de Provincie Zeeland. Dit betekent dat vrijwel alle regels die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving opgenomen zijn in de Omgevingsverordening. Het gaat hierbij om regels op het gebied van ruimtelijke ordening, maar ook op het gebied van mobiliteit, milieu, natuur, water en bodem. Vooralsnog is voor onderhavig bestemmingsplan daarom hoofdzakelijk hoofdstuk 2 'Ruimte' van toepassing.

Beoordeling

De Omgevingsverordening Zeeland 2018 kent geen specifieke regeling voor het realiseren van nieuwe parkeerterreinen. Om het initiatief te toetsen aan de Omgevingsverordening, wordt daarom (voor zover mogelijk) aansluiting gezocht bij het toetsingskader zoals deze geldt voor niet-agrarische activiteiten in het landelijk gebied (artikel 2.3 van de Omgevingsverordening). Eendachtig deze regeling geldt dat onderhavig initiatief qua aard, schaal, omvang en verkeersaantrekkende werking past in het landelijk gebied. Daarbij geldt dat van het parkeerterrein zelf geen verkeersaantrekkende werking uitgaat, maar voorziet in het oplossen van een bestaand parkeerprobleem. De onderhavige ontwikkeling is voorts beperkt qua omvang en ruimtelijke impact. Ten behoeve van een goede landschappelijke inpassing van het parkeerterrein is een landschappelijk inpassingsplan opgesteld. Het onderhavige bestemmingsplan voorziet voorts niet in de realisatie van gebouwen. Daarmee is de ontwikkeling passend binnen de uitgangspunten van de Omgevingsverordening voor ontwikkelingen in het landelijk gebied.

Tot slot geldt dat het plangebied op basis van Kaartbijlage 15 van de Omgevingsverordening is gelegen in de indicatieve toetszone van een verdrogingsgevoelig gebied. Voor deze gebieden zijn in artikel 4.12 van de Omgevingsverordening enkele instructieregels gesteld, waarmee het waterschap als bevoegd gezag rekening moet houden bij het stellen van regels in de keur en het verlenen van vergunningen met betrekking tot het onttrekken van grondwater en het infiltreren van water. Zo is het van belang dat verdrogingsgevoelige natuurgebieden (zoveel mogelijk) worden beschermd tegen nadelige gevolgen van grondwatertekorten. Daarnaast is van belang dat de kwantitatieve toestand van aanwezig (zoet) grondwater dat geschikt is voor onttrekkingen ten behoeve van landbouwkundig gebruik (zoals beregening) duurzaam wordt beheerd, zodat deze als gevolg van benuttingsmogelijkheden niet uitgeput raakt. Verder verdient de kwaliteit van het grondwater bescherming in geval van infiltratie van water.

Met onderhavig bestemmingsplan zijn geen nadelige gevolgen te verwachten voor de kwaliteit van het grondwater. In hoofdstuk 4 wordt ter verantwoording daarvan de watertoets doorlopen. In dat kader wordt ook het waterschap om advies gevraagd.

Conclusie

Het planvoornemen is passend binnen de uitgangspunten van de Omgevingsverordening Zeeland 2018.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Krachtig verbonden, Visiedocument 2016-2020 en overige beleidsdocumenten

Toetsingskader

De gemeente Sluis heeft voor het gehele gemeentelijke grondgebied een structuurvisie opgesteld. Dit betreft de visie “Krachtig verbonden, Visiedocument 2016-2020”, vastgesteld d.d. 17 december 2015. Het visiedocument onderscheidt zes thema's waarbij per thema de beleidskoers van de gemeente wordt uitgestippeld. De onderscheidde thema's betreffen:

- Wonen;
- Voorzieningen;
- Recreatie en toerisme;
- Landbouw en landschap;
- Verkeer en vervoer;
- Ondersteuning en begeleiding.

Beoordeling

Voor onderhavig initiatief is voornamelijk het thema ‘Verkeer en vervoer’ relevant. Binnen dit thema wordt ingegaan op de bestaande parkeersituatie binnen de gehele gemeente en worden ten aanzien daarvan enkele doelen gesteld. Deze doelen betreffen:

- betere afstemming van vraag en aanbod van parkeerplaatsen.
- de juiste parkeerder op de juiste plaats (een goed onderscheid tussen kort, lang, vrij en vergund parkeren).
- nieuwe initiatieven in de centrumgebieden en gemengde gebieden mogelijk maken door belemmeringen in parkeerbeleid weg te nemen.
- ruimte bieden voor vernieuwende parkeerconcepten aan de kust, waarbij ook de relatie naar het achterland geborgd is.

Om deze doelen te bereiken wordt voorgesteld om initiatieven tot realisatie van parkeerterreinen te ondersteunen en parkeerterreinen zoveel mogelijk in gemeentelijk eigendom te houden. Hierbij geldt dat bij realisatie van parkeerplaatsen de ruimtelijke inpassing en afstemming in de omgeving meegenomen dient te worden. Onderhavig initiatief haakt aan bij de in de structuurvisie genoemde doelen ten aanzien van parkeren. Immers wordt hiermee vraag en aanbod van parkeren op elkaar afgestemd (toename parkeerdruk ten gevolge van uitbreiding van het Zwingebied en piekdruk in de zomermaanden in Retranchement) en wordt de juiste parkeerder op de juiste plaats voorzien (nabij de ingang van het natuurgebied en de kern). Daarmee is het initiatief passend binnen de gemeentelijke structuurvisie.

De gemeente Sluis heeft voor het overige geen specifiek beleid ten aanzien van het realiseren van parkeerterreinen. Het voornemen is noodzakelijk ten behoeve van het

voorzien in voldoende parkeergelegenheid voortkomend uit de uitbreiding van het Zwingebied. De ontwikkeling vormt geen strijdigheid met de uitgangspunten opgenomen in gemeentelijke beleidsdocumenten. Geconcludeerd wordt dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met het gemeentelijk beleid.

Conclusie

Het voornemen is passend binnen de gemeentelijke structuurvisie en in overeenstemming met het gemeentelijk beleid.

4 PLANOLOGISCH RELEVANTE (MILIEU)ASPECTEN

4.1 Inleiding

Toetsing juncto art. 3.1.6 Bro

Met betrekking tot een (ontwerp-)bestemmingsplan staat in artikel 3.2 van de Algemene wet bestuursrecht vermeld: 'bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen'. Artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat rekening moet worden gehouden met de uitkomsten van het met toepassing van artikel 3.2 van de Algemene wet bestuursrecht verrichte onderzoek. Daarnaast moet ook worden getoetst aan het Besluit m.e.r. Ten behoeve van het onderhavige plan heeft onderzoek plaatsgevonden naar een aantal uitvoeringsaspecten.

Hieronder wordt verslag gedaan van de uitkomsten van het gepleegde onderzoek. De onderzoeksrapporten zijn als bijlagen gevoegd bij dit bestemmingsplan.

Achtereenvolgens worden behandeld:

- bodem;
- waterhuishouding;
- cultuurhistorie;
- archeologie;
- ecologie;
- akoestiek;
- bedrijven en milieuzonering;
- externe veiligheid;
- kabels en leidingen;
- luchtkwaliteit;
- milieueffectrapportage en vormvrije m.e.r.-beoordeling.

4.2 Bodem

Toetsingskader

Op basis van art. 3.1.6, lid 1 onder f Bro geldt dat in een toelichting op een ruimtelijk besluit de inzichten over de uitvoerbaarheid van dat besluit worden neergelegd. Ten aanzien van het aspect bodemkwaliteit staat, op basis van vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State (ABRvS), voorop dat de vaststelling van de aanwezigheid van verontreinigingen in de bodem, de noodzaak van sanering van verontreinigde locaties en de wijze waarop deze saneringen moeten worden uitgevoerd, zijn geregeld in afzonderlijke wetgeving met eigen procedures. Dat doet er niet aan af dat het bevoegd gezag het ruimtelijk besluit pas kan nemen indien, voor zover redelijkerwijs valt in te zien, een eventuele bodemverontreiniging niet aan de uitvoerbaarheid in de weg staat (22 december 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BO8297, r.o. 2.18.4; 27 juni 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BW9569, r.o. 2.10.3). Daarbij geldt als uitgangspunt dat de bodem in principe geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De bodemkwaliteit mag geen onaanvaardbaar risico vormen voor de gebruikers van de bodem.

Beoordeling

De gronden binnen het plangebied zijn thans in agrarisch gebruik. Uit historisch kaartmateriaal blijkt niet dat de gronden ooit een andere functie hebben vervuld. Aangenomen kan worden dat de gronden thans geschikt zijn voor de huidige agrarische functie en dat gelet hierop de aanwezigheid van bodemverontreinigingen niet waarschijnlijk is. Tevens zullen de gronden ten behoeve van het onderhavige initiatief slechts beperkt worden geroerd. Gesteld kan worden dat, gelet op de geschiktheid van de bodem ten behoeve van agrarisch gebruik, de bodem tevens geschikt is voor de functie als parkeerterrein. De bodemkwaliteit vormt geen onaanvaardbaar risico voor de gebruikers.

Conclusie

De bodem is geschikt voor de beoogde functie. De bodemkwaliteit vormt geen onaanvaardbaar risico voor de gebruikers.

4.3 Waterhuishouding

Toetsingskader

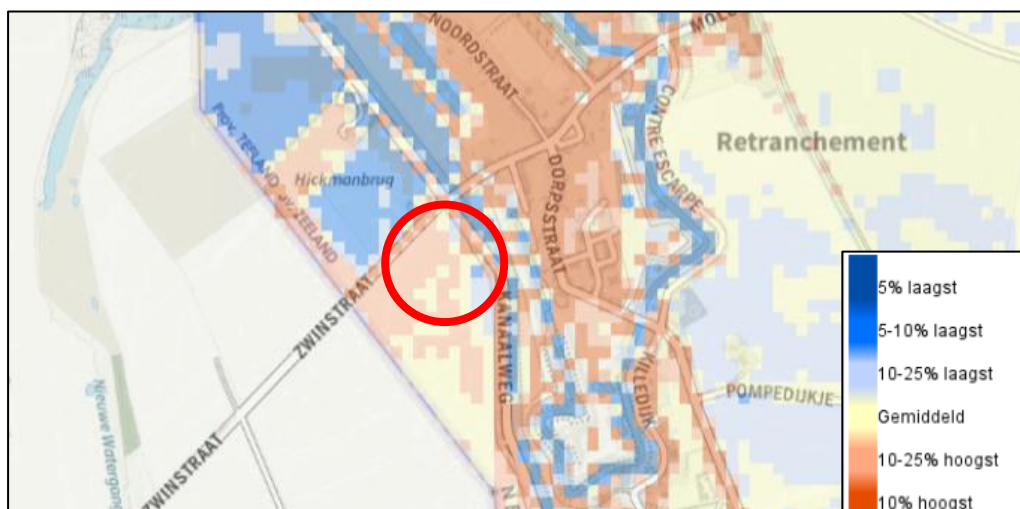
In ruimtelijke plannen dient aandacht besteed te worden aan waterhuishoudkundige aspecten. Daarbij staan naast een duurzaam waterbeheer de integrale afweging en het creëren van maatwerk voorop. Water moet altijd bekeken worden in het licht van het watersysteem of stroomgebied waarin een stad of een dorp ligt. Een goede afstemming van waterbeleid en ruimtelijke ordening, ook in het direct aangrenzende gebied, is daarom noodzakelijk. De integratie van water in ruimtelijke plannen vindt plaats via de zogenaamde watertoets. Concreet betekent de watertoets, dat een plan een zogenaamde waterparagraaf dient te bevatten, die keuzes ten aanzien van de waterhuishoudkundige aspecten gemotiveerd beschrijft. Daarin dient een wateradvies van de waterbeheerder te worden meegenomen. De watertoets is wettelijk verankerd in artikel 3.1.6 lid 1, sub b Bro.

Deelstroomgebiedsvisie Zeeland

De deelstroomgebiedsvisie Zeeland is een gezamenlijk product van waterschappen, gemeenten en de provincie als trekker. Hierin spelen 'ruimte voor water' en 'water als ordenend principe' een belangrijke rol. De visie richt zich primair op het voorkomen van wateroverlast door overstroming door veel neerslag in een korte tijd. Hieruit volgen richtlijnen voor de ruimtelijke inrichting van het gebied om wateroverlast tegen te gaan en een aantal mogelijke technische maatregelen welke kunnen worden ingezet. De maatregelen kunnen worden ingedeeld in de voorkeursvolgorde van 'vasthouden – bergen – afvoeren'. De doelstelling van deze maatregelen is een afvoer te krijgen die niet groter is dan de landbouwkundige afvoer.

Waterschapbeleid waterschap Scheldestromen

Het waterschap Scheldestromen heeft het regionale watersysteem getoetst aan de normen voor wateroverlast die zijn opgesteld in het kader van Waterbeheer 21^{ste} eeuw. De norm voor bebouwd gebied is dat terreinen mogen inunderen bij een regenbui die statistisch gezien één keer in de 100 jaar voorkomt.



Waterkanskaart van de provincie Zeeland. De kaart toont de gevoeligheid van wateroverlast.
Bron: zeeland.nl, 2019.

Beoordeling

Gelet op de Waterkanskaart van de provincie Zeeland kan ten aanzien van voorliggend plangebied worden geconcludeerd dat deze locatie is aangeduid als een gebied met een normaal tot licht verhoogd inspanningsniveau voor stedelijke ontwikkeling.

Aan de hand van de criteria uit de 'Handreiking watertoets' van het Waterschap Scheldestromen is onderstaand voorts nagegaan of de beoogde ontwikkeling strijdig is met de waterdoelstellingen of noodzaakt tot het nemen van waterhuishoudkundige maatregelen.

Thema	Waterdoelstelling	Toetsing
Veiligheid / waterkering	Waarborgen veiligheidsniveaus en daarvoor benodigde ruimte.	Primaire of regionale waterkeringen in en/of direct grenzend aan het plangebied worden niet aangetast.
Wateroverlast	Voldoende hoog gebouwd om instroming van oppervlaktewater in maatgevende situatie(s) te voorkomen. Voldoende ruimte voor vasthouden / bergen / afvoeren van water. Vergroten van de veerkracht van het watersysteem.	Het plangebied is thans onverhard. Met het beoogde planvoornemen zal aldus sprake zijn van een beperkte verhardingstoename. Het parkeerterrein heeft een oppervlakte van circa 3.900 m² en zal gedeeltelijk worden verhard. De rijbaan zal worden uitgevoerd in asfalt en de parkeervakken in grasbetontegels (doorgroeistenen) welke waterdoorlatend zijn. De overige gronden worden

		aangewend ten behoeve van het groen. De verhardingstoename bedraagt circa 1.050 m² (oppervlakte rijbaan). De toename aan verharding dient gecompenseerd te worden, waarbij een norm geldt van 75 mm per m² toename verharding overeenkomstig de 'Handreiking'. De waterbergingseis bedraagt derhalve (1.050 m² x 0,075) = 79 m³. De wateropgave zal worden geborgen door middel van een infiltratievijver gelegen in het zuiden van het plangebied. De infiltratievijver maakt onderdeel uit van de landschappelijke inpassing en is derhalve terug te zien in het landschappelijk inpassingsplan. Voor de infiltratievijver is uitgegaan van een diepte van de voorzieningen van maximaal 0,50 meter en een talud van 1 op 2. Hiermee kan 80 m³ aan water worden geborgen, hetgeen voldoende is om te voorzien in de bergingseis. Aanleg en instandhouding van de infiltratievijver is gewaarborgd via het landschappelijk inpassingsplan.
<i>Riolering / RWZI (incl. water op straat/overlast)</i>	Afkoppelen van (schone) verharde oppervlakken i.v.m. reductie hydraulische belasting RWZI en transportsysteem met beperken overstorten; rekening houden met (eventuele benodigde filter)ruimte daarvoor.	Het beoogde parkeerterrein wordt niet aangesloten op het riool.
<i>Waterschapsobjecten</i>	Ruimtelijke ontwikkelingen mogen de werking van waterschapsobjecten niet belemmeren.	Waterschapsobjecten worden niet beperkt in hun werking.

<i>Watervoorziening / -aanvoer</i>	Het voorzien van de bestaande functie van (grond- en/of oppervlakte-) water van de juiste kwaliteit en de juiste hoeveelheid op het juiste moment. Het tegengaan van nadelige effecten van veranderingen in ruimtegebruik op de behoefte aan water.	De watervoorziening is door het planvoornemen niet in het geding.
<i>Volksgezondheid</i>	Minimaliseren risico watergerelateerde ziekten en plagen. Voorkomen van verdrinkingsgevaar / -risico's via onder andere de daarvoor benodigde ruimte. Gebruik uitlopende materialen.	Er wordt geen gebruik gemaakt van uitlopende materialen. Risico's ten aanzien van de volksgezondheid zijn niet te verwachten.
<i>Bodemdaling</i>	Voorkomen van maatregelen die (extra) maaiveld dalen met name in zettingsgevoelige gebieden kunnen veroorzaken.	De bovengrond bestaat ter plaatse van het plangebied uit het bodemtype 'Zand'. De grond is weinig zettingsgevoelig. Er zal geen sprake zijn van bodemdaling.
<i>Grondwateroverlast</i>	Tegengaan / verhelpen van grondwateroverlast.	Het planvoornemen voorziet niet in het tegengaan van eventueel aanwezige grondwateroverlast. De verhardingsoppervlakte neemt niet in zodanige oppervlakte toe dat dit grondwateroverlast zal gaan veroorzaken.
<i>Oppervlakte waterkwaliteit</i>	Behoud / realisatie van goede waterkwaliteit voor mens en natuur. Vergroten van de veerkracht van het watersysteem.	De waterkwaliteit neemt door het planvoornemen niet significant af.
<i>Grondwaterkwaliteit</i>	Behoud / realisatie van goede waterkwaliteit voor mens en natuur.	Er wordt niet gebouwd in een natuurgebied, (specifiek daarvoor bedoelt) infiltratiegebied en/of gebied voor drinkwatervoorziening. Het projectgebied ligt niet in een Natura 2000-gebied of andersoortig milieubeschermingsgebied.
<i>Verdroging (natuur)</i>	Bescherming karakteristieke grondwaterafhankelijke ecologische waarden; met name van belang in / rond natuurgebieden (voor hydrologische beïnvloeding-zone zie provinciaal Omgevingsplan)	Ter plaatse is geen sprake van grondwaterafhankelijke ecologische waarden.

<i>Natte natuur</i>	Ontwikkeling en bescherming van een rijke, gevarieerde en natuurlijk karakteristieke aquatische natuur.	In het plangebied is op dit moment geen sprake van een aquatische natuur. Met het planvoornemen wordt dit ook niet mogelijk gemaakt.
<i>Onderhoud waterlopen</i>	Oppervlaktewater dient adequaat onderhouden te worden.	In het plangebied is geen waterlopen, waardoor van onderhoud geen sprake is.
<i>Waterschapswegen</i>	Functionaliteit en gebruik wegen van het waterschap.	In het projectgebied liggen geen wegen die in het beheer zijn bij het waterschap.

Conclusie

Op basis van de randvoorwaarden en uitgangspunten is de ontwikkeling in zowel ruimte als tijd waterneutraal uit te voeren. Er worden dan ook vanuit het oogpunt van de waterhuishouding geen belemmering verwacht ten aanzien van de bestemmingswijziging en de uitvoering van het plan. De daadwerkelijke aanleg en instandhouding van de waterbergende voorzieningen is verzekerd aangezien de gemeente eigenaar is van de gronden in het plangebied.

4.4 Cultuurhistorie

Toetsingskader

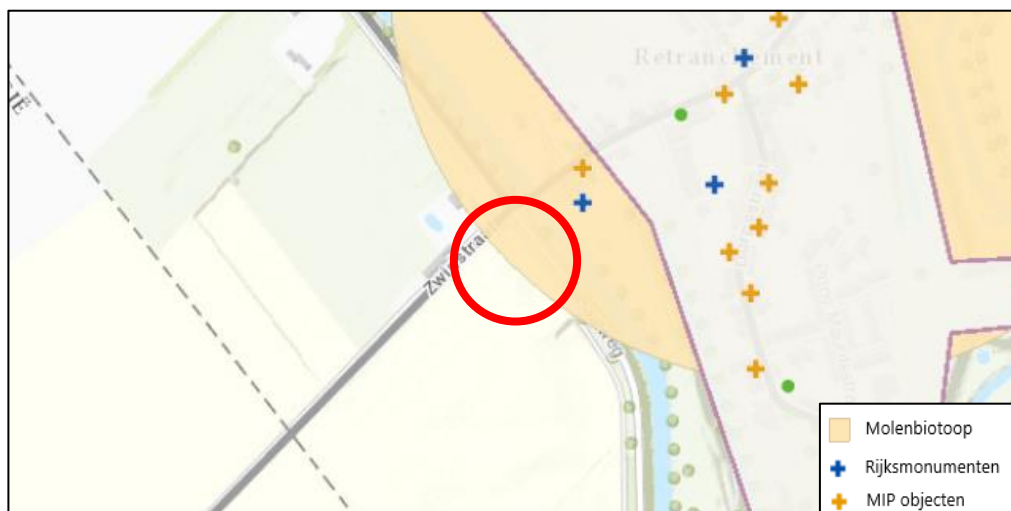
In de toelichting van het bestemmingsplan dient een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening wordt gehouden (artikel 3.1.6, lid 5 Bro). De opsteller en vaststeller van het bestemmingsplan is daarmee dus verplicht om breder te kijken dan alleen naar het facet archeologie. Ook de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie dienen te worden meegenomen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

Beleid provincie Zeeland

In de provincie Zeeland dient in het kader van het behoud van waardevolle cultuurhistorische elementen, te worden getoetst aan de provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart. Hierop staan de bepalende cultuurhistorische elementen aangegeven.

Beoordeling

Uit de cultuurhistorische waardenkaart volgt dat het plangebied gedeeltelijk is gelegen binnen een molenbiotop.



Uitsnede van de Cultuurhistoriekaart van de provincie Zeeland. Ter hoogte van de rode contour is voorliggend plangebied gelegen. Bron: zldgwb.zeeland.nl, 2019.

De molenbiotoop is binnen het vigerende bestemmingsplan “Buitengebied” en de daaropvolgende herzieningen van de gemeente Sluis opgenomen binnen de dubbelbestemming ‘Waarde - Cultuurhistorie - 2’. Deze dubbelbestemming stelt, ter bescherming en veiligstelling van de functionele, cultuurhistorische en landschapswaarde van de desbetreffende molen hoogtebeperkingen aan nieuwe bouwwerken. Het onderhavige bestemmingsplan overschrijdt deze bouwhoogten niet. De dubbelbestemming ‘Waarde - Cultuurhistorie - 2’ is tevens opgenomen in onderhavig bestemmingsplan.

Voor het overige zijn er geen cultuurhistorisch waardevolle elementen gelegen in de directe omgeving van het plangebied.

Conclusie

Het voornemen doet geen afbreuk aan cultuurhistorische waarden binnen of in de omgeving van het plangebied.

4.5 Archeologie

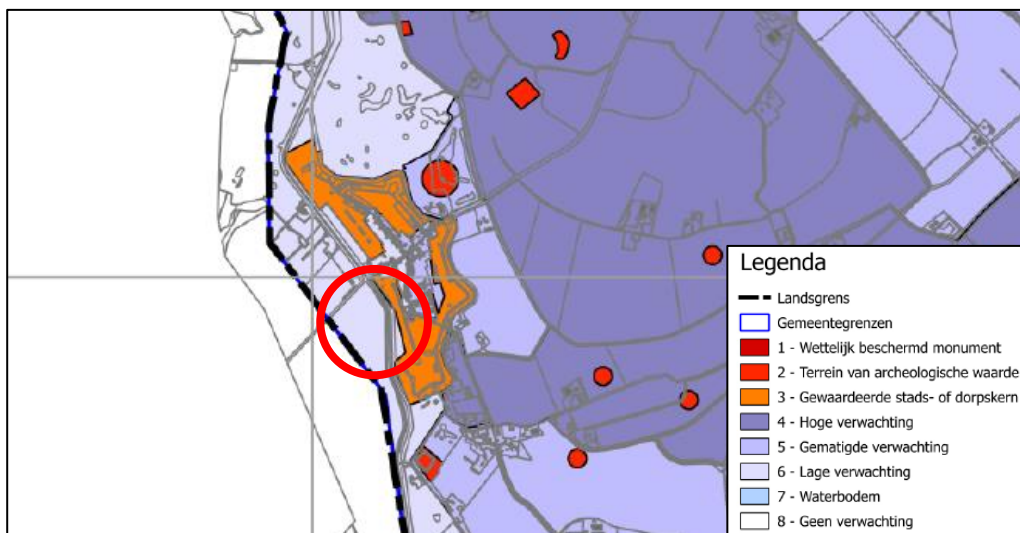
Toetsingskader

In Europees verband is het zogenaamde ‘Verdrag van Malta’ tot stand gekomen. De uitgangspunten van dit verdrag dienen te worden vertaald in nationale wetgeving. In Nederland heeft deze vertaling plaatsgevonden in de Erfgoedwet, welke in werking is getreden op 1 juli 2016. Ten aanzien van het aspect ‘archeologie’ is in art. 9.1, lid 1 van de Erfgoedwet, welk artikel een deel van het overgangsrecht regelt, bepaald dat tot het tijdstip waarop de Omgevingswet in werking treedt onder meer Hoofdstuk V, paragraaf 1 van de inmiddels vervallen Monumentenwet 1988 van toepassing blijft. In Hoofdstuk V, paragraaf 1 is vastgelegd dat een gemeente in de ruimtelijke besluitvorming (w.o. bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen voor planologisch afwijken) rekening dient te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten (art. 38a t/m 41 Monw 1988). Daartoe kan de gemeente in dat besluit regels stellen,

bijvoorbeeld tot het doen van archeologisch onderzoek. Het al dan niet stellen van regels ten aanzien van archeologie dient te rusten op voldoende informatie over de archeologische situatie (ECLI:NL:RVS:2011:BU7102, r.o. 2.9.7). Deze informatie kan worden verkregen door gebiedsdekkende kaarten waarop archeologische verwachtingswaarden zichtbaar zijn. Op basis hiervan kan archeologisch beleid worden ontwikkeld.

Beoordeling

Blijkens de 'Archeologische Beleidskaart Sluis' kennen de gronden binnen het plangebied een lage archeologische verwachting. Aan de gronden is in het bestemmingsplan "Sluis, Parapluplan archeologie" evenmin een archeologisch dubbelbestemming toegekend. Bovendien is slechts sprake van relatief oppervlakkige grondroerende werkzaamheden. Gelet hierop behoeft op voorhand geen rekening te worden gehouden met het aantreffen van archeologische waarden. Wel geldt dat als er archeologische resten (vondsten, sporen et cetera) worden aangetroffen bij de grondwerkzaamheden, deze op grond van artikel 5.10 van de Erfgoedwet gemeld moeten worden bij de Minister van OCW en bij de gemeente.



Uitsnede 'Archeologische Beleidskaart Sluis' van de gemeente Sluis. Het plangebied is aangeduid met een rode contour.

Conclusie

Blijkens de 'Archeologische Beleidskaart Sluis' kennen de gronden binnen het plangebied een lage archeologische verwachting. Binnen het plangebied is slechts sprake van beperkte grondroerende werkzaamheden. Daarmee is archeologisch onderzoek niet noodzakelijk.

4.6 Ecologie

4.6.1 Natuurgebieden

Toetsingskader

De Wet natuurbescherming (Wnb) is een wet van 16 december 2015, houdende regels ter bescherming van de natuur. De Wet natuurbescherming is in werking getreden op 1

januari 2017 en vervangt daarmee het voorheen geldende wettelijke stelsel voor de natuurbescherming, zoals neergelegd in de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet.

De wet regelt ten eerste de taken en bevoegdheden ten behoeve van de bescherming van natuurgebieden en planten- en diersoorten. Daarnaast bevat de wet onder meer bepalingen over de jacht en over houtopstanden. In de Wet natuurbescherming is de Europese regelgeving omtrent natuurbescherming, zoals vastgelegd in de Vogelrichtlijn (Richtlijn 2009/147/EG, 30 november 2009) en Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/43/EEG, 21 mei 1992) als uitgangspunt genomen. De gebiedsbescherming van de Natura 2000-gebieden is geregeld in hoofdstuk 2 van de Wnb.

Beoordeling

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied betreft Vogelrichtlijngebied 'Het Zwin' op een afstand van circa 250 meter. Natura 2000-gebieden kunnen schade ondervinden wegens diverse aspecten, zoals verdroging, oppervlakteverlies, verontreiniging, versnippering, optische verstoring, verzuring en vermesting. In onderhavige situatie is er sprake van de realisatie van een parkeerterrein. Van werkzaamheden binnen het Natura 2000-gebied is geen sprake, derhalve is geen sprake van zaken als oppervlakteverlies of optische verstoring. Natura 2000-gebieden kunnen wel schade ondervinden vanwege depositie van relevante emissies, zoals bijvoorbeeld stikstof. Ten aanzien van dit aspect geldt echter dat van het parkeerterrein zelf geen verkeersaantrekkende werking uitgaat. Deze wordt juist veroorzaakt door het natuurgebied zelf. Het onderhavige planvoornemen ontlast enkel de kern Retranchement van de parkeerdruk en zorgt ervoor dat bezoekers van het natuurgebied gerichter kunnen parkeren, hetgeen zorgt voor minder gereden kilometers met de auto, nu het 'zoeken' naar een parkeerplek in de dorpskern niet langer aan de orde zal zijn. Gelet hierop en op de aard van onderhavig initiatief, is er geen sprake van relevante emissies. Bovendien is de afstand tot de beschermde gebieden dermate groot dat relevante deposities of overige effecten op de beschermde natuurgebieden zijn uitgesloten. Onderhavige ontwikkeling heeft derhalve met zekerheid geen mogelijk effect tot gevolg op de Natura 2000-gebieden.

Conclusie

Onderhavig initiatief voldoet aan de vereisten ten aanzien van gebiedsbescherming.

4.6.2 Flora en fauna

Toetsingskader

Het beschermingsregime betreffende soorten (flora en fauna) is opgenomen in hoofdstuk 3 van de Wnb. De verbodsbepalingen zijn hierbij afhankelijk gesteld van de soort (en daarmee de opname van die soort op de diverse lijsten) en de voorgenomen handelingen. Bovendien is een algemeen geldende zorgplicht opgenomen om handelingen achterwege te laten of maatregelen te treffen, om te voorkomen dat nadelige gevolgen ontstaan voor in het wild levende dieren en planten.

Conform de Wet natuurbescherming is de initiatiefnemer bij ruimtelijke ingrepen verplicht op de hoogte te zijn van mogelijke voorkomende beschermde soorten binnen het plangebied. Vanuit die kennis dienen plannen en projecten getoetst te worden aan eventuele strijdigheid met de verbodsbepalingen uit de Wnb. Conform vaste jurisprudentie kan een plan worden vastgesteld indien aannemelijk wordt gemaakt dat het aspect flora en fauna niet aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat.

Beoordeling

Het plangebied is gelegen aan de rand van de kern Retranchement en bestaat uit een oppervlakte van circa 3.900 m². Binnen het plangebied is geen sprake van enige bebouwing. Tevens zijn de gronden thans in agrarisch gebruik en worden deze overeenkomstig dit gebruik regelmatig geroerd. Noemenswaardige groenstructuren zijn binnen het plangebied aldus niet aanwezig. Gelet op de ligging, de totale oppervlakte van het plangebied, het bestaande gebruik, de afwezigheid van groenstructuren van enige omvang en de afwezigheid van bebouwing, is uitgesloten dat het plangebied thans in gebruik is als rust- of verblijfplaats voor beschermde soorten of als foerageergebied daarvoor wordt gebruikt. In de uitvoeringsfase blijft de zorgplicht (Wnb, art. 1.11) echter onverminderd van kracht. Indien tijdens de werkzaamheden soorten worden waargenomen dienen de werkzaamheden onmiddellijk gestaakt te worden en dient een ecologisch deskundige ingeschakeld te worden.

Conclusie

Het aspect soortenbescherming vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

4.7 Wegverkeerslawaaï

Toetsingskader

Op basis van artikel 76 van de Wet geluidhinder (Wgh) dienen bij de vaststelling van een bestemmingsplan, wijzigingsplan of uitwerkingsplan als bedoeld in art. 3.6 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) de waarden als bedoeld in art. 82 t/m 85 van de Wgh in acht te worden genomen, indien dat plan gelegen is in een zone rondom een weg als bedoeld in art. 74 lid 1 Wgh en (het betreffende onderdeel van) dat plan mogelijkheden biedt voor:

- de realisatie van woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en van geluidsgevoelige terreinen (functies zoals genoemd in art. 1 Wgh en art 1.2 Bgh – het Besluit geluidhinder zoals gewijzigd op 4 april 2012);
- de aanleg van een nieuwe weg en/ of een reconstructie van een bestaande weg;
- functiewijzigingen van een niet-geluidsgevoelige functie in een geluidsgevoelige functie (bijvoorbeeld via afwijkings- of wijzigingsbevoegdheid).

Beoordeling

De in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling voorziet niet in de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige objecten of de aanleg of herstructurering van een weg met een geluidzone. Het toetsen van de voorgenomen ontwikkeling aan wegverkeers- en railverkeerslawaaï is niet noodzakelijk. Ten aanzien van mogelijke geluidhinder vanwege het parkeerterrein wordt verwezen naar paragraaf 4.8

Conclusie

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet niet in de ontwikkeling van nieuwe geluidsgevoelige objecten of de aanleg of herstructurering van een weg met een geluidzone.

4.8 Bedrijven en milieuzonering

Toetsingskader

Door het aanbrengen van een zone tussen bedrijvigheid en milieugevoelige bestemmingen (zoals woningbouw) kan de overlast ten gevolge van bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden worden. Zonering is met name van toepassing bij nieuwbouw van woningen en andere gevoelige functies in de directe omgeving van een bedrijf en bij vestiging van een nieuw bedrijf in de directe omgeving van gevoelige bestemmingen. Op basis van de VNG-brochure 'Bedrijven en Milieuzonering 2009' (hierna: VNG-brochure) wordt onder milieugevoelige functies verstaan: woningen, woongebieden, ziekenhuizen, scholen en verblijfsrecreatie. Sommige functies kunnen zowel milieubelastend als milieugevoelig zijn (bijvoorbeeld ziekenhuizen en scholen).

Beoordeling

De VNG-publicatie onderscheidt twee omgevingstypen: rustige woonwijk/rustig buitengebied en gemengd gebied. Het plangebied ligt in een gebied dat kan worden gekenmerkt als rustig buitengebied. Bij de beoordeling van een project voor de realisatie van een milieubelastende functie moet beoordeeld worden of de ontwikkeling geen gevolgen heeft voor omliggende gevoelige functies (zoals woningen).

Geluid

Onderhavig bestemmingsplan maakt de realisatie van een parkeerterrein mogelijk, waardoor een milieubelastende functie wordt toegevoegd. Op basis van de VNG-brochure geldt voor een parkeerterrein (*SBI 2008: 5221*) een richtwaarde van 30 meter (aspect geluid) tot omliggende gevoelige functies. Het plangebied is gelegen op een afstand van circa 18 meter tot de woonbestemming aan de Kanaalweg 1 en Zwinstraat 30. Binnen deze bestemming is sprake van bestaande woningen en kunnen tevens vergunningsvrij gevoelige bijgebouwen worden gerealiseerd in het achtererfgebied. Om te onderzoeken of het woon- en leefklimaat ter plaatse van deze woningen acceptabel blijft met de voorgenomen ontwikkeling, is door De Roever Omgevingsadvies een akoestisch onderzoek industrielawaai uitgevoerd. Rapportage daarvan is als bijlage 1 gevoegd bij deze toelichting. Voor de berekening van het akoestisch klimaat is gebruik gemaakt van het softwarepakket Geomilieu. Rekenpunten zijn aangebracht op alle relevante gevels van omliggende woningen. Tevens zijn toetspunten geplaatst op de grens van de woonbestemming tegenover de parkeerplaats. Binnen deze bestemming is sprake van bestaande woningen en kunnen tevens vergunningsvrij gevoelige bijgebouwen worden gerealiseerd in het achtererfgebied.

Uit de rapportage volgt dat op de gevels van omliggende woningen ten aanzien van het langetijdgemiddeld beoordelingsniveau, het maximaal geluidniveau en indirecte hinder voldaan wordt aan zowel de richtwaarden uit stap 2 van de 'Handreiking Bedrijven en milieuzonering' als de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit. Een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van omliggende woningen is daarmee gewaarborgd. Voor wat betreft de toetspunten op de grens van de woonbestemming (waar in theorie

geluidgevoelige objecten kunnen worden gerealiseerd) kan enkel in de nachtperiode niet aan de richtwaarde van stap 2 voldaan. Het betreft het piekgeluid door het optrekken van personenwagens op de inrit van de parkeerplaats. Er wordt wel voldaan aan stap 3 van de 'Handreiking Bedrijven en milieuzonering'. Het optrekken van personenwagens betreft een piekgeluid dat gebiedseigen is en niet afwijkt van de piekgeluiden veroorzaakt door het verkeer over de openbare weg of de oprit bij de burelen. Maatregelen om deze piekgeluiden terug te dringen zijn niet mogelijk. Daarnaast geldt dat ter plaatse van bestaande woningen wel aan de richtwaarde wordt voldaan. Bovendien worden, gelet op de beoogd functie (dagrecreatief bezoek), weinig piekmomenten verwacht in de nachtperiode. Om deze redenen worden deze piekgeluiden als acceptabel beschouwd. Gesteld kan worden dat sprake is van een acceptabel woon- en verblijfsklimaat ter plaatse van alle woningen in de omgeving en dat de gewenste parkeerplaats inpasbaar is.

Lichthinder

De VNG-brochure formuleert geen normen voor lichthinder, nu dit aspect voor de meeste vormen van bedrijvigheid zich niet voordoet. Omliggende gevoelige bestemmingen kunnen echter wel hinder ondervinden ten gevolge van licht afkomstig van een parkeerterrein. Te denken valt aan felle straatverlichting of het naar binnen schijnen van koplampen van auto's. Ten aanzien van straatverlichting zal gebruik worden gemaakt van standaard straatarmatuur. De verlichting is gericht op de grond, waardoor lichthinder buiten het plangebied niet te verwachten is. Bovendien kan door middel van diverse lichtkappen de uitstraling worden gecontroleerd en beperkt worden tot binnen het plangebied. Het naar binnen schijnen van koplampen wordt voorkomen door de in- en uitrit van het parkeerterrein langgerekt te maken en onder een vaste hellingshoek te laten op- en aflopen. Koplampen blijven hierdoor gericht op de weg. Tevens is de locatie van de in- en uitrit zodanig gelegen dat auto's bij het uitrijden niet gericht zijn op omliggende woningen. Lichthinder afkomstig van koplampen is hierdoor redelijkerwijs niet te verwachten.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmering vormt voor onderhavig planvoornemen.

4.9 Externe veiligheid

4.9.1 Inrichtingen en externe veiligheid

Toetsingskader

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is gericht aan het bevoegd gezag inzake de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening en heeft onder meer tot doel om bij nieuwe situaties toetsing aan de risiconormen te waarborgen. In de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) zijn o.a. standaardafstanden opgenomen waarbij wordt voldaan aan de grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico. Het Bevi is van toepassing op vergunningplichtige risicovolle bedrijven en de nabijgelegen al dan niet geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten. In artikel 2, lid 1 van het Bevi is opgesomd wat wordt verstaan onder risicovolle bedrijven. In artikel 1 van het Bevi wordt toegelicht wat wordt verstaan onder (beperkt) kwetsbare objecten. Voor de toepassing van het Bevi, wordt een nieuw ruimtelijk besluit gezien als een nieuwe situatie.

Beoordeling

Grenswaarden genoemd in het Bevi moeten in acht worden genomen indien het bestemmingsplan de bouw of vestiging van (beperkt) kwetsbare objecten toelaat. Met het onderhavige bestemmingsplan worden geen (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk gemaakt en wordt ook niet voorzien in de realisatie van een nieuwe inrichting.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect inrichtingen geen belemmering vormt voor onderhavig bestemmingsplan.

4.9.2 Transport en externe veiligheid

Toetsingskader

Beoordeling van de risico's veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, het water en de weg dient plaats te vinden aan de hand van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), als in werking per 1 april 2015. Bij het besluit horen grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico en richtlijnen voor de toepassing van de rekenmethodiek en de verantwoording van het groepsrisico. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen langs transportassen die deel uitmaken van het Basisnet Weg, Water en/of Spoor kan de berekening van het plaatsgebonden risico achterwege blijven. Hiervoor gelden namelijk de afstanden die in bijlage I, II en III van de Regeling basisnet zijn opgenomen. Op deze afstanden mag het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen niet meer bedragen dan 10^{-6} per jaar. Voor het Basisnet Weg geldt dat daar waar in de tabel van bijlage 2 van het Bevt de afstand '0' is vermeld het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer op het midden van de weg niet meer mag bedragen dan 10^{-6} per jaar.

Beoordeling

Uit het Bevt volgt dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan basisnetafstanden volgend uit het Bevt in acht moeten worden genomen ten aanzien van nieuw toe te laten kwetsbare objecten en daarmee rekening wordt gehouden bij nieuw toe te laten beperkt kwetsbare objecten. Voor het onderhavige bestemmingsplan geldt dat geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten worden toegelaten en ook niet wordt voorzien in de realisatie van een nieuwe transportroute (weg, water of spoor).

Conclusie

Concluderend vormt het aspect transport geen belemmering voor onderhavig bestemmingsplan.

4.9.3 Buisleidingen en externe veiligheid

Toetsingskader

Beoordeling van de risico's veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen geschiedt aan de hand van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), als in werking getreden per 1 januari 2011. Ten aanzien van het Bevb bestaat de noodzaak om een ruimtelijke reservering op te nemen voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoording van het groepsrisico (GR) van relevante

buisleidingen. Binnen de PR 10^{-6} risicocontour mogen geen kwetsbare objecten aanwezig zijn en zo mogelijk ook geen beperkt kwetsbare objecten. Het verwachte aantal aanwezigen binnen het invloedsgebied van de buisleiding moet worden verantwoord. Dat invloedsgebied reikt bij brandbare vloeistoffen tot net buiten de 10^{-6} contour, voor leidingen met aardgas en chemicaliën moet dat per geval berekend worden.

Beoordeling

Uit het Bevb volgt dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan basisnetafstanden volgend uit het Bevb in acht moeten worden genomen ten aanzien van nieuw toe te laten kwetsbare objecten en daarmee rekening wordt gehouden bij nieuw toe te laten beperkt kwetsbare objecten. Voor het onderhavige bestemmingsplan geldt dat geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten worden toegelaten en ook niet wordt voorzien in de realisatie van een nieuwe buisleiding.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect buisleidingen en externe veiligheid geen belemmering vormt voor onderhavig bestemmingsplan.

4.10 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

In het kader van een planologische procedure dient te worden aangetoond dat voldaan wordt aan de wettelijke normen voor wat betreft luchtkwaliteit. Hierbij dient het effect op de luchtkwaliteit in de omgeving als gevolg van een nieuwe ontwikkeling, als ook de toetsing aan de 'Wet luchtkwaliteit' in beeld te worden gebracht.

De 'Wet luchtkwaliteit' van 15 november 2007, opgenomen in hoofdstuk 5, onder titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm) gaat in op luchtkwaliteitseisen. In Bijlage 2 van de Wm zijn wettelijke grenswaarden vastgelegd van onder andere de stoffen stikstofdioxide (NO_2), fijn stof (PM_{10}), benzeen (C_6H_6), zwaveldioxide (SO_2), lood (Pb) en koolmonoxide (CO).

Voor PM_{10} geldt voor het jaargemiddelde een grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Het 24-uursgemiddelde van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mag maximaal 35 dagen per kalenderjaar worden overschreden. Voor NO_2 geldt voor het jaargemiddelde een grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Het 24-uursgemiddelde van $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mag maximaal 18 dagen per kalenderjaar worden overschreden.

De 'Wet luchtkwaliteit' voorziet onder meer in een gebiedgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het Rijk, provincies en gemeenten werken in het NSL-programma samen aan maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tot de normen, ook in gebieden waar nu de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (overschrijdingsgebieden). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen.

Kort samengevat dienen projecten te worden beoordeeld op basis van de 'Wet luchtkwaliteit' c.q. artikel 5.16 van de Wet milieubeheer. Luchtkwaliteitseisen vormen onder de 'Wet luchtkwaliteit' geen belemmering voor vergunningverlening als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL, dat op 1 augustus 2009 in werking is getreden.

In artikel 2 van het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' is opgenomen dat een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtkwaliteit als de zogenaamde '3% grens' niet wordt overschreden. Na vaststelling van het NSL op 1 augustus 2009 is deze grens gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m³ voor zowel PM₁₀ als NO₂.

In artikel 4 van het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) en de bijlagen van de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' is voor bepaalde categorieën projecten met getalsmatige grenzen vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

De wettelijke ondergrens voor onderzoek bedraagt:

- 1500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg;
- 3000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.

Beoordeling

Onderhavige ontwikkeling betreft de realisatie van een parkeerterrein. Gesteld kan worden dat dit plan in verhouding tot de wettelijke ondergrens voor onderzoek, gelegen op de bouw van 1500 woningen, niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan het verslechteren van de luchtkwaliteit.

Conclusie

Concluderend vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de onderhavige ontwikkeling.

4.11 Kabels en leidingen

Toetsingskader

De hierna volgende leidingen zijn planologisch relevant, voor zover zij geen deel uitmaken van een inrichting zoals bedoeld in de Wet milieubeheer¹.

- a. hoogspanningsverbindingen van 50 kV en hoger;

¹ 'Leidingen die deel uitmaken van een inrichting' zijn leidingen binnen de inrichtingsgrens die in beheer zijn van de drijver van de inrichting én leidingen die in beheer zijn van derden waarmee een product wordt geleverd aan de betreffende inrichting (laatstgenoemde leidingen hebben een zgn. functionele binding met de inrichting, zoals bedoeld in de Wet milieubeheer).

- b. buisleidingen voor transport van aardgas met een uitwendige diameter van meer dan 50 mm en een druk van meer dan 16 bar;
- c. buisleidingen voor transport van aardolieproducten met een uitwendige diameter van meer dan 70 mm en een druk van meer dan 16 bar;
- d. buisleidingen met een diameter van 400 mm of meer buiten de bebouwde kom;
- e. buisleidingen voor transport van andere stoffen dan aardgas en aardolieproducten, die risico's met zich meebrengen voor mens en/of leefomgeving wanneer deze leidingen beschadigd raken².

Beoordeling

Voor onderhavige ontwikkeling is een klic-melding uitgevoerd. Ter plaatse van het plangebied zijn voor geen planologisch relevante kabels en leidingen aanwezig.

Conclusie

Er zijn geen belemmeringen met betrekking tot de aanwezigheid van kabels en leidingen.

4.12 Milieueffectrapportage en vormvrije m.e.r.-beoordeling

Toetsingskader

Behalve aan de uitvoeringsaspecten bedoeld in de Awb en het Bro dient ook te worden getoetst aan de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. of er sprake is van een mogelijke verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapportage. Een milieueffectrapportage (MER), en de bijbehorende procedure (m.e.r.), is een hulpmiddel om de belangen van het milieu volwaardig te betrekken bij de besluitvorming omtrent plannen en projecten. Het gaat hierbij wel enkel om plannen en projecten die kunnen leiden tot initiatieven waarmee het milieu mogelijk nadelig kan worden beïnvloed. Als uitgangspunt geldt voor plannen de onderstaande criteria om te beoordelen of een MER noodzakelijk is:

1. Plannen die kaderstellend zijn voor toekomstige m.e.r.- (beoordelings)plichtige besluiten (boven de grenswaarden uit de C- of D-lijst van het Besluit m.e.r.);
2. Plannen waarvoor een passende beoordeling nodig is in verband met een mogelijk significant negatief effect op Natura 2000-gebieden;
3. Plannen en activiteiten die o.g.v. een provinciale milieuverordening zijn aangewezen als MER-plichtig.

Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r. gewijzigd. De belangrijkste aanleidingen hiervoor zijn de modernisering van de m.e.r. wetgeving in 2010 en de uitspraak van het Europese Hof van 15 oktober 2009 (HvJ EG 15 oktober 2009, zaak C-255/08 – Commissie vs. Nederland). Deze wijziging heeft gevolgen voor eerstgenoemd criterium om te beoordelen of een MER noodzakelijk is. Uit deze uitspraak volgt dat de omvang van een project niet het enige criterium mag zijn om wel of geen m.e.r.- (beoordeling) uit te voeren. Ook als een project onder de drempelwaarde uit de C- of D-lijst blijft, kan een project belangrijke nadelige gevolgen hebben, als het bijvoorbeeld in of nabij een kwetsbaar natuurgebied ligt. Gemeenten en provincies moeten daarom per 1 april van 2011 ook bij 'kleine projecten' (projecten onder de drempelwaarden van de C- of D-lijst)

² Onder zgn. 'leidingen voor andere stoffen dan aardgas en aardolieproducten' worden in ieder geval leidingen verstaan voor transport van nafta, waterstof, koolstofdioxide, stikstof, zuurstof, ethyleen en propyleen.

beoordelen of een m.e.r.-beoordeling) nodig is. Dit wordt de 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' genoemd. Deze beoordeling houdt in dat er bekeken moet worden of er bij het initiatief sprake is van dusdanig bijzondere omstandigheden of milieueffecten dat er toch een MER moet worden opgesteld. Hierbij wordt gekeken naar de selectiecriteria uit bijlage III bij de m.e.r.-richtlijn (2011/92/EU), welke o.a. de omvang van het project, de cumulatie met andere projecten en het gebruik van natuurlijke hulpbronnen betreffen.

Beoordeling

Het voorgenomen planvoornemen kan beschouwd worden als een ontwikkeling behorend tot categorie 11.2 als opgenomen in onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Deze activiteit betreft: 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen'.

In onderhavige situatie is er sprake van de realisatie van een parkeerterrein. Dit betreft geen activiteit die voorkomt op de C-lijst. Wat betreft het eerste criterium geldt er derhalve geen plicht tot het opstellen van een MER. De activiteit komt wel voor op de D-lijst, namelijk onder categorie D 11.2. Deze activiteit betreft: 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen'. Bij een dergelijke activiteit is er sprake van een m.e.r.-beoordelingsplichtig besluit indien de activiteit betrekking heeft op:

1. een oppervlakte van 100 hectare of meer;
2. een aaneengesloten gebied en 2.000 woningen of meer omvat;
3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Onderhavige ontwikkeling heeft betrekking op de realisatie van een parkeerterrein van beperkte omvang en blijft daarmee ruimschoots onder de gestelde grenswaarde. Geconcludeerd kan worden dat het plan derhalve niet kaderstellend is voor een m.e.r.- (beoordelings)plichtig besluit. Wat betreft het eerste criterium geldt er derhalve geen plicht tot het opstellen van een MER. Middels de toetsing aan de overige milieuaspecten in dit hoofdstuk heeft een vormvrije m.e.r.-beoordeling plaatsgevonden. Hieruit zijn geen belangrijke nadelige milieugevolgen gebleken, waaruit bovendien geconcludeerd kan worden dat er geen noodzaak is tot het opstellen van een MER.

Ten aanzien van het tweede criterium inzake een mogelijke MER-plicht, geldt dat er bij onderhavige situatie geen sprake is van een plan waarvoor een passende beoordeling nodig is in verband met een mogelijk significant negatief effect op Natura 2000-gebieden. Onderhavige ontwikkeling heeft met zekerheid geen mogelijk significant effect op de Natura 2000-gebieden.

Ten aanzien van het derde criterium geldt dat onderhavige activiteit niet is aangewezen als MER-plichtig op grond van de Provinciale milieuverordening.

Conclusie

Zoals beschreven is er bij onderhavig project geen sprake van een verplichting tot het opstellen van een MER en het doorlopen van de m.e.r.-procedure o.g.v. het Besluit m.e.r. of de Provinciale milieuverordening. Wel heeft er een vormvrije m.e.r.-

beoordeling plaatsgevonden, waarbij alle relevante planologische en milieuhygiënische aspecten zijn getoetst en akkoord bevonden. Er is geen sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen. Er is dus voldaan aan de wettelijke verplichtingen hieromtrent.

5 JURIDISCHE PLANTOELICHTING

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bespreekt de wijze waarop het ruimtelijk en functioneel beleid voor het plangebied in het bestemmingsplan is vertaald. Bij het opstellen van de juridische regeling heeft het uitgangspunt centraal gestaan dat er een regeling geboden wordt die de ontwikkeling in het plangebied mogelijk maakt.

5.2 Opbouw van de regels

Het bestemmingsplan bestaat uit regels en een verbeelding, vergezeld van een toelichting. De regels en de verbeelding vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

De verbeelding heeft de rol van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding omvat de gronden die voor de ontwikkeling van het plan van belang zijn. De keuze van de bestemmingen en de situering van de bestemmingsvlakken is gebaseerd op de huidige ruimtelijke situatie en de gewenste functies. Voorts sluit de opzet van de verbeelding aan op de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012).

De regels regelen hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. De bestemmingen zijn zo opgenomen dat voldoende rechtszekerheid bestaat voor omwonenden en andere gebruikers van het gebied en de omliggende gebieden.

De regels bestaan uit vier hoofdstukken, te weten:

- inleidende regels;
- bestemmingsregels;
- algemene regels;
- overgangs- en slotregels.

In de toelichting wordt gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Ondanks het feit dat de toelichting geen onderdeel uitmaakt van het juridisch plangedeelte, fungeert de toelichting wel als interpretatiekader voor de uitleg van de regels, indien hierover interpretatieverschillen blijken te bestaan.

5.3 Regels

5.3.1 Hoofdstuk 1 'Inleidende regels'

Artikel 1 'Begrippen'

In dit artikel worden begrippen gedefinieerd, die in de regels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan moet worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis.

Artikel 2 'Wijze van meten'

In dit artikel wordt aangegeven hoe de hoogte en andere maten, die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

5.3.2 Hoofdstuk 2 'Bestemmingsregels'

Het stramien voor de regels is vastgelegd in de SVBP 2012. De regels van een bestemming worden als volgt opgebouwd en benoemd:

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels;
- specifieke gebruiksregels;
- afwijken van de gebruiksregels;

Duidelijk zal zijn dat een regel niet alle elementen hoeft te bevatten. Dit kan per bestemming verschillen.

Artikel 3 'Groen – Landschappelijke inpassing'

Binnen deze bestemming is de landschappelijke inpassing geborgd, door middel van de verplichting tot het aanleggen en in stand houden van gebiedseigen beplanting overeenkomstig het bijgevoegde landschappelijk inpassingsplan. Binnen deze bestemming kan tevens worden voorzien in een rolstoel- en voetgangershelling.

Artikel 4 'Verkeer'

Het nieuw te realiseren parkeerterrein heeft de bestemming 'Verkeer' gekregen. Binnen deze bestemming kan tevens worden voorzien in een rolstoel- en voetgangershelling. Daarnaast kan worden voorzien in noodzakelijke verlichting en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Artikel 5 'Waarde - Cultuurhistorie - 2'

Deze bestemmingen is opgenomen voor de molenbiotopen rond molens. Aan de bestemming is een regeling voor bouwen gekoppeld die van toepassing is indien op basis van de onderliggende bestemmingen een afwijkingsprocedure of een wijzigingsbevoegdheid wordt toegepast. De windvang wordt daarmee in zekere mate veilig gesteld terwijl de bestaande bouwrechten gerespecteerd worden.

5.3.3 Hoofdstuk 3 'Algemene regels'

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel

In dit artikel wordt geregeld dat voor gronden die eenmaal in aanmerking zijn genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing blijven.

Artikel 7 Algemene gebruiksregels

Binnen dit artikel is het verboden gebruik van de gronden geregeld.

Artikel 8 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel is een aantal algemene afwijkingsregels opgenomen. Deze afwijkingen bij

omgevingsvergunning betreffen het overschrijden van bebouwingsgrenzen, afwijken van maten en het overschrijden van de bouwgrenzen.

Artikel 9 Algemene wijzigingsregels

Dit bestemmingsplan bevat slecht één algemene wijzigingsregel. Het betreft een wijzigingsbevoegdheid waarmee kleine overschrijdingen van bestemmingsgrenzen mogelijk zijn.

5.3.4 Hoofdstuk 4 'Overgangs- en slotregels'

Dit hoofdstuk omvat twee artikelen:

Artikel 10 Overgangsrecht

Dit artikel betreft het overgangsrecht met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt. Dit gebruik mag worden voortgezet. Wijziging van het afwijkend gebruik is slechts toegestaan indien de afwijking hierdoor wordt verkleind. Daarnaast zijn overgangsregels opgenomen ten aanzien van het bouwen. Een bouwwerk dat afwijkt van de bouwregels van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt, mag gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd, of na een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd. De afwijking mag daarbij naar aard en omvang niet worden vergroot. Daarvan mag eenmalig bij een omgevingsvergunning worden afgeweken tot maximaal 10% van de inhoud van het bouwwerk. Het overgangsrecht is niet van toepassing op bouwwerken die reeds in strijd waren met het voorgaande geldende bestemmingsplan.

Artikel 11 Slotregel

De regels kunnen worden aangehaald onder de naam: Regels van het bestemmingsplan 'Parking Retranchement'.

6 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven. Indien het bestemmingsplan voorziet in de uitvoering van werken door de gemeente moet de financieel-economische uitvoerbaarheid hiervan worden aangetoond. Er wordt nader ingegaan op de grondexploitatie en de koppeling met het exploitatieplan.

6.2 Toepassing Grondexploitatiewet

De Wet ruimtelijke ordening maakt het vaststellen van een exploitatieplan verplicht voor een aantal bouwactiviteiten wanneer de bouw planologisch mogelijk wordt gemaakt in een bestemmingsplan, een wijziging van een bestemmingsplan of een projectafwijkingsbesluit. De bouwplannen waarbij een exploitatieplan verplicht is staan in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Dit betreft onder meer plannen voor de bouw van een of meer woningen en de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen. Bovendien is een exploitatieplan nodig als locatie-eisen (aan openbare ruimte of woningcategorieën) gesteld moeten worden en/of het bepalen van een tijdvak of fasering noodzakelijk is.

Geen exploitatieplan is nodig indien het verhaal van de kosten van grondexploitatie anderszins verzekerd is en er geen fasering of tijdvak behoeft te worden vastgelegd én geen locatie-eisen (aan openbare ruimte of woningbouwcategorieën) hoeven te worden vastgesteld.

Het voorliggende initiatief betreft de realisatie van een parkeerterrein. Dit betreft geen bouwplan zoals aangewezen in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, derhalve is het plan niet exploitatieplanplichtig. De gemeente Sluis is bovendien zelf eigenaar van de betreffende gronden. De exploitatie is op deze manier anderszins verzekerd.

7 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

7.1 Vooroverleg

Artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) geeft aan dat bij de voorbereiding van een bestemmingsplan burgemeester en wethouders overleg met de besturen van bij het plan betrokken waterschappen plegen. Waar nodig plegen zij tevens overleg met besturen van andere gemeenten, met de provincie, de inspecteur voor de ruimtelijke ordening en met eventuele andere diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn. Daarnaast heeft de gemeente de mogelijkheid om een voorontwerp van het bestemmingsplan ter inzage te leggen voor een inspraakperiode van zes weken. Dit inspraakmoment maakt geen onderdeel uit van de ‘formele’ procedure uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

De resultaten van het vooroverleg zullen te zijner tijd worden verwerkt in onderhavige toelichting.

7.2 Zienswijzen

De vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan vindt plaats volgens artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Het plan wordt in dit kader ter visie gelegd gedurende een periode van zes weken. Gedurende deze periode wordt een ieder in de gelegenheid gesteld zijn zienswijzen kenbaar te maken tegen het plan. De eventueel ingebrachte zienswijzen worden behandeld in een zienswijzennota. Hierin zullen tevens de eventuele wijzigingen ten opzichte van het ontwerp worden verwoord. De resultaten van de tervisielegging zullen te zijner tijd worden verwerkt in onderhavige toelichting.

**Bijlage 1 – Akoestisch onderzoek
industrielawaai**

