

Bestemmingsplan Parking Waterdunen

Gemeente Sluis

Ontwerp



Bestemmingsplan Parking Waterdunen

Gemeente Sluis

Ontwerp

Rapportnummer: P01660

Datum: 20 november 2019

Opdrachtgever: Gemeente Sluis

Projectteam BRO: EHa, DvM, TvS

Concept: mei 2019

Ontwerp: november 2019

Vastgesteld:

Bron foto kaft: www.campingschippers.nl

Beknopte inhoud: Bestemmingsplan waarmee een parkeerterrein ten behoeve van 'Welkom in Waterdunen' en de speelnatuur in Waterdunen mogelijk wordt gemaakt.

BRO
Hoofdvestiging
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
E info@bro.nl

B | R O
Ruimte | om *in* te leven

Toelichting

Inhoudsgave

pagina

1. INLEIDING	2
1.1 Aanleiding	2
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	2
1.3 Vigerend bestemmingsplan	3
2. PLANBESCHRIJVING	5
2.1 Historische en huidige situatie	5
2.2 Beoogde situatie	5
3. BELEIDSKADER	7
3.1 Rijksbeleid	7
3.2 Provinciaal beleid	8
3.3 Gemeentelijk beleid	9
4. MILIEUASPECTEN	10
4.1 Inleiding	10
4.2 Cultuurhistorie & Archeologie	10
4.3 Flora en fauna	10
4.4 Bedrijven en milieuzonering	11
4.5 Geurhinder	12
4.6 Bodem	12
4.7 Verkeer en parkeren	12
4.8 Water	13
4.9 Geluid	13
4.10 Luchtkwaliteit	13
4.11 Externe veiligheid	14
4.12 M.e.r.-beoordeling	15
5. UITVOERBAARHEID	16
5.1 Economisch	16
5.2 Maatschappelijk	16

BIJLAGEN

- Bijlage 1: Bodemonderzoek
- Bijlage 2: Aeriusberekening
- Bijlage 3: Quickscan Flora en fauna

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Binnen het project 'Waterdunen' is door Stichting 'Het Zeeuwse Landschap' een plan ontwikkeld voor speelnatuur in combinatie met een startpunt voor excursies en rondleidingen. Dit plan heeft de naam 'Welkom in Waterdunen' en voorziet in een duidelijke impuls aan de toeristische/recreatieve functie van Waterdunen. De bestaande parkeervoorzieningen rondom Waterdunen beschikken niet over voldoende parkeerplaatsen om te voorzien in de parkeerbehoefte die ontstaat door de extra bezoekers. Naar aanleiding hiervan is het plan opgevat om ter hoogte van Noordweg 7 (Groede) een parking te realiseren ter ondersteuning en versterking van de speelnatuur en bezoekersfunctie van Waterdunen.

Op het perceel Noordweg 7 is het bestemmingsplan 'Buitengebied' van toepassing. Binnen dit plan is de realisatie van een parkeerterrein niet mogelijk. Deze dient daarom juridisch-planologisch mogelijk te worden gemaakt door middel van voorliggend bestemmingsplan.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

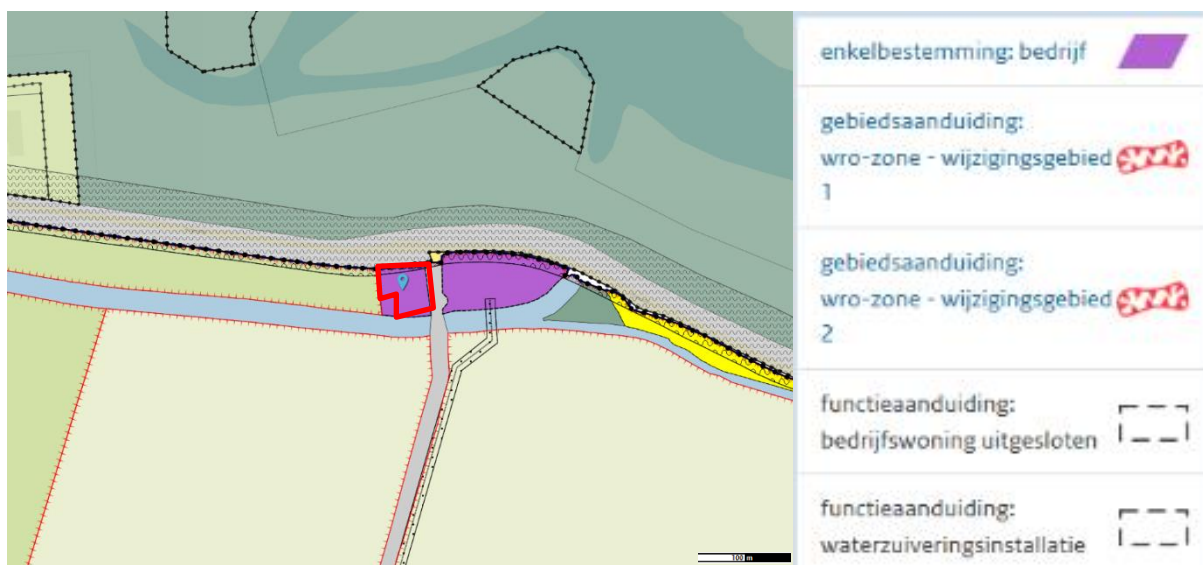
Het plangebied ligt aan de Noordweg 7 en staat kadastraal bekend als gemeente Groede, sectie S, perceel 421. De beoogde parking komt te liggen op het westelijk deel van het voormalig RWZI-terrein nabij de kruising met de Puijendijk. Ten noorden van het plangebied ligt het natuurgebied Waterdunen, waar de beoogde parking ook voor bedoeld is. Aan de Puijendijk liggen enkele woningen op meer dan 150 meter van het plangebied. Verder vindt er (agrarische) bedrijvigheid plaats en liggen er verschillende campings in de omgeving van het plangebied.



Figuur 1: Globale ligging plangebied

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het plangebied is onderdeel van het bestemmingsplan 'Buitengebied' welke is vastgesteld op 23 juni 2011. Hierin is de enkelbestemming 'Bedrijf' toebedeeld, met daarbij de functieaanduidingen 'Bedrijfswoning uitgesloten' en 'Waterzuiveringsinstallatie'. Gronden met de enkelbestemming 'Bedrijf' zijn bestemd voor bedrijven uit ten hoogste categorie 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Ter plaatse van de aanduiding 'Waterzuiveringsinstallatie' is de grond uitsluitend bestemd voor een rioolwaterzuivering behorende tot milieucategorie 4.1. Daarnaast gelden er wijzigingsbevoegdheden voor het plangebied. Deze zijn echter niet van toepassing op onderhavig planvoornemen.



Figuur 2: Ligging plangebied in het bestemmingsplan 'Buitengebied'

Doorwerking plangebied

Het planvoornemen voorziet in de ontwikkeling van een parking met 70 parkeerplaatsen. Op grond van dit bestemmingsplan is aan het perceel de enkelbestemming 'Bedrijf' toegekend met de functieaanduidingen 'Bedrijfswoning uitgesloten' en 'Waterzuiveringsinstallatie'. De realisatie van een parkeerterrein ten behoeve van recreatief medegebruik is niet mogelijk binnen dit bestemmingsplan. Om het voornemen te realiseren, zal het plan daarom juridisch-planologisch mogelijk moeten worden gemaakt. Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld om dit te bewerkstelligen.

2. PLANBESCHRIJVING

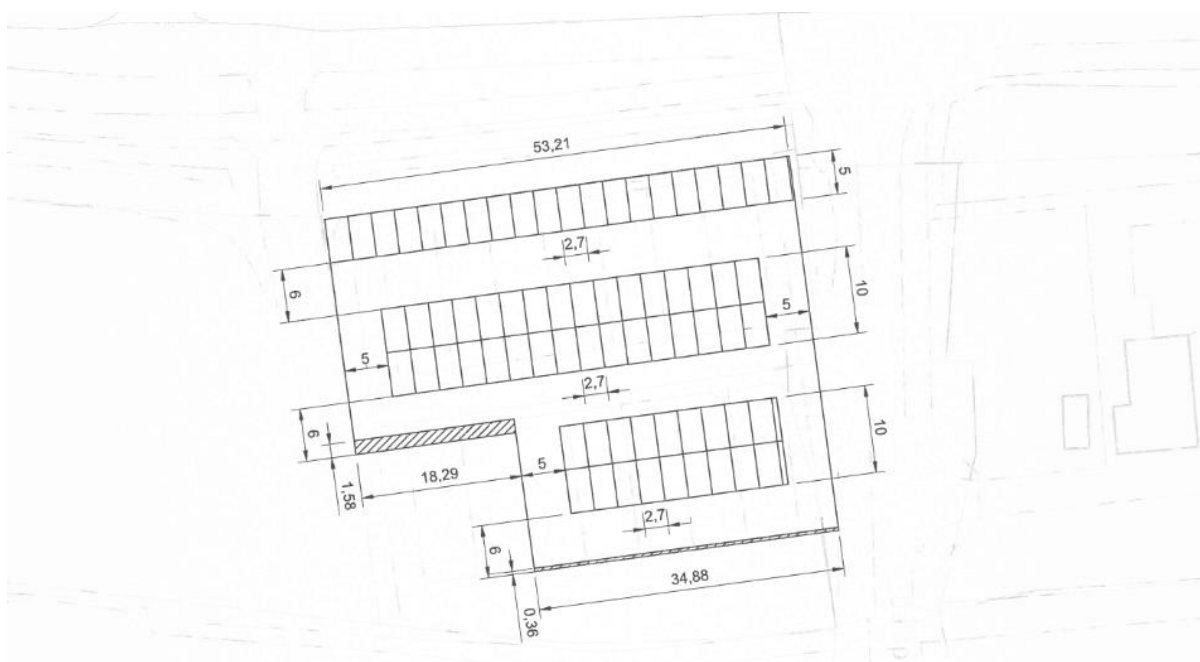
2.1 Historische en huidige situatie

Vanaf het midden van de 13^e eeuw werden dijken niet meer aangelegd om bestaand land te verdedigen, maar ook om nieuw land te winnen. Deze nieuwe stukken worden nieuwland genoemd en bestaan uit zowel opwassen en aanwassen, als uit weer opgeslibd verdronken oudland. Het plangebied behoort tot het nieuwland en maakt onderdeel uit van het zuidwestelijk zeekleigebied. De nieuwlandpolders zijn relatief hoog gelegen ten opzichte van oudlandpolders, omdat ze hoger zijn opgeslibd en minder zijn ingeklonken. Ze worden onder andere gekenmerkt door kreken en rechte, beplante dijken. Het plangebied wordt omringd door een dergelijke dijk aan de noordkant en een kreek aan de zuidkant.

In het vigerend bestemmingsplan is het plangebied bestemd voor een rioolzuiveringsinstallatie. Deze rioolwaterzuivering is onlangs vervangen door een rioolpersgemaal. Deze ontwikkeling is onderdeel van een efficiëntieslag voor afvalwater in het westen van Zeeuws-Vlaanderen, waarbij de aanleg van dergelijke gemalen voordeliger is dan het onderhouden en renoveren van de bestaande zuiveringen. Dit nieuwe gemaal neemt minder ruimte in beslag, waardoor een groot deel van het plangebied in de huidige situatie niet wordt gebruikt. Dit leent zich uitstekend voor de beoogde ontwikkeling van het parkeerterrein.

2.2 Beoogde situatie

Het plan voorziet in de ontwikkeling van een parkeerterrein met 70 plekken. In onderstaande figuur is geschetst hoe het terrein vormgegeven zal worden. Hierbij wordt het overgrote deel van het perceel opnieuw verhard, waarbij de reeds aanwezige bebouwing verwijderd wordt. In principe zal er slechts een parkeermeter toegevoegd worden aan het terrein. Het is daarnaast toegestaan om bij de bestemming behorende voorzieningen zoals straatmeubilair en bebording toe te voegen.



Figuur 3: Schematische weergave toekomstige situatie

Vanwege de natuurlijke scheiding door middel van wegen, dijken en kreken, is de aanleg van bijvoorbeeld een hek niet noodzakelijk. Dit is ook niet gewenst vanwege het open karakter van het omliggende gebied. Mede hierom zullen er ook geen overige landschappelijke inpassingen plaatsvinden. Deze zouden slechts een negatief effect kunnen hebben op de openheid van het landschap. Het terrein ligt iets lager dan het omliggend gebied, waardoor een effect op het landschap geminimaliseerd wordt. Aan de zijde van de watergang wordt een grondwal aangebracht om lichtuitstraling vanwege auto's op de grondwal te voorkomen.

3. BELEIDSKADER

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft de ambitie aan voor Nederland in 2040. Die ambitie is vertaald in doelen voor de middellange termijn tot 2028.

Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. De bestuurlijke drukte, ingewikkelde regelgeving of een sectorale blik met negatieve gevolgen voor de ontwikkeling van Nederland dient met de nieuwe structuurvisie gekeerd te worden.

Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Eén van de 13 nationale belangen is het gebruiken van hernieuwbare energiebronnen in combinatie met het terugdringen van het energiegebruik.

Doorwerking plangebied

Onderhavig planvoornemen is niet van invloed op een van de nationale belangen. Het beleid omtrent de parking wordt derhalve neergelegd bij de decentrale overheden.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft richtlijnen voor de inhoud van bestemmingsplannen voor zover het gaat om ruimtelijke ontwikkelingen van nationaal belang. In het SVIR wordt bepaald welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Het Barro bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. De normering uit het Barro werkt zoveel mogelijk direct door op het niveau van de lokale besluitvorming. Bij besluitvorming over bestemmingsplannen moeten de regels worden gerespecteerd. Het merendeel van de regels legt beperkingen op, daarin is een gradatie te onderkennen. Deze zijn geformuleerd als een 'ja-mits', een 'ja, voor zover', een 'nee-tenzij', een 'nee-als' of een stringente 'nee' bepaling.

Doorwerking plangebied

Het Barro heeft geen invloed op het onderhavige plan. Het beleid inzake de realisatie van de parking wordt dan ook neergelegd bij de decentrale overheden.

Ladder voor duurzame ontwikkeling

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen is per 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 Bro) opgenomen. De ladder ziet op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De ladder is een motiveringsinstrument dat verplicht moet worden toegepast bij elk ruimtelijk besluit dat een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maakt. Wat er onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan, is in artikel 1.1.1 Bro bepaald: *“De ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.”*

Per 1 juli 2017 is een gewijzigde Ladder in werking getreden. Hierin is de tekst van de Ladder teruggebracht naar de essentie, namelijk de noodzaak om aan te geven dat de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte plus een motivering indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd: “De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien” (artikel 3.1.6 lid 2 Bro).

Doorwerking plangebied

De ontwikkeling van een parkeerterrein wordt niet gezien als een stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in artikel 3.1.6. van het Bro. Een Ladder onderbouwing is derhalve niet noodzakelijk. Desalniettemin biedt de Ladder een goed handvat om te kijken naar de behoefte naar en de locatiekeuze van de beoogde ontwikkeling. Op dit moment is er geen parkeergelegenheid bij ‘Welkom in de Waterdunen’. De bestaande parkeerterreinen bevatten niet genoeg plekken om de extra bezoekers op te vangen. Derhalve is er behoefte aan extra parkeergelegenheden. Het parkeerterrein en de locatie zijn verbonden aan het natuurgebied ‘Waterdunen’ waardoor een binnenstedelijke ontwikkelingslocatie niet relevant is.

3.2 Provinciaal beleid

Omgevingsplan Zeeland 2018

Het omgevingsplan Zeeland 2018, vastgesteld op 21 september 2018, bevat de hoofdlijnen uit alle provinciale beleidsplannen voor de fysieke leefomgeving. Het gaat over economie, ruimte, mobiliteit, natuur, cultuur, water en milieu. Daarbij zijn ook verschillende deelviesie opgenomen, zoals bijvoorbeeld de Zeeuwse Kustvisie uit 2017. Met dit omgevingsplan wordt rekening gehouden met de nieuwe Omgevingswet, die naar verwachting in 2021 in werking treedt. De focus ligt op vier integrale, strategische, toekomstgerichte opgaven:

- Een duurzame en concurrerende economie.
- Een klimaatbestendige en –neutrale samenleving.
- Een waardevolle leefomgeving.
- Toekomstbestendige en bereikbare woon-, werk, en verblijfsomgeving.

Een duurzame en concurrerende economie

De opgave ‘duurzame en concurrerende economie’ is het relevantst voor het planvoornemen. Onderdeel van deze opgave, is namelijk de focus op de vrijetijdseconomie. Hierbij wil de provincie Zeeland dat Zeeland als een unieke bestemming sterker wordt gepositioneerd en zet zij in op digitale innovatie in de vrijetijdssector, het ontwikkelen van natuurbranding en natuurbeleving, het stimuleren van een duurzaam toeristische mobiliteitsnetwerk en het verbinden voor en ontwikkelen tot een Gezond Zeeland. Dat zorgt voor een win-win situatie: de natuur biedt toegevoegde waarde voor ondernemers in de vrijetijdseconomie en de toeristische bestedingen leveren een bijdrage aan behoud en zelfs versterking van de natuur. De ontwikkelingen mogen daarbij geen afbreuk doen aan de natuurlijke en landschappelijke waarden.

Naast deze relevante hoofdstrategie, wordt ook verwezen naar de Waterdunen. Zo wordt vermeld dat de provincie de vernieuwende combinatie van aquacultuur met natuur en recreatie ondersteunt.

Doorwerking plangebied

Het beoogde parkeerterrein zorgt voor extra parkeermogelijkheden voor toeristen en recreanten. Daarmee stimuleert het een duurzaam toeristisch mobiliteitsnetwerk en draagt het bij aan de doelen van het omgevingsplan. Onderhavig planvoornemen is derhalve in lijn met het omgevingsplan.

Provinciale Omgevingsverordening 2018

Het provinciaal beleid is verder uitgewerkt in de Provinciale Omgevingsverordening 2018, vastgesteld op 21 september 2018. Gemeenten en planopstellers moeten bij het opstellen van dergelijke besluiten de regels van de Verordening ruimte toepassen, waarmee de gemeentelijke bevoegdheden worden ingeperkt. Behalve dat de verordening eisen stelt aan door de gemeenten in Zeeland op te stellen bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen, vormt het een toetsingskader voor nieuwe ontwikkelingen.

Doorwerking plangebied

De beoogde locatie heeft geen bijzondere aanduiding op basis van de Verordening.

3.3 Gemeentelijk beleid

Visiedocument 2016 – 2020 ‘Krachtig Verbonden’

De gemeente Sluis heeft het Visiedocument ‘Krachtig Verbonden’ opgesteld voor de periode 2016-2020. Deze is vastgesteld door de gemeenteraad op 17 december 2015. De visie geeft de hoofdlijnen weer op ruimtelijk-economisch en sociaal-maatschappelijk gebied, om daarmee de koers te bepalen voor de beoogde periode. Deze visie vormt een kapstok voor deelvisies, bestemmingsplannen en projecten en zorgt voor onderlinge samenhang. Er wordt gefocust op onder andere recreatie en toerisme, en verkeer en vervoer.

Parkeren

Het hoofdstuk ‘Verkeer en vervoer’ bestaat onder andere uit de paragraaf ‘parkeren’. In de paragraaf ‘parkeren’ worden de problemen, oplossingen en plannen uitgelicht omtrent de parkeersituaties in de gemeente. Er wordt niet direct verwezen naar het plangebied, maar er worden wel algemene zaken aangehaald omtrent het parkeren. Zo dienen de parkeerterreinen eigendom te blijven van de gemeente, dient de ruimtelijke inpassing en afstemming meegenomen te worden, en dient er gekeken te worden naar de toekomstige en bestaande situatie.

Doorwerking plangebied

Onderhavig planvoornemen betreft een nieuw parkeerterrein met 70 parkeerplaatsen. Dit terrein zal eigendom zijn van de gemeente, zoals aangegeven in het visiedocument. Tevens is de beeldkwaliteit meegenomen bij het ontwerp van het terrein en wordt er ingespeeld op de toekomstige vraag naar parkeerplekken. Het planvoornemen zorgt ook voor een toename van de toegankelijkheid van een recreatienatuurgebied. Dit is ook een doel uit het visiedocument.

De beoogde ontwikkeling is derhalve in lijn met het visiedocument ‘Krachtig Verbonden’.

4. MILIEUASPECTEN

4.1 Inleiding

Het al dan niet voldoen aan verschillende randvoorwaarden en uitgangspunten is bepalend voor de vraag of een nieuwe ontwikkeling ook daadwerkelijk uitvoerbaar is. Hierbij moet worden gedacht aan onder meer het ruimtelijke beleid van de hogere overheden en de gemeente, milieuaspecten als geluid, bodem en hinder van bedrijven, archeologie en economische haalbaarheid. Ook onderhavig plan is getoetst voor wat betreft de uitvoerbaarheid ervan op bovengenoemde aspecten. In dit hoofdstuk is aangegeven wat de resultaten zijn van de toets aan de milieuhygiënische aspecten.

4.2 Cultuurhistorie & Archeologie

De Erfgoedwet is per 1 juli 2016 ingegaan. Deze wet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed en archeologie in Nederland. Bovendien zijn aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. In onderhavige bestemmingsplantoelichting 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 is gehouden. Het is daarmee dus verplicht om de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie mee te nemen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

Cultuurhistorie

Het kanaal ten zuiden van het plangebied en de Puijendijk ten noorden van het gebied worden beiden hoog gewaardeerd. De eerste is typerend voor het ontstaan en de vorming van Zeeuws-Vlaanderen. De tweede is zeer kenmerkend voor de opbouw van het zeekleilandschap van Zuidwest-Nederland en heeft een sterke samenhang met de polders en kenmerkende elementen. De beoogde ontwikkeling zal geen invloed hebben op beide waardevolle elementen.

Archeologie

Het plangebied heeft de dubbelaanduiding 'Categorie 6 – Lage archeologische verwachting'. Deze gronden zijn vrijgesteld voor zowel de maximale oppervlakte als maximale diepte en daarmee ook van archeologisch onderzoek.

Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat het aspect 'cultuurhistorie & archeologie' geen belemmering vormt voor onderhavig planvoornemen.

4.3 Flora en fauna

De bescherming van de natuur is per 1 januari 2017 in Nederland vastgelegd in de Wet natuurbescherming (Wnb). Deze wet vormt voor wat betreft soortenbescherming en gebiedsbescherming een uitwerking van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

In deze paragraaf wordt een beoordeling gemaakt van de effecten die het plan zal hebben op beschermde natuurwaarden. Hierdoor wordt duidelijk of het plan in overeenstemming is met de natuurwetgeving.

Er is een aeriusberekening uitgevoerd (bijlage 2). Hieruit blijkt dat er geen sprake is van een stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied, hoger dan 0,00. Hiermee kan uitgesloten worden dat er sprake kan zijn van significante effecten op het Natura 2000 gebied.

Om uit te sluiten dat de beoogde ontwikkeling een negatieve invloed heeft op de leefgebieden van beschermde planten- en diersoorten, is een flora en fauna-quickscan uitgevoerd, welke is toegevoegd in bijlage 3.

Op basis van deze quickscan wordt vervolgonderzoek naar het voorkomen van verschillende soortgroepen of effecten op beschermde gebieden niet noodzakelijk geacht. Evenmin is er sprake van een noodzaak tot het indienen van een ontheffingsaanvraag voor overtreding van verbodsbepalingen in de Wet natuurbescherming ten aanzien van soorten dan wel een vergunningsaanvraag in het kader van gebiedsbescherming. Het onderdeel houtopstanden is bij dit plan niet aan de orde.

- Om effecten van licht en geluid op de brede sloot te verminderen dient een (lage) grondwal te worden gerealiseerd aan deze zijde;
- Ten aanzien van broedvogels dient het verwijderen van het opgaand groen buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd, of een controle moet de aanwezigheid van een broedgeval kunnen uitsluiten;
- Ten behoeve van (incidenteel) aanwezige algemene soorten dient de zorgplicht in acht te worden genomen.

4.4 Bedrijven en milieuzonering

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Onder milieuzonering wordt verstaan een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds milieubelastende bedrijven of inrichtingen en anderzijds milieugevoelige gebieden zoals woonwijken. Om het begrip hanteerbaar te maken is gebruik gemaakt van de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG. Bedrijven zijn hierin opgenomen in een tabel, die is ingedeeld in milieucategorieën, waarbij per bedrijf is aangegeven wat de afstand tot een rustige woonwijk dient te zijn (de zogenaamde afstandentabel). Deze afstanden kunnen als basis worden gehanteerd, maar zijn indicatief. Er kan (enigszins) van afgeweken worden in situaties waarin geen sprake is van een rustige woonwijk. In het algemeen wordt door middel van het aanbrengen van een zonering tussen bedrijvigheid en woonbebouwing de overlast ten gevolge van de bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden. De aan te houden afstanden hebben betrekking op stof, geluid, gevaar en geur. Wanneer aan de afstanden worden voldaan is aanvullend onderzoek niet noodzakelijk.

In de ruimtelijke ordening wordt onderscheid gemaakt tussen milieuzoneringen met betrekking tot het aspect geur afkomstig van veehouderijbedrijven en alle andere aspecten. Voor het aspect geur geldt aparte wetgeving (Wet geurhinder en veehouderij en de Wro) en daardoor specifieke afstanden. Deze afstanden komen niet overeen met de afstanden die in de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG zijn opgenomen.

Doorwerking plangebied

Een parkeerterrein zelf is geen milieugevoelige functie. In dit geval hoeft daarom alleen bekeken te worden of het goede woon- en leefklimaat van milieugevoelige functies in de omgeving gewaarborgd worden.

Voor een autoparkeerterrein geldt de milieucategorie 2, waarvoor een grootste richtafstand van 30 meter is opgesteld. De dichtstbijzijnde bebouwing bevindt zich op iets meer dan 30 meter van het plangebied aan de andere kant van de Noordweg. De ontwikkeling zal dus geen negatieve invloed hebben op het woon- en leefklimaat en dit aspect vormt derhalve geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

4.5 Geurhinder

Op basis van de Wet geurhinder en veehouderij worden onder meer woningen en verblijfsgebouwen aangemerkt als geurgevoelig object. Wanneer er sprake is van een geurgevoelig object (bestemming wonen of langdurig verblijf), dient er een geuronderzoek uitgevoerd te worden. Hiermee kan aangetoond worden of de geurhinder vanwege dierenverblijven past binnen de normen die veroorzaakt mag worden op een geurgevoelig object. In het onderhavig plan is geen sprake van een bestemming wonen of langdurig verblijf en daardoor geen sprake van een geurgevoelig object. Derhalve is een geuronderzoek niet van toepassing en zorgt dit aspect niet voor belemmeringen voor het initiatief.

4.6 Bodem

In het kader van de bestemmingsplanprocedure vormt de bodemkwaliteit bij de ontwikkeling van ruimtelijke functies een belangrijke afweging. Aangetoond moet worden dat op het plangebied sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat. Dit kan gedaan worden door middel van een NEN 5740 door een Kwalibo-gecertificeerd bedrijf. Voor onderhavig plangebied is in 2016 een dergelijk bodemonderzoek uitgevoerd door Eurofins Lab Zeeuws-Vlaanderen B.V.¹ welke is toegevoegd als bijlage. De conclusie naar aanleiding van het onderzoek is, dat er geen vervolgonderzoek en/of nader te nemen maatregelen noodzakelijk worden geacht. Er zijn geen risico's voor de volksgezondheid en het milieu aanwezig met betrekken tot de toekomstige activiteiten. Ervan uitgaande dat deze situatie onveranderd is, vormt dit aspect geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

4.7 Verkeer en parkeren

Het toevoegen of veranderen van een functie heeft in veel gevallen een effect op het aantal verkeersbewegingen. Het is daarom van belang om te kijken welke veranderingen er optreden en of dit een effect heeft op het wegverkeer en het parkeren.

Verkeer

Het totaal aantal verwachte verkeersbewegingen voor Waterdunen zal door de aanleg van het parkeerterrein met 70 plaatsen niet toenemen. De verkeersbewegingen zelf kunnen echter wel verande-

¹ ing. L.L.P.A. Strobbe, 4 juli 2016, Eindsituatie bodemonderzoek Locatie droogbedden Puijendijk/Noordweg (ong.) te Groede, Eurofins Lab Zeeuws-Vlaanderen B.V.

ren, omdat bezoekers in dit scenario specifiek naar dit parkeerterrein zullen rijden. Het huidige omliggende wegennetwerk kan de verandering van de verkeersbewegingen en de mogelijke toename zonder problemen opvangen.

Parkeren

Het parkeerterrein wordt aangelegd omdat voor voldoende parkeergelegenheid te zorgen op de juiste plekken en om zo langsparkeren of andere onwenselijke vormen van parkeren te voorkomen. Het parkeerterrein geeft invulling aan een concrete behoefte naar parkeerplaatsen.

Conclusie

Uit bovenstaande kan geconcludeerd worden dat het aspect 'verkeer en parkeren' geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.

4.8 Water

In principe is het verplicht om bij ruimtelijke ingrepen de watertoets te doorlopen. Hierin dient inzicht worden geboden in de effecten van het initiatief op de waterhuishouding. In het kader van de watertoets dient de gemeente een wateradvies in te winnen bij de waterbeheerder. Het waterschap en de gemeente kunnen praktische afspraken maken over de wijze waarop het aspect water in het ruimtelijk plan is opgenomen.

Doorwerking plangebied

Voorgenomen ontwikkeling vindt plaats in een reeds verhard gebied. Derhalve zal de ontwikkeling van het parkeerterrein niet leiden tot een noemenswaardige verandering in de totale verharding. Mede hierdoor heeft het Waterschap Scheldestromen aangegeven dat het doorlopen van de watertoets niet noodzakelijk is. Dit aspect vormt derhalve geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

4.9 Geluid

Op basis van de Wet geluidhinder, de Wet ruimtelijke ordening en gemeentelijk beleid, kunnen wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï, industrielawaaï en/of vliegverkeerslawaaï relevant zijn.

Doorwerking plangebied

Een parkeerterrein is geen geluidsgevoelig object zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Daarnaast zal de beoogde ontwikkeling niet zorgen voor een onevenredige toename van de geluidsbelasting op omliggende geluidsgevoelige objecten vanwege de ligging en afstand tot deze objecten. Dit aspect vormt derhalve geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

4.10 Luchtkwaliteit

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 Wm). Bij de start van nieuwe bouwprojecten moet onderzocht worden of het effect van een nieuw initiatief relevant is voor de luchtkwaliteit. Er is geen relevantie als aannemelijk kan worden gemaakt, dat de luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' aangetast wordt. Daartoe is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en een ministeriële regeling NIBM

(Regeling NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels vastgelegd zijn die betrekking hebben op het begrip NIBM.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

Doorwerking plangebied

Een parkeerterrein wordt niet gezien als gevoelig object en de luchtkwaliteit is derhalve niet van invloed op de ontwikkeling. Daarnaast wordt er geen significante wijziging verwacht van het totaal aantal verkeersbewegingen, waardoor het aannemelijk is dat deze niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Dit aspect vormt derhalve geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

4.11 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen als vuurwerk, lpg en munitie over weg, water, spoor en door buisleidingen.

Productie en bijvoorbeeld vervoer van gevaarlijke stoffen leggen beperkingen op aan de directe omgeving en dus de ruimtelijke ontwikkeling. Zo zijn tussen bijvoorbeeld LPG-tankstations en woningen veiligheidsafstanden nodig. Om de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk benutten, is het noodzakelijk het ruimtelijk beleid en het externe veiligheidsbeleid goed af te stemmen.

In het beleid wordt onderscheid gemaakt in twee normeringen, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico (PR) biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Deze basisnorm bepaalt dat het risico om te overlijden aan een ongeluk met een gevaarlijke stof voor omwonenden niet hoger mag zijn dan één op de miljoen (10^{-6}). Dat betekent dat een omwonende van bijvoorbeeld een gevaarlijke fabriek maximaal maar één per 1 miljoen jaar mag overlijden door een ongeluk in die fabriek. Het plaatsgebonden risico is de kans dat een persoon die een jaar lang permanent op een plaats aanwezig is, overlijdt als gevolg van een ongeluk.

Het groepsrisico (GR) legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Het risico geeft aan hoe groot de kans is dat bij een ongeval bij een risicolocatie 10, 100 of 1.000 slachtoffers tegelijk vallen. Dit risico is daardoor een maatstaf voor de verwachte omvang van een ramp. Voor het groepsrisico geldt een oriëntatiewaarde. Dit is geen norm, maar een ijkpunt. Veranderingen boven of onder deze waarde moeten worden verantwoord. Hierbij kan aandacht worden besteed aan de veiligheid van de risicovolle situatie, de gevolgen voor de omgeving, de hulpverlening en de zelfredzaamheid van omwonenden.

Risicobronnen

Mogelijke risicobronnen waarbij in ruimtelijke besluitvorming rekening moet worden gehouden zijn:

- transport van gevaarlijke stoffen (per spoor, weg, water, buisleidingen);
- bedrijvigheid (inrichtingen die vallen onder de werking van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)).

Doorwerking plangebied

In de NvT, Stb, 2004, 250, p. 29 staat dat het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen geen betrekking heeft op infrastructurele voorzieningen als wegen, fietspaden en parkeerplaatsen. Een nadere toetsing aan het beleid inzake externe veiligheid is dan ook niet noodzakelijk. Dit aspect vormt geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

4.12 M.e.r.-beoordeling

Per 7 juli 2017 is een wijziging van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) in werking getreden. Indien een ontwikkeling is opgenomen op de C en D lijst van het Besluit m.e.r., dient er gekeken te worden naar mogelijke nadelige milieugevolgen. Indien hier sprake van is, dient er een vormvrij m.e.r.-beoordelingsbesluit genomen te worden.

Doorwerking plangebied

De beoogde activiteit (aanleg parkeerterrein) komt niet voor op de C of D-lijst van het Bestluit m.e.r.. Er hoeft dus heeft onderzoek gedaan te worden naar de nadelige milieugevolgen en er hoeft geen vormvrij m.e.r.-beoordelingsbesluit genomen te worden.

5. UITVOERBAARHEID

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat een bestemmingsplan vergezeld gaat van een toelichting waarin de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan zijn neergelegd. Dit hoofdstuk gaat in op de uitvoerbaarheid, waarbij eerst de economische uitvoerbaarheid aan bod komt en vervolgens de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

5.1 Economisch

Het parkeerterrein zal eigendom worden van de gemeente Sluis. De gemeente draagt de kosten voor de voor de aanleg. Er zal een parkeermeter geplaatst worden welke inkomsten kan genereren. Het seizoen voor betaald parkeren loopt langs de hele kust van 15 maart tot 15 november. Deze data zullen ook voor deze parking aangehouden worden.

5.2 Maatschappelijk

Vooroverleg

Er heeft vooroverleg plaatsgevonden met de Provincie Zeeland en Waterschap Scheldestromen.

Het waterschap heeft naar aanleiding van het voorontwerp geen opmerkingen gemaakt.

De provincie heeft gelet op de uitspraak van de Raad van State inzake het PAS geadviseerd om te wachten totdat er de nieuwe versie van Aerius beschikbaar is zodat aangetoond kan worden dat het plan geen toename van stikstof tot gevolg heeft of dat er passende maatregelen genomen worden. Daarnaast heeft de provincie gevraagd om de quickscan flora- en fauna toe te voegen. Ook heeft de provincie gevraagd om aan te geven licht gericht of uitstralend op de watergang vermeden wordt.

Als bijlage bij dit ontwerp bestemmingsplan is de gevraagde aeriusberekening gevoegd. Hieruit blijkt dat er geen sprake is van een stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied, hoger dan 0,00. Hiermee kan uitgesloten worden dat er sprake kan zijn van significante effecten op het Natura 2000 gebied.

Op de parkeerplaats zullen geen lantaarnpalen geplaatst worden, zodat er wat dat betreft geen sprake zal zijn van lichtuitstraling op de watergang. Om er ook voor te zorgen dat er geen lichtuitstraling zal zijn vanwege auto's die 's avonds de parkeerplaats gebruiken, wordt als onderdeel van het plan een grondwal aangebracht van dusdanige hoogte dat er geen lichtinval op de watergang zal zijn.

Hiermee zijn de opmerkingen uit het vooroverleg verwerkt.

Vaststellingsprocedure

De vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan zal plaatsvinden volgens artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Het ontwerp bestemmingsplan wordt gedurende een periode van zes weken ter visie gelegd. Gedurende de termijn van de terinzagelegging kan eenieder een zienswijze indienen.

Beroep

Na vaststelling van het bestemmingsplan wordt deze voor de tweede maal voor een periode van zes weken ter visie gelegd. Gedurende deze periode kunnen belanghebbenden beroep instellen tegen de besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Indien binnen de beroepstermijn geen beroep wordt ingesteld, is het bestemmingsplan na het verstrijken van de beroepstermijn onherroepelijk. Belanghebbenden kunnen eventueel ook een voorlopige voorziening vragen met betrekking tot het bestemmingsplan.

