

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

“Partiële herziening MFC Breskens”

Projectnummer: 190612

Datum: 22 november 2019

Gemeente Sluis

Bestemmingsplan

“Partiële herziening MFC Breskens”

Inhoud

1. Toelichting
2. Regels
3. Verbeelding

id.nr. : NL.IMRO.1714.pzmfcbreskens12-ON01

d.d. : 22-11-2019

Projectleider: Dhr. mr. M.J.A.B. Elsman

Collegiale toets: Dhr. T. van Baast Msc.

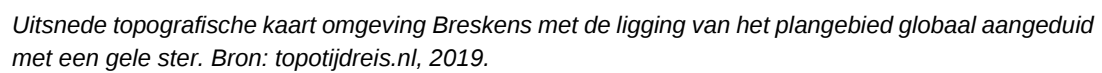
Status: Ontwerp

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	7
2.3	Beoogde situatie	8
3	BELEIDSKADER	9
3.1	Inleiding	9
3.2	Rijksbeleid	9
3.3	Provinciaal beleid	13
3.4	Gemeentelijk beleid	16
4	PLANOLOGISCH RELEVANTE (MILIEU)ASPECTEN	19
4.1	Inleiding	19
4.2	Bodem	19
4.3	Waterhuishouding	20
4.4	Cultuurhistorie	24
4.5	Archeologie	25
4.6	Ecologie	26
4.7	Wegverkeerslawaaï	28
4.8	Bedrijven en milieuzonering	29
4.9	Externe veiligheid	31
4.10	Luchtkwaliteit	33
4.11	Kabels en leidingen	34
4.12	Milieueffectrapportage en vormvrije m.e.r.-beoordeling	35
5	JURIDISCHE PLANTOELICHTING	37
5.1	Inleiding	37
5.2	Opbouw van de regels	37
5.3	Regels	37
5.4	Verbeelding	38
6	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	39
6.1	Inleiding	39
6.2	Toepassing Grondexploitatiewet	39
7	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	41
7.1	Vooroverleg	41
7.2	Zienswijzen	42

Bijlage 1 - Quicksan Wet natuurbescherming, Veldbiologische werken, maart 2019;
Bijlage 2 - AERIUS-berekening, Compositie 5 stedenbouw bv, november 2019;
Bijlage 3 - Vooroverlegreacties.



1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

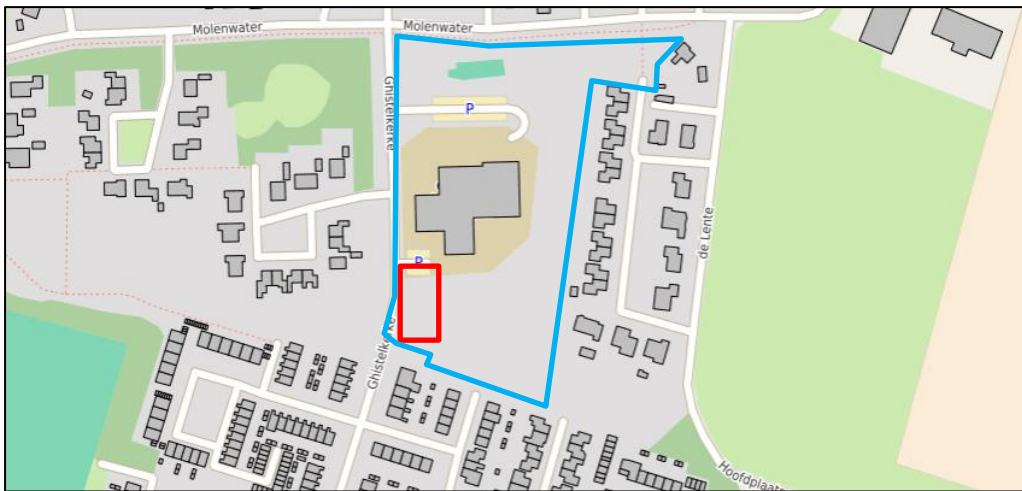
Aan de Ghistelkerke 1a te Breskens, gemeente Sluis, is in 2013 een multifunctioneel centrum (MFC) gerealiseerd. In dit MFC zijn diverse maatschappelijke functies gehuisvest, waaronder een basisschool en een dorpshuis. Het MFC beschikt thans over een parkeerterrein met 34 vakken, evenals een 'Kiss&Ride-strook' voor 14 auto's. De Kiss&Ride-strook is echter nooit opengesteld. Daarnaast heeft het dorpshuis een grotere aantrekkingskracht dan vooraf gedacht en worden er ook 's middags activiteiten aangeboden, hetgeen ervoor zorgt dat van effectief dubbelgebruik van de bestaande parkeerplaatsen geen sprake is. Vanwege de hoge parkeerdruk bestaat het voornemen om het huidige parkeerareaal uit te breiden. Er is een plan opgesteld, welke voorziet in 17 extra parkeerplaatsen ten zuiden van het MFC.

Het vigerende bestemmingsplan betreft het bestemmingsplan "MFC Breskens" van de gemeente Sluis. De gronden waarbinnen de nieuwe parkeerplaatsen worden voorzien hebben de bestemming 'Maatschappelijk' en 'Groen'. Binnen de maatschappelijke bestemming is de aanleg van extra parkeerplaatsen reeds mogelijk. Daar waar de parkeerplaatsen zijn geprojecteerd binnen de bestemming 'Groen', is dit volgens het vigerende bestemmingsplan echter niet toegestaan.

Om de ontwikkeling mogelijk te maken dient derhalve een bestemmingsplan voor het plangebied opgesteld te worden. De onderhavige herziening van het bestemmingsplan "MFC Breskens" voorziet in de juridisch-planologische basis voor de voorgenomen ontwikkeling en kent samengevat het doel het mogelijk maken van de realisatie van 17 extra parkeerplaatsen ten zuiden van het MFC aan de Ghistelkerke 1a te Breskens.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen aan de Ghistelkerke te Breskens. De gronden waarop de beoogde uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen is voorzien betreffen de gronden kadastraal bekend als gemeente Oostburg, sectie EB, nummer 3171 (gedeeltelijk). Navolgend is met de rode contour op onderstaande afbeelding de ligging van de beoogde parkeerplaatsen geduid.



Uitsnede stratenplan omgeving Ghistelkerke. De locatie waar de parkeerplaatsen worden voorzien is aangeduid met een rode contour. Het plangebied is aangeduid met een blauwe contour. Bron: planviewer.nl, 2019.

Met onderhavig bestemmingsplan wordt het bestemmingsplan “MFC Breskens” herzien. De begrenzing van onderhavig plangebied wordt derhalve gevormd door dit bestemmingsplan. Dit is nader geduid met de blauwe contour op bovenstaande afbeelding.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Toetsingskader

Voor de gronden binnen het plangebied vigeert het bestemmingsplan “MFC Breskens” zoals vastgesteld d.d. 31 januari 2013 door de gemeente Sluis. De gronden waarbinnen de extra parkeerplaatsen worden voorzien hebben de bestemming ‘Maatschappelijk’ en ‘Groen’. Ter hoogte van de parkeerplaats is aan de als ‘Groen’ bestemde gronden tevens de aanduiding ‘ontsluiting’ toegekend.



Uitsnede vigerend bestemmingsplan “MFC Breskens” van de gemeente Sluis. De locatie waar de parkeerplaatsen worden voorzien is aangeduid met een rode contour. Bron: ruimtelijkeplannen.nl, 2019.

Beoordeling

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor groen, beplanting en plantsoenen, ter plaatse van de aanduiding 'ontsluiting' tevens voor inritten en overige verhardingen en bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals voet- en fietspaden en speelvoorzieningen. De voor 'Maatschappelijk' aangewezen gronden zijn bestemd voor o.a. bibliotheken, jeugd- en kinderopvang, onderwijs, verenigingsleven en bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals parkeervoorzieningen. De realisatie van de extra parkeerplaatsen is niet mogelijk binnen de als 'Groen' bestemde gronden, nu de gronden niet zijn bestemd ten behoeve van het parkeren, behoudens ter plaatse van de aanduiding 'ontsluiting'. Het vigerende bestemmingsplan kent evenmin wijzigings- of uitwerkingsregels gericht op het realiseren van de beoogde extra parkeerplaatsen binnen deze bestemming.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het voorliggende initiatief strijdig is met het vigerende bestemmingsplan. Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in de herziening van het bestemmingsplan “MFC Breskens” en 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

MFC Breskens ('De Korre')

De locatie waar de parkeerplaatsen worden voorzien grenst aan het terrein van het multifunctioneel centrum 'De Korre'. In dit MFC zijn diverse maatschappelijke functies gecombineerd gehuisvest. Naast onderwijsvoorzieningen betreffen dit tevens voorzieningen voor kinder-/jeugdopvang, zorg en welzijn, sport en cultuur, (ondergeschikte) horeca en ook een bibliotheek. Tot slot is ook het dorpshuis in het pand gevestigd. In het dorpshuis kunnen inwoners terecht met hun verenigingen of voor feesten en partijen.

Het MFC beschikt over 58 parkeerplaatsen op eigen terrein, inclusief de Kiss&Ride-voorziening. De Kiss&Ride-voorziening wordt in de bestaande situatie echter niet gebruikt ten behoeve van het parkeren.



Aanzicht bebouwing en terrein MFC 'De Korre'. Bron: google.nl/maps, 2019.

Parkeerplaatsen

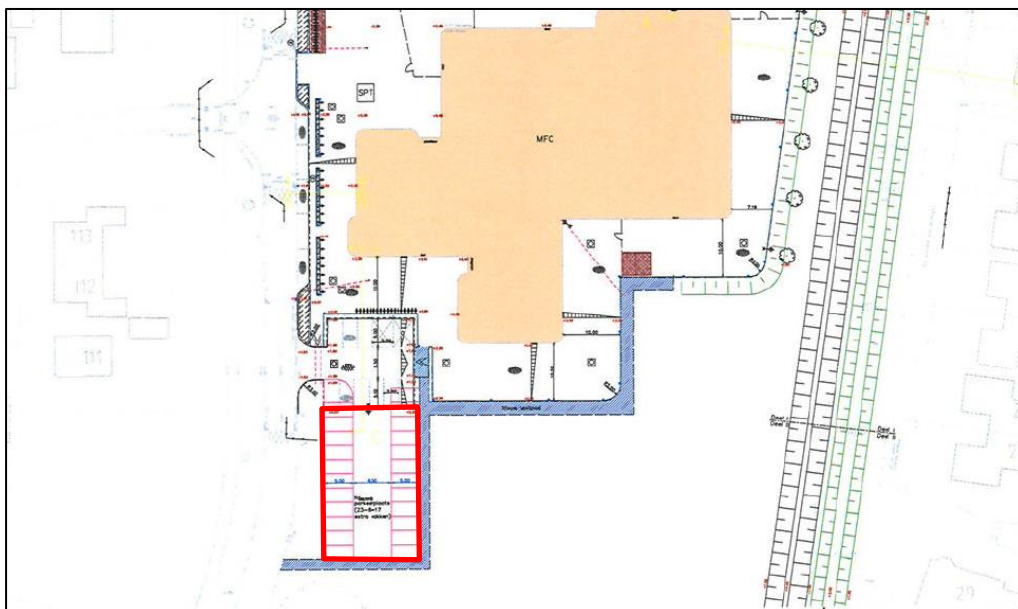
De locatie waar de parkeerplaatsen worden voorzien is gelegen direct ten zuiden van het bestaande MFC. Ter plaatse is een parkeerplaats gelegen met 11 parkeervakken. Ter plaatse is geen sprake van enige bouwwerken. In de huidige situatie wordt de locatie benut als 'openbaar groen', bestaande uit een grasland en enkele robuustere groenstructuren.



Aanzicht locatie beoogde parkeerplaatsen, direct rechts van de bestaande parkeerplaatsen.
Bron: google.nl/maps, 2019.

2.3 Beoogde situatie

Met onderhavig bestemmingsplan wordt beoogd een bestaand parkeerterrein ten zuiden van het MFC uit te breiden. Het plan voorziet in een netto toename van 17 parkeerplaatsen. De bestaande parkeergelegenheid wordt hiertoe herschikt. De in- en uitrit blijft ongewijzigd ten opzichte van de bestaande situatie. Rondom de parkeerplaatsen wordt een trottoir aangelegd, zodat voetgangers die van de parking gebruiken op een veilige manier rondom het parkeerterrein geleid kunnen worden. Navolgend is een situatietekening van de beoogde situatie opgenomen.



Beoogde uitbreiding parkeerplaatsen ten zuiden van het MFC. Met de rode contour is zijn de toe te voegen parkeerplaatsen geduid. Bron: gemeente Sluis, 2019.

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

(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 ten behoeve van een bestaand MFC. Het parkeerterrein wordt gerealiseerd met als doel het wegnemen van de bestaande parkeerdruk die het MFC teweeg brengt op de directe omgeving. De behoefte aan dit parkeerterrein is derhalve afhankelijk van

de aanwezigheid van het bestaanhet MFC. Het parkeerterrein is om die reden, conform bovengenoemde uitspraak, op zichzelf niet aan te merken als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro. De 'ladder' behoeft niet verder te worden doorlopen.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling en dat de Ladder voor duurzame verstedelijking niet verder behoeft te worden doorlopen.

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 de uitbreiding van een 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 het grootste deel van de mobiliteit in Zeeland samen hangt met activiteiten van inwoners. Hierbij gaat het om vaak terugkerende activiteiten zoals naar school gaan, boodschappen doen, vrienden bezoeken en alle andere niet-zakelijke en niet-recreatieve verplaatsingen. Gemiddeld is dit meer dan 60% van de verplaatsingen van de Zeeuwse inwoners. Tegelijkertijd is verkeersveiligheid een basiswaarde in Zeeland. Alle verkeersdeelnemers moeten veilig van A naar B kunnen. Het verkeersveilig inrichten van de infrastructuur is doorslaggevend voor de provinciale ambitie 'Op weg naar nul'.

Met onderhavig planvoornemen wordt een bestaand parkeerterrein uitgebreid. Hiermee wordt voorzien in de parkeerbehoefte van de lokale Zeeuwen en worden onveilige situaties op de weg 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. Wel geldt dat het onderhavige plangebied is gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied van Sluis op een inbreidingslocatie.



Uitsnede kaart 12 'Landschap en erfgoed' uit de Omgevingsverordening Zeeland 2018. Bron: ruimtelijkeplannen.nl, 2019.

Op basis van Kaartbijlage 12 van de Omgevingsverordening is het plangebied tevens gelegen binnen een gebied aangeduid als 'Landschap en erfgoed'. Art. 2.28 van de Omgevingsverordening is van toepassing:

Artikel 2.28 Landschap en erfgoed

1. In de toelichting bij een bestemmingsplan waarin bestemmingen worden aangewezen dan wel regels worden gegeven voor landschappen, landschapselementen, cultuurhistorisch waardevolle boerderijen of cultuurhistorische elementen vermeld in bijlage G en aangegeven in bijlage 12 wordt inzicht gegeven in de landschappelijke respectievelijk cultuurhistorische waarden van de gronden, boerderijen of elementen.
2. In een bestemmingsplan worden geen bestemmingen aangewezen of regels gesteld die, ten opzichte van het daaraan voorafgaande bestemmingsplan, mogelijk maken dat de in het eerste lid bedoelde landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de gronden of elementen significant worden aangetast. Ook mogen de bestemming en de regeling niet leiden tot een significante vermindering van de oppervlakte van de gronden of tot een significante aantasting van de samenhang tussen de gronden of elementen. In de toelichting bij een bestemmingsplan waarin, ten opzichte van het daaraan voorafgaande bestemmingsplan, nieuwe bebouwing of nieuwe vormen van grondgebruik worden toegelaten wordt aannemelijk gemaakt dat de in de vorige volzin bedoelde aantasting en vermindering zich niet voordoen.
3. Het tweede lid is niet van toepassing op cultuurhistorisch waardevolle boerderijen zoals vermeld in bijlage G en aangegeven in bijlage 12.
4. Het tweede lid is niet van toepassing op het aanwijzen van bestemmingen of het geven van regels waarbij:
 - a. sprake is van een groot openbaar belang en
 - b. er geen reële andere mogelijkheden zijn en
 - c. de negatieve effecten op de in het eerste lid bedoelde landschappelijke en cultuurhistorische waarden, oppervlakte en samenhang van de gronden of elementen zoveel mogelijk worden beperkt door het treffen van mitigerende maatregelen en de overblijvende effectengelijkwaardig worden gecompenseerd volgens de in bijlage F beschreven voorwaarden.
5. Tot een groot openbaar belang wordt in ieder geval gerekend de veiligheid, de drinkwatervoorziening, inrichtingen voor de opwekking van elektriciteit met behulp van windenergie of de plaatsing van installaties voor de opsporing, winning, opslag of het transport van olie en gas.

Ingevolge lid 2 van art. 2.28 mogen in een bestemmingsplan geen bestemmingen worden aangewezen of regels gesteld die mogelijk maken dat de bedoelde landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de gronden of elementen significant worden aangetast. Binnen het plangebied bevinden zich geen van deze waarden, nu enkel sprake is van openbaar groen met enkele opgaande groenstructuren die eveneens niet van landschappelijke waarde zijn. De ligging van het plangebied binnen kaart 12 lijkt derhalve foutief te zijn. Dit wordt ondersteund door het feit dat het plangebied binnen de 'Verordening ruimte 2012' van de provincie Zeeland niet is gelegen binnen de kaart 'Landschap en erfgoed' welke kan worden gezien als voorganger van kaart 12. De aanduiding 'Landschap en erfgoed' is tot stand gekomen aan de hand van het rapport "Handreiking landschap" – het landschap van Zeeland, beschrijving van het landschaps-DNA en ontwikkelingsperspectief – Bosch Slabbers Landschapsarchitecten d.d. april 2012. De aangeduide landschappen, landschapselementen en cultuurhistorische elementen vinden hun grondslag in dat rapport en zijn, gezien de herkenbaarheid en bijzondere identiteit, als van provinciaal belang aangemerkt. Ook de begrenzing van gebieden of de aanduiding van elementen (lijnen, punten en vlakken) zoals aangegeven in kaart 12 zijn gebaseerd op bovengenoemd rapport, welke na 2012 niet is aangepast. Het opnemen van delen van onderhavig plangebied binnen kaart 12 lijkt derhalve willekeurig te zijn, zonder dat hier nieuw onderzoek aan ten grondslag ligt.

Er heeft reeds overleg plaatsgevonden met de provincie Zeeland. Vanuit de provincie is toegezegd dat er met onderhavige ontwikkeling ten aanzien van het aspect 'Landschap en erfgoed' geen provinciale belangen worden geschaad.

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

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.

Voor onderhavig initiatief is 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.

Beoordeling

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 en wordt de juiste parkeerder op de juiste plaats voorzien (parkeerdruk vloeit voort uit aantrekking MFC, dus extra parkeerplaatsen nabij het MFC). 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 parkeerplaatsen. Het voornemen is noodzakelijk ten behoeve van het voorzien in voldoende parkeergelegenheid voortkomend uit een bestaande voorziening. 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.

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 waar de nieuwe parkeerplaatsen worden voorzien zijn thans in gebruik als openbaar groen. Uit historisch kaartmateriaal blijkt niet dat de gronden ooit bebouwd zijn geweest. Ten behoeve van de realisatie van het MFC is in juli 2012 een bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van het plangebied (Laboratorium Zeeuws-Vlaanderen B.V. juli 2012, rapportnummer A0732). De resultaten van dit bodemonderzoek noopten niet tot het stellen van beperkingen aan het grondgebruik binnen het plangebied. Tevens hebben er nadien geen bodembedreigende activiteiten plaatsgevonden. Aangenomen kan worden dat de gronden waar de extra parkeerplaatsen worden voorzien derhalve geschikt zijn voor de beoogde functie. Daarbij wordt in acht genomen dat de gronden ten behoeve van het onderhavige initiatief slechts beperkt worden geroerd en een parkeerplaats niet is aan te merken als gevoelige functie voor het langdurig verblijf van personen.

Conclusie

Gesteld kan worden dat de bodem geschikt is 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.

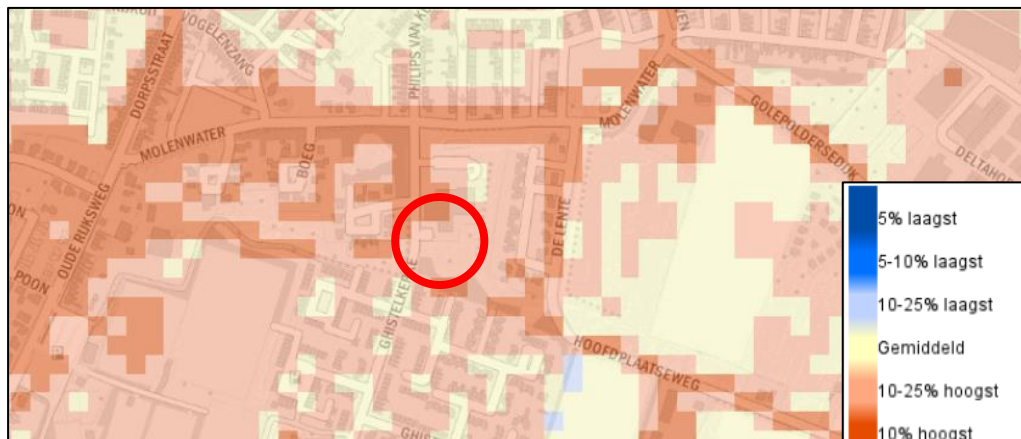
Deelstroomgebiedsvisie Zeeland

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 ontwikkelingen.

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
<i>Veiligheid waterkering</i>	Waarborgen veiligheidsniveaus en daarvoor benodigde ruimte.	Primaire of regionale waterkeringen in en/of direct grenzend aan het plangebied worden niet aangetast.
<i>Wateroverlast</i>	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.	De beoogde parkeerplaatsen komen op gelijke hoogte te liggen als de bestaande parkeerplaatsen. De locatie waar de parkeerplaatsen worden voorzien is thans onverhard. Met het beoogde planvoornemen zal aldus sprake zijn van een beperkte verhardingstoename. Het uit te breiden parkeerterrein heeft een oppervlakte van circa 520 m² en zal gedeeltelijk worden verhard. Daar waar verhard wordt, zal zoveel als mogelijk gebruik

		worden gemaakt van waterdoorlatende bestrating. De toename aan verharding dient gecompenseerd te worden, waarbij een norm geldt van 75 mm per m² toename verharding overeenkomstig de 'Handreiking'. De benodigde bergingscapaciteit bedraagt aldus (520 x 75 mm) = 39 m³. Het beoogde parkeerterrein gaat deel uitmaken van het terrein van het MFC. Hemelwater wat neerslaat op het terrein van het MFC wordt afgevoerd richting de daarvoor aangelegde wadi's ten oosten van het terrein. Ditzelfde geldt voor de beoogde parkeerplaatsen. Daar met onderhavig plan sprake is van een verhardingstoename zullen de bestaande wadi's waar mogelijk worden vergroot danwel wordt voor de parkeervakken gebruik gemaakt van grasbetontegels.
<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	Er wordt geen gebruik gemaakt van uitlogende materialen. Risico's ten aanzien van de

	via onder andere de daarvoor benodigde ruimte. Gebruik uitlopende materialen.	volksgezondheid zijn niet te verwachten.
<i>Bodemdaling</i>	Voorkomen van maatregelen die (extra) maaiveld dalen met name in zettingsgevoelige gebieden kunnen veroorzaken.	Ter hoogte van het plangebied is de grond '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

In overleg met het waterschap Scheldestromen zal gekeken worden naar adequate waterbergende voorzieningen waarmee kan worden voldaan aan de bergingseis. Nadien wordt onderhavig bestemmingsplan overeenkomstig aangepast.

4.4 Cultuurhistorie

Toetsingskader

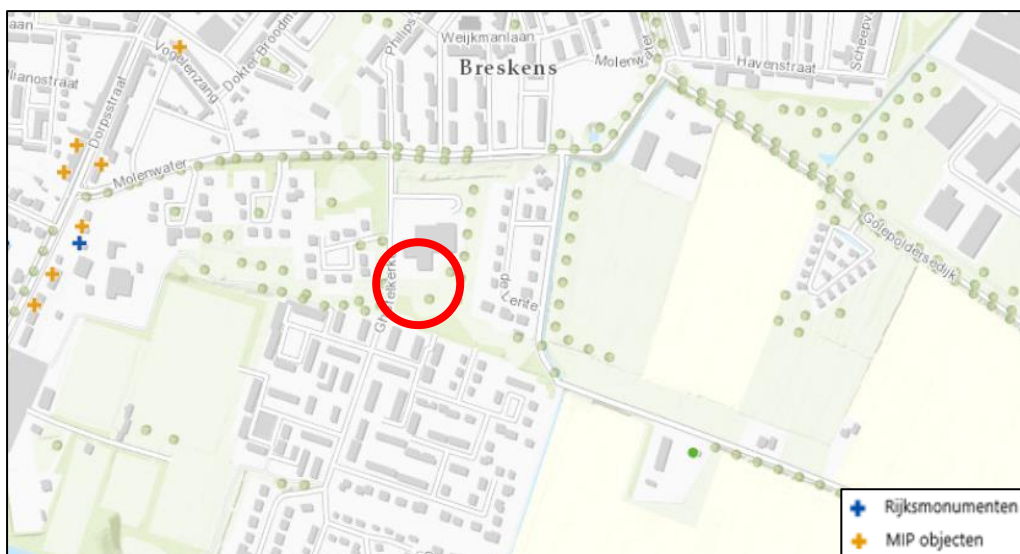
In de toelichting van het bestemmingsplan dient een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening wordt gehouden (artikel 3.1.6, lid 5 Bro). De opsteller en vaststeller van het bestemmingsplan 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 in het plangebied en in de directe omgeving van het plangebied geen monumenten en overige cultuurhistorische waarden aanwezig zijn.



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

Conclusie

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

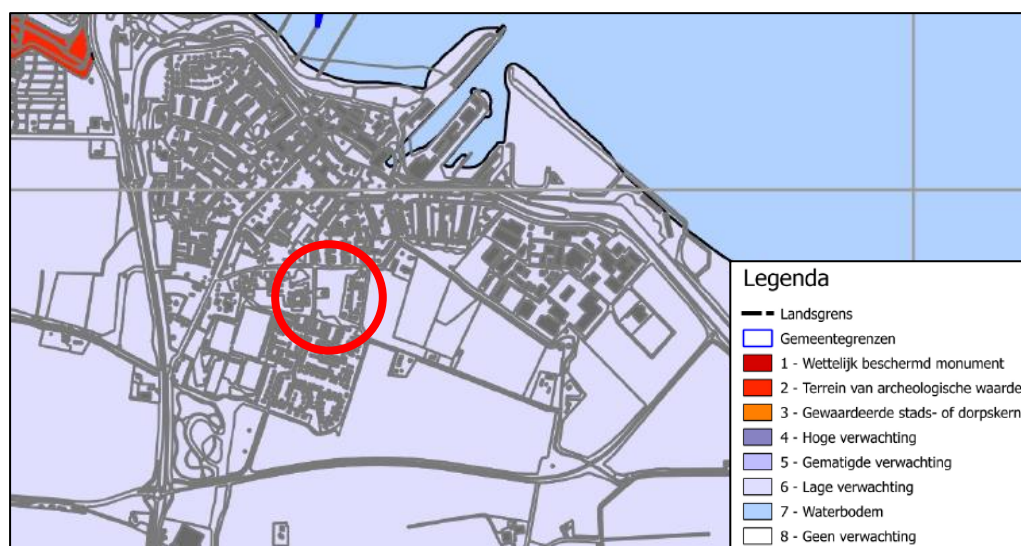
4.5 Archeologie

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. 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. Derhalve 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 en conclusie

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied betreft Vogelrichtlijn- en habitatgebied 'Westerschelde & Saeftinghe' op een afstand van circa 810 meter. Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten kunnen schade ondervinden wegens diverse aspecten, zoals verdroging, oppervlakteverlies, verontreiniging, versnippering, optische verstoring, verzuring en vermessing. Daar het plangebied niet grenst aan een Natura 2000-gebied of een beschermd natuurmonument, is van directe schade geen sprake. Op het aspect stikstofdepositie wordt navolgend ingegaan.

4.6.2 Stikstof

Toetsingskader

Het plangebied is gelegen op circa 810 meter afstand van het Natura 2000-gebied 'Westerschelde & Saeftinghe'. Dit betreft een gebied dat beschermd is krachtens Europese regelgeving. De bescherming is opgenomen in de Wet natuurbescherming (gebiedsbescherming). Aangetoond dient te worden dat met zekerheid geen significant negatieve effecten op dit gebied optreden als gevolg van de onderhavige ontwikkeling. Alleen indien geen sprake is van een significant negatief effect kan een project doorgang vinden. Voor een groot aantal potentiële effecten kan worden beredeneerd dat geen sprake is van een significant negatief effect. Voor het aspect stikstofdepositie kan dit echter niet op voorhand worden gesteld. Derhalve dient aan de hand van een berekening met het programma AERIUS de exacte mate van stikstofdepositie te worden bepaald.

Beoordeling

De exacte mate van stikstof dient voor een bouwplan zowel bepaald te worden voor de gebruiksfase als de aanlegfase. Voor beide fases is daarom een AERIUS-berekening uitgevoerd. Het rapport daarvan is als bijlage 2 opgenomen bij deze toelichting. Navolgend worden de resultaten hiervan besproken.

Gebruiksfase

De gebruiksfase ziet op het gebruik van de parkeerplaatsen ten behoeve van het parkeren en de emissie die daarbij plaatsvindt. Significante stikstofbronnen zijn het verkeer van en naar het plan. In onderhavige situatie betreft het planvoornemen de realisatie 17 extra parkeerplaatsen ten behoeve van een bestaande functie, namelijk een MFC. Van de nieuwe parkeerplaatsen gaat derhalve geen verkeersaantrekkende werking uit. Immers wordt deze enkel veroorzaakt door de bestaande functie. Om deze reden wordt de gebruiksfase van onderhavig project als niet relevant beschouwd. Om desalniettemin een beeld te krijgen van de stikstofemissie ten gevolge van verkeer van en naar het MFC, is de verkeersaantrekkende werking van het MFC beschouwd en zijn deze verkeersbewegingen ingevoerd in de AERIUS Calculator.

De berekeningen voor peiljaar 2019 zijn verricht met behulp van het programma AERIUS Calculator versie 2019. Uit de berekening blijkt dat het projecteffect op de Natura 2000-gebieden kleiner is dan of gelijk is aan 0,00 mol/ha/jaar. Bij een dergelijke projectbijdrage zal het beoogde plan niet voor een significante toename in stikstofdepositie zorgen en kunnen negatieve effecten worden uitgesloten. Op basis van het onderzoek blijkt dat er geen ontheffing benodigd is voor het aspect stikstof.

Aanlegfase

De relevante emissies van stikstofoxiden (NO_x) en ammoniak (NH₃) ten behoeve van de aanleg van de parkeerplaatsen vinden in de aanlegfase plaats door de verkeersbewegingen van en naar het plangebied ten behoeve van de bouw en gebruik van bouw materieel binnen het plangebied. De totale stikstofemissie bedraagt ten aanzien van materieel op de bouwplaats 78,57 kg NO_x per jaar en ten aanzien van de verkeersaantrekkende werking van de realisatie 0,45 kg NO_x per jaar. Deze emissie is als 'worst case' te beschouwen. Er wordt vanuit gegaan dat de aanlegfase drie weken (15 werkdagen) in beslag neemt (jaar 2020). Deze emissie is ingevoerd in de AERIUS Calculator.

Uit de berekening blijkt dat het projecteffect op de Natura 2000-gebieden kleiner is dan of gelijk is aan 0,00 mol/ha/jaar. Bij een dergelijke projectbijdrage zal het beoogde plan niet voor een significante toename in stikstofdepositie zorgen en kunnen negatieve effecten worden uitgesloten. Op basis van het onderzoek blijkt dat er geen ontheffing benodigd is voor het aspect stikstof.

Conclusie

Onderhavig initiatief voldoet aan de vereisten van de Wet natuurbescherming.

4.6.3 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

Ten behoeve van de aanleg van de parkeerplaatsen zal sprake zijn van het rooien van groenstructuren. Door Veldbiologische Werken is daarom in maart 2019 een quickscan Wet natuurbescherming uitgevoerd. Rapportage daarvan is als bijlage 1 gevoegd bij deze toelichting. Het onderzoek heeft tot doel om in te schatten of er op de onderzoekslocatie planten- en diersoorten aanwezig zijn die volgens de Wet natuurbescherming een beschermde status hebben en die mogelijk negatieve gevolgen kunnen ondervinden door de voorgenomen ingreep. Uit de bevindingen van het veldonderzoek, het literatuur- en bronnenonderzoek en toetsing van de resultaten van dit onderzoek aan de Wet natuurbescherming en de Provinciale regelgeving, blijkt dat bij uitvoering van de ingreep geen negatieve effecten te verwachten zijn op beschermde soorten. Een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming en/of Provinciale regelgeving is niet van toepassing. Wel wordt geadviseerd de werkzaamheden buiten het broedseizoen van vogels uit te voeren en geldt dat de algemene zorgplicht onverminderd van toepassing blijft.

Conclusie

Onderhavig initiatief voldoet aan de vereisten ten aanzien van soortenbescherming.

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 wegen. Het toetsen van de voorgenomen ontwikkeling aan wegverkeers- en railverkeerslawaaï is niet noodzakelijk.

Conclusie

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet niet in de ontwikkeling van nieuwe geluidsgevoelige objecten of de aanleg of herstructurering van wegen.

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 rustige woonwijk. 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 uitbreiding van een parkeerterrein mogelijk, waardoor een bestaande milieubelastende functie wordt uitgebreid. 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 bevindt zich nabij de richtafstand van enkele omliggende gevoelige functies. Onderstaande tabel geeft hier een overzicht van:

Gevoelige functie	Locatie	Richtwaarde VNG tot 'parkeerterrein'	Afstand tot plangebied
Woning	Ghistelkerke 111	30 m	27 m
Woning	Ghistelkerke 3	30 m	30 m
Schoolgebouw	Ghistelkerke 1a	30 m	0 m

In bovenstaande tabel is gemeten vanaf de grens van de bestemming tot de grens van de locatie waarbinnen de parkeerplaatsen worden aangelegd. Uit de tabel is af te lezen dat niet aan de richtafstand tot de bestaande school aan de Ghistelkerke 1a en de woonbestemming aan de Ghistelkerke 111 kan worden voldaan. Voor wat betreft de school geldt dat de uitbreiding van de parkeerplaats onderdeel gaat uitmaken van de inrichting (zijnde de school). Daar de beoogde parkeerplaatsen verder van de bestaande parkeervoorzieningen zijn gesitueerd dan thans reeds het geval is, kan worden aangenomen dat onderhavige ontwikkeling geen invloed heeft op het verblijfsklimaat binnen de school. Daarbij wordt in acht genomen dat het aantal parkeerplaatsen slechts beperkt wordt uitgebreid.

Voor wat betreft de afstand tot de woonbestemming aan de Ghistelkerke 111 geldt dat de daadwerkelijke afstand tot de gevel van de woning circa 37 meter bedraagt en dat ter plaatse van de woning aldus aan de richtwaarde wordt voldaan. Evenwel is het mogelijk dat in het achtererfgebied geluidgevoelige ruimtes worden gerealiseerd. Daarvoor geldt echter dat het bestaande parkeerterrein op kortere afstand is gelegen dan het uit te breiden gedeelte daarvan. Gelet op de beperkte uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen is niet aannemelijk dat het woon- en leefklimaat ter plaatse van de woonbestemming verslechtert. Daarbij wordt in acht genomen dat piekmomenten hoofdzakelijk overdag verwacht worden (wanneer reeds sprake is van een hogere achtergrondbelasting) en van relatief korte duur zijn (halen en brengen kinderen). Een overschrijding van de richtafstand wordt aanvaardbaar geacht.

Voor wat betreft de afstand tot de woonbestemming aan de Ghistelkerke 3 geldt dat aan de richtafstand wordt voldaan. Daarmee is verzekerd dat het woon- en leefklimaat ter plaatse niet onevenredig wordt aangetast. Voor het overige zijn geen gevoelige functies gelegen binnen de richtafstand van het parkeerterrein.

Geur en stof

Stofhinder ten gevolge van het planvoornemen betreft volgens de VNG-brochure bij de realisatie van een parkeerterrein geen relevant aspect. Voor geur geldt een richtafstand van 10 meter. Aan de richtafstand wordt t.a.v. omliggende woningen voldaan. Ten aanzien van het schoolgebouw geldt dat het parkeerterrein onderdeel gaat uitmaken van de inrichting. Hiervoor wordt verwezen naar hetgeen hierboven onder 'geluid' is toegelicht.

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. Daar gebruik wordt gemaakt van dezelfde in- en uitrit en het plangebied op hetzelfde peil ligt als de bestaande parkeerplaats, wordt lichthinder van

koplampen niet verwacht. Bovendien zijn omliggende functies in alle windrichtingen afgeschermd van de parkeerplaats gelegen.

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 waarvoor veiligheidsafstanden in acht moeten worden genomen.

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) waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

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 (NO₂), fijn stof (PM₁₀), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb) en koolmonoxide (CO).

Voor PM₁₀ geldt voor het jaargemiddelde een grenswaarde van 40 µg/m³. Het 24-uursgemiddelde van 50 µg/m³ mag maximaal 35 dagen per kalenderjaar worden overschreden. Voor NO₂ geldt voor het jaargemiddelde een grenswaarde van 40 µg/m³. Het 24-uursgemiddelde van 200 µg/m³ 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 uitbreiding van een kleinschalig 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. Daarbij wordt in acht genomen dat van onderhavige ontwikkeling op zichzelf geen verkeersaantrekkende werking uitgaat.

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;
- 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

Ter plaatse van het plangebied zijn geen planologisch relevante kabels en leidingen aanwezig. Indien nodig zal in een later stadium van onderhavig project een KLIC-melding worden uitgevoerd.

Conclusie

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

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).

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.

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) 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 beperkte uitbreiding van een bestaand 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 impliciet 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. Bovendien kan de wijziging van het gebruik van de gronden, gelet op de aard en omvang, niet worden aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject. Daar geen sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject, behoeft geen reguliere of vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd.

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'

Hoofdstuk 1 van het vigerende bestemmingsplan "MFC Breskens" wordt van toepassing verklaard, met dien verstande dat ten behoeve van de identificatie van de onderhavige herziening en van het moederplan enkele begrippen zijn toegevoegd.

5.3.2 Hoofdstuk 2 'Bestemmingsregels'

Hoofdstuk 2 van het vigerende bestemmingsplan "MFC Breskens" wordt van toepassing verklaard.

5.3.3 Hoofdstuk 3 'Algemene regels'

Hoofdstuk 3 van het vigerende bestemmingsplan "MFC Breskens" wordt van toepassing verklaard.

5.3.4 Hoofdstuk 4 'Overgangs- en slotregels'

Dit hoofdstuk omvat twee artikelen:

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.

Slotregel

De regels kunnen worden aangehaald onder de naam: Regels van het bestemmingsplan 'Partiële herziening MFC Breskens'.

5.4 Verbeelding

Ter plaatse waar de bestaande parkeerplaatsen worden uitgebreid wordt aan de gronden de bestemming 'Maatschappelijk' toegekend.

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 Grondexploitiewet

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 projectafwijkingbesluit. 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 kleinschalig 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.

In het kader van vooroverleg is het plan voorgelegd aan de provincie Zeeland en het Waterschap Scheldestromen. De vooroverlegreacties zijn bijgevoegd als bijlage 3 bij deze toelichting.

Vooroverlegreactie provincie Zeeland

De provincie Zeeland heeft geen inhoudelijke opmerkingen. Wel wordt gewezen op de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 en wijzen er daarbij op dat bestemmingsplannen en vergunningen die van invloed zijn op toename van stikstof niet kunnen worden vastgesteld of verleend onder verwijzing naar de passende beoordeling van het PAS zoals dit wel kon voor de uitspraak van 29 mei 2019.

Voor plannen die geen toename aan stikstof of zelfs een afname aan stikstof tot gevolg hebben, geldt dat negatieve effecten op Natura 2000-gebieden zijn uit te sluiten. Naar aanleiding van de vooroverlegreactie van de provincie Zeeland is daarom aan de hand van een AERIUS-berekening de exacte mate van stikstofdepositie bepaald. De berekening is bijgevoegd als bijlage 2 bij onderhavige toelichting en de resultaten zijn verwerkt in paragraaf 4.6.2. Uit de berekeningen is gebleken dat als gevolg van de aanlegfase/gebruiksfase er ten aanzien van stikstofdepositie geen negatieve effecten optreden als gevolg van het plan op Natura 2000-gebieden. De vooroverlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan, anders dan aanvulling van onderhavige toelichting.

Vooroverlegreactie Waterschap Scheldestromen

Het waterschap merkt op dat onderhavige toelichting een aantal mogelijkheden noemt ter compensatie van waterberging. Het waterschap wenst dat de gekozen oplossing wordt voorgelegd.

De uiteindelijke keuze voor een bepaalde uitwerking van een waterbergingsvoorziening betreft een uitvoeringsaspect. De oplossing zal waarschijnlijk gevonden worden in het aanleggen van een infiltratiesysteem onder de nieuw aan te leggen parking en gebruik maken van grasbetontegels. De definitieve oplossing wordt voorgelegd aan het waterschap. Daarmee wordt het verzoek van het waterschap gehonoreerd. De vooroverlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

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 – Quicksan Wet
natuurbescherming**

Bijlage 2 – AERIUS-berekening

Bijlage 3 – Vooroverlegreacties

