



adviseurs in
ruimtelijke
ontwikkeling

Bestemmingsplan | Toelichting

Paraplubestemmingsplan Parkeren

Gemeente Gorinchem

Datum: 20 juni 2019

Projectnummer: 170338

ID: NL.IMRO.0512.BP2017177-3001

INHOUD

TOELICHTING

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en doelstelling	3
1.2	Paraplubestemmingsplan	3
1.3	Ligging plangebied	3
1.4	Geldende bestemmingsplannen	4
1.5	Leeswijzer	5
2	Planbeschrijving	6
2.1	Het plan	6
2.2	Gemeentelijk beleid	6
2.3	Wijze van bestemmen	12
3	Uitvoerbaarheid	14
3.1	Bodem	14
3.2	Flora en fauna	14
3.3	Bedrijven en milieuzonering	15
3.4	Geur	15
3.5	Geluid	16
3.6	Luchtkwaliteit	16
3.7	Externe veiligheid	17
3.8	Water	18
3.9	Archeologie en cultuurhistorie	20
3.10	Verkeer en parkeren	21
3.11	Economische uitvoerbaarheid	21
4	Procedure	22

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

De gemeente Gorinchem heeft al lange tijd in haar bouwverordening vastgelegd dat er bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voldoende parkeergelegenheid moet worden gerealiseerd. Sinds de inwerkingtreding van de Reparatiewet BZK 2014 geldt echter dat stedenbouwkundige voorschriften uit de gemeentelijke bouwverordening, zoals parkeren, in een bestemmingsplan geregeld moeten worden. Hiervoor gold een overgangstermijn tot 1 juli 2018. Met het voorbereidingsbesluit 'Paraplubestemmingsplan parkeren' (NL.IMRO.0512.VB2018180-4001), vastgesteld op 14 juni 2018, heeft de gemeente Gorinchem reeds aangekondigd een paraplubestemmingsplan parkeren op te gaan stellen om ten aanzien van parkeren het een en ander juridisch-planologisch vast te gaan leggen. Voorliggend document voorziet hierin. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen daarmee te voldoen aan de parkeerregeling die in voorliggend paraplubestemmingsplan is vastgelegd.

1.2 Paraplubestemmingsplan

Dit bestemmingsplan is een paraplubestemmingsplan of 'thematische herziening'. Dat is een bijzondere variant op een gewoon bestemmingsplan. Een bestemmingsplan herzielt of 'vervangt' normaal gesproken het voorheen geldende bestemmingsplan. Daarbij voorziet het nieuwe bestemmingsplan dan in een volledig planologisch-juridisch kader door middel van een verbeelding met bestemmingen en bijbehorende regels. Dit paraplubestemmingsplan heeft echter een ander doel en een andere werking. Het doel van dit bestemmingsplan is uitsluitend het vastleggen van een juridisch-planologische regeling ten aanzien van parkeren voor het grondgebied van de gemeente Gorinchem waar momenteel geen parkeerregeling juridisch-planologisch is vastgelegd.

De opzet van het paraplubestemmingsplan is daarom zodanig dat alle 'onderliggende' bestemmingsplannen én regelingen van kracht blijven. De herziening bestaat uitsluitend uit het toevoegen van een uniforme regeling ten aanzien van parkeren aan de bestemmingsplannen en regelingen binnen het plangebied. Voor het overige blijven de vigerende bestemmingsplannen en regelingen dus gewoon gelden.

1.3 Ligging plangebied

Het plangebied bestaat uit alle gronden behorend tot de gemeente Gorinchem waar momenteel nog geen parkeerregeling juridisch-planologisch is vastgelegd. Op de navolgende afbeelding is de globale ligging van het plangebied weergegeven. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de verbeelding van dit bestemmingsplan.



Globale begrenzing plangebied (Bron: SAB).

1.4 Geldende bestemmingsplannen

Deze thematische herziening is van toepassing op de navolgende geldende plannen van de gemeente Gorinchem:

Plan	Vaststelling
Binnenstad e.o.	2014-06-26
7 ^e Bastion	2010-09-23
Wijdschild e.o.	2013-06-27
Partiële herziening Wijdschild, Lingsesdijk 45 en 45a	2014-12-18
Bestemmingsplan Laag Dalem	2013-06-27
Dalem	2012-08-08
Bedrijventerreinen en stationsomgeving	2014-06-26
Lingewijk-Zuid	2013-06-27
plantsoen 20	2014-03-13
Haarwijk-Noord	2013-10-08
Gildenwijk	2013-06-27
Brede School Schuttersplein	2014-09-25
Bedrijventerrein Avelingen - Schelluinsestraat	2010-06-23
Bestemmingsplan Steunpunt De Banne	2011-03-24
Parallelweg nabij 51, kadastraal bekend sectie H, nummer 156	2010-08-10
Parallelweg naast nr. 61, realisatie van een woning	2013-06-27
Betuweroute en A15/A27 te Gorinchem	2013-06-27
Gorinchem-Noord	2011-01-27
Bedrijventerrein-Oost II	2010-10-28
Lingewijk-Noord, uitwerking	2012-03-16
Lingewijk-Noord	2008-11-27

Stalkaarsen	2013-06-27
Bedrijventerrein Oost II, wijzigingsplan Einsteinstraat	2013-04-10
Bedrijventerrein Zuiderlingedijk	2017-06-15
Grote Haarsekade 127	2015-11-26
Haarweg 7	2016-12-08
Molenviet I	1972-07-28 raad
Molenviet II	1973-02-19 raad
Molenviet	1978-12-29 raad

1.5 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en deze toelichting. De toelichting is opgebouwd uit 4 hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 een toelichting gegeven op het plan, het beleidskader en de wijze van bestemmen. In hoofdstuk 3 wordt de uitvoerbaarheid van het plan besproken. Tot slot wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de procedure.

2 Planbeschrijving

2.1 Het plan

Parkeerbeleid is vanaf medio jaren negentig primair een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Parkeerbeleid is daarbij te zien als een beleidsterrein dat is in te passen in de gemeentelijke hoofddoelstellingen op het terrein van bereikbaarheid, leefbaarheid en stedelijke vitaliteit. Het is bij uitstek een onderdeel waarin het primaat veeleer ligt bij de lagere overheden en in het bijzonder bij de gemeente. Het rijk en provincie hebben wel een globaal kader, waarbinnen de gemeente haar eigen beleid nader kan invullen.

Sinds 29 november 2014 zijn, als gevolg van de Reparatiewet Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) 2014, de stedenbouwkundige voorschriften uit de bouwverordening komen te vervallen. Alle stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening moeten sindsdien worden opgenomen in bestemmingsplannen. Een van de consequenties van het vervallen van de stedenbouwkundige voorschriften is dat vanaf dat moment bij het verlenen van een omgevingsvergunning niet meer op basis van de bouwverordening kan worden getoetst aan gemeentelijke parkeernormen. Hiervoor gold een overgangstermijn tot 1 juli 2018.

De gemeente Gorinchem heeft op 14 juni 2018 het voorbereidingsbesluit 'Paraplubestemmingsplan parkeren' vastgesteld en aangekondigd een paraplubestemmingsplan parkeren op te gaan stellen om ten aanzien van parkeren het een en ander juridisch-planologisch vast te gaan leggen. Met voorliggend paraplubestemmingsplan legt de gemeente Gorinchem haar gemeentelijke beleidsregel ten aanzien van parkeren juridisch-planologisch vast voor het grondgebied waar momenteel nog geen parkeerregeling juridisch-planologisch is vastgelegd. Daarmee voldoet de gemeente aan de voorschriften van de Reparatiewet BZK 2014.

2.2 Gemeentelijk beleid

2.2.1 Beleidsregel "parkeernormen Gorinchem juni 2019"

Indien sprake is van nieuwbouw of uitbreiding van een gebouw kunnen wijzigingen optreden ten aanzien van de parkeerbehoefte die op de desbetreffende locatie geldt. Daarom wordt in het kader van de omgevingsvergunningverlening het aspect parkeren getoetst. Het gaat dan om omgevingsvergunningen voor het bouwen van nieuwbouw en/of uitbreiden van een bestaand gebouw. Bij deze omgevingsvergunningverlening wordt beoordeeld of bij de voorgenomen ontwikkeling voldoende rekening is gehouden met de parkeerbehoefte die de ontwikkeling kent. De basis voor het bepalen van de parkeerbehoefte ligt bij de parkeernorm die de gemeente hanteert voor de ontwikkeling. De gemeente Gorinchem heeft dit vervat in de beleidsregel "parkeernormen Gorinchem juni 2019". Hierna wordt ingegaan op de beleidsregel.

Parkeernormen

De gemeente Gorinchem heeft bij het bepalen van de parkeernormen in de beleidsregel de CROW-publicatie (317) 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' als uitgangspunt genomen. Binnen deze kencijfers geldt dat de mate van stedelijkheid een

belangrijke factor is om de juiste parkeernormen te hanteren. Voor het bepalen van de mate van stedelijkheid van de gemeente Gorinchem is gebruik gemaakt van de gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek:

Onderwerpen	Grootte en stedelijkheid van gemeenten	
	Stedelijkheid	
	Code	Omschrijving
Regio's	code	omschrijving
Gorinchem	2	Sterk stedelijk

© Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag/Heerlen 22-8-2017

Aan de hand van de mate van stedelijkheid maakt het CROW een onderscheid in minimale en maximale normen voor diverse functies. In de beleidsregel is gekozen om het gemiddelde van de kencijfers van het CROW voor een sterk stedelijke gemeente te gebruiken. De normen zijn gekoppeld aan het type functie dat mogelijk wordt gemaakt. Zo zijn er normen voor woningen, bedrijven en horecavoorzieningen. Daarbinnen worden nog diverse subcategorieën gehanteerd, bijvoorbeeld rij-, twee-onder-één-kap- en vrijstaande woningen. De normen worden met 1 decimaal achter de komma uitgedrukt en voor het bepalen van de parkeerbehoefte dient met deze decimalen gerekend te worden. De parkeernormen zijn terug te vinden in bijlage 1 van de beleidsregel "parkeernormen Gorinchem juni 2019"

Gebiedsindeling

Naast de functie die met de ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt, is ook de stedelijke zone waar de functie zich bevindt van belang bij het bepalen van de parkeerbehoefte. Volgens het CROW heeft onderzoek namelijk aangetoond dat de aanwezigheid van meer alternatieve vervoerswijzen in het centrum zorgt voor een lagere parkeerdruk. Omgekeerd geldt dus dat functies buiten het centrum een hogere parkeerbehoefte kennen vanwege het ontbreken van alternatieve vervoerswijzen. Daarom maakt het CROW een onderscheid in een aantal stedelijke zones:

- Centrum.
- Schil.
- Rest bebouwde kom.
- Buitengebied.

In bijlage 1 van de beleidsregel "parkeernormen Gorinchem juni 2019" is een tabel opgenomen waarin voor een scala aan functies een parkeernorm is opgenomen waar in het kader van de omgevingsvergunningverlening aan getoetst moet worden. Als de functie van een ruimtelijke ontwikkeling niet is opgenomen in de tabel, dan wordt bekeken welke functie hierbij het beste aansluit. Mochten de opgenomen functies en parkeernormen niet toereikend zijn bij het bepalen van de parkeereis voor een specifieke ruimtelijke ontwikkeling dan kan met nader onderzoek worden bekeken of een beter aansluitende norm kan worden gevonden. In de tabel met parkeernormen wordt onderscheid gemaakt in de stedelijke zone waarin de ontwikkeling plaatsvindt. De stedelijke zones zijn op een kaart inzichtelijk gemaakt en als bijlage 2 bij de beleidsregel gevoegd. Hierbij is de volgende onderverdeling gemaakt:

- Centrum: Binnenstad en stationsomgeving.
- Schil: Wijdschild, Lingewijk-Zuid en Haarwijk-Zuid.

- Rest bebouwde kom: overige woongebieden en bedrijventerreinen.
- Buitengebied: landelijk gebied en uiterwaarden.

Bepalen parkeerbehoefte

Bij de berekening of bij een ontwikkeling wordt voldaan aan de parkeernormen (bijlage 1 van de beleidsregel) is de berekeningswijze van het aantal beschikbare parkeerplaatsen van belang. In het navolgende is aangegeven wanneer parkeerplaatsen op eigen terrein, bijvoorbeeld in de vorm van een oprit, mogen worden meegerekend. Het gaat er hierbij om dat wordt voldaan aan een minimale oppervlakte van de stallingsruimte. In onderstaande afbeeldingen zijn de minimale afmetingen aangegeven van stallingsruimten op eigen terrein om als 1 of 2 volwaardige parkeerplaatsen te mogen worden meegerekend. Indien niet aan de minimale afmetingen wordt voldaan, zal deze parkeerplaats niet meetellen in de parkeercapaciteit. Ook parkeerplaatsen die achter elkaar gesitueerd zijn, worden slechts als 1 parkeerplaats gezien. Daarbij komt dat parkeergarages niet meetellen in de parkeercapaciteit.

In de volgende situaties is wel sprake van 1 volwaardige parkeerplaats:

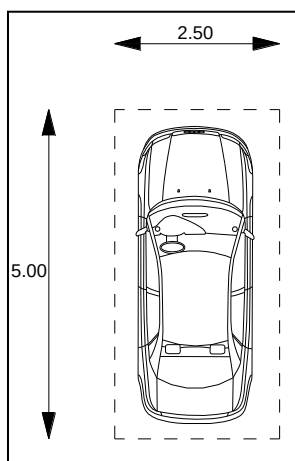
- Een enkele oprit in de vrije ruimte van 2,5 meter bij 5 meter.
- Een enkele oprit met één harde zijde (bijvoorbeeld een muur) van 2,9 meter bij 5 meter.
- Een enkele oprit met één harde zijde (bijvoorbeeld een muur) én een toegangspad (bijvoorbeeld een trottoir) van 3,4 meter bij 5 meter. Hierbij wordt de breedte van het toegangspad aan de voorzijde niet meegenomen in de benodigde afmeting van de parkeerplaats. Toegangspaden naast een parkeerplaats kunnen wel worden meegenomen in de benodigde breedte van 3,4 meter.
- Een enkele oprit met twee harde zijden (bijvoorbeeld een muur) van 3,3 meter bij 5 meter.
- Een enkele oprit met twee harde zijden (bijvoorbeeld een muur) én een toegangspad (bijvoorbeeld een trottoir) van 3,8 meter bij 5 meter. Hierbij wordt enkel de breedte van het toegangspad aan de voorzijde niet meegenomen in de benodigde afmeting van de parkeerplaats. Toegangspaden naast een parkeerplaats mogen wel worden meegenomen in de benodigde breedte van 3,8 meter.
- Een enkele oprit met twee harde zijden (bijvoorbeeld een muur) én twee toegangspaden (bijvoorbeeld een trottoir) van 4,3 meter bij 5 meter. Hierbij wordt enkel de breedte van het toegangspad aan de voorzijde niet meegenomen in de benodigde afmeting van de parkeerplaats. Toegangspaden naast een parkeerplaats kunnen wel worden meegenomen in de benodigde breedte van 4,3 meter.

In de volgende situaties is sprake van 2 volwaardige parkeerplaatsen:

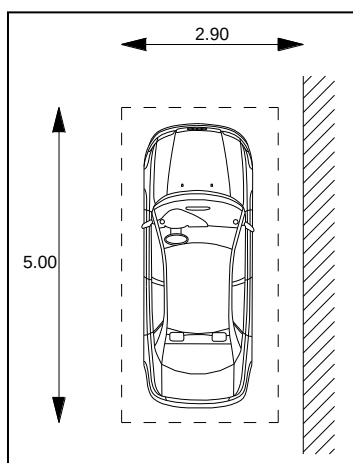
- Een dubbele oprit met één harde zijde (bijvoorbeeld een muur) van 5,4 meter bij 5 meter.
- Een dubbele oprit met één harde zijde (bijvoorbeeld een muur) én een toegangspad (bijvoorbeeld een trottoir) van 5,9 meter bij 5 meter. Hierbij wordt de breedte van het toegangspad aan de voorzijde niet meegenomen in de benodigde afmeting van de parkeerplaats. Toegangspaden naast een parkeerplaats kunnen wel worden meegenomen in de benodigde breedte van 5,9 meter.
- Een dubbele oprit met twee harde zijden (bijvoorbeeld een muur) van 5,8 meter bij 5 meter.

- Een dubbele oprit met twee harde zijden (bijvoorbeeld een muur) én een toegangspad (bijvoorbeeld een trottoir) van 6,3 meter bij 5 meter. Hierbij wordt de breedte van het toegangspad niet meegenomen in de benodigde afmeting van de parkeerplaats. Hierbij wordt enkel de breedte van het toegangspad aan de voorzijde niet meegenomen in de benodigde afmeting van de parkeerplaats. Toegangspaden naast een parkeerplaats kunnen wel worden meegenomen in de benodigde breedte van 6,3 meter.
- Een dubbele oprit met twee harde zijden (bijvoorbeeld een muur) én twee toegangspaden (bijvoorbeeld een trottoir) van 6,8 meter bij 5 meter. Hierbij wordt enkel de breedte van het toegangspad aan de voorzijde niet meegenomen in de benodigde afmeting van de parkeerplaats. Toegangspaden naast een parkeerplaats kunnen wel worden meegenomen in de benodigde breedte van 6,8 meter.

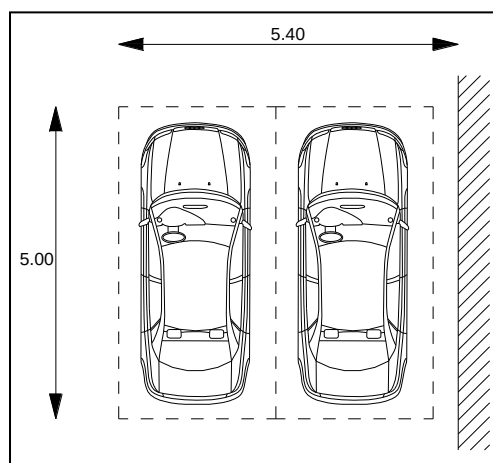
In de navolgende afbeeldingen is visueel weergegeven aan welke afmetingen 1 of 2 parkeerplaatsen moeten voldoen om mee te tellen in de parkeercapaciteit, conform de voorgaande beschrijving.



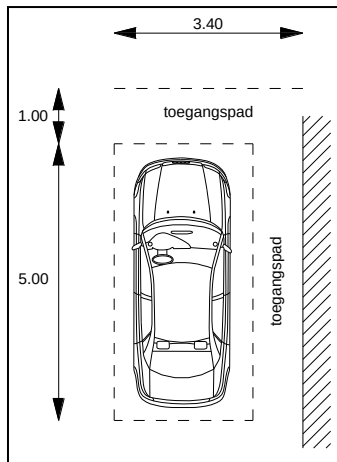
Oprit in vrije ruimte



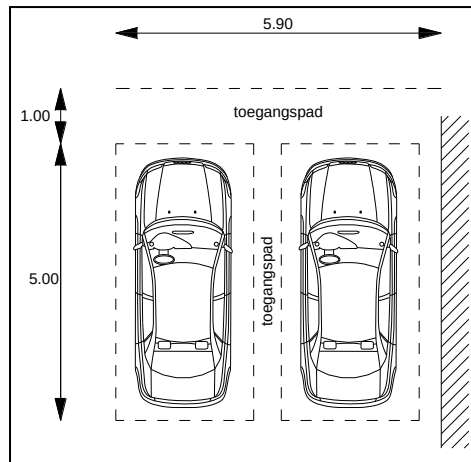
Enkele oprit met één harde zijde



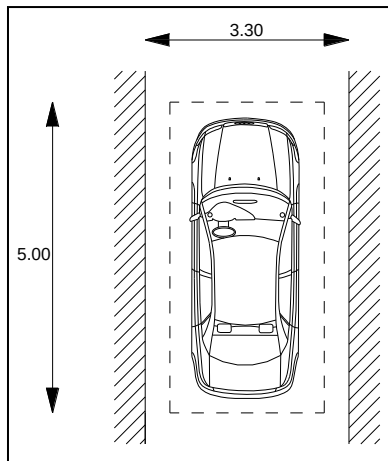
Dubbele oprit met één harde zijde



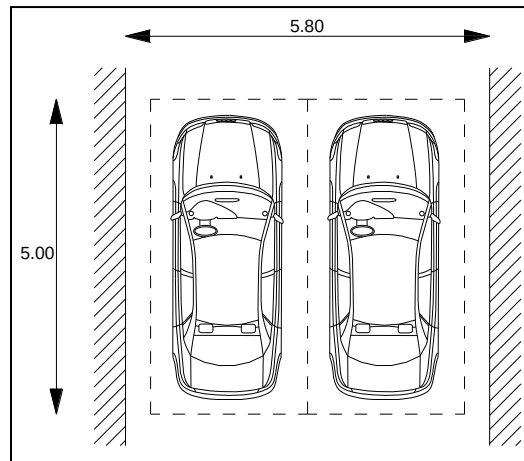
Enkele oprit met één harde zijde en toegangspad



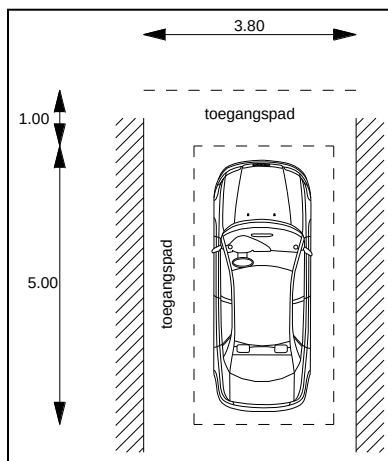
Dubbele oprit met één harde zijde en toegangspad



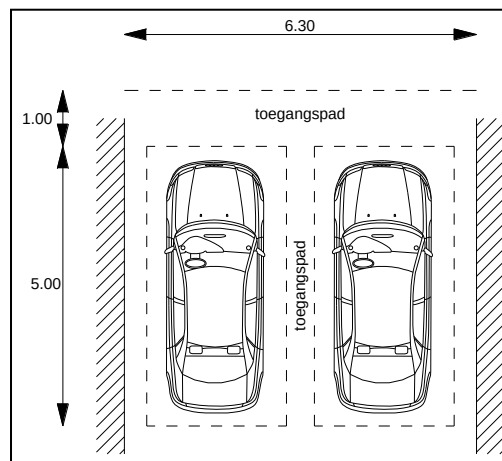
Enkele oprit met twee harde zijden



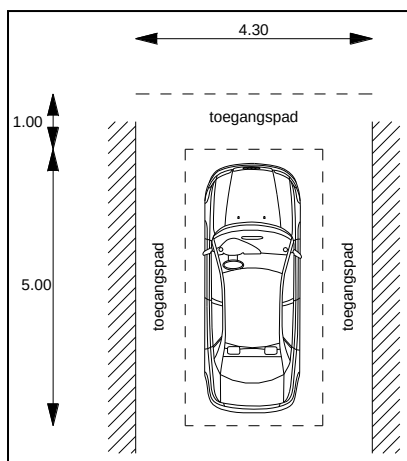
Dubbele oprit met twee harde zijden



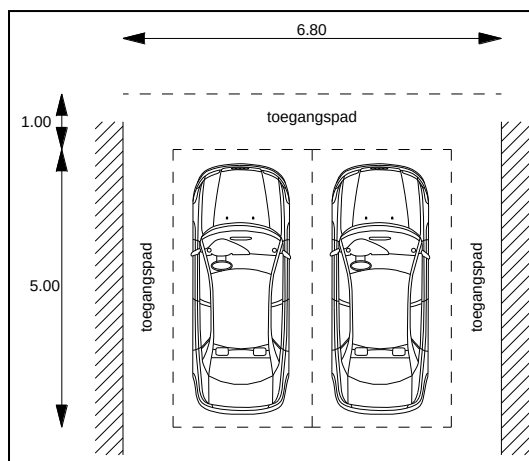
Enkele oprit met twee harde zijden en toegangspad



Dubbele oprit met twee harde zijden en toegangspad



Enkele oprit met twee harde zijden en twee toegangspaden



Dubbele oprit met twee harde zijden en twee toegangspaden

Dubbelgebruik

Bij een ontwikkeling met meerdere functies is vaak sprake van dubbelgebruik van de parkeerplaatsen. Dubbelgebruik betekent dat de parkeerplaatsen voor meerdere functies gebruikt kunnen worden. Iedere functie heeft over de dag en week gezien verschillen in de parkeerbehoefte.

De parkeerbehoefte bij wonen is in de avonduren en weekenden het hoogst, terwijl deze overdag op doordeweekse werkdagen laag is. Bij een ontwikkeling met meerdere functies kunnen deze verschillen leiden tot een betere benutting van de parkeerplaatsen. Het aantal benodigde parkeervakken voor verschillende functies hoeft dan niet per definitie bij elkaar opgeteld te worden om het benodigde parkeeraanbod te bepalen.

Om het dubbelgebruik te bepalen zijn in bijlage 3 van de beleidsregel voor verschillende functies aanwezigheidspercentages opgenomen. Aan de hand van deze percentages kan per functie de parkeerbehoefte per periode van de dag en week worden bepaald. Op deze manier kan de maatgevende periode worden bepaald waarop de parkeerbehoefte van alle functies het hoogst is. Mochten de in de tabel 3 opgenomen functies niet toereikend zijn dan kunnen met nader onderzoek aanwezigheidspercentages voor ontbrekende functies worden vastgesteld.

Afwijken

Het uitgangspunt is dat de initiatiefnemer van de ruimtelijke ontwikkeling er alles aan doet om het aantal benodigde parkeerplaatsen als gevolg van de ontwikkeling op eigen terrein te realiseren. Dit geldt ook voor het eventuele laden en lossen van goederen. In een aantal gevallen kan het college van burgemeester en wethouders echter ontheffing van de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte verlenen:

- Onevenredige kosten gemoeid zijn bij het voorzien van de nodige parkeerplaatsen op eigen terrein; en/of
- Het fysiek onmogelijk is de nodige parkeerplaatsen op eigen terrein te voorzien; en/of
- In de nodige parkeerplaatsen wordt voorzien op een andere wijze; en/of

- Het ruimtelijk gezien niet wenselijk is de nodige parkeerplaatsen op eigen terrein te voorzien; en/of
- Voldoende openbare parkeerplaatsen binnen een acceptabele afstand aanwezig zijn; en/of
- Een parkeertelling aanwezig is, die aantoont dat er voldoende parkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig zijn die benut kunnen worden; en/of
- Het een ontwikkeling betreft waarbij het verschil tussen de parkeerbehoefte van de oude en de nieuwe situatie niet groter is dan twee parkeerplaatsen.
- Geen aanspraak gemaakt wordt op een parkeervergunning voor straatparkeren, waardoor de omgeving beschermd wordt tegen een extra parkeerdruk.

Nieuw beleid: Mobiliteitsvisie

Op dit moment werkt de gemeente Gorinchem aan de 'Mobiliteitsvisie' om Gorinchem op lange termijn beter bereikbaar, verkeersveilig en duurzaam te laten zijn. In de Mobiliteitsvisie wordt het thema mobiliteit op integrale visie opgepakt en zal dan ook aandacht zijn voor het aspect parkeren. In het paraplubestemmingsplan wordt met het opnemen van een zogenoemde 'dynamische regeling' (zie paragraaf 2.3.2) voorgesorteerd op de totstandkoming van het nieuwe beleid. Met deze regeling is gewaarborgd dat wanneer de beleidsregel ten aanzien van parkeren te zijner tijd worden vervangen door de Mobiliteitsvisie getoetst moet worden aan deze nieuwe beleidsregel.

2.3 Wijze van bestemmen

2.3.1 Algemeen

Voor het paraplubestemmingsplan is gebruik gemaakt van de in de Wet ruimtelijke ordening opgenomen standaardvorm van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012). Dit paraplubestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, planregels en een toelichting. De verbeelding en de planregels vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het paraplubestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit paraplubestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Ook is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan. Tot slot maakt een eventuele bijlage onlosmakelijk onderdeel uit van het bestemmingsplan.

2.3.2 Dit bestemmingsplan

Voorliggend paraplubestemmingsplan voorziet in de juridisch-planologische vertaling van de gemeentelijke beleidsregel "parkeernormen Gorinchem juni 2019" (inclusief bijlagen). Hiermee gaat voor bijna alle geldende plannen en regelingen in Gorinchem dezelfde regeling voor parkeren gelden (enkele uitzonderingen, waarin reeds sprake was van een deugdelijke, op maat gesneden parkeerregeling daargelaten). De bestaande regeling wordt vervangen door de regeling in dit paraplubestemmingsplan. In de plannen waarin nog geen regeling voor parkeren was opgenomen, wordt dit nieuw toegevoegd. Het paraplubestemmingsplan heeft alleen betrekking op de regeling voor

parkeren en beoogt geen wijziging aan te brengen in de overige regels van de vigerende plannen.

Parkeerregeling (artikel 3: Overige regels)

De regeling voor parkeren is opgenomen in de algemene regels. Een omgevingsvergunning voor het bouwen of uitbreiden van een gebouw en/of voor het veranderen van de functie van een bouwperceel wordt slechts verleend, indien is aangetoond dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. 'Voldoende' betekent in dit geval dat tenminste voldaan wordt aan de gemeentelijke beleidsregel "parkeernormen Gorinchem juni 2019" (inclusief bijlagen) zoals besproken in paragraaf 2.2.1.

Voor alle plannen binnen het plangebied van dit paraplubestemmingsplan is in de regels een flexibele regeling opgenomen. Dit betekent dat indien de beleidsregel "parkeernormen Gorinchem juni 2019" gedurende de planperiode worden gewijzigd dan wel wordt vervangen door ander beleid, er getoetst zal worden aan het gewijzigde/nieuwe beleid.

De regeling voorziet daarnaast in een afwijkingsbevoegdheid om enige flexibiliteit te bieden. Als een bepaalde ontwikkeling op grond van de parkeernormen niet mogelijk is, maar er zijn redenen om hiervan af te wijken, bijvoorbeeld omdat sprake is van voldoende parkeerplaatsen in de openbare ruimte, dan kan gebruik worden gemaakt van de afwijkingsbevoegdheid. Dit moet dan wel zijn vastgelegd in een collegebesluit.

3 Uitvoerbaarheid

3.1 Bodem

3.1.1 Algemeen

Voordat een bestemmingsplan wordt vastgesteld voor de toevoeging van functies waar langdurig of frequent mensen verblijven, moet aangetoond zijn dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het beoogde gebruik.

3.1.2 Toetsing

De bodemkwaliteit in woonwijken en op woonerven zal in algemene zin geen problemen opleveren. Een parkeerplaats is geen milieugevoelige functie. In dit kader kan een nadere beoordeling voor dit aspect achterwege blijven.

3.1.3 Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

3.2 Flora en fauna

3.2.1 Algemeen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met de aanwezige natuurwaarden in en om het plangebied. Vanaf 1 januari 2017 geldt hiervoor de Wet natuurbescherming. Deze wet beschermt bepaalde plant- en diersoorten, natuurgebieden en bossen. Voordat ontwikkelingen mogen plaatsvinden, moet worden aangetoond dat in het kader van de huidige natuurwet- en regelgeving van een negatief effect geen sprake is, dan wel dat daarvoor respectievelijk een vergunning of ontheffing worden verkregen. Bij de toets van een ruimtelijke ontwikkeling wordt onderscheid gemaakt tussen gebiedsbescherming en soortenbescherming.

3.2.2 Toetsing

Dit bestemmingsplan voorziet planologisch gezien niet in nieuwe ontwikkelingen die ecologische waarden zouden kunnen schaden. Een onderzoek naar flora en fauna is daarom in het kader van dit bestemmingsplan niet noodzakelijk. Per situatie zal specifiek worden getoetst of het initiatief leidt tot aantasting van op het perceel en in de omgeving aanwezige functies en waarden.

3.2.3 Conclusie

Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

3.3 Bedrijven en milieuzonering

3.3.1 Algemeen

Indien door middel van een plan nieuwe, gevoelige functies mogelijk worden gemaakt, moet worden aangetoond dat een goed leefmilieu kan worden bereikt. Hierbij moet rekening worden gehouden met omliggende functies met een milieuzone. Anderzijds mogen omliggende bedrijven niet in hun ontwikkelingsmogelijkheden worden aangetast door de realisatie van een nieuwe gevoelige functie.

3.3.2 Toetsing

Met het voorliggende bestemmingsplan wordt geen nieuwe planologische ruimte geboden om het aantal gevoelige functies ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen te vergroten. Een parkeerplaats is immers geen milieugevoelige functie. In dit kader kan een nadere beoordeling voor dit aspect achterwege blijven.

3.3.3 Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

3.4 Geur

3.4.1 Algemeen

De Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) vormt het wettelijk kader bij de beoordeling van een aanvraag om een milieuvergunning voor dierenverblijven van veehouderijen. De Wet geurhinder en veehouderij geeft hiervoor geurbelastings- en afstandsnormen in relatie met geurgevoelige objecten in de nabijheid van de (geprojecteerde) veehouderij. De Wgv heeft betrekking op twee aspecten. Ten eerste speelt de geurbelasting een rol bij de beoordeling of er in het kader van een goede ruimtelijke ordening een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Ten tweede moet bij de belangenafweging ten behoeve van een zorgvuldige besluitvorming worden nagegaan of een in de omgeving gelegen veehouderij niet onevenredig in haar belangen wordt geschaad.

3.4.2 Toetsing

Met het voorliggende bestemmingsplan wordt geen nieuwe planologische ruimte geboden om het aantal geurgevoelige functies ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen te vergroten. Een parkeerplaats is immers geen milieugevoelige functie. In dit kader kan een nadere beoordeling voor dit aspect achterwege blijven.

3.4.3 Conclusie

Het aspect geur vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

3.5 Geluid

3.5.1 Algemeen

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het wegverkeer en/of door inrichtingen, onder andere het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). In het bestemmingsplan moet volgens de Wgh worden aangetoond dat gevoelige functies, zoals een woning, een aanvaardbare geluidsbelasting hebben als gevolg van omliggende (spoor)wegen en industrieterreinen. Indien nieuwe geluidsgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wgh de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van omliggende (spoor)wegen en industrieterreinen. Wegen met een maximale snelheid van 30 km/uur zijn uitgesloten van akoestisch onderzoek.

3.5.2 Toetsing

Met het voorliggende bestemmingsplan wordt geen nieuwe planologische ruimte geboden om het aantal geluidgevoelige functies ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen te vergroten. Een parkeerplaats is immers geen geluidgevoelige functie. In dit kader kan een nadere beoordeling voor dit aspect achterwege blijven.

3.5.3 Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

3.6 Luchtkwaliteit

3.6.1 Algemeen

Eisen met betrekking tot luchtkwaliteit zijn verankerd in de Wet milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2 en vormen een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor. Vanaf 1 januari 2015 dient het bevoegd gezag de luchtkwaliteit ook te toetsen aan de grenswaarde voor PM_{2,5}. Op basis van onderzoek door het Planbureau voor de Leefomgeving kan worden gesteld dat als aan de grenswaarden voor PM₁₀ wordt voldaan, ook aan de grenswaarde voor PM_{2,5} wordt voldaan.

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die in 2010 van kracht zijn geworden. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Plannen die in betekende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in een gebiedsgericht programma van het NSL. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in even-

wicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Plannen die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof. Voor NO₂ en PM₁₀ betekent dit dat aannemelijk moeten worden gemaakt dat het project tot maximaal 1,2 µg/m³ verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is het project op deze plaats te realiseren. Hierbij kan de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol spelen, ook als het project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Er is sprake van een significante blootstellingsduur als de verblijfsduur die gemiddeld bij de functie te verwachten is een aanzienlijk deel van de dag betreft. Volgens de toelichting op de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit is dit onder andere het geval bij een woning, school of sportterrein.

Gevoelige bestemmingen als scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van de gelijknamige AMvB extra bescherming. Substantiële uitbreiding of nieuwvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden waardoor geen onacceptabele gezondheidsrisico's optreden.

3.6.2 Toetsing

Met het voorliggende bestemmingsplan wordt geen nieuwe planologische ruimte geboden om het aantal milieugevoelige functies ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen te vergroten. Een parkeerplaats is geen milieugevoelige functies. Om die reden is een onderzoek luchtkwaliteit niet noodzakelijk.

3.6.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

3.7 Externe veiligheid

3.7.1 Algemeen

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen (chemische fabriek, lpg-vulpunt) en de mobiele bronnen (route gevaarlijke stoffen). Er wordt onderscheid gemaakt tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijk slachtoffers. Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt

een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico mag in principe nergens groter zijn dan 1 op 1 miljoen (ofwel 10^{-6}). Dit is de kans dat een denkbeeldig persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend), dodelijk verongelukt door een ongeval. Deze kans mag niet groter zijn dan eens in de miljoen jaar. Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico van 10^{-6} als grenswaarde.

Groepsrisico

Het groepsrisico geeft de kans aan dat in één keer een groep mensen die zich in de omgeving van een risicosituatie bevindt, dodelijk door een ongeval wordt getroffen. Groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van een risicovolle activiteit ophoudt. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de ramp. Een ongeval met 100 doden leidt tot meer ontwrichting, leed en emoties, dan een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers. Aan de kans op een ramp met 100 doden wordt dan ook een grens gesteld, die een factor honderd lager ligt dan voor een ramp met 10 doden. In het Bevi, Bevt en het Bevb wordt verder een verantwoordingsplicht (door de overheid) voor het groepsrisico rond inrichtingen wettelijk geregeld. De verantwoording houdt in dat wordt aangegeven of risico's acceptabel zijn en welke maatregelen worden genomen om de risico's te verkleinen.

3.7.2 Toetsing

In het plangebied komen diverse risicobronnen voor. De diverse risicobronnen met eventuele veiligheidszones zijn opgenomen in de verschillende bestemmingsplannen voor de gemeente Gorinchem. Externe veiligheid richt zich op de bescherming van milieugevoelige functies. Doordat een parkeerfunctie dit niet is, is een aanvullend onderzoek in het kader van dit bestemmingsplan niet noodzakelijk.

3.7.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

3.8 Water

3.8.1 Algemeen

Beleid Waterschap Rivierenland – Waterbeheerprogramma 2016-2021

Op 27 november 2015 heeft het bestuur van Waterschap Rivierenland het Waterbeheerprogramma 2016-2021 vastgesteld. Het waterbeheerprogramma richt zich op het veilig houden van het rivierengebied tegen overstromingen, om voldoende en schoon

water te hebben en om het afvalwater effectief te zuiveren. Het plan is ingegaan op 22 december 2015 en heeft een looptijd van zes jaar.

Waterschap Rivierenland speelt bij het waterbeheer in op veranderingen in de omgeving zoals klimaatverandering. De doelen richten zich op de lange termijn. Zo moeten bijvoorbeeld de dijken in 2050 voldoen aan de nieuwe veiligheidsnormen en de waterkwaliteit moet in 2027 aansluiten bij de doelen uit de Kaderrichtlijn Water. Hogere overheden als het rijk, de provincies en de Europese Unie hebben deze doelen voor het waterbeheer bepaald. Waterschappen hebben ook gezamenlijke doelen afgesproken, onder andere in het Bestuursakkoord Water en het Klimaatakkoord.

Waterschap Rivierenland trekt in het Waterbeheerprogramma 2016-2021 de lijn door van het vorige waterbeheerplan. De koers wordt niet gewijzigd, maar het werk wordt gecontinueerd. De doelen voor de lange termijn blijven het uitgangspunt. Om de inhoudelijke ambities te realiseren, wordt geanticipeerd op nieuwe ontwikkelingen en worden strategische allianties aangegaan. Het accent ligt in de periode 2016-2021 onder meer op:

- gebiedsgericht werken;
- waterbewustzijn;
- innovatie.

Waterveiligheid

Het beschermen van het rivierengebied tegen overstromingen is de hoogste prioriteit van dit programma. Veel rivierdijken zijn momenteel niet veilig genoeg op basis van de veiligheidsnormen. Overheden werken hard aan de waterveiligheid met als doel dat men hier veilig kan wonen en werken. Het beleid volgt het principe van ‘meer-laagsveiligheid’: preventie, ruimtelijke inrichting en crisisbeheersing. De komende 6 jaar zijn er forse verbeteringen nodig bij zowel onze primaire keringen als de regionale keringen. Het waterschap gaat tot en met 2021 het volgende doen:

- verbetering van afgekeurde dijken;
- toepassing van innovatieve dijkverbeteringen;
- behoud van sterke dijken;
- deelname aan regionaal programma WaalWeelde;
- grensoverschrijdende samenwerking.

Watersysteem

Er zijn diverse maatregelen die wateroverlast moeten voorkomen. Deze maatregelen dragen bij aan een betere waterkwaliteit waardoor men in het hele watersysteem over voldoende en schoon water kan beschikken. Een goed waterpeil en goede grondwatercondities wordt bediend door aan- en afvoer van water. Een aandachtspunt hierbij is dat de belangen van de verschillende partijen in het gebied zo goed mogelijk nagestreefd worden. De ambitie is dat er in 2021 voldoende water van goede kwaliteit beschikbaar is voor stedelijk gebied, bedrijfsleven, landbouw, natuur en recreatie.

Waterketen

Afvalwater wordt in de waterketen ingezameld, getransporteerd en gezuiverd. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de inzameling en het transport tot aan een overnamepunt. Vanuit deze overnamepunten transporteert het waterschap het afvalwater naar de rioolwaterzuivering waar het wordt gezuiverd. Aandachtspunten hierbij zijn het

doelmatig en duurzaam zuiveren waarbij een goede samenwerking in de waterketen onontbeerlijk is. Het doel is dat in 2021 zuiveringen efficiënter werken en het gezuiverde afvalwater schoner is. Om dit te bereiken worden energie, grondstoffen en water hergebruikt.

Keur

Naast het beheerprogramma beschikt het Waterschap Rivierenland over een verordening: de Keur voor waterkeringen en wateren. Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden kan een watervergunning nodig zijn. De werkzaamheden in of nabij de watergangen en waterkeringen worden getoetst aan de beleidsregels. Deze watervergunning wordt vervolgens door het waterschap verleend of geweigerd. Ook is het mogelijk dat nadere eisen worden gesteld aan de vergunningverlening. Middels de watertoets vindt toetsing aan het beleid van het waterschap plaats.

3.8.2 Toetsing

Indien in concrete situaties een parkeerplaats moet worden aangelegd, dan gelden de beleidsuitgangspunten van Waterschap Rivierenland. Als aan deze voorwaarden wordt voldaan, zijn er op grond van het aspect waterhuishouding geen bezwaren tegen het gebruik van gronden als parkeerplaats.

3.8.3 Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

3.9 Archeologie en cultuurhistorie

3.9.1 Algemeen

Door ondertekening van het verdrag van Valletta (1992) heeft Nederland zich verplicht om bij ruimtelijke planvorming nadrukkelijk rekening te houden met het niet-zichtbare deel van het cultuurhistorisch erfgoed, te weten de archeologische waarden. In de Erfgoedwet 2016, uitgewerkt in het Besluit Erfgoedwet archeologie, is geregeld hoe met in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden moet worden omgegaan. Het streven is om deze belangen tijdig bij het plan te betrekken. Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, dient te worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast.

Op grond van artikel 3.1.6, vijfde lid, onderdeel a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moeten naast de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten ook cultuurhistorische waarden worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen.

3.9.2 Toetsing

Dit bestemmingsplan voorziet planologisch gezien niet in nieuwe ontwikkelingen die archeologische- en cultuurhistorisch waardevolle elementen zouden kunnen schaden. In de vigerende bestemmingsplannen zijn het archeologisch belang, met het versto-

rende effect van de verschillende soorten bodemingrepen op het bodemarchief en met de diepteligging van archeologische waarden vertaald middels het toekennen van dubbelbestemmingen en zijn de gronden van een toereikend beschermingsregime voorzien. Cultuurhistorisch waardevolle stedenbouwkundige structuren, groenstructuren en bebouwingsbeelden zijn ook juridisch-planologisch beschermd. Zo zijn het behoud en de bescherming van de cultuurhistorische waarden van de Vesting Gorinchem met de dubbelbestemming 'Waarde - Beschermd stadsgezicht' beschermd. Binnen de archeologische en cultuurhistorische dubbelstemmingen zijn regels opgenomen waarmee de aspecten archeologie en cultuurhistorie zijn gewaarborgd. Hierbij kan gedacht worden aan een vergunningenstelsel opgenomen voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden.

3.9.3 Conclusie

Het aspect archeologie en cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

3.10 Verkeer en parkeren

3.10.1 Algemeen

Bij de ontwikkeling en uitbreiding van functies moet er rekening gehouden worden met de parkeer- en verkeersdruk.

3.10.2 Toetsing

Dit bestemmingsplan voorziet planologisch gezien niet in nieuwe ontwikkelingen. Indien er sprake is van de ontwikkeling en/of uitbreiding van functies dient de regeling ten aanzien van parkeren uit onderhavig plan in acht te worden genomen. Ook moet het verkeersaspect bij iedere ontwikkeling nader worden bekeken.

3.10.3 Conclusie

Het aspect verkeer en parkeren vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

3.11 Economische uitvoerbaarheid

Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld naar aanleiding van het verlopen van de overgangstermijn van de Reparatiwet BZK 2014. De kosten voor de gemeente betreffen het opstellen van het bestemmingsplan, planbegeleiding en het beoordelen van aanvragen voor omgevingsvergunning. Het hiervoor benodigde budget is gereserveerd. Dit bestemmingsplan bevat geen aangewezen bouwplan (artikel 6.12 Wro jo. 6.2.1.). Het opstellen van een exploitatieplan is daarom niet aan de orde.

3.11.1 Conclusie

De economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan wordt hiermee geacht aangetoond te zijn.

4 Procedure

Op de bestemmingsplanprocedure is afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht van toepassing. In navolging hiervan zal voorliggend ontwerpbestemmingsplan voor zes weken ter inzage worden gelegd. Een ieder kan in deze periode een zienswijze indienen. In deze paragraaf of in een bijlage bij dit bestemmingsplan zullen de binnengekomen zienswijzen worden samengevat en van een antwoord worden voorzien.