



# Plan

## **RUIMTELIJKE ONDERBOUWING PARKEERTERRAIN GEMEENTEKWADRANT GEMEENTE OUD-BEIJERLAND**

september 2012



ruimte voor ideeën

ruimtelijke  
denkers

**wissing**

Nummer	Procedurefase	Datum
01	Concept	juli 2012
02	Ontwerp voor zienswijzen na zienswijzen	11 juli 2012
03	Vastgesteld	6 september 2012

ruimtelijke  
denkers

**wissing**

Kruidentuin 5, 2991 RK  
Postbus 37, 2990 AA Barendrecht

T +31 (0)180 61 31 44  
F +31 (0)180 62 04 61

info@wissing.nl  
www.wissing.nl

# Ruimtelijke Onderbouwing

PARKEERTERRAIN GEMEENTEKWADRANT  
GEMEENTE OUD-BEIJERLAND

**Opdrachtgever**

Gemeente Oud-Beijerland

**Documentnaam**

NL.IMRO.0584.OVWONEN2012017.VG99

**Datum**

6 september 2012

# Inhoudsopgave

hoofdstuk 1	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
1.1	Inleiding	1
1.2	Aanleiding	1
1.3	Ligging en beschrijving projectgebied	1
1.4	Geldende planologische situatie	2
1.5	Leeswijzer	2
hoofdstuk 2	<b>Visie ruimtelijke ontwikkeling</b>	<b>3</b>
2.1	Huidige situatie	3
2.2	Ontwikkeling gemeentekwadrant	3
2.3	Ontwikkeling parkeerterrein	4
hoofdstuk 3	<b>Beleid</b>	<b>5</b>
3.1	Inleiding	5
3.2	Nationaal beleid	5
3.3	Provinciaal beleid	5
3.4	Gemeentelijk beleid	6
hoofdstuk 4	<b>Cultuurhistorie en archeologie</b>	<b>7</b>
4.1	Inleiding	7
4.2	Beleidskaders	7
4.3	Onderzoek archeologie	7
4.4	Onderzoek cultuurhistorie	8
4.5	Conclusie	8
hoofdstuk 5	<b>Watertoets</b>	<b>9</b>
5.1	Inleiding	9
5.2	Beleid	9
5.3	Relevante waterhuishoudkundige aspecten	10
5.4	Conclusie	10
hoofdstuk 6	<b>Mobiliteit</b>	<b>11</b>
6.1	Inleiding	11
6.2	Conclusie	11
hoofdstuk 7	<b>Milieuaspecten</b>	<b>13</b>
7.1	Bedrijven	13
7.2	Bodemkwaliteit	13
7.3	Luchtkwaliteit	14
7.4	Geluid	14
7.5	Externe veiligheid	15

hoofdstuk 8	<b>Flora en Fauna</b>	<b>17</b>
8.1	Beleidskaders	17
8.2	Onderzoek	17
8.3	Conclusie	18
hoofdstuk 9	<b>Uitvoerbaarheid</b>	<b>19</b>
9.1	Economische uitvoerbaarheid	19
9.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	19
hoofdstuk 10	<b>Overzicht BijlagenFout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>	



Figuur 1.1 Ligging plangebied (bron cyclomedia, bewerkt)

# hoofdstuk 1 **Inleiding**

## 1.1 **Inleiding**

Dit document vormt de toelichting op de ruimtelijke onderbouwing 'Parkeerterrein Gemeentekwadrant Oud – Beijerland. De ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op een momenteel braakliggend terrein in het centrum van Oud-Beijerland. De gemeente is voornemens hier een parkeerterrein te realiseren. In dit hoofdstuk worden de aanleiding, de ligging van het projectgebied, de geldende planologische regeling en de leeswijzer van deze ruimtelijke onderbouwing uiteen gezet.

## 1.2 **Aanleiding**

In de Integrale Visie Dorpsontwikkeling 2007 is de locatie aangewezen als één van de te ontwikkelen inbreidingslocaties. In eerste instantie was voorzien dat op deze locatie een parkeergarage (circa 200 plaatsen) met kantoren/voorzieningen en woningen zou worden gerealiseerd. Door omstandigheden heeft deze ontwikkeling vooralsnog niet plaatsgevonden. Het gebied ligt al enige tijd braak. Om toch gedeeltelijk aan de wensen uit de dorpsvisie te voldoen wordt er een start gemaakt met de ontwikkeling van het terrein als parkeerterrein met circa 104 parkeerplaatsen. Hierdoor blijft het mogelijk om in de toekomst alsnog een gebouwde parkeervoorziening, eventueel in combinatie met wonen en commerciële functies, te realiseren.

## 1.3 **Ligging en beschrijving projectgebied**

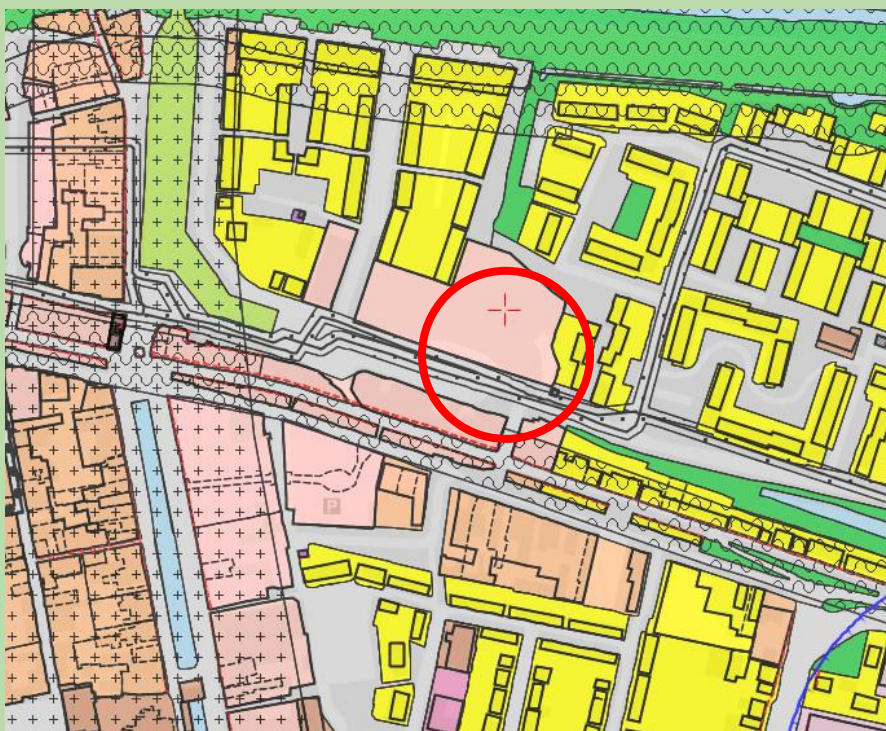
De locatie in kwestie is gelegen in de noordoostelijke hoek van het centrum van Oud-Beijerland. Het plangebied wordt omgeven door de wegen Scheepmakershaven en De Werf. De locatie grenst aan de woonwijken De Oosterse Gorzen en Havenkwartier. Op figuur 1.1 is de globale ligging in Oud-Beijerland weergegeven en in figuur 1.2 de ligging van het plangebied.



Figuur 1.2 Begrenzing plangebied en deelgebieden

## 1.4 Geldende planologische situatie

Ter plaatse van het plangebied is momenteel het Bestemmingsplan Wonen de vigerende regeling. Dit bestemmingsplan is door de gemeenteraad van de Oud – Beijerland vastgesteld op 19 april 2011. Het grootste gedeelte van het plangebied heeft de bestemming Centrum met een maximum bouwhoogte van 11 meter. Een klein gedeelte aan de noordkant van het plangebied heeft de bestemming Verkeer – Verblijfsgebied. In figuur 1.3 is een uitsnede van het bestemmingsplan Wonen weergegeven. Het realiseren van een parkeerterrein past niet binnen deze bestemming.



Figuur 1.3 Uitsnede vigerende bestemmingsplan Wonen.

## 1.5 Leeswijzer

De ruimtelijke onderbouwing is als volgt ingedeeld. Het tweede hoofdstuk behandelt de visie op de ruimtelijke ontwikkeling. Daaropvolgend worden de relevante beleidsstukken op de verschillende bestuurlijke niveaus besproken. In hoofdstuk 4 worden de cultuurhistorische en archeologische kwaliteiten van het projectgebied beschreven. Daaropvolgend wordt in hoofdstuk 5 de watersituatie toegelicht. In hoofdstuk 6 wordt de verkeerskundige situatie beschreven en vervolgen worden in hoofdstuk 7 de verschillende milieuaspecten, zoals bodemkwaliteit en luchtkwaliteit, uiteengezet. In Hoofdstuk 8 is dat de Flora en Fauna binnen het plangebied. Hierna volgt hoofdstuk 9 de economische en maatschappelijke haalbaarheid.



## hoofdstuk 2 **Visie ruimtelijke ontwikkeling**

### 2.1 **Huidige situatie**

Oud-Beijerland ligt aan de noordrand van de Hoeksche Waard tegen Het Spui aan. De nabijheid van Rotterdam en de ligging in de Hoeksche Waard maken Oud-Beijerland een aantrekkelijke vestigingsplaats om te wonen en te werken. Het dorp ligt in het open polderlandschap. Dijken en krekens zijn bepalend voor de groenstructuur en de infrastructuur en daarmee voor de opbouw van het dorp. Het wonen in Oud-Beijerland is rustig en prettig. In het algemeen zijn de wijken ruim opgezet en groen.

Het centrum is één van de onderscheidende elementen van Oud-Beijerland door het cultuurhistorische karakter en het hoge voorzieningenniveau. Naast kleine en bijzondere winkels, is in het centrum een aantal grotere ketens gevestigd. Het centrum heeft een streekfunctie. Tijdens de piekmomenten is er sprake van parkeerdruk op een aantal plaatsen in het centrum. Dit wordt onder andere veroorzaakt door de beperkte vindbaarheid van de parkeerterreinen.

Momenteel ligt het projectgebied braak. Het noordelijkste gedeelte kent lichte begroeiing en het gedeelte dat het dichtst bij de weg ligt wordt momenteel al gebruikt als parkeerplaats. Dit gebeurt momenteel op zandgrond en is nog niet officieel vergund.



Figuur 2.1 Deellocatie 1: de flats aan De Werf.

### 2.2 **Ontwikkeling gemeentekwadrant**

Zoals eerder vermeld was de locatie in eerste instantie voorzien in een andere ontwikkeling. In figuur 2.2 is een situatieschets gemaakt van die ontwikkeling (gemeentekwadrant genaamd), die nooit doorgang heeft gevonden.

De toenmalige ontwikkeling van het gemeentekwadrant was voorzien van meerdere functies. Er zou een ondergrondse parkeergarage worden gerealiseerd, ten behoeve van de bezoekers voor het centrum. De capaciteit van de parkeergarage zou circa 200 parkeerplaatsen bedragen. Daarnaast was het voornemen om kantoren en woningen met bijbehorende voorzieningen te realiseren. Het plan was om circa 750 m<sup>2</sup> kantoren te realiseren. Daarnaast waren er appartementen en grondgebonden woningen, in zowel de vrije als sociale sector, voorzien. Daarbij zouden groenvoorzieningen en 60 parkeerplaatsen voor de bewoners worden gerealiseerd.

Nu zijn de (voorlopige) plannen voor het plangebied anders, maar de hierboven beschreven ontwikkeling blijft op de lange termijn het voorziene gebruik voor deze locatie. De planvorming zal in de toekomst op de vraag worden aangepast en, zoals de gemeente het nu voor ogen heeft, in een later stadium worden ontwikkeld. De ontwikkeling van het parkeerterrein zoals in hoofdstuk 2.3 beschreven is daarom een tijdelijke oplossing.

In het kader van de ontwikkeling van het gemeentekwadrant is een concept voorontwerp bestemmingsplan opgesteld. Het bestemmingsplan is echter nooit in procedure geweest. Wel zijn er verschillende (milieu)onderzoeken uitgevoerd ten behoeve

van dat bestemmingsplan, die bij deze ruimtelijke onderbouwing bruikbaar zijn. De verschillende bruikbare onderzoeken uit het bestemmingsplan Gemeentekwadrant zijn derhalve als separate bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing toegevoegd.

## 2.3 **Ontwikkeling parkeerterrein**

De gebouwde parkeergarage zal niet binnen afzienbare tijd worden gerealiseerd. Om toch te kunnen voorzien in nieuwe parkeerplaatsen in of aan de rand van het centrum wordt de braakliggende grond ontwikkeld als parkeerterrein. Het gehele terrein zal worden verhard met circa 104 parkeerplaatsen op maaiveld niveau. De parkeerplaatsen zijn bedoeld voor bezoekers van het centrum van Oud-Beijerland.

De ingang van het parkeerterrein zal aan de zuidkant komen te liggen, waardoor de ontsluiting van het terrein met name via de Scheepmakershaven zal lopen. In hoofdstuk 6 is de toekomstige verkeerssituatie beschreven.

## hoofdstuk 3 **Beleid**

### 3.1 **Inleiding**

De doelstelling van deze ruimtelijke onderbouwing is om de ontwikkeling van het parkeerterrein juridisch-planologisch mogelijk te maken. De ontwikkeling mag daarbij niet strijdig zijn met relevant beleid en dient waar relevant uitvoering te geven aan dit beleid van de diverse overheden. In dit hoofdstuk worden de verschillende beleidskaders op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau weergegeven waar rekening mee is gehouden. Het sectorale beleid is opgenomen in de thematische hoofdstukken.

### 3.2 **Nationaal beleid**

#### 3.2.1 **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte**

In maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De structuurvisie vervangt de Nota ruimte, Nota mobiliteit (gedeeltelijk), de structuurvisie Randstad en nog een aantal kleine plannen. In de SVIR zijn, uitgaande van de verantwoordelijkheden van het Rijk, de ambities uitgewerkt in rijksdoelen tot 2028, waarbij is aangegeven welke nationale belangen aan de orde zijn.

De 3 hoofddoelen van de structuurvisie zijn:

- ▶ Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- ▶ Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn;
- ▶ Het verbeteren, het in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat.

Deze doelstellingen zijn vertaald in 13 Nationale belangen. Nationaal belang 1 is van toepassing op het onderhavige plangebied: een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren. Het plangebied ligt in de stedelijke regio Rotterdam. Gevolgen voor de ontwikkeling heeft dit niet.

#### **Conclusie**

Onderhavige ontwikkeling zorgt voor een verbetering van de bereikbaarheid door het aanvullen van de parkeerbehoefte. De overige aspecten zijn voor deze kleinschalige locatie niet van toepassing.

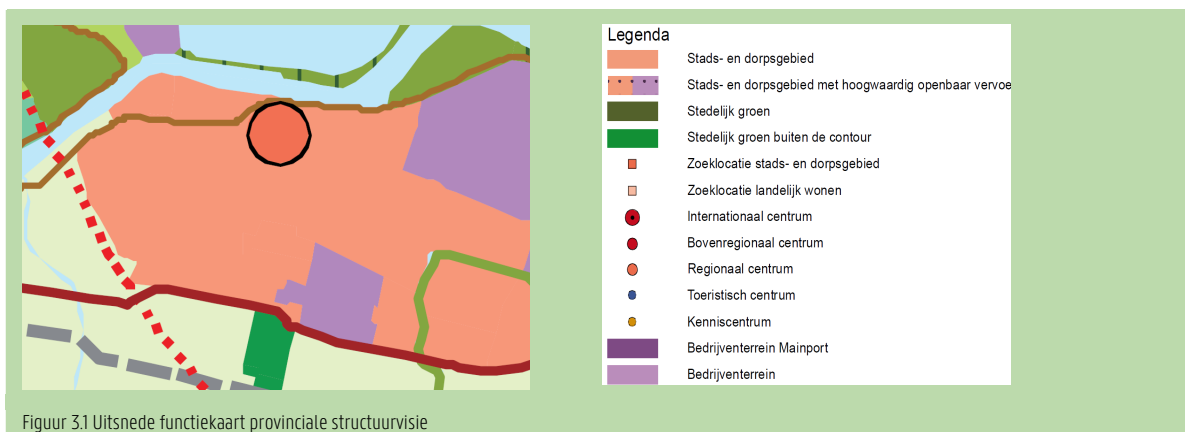
### 3.3 **Provinciaal beleid**

#### 3.3.1 **Provinciale Structuurvisie en Verordening ruimte (2010)**

##### **Provinciale structuurvisie**

De provincie heeft een integrale structuurvisie voor de ruimtelijke ordening in Zuid-Holland ontwikkeld. De nieuwe Structuurvisie vervangt de vier streekplannen en de Nota Regels voor Ruimte. In deze Visie op Zuid-Holland beschrijft de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen. De Structuurvisie geeft de visie tot 2020 met bijbehorende uitvoeringsstrategie en een doorkijk naar 2040, zie Figuur 3.1. De Visie op Zuid-Holland is opgebouwd uit vijf integrale hoofdpogingen, namelijk:

- ▶ aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel;
- ▶ duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie;
- ▶ divers en samenhangend stedelijk netwerk;
- ▶ vitaal, divers en aantrekkelijk landschap;
- ▶ stad en land verbonden.



Figuur 3.1 Uitsnede functiekaart provinciale structuurvisie

Een divers en samenhangend stedelijk netwerk is van toepassing bij dit bestemmingsplan. Intensief benutten, meervoudig ruimtegebruik, herstructurering en transformatie. De provincie Zuid-Holland hanteert het uitgangspunt dat voor alle stedelijke ontwikkelingen het principe geldt: eerst intensiveren van bestaand gebruik, vervolgens nagaan of door herstructureren de beschikbare ruimte in het bestaand bebouwd gebied beter benut kan worden en pas dan uitbreiden. Intensiveren betekent in de praktijk vaak het combineren van verschillende functies. Dit kan door stapeling of bestaande bebouwing voor meerdere functies geschikt te maken.

### Verordening Ruimte

In samenhang met de structuurvisie is de Provinciale Verordening Ruimte vastgesteld. De regels in deze verordening zijn bindend en werken door in gemeentelijke bestemmingsplannen. In de Verordening zijn onder andere de bebouwingscontouren vastgelegd. Enkel binnen deze contour is verstedelijking toegestaan. Het plangebied ligt in het bebouwde gebied van Oud-Beijerland en daarmee ook binnen de rode contour.

De Verordening bevat geen regels die direct betrekking hebben tot het plangebied.

### Conclusie

De ontwikkellocatie is een voorbeeld van hoe beschikbare ruimte van het bestaand gebied beter gebruikt kan worden en voldoet daarmee aan de hoofdoelstellingen van de provinciale Structuurvisie. Daarnaast is de ontwikkeling niet in strijd met de Provinciale Verordening Ruimte.

## 3.4 Gemeentelijk beleid

### 3.4.1 Integrale visie dorpsontwikkeling

In 2007 heeft de gemeenteraad de Integrale Visie Dorpsontwikkeling (IVDO) vastgesteld. De IVDO schetst de ontwikkelingen tot 2015, met een doorkijk naar 2030. In de visie wordt de ruimtelijke en functionele samenhang op het gebied van wonen, werken, voorzieningen, bereikbaarheid, natuur en recreatie beschreven.

Op basis van het bijbehorende uitvoeringsprogramma werkt de gemeente aan het versterken van het centrum. In de IVDO is de locatie "Gemeentekwadrant" aangewezen als een te ontwikkelen locatie. Op dit terrein zouden woningen, kantoren en een parkeergarage met circa 200 plaatsen worden gerealiseerd. Een ander element van de IVDO betreft het herinrichten van de Bierkade, een deel van de Scheepmakershaven en de Havendam. De aanleg van het parkeerterrein op het Gemeentekwadrant maakt het mogelijk om een deel van de parkeerplaatsen uit dit gebied te verplaatsen waardoor de vrijkomende ruimte hoogwaardiger ingericht kan worden.

De IVDO wordt op dit moment geactualiseerd. Voor het centrum zal in de nieuwe visie worden ingezet op het verbeteren van de uitstraling van het centrum, het versterken van de kwaliteit van de openbare ruimte en het concentreren van parkeerplaatsen op goed vindbare plekken. De voorgenomen aanleg van het parkeerterrein past goed in die visie. In de toekomst blijft een gebouwde parkeervoorziening, eventueel in combinatie met wonen en andere functies, mogelijk.

### Conclusie:

De in de IVDO 2007 beschreven ontwikkelplannen zijn voorlopig van de baan. In de nieuwe IVDO blijft de visie op deze locatie ongewijzigd. Door de aanleg van het parkeerterrein worden de ambities uit de IVDO en de nieuwe IVDO waargemaakt.

# hoofdstuk 4 **Cultuurhistorie en archeologie**

## 4.1 **Inleiding**

Als gevolg van het Verdrag van Valletta, dat in 1998 door het Nederlandse parlement is goedgekeurd en in 2006 zijn beslag heeft gekregen in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg, is de Monumentenwet 1988 gewijzigd. Rijk en provincie stellen zich op het standpunt dat in het ruimtelijk beleid zorgvuldig met het archeologische erfgoed moet worden omgegaan. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken.

## 4.2 **Beleidskaders**

### **Verdrag van Malta**

Als gevolg van het Verdrag van Malta, dat in 1998 door het Nederlandse parlement is goedgekeurd en in 2006 zijn beslag heeft gekregen in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg, is de Monumentenwet 1988 gewijzigd. Rijk en provincie stellen zich op het standpunt dat in het ruimtelijk beleid zorgvuldig met het archeologische erfgoed moet worden omgegaan. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken.

Het Rijk heeft de oude beleidsuitgangspunten (Subsidie nota 2009 - 2012, de Nota Belvédère, de Nota Ruimte en het Structuurschema Groene Ruimte 2) in maart vervangen door de SVIR en de visie Erfgoed en Ruimte.

## 4.3 **Onderzoek archeologie**

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling van het Gemeentekwadrant is een bureauonderzoek uitgevoerd. Het doel van het bureauonderzoek is het opstellen van een archeologisch verwachtingsmodel voor het plangebied. De belangrijkste conclusies uit dat onderzoek zijn hieronder opgenomen. Het gehele onderzoek is als bijlage 1 bij deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

Voor die delen van het plangebied waarvan onbekend is of er verstoringen tot op relevante diepte hebben plaatsgevonden geldt het advies om eerst op basis van archiefonderzoek in kaart te brengen of deze verstoord dan wel onverstoord zijn. Indien archiefonderzoek geen verdere opheldering geeft over de huidige staat van verstoringen, dan wordt er voor het gehele terrein een verkennend onderzoek naar de intactheid van de bodem geadviseerd. Op deze wijze kan vastgesteld worden of archeologische resten nog in het plangebied aanwezig kunnen zijn. De voor de saneringen ontgraven dieptes zijn variabel (tussen gemiddeld 0,40 en 1,20 meter –NAP en kleinere delen gemiddeld 2,00 meter –NAP) en het is niet onmogelijk dat archeologische resten nog op dieper niveau kunnen worden aangetroffen. Daarom geldt voor die delen van het terrein die reeds gesaneerd zijn eveneens het advies om door middel van verkennend onderzoek aan te tonen dat er geen archeologische resten aanwezig zijn. Indien de bodem intact blijkt in het onderzoeksgebied, dan is het aan te raden direct aansluitend een karterend booronderzoek uit te voeren.

Voordat archeologisch onderzoek kan plaatsvinden, moet vastgesteld worden of de grond nog deels verontreinigd is. Indien de "onverstoorde terreinen" echter dusdanig verontreinigd zijn dat er geen standaard archeologisch booronderzoek kan plaatsvinden, dan moeten de werkzaamheden uitgevoerd worden door een archeologisch bedrijf dat gespecialiseerd is in het verrichten van veldwerk in vervuilde grond. Hieraan zijn speciale eisen en veiligheidsvoorschriften verbonden. Voor het gehele plangebied geldt het advies om bij bodemingrepen dieper dan 10 meter –NAP voorafgaand aan de bodemingrepen een verkennend booronderzoek uit te voeren om eventuele Neolithische en Bronstijdvindplaatsen te kunnen lokaliseren. Dit advies is in overeenstemming met het archeologisch beleid zoals geformuleerd in het Archeologisch Beleidsplan 2003.

## 4.4 **Onderzoek cultuurhistorie**

Binnen de bebouwde kom van Oud-Beijerland komt geen gebied voor dat is aangewezen als beschermd stads- en dorpsgezicht. Wel zijn in de omgeving van het plangebied rijks- en gemeentelijke monumenten aanwezig, evenals beeldbepalende panden (karakteristiek) en gevellijnen. De ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt met deze ruimtelijke onderbouwing tast geen van deze waarden aan.

## 4.5 **Conclusie**

Gelet op het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat het aspect cultuurhistorie geen belemmering vormt voor de ontwikkeling. Voor archeologie dient bij diepere bodemingrepen een onderzoek uitgevoerd te worden. Met deze ontwikkeling zijn geen diepe bodemingrepen voorzien waardoor een archeologisch onderzoek niet noodzakelijk is. Ook archeologie is daarom geen belemmering voor aanleg van de parkeerplaatsen.

# hoofdstuk 5 **Watertoets**

## 5.1 **Inleiding**

De Watertoets is het resultaat van één van de acties uit de Startovereenkomst 'Waterbeleid 21e eeuw', die op 14 februari 2001 is ondertekend door het Rijk, het Interprovinciaal Overlegorgaan, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen. In de Startovereenkomst is vastgelegd dat de Watertoets vanaf het moment van ondertekening zal worden toegepast. Op grond van artikel 3.1.1 Bro is bovendien overleg met de waterbeheerder wettelijk verplicht.

De Watertoets wordt uitgevoerd bij ruimtelijke ontwikkelingen, wat als gevolg heeft dat in alle ruimtelijke plannen een zogeheten waterparagraaf moet zijn opgenomen. De waterparagraaf omvat het advies van de waterbeheerder en een gemotiveerd besluit ten aanzien van de wateraspecten. Eventuele afwijkingen van het advies van de waterbeheerder worden gemotiveerd. Daarbij moet door de initiatiefnemer worden aangegeven hoe met die afwijking wordt omgegaan. In laatste instantie kan worden teruggegrepen op het nemen van verzachtende maatregelen of compensatie inclusief afspraken over financiering en uitvoering.

## 5.2 **Beleid**

Voor de beleidskeuzen ten aanzien van deze waterparagraaf in dit bestemmingsplan is rekening gehouden met een groot aantal beleidsdocumenten, waaronder:

- ▶ Rijksbeleid zoals verwoord in het Nationaal Waterplan: 'een veilige leefbare delta, nu en in de toekomst. Waterbeleid voor de 21e eeuw en de Watervisie "Nederland veroveren op de toekomst";
- ▶ De Vierde Nota Waterhuishouding en de startovereenkomst "Waterbeleid 21e eeuw";
- ▶ Provinciaal Waterplan en de provinciale structuur visie.

Een belangrijke conclusie uit het Waterbeleid 21e eeuw - die overgenomen wordt in alle overige beleidsstukken - is om water meer ruimte te geven en te voorkomen dat de waterproblematiek in tijd of ruimte wordt afgewenteld. Er worden twee drietrapsstrategieën als uitgangspunten aangegeven:

- ▶ Ten aanzien van waterkwantiteit: Vasthouden - Bergen - Afvoeren;
- ▶ Ten aanzien van waterkwaliteit: Schoonhouden - Scheiden - Zuiveren.

Deze strategieën vertalen zich voor het bebouwde gebied naar de volgende aandachtspunten: Meer ruimte voor water en een relatie tussen het stedelijk water en het water in het omliggende gebied, vergroting van het waterbergend vermogen met name in de stadsranden, verbetering van de waterkwaliteit, vergroting van de belevingswaarde van water, en kansen voor natuur en recreatie in en rondom stedelijk water. Het beleid van het waterschap wordt hieronder verder uitgelicht.

### **Beleid Waterschap Hollandse Delta**

In het Waterbeheerplan 2009-2015 (2009) staat hoe het Waterschap Hollandse Delta het waterbeheer in het werkgebied in de komende jaren wil uitvoeren. Daarbij gaat het om betaalbaar waterbeheer met evenwichtige aandacht voor veiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit, duurzaamheid en om het watersysteem als onderdeel van de ruimtelijke inrichting van ons land. Het Waterbeheerplan beschrijft de uitgangspunten voor het beheer, de ontwikkelingen die de komende jaren verwacht worden en de belangrijkste keuzen die het waterschap moet maken. Daarnaast geeft het Waterbeheerplan een overzicht van maatregelen en kosten. De maatregelen voor de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) zijn onderdeel van het plan.

Uit het oogpunt van waterkwaliteit moet schoon hemelwater bij voorkeur worden afgekoppeld en direct worden geloosd op oppervlaktewater. Dit vermindert de vuiluitwerp uit het gemengde rioolstelsel en verlaagt de hydraulische belasting van de afvalwaterzuivering. Bij een toename van aaneengesloten verhard oppervlak van 250 m<sup>2</sup> of meer moet voor hemelwater een lozingsvergunning worden aangevraagd in het kader van de Keur. Als er sprake is van een toename aan verhard oppervlak, dan moet in principe 10% van deze toename worden gecompenseerd in de vorm van open water binnen het peilgebied waarin de toename van verharding plaatsvindt. Ook voor overige werkzaamheden welke het belang raken van het waterschap, moet op grond van de Keur een ontheffing worden aangevraagd bij het waterschap.

## 5.3 Relevante waterhuishoudkundige aspecten

### 5.3.1 Oppervlaktewater

Er ligt geen oppervlaktewater in de buurt van het plangebied, de noordelijk gelegen rivier de Spui ligt op 200 meter afstand. Wel ligt er buiten het plangebied een duiker aan de zuidzijde van de Scheepmakershaven. Het plangebied ligt in de polder 'De Bosschen'. Het peil is ter plaatse NAP -0,4.

### 5.3.2 Grondwater

Tijdens een bodemonderzoek uit mei 2007 is een grondwaterstand gemeten van 0,9 - 0,7 m -mv. De 1:50.000 bodemkaart van Nederland geeft een grondwatertrap aan van V\*. Bij deze grondwatertrap hoort een GHG van tussen de 25 en 40 cm-mv en een GLG van 40-80 cm-mv.

### 5.3.3 Waterkeringen

De beschermingszone van de primaire waterkering (t.b.v. de Spui) ligt ten noorden van het plangebied. Het plangebied valt ook niet binnen de keurzone van de secundaire kering ten zuiden van het plangebied.

### 5.3.4 Waterkwantiteit

Er ligt in de huidige en toekomstige situatie geen oppervlaktewater in het plangebied. Het gebied kent geen wateropgave. Het gebied is volledig verhard, dit blijft het geval in de nieuwe situatie. Daarmee treedt er geen verslechtering van de situatie op. Als er bronbemalingen worden uitgevoerd en er wordt geloosd op oppervlaktewater, moet ruim van te voren een Wvo vergunning worden aangevraagd. In een ander geval hoeft geen Wvo vergunning te worden aangevraagd.

## 5.4 Conclusie

Momenteel worden er geen ingrepen voorzien in de waterhuishoudkundige situatie van het projectgebied. Omdat het plangebied voor oorsprong verhard is komt oppervlakte watercompensatie niet aan de orde.



# hoofdstuk 6 Mobiliteit

## 6.1 Inleiding

De aanleg van het parkeerterrein gemeentekwadrant zal in de nabije omgeving nauwelijks zorgen voor extra verkeersbewegingen. Van het bestemmingsverkeer benadert 80% het centrum nu ook al vanaf de oostkant. Het verkeer zoekt in eerste instantie een parkeerplaats in de directe omgeving van de Scheepmakershaven/gemeentekwadrant. In de nieuwe situatie kunnen de bezoekers direct een parkeerplek vinden op het parkeerterrein gemeentekwadrant. De ontsluiting van het parkeerterrein is vanaf de Scheepmakershaven via de Werf het terrein op. Zie figuur 6.1.



Figuur 6.1 Inrichtingsplan parkeerterrein.

## 6.2 Conclusie

De aanleg van het parkeerterrein genereert geen extra verkeersbewegingen ten opzichte van de huidige situatie.



# hoofdstuk 7 **Milieuaspecten**

## **7.1 Bedrijven**

### **7.1.1 Inleiding**

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ▶ ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- ▶ rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Om in de bestemmingsregeling de belangenafweging tussen bedrijvigheid en gevoelige functies met betrekking tot milieu in voldoende mate mee te nemen, wordt er gebruikgemaakt van een milieuzonering. Deze milieuzonering vindt plaats aan de hand van een Staat van Bedrijfsactiviteiten (SvB).

### **7.1.2 Conclusie**

In de nabijheid van het projectgebied liggen geen bedrijven die het woon- en leefmilieu belemmeren. Omgekeerd worden er geen bedrijven belemmerd door de plannen om een parkeerterrein te realiseren. Er kan worden geconcludeerd dat het aspect bedrijven de vaststelling van de ruimtelijke onderbouwing niet in de weg staat.

## **7.2 Bodemkwaliteit**

### **7.2.1 Inleiding**

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang om de bodemkwaliteit te onderzoeken. Bij functiewijzigingen moet gekeken worden of de bodemkwaliteit voldoende is ten dienste van de beoogde nieuwe functie. Nieuwe bestemmingen moeten bij voorkeur op schone grond worden gerealiseerd.

De provincie hanteert als richtlijn dat bij de beoordeling van ruimtelijke plannen in ieder geval het eerste deel van een verkennend bodemonderzoek moet worden verricht. Dit is het historisch onderzoek. Als uit dit onderzoek blijkt dat binnen de nieuwe bestemmingen sprake is geweest van een activiteit met een verhoogd risico op verontreiniging, dan is een volledig verkennend bodemonderzoek noodzakelijk.

### **7.2.2 Onderzoek t.b.v. de ontwikkeling Gemeentekwadrant**

Op het plangebied heeft in het verleden een gasfabriek gestaan. In opdracht van gemeente Oud-Beijerland wordt vanaf december 2004 tot en met heden een bodemsanering uitgevoerd op het terrein van deze voormalige gasfabriek aan de Scheepmakershaven te Oud-Beijerland. De sanering is uitgevoerd door A&G Milieutechniek bv onder milieukundige begeleiding van BK Ingenieurs bv.

De aanleiding voor de sanering werd gevormd door de op de locatie aangetoonde ernstige bodemverontreiniging met zware metalen, PAK, asbest (immobiele verontreinigingen) en cyanide, alsmede een ernstige bodemverontreiniging met minerale olie en een ernstige grondwaterverontreiniging met vluchtige aromaten (mobiele verontreinigingen) en de voorgenomen herontwikkeling van de locatie. Het afwerken van het tot nu toe gesaneerde terrein met een leeflaag en verharding, zal in een later stadium plaatsvinden in samenloop met de terreininrichting.

Door BK Ingenieurs is in 2007 een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd in verband met de voorgenomen aanleg van een parkeergarage op de locatie (briefrapport BK Haalbaarheidsonderzoek parkeergarage Scheepmakershaven 8 te Oud-Beijerland, kenmerk LTP/070478.01/ALA, d.d. 25 mei 2007). Hierbij is over een oppervlakte van circa 4.500 m<sup>2</sup> de bodem onderzocht tot een diepte van 6,0 m- NAP. Analytisch zijn in de grond geen overschrijdingen van de tussenwaarde vastgesteld. In het grondwater is plaatselijk een tussenwaarde overschrijding voor koper aangetoond. Op basis van de analyseresultaten wordt de locatie

geschikt geacht voor de voorgenomen nieuwbouw die in eerste instantie op deze locatie voorzien was. Het gehele bodemonderzoek is toegevoegd als bijlage 2 bij deze ruimtelijke onderbouwing.

### 7.2.3 Conclusie

Voor de nieuwbouwwontwikkeling die in eerste instantie voorzien was op deze locatie was de locatie al geschikt. Deze plannen gaan (voorlopig) niet door, en in plaats daarvan wordt er een parkeerterrein gerealiseerd. Voor dit parkeerterrein wordt derhalve de locatie ook geschikt geacht. Nader bodemonderzoek is derhalve niet noodzakelijke en er kan geconcludeerd worden dat het aspect bodem de ontwikkeling niet in de weg staat.

## 7.3 Luchtkwaliteit

### 7.3.1 Beleidskader

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. De 'Wet luchtkwaliteit' (2007) bevat een gebiedsgerichte aanpak via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL-programma is op 1 augustus 2009 in werking getreden. De Wet milieubeheer (artikel 5.12 en verder) vormt de juridische grondslag voor het NSL. Daarnaast zijn de volgende 2 besluiten relevant: het Besluit derogatie en het Besluit maatregelen richtwaarden. Deze beide besluiten zijn op 1 september 2009 in werking getreden, met terugwerkende kracht vanaf 1 augustus 2009.

De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen. Met name doordat projecten waarvan vastgesteld is dat deze 'Niet in betekende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging zijn vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Deze projecten mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Een project draagt 'niet in betekende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de 3% grens niet wordt overschreden. De 3% grens is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM<sub>10</sub>) of stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m<sup>3</sup> voor zowel PM<sub>10</sub> als NO<sub>2</sub>.

In de "Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)" wordt aangegeven op welke manier snel kan worden vastgesteld of de bijdrage van een nieuwbouwproject op de luchtkwaliteit valt onder de term "niet in betekende mate". De bijlage geeft een harde omschrijving van een aantal gevallen. Voor woningbouw geldt bij 1 ontsluitingsweg een aantal van 1.500 nieuwe woningen netto (vervanging van bestaande woningen geldt als bijdrageneutraal). Bij twee ontsluitingswegen geldt een aantal van 3.000 woningen.

### 7.3.2 Onderzoek en conclusie

Er wordt geen woningbouwwontwikkeling mogelijk gemaakt, maar de ontwikkeling van een parkeerterrein. De voorgenomen ontwikkeling valt ook onder de "Regeling niet in betekende mate bijdragen". Derhalve kan geconcludeerd worden dat luchtkwaliteit geen belemmering voor de ontwikkeling vormt.

## 7.4 Geluid

### 7.4.1 Inleiding

Om woningbouwplannen te kunnen ontwikkelen moet met het onderzoek worden aangetoond dat er geen geluidsniveaus voorkomen die hoger zijn dan de voorkeurswaarden van 48 dB. Indien niet kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde dient inzichtelijk te worden gemaakt of door het toepassen van bron- en/of overdrachtsmaatregelen de berekende waarden tot de voorkeursgrenswaarde terug te dringen zijn. Als dit niet mogelijk is of als dit stuit op bezwaren in het kader van bijvoorbeeld de verkeersveiligheid of van stedenbouwkundige aard, kunnen hogere waarden aangevraagd worden tot maximaal 63 dB.

### 7.4.2 Beleidskaders

In de Wet geluidhinder zijn zones langs wegen aangegeven die worden beschouwd als aandachtsgebieden voor geluidhinder. De wettelijke zonebreedtes zijn zo bepaald dat buiten de zones over het algemeen geen geluidsniveaus voorkomen die hoger

zijn dan de voorkeurswaarde van 48 dB. De zonebreedte is afhankelijk van het aantal rijstroken en de situering binnen of buiten de bebouwde kom. Ter bepaling van de zonebreedte wordt onderstaande tabel gebruikt. Daarbij moet worden aangemerkt dat 30 km/h wettelijk gezien geen geluidszone kent.

Aantal rijstroken	Buitenstedelijk gebied	Binnenstedelijk gebied
5 of meer	600 m	350 m
3 of 4	400 m	350 m
of 2	250 m	200 m

### 7.4.3 Onderzoek

In het kader van de eerder voorgenomen ontwikkeling 'Gemeentekwadrant' is onderzoek gedaan naar de geluidsoverlast. De nieuwe ontwikkeling, die met deze ruimtelijke onderbouwing wordt voorgenomen, maakt echter geen geluidsgevoelige objecten mogelijk.

De verkeersintensiteiten op de Scheepmakershaven zullen toenemen, zie hoofdstuk 6 mobiliteit. De Scheepmakershaven kan de afwikkeling van deze intensiteiten echter wel aan. Voor de bestaande woningen is deze ontwikkeling vanuit akoestisch oogpunt geen belemmering.

### 7.4.4 Conclusie

Ten aanzien van het aspect geluidhinder (wegverkeerslawaaï) zijn er geen belemmeringen ten opzichte van de voorgenomen ontwikkeling.

## 7.5 Externe veiligheid

### 7.5.1 Inleiding

Bij externe veiligheid gaat het om de gevaren die de directe omgeving loopt in het geval er iets mis mocht gaan tijdens de opslag, productie of het transport van gevaarlijke stoffen. De daaraan verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven. Er worden in dit kader twee normstellingen gehanteerd, te weten:

- ▶ het plaatsgebonden risico (PR): richt zich vooral op de te realiseren basisveiligheid voor burgers;
- ▶ het groepsrisico (GR): stelt beperkingen aan de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van calamiteiten met gevaarlijke stoffen.

Bebouwing is niet toegestaan binnen de zogenaamde  $10^{-6}$  contour van het plaatsgebonden risico rond inrichtingen en langs transportroutes waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen/verwerkt respectievelijk vervoerd.

### 7.5.2 Beleidskaders

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden. Met het besluit wordt beoogd een wettelijke grondslag te geven aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Het doel van het besluit is de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Op basis van het Bevi geldt voor het PR rondom een risicovolle inrichting een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Beide liggen op een niveau van  $10^{-6}$  per jaar. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet aan deze normen worden voldaan. Het Bevi bevat geen norm voor het GR; wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht voor het GR in het invloedsgebied rondom de inrichting. De in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde norm voor het GR geldt daarbij als buitenwettelijke oriëntatiewaarde.

### 7.5.3 Onderzoek en Conclusie

Met de ontwikkeling die met deze ruimtelijke onderbouwing mogelijk wordt gemaakt worden geen kwetsbare objecten gerealiseerd. Externe veiligheid speelt bij de ontwikkeling dan ook geen rol. Gelet op het voorgaande kan worden geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.



# hoofdstuk 8 **Flora en Fauna**

## 8.1 **Beleidskaders**

### 8.1.1 **Vogel- en Habitatrichtlijnen**

De vogelrichtlijn beschermt vogelsoorten die zijn genoemd in Bijlage I van de richtlijn. De Habitatrichtlijn omvat naast de bescherming van planten en dieren in gebieden die worden aangeduid als Habitatgebied, ook de bescherming van verschillende planten- en diersoorten op zich. De Vogel- en Habitatrichtlijngebieden zijn samengevoegd in "Natura 2000".

### 8.1.2 **Ecologische Hoofdstructuur**

De belangrijkste peiler van het natuurbeleid van de provincie is het streven naar een samenhangend netwerk van natuurgebieden: de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS bestaat uit bestaande natuurgebieden, nieuwe natuurgebieden en zogenaamde ecologische verbindingzones. Het doel van de EHS is het behoud van onze inheemse flora en fauna.

De deellooties van de voorgenomen ontwikkeling zijn volgens de ruwe begrenzing van de provincie Zuid - Holland gelegen binnen een gebied dat is aangewezen als EHS met de bestemming nieuwe natuur.

In de AMvB ruimte (ook wel Barro), die voorlopig in afgeslankte vorm in werking is, worden regels met betrekking tot de EHS voorgeschreven. Deze regels werken door in de Provinciale Verordening. De Provinciale Verordening stelt dat ingrepen zonder significante gevolgen en uitbreidingen van geringe omvang binnen de EHS mogelijk zijn. Daarbij moet vooral gedacht worden aan uitbreiding van reeds in het gebied aanwezige functies.

### 8.1.3 **Flora- en faunawet**

De Flora- en faunawet (Ffw) heeft als doel de in het wild voorkomende soorten in stand te houden. Een ander doel is dat niet alleen de zeldzame soorten, maar alle in het wild levende planten en dieren in principe met rust gelaten worden. De planten en dieren kunnen op drie manieren beschermd worden:

- ▶ Door het verbieden van handelingen die de instandhouding van in het wild levende planten en dieren direct in gevaar zouden kunnen brengen.
- ▶ Kleine objecten of gebieden, die van groot belang zijn voor het voortbestaan van een bepaalde soort kunnen worden aangewezen als beschermd gebied respectievelijk beschermde leefomgeving.
- ▶ Een soort kan opgenomen worden op de Rode Lijst. Voor de soorten die op deze lijst staan is de overheid verplicht speciale beschermingsmaatregelen te treffen.

## 8.2 **Onderzoek**

### 8.2.1 **Gebiedsbescherming**

De locatie ligt op 400 meter afstand van Natura 2000-gebied Oude Maas, waarvan het ruimtelijk gescheiden ligt door het Spui. Ook ligt het op 400 meter afstand van Ecologische Hoofdstructuur (EHS; delen van de uiterwaarden van het Spui en de Oude Maas). Het plangebied is grotendeels ruimtelijk gescheiden van deze EHS-gebieden door het Spui. Gezien de ligging van het plangebied binnen de bebouwde kom van Oud-Beijerland en de aard van de ingreep worden effecten op het Natura 2000-gebied en de EHS op voorhand uitgesloten. Toetsen aan deze kaders is niet noodzakelijk. Het is wel noodzakelijk om het plan te toetsen aan de Flora- en faunawet. Deze wet regelt de bescherming van in het wild voorkomende inheemse planten en dieren.

### 8.2.2 **Quick scan**

Ten behoeve van de in eerste instantie voorgenomen ontwikkeling (gemeentekwadrant) heeft Arcadis een Ecologisch onderzoek uitgevoerd. De door ARCADIS uitgevoerde quickscan bestaat uit een veldbezoek en een literatuurstudie. Het veldbezoek heeft plaatsgevonden in de vorm van een habitatgeschiktheidsbeoordeling. Hierbij wordt op grond van fysieke kenmerken van het terrein een indicatie verkregen van het (mogelijk) voorkomen van beschermde planten- en diersoorten.

Het veldonderzoek vormt samen met de vrij beschikbare gegevens van het natuurloket en beschikbare literatuur de basis van de quick scan.

## 8.3 Conclusie

Op grond van de door ARCADIS uitgevoerde quickscan kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- ▶ In het plangebied komen algemene beschermde soorten van de Flora- en faunawet voor (tabel 1 AMvB Flora- en faunawet).
- ▶ Schade kan grotendeels voorkomen worden door de maatregelen volgens het ecologisch werkprotocol. Deze maatregelen zijn hieronder beschreven. Indien aan de algemene maatregelen met betrekking tot broedvogels wordt voldaan, is het aanvragen van een ontheffing voor vogels niet nodig. Als hier niet aan voldaan kan worden, kan het voor vogels ook noodzakelijk zijn om een ontheffing aan te vragen.
- ▶ Niet alle schade is te vermijden; er worden mogelijk verbodsbepalingen overtreden ten aanzien van kleine zoogdieren van tabel 1. Voor deze soorten geldt een algemene vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkelingen.
- ▶ Voor de activiteiten in het plangebied heeft geen ontheffing voor de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet aangevraagd te worden.

De quickscan is als Bijlage 3 bij deze ruimtelijke onderbouwing toegevoegd.

### Maatregelen en uitvoeringsvoorschriften

- ▶ Schade aan broedvogels dient altijd voorkomen te worden. De werkzaamheden dienen minimaal buiten het broedseizoen van vogels (dus vóór half maart en na half juli) te worden gestart, of potentiële broedlocaties voor vogels (bomen, struweel, bramen) dienen voor aanvang van het broedseizoen ongeschikt te worden gemaakt. Het "broedseizoen" is een indicatie: sommige broedvogels hebben een afwijkende broedperiode, of kennen meerdere legfels. Er kan alleen onder voorwaarden - mits er geen broedvogels worden verstoord - in het broedseizoen worden doorgewerkt;
- ▶ Bij werkzaamheden in struweel en ruigtes één kant op werken, om het voor dieren mogelijk te maken de werkzaamheden te ontvluchten;
- ▶ Vanuit de algemene zorgplicht dient tijdens de werkzaamheden continu te worden gelet op aanwezigheid van al dan niet beschermde planten en dieren. Bij het aantreffen van dieren en planten moet worden voorkomen dat deze gedood of verwond dan wel onnodig aangetast (bij planten) worden. In het geval dat een ingreep toch samenvalt met de aanwezigheid van beschermde soorten, worden passende maatregelen genomen of er wordt naar een andere oplossing gezocht.



## hoofdstuk 9 **Uitvoerbaarheid**

### 9.1 **Economische uitvoerbaarheid**

Bij ontwikkelingen die middels een omgevingsvergunning, waarbij dit document de onderbouwing van vormt, mogelijk worden gemaakt, is het noodzakelijk aan te tonen in hoeverre de beoogde plannen financieel haalbaar zijn en wie de risicodragende partij is. In dit kader is in afdeling 6.4 Wro bepaald dat de gemeenteraad een exploitatieplan moet vaststellen, indien een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. Hiervan kan worden afgeweken indien de plankosten anderszids zijn verzekerd, bijvoorbeeld door een anterieure overeenkomst.

Omdat er met de ontwikkeling die met deze ruimtelijke onderbouwing wordt mogelijk gemaakt geen sprake is van een bouwplan, is een anterieure overeenkomst of exploitatieplan niet noodzakelijk. De gemeente is risicodragende partij van de ontwikkeling.

### 9.2 **Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

Volgens het Awb afdeling 3.4 heeft de ruimtelijke onderbouwing gedurende zes weken, van 14 juli 2012 tot en met 24 augustus, ter inzage gelegen. Gedurende deze inspraak periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze naar voren te brengen. Van deze gelegenheid is geen gebruik gemaakt. Hieruit concluderend zijn er geen bezwaren tegen de ontwikkeling van het parkeerterrein.



## hoofdstuk 10 **Bijlagen**

- ▶ **Bijlage 1:** Archeologische bureauonderzoek locatie Gemeente kwadrant gemeente Oud – Beijerland, Arcadis, 11 maart 2010, projectkenmerk: E01032/WA0/006/000121/jo
- ▶ **Bijlage 2:** Haalbaarheidsonderzoek parkeergarage, BK ingenieurs, 25 mei 2007, Projectkenmerk: LTP/070478.01/ALA
- ▶ **Bijlage 3:** quick scan natuurwetgeving gemeentekwadrant, Oud Beijerland, 26 februari 2010, Arcadis, projectkenmerk: E01032/WA0/002/000121/120/mb

