

Bestemmingsplan

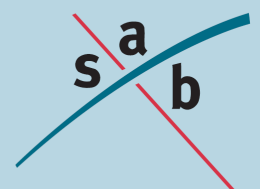
Reedijk P+R Heinenoord

Gemeente Binnenmaas

Datum: 21 december 2017

Projectnummer: 170180

ID: NL.IMRO.0585.BPHNDReedijkPenR-VG01



INHOUD

TOELICHTING

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en doelstelling	3
1.2	Plangebied	3
1.3	Vigerend bestemmingsplan	4
1.4	Leeswijzer	5
2	Bestaande en toekomstige situatie	6
2.1	Bestaande situatie	6
2.2	Toekomstige situatie	7
3	Beleid en regelgeving	12
3.1	Rijksbeleid	12
3.2	Provinciaal beleid	16
3.3	Regionaal beleid	20
3.4	Gemeentelijk beleid	21
4	Milieu- en omgevingsaspecten	23
4.1	Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.)	23
4.2	Bodem	23
4.3	Ecologie	23
4.4	Bedrijven en milieuzonering	25
4.5	Externe veiligheid	26
4.6	Geluid	28
4.7	Luchtkwaliteit	31
4.8	Explosieven	32
4.9	Water	33
4.10	Archeologie	36
4.11	Cultuurhistorie	37
4.12	Verkeer en parkeren	38
5	Economische uitvoerbaarheid	39
5.1	Inleiding	39
5.2	Beoordeling plan	39
5.3	Conclusie	39
6	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	40
6.1	Overleg	40
6.2	Zienswijzen	40
6.3	Conclusie	40

7	Wijze van bestemmen	41
7.1	Inleiding	41
7.2	Algemene methodiek	41
7.3	Specifieke regeling in dit bestemmingsplan	42

Bijlagen

- Bijlage 1: Oranjewoud (2012), Parkeeronderzoek busstation Heinenoord. Projectnummer 249951.00. 19 november 2012
- Bijlage 2: Waalpartners Civil Engineering (2017), P+R terrein busstation Heinenoord. Ontwerpnoot Voorontwerp. Rapportnummer: Ra02PvdK11379. 13 maart 2017
- Bijlage 3: RPS (2016), Quick scan flora en faunawet P+R terrein busstation Heinenoord. Referentienummer: 1500044A34-R16-540. 6 juli 2016
- Bijlage 4: RPS (2016), Concept bureaustudie externe veiligheid P+R terrein Heinenoord. Referentienummer: 1500044A34-N16-119. 6 juli 2016
- Bijlage 5: Adromi Groep (2016), Akoestisch onderzoek P+R-terrein nabij het busstation aan de Reedijk te Heinenoord, Adromi groep, 22 augustus 2016
- Bijlage 6: Luchtkwaliteitsonderzoek P+R-terrein nabij het busstation aan de Reedijk te Heinenoord. 9 december 2016
- Bijlage 7: T&A Survey (2016), Quickscan Explosieven P+R terrein in Heinenoord, gemeente Binnenmaas. Projectnummer: GPR5881, 31 mei 2016
- Bijlage 8: De Steekproef (2016), Heinenoord, P+R terrein Busstation Gemeente Binnenmaas (ZH.). Een Archeologisch Bureauonderzoek en Verkennend Archeologisch Veldonderzoek. Steekproefrapport 2016-05/11. Juni 2016
- Bijlage 9: Nota van zienswijzen bestemmingsplan 'Reedijk P+R Heinenoord'. Oktober 2017-Z17/32305

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

Ten noordwesten van busstation Heinenoord aan de Reedijk in Heinenoord, wil de provincie Zuid-Holland een P+R-terrein ontwikkelen. Deze parkeerplaats dient ter vervanging van het P+R-terrein dat aan de zuidzijde van de Reedijk lag. De ontwikkeling van een parkeerterrein op deze locatie is niet mogelijk op basis van het huidige bestemmingsplan, daarom moet het bestemmingsplan worden herzien.

Voorliggend document voorziet in een planologisch-juridisch kader dat de bovenstaande ontwikkelingen mogelijk maakt.

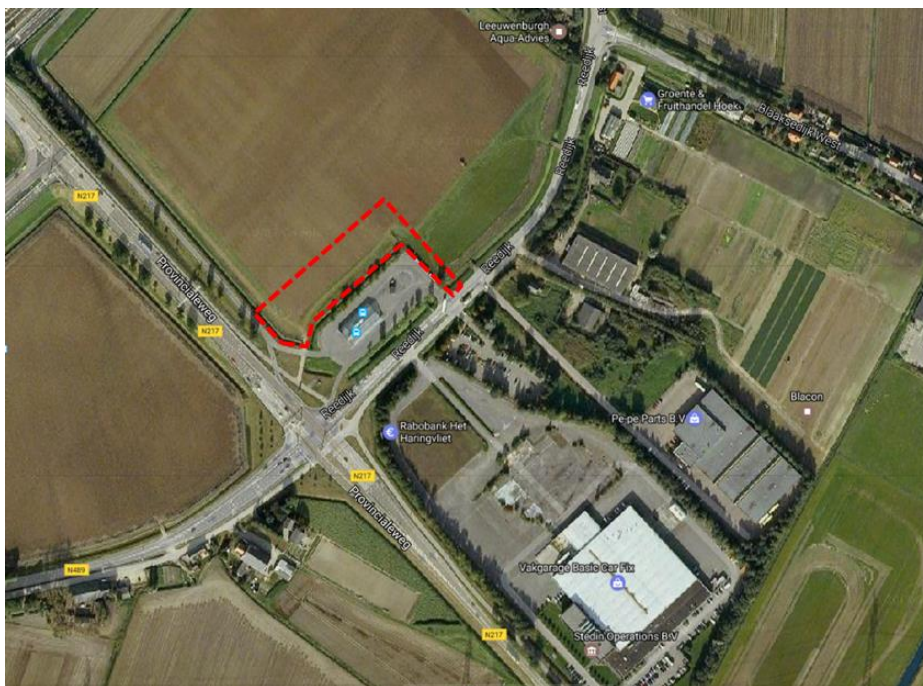
1.2 Plangebied

Het plangebied ligt in de Hoeksche Waard, tussen het buurtschap Blaaksedijk, Heinenoord en Mijsheerenland. Het bestaat uit de kadastrale percelen waarop de P+R en de ontsluitingswegen gepland zijn.

Het plangebied wordt ontsloten vanaf de Reedijk en sluit aan de zuidoostzijde aan op het busstation Heinenoord. Aan de zuidwestzijde ligt de provinciale weg (N217) en aan de overige zijden grenst het gebied aan agrarische gronden. Ten noorden van de locatie ligt, op enige afstand, de A29.



Globale ligging plangebied (rode ster, bron: topotijdreis.nl)



Globale begrenzing plangebied (rode stippellijn, bron: maps.google.nl)

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Op dit moment geldt voor het plangebied het bestemmingsplan 'Landelijk gebied Binnenmaas' dat door de gemeenteraad op 24 december 2013 is vastgesteld. Op grond van dit bestemmingsplan hebben de gronden de hoofdbestemmingen 'Agrarisch' en 'Verkeer' en de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologische verwachting hoog 1'.

Binnen de bestemming 'Agrarisch' is een parkeervoorziening niet toegestaan. De ontwikkeling is hierdoor in strijd met het bestemmingsplan en daarom is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk. Voorliggend bestemmingsplan heeft tot doel om de aanleg van het P+R-terrein planologisch-juridisch mogelijk te maken.



Uitsnede verbeelding vigerend bestemmingsplan 'Landelijk gebied Binnenmaas' met globale aanduiding plangebied (rode lijn, bron: ruimtelijkeplannen.nl)

1.4 Leeswijzer

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De toelichting is opgebouwd uit zeven hoofdstukken. Het volgende hoofdstuk (Hoofdstuk 2) beschrijft de bestaande en toekomstige situatie. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van het ruimtelijke beleidskader van de verschillende overheden waaraan het plan moet voldoen. Hoofdstuk 4 bevat de milieu- en de omgevingsaspecten van het plan. De toelichting besluit met hoofdstukken over de economische uitvoerbaarheid (Hoofdstuk 5), de maatschappelijke uitvoerbaarheid (Hoofdstuk 6) en de opbouw, verantwoording en uitleg van de planregels (Hoofdstuk 7).

2 Bestaande en toekomstige situatie

2.1 Bestaande situatie

De percelen in het plangebied zijn op dit moment in gebruik als weiland en worden omringd door watergangen. De agrarische percelen worden aan de westzijde ontsloten vanuit een uitrit van het huidige busstation.

Aan de overzijde van de Reedijk was tot 1 maart 2016 een P+R-terrein aanwezig. Dit terrein is inmiddels in gebruik voor een alternatieve functie.



Impressie plangebied (achter het busstation) vanaf de Reedijk (bron: google streetview)



Impressie plangebied vanaf de Provincialeweg N217 (bron: google streetview)



Aanduiding locatie voormalige P+R-terrein (rode lijn, bron:maps.google.nl)

2.2 Toekomstige situatie

2.2.1 Aanleiding

Aan de overzijde van het busstation in Heinenoord was tot enige tijd geleden een openbaar toegankelijk parkeerterrein aanwezig waar gratis geparkeerd kon worden. Inmiddels heeft de eigenaar besloten dit terrein voor andere doeleinden te gebruiken. Onderzoek¹ heeft aangetoond dat het parkeerterrein werd gebruikt als transferium en carpoolplaats. Nu deze parkeerv functie op dit terrein niet langer mogelijk is, is het gewenst een nieuwe locatie te ontwikkelen, vanuit veiligheidsoogpunt bij voorkeur aansluitend aan het bestaande busstation.

Het plan past binnen het provinciaal mobiliteitsbeleid tot optimalisering van de ketenmobiliteit.

2.2.2 Locatiekeuze

Het nieuwe P+R-terrein wordt aansluitend aan het busstation Heinenoord aangelegd, omdat hiermee sprake is van een volwaardig transferium voor reizigers. Daarnaast is de omgeving van het busstation geschikt als P+R-terrein vanwege de ligging aan een provinciale weg en de nabijheid van op- en afritten van een rijksweg.

Direct aansluitend aan het busstation is er aan de noordwestzijde en aan de noordoostzijde (onbebouwde) ruimte voor het aanleggen van een P+R-terrein. Beide locaties zijn meegenomen in een variantenstudie, waarin per locatie drie varianten zijn on-

¹ Oranjewoud (2012), Parkeeronderzoek busstation Heinenoord. Projectnummer 249951.00. 19 november 2012.

derzocht. Deze varianten verschillen van elkaar in aantal parkeerplaatsen en de manier waarop de toegangsweg naar het P+R-terrein is gerealiseerd.

De locatie aan de noordwestzijde is als voorkeurslocatie uit de variantenstudie gekomen. Hiervoor zijn onder andere de volgende redenen:

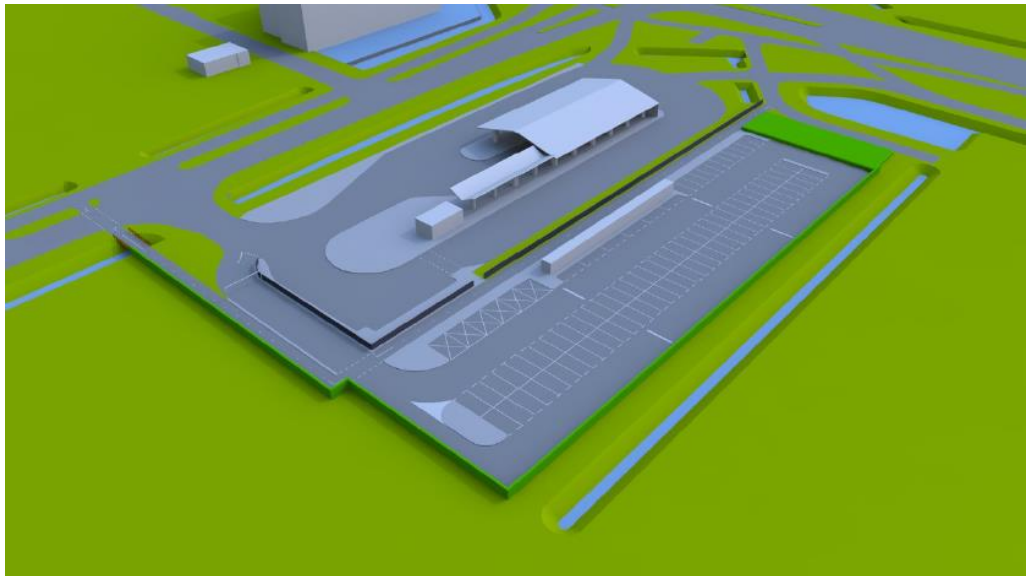
- Er ontstaan geen overhoeken voor omliggende landbouwpercelen.
- De inrit van het bestaande busstation wordt gebruikt, waardoor er geen extra inritten noodzakelijk zijn.
- Het busstation is goed bereikbaar vanaf de mindervalide parkeerplaatsen.

2.2.3 Beschrijving inrichtingsplan

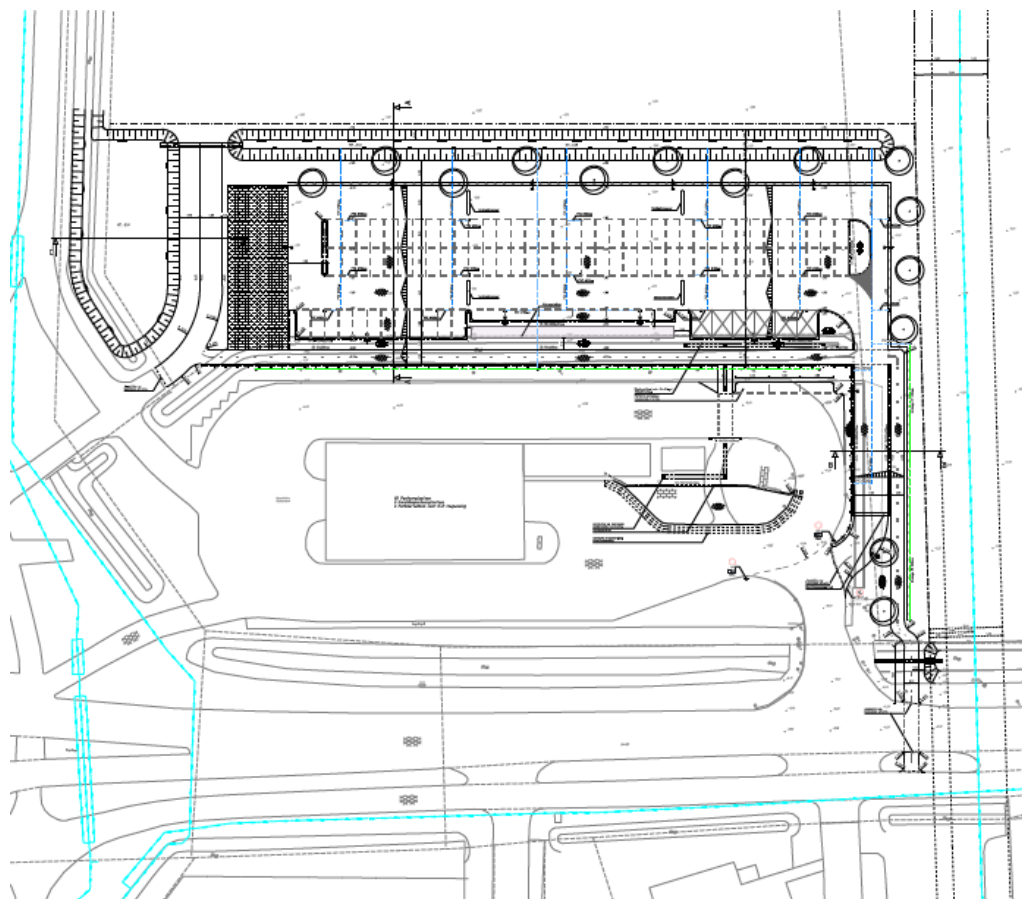
Algemeen

Op het P+R terrein zijn de volgende voorzieningen beoogd:

- 86 parkeerplaatsen
- 6 invalidenparkeerplaatsen
- 6 parkeervlakken voor kiss&ride (K+R)
- fietsenstalling



3-d weergave toekomstig P+R terrein



LEGENDA

	Trottoirband 180/200x250mm		Nieuwe hoogte
	Opstuitband 100x200mm		Nieuwe beplanting
	RWS-band 110/220x250mm		Nieuw talud
	Bushalteband 250/300x400mm		Nieuw aan te brengen boom
	Hekwerk		Betontegels 300x300x45mm
	Markering parkeervakken		Asfalt
	Kant verharding		Gras
	Markering 0.30-2.70 (0.10)		Fietsenstalling
	Markering 0.50-0.50 (0.10)		HWA verzamelleiding PVC Ø160mm
	Haag		HWA kolk-/verzamelleiding PVC Ø125mm
	Aankoopgrens		HWA drainage PP Ø80mm
	Lichtmast		Straatkolk
	Watertransportleiding, Evides inclusief beschermingszone		Trottoirkolk
	Ribbeltegels 300x300x60 mm (2 strekken)		

Inrichtingsplan

Auto- en busverkeer²

Autoverkeer verlaat het P+R terrein via de bestaande bus- in/uitrit aan de Reedijk. Ter hoogte van deze entree worden auto's via een separate weg buiten het busstation geleid naar het achtergelegen parkeerterrein. Door het aanbrengen van een hoogtebe-

² Bron: Waalpartners Civil Engineering (2017), P+R terrein busstation Heinenoord. Ontwerpproject Voorontwerp. Rapportnummer: Ra02PvdK11379. 13 maart 2017.

grenzer en aansluitend hekwerk worden vrachtwagens en bussen geweerd van het P+R terrein. De bestaande kiss&ride wordt verplaatst naar het P+R terrein waarmee het busstation slechts toegankelijk is voor bussen.

Fietsverkeer

Fietsverkeer krijgt vanaf twee zijden toegang tot het P+R terrein en kan de fietsenstalling via vrijliggende fietspaden bereiken.

Via een separate fietsoversteek op de Reedijk naast de huidige entree van het busstation. Naast de entree wordt een fietsbrug aangebracht waarna het mogelijk is om via een vrijliggend fietspad de fietsenstalling te bereiken.

Ook is het voor fietsers mogelijk via de verkeersregelininstallatie van de Reedijk naar de fietsenstalling op het P+R terrein te rijden.

De bestaande fietsenstalling wordt vanwege benodigde ruimte voor de entreeweg met gelijke capaciteit verplaatst naar het parkeerterrein. Met slechts één oversteek nabij het parkeerterrein wordt veiligheid voor de fietsers optimaal gewaarborgd.

Voetgangers

Komend vanaf de fietsenstalling, kiss&ride of parkeerplaats is er voor voetgangers één oversteek voorzien naar het busperron. Ter plaatse wordt de rijbaan versmald zodat de oversteek kort en overzichtelijk is. Op het wegdek wordt markering aangebracht. Om te voorkomen dat elders wordt overgestoken wordt de entreeweg met parkeerterrein met een hekwerk (1,00 m hoog) gescheiden van het busstation. Voor slechtienden worden geleidetegels vanaf de 6 invalideparkeerplaatsen aan weerszijden van de oversteek aangebracht die aansluiten op de aanwezige voorziening.

Landbouwverkeer

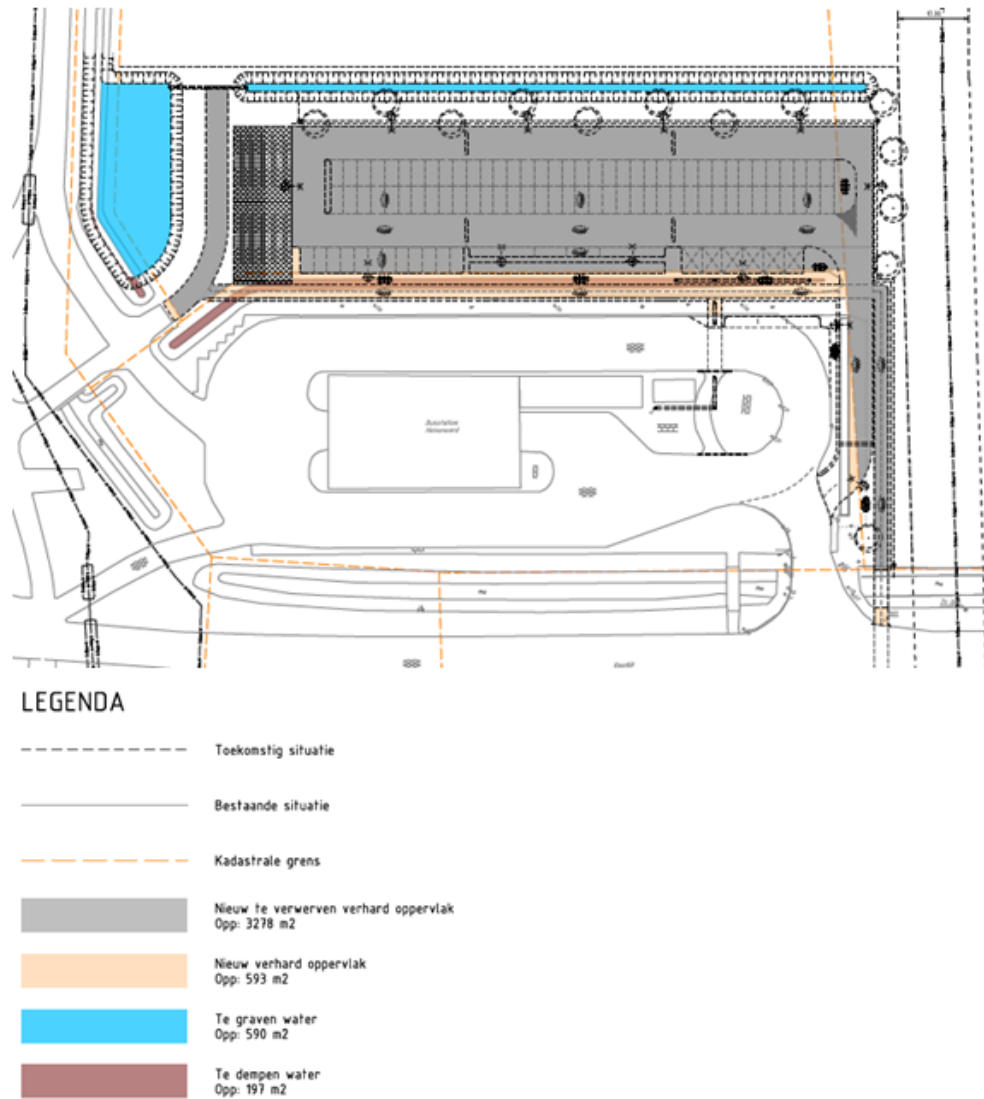
Aan de zuidzijde wordt de bestaande landbouwweg verlengd tot aan het akkerland.

Groen en water

In het plangebied worden als gevolg van de ontwikkeling watergangen gedempt en er wordt verhard oppervlak toegevoegd. Om een sluitende waterbalans binnen het gebied te realiseren wordt de toename aan verharding op de volgende wijze gecompenseerd.

- De huidige watergang langs het busstation wordt ten behoeve van het parkeerterrein gedempt met grond. Deze watergang wordt inclusief de onderhoudsstrook naar de noordwestzijde van het parkeerterrein verplaatst.
- Ter compensatie van de aan te brengen verharding van het parkeerterrein wordt aan de zuidwestzijde een waterpartij gerealiseerd.

Voor een verdere onderbouwing van deze compensatie wordt verwezen naar de waterparagraaf (4.9).



Inrichtingsplan watercompensatie (waalpartners civil engineering)

Het P+R terrein wordt aan de noordwestzijde landschappelijke ingepast door middel van bomen en een haag. Aan de noordoostzijde van het terrein wordt langs het fietspad een haag geplant. Tussen de parkeerplaats en de landbouwweg wordt een boschage aangebracht. Overige onverharde delen worden ingezaaid met gras.

3 Beleid en regelgeving

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn).

De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk “concurrerend, bereikbaar en leefbaar&veilig”. Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. In de structuurvisie zijn dertien nationale belangen benoemd. De nationale belangen, die worden benoemd, betreffen de internationale concurrentiepositie, het gebruik van de ondergrond, het behouden en versterken van vervoer- en transportsystemen, de milieukwaliteit, de waterveiligheid en zoetwatervoorziening en behoud en versterken van natuur en cultuurhistorische waarden. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken, hierbuiten hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten. Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen heeft het Rijk enkel nog een 'ladder voor duurzame verstedelijking' opgenomen. In toelichting paragraaf 3.1.3 wordt op de ladder voor duurzame verstedelijking ingegaan.

Toetsing

De geplande ontwikkeling is kleinschalig en valt niet onder één van de nationale belangen waar in de SVIR beleid voor is opgesteld.

3.1.2 *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening*

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Voortaan moeten gemeenten bij het vaststellen van bestemmingsplannen, wijzigingsplannen of uitwerkingsplannen rekening houden met het Barro. Doel van het Barro is bepaalde onderwerpen van nationaal belang uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte te verwezenlijken. De volgende onderwerpen worden in het Barro genoemd: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

Deze onderwerpen worden in het Barro exact ingekaderd en begrensd. Per project worden regels gegeven die gemeenten direct of indirect (via provincies) moeten laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Het nationale belang dat het stellen van regels voor deze onderwerpen rechtvaardigt, is vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

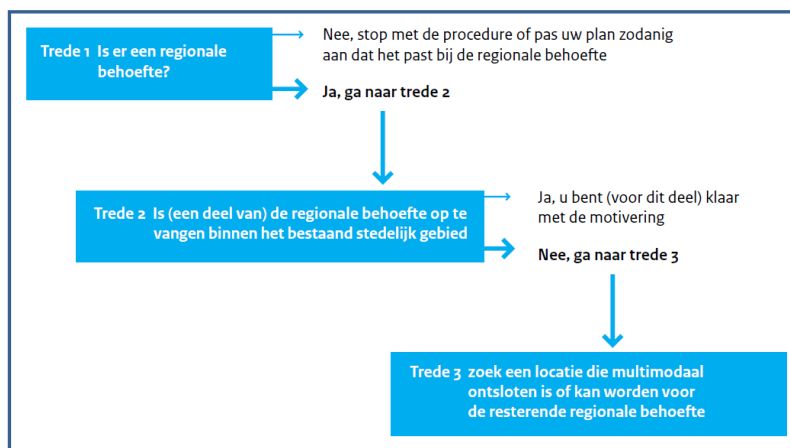
Toetsing

Het plan valt niet binnen de reikwijdte van één van de onderwerpen uit het Barro. Er zijn daarom geen regels opgenomen die van belang zijn voor het onderhavige plan-gebied. Het plan is hierdoor niet strijdig met het Barro.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro bepaalt dat voor ondermeer bestemmingsplannen de treden van de ladder moet worden doorlopen.

Doel van de Ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de ladder voor duurzame verstedelijking wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd. Overheden moeten nieuwe stedelijke ontwikkelingen motiveren met oog voor de onderliggende vraag in de regio, de beschikbare ruimte binnen het bestaande stedelijke gebied en een multimodale ontsluiting. Het volgende stroomschema wordt hierbij gehanteerd:



Stroomschema Ladder duurzame verstedelijking

De ladder duurzame verstedelijking is van toepassing wanneer er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Onder een stedelijke ontwikkeling wordt verstaan de ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Niet elke ontwikkeling van stedelijke aard wordt door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling in de zin van het Bro. Uit jurisprudentie blijkt dat de Afdeling de wijziging van agrarisch gebied in parkeerterrein beschouwt als nieuw ruimtebeslag. In dit geval is er sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling en is het noodzakelijk om de ladder te doorlopen.

Toetsing

Trede 1: is er sprake van een actuele regionale behoefte?

In onderhavige situatie is sprake van een nieuwe functie ter vervanging van een opgeheven parkeerterrein dat informeel werd gebruikt als P+R locatie. Het voormalige, nabijgelegen parkeerterrein was weliswaar niet specifiek bestemd voor P+R verkeer, onderzoek³ heeft aangetoond dat het wel degelijk in een behoefte voorzag.

De capaciteit van het voormalige parkeerterrein was 147 plaatsen. De maximale bezettingsgraad was 31%. Dit betekent dat tegelijkertijd maximaal 46 auto's gebruik maakten van het parkeerterrein.

Het onderzoek liet zien dat er duidelijk twee parkeerfuncties konden worden onderscheiden op het parkeerterrein: de transferium parkeerders (47%) en de carpoolers (51%). De overige 2% gaat met de fiets verder.

Nu de eerder gebruikte parkeerplaats niet meer in gebruik kan worden genomen voor deze functie kan met de ontwikkeling van een vervangend, formeler P+R terrein worden voorzien in deze behoefte. Immers een P+R op deze locatie voorziet in een bestaande behoefte van reizigers.

Er wordt niet alleen tegemoet gekomen aan een bestaande behoefte, maar ook aan een toekomstige behoefte. Immers het provinciaal beleid is gericht op een optimalisatie van de ketenmobiliteit.

Beleid P+R is gestoeld op de volgende beleidsuitgangspunten, uitgewerkt en vastgesteld in het Hoofdlijnenakkoord (akkoord tussen de coalitiepartijen) en de Visie Ruimte en Mobiliteit (vastgesteld door Provinciale Staten).

1. Hoofdlijnenakkoord.

In het hoofdlijnenakkoord is het volgende vermeld over ketenmobiliteit in brede zin en P+R specifiek.

- Een optimaal functionerende infrastructuur met uitstekend bereikbare knooppunten vormt de slagader van onze economie.
- Onze opgave is om ervoor te zorgen dat reizigers en goederen vlot en veilig op de bestemming komen.
- Door weg, water en spoor beter te gebruiken willen we tijd, geld en het milieu sparen.
- Meer passagiers in het openbaar vervoer, meer vervoer over water, meer mensen op de fiets.
- De opgave voor fiets is verbetering van de knooppunten, kwaliteit en veiligheid van onze fietsinfrastructuur. De nadruk ligt op de aansluiting tussen auto, openbaar vervoer, fiets en wandelen en verbetering van de aansluiting op de bestaande fietsverbindingen. Wij zetten in op het realiseren van fietsenstallingen en laadpunten en verbetering van de veiligheid op fietspaden.
- Gebruik maken van innovaties om Zuid-Holland de best bereikbare provincie van Nederland te laten worden. Dit doen we samen met kennisinstituten en bedrijven.

³ Oranjewoud (2012), Parkeeronderzoek busstation Heinenoord. Weergave onderzoeksresultaten. Projectnummer 249951.00. 19 november 2012.

2. Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM):

- Het concessiebeleid van het openbaar vervoer is een middel om ketenmobiliteit te verbeteren.
- Kwalitatief goede voorzieningen voor ketenmobiliteit, zoals fietsenstallingen, parkeerplaatsen, transferia, en regionale busstations.
- Definitie ketenmobiliteit: Het goed op elkaar laten aansluiten van verschillende vormen van transport.
- Definitie ketenontwikkeling: de vervoersketen bevat alle stappen die een reiziger maakt van deur tot deur. Bij ketenontwikkeling staat de bereikbaarheid van stations en haltes centraal; hierbij gaat het in de meeste gevallen om fietsbereikbaarheid, fietsparkeerplaatsen, toegankelijkheid en sociale veiligheid van stations en haltes.

De ontwikkeling van het P+R draagt aldus bij aan realisatie van de gestelde beleidsdoelstellingen.

Trede 2: Is (een deel van) de regionale behoefte op te vangen binnen het bestaand stedelijk gebied?

De locatie nabij het bestaande busstation is niet gelegen binnen bestaand stedelijk gebied. De keuze voor deze locatie is echter wel bewust gemaakt. Het bestaande, tijdelijke terrein bleek hier in een behoefte te voorzien. Voor een nieuwe locatie is gekeken in de nabijheid én, gezien de functie, logischerwijs aansluitend aan het bestaande busstation. Voor de reizigers van de Hoeksche Waard is deze plaats het meest aantrekkelijke OV-knooppunt van hun eiland. Dit komt door zowel de locatie als de OV-knoop. De locatie ligt nabij de A29 en naast de provinciale weg N217, waardoor de bereikbaarheid per auto vanuit de hele Hoeksche Waard goed is. Ook ligt bij Heinenoord het grootste OV-knooppunt in de Hoeksche Waard, met het grootste aanbod OV met de lijnen, in de meeste richtingen. Om die reden is Heinenoord als P+R locatie beleidsmatig en functioneel zeer gewenst.

Trede 3: Is de locatie multimodaal ontsloten?

Hét kenmerk van een OV-knooppunt is dat deze multimodaal ontsloten is. Het plangebied, naast het bestaande busstation, is uitstekend bereikbaar per openbaar vervoer en per auto. Ook voor fietsers en voetgangers wordt de bereikbaarheid geoptimaliseerd ten opzichte van de voorgaande situatie.

3.1.4 Conclusie rijksbeleid

Het voorliggende plan is kleinschalig en voorziet in een minimale toename van verharding in het buitengebied. Het plan raakt hierdoor geen nationale belangen uit het SVIR of Barro. Vanuit rijksbeleid zijn er daarom geen specifieke voorwaarden voor het plan. Geconcludeerd kan worden dat er geen sprake is van strijd met het rijksbeleid.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Visie Ruimte en Mobiliteit

De Visie Ruimte en Mobiliteit geeft op hoofdlijnen sturing aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer.

Hoofddoel van de visie is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio. Dat betekent ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde brengen en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. In de visie staan de volgende drie belangrijke ruimtelijke thema's centraal:

- Mobiliteit en bebouwde ruimte;
- Kwaliteit van landschap, groen en erfgoed;
- Water, bodem en energie.

De provincie stuurt bij deze thema's op hoofdlijnen door kaders te stellen en het lokale bestuur ruimte te geven bij de ruimtelijke inrichting. Bij dit gebiedsgerichte beleid wordt gestuurd op ruimtelijke kwaliteit. Dit betekent dat richting en ruimte wordt gegeven aan een optimale wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkelingen en gebiedskwaliteit. Het kwaliteitsbeleid gaat uit van 'ja, mits': ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk, met behoud of verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Het kwaliteitsbeleid geldt in principe voor het grondgebied van de gehele provincie, dat wil zeggen voor zowel de groene ruimte als de bebouwde ruimte.

Voor het voorliggende plan zijn de thema's mobiliteit, ruimtelijke kwaliteit en cultuur- en natuurlandschappen van belang.

mobiliteit

Wat betreft het thema mobiliteit ziet de provincie het mobiliteitssysteem als één geheel, waarin de verschillende modaliteiten optimaal worden verknoopt. Het eigen netwerk wordt op orde gebracht door het op te waarderen, goed te beheren en te onderhouden. In de dichtbevolkte gebieden ligt de nadruk op het verbeteren van het vervoer met de auto, het hoogwaardig openbaar vervoer en de fiets. In dunbevolkte gebieden staat het vervoer met de auto centraal en wordt het OV-aanbod afgestemd op de vraag en de specifieke doelgroepen. In deze laatste gebieden nemen hierdoor de afstanden in het voortransport toe. Dit betekent dat in dunbevolkte gebieden het belang toeneemt van voldoende en kwalitatief goede voorzieningen voor ketenmobiliteit, zoals fietsenstallingen, parkeerplaatsen, transferia en regionale busstations.

ruimtelijke kwaliteit

Bij het handelingskader ruimtelijke kwaliteit wordt onderscheid gemaakt in drie soorten ruimtelijke ontwikkelingen:

1 Inpassing

Dit betreft een gebiedseigen ontwikkeling, die past bij de schaal en de maat van de bestaande kenmerken van een gebied. Een voorbeeld hiervan is de uitbreiding van een agrarisch bedrijf in het buitengebied of een woning in een lint. Bij inpassing veranderen bestaande structuren en kwaliteiten niet tot nauwelijks en wordt voldaan aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart. De rol van de provincie is hier in principe beperkt, behalve in gebieden met topkwaliteit.

2 Aanpassing

Dit betreft een gebiedsvreemde ontwikkeling van relatief beperkte omvang, of een (gebiedseigen dan wel gebiedsvreemde) ontwikkeling die niet past bij de schaal en maat van het landschap. Een voorbeeld is een beperkt aantal nieuwe woningen in het buitengebied of een nieuw landgoed.

Omdat in deze gevallen niet aan (alle) richtpunten van de kwaliteitskaart kan worden voldaan, zijn ontwerptimalisatie, inpassingsmaatregelen of aanvullende ruimtelijke maatregelen nodig om de ruimtelijke kwaliteit te behouden of te verbeteren. De rol van de provincie zal zich, afhankelijk van het type gebied en het type ontwikkeling, vooral richten op het toewerken naar een kwalitatief optimaal resultaat.

3 Transformatie

Bij transformatie gaat het om een verandering van een gebied van dusdanige aard en omvang dat er een nieuw landschap ontstaat. Dit is bijvoorbeeld het geval bij uitleglocaties voor woningbouw en bedrijventerrein of de aanleg van grootschalige recreatiegebieden. Gelet op de wezenlijke verandering van het gebied is het reëel om aan te nemen dat niet aan alle richtpunten van de kwaliteitskaart kan worden voldaan, maar dat door middel van een nieuw integraal ontwerp er een nieuwe ruimtelijke kwaliteit ontstaat die nog niet is ondervangen in de richtpunten. Het ontwerp kan gepaard gaan met inpassingsmaatregelen of aanvullende ruimtelijke maatregelen in de omgeving. Gelet op de omvang van de ontwikkeling kunnen dergelijke maatregelen – eenvoudiger dan bij aanpassing – onderdeel uitmaken van hetzelfde plan. Bij transformatieopgaven is bijna altijd een provinciaal doel of belang in het geding en zal de betrokkenheid van de provincie zich richten op een actieve behartiging van provinciale doelen en een kwalitatief optimaal resultaat.

Cultuur- en natuurlandschappen

In de provinciale visie zijn de kenmerkende cultuur- en natuurlandschappen binnen de provincie en hun kwaliteiten toegelicht. Het voorliggende plan ligt in het cultuurlandschap zeeleipolders. Dit landschap bestaat uit ingepolderde eilandjes (opwaspolders) en aanwaspolders. De kreken en beplante dijken zijn belangrijke structurerende elementen in deze polders. Er is daarnaast een grote mate van openheid en de buitendijkse natuur contrasteert met de strak verkavelde agrarische polders.

Richtpunten bij ontwikkelingen in het zeeleipolderlandschap zijn:

- Ontwikkelingen dragen bij aan het versterken van de karakteristieke kenmerken van de eilanden en de verschillen daartussen.
- Ontwikkelingen aan de rand van de eilanden passen bij de maat en schaal van de dijk en de deltawateren.
- Herkenbaar houden van het patroon van (ronde) opwas- en (langgerekte) aanwaspolders door behouden en versterken van de (beplante) dijk als herkenbare landschappelijke structuurdrager in contrast met de grootschalig, open polder.
- Versterken van de kreek als herkenbare landschappelijke structuurdrager van het zeeleilandschap.
- Bebouwing concentreert zich in of bij compacte kernen, niet in het open middengebied van de polders.
- Behoud van het contrast tussen de binnendijkse akkerbouwpolders en buitendijkse natuur.

3.2.2 *Provinciale Verordening Ruimte (2014)*

De Visie Ruimte en Mobiliteit beschrijft het strategische beleid van de provincie Zuid-Holland. De Verordening ruimte ziet toe op de ruimtelijke regelgeving. Onderdelen daarvan zijn flexibeler dan voorheen: het doel staat voorop en niet de manier waarop dat doel bereikt moet worden.

Waar duidelijkheid gevraagd is, stelt de provincie vanuit bovenlokaal belang en wettelijke taken kaders en randvoorwaarden aan ruimtelijke plannen.

De Wet ruimtelijke ordening bepaalt dat de provincie haar planologisch- juridische instrumentarium (waaronder de Verordening ruimte) kan inzetten als sprake is van een provinciaal belang. De provincie beschouwt in ieder geval van provinciaal belang de in de visie opgenomen doelen.

In de verordening is, net als in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en de SVIR, ook de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. De provincie heeft de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen om het provinciaal belang bij toepassing van de ladder te benadrukken. Dit biedt de provincie de mogelijkheid om enkele begrippen die voor meerdere uitleg vatbaar zijn, te verduidelijken voor de specifieke Zuid-Hollandse situatie.

Voor het voorliggende plan zijn de aspecten ruimtelijke kwaliteit en de ladder voor duurzame verstedelijking van belang.

Ruimtelijke kwaliteit (artikel 2.2.1)

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zijn toegestaan als voldaan wordt aan de voorwaarden van ruimtelijke kwaliteit (artikel 2.2.1). De voor dit plan relevante regels zijn hieronder opgenomen.

Een bestemmingsplan kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, onder de volgende voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit:

- a de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, voorziet geen wijziging op structuurniveau, past bij de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen);
- b als de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, maar wijziging op structuurniveau voorziet (aanpassen), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft door:
 - 1 zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving, rekening houdend met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en
 - 2 het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen als bedoeld in het derde lid;
- c als de ruimtelijke ontwikkeling niet past bij de bestaande gebiedsidentiteit (transformeren), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door:
 - 1 een integraal ontwerp, waarin behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied ook aandacht is besteed aan de fysieke en visuele overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd, alsmede rekening is gehouden met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en
 - 2 het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen als bedoeld in het derde lid.

Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 2.1.1)

Lid 1 Ladder voor duurzame verstedelijking

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende eisen:

- a de stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte, die zo nodig regionaal is afgestemd;
- b in die behoefte wordt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, of
- c indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stads- en dorpsgebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt gebruik gemaakt van locaties die,
 - 1 gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld,
 - 2 passen in de doelstellingen en richtpunten van de kwaliteitskaart van de Visie ruimte en mobiliteit, waarbij artikel 2.2.1 van toepassing is, en
 - 3 zijn opgenomen in het Programma ruimte, voor zover het gaat om locaties groter dan 3 hectare.

Lid 2 Toepassing ladder voor duurzame verstedelijking op regionaal niveau

Gedeputeerde Staten kunnen bij de aanvaarding van een regionale visie aangeven in hoeverre de ladder voor duurzame verstedelijking op regionaal niveau geheel of gedeeltelijk is doorlopen. In de toelichting van het bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid, kan in dat geval worden verwezen naar de regionale visie als motivering of gedeeltelijke motivering dat de stedelijke ontwikkeling voldoet aan het eerste lid.

3.2.3 Toetsing provinciaal beleid

Het aanleggen van een P+R naast het busstation past binnen de doelstelling van de provincie voor een mobiliteitssysteem waarin de verschillende mobiliteiten optimaal verknoopt zijn.

Bij ruimtelijke kwaliteit is de vraag of de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen). De planontwikkeling voorziet in een gebiedseigen ontwikkeling, die past bij de schaal en de maat van de bestaande kenmerken van de omgeving. De parkeerplaats wordt gerealiseerd op een knooppunt van wegen (A29, N217, N489 en de Reedijk) en aansluitend op een busstation. Aan de andere zijde van de Reedijk ligt daarnaast een klein bedrijventerrein. De verharding die wordt gerealiseerd ten behoeve van het parkeren past qua aard en schaal in deze omgeving. De bestaande structuren en kwaliteiten veranderen niet op relevante punten. Er is sprake van inpassing.

De overige regels voor ruimtelijke kwaliteit zijn niet getoetst, omdat het plangebied niet binnen een van de beschermingscategorieën valt van de kaart 'Beschermingscategorieën ruimtelijke kwaliteit'.

Voorliggende ontwikkeling is daarnaast niet in strijd met de richtpunten die gelden voor ontwikkelingen in het zeekleipolderlandschap. Het P+R-terrein wordt aansluitend op het bestaande busstation ontwikkeld. De ontwikkeling heeft geen betrekking op de realisatie van bebouwing, waardoor de openheid van de polders niet wordt aangetast.

Voor de toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking wordt verwezen naar paragraaf 3.1.3.

3.2.4 Conclusie provinciaal beleid

De realisatie van het P+R terrein ter optimalisatie van de ketenmobiliteit past binnen het provinciaal mobiliteitsbeleid. Ook ruimtelijk gezien past de ontwikkeling binnen de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de richtpunten van de kwaliteitskaart.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Structuurvisie Hoeksche Waard

De Commissie Hoeksche Waard, een samenwerkingsverband tussen de Hoeksche Waardse gemeentes, werkt sinds 2006 samen met maatschappelijke organisaties, ondernemers en burgers aan de Structuurvisie Hoeksche Waard. Uitgangspunt voor de Structuurvisie is de versterking van de ruimtelijke kwaliteit, de leefbaarheid en de economische vitaliteit van Nationaal Landschap Hoeksche Waard.

De Structuurvisie beschrijft de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de regio tot 2030. In het uitvoeringsprogramma 2015-2018 'Vitale dorpen in een dynamisch landschap' is uitgewerkt welke onderdelen op korte termijn concreet uitgevoerd moeten worden om de visie te realiseren en welke investeringen daarmee gemoeid zijn.

Wat betreft infrastructuur streeft de regio naar een samenhangend regionaal wegennet. Dit wegennet moet de interne verkeersafwikkeling verbeteren en verkeersknelpunten op dorps- en dijkwegen oplossen. Daarnaast moet de externe bereikbaarheid verbeterd worden door een goede aansluiting van het regionaal wegennet op de bovenregionale infrastructuur. Bij een samenhangend regionaal wegennet hoort ook de ontwikkeling van het openbaar vervoer. Bijvoorbeeld een snelle Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-verbinding met Dordrecht en Rotterdam en multifunctionele transferia op de overstappunten naar regionale en lokale OV-lijnen.

In de Nota Ruimte is de Hoeksche Waard aangewezen als Nationaal Landschap. Er zijn drie kernkwaliteiten van het Nationaal Landschap Hoeksche Waard benoemd:

- 1 Het polderpatroon
De huidige Hoeksche Waard is een mozaïek van polders die vanaf de Middeleeuwen zijn bedijkt. Belangrijk is dat de bijzondere ontstaansgeschiedenis van de regio afleesbaar blijft in het landschap.
- 2 Het reliëf van kreken en dijken
Het dijken- en krekenpatroon is in zijn geheel waardevol. Daarbinnen zijn er verschillende typen dijken en kreken te onderscheiden en zijn er gave en minder gave delen, maar juist de samenhang is kenmerkend voor het Nationaal Landschap. Datzelfde geldt voor de verschillende dorpstypen, die gekoppeld zijn aan het dijken- en krekenpatroon.
- 3 De openheid
De open ruimten vormen de tegenhanger van de dijklinten en dorpen en zijn daar onlosmakelijk mee verbonden. Behoud en versterking van de kwaliteit van de open ruimten is een uitgangspunt voor het Nationaal Landschap.

Deze kernkwaliteiten zijn leidend bij ruimtelijke ontwikkelingen.

De regio streeft naar behoud en versterking van het hele palet aan natuurwaarden, zowel in agrarische gebieden als in echte natuurgebieden. Ten slotte is het belangrijk dat rekening gehouden wordt met de mogelijkheden en beperkingen die het watersysteem in de streek biedt.

Toetsing

Op de kaart met het ontwikkelingsbeeld 2030 valt het plangebied binnen landbouw-ontwikkelingsgebied en is het aangewezen als transferium. In de structuurvisie is opgenomen dat de functionaliteiten van dit transferium en de verblijfskwaliteit kunnen worden verbeterd. Het ontwikkelen van een P+R-terrein op deze locatie sluit hierop aan en ook op de wensen voor de ontwikkeling van een samenhangend regionaal netwerk.

De ontwikkeling is daarnaast niet van grote invloed op de kernkwaliteiten van het Nationaal Landschap. Door de kleinschaligheid worden het polderpatroon en het dijken- en krekpatroon door de ontwikkeling niet beïnvloed. Ook de openheid wordt door de ontwikkeling niet aangetast, in paragraaf 3.2.3 is dit onderbouwd.

In paragraaf 2.2 is tot slot beschreven op welke manier het plan door middel van watercompensatie rekening houdt met het watersysteem in het gebied.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 *Binnenmaas geeft je ruimte!, structuurvisie Binnenmaas 2020 (2013)*

De Structuurvisie Binnenmaas 2020 vormt het integrale ruimtelijke ontwikkelings- en toetsingskader van de gemeente Binnenmaas. Op basis van de in de structuurvisie gemaakte keuzes wordt aangegeven, welke ontwikkelingen gewenst zijn en welke ontwikkelingen ongewenst zijn.

De gemeente Binnenmaas heeft een oppervlakte van 75,6 vierkante kilometer, waarvan ruim 6 vierkante kilometer water. Binnenmaas telt ongeveer 29.000 inwoners. De gemeente Binnenmaas is in 2007 gevormd door samenvoeging van de voormalige gemeenten Heinenoord, Maasdam, Mijnsheerenland, Puttershoek, 's-Gravendeel en Westmaas. Het karakter van Binnenmaas is voor een groot deel het karakter van de Hoeksche Waard. De gemeente Binnenmaas kan immers niet los van haar omgeving worden gezien. De Hoeksche Waard is een polderlandschap van opwas- en aanwas-polders dichtbij het stedelijk gebied. Een groot deel van de bevolking van Binnenmaas werkt in de omliggende stedelijke gebieden, maar kiest – mede door de goede bereikbaarheid – voor het dorps en landelijk wonen in Binnenmaas. Vanuit het omliggende stedelijke gebied is er een ruimtelijke druk op het open landschap.

De gemeente Binnenmaas ligt in het nationaal landschap Hoeksche Waard. De kernkwaliteiten van dit landschap zijn het polderpatroon, het reliëf van krek en dijken en de openheid van het landschap. De gemeente wil dat het open polderlandschap vooral een agrarisch landschap blijft en dat de kernkwaliteiten worden behouden en waar

mogelijk versterkt. Van belang voor de planlocatie is de zichtlijn langs de oostzijde van het busstation naar de Oude Maas.

In de Structuurvisie zet de gemeente Binnenmaas in op behoud van cultuurhistorisch erfgoed. Nieuwe ontwikkelingen moeten passen binnen de cultuurhistorische opbouw van het landschap en de dorpen en moeten in ieder geval de bakens in het landschap respecteren. De belangrijkste bakens zijn de molens, kerktorens en watertorens. In cultuurhistorisch waardevolle polders moet bij nieuwe bebouwing extra aandacht worden besteed aan landschappelijke inpassing.

Door de ligging van de gemeente en het landelijke karakter verplaatsen de meeste mensen zich met de auto. Het autobezit en autogebruik nemen nog steeds toe. De gemeente is goed bereikbaar en heeft een heldere wegenstructuur. Er zijn beperkt problemen met de doorstroming op enkele wegen. Enkel in de spits is het druk op de N217. Tevens behoeven de aansluitingen van de N217 op de A29 en A16 aandacht.

Binnenmaas wil als duurzame gemeente carpoolen stimuleren, waarbij busstation Reedijk functioneert als regionaal transferium met bijbehorende voorzieningen. De P&R locaties nabij de A29 en de Kiltunnel moeten worden behouden.

Toetsing

In de directe omgeving van het plangebied zijn op de themakaart in de structuurvisie geen cultuurhistorisch waardevolle objecten of bakens aangegeven. Het plangebied ligt niet in een cultuurhistorisch waardevolle polder. Met het voorliggende bestemmingsplan worden daarnaast geen gebouwen mogelijk gemaakt op het P+R-terrein. Hierdoor worden de kenmerkende openheid van het landschap en eventuele aanwezige zichtlijnen behouden.

De aanleg van een P+R-terrein past tot slot bij de functie van het busstation als regionaal transferium.

3.4.2 Conclusie gemeentelijk beleid

De ontwikkeling past binnen de beleidsuitgangspunten van de Structuurvisie Binnenmaas 2020.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.)

Algemeen

In het Besluit milieueffectrapportage is bepaald dat een milieueffectbeoordeling ook uitgevoerd moet worden als een project, dat wordt genoemd in de bijlage onder D van het Besluit m.e.r., nadelige gevolgen heeft voor het milieu.

Toetsing

Het bestemmingsplan voorziet in de realisatie van een P+R met in totaal 98 parkeerplaatsen. Dit is een activiteit die niet is genoemd in de D-lijst, onderdeel D van de bijlagen van het Besluit m.e.r. Het milieubelang wordt in het kader van het bestemmingsplan in navolgende paragrafen voldoende mate afgewogen.

Conclusie

Een nadere beoordeling in een m.e.r.-beoordeling of plan-m.e.r. is niet noodzakelijk.

4.2 Bodem

Algemeen

Bij functiewijzigingen die leiden tot een verandering van de bestaande bestemming moet worden aangetoond dat de kwaliteit van de bodem de realisatie van de gewenste functie toestaat. Daarnaast geldt dat de bodemkwaliteit invloed kan hebben op de financiële haalbaarheid als blijkt dat de bodem gesaneerd moet worden.

Toetsing

Voor de aanleg van een parkeerterrein geldt geen bodemonderzoeksverplichting. Er zijn geen aanwijzingen voor verontreinigende activiteiten binnen dit gebied. Bij hergebruik en toepassen van grond is het Besluit bodemkwaliteit van toepassing. Hergebruik en toepassen van grond is alleen toegestaan als het schone grond betreft (partijkeuring Besluit bodemkwaliteit) of als het voldoet aan de kwaliteitseisen zoals gesteld in het regionale bodembeheerplan.

Conclusie

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

4.3 Ecologie

Algemeen

Bij ruimtelijke ingrepen moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurwaarden van het plangebied. Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming zijn de Wet natuurbescherming en provinciale verordeningen van toepassing. De provincies beschermen via provinciale verordening waardevolle natuurgebieden zoals het Natuurnetwerk Nederland, weidevogelgebied en ganzenoeragegebied.

Daarnaast kunnen natuurgebieden of andere gebieden die essentieel zijn voor het behoud van bepaalde flora en fauna, aangewezen worden als Europees vogelrichtlijn- en/of habitatrichtlijngebied (Natura 2000). De verplichtingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijn zijn in Nederland opgenomen in de Wet natuurbescherming. Ook de bescherming van individuele plant- en diersoorten is geregeld in deze wet.

Toetsing

Door RPS is een quick scan flora en fauna⁴ uitgevoerd. Uit de quick scan komt het volgende naar voren.

Zoogdieren

Het plangebied is geschikt als foerageergebied voor vleermuizen, het gebruik van breed uitstralende bouwverlichting kan negatieve gevolgen hebben op deze soortgroep. Om deze negatieve effecten te minimaliseren is het aan te raden geen breed uitstralende bouwverlichting toe te passen in de maanden april-november tussen zonsondergang en -opkomst.

Vogels

Voor jaarrond beschermde vogels heeft het projectgebied een foerageerfunctie. Echter is een projectgebied een onderdeel van een groter foerageergebied, waardoor het projectgebied niet essentieel is voor de voedselvoorziening.

Verstoring van broedende vogels is aan de orde bij het uitvoeren van werkzaamheden in de periode maart-augustus. Door het nemen van voorzorgsmaatregelen is geen sprake van een negatief effect tijdens de broedperiode van algemene vogels.

Amfibieën en vissen

Ondanks het mogelijk dempen van een deel van een watergang blijft voldoende voorplantingswater aanwezig om de populatie algemene amfibieën in stand te houden. Van een negatief effect is dan geen sprake, zolang de zorgplicht en voorzorgsmaatregelen in acht genomen te worden.

Kleine modderkruiper

Wanneer één of meerdere van de watergangen (gedeeltelijk) moeten worden gedempt, kunnen negatieve effecten worden verwacht op de kleine modderkruiper. In de directe omgeving van het plangebied blijft leefgebied in andere watergangen beschikbaar. Ten aanzien van de kleine modderkruiper, maar ook voor de andere aanwezige niet-beschermde vissoorten, zijn maatregelen voorgeschreven om negatieve effecten te voorkomen.

Overige soorten

Door afwezigheid van bepaalde biotopen is het voorkomen van o.a. vaatplanten, insecten, reptielen en ongewervelden niet aan de orde.

De quick scan flora en fauna is beoordeeld door de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid (OZHZ).

⁴ RPS (2016), Quick scan flora en faunawet P+R terrein busstation Heinenoord. Referentie-nummer: 1500044A34-R16-540. 6 juli 2016.

Daarbij is geconcludeerd dat het onderdeel flora en fauna geen belemmering is voor het plan als er wordt gewerkt buiten het broedseizoen (maart-augustus). Er zijn geen zwaar beschermde soorten aangetroffen binnen de projectlocatie. Daarom hoeft er geen ontheffing te worden aangevraagd. Het aspect flora en fauna staat de ontwikkeling niet in de weg.

In maart 2017 is opnieuw advies gevraagd bij de OZHZ vanwege de inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming. In dit kader heeft de OZHZ bij brief van 31 maart 2017 laten weten dat de komst van de Wet natuurbescherming niets verandert aan de conclusie dat er geen beschermde soorten in het geding zijn. Er hoeft dus ook onder de Wet natuurbescherming geen ontheffing te worden aangevraagd. Omdat er weidevogels kunnen broeden in het plangebied, dienen de werkzaamheden buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd.

Conclusie

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

4.4 Bedrijven en milieuzonering

Algemeen

Bij het realiseren van een nieuwe functie dient vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening, gekeken te worden naar de omgeving waarin de nieuwe functies worden gerealiseerd. Hierbij spelen twee vragen:

- 1 Past de nieuwe functie in de omgeving?
- 2 Laat de omgeving de nieuwe functie toe?

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof. Kenmerkend voor deze milieuaspecten is dat de belasting op grotere afstand van de bron afneemt. Daarnaast is de mate waarin een bedrijfstype personen- en/of goederenverkeer aantrekt, mede bepalend voor de mate van hinder. Onderstaande tabel geeft inzicht in het verband tussen de (richt)afstand en de milieucategorie.

Richtafstand	Milieucategorie
10 m	1
30 m	2
50 m	3.1
100 m	3.2
200 m	4.1
300 m	4.2

De richtafstanden gelden ten opzichte van een rustige woonwijk en kunnen zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat met één afstandsstap worden verlaagd indien sprake is van omgevingstype gemengd gebied. Gemengde gebieden zijn gebieden met functiemenging.

Toetsing

In de eerste plaats moet worden getoetst of de nieuwe functie past in de omgeving. Het plan omvat de toevoeging van een parkeervoorziening, er worden geen nieuwe gevoelige functies mogelijk gemaakt of gevoelige functies uitgebreid. Het bestemmingsplan heeft hierdoor geen invloed op de bedrijfsvoering van omliggende bedrijven.

In de tweede plaats moet worden bepaald of de omgeving de nieuwe functie toelaat. Op basis van de VNG-publicatie 'bedrijven en milieuzonering' vallen autoparkeerterreinen en parkeergarages in milieucategorie 2. De planlocatie ligt in een gebied met functiemenging, in de omgeving liggen woningen, een busstation en bedrijven. Hierdoor is er sprake van een omgevingstype gemengd gebied. Ten opzichte van gevoelige functies moet een afstand van 10 meter worden aangehouden.

De dichtstbijzijnde milieugevoelige functie is de woning aan de Reedijk 5a. De parkeerplaats wordt gerealiseerd op meer dan 10 meter van deze woning. De geplande uitbreiding vormt hierdoor geen belemmering voor het woon- en leefklimaat in de omgeving.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is alsnog een geluidsonderzoek gedaan. Hieruit blijkt dat de voorgenomen ontwikkeling voldoet aan de richtwaarden uit de VNG-publicatie en de relevante geluidsgrenswaarden zoals opgenomen in het activiteitenbesluit. Een nadere onderbouwing hiervan is opgenomen in paragraaf 4.6.

Conclusie

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

4.5 Externe veiligheid

Algemeen

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van risico's bij onder meer de productie, opslag, transport en gebruik van gevaarlijke stoffen. Dergelijke activiteiten leggen beperkingen op aan de omgeving. Door maatregelen kunnen de afstanden worden verkleind.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde, voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. De grenswaarde mag niet worden overschreden. Voor de oriënterende waarde en richtwaarde geldt dat afwijken alleen met een degelijke motivering is toegestaan.

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, zoals een chemische fabriek of een lpg-tankstation, en de mobiele bronnen, zoals een tankwagen.

Onderzoek

Door RPS is een bureauonderzoek⁵ externe veiligheid uitgevoerd. Hierbij is een viertal varianten onderzocht. Het uiteindelijke ontwerp voor het parkeerterrein komt overeen met variant 2B uit de variantenstudie.

Uit het bureauonderzoek blijkt dat voor dit plan alleen de Bevi-inrichtingen van belang zijn. Binnen de locaties van de variantenstudie zijn geen inrichtingen vermeld op de risicokaart. Op een afstand van ongeveer 500 meter zijn twee Bevi-inrichtingen aanwezig: LPG tankstation, Provincialeweg 43, Mijnsheerenland (zuidoost van locaties variantenstudie). Mijnbouwlocatie (aardgaswinning), Reedijk t.h.v. afrit 21 van de Rijksweg A29, Heinenoord (zuidwest van locaties variantenstudie).

De locaties van de variantenstudie vallen buiten de 10₋₆ plaatsgebonden risicocontour van beide Bevi-inrichtingen. De locaties vallen tevens buiten het invloedsgebied van het groepsrisico voor het LPG tankstation (150 meter).

Mobiele bronnen

Gasleidingen Vanaf de mijnbouwlocatie aan de Reedijk loopt een gasleiding in zuidoostelijke richting. Hiervoor is een apart bestemmingsplan "Leidingtracé" Blaaksedijk – Reedijk" opgesteld, dat door gemeente Binnenmaas is vastgesteld op 12 september 2013. Het invloedsgebied van de gasleiding reikt tot op 100 meter van deze leiding. De locaties van de variantenstudie liggen buiten het invloedsgebied van de gasleiding.

Olieleidingen

Ongeveer 1 km ten zuiden van de locaties van de variantenstudie loopt een olieleiding. De locaties van de variantenstudie vallen buiten de 10⁻⁶ plaatsgebonden risicocontour van de olieleiding.

Transport gevaarlijke stoffen

De regelgeving voor externe veiligheid met betrekking tot transport van gevaarlijke stoffen is geregeld in de circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen'. Deze circulaire kan worden gezien als voorloper op een eventuele wettelijke verankering van risiconormen. Bij de berekening van de risico's van transporten van gevaarlijke stoffen wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en groepsgebonden risico (GR). De normen die hiervoor gelden hebben als doel een voldoende veiligheidsniveau te garanderen voor de burger als persoon of als deel van een groep. Het PR is de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats langs een transportroute verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met het vervoer van gevaarlijke stoffen. In nieuwe situaties bedraagt de grenswaarde 10₋₆. Het GR is de kans per jaar per kilometer transportroute dat een groep van tien of meer personen in de omgeving van de transportroute in één keer het dodelijk slachtoffer wordt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op die transportroute. In dit risico wordt rekening gehouden met de aard en dichtheid van de bebouwing in de nabijheid van die route.

⁵ RPS (2016), Concept bureaustudie externe veiligheid P+R terrein Heinenoord. Referentie-nummer: 1500044A34-N16-119. 6 juli 2016.

De regelgeving voor externe veiligheid met betrekking tot transport van gevaarlijke stoffen is geregeld in de circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' en het (concept) Basisnet Weg, Water en Spoor. Algemeen geldt dat het plaatsgebonden risico langs wegen niet als probleem wordt gezien. Het groepsgebonden risico wordt alleen een probleem daar waar de gebruiksintensiteit van een gebied erg hoog is.

Provinciale weg N217 en Rijksweg A29

De veiligheidszone bedraagt voor deze wegen 0 meter, wat betekent dat de 10-6 / jaar plaatsgebonden risicocontour niet verder dan 0 meter uit het hart van de weg kan komen. De locaties van de variantenstudie vallen buiten de 10-6 plaatsgebonden risicocontour van de transportroute gevaarlijke stoffen.

Invloedsgebied van het groepsrisico

Er zal geen significante toename van het aantal personen zijn als gevolg van het nieuwe P+R terrein omdat:

- 1 Het nieuwe P+R terrein is ter vervanging van de huidige informele locatie en de tijdelijke locatie.
- 2 Het P+R terrein heeft voornamelijk als doel dat forensen overstappen van de auto in het openbaar vervoer. Bij onvoldoende P+R terrein blijven forensen in de auto zitten.
- 3 Ten opzichte van het totaal aantal vervoersbewegingen is een aantal van 90 of 95 personen niet significant.

Het bureauonderzoek externe veiligheid is voorgelegd aan de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid (OZHZ). Door de OZHZ is geconcludeerd dat parkeerplaatsen van motorvoertuigen niet zijn aangemerkt als inrichtingen of activiteiten die vallen onder één van de genoemde besluiten en ook niet als kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten. Daarmee spelen eventuele externe veiligheidsrisico's van een P+R en risicobronnen in de omgeving van een P+R geen enkele rol. Hieruit volgt de conclusie dat het aspect 'externe veiligheid', behoudens deze constatering, niet behoeft te worden beschouwd voor dit plan.

Conclusie

Op basis van bovengenoemde bevindingen is aan te geven dat geen significante wijzigingen voor externe veiligheid optreden ten opzichte van het huidige P+ R terrein. Het aspect externe veiligheid is geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.6 Geluid

Wettelijk kader

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het wegverkeer en/of door inrichtingen, het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). Langs wegen en spoorwegen liggen zones. Binnen deze zones moet voor de realisatie van geluidsgevoelige bestemmingen akoestisch onderzoek worden uitgevoerd.

De Wgh heeft tot doel geluidhinder te voorkomen en te beperken tot aanvaardbare geluidsniveaus. In de Wgh zijn hiervoor twee soorten grenswaarden opgenomen:

- Voorkeursgrenswaarde : Deze waarde garandeert een vrij goede woon- en leefsituatie binnen de invloedssfeer van een geluidsbron (wegen, spoorwegen, enz).
- Hoogste toelaatbare geluidsbelasting: Deze waarde geeft de hoogste gevelbelasting weer waarvoor een hogere waarde kan worden aangevraagd.

De grenswaarden zijn onder andere afhankelijk van de geluidsbron (weg- of railverkeer), de ligging van de geluidsgevoelige bebouwing (stedelijk of buitenstedelijk gebied) en het type geluidsgevoelige bebouwing. In de onderstaande tabel zijn voor woningen de voorkeursgrenswaarden en de meest voorkomende hoogste toelaatbare geluidsbelastingen uit de Wgh voor wegverkeer en uit het Bgh voor railverkeer weergegeven.

	Wegverkeer	Railverkeer
Stedelijk gebied		
Voorkeursgrenswaarde	48 dB (art. 82)	55 dB (art. 4.9 lid 1)
Hoogste toelaatbare geluidsbelasting	63 dB (art. 83 lid 2)	68 dB (art. 4.10)
Buitenstedelijk gebied		
Voorkeursgrenswaarde	48 dB (art. 82)	55 dB (art. 4.9 lid 1)
Hoogste toelaatbare geluidsbelasting	53 dB (art. 83 lid 1)	68 dB (art. 4.10)
Hoogste toelaatbare geluidsbelasting bij een agrarische bedrijfswoning	58 dB (art. 83 lid 4)	n.v.t.

De breedte van de zones waarbinnen akoestisch onderzoek noodzakelijk is, is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg: stedelijk of buitenstedelijk. De zone ligt aan weerszijden van de weg en is gemeten vanuit de rand van de weg. De zones, zoals beschreven in artikel 74 van de Wgh, zijn weergegeven in de volgende tabel.

Aantal rijstroken	Zones langs wegen	
	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
1 of 2 rijstroken	200 meter	250 meter
3 of 4 rijstroken	350 meter	400 meter
5 of meer rijstroken	350 meter	600 meter

Artikel 74 lid 2 van de Wgh maakt een uitzondering voor wegen met een 30 km-regime en woonerven. Deze wegen hebben geen zone en zijn daarmee niet onderzoeksplichtig.

Toetsing

Wegverkeerslawaaï

Een onderdeel van het voorliggende plan is de realisatie van een ontsluitingsweg. Deze ontsluitingsweg moet voldoen aan de Wet geluidhinder. Het gaat om een weg in buitenstedelijk gebied, met 1 of 2 rijstroken. Dit betekent dat een geluidszone van 250 aangehouden moet worden tot gevoelige functies.

De dichtstbijzijnde gevoelige functie is de woning aan de Reedijk 5a. Deze ligt binnen 250 meter van de nieuwe ontsluitingsweg, waardoor een akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaï noodzakelijk is.

Het plan omvat de toevoeging van een parkeerplaats, er worden geen nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk gemaakt of geluidsgevoelige functies uitgebreid.

Onderzoek

Voor het plangebied is een geluidsonderzoek⁶ naar wegverkeerslawaaï en industrielawaaï uitgevoerd. In het geluidsonderzoek zijn verschillende varianten voor de P+R onderzocht, waaronder de gekozen variant 2B waarvoor het voorliggende plan is opgesteld.

Wegverkeerslawaaï

In de eerste plaats is onderzocht wat het effect is van de wijziging van de Reedijk door de aansluiting van de nieuwe weg. Uit dit reconstructieonderzoek blijkt dat er geen sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Daarnaast is de geluidsbelasting van de nieuwe ontsluitingsweg op de nabij gelegen woning onderzocht. Hierin is geconcludeerd dat vanwege de geluidbelasting als gevolg van de nieuwe ontsluitingsweg, ongeacht de uiteindelijk gekozen variant, de relevante grenswaarden van de Wet geluidhinder niet worden overschreden.

Industrielawaaï

Voor het berekenen van industrielawaaï zijn er twee toetsingskaders: het activiteitenbesluit en de VNG publicatie Bedrijven en Milieuzonering.

Voor wat betreft het milieuaspect geluid is er sprake van een goede ruimtelijke ordening, als aangetoond kan worden dat de geluidbelasting vanwege het P+R-terrein op de in de directe omgeving hiervan gelegen woningen acceptabel en vergelijkbaar is met een bepaalde milieucategorie. Voor gevoelige bestemmingen (zoals woningen) dient bij het omgevingstype 'gemengd gebied' in eerste instantie te worden voldaan aan de volgende richtwaarden (stap 2):

- 50 dB(A)-etmaalwaarde voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau;
- 70 dB(A)-etmaalwaarde voor het maximaal geluidniveau (piekgeluiden);
- 50 dB(A)-etmaalwaarde voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ten gevolge van verkeersaantrekkende werking.

Ook in het activiteitenbesluit zijn geluidgrenswaarden opgenomen voor het maximale geluidsniveau en het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau veroorzaakt door werkzaamheden en activiteiten op de gevel van gevoelige gebouwen.

Uit de rekenresultaten volgt dat het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau voldoet aan stap 2 van het ruimtelijk toetsingskader op basis van de VNG publicatie "Bedrijven en Milieuzonering". Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau voldoet eveneens aan de relevante geluidgrenswaarden zoals opgenomen in het Activiteitenbesluit. Ook het maximaal geluidniveau voldoet aan stap 2 van het ruimtelijk toetsingskader op basis

⁶ Akoestisch onderzoek P+R-terrein nabij het busstation aan de Reedijk te Heinenoord, Adromi groep, 22 augustus 2016.

van de VNG publicatie “Bedrijven en Milieuzonering”. Het maximale geluidsniveau voldoet eveneens aan de relevante geluidvoorschriften van het Activiteitenbesluit. Dit geldt voor alle onderzochte varianten.

Conclusie

Het aspect geluid is geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.7 Luchtkwaliteit

Algemeen

Het aspect luchtkwaliteit is verankerd in de Wet Milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2 en is 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 en PM_{2,5} (fijn stof) de maatgevende stoffen waarvan de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor. De jaargemiddelde grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ is 40 µg/m³; voor PM_{2,5} is dat 25 µg/m³. Het uitgangspunt is dat de grenswaarden voor luchtkwaliteit worden gehaald.

NSL en Besluit NIBM

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd, kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die sinds 2010 van kracht zijn. 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. Projecten die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in het NSL in de provincies c.q. regio's waar overschrijdingen plaatsvinden. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Projecten 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 een maximaal toegestane verslechtering van 1,2 µg/m³. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuinen en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

Goede ruimtelijke ordening

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is om 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, significant is ten opzichte van een etmaal.

Onderzoek

Voor het plangebied is een onderzoek naar luchtkwaliteit⁷ uitgevoerd. In dit onderzoek is geen aparte berekening uitgevoerd voor PM_{2,5}.

De fractie PM_{2,5} maakt onderdeel uit van de fractie PM₁₀. En in de praktijk blijkt dat als aan de grenswaarden van PM₁₀ wordt voldaan, ook de grenswaarde van PM_{2,5} wordt nageleefd.

Op grond van de resultaten van het onderzoek naar luchtkwaliteit is geconcludeerd dat de activiteiten niet in betekenende mate (minder dan 1,2 µg/m³) bijdragen aan de luchtkwaliteit met betrekking tot stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀). Daarom is een toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet strikt noodzakelijk.

Deze toetsing is in het luchtkwaliteitsonderzoek wel uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) op de rekenpunten ruim onder de grenswaarden liggen. Ook het aantal overschrijdingsdagen voor fijn stof blijft ruim onder de norm. Bij de berekeningen is uitgegaan van diverse worst case benaderingen.

Tot slot is de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in de directe omgeving van het P+R-terrein beoordeeld voor de jaren 2020 en 2030. Hierbij is gebruik gemaakt van de gegevens zoals beschikbaar gesteld via www.nsl-monitoring.nl. Uit deze beoordeling volgt dat de concentraties fijn stof en stikstofdioxide voor zowel 2020 alsmede 2030 onder de 35 µg/m³ en daarmee onder de grenswaarde van 40 µg/m³ blijven liggen. Het verkeer van en naar het P+R-terrein zal derhalve ook geen overschrijding van de betreffende grenswaarden voor de toekomstige jaren tot gevolg hebben.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor uitvoering van onderhavig plan.

4.8 Explosieven

Om de (kans op) aanwezigheid van Conventionele Explosieven te beoordelen is een quick scan⁸ uitgevoerd. De quickscan geeft inzicht in de noodzaak tot het uitvoeren van een volledig historisch onderzoek.

De conclusie van de quickscan is dat er geen feiten zijn gevonden die de aanwezigheid van explosieven doet vermoeden. Om die reden is er geen noodzaak een historisch vooronderzoek uit te voeren.

De quickscan is opgenomen in de bijlage van dit bestemmingsplan.

⁷ Luchtkwaliteitsonderzoek P+R-terrein nabij het busstation aan de Reedijk te Heinenoord, Adromi Groep, 9 december 2016.

⁸ T&A Survey (2016), Quickscan Explosieven P+R terrein in Heinenoord, gemeente Binnenmaas. Projectnummer GPR5881, 31 mei 2016.

4.9 Water

Inleiding

In het kader van het verkrijgen van een duurzaam watersysteem hebben Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen in 2001 de Startovereenkomst waterbeleid 21^e eeuw (WB21) ondertekend. In 2003 heeft de Startovereenkomst nadere invulling gekregen in het Nationaal Bestuursakkoord Water.

Europees en rijksbeleid

Nationaal Bestuursakkoord Water 2003

In het Nationaal Bestuursakkoord Water hebben rijk, provincies, waterschappen en gemeenten afgesproken dat in 2015 het watersysteem op orde moet zijn en blijven. Water moet weer de ruimte krijgen en is medesturend voor het ruimtelijk beleid. Als een van de eerste stappen is afgesproken dat de waterschappen in beeld brengen hoeveel waterberging er nodig is om aan de zogenaamde werknormen te kunnen voldoen. Voor stedelijk gebied houdt dit bijvoorbeeld in de hoeveelheid wateroppervlak die nodig is om te zorgen dat bij neerslag het waterpeil maar eens in de 100 jaar tot aan het maaiveld kan stijgen.

Kaderrichtlijn Water

De waterkwaliteit legt een claim op het gebruik van de ruimte. De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) is vanaf december 2000 van kracht en heeft als doel te komen tot schone, ecologisch gezonde stroomgebieden waarin op een duurzame manier met het gebruik van water wordt omgegaan. Uitvoering geven aan de verplichtingen van de Kaderrichtlijn is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle overheden en geldt als een resultaatsverplichting. De wateren binnen de EU moeten in 2015 aan de in de KRW gestelde eisen voldoen.

Provinciaal beleid

Beleidsnota Water

In de Beleidsnota Water verwoordt de provincie haar ambities voor het waterbeleid. Het is een positioneringsnota waarin de provincie aangeeft hoe zij haar kaderstellende en toezichhoudende taken de komende jaren wil invullen. Verder wordt aangegeven wat dat betekent voor haar rol ten opzichte van de Zuid-Hollandse waterschappen, gemeenten en het rijk.

De provincie wil regenwater zo veel mogelijk laten afkoppelen van verhard oppervlaktewater. De voordelen hiervan zijn het minder in werking treden van riooloverstorten, het minder verdrogen van stedelijk gebied en een verhoging van het rendement van waterzuiveringsinstallaties. In het stedelijk gebied moeten dus meer infiltratievoorzieningen worden gerealiseerd. Afkoppelen van verhard oppervlak mag echter niet leiden tot een verslechtering van de waterkwaliteit van grond- en oppervlaktewateren en niet tot wateroverlast.

Beleid Waterschap Hollandse Delta

Waterschap Hollandse Delta voert in het plangebied het beheer uit voor het oppervlaktewater en de waterkeringen. Het waterschap heeft als missie het bieden van veiligheid tegen wateroverlast, het beheer van het oppervlaktewater, het zuiveren van het afvalwater en het beheer van de (vaar)wegen. Daarnaast werkt het waterschap ook actief mee aan de ruimtelijke inbedding van “water”, rekening houdend met ecologie,

het landschap en gewenste ruimtelijk economische ontwikkelingen. Daarbij wordt zowel samengewerkt met medeoverheden als met belangenorganisaties en andere gebruikers van ruimte.

Waterbeheerprogramma 2016-2021

Waterschap Hollandse Delta heeft een waterbeheerprogramma opgesteld voor de periode 2016-2021.

In het waterbeheerprogramma geeft het waterschap aan wat de doelstellingen van het waterschap zijn bij het beheren van het watersysteem op de lange termijn en voor de planperiode. Het waterprogramma borduurt daarbij voort op het vorige waterbeheerprogramma 2009-2015 en het Beleidsplan Waterkeringen uit 2006. Daarnaast wordt de lijn uit het Uitwerkingsprogramma “Sturen op water” doorgezet.

Het programma bestaat uit een statisch en een dynamisch deel. Het statische deel bevat de doelen die het waterschap wil bereiken. Het dynamische deel bevat de maatregelen die nodig zijn om de doelen uit het statische deel te realiseren. Het plan bevat doelen en maatregelen voor de overkoepelende thema's Calamiteitenzorg en Water en Ruimte en de thema's Waterveiligheid, Voldoende Water, Schoon water en Waterketen.

Voor het thema Water en Ruimte is de nadere uitwerking van de deltabeslissing ruimtelijke adaptatie de belangrijkste ontwikkeling. De kern van de deltabeslissing Ruimtelijke adaptatie is dat Nederland in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust is ingericht.

Het waterschap gebruikt het watertoetsproces voor het adviseren over en beoordelen van ruimtelijke plannen. Met behulp van de watertoets wordt getoetst of binnen nieuwe plannen voldoende aandacht aan de waterhuishouding is besteed. Dit betekent dat initiatiefnemers van ruimtelijke plannen het waterschap als adviseur moeten betrekken. Ruimtelijke plannen met weinig tot geen consequenties kunnen worden afgehandeld via de Digitale Watertoets.

Daarnaast komt het thema ruimte terug in de hoofdstukken Waterveiligheid en Voldoende en Schoon Water. Bij Waterveiligheid gaat het waterschap uit van meerlaagse veiligheid: preventie (laag 1), ruimtelijke inrichting (laag 2) en crisisbeheersing (laag 3). Voor Hollandse Delta ligt de nadruk op de eerste laag: een overstroming voorkomen door middel van (primaire) waterkeringen. Voor de tweede laag is als doel geformuleerd dat de ruimtelijke inrichting bijdraagt aan het beperken van de gevolgen van een overstroming.

Bij het thema voldoende water heeft het waterschap op de lange-termijn het doel om het watersysteem zodanig te ontwerpen, in te richten en onderhouden, dat het waterbeheer efficiënt en volgens de geldende ontwerpeisen uitgevoerd kan worden. De ontwerpeisen staan in bijlage 4 van het waterbeheerprogramma. Voor ruimtelijke ontwikkelingen is hierin een compensatieplicht van 10% open water voor nieuw aan te leggen verhard oppervlak opgenomen.

Beleidsplan Waterkeringen Kijk op dijk en duin

Dit beleidsplan omvat de hoofdlijnen van beleid, visie en richting met betrekking tot het beheer van de waterkeringen. Op grond van de Keur kunnen dijkgraaf en heemraden ten aanzien van de vergunningverlening nadere regels, de zogenoemde beleidsre-

gels, vaststellen. Daarbij zullen de beleidskaders van dit Beleidsplan als uitgangspunt dienen.

In het beleidsplan staat beschreven welke aspecten met betrekking tot waterkeringen in bestemmingsplannen een nadere verankering moeten. Hierbij is het uitgangspunt dat de kern- en beschermingszones zoals opgenomen in de legger opgenomen moeten worden in het bestemmingsplan.

Binnenmaas is gelegen binnen dijkkringgebied 21. Dijkkringgebied 21, Hoeksche Waard, omvat het eiland de Hoeksche Waard met aan de noord-zijde de Oude Maas, aan de oostzijde de Dordtsche Kil, het Hollands Diep en het Haringvliet aan de zuid-zijde en het Spui aan de westzijde. Op ongeveer 250 meter ten noorden van het voorliggende plangebied ligt een secundaire waterkering van de Oude Maas.

Gemeentelijk beleid

Gemeentelijk waterplan Binnenmaas

In het gemeentelijk waterplan Binnenmaas is een lange termijn visie voor het waterbeleid binnen de bebouwde kom weergegeven en verder uitgewerkt in een maatregelenplan. Met de uitvoering van het maatregelenplan wordt het watersysteem 'op orde' gebracht. Met 'op orde' wordt bedoeld dat het watersysteem voldoet aan de randvoorwaarden die gelden voor het regulier waterbeheer. Tevens dient het waterplan als uitgangspunt voor de watertoets die sinds 1 november 2003 verplicht is.

Toetsing

In het voorliggende plan wordt in het plangebied verharding toegevoegd en wordt een watergang gedempt. Om dit te compenseren worden een nieuwe watergang en waterberging aangelegd. In paragraaf 2.2 is toegelicht waar deze watercompensatie gerealiseerd wordt.

Het uitgangspunt voor de nieuw aan te leggen watergangen en waterberging is dat voldaan wordt aan de ontwerpeisen uit bijlage 4 van het waterbeheerprogramma. Het plan ziet op de toevoeging van 3.871 m² verhard oppervlak. Dit wordt gecompenseerd door de realisatie 393 m² extra oppervlaktewater. Hiermee voldoet het plan aan de eis dat 10% van het verhard oppervlakte gecompenseerd moet worden.

Het plangebied ligt niet in grondwaterbeschermingsgebied, bij de planvorming en de inrichting van het plangebied hoeft hier daarom niet specifiek rekening mee gehouden te worden.

Het inrichtingsplan is besproken met en goedgekeurd door het waterschap. Ook het concept ontwerpbestemmingsplan wordt in het kader van het vooroverleg voorgelegd aan het waterschap.

Vooroverleg Waterschap

Het concept ontwerpbestemmingsplan is voorgelegd aan het waterschap Hollandse Delta. Het waterschap heeft in een reactie d.d. 11 mei 2017 te kennen gegeven dat er ruimtelijk gezien geen waterstaatkundige bezwaren zijn tegen het wijzigen van de bestemming en het aanbrengen van de verharding ten behoeve van het busstation. Het waterschap had daarbij wel de vraag waarom de nieuw te graven watergang niet in verbinding gebracht wordt met de hoofdwatgang langs de Reedijk, zodat een doorlopend watersysteem ontstaat.

Aan het waterschap is hierop het ontwerp voor het P+R terrein nader toegelicht:

De aanwezigheid van de watertransportleiding van Evides, waar over een breedte van 13 meter geen graaf-/ophoogwerkzaamheden mogen plaatsvinden, heeft ertoe geleid dat is gekozen voor een ontwerp met een P+R terrein aan de noordzijde van het bestaande busstation.

Door deze watertransportleiding met bijbehorende vrij te houden beschermings-/onderhoudszone is het niet mogelijk een aanliggend P+R terrein te maken ten oosten van het bestaande busstation.

Een voorwaarde van Connexxion is dat er geen ontsluiting is toegestaan over het busstation. Autoverkeer op het busstation is gevaarlijk en dereguleert het rijschema van de busdiensten. In overleg met Connexxion is gekomen tot een acceptabele oplossing met een entree naar het parkeerterrein via de huidige inrit aan de Reedijk.

Het waterschap heeft aangegeven dat het bovenstaande voldoende motivering is om af te wijken van het waterschapsbeleid. Hiermee is de watertoets positief doorlopen. Overigens bevindt zowel de watertransportleiding van Evides, alsook de bijbehorende beschermings-/onderhoudszone zich niet binnen de plangrenzen van dit bestemmingsplan.

Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de geplande ontwikkeling.

4.10 Archeologie

Algemeen

Door ondertekening van het verdrag van Malta (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, die op 1 juli 2016 in werking is getreden is geregeld hoe met in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden moet worden omgegaan. Op grond van het overgangsrecht van deze wet zijn de bepalingen uit de Monumentenwet 1988 van kracht gebleven totdat de Omgevingswet in werking treedt. 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.

Toetsing

Voor het plangebied is in het bestemmingsplan 'Landelijk gebied Binnenmaas' een dubbelbestemming 'Waarde-Archeologische verwachting hoog 1' opgenomen.

Op gronden binnen deze dubbelbestemming mogen werken, geen bouwwerk zijnde met een oppervlakte van meer dan 100 m² alleen worden gerealiseerd wanneer is aangetoond dat de archeologische waarden door deze activiteiten niet onevenredig worden geschaad.

Onderzoek

Bij het archeologische onderzoek is voor het plangebied uitgegaan van een hoge verwachting voor (nederzettings)resten uit de bronstijd op afzettingen van de Binnenmaas meandergordel.

Uit het archeologische onderzoek⁹ blijkt dat de diepere ondergrond van het plangebied bestaat uit slappe, ongerijpte klei. Deze ondergrond is ongeschikt voor bewoning.

De bovenlaag van de ondergrond bestaat uit een pakket veen, waarvan de top is veraard en geërodeerd. Deze top was geschikt voor bewoning in de ijzertijd en de Romeinse tijd, maar door de erosie zijn eventuele resten uit deze periode naar alle waarschijnlijkheid verloren gegaan. Bij het onderzoeken van de boringen zijn dergelijke resten ook niet gevonden. De resultaten van het verkennend booronderzoek geven geen aanleiding tot het adviseren van archeologisch vervolgonderzoek.

Anders dan het onderzoeksrapport en de memo van de Omgevingsdienst concludeert de archeologische deskundige van de gemeente Binnenmaas dat een aanvullend proefsleuvenonderzoek noodzakelijk is. Totdat aanvullend proefsleuven onderzoek is verricht en de resultaten hiervan bekend zijn, blijft de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologische verwachting hoog 1' gehandhaafd.

Conclusie

Het aspect archeologie is geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.11 Cultuurhistorie

Algemeen

Door de wijziging van artikel 3.1.6, tweede 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.

Toetsing

In paragraaf 3.2 en 3.3 zijn naar aanleiding van het provinciale en regionale beleid de cultuurhistorische kaders en kenmerken voor het plangebied toegelicht. Daarnaast is in deze paragrafen onderbouwd dat voorliggende ontwikkeling past binnen deze kaders en kenmerken.

Conclusie

Het aspect cultuurhistorie is geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

⁹ De Steekproef (2016), Heinenoord, P+R terrein Busstation Gemeente Binnenmaas (ZH.). Een Archeologisch Bureauonderzoek en Verkennend Archeologisch Veldonderzoek. Steekproefrapport 2016-05/11. Juni 2016.

4.12 Verkeer en parkeren

Algemeen

Bij ruimtelijke plannen moet worden aangetoond dat de ontwikkeling geen negatieve gevolgen heeft voor de verkeer- en parkeersituatie ter plaatse.

Toetsing

Verkeer

In paragraaf 2.2 is uitgelegd hoe het parkeerterrein wordt ontsloten en hoe het verkeer in de toekomstige situatie door het plangebied wordt geleid.

Het voormalige P+R-terrein lag aan de overkant van de Reedijk. Op dit parkeerterrein konden circa 147 auto's parkeren. Om het parkeerterrein te bereiken, moest het verkeer het fietspad langs de Reedijk schuin kruisen. In de nieuwe situatie wordt door een fietsbrug over de Reedijk en een vrijliggend fietspad naar de P+R een veiligere situatie gecreëerd. Het autoverkeer naar de P+R kruist daarnaast alleen nog recht met het fietsverkeer, waardoor het zicht op naderende fietsers verbeterd is.

Gezien de capaciteit van de provinciale N217 en de Reedijk is de verwachting gerechtvaardigd dat deze infrastructuur voldoende in staat is om het (extra) verkeer op deze plek te verwerken.

Parkeren

Het nieuwe P+R terrein heeft een grotere capaciteit dan het voormalige, informele P+R terrein. De capaciteit wordt daarmee voldoende geacht voor de huidige en toekomstige behoefte.

Conclusie

De aspecten verkeer en parkeren vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de initiatieven.

5 Economische uitvoerbaarheid

5.1 Inleiding

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) onderzoek plaats te vinden naar de financiële uitvoerbaarheid van het plan. Doorgaans is relevant de vraag of er gemeentelijke kosten zijn en hoe deze verhaald worden. Deze vraag omhelst tevens eventuele planschade.

5.2 Beoordeling plan

Sinds de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 is het onder omstandigheden verplicht om aan het opstellen van een bestemmingsplan een exploitatieplan te koppelen. Er is sprake van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, lid 1 van de Wro als onderdeel van afdeling 6.4 inzake de grondexploitatie. Een exploitatieplan is niet verplicht indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie van de in het plan opgenomen gronden op een andere wijze is verzekerd (artikel 6.12, lid 2 sub a Wro).

De provincie Zuid Holland realiseert het plan en is daarom verantwoordelijk voor de kosten voor de planvorming en realisatie. De provincie heeft budget gereserveerd waarmee de procedure kan worden doorlopen en het plan gerealiseerd kan worden.

5.3 Conclusie

De economische uitvoerbaarheid van de ontwikkeling is voldoende aangetoond.

6 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1 Overleg

De ontwerpnotitie voor de P+R is voorgelegd aan de verschillende belanghebbenden: provincie Zuid-Holland, Connexxion, gemeente Binnenmaas en het Waterschap.

De opmerkingen van provincie Zuid-Holland en Connexxion zijn beantwoord en aangepast in de ontwerpnotitie.

Ook het waterschap is akkoord met het inrichtingsplan.

Conform artikel 3.1.1. van het Bro dienen burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

In dit kader is het concept ontwerpbestemmingsplan voor advies toegezonden aan het waterschap Hollandse Delta. Het waterschap heeft aangegeven akkoord te kunnen gaan met het bestemmingsplan. In paragraaf 4.9 is hiervan verslag gedaan.

6.2 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan 'Reedijk P+R Heinenoord' heeft conform het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) met ingang van 6 juni 2017 gedurende zes weken ter visie gelegen. Gedurende deze termijn is één zienswijze ingediend. De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Voor een samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de Nota van zienswijzen welke als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd.

6.3 Conclusie

De maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan is voldoende aangetoond.

7 Wijze van bestemmen

7.1 Inleiding

Dit bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, de planregels en een verbeelding. De verbeelding en de planregels vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast.

Op de verbeelding wordt aangegeven welke bestemming gronden hebben. Dit gebeurt via een bestemmingsvlak. Voor het op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlak gelden de gebruiksmogelijkheden zoals die in de bijbehorende regels worden gegeven. Die toegekende gebruiksmogelijkheden kunnen op twee manieren nader worden ingevuld:

- Via een aanduiding. Een aanduiding is een teken op de verbeelding, bestaande uit een lijn, een figuur, een lettercode etc.. Via een aanduiding wordt in de planregels iets specifiek geregeld. Dit kan betrekking hebben op extra mogelijkheden of extra beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing en/of het aanleggen van werken. Aanduidingen kunnen voorkomen in een bestemmingsregel, in meerdere bestemmingsregels en kunnen ook eigen regels hebben.
- Via een dubbelbestemming. Een dubbelbestemming betekent dat voor gronden meerdere bestemmingen gelden. Er geldt altijd één ‘enkel’ bestemming en soms gelden er een of meerdere dubbelbestemmingen. In de regels van de dubbelbestemming wordt omschreven wat er voor de onderliggende gronden geldt aan extra regels in aanvulling, of ter beperking, van de mogelijkheden van de onderliggende bestemmingen.

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

7.2 Algemene methodiek

Verbeelding

Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen worden opgenomen. Deze aanduidingen hebben alleen een juridische betekenis als in de planregels aan de betreffende aanduiding een gevolg wordt verbonden. Een aantal aanduidingen heeft juridisch gezien geen betekenis en is uitsluitend opgenomen ten behoeve van de leesbaarheid van de verbeelding (bijvoorbeeld topografische gegevens).

Planregels

De planregels zijn verdeeld over 4 hoofdstukken:

- 1 Inleidende regels: in dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de planregels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de planregels te waarborgen. Ook is de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de planregels (artikel 2) bepaald.

- 2 Bestemmingsregels: in dit tweede hoofdstuk zijn de regels van de bestemmingen opgenomen. Het betreft regels voor het toegestane gebruik en bouwregels. Als er dubbelbestemmingen zijn worden die ook in dit hoofdstuk opgenomen, achter de bestemmingsregels. Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsregels ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moeten worden. Alleen zo ontstaat een volledig beeld.
- 3 Algemene regels: in dit hoofdstuk zijn regels opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. Het zijn achtereenvolgens een anti-dubbeltelregel, algemene gebruiks-, afwijkings- en wijzigingsregels en uitsluiting inzake de aanvullende werking van de bouwverordening.
- 4 Overgangs- en slotregels: in het laatste hoofdstuk zijn respectievelijk overgangsregels en een slotregel opgenomen. Hoewel het hierin ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

7.3 Specifieke regeling in dit bestemmingsplan

De planregels in dit bestemmingsplan zijn opgezet aan de hand van hetgeen in voorgaande paragraaf beschreven is. Dit bestemmingsplan maakt de realisatie van een parkeerterrein mogelijk. Er is hierbij zoveel mogelijk aangesloten bij de uniforme regelingen uit planregels van overige bestemmingsplannen van de gemeente Binnenmaas, in het bijzonder het bestemmingsplan 'Landelijk Gebied Binnenmaas'. Gebruiksmogelijkheden en bebouwingsmogelijkheden sluiten dus zoveel mogelijk aan bij bestaande gemeentelijke regelingen.

Het bestemmingsplan kent de bestemming 'Verkeer' alsook de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologische verwachting hoog 1'. Deze laatste bestemming beoogt eventuele archeologische relictten te beschermen en hoeft niet verder te worden toegelicht.

'Verkeer'

Het plangebied heeft de bestemming 'Verkeer'. Binnen deze bestemming kunnen wegen, straten, wandel- en fietspaden worden aangelegd. Daarnaast kan hierbinnen worden geparkeerd. Binnen de aanduiding parkeerterrein kan hiertoe een parkeerterrein worden aangelegd. Tot slot kunnen binnen de bestemming groen- en speelvoorzieningen, water en voorzieningen voor de waterhuishouding worden gerealiseerd. Ter plaatse van de aanduiding waterberging kunnen de gronden gebruikt worden ten behoeve van waterberging.

De bouwregels maken alleen de realisatie van bouwwerken mogelijk. De volgende bouwwerken zijn toegestaan:

- verwijsborden met een bouwhoogte van maximaal 10 m;
- lichtmasten met een bouwhoogte van maximaal 18 m;
- overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, met een bouwhoogte van maximaal 2 m.