



OUDEWATER

Parkeerterrein
Plesmanplantsoen

BESTEMMINGSPLAN



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Oudewater

Parkeerterrein Plesmanplantsoen

bestemmingsplan

identificatie

identificatiecode:
NL.IMRO.0589.Plesmanplantsoen-ON01

projectnummer:
058900.19204.00

opdrachtgever:
[REDACTED]

planstatus

datum:
03-09-2014
-
10-09-2014

status:
concept
voorontwerp
ontwerp
vastgesteld



Inhoudsopgave

Toelichting

Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Inleiding	7
1.2	Ligging plangebied	7
1.3	Geldend bestemmingsplan	8
1.4	Planproces	8
Hoofdstuk 2	Planbeschrijving	9
2.1	Bestaande situatie	9
2.2	Toekomstige inrichting	10
2.3	Verkeer en parkeren	10
Hoofdstuk 3	Beleidskader	13
3.1	Inleiding	13
3.2	Nationaal beleid	13
3.3	Provinciaal beleid	13
3.4	Gemeentelijk beleid	14
Hoofdstuk 4	Milieuaspecten	17
4.1	Bodem	17
4.2	Water	17
4.3	Wegverkeerslawaaï	20
4.4	Luchtkwaliteit	21
4.5	Bedrijven en milieuhinder	22
4.6	Externe veiligheid	23
4.7	Archeologie en cultuurhistorie	23
4.8	Ecologie	24
Hoofdstuk 5	Juridische regeling	25
5.1	Algemeen	25
5.2	Inleidende regels	25
5.3	Bestemmingsregels	25
5.4	Algemene regels	26
5.5	Overgangsrecht en slotregels	26
Hoofdstuk 6	Uitvoerbaarheid	27
6.1	Economische uitvoerbaarheid	27
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	27

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Inleiding

In 2006 is het bestemmingsplan 'Kern Oudewater' vastgesteld door de gemeenteraad van Oudewater. Met dit bestemmingsplan is voorzien in een actuele regeling voor de gehele kern Oudewater, uitgezonderd het gebied dat aangewezen is als beschermd stadsgezicht. De gronden aan het Plesmanplantsoen hebben in dit bestemmingsplan gedeeltelijk de bestemming Verbijsgebied, gedeeltelijk de bestemming Groenvoorzieningen gekregen.

Het initiatief ligt voor om het parkeerterrein, dat op een deel van dit plantsoen ligt, uit te breiden. Hiermee wordt een oplossing gevonden voor het tekort aan parkeerplaatsen in het centrum van Oudewater. Deze uitbreiding is echter niet mogelijk op basis van het vigerende bestemmingsplan. Met dit bestemmingsplan wordt deze uitbreiding alsnog mogelijk gemaakt.

1.2 Ligging plangebied

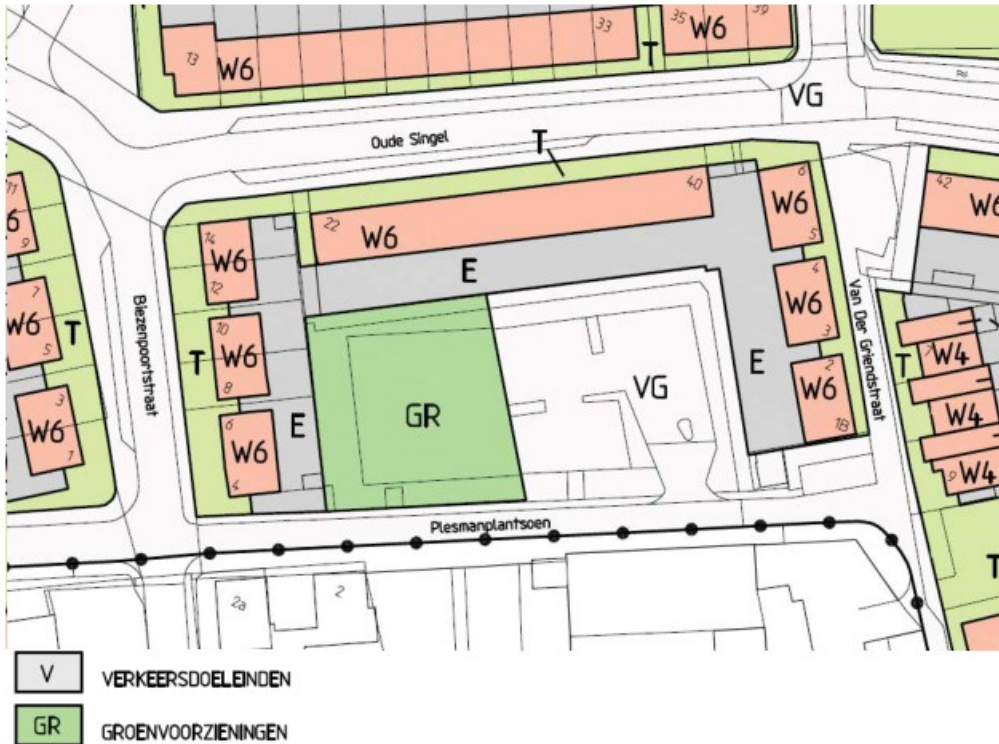
Het plangebied ligt ten noorden van het centrum van Oudewater. Het ligt in een blok, omsloten door de Oude Singel, de Biezenpoortstraat, de Amsterdamse Veer en de Van der Griendstraat. In onderstaande figuur is de ligging van het plangebied weergegeven. Zie figuur 1.1.



figuur 1.1 ligging plangebied

1.3 Geldend bestemmingsplan

Voorliggend bestemmingsplan is een herziening van het bestemmingsplan 'Kern Oudewater', vastgesteld door de gemeenteraad op 8 juni 2006. In dit plan heeft het oostelijk deel van het Plesmanplantsoen de bestemming Verkeersdoeleinden. Het westelijk deel heeft de bestemming Groenvoorzieningen. Het gebruik van gronden voor parkeren past binnen de bestemming Verkeersdoeleinden, maar is strijdig met de bestemming Groenvoorzieningen.



figuur 1.2 uitsnede geldend bestemmingsplan

1.4 Planproces

Op 22 mei is een inloopmiddag- en avond gehouden voor omwonenden en andere belangstellenden. Alle aanwonenden van het Plesmanplantsoen zijn hiervoor per bewonersbrief uitgenodigd. Ook is deze bijeenkomst via de gemeentepagina en - website bekend gemaakt. In totaal hebben 20 personen de bijeenkomst bezocht. Tijdens deze bijeenkomst is een inrichting van het plan gepresenteerd dat uitging van drie inritten. Tijdens deze bijeenkomst werd door twee bezoekers vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en lichthinder een alternatief inrichtingsplan met twee in plaats van drie inritten gepresenteerd.

Op 10 juli 2014 heeft de gemeenteraad van Oudewater bij amendement gekozen voor de alternatieve inrichting met twee inritten.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Bestaande situatie

Het Plesmanplantsoen betreft een perceel in een blok, omsloten door de Oude Singel, de Biezenpoortstraat, de Amsterdamse Veer en de Van der Griendstraat. Het wordt omsloten door het Plesmanplantsoen in het zuiden en de achterzijden van de woonpercelen van de omliggende straten.

De bebouwing aan de Oude Singel maakt deel uit van een historisch bebouwingslint van Oudewater. Ten noorden hiervan lag in het verleden de omwalling- en grachtenstructuur. De huidige bebouwing hier maakt echter onderdeel uit van planmatige uitbreidingen van de kern. Daarmee ligt het plangebied dus op de grens van de historische kern.

Op dit moment is het oostelijk deel van het Plesmanplantsoen in gebruik als parkeerterrein. Ca. 24 auto's kunnen hier geparkeerd worden. Het westelijk deel van het Plesmanplantsoen heeft een groene inrichting. Hier staan enkele speeltoestellen.



figuur 2.1 bestaande situatie (bron: Bing maps)

In het centrum van Oudewater is het aantal beschikbare parkeerplaatsen schaars. Bezoekers worden daarom gestimuleerd om te parkeren op het parkeerterrein aan de Waardsedijk, ten zuiden van de binnenstad. Hierdoor hebben de bewoners van de binnenstad meer kans op een parkeerplek bij hun woning. Bovendien wordt het aantal verkeersbewegingen in het centrum beperkt.

2.2 Toekomstige inrichting

Bij het vaststellen van de Nota openbare speelruimten heeft de gemeenteraad besloten het Plesmanplantsoen als openbare speelruimte op te heffen. Hiermee komt ruimte beschikbaar om hier extra parkeerplaatsen te realiseren. Naast het parkeerterrein aan de Waardsedijk komt hiermee ook aan de noordzijde, net buiten de binnenstad, parkeergelegenheid beschikbaar voor lang parkeren voor bezoekers. De parkeerdruk op het centrum en de verkeersbewegingen in het centrum worden hiermee verder verkleind.

Voor de inrichting van dit terrein zijn een aantal varianten opgesteld. Op 10 juli heeft de gemeenteraad besloten om het Plesmanplantsoen op te heffen als speelvoorziening en in te richten als parkeerterrein. Hierbij is besloten om te kiezen voor een variant met twee inritten. Hierbij worden 48 parkeerplaatsen gerealiseerd. Er komen dus 24 parkeerplaatsen bij. Het parkeerterrein zal groen worden ingepast; langs de randen komen brede groenstroken waar struiken en bomen worden geplant. Hiermee blijft het groene karakter van het gebied toch gehandhaafd.



figuur 2.2 toekomstige inrichting parkeervoorziening Plesmanplantsoen

2.3 Verkeer en parkeren

Verkeersontsluiting

Het Plesmanplantsoen vormt de verbinding tussen de Van der Griendstraat en de Biezenpoortstraat. De Van der Griendstraat is ingericht als voetpad en kan niet door auto's worden gebruikt. Het Plesmanplantsoen is daardoor doodlopend. De enige ontsluiting van het Plesmanplantsoen vindt dus plaats via de Biezenpoortstraat.

De Biezenpoortstraat sluit via de Oude Singel aan op de Joh. J. Vierbergenweg. Deze sluit vervolgens in het zuiden aan op de Provincialeweg Goudsestraatweg (N228); in het noorden op de Rijksweg A12. Hierdoor is de Biezenpoortstraat, ingericht als wijkverzamelweg, een belangrijke toegangsroute naar het centrum. Ten zuiden van het Plesmanplantsoen versmalt de Biezenpoortstraat. Door de inrichting van het Plesmanplantsoen als parkeerterrein zal een deel van de auto's van bezoekers van Oudewater hier niet meer komen.

Ontsluiting langzaam verkeer

Het plangebied ligt nabij het stadscentrum van Oudewater. Langs de route zijn trottoirs en zebrapaden aangelegd. Er zijn geen vrijliggende fietspaden. Via bebording zal de route verduidelijkt worden.

Parkeren

Het plangebied zal zoals gezegd gebruikt worden als parkeerterrein. Er zullen 24 parkeerplaatsen toegevoegd worden. Deze parkeerplaatsen zijn met name bedoeld voor bezoekers die hier lang kunnen parkeren. Via parkeerbebording zullen de bezoekers naar dit terrein geleid worden.

Doordat bezoekers van de binnenstad, en eventueel omwonenden, de doelgroep zijn, zullen auto's relatief lang op één parkeerplaats staan. Iedere parkeerplaats zal dagelijks door twee tot drie auto's gebruikt worden.

Verkeersgeneratie

Op basis van bovenstaande uitgangspunten zal het aantal verkeersbewegingen per parkeerplaats per dag zes bedragen (iedere auto komt aan en rijdt weg). De verkeersgeneratie voor de uitbreiding van het terrein bedraagt dus 144 mvt/dag. Dit verkeer kan afgewikkeld worden over de bestaande wegen. Bovendien is sprake van een verplaatsing van een voorziening; momenteel is dit verkeer er ook al maar rijdt het door naar het centrum om een parkeerplaats te vinden. Door de ontwikkeling parkeert een deel van de auto's voordat zij het centrumgebied in rijden. De verkeersbewegingen daar zullen dus afnemen. Derhalve vormt het aspect verkeersgeneratie geen belemmering.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het initiatief getoetst aan ruimtelijk relevante beleidskaders. Het gaat hierbij om beleidsdocumenten op rijks-, provinciaal en gemeentelijk schaalniveau.

3.2 Nationaal beleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op rijksniveau zijn op ruimtelijk gebied de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de meest bepalende beleidsdocumenten. Deze documenten richten zich op een dusdanig schaalniveau en zijn als gevolg daarvan ook van een zeker (hoog) abstractieniveau, dat hieruit geen concrete beleidskaders voortkomen voor de betreffende ontwikkeling.

Gelet op voorgaande wordt geconcludeerd dat het rijksbeleid geen regels stelt ten aanzien van de ontwikkeling. Het rijksbeleid staat de uitvoering van het plan zodoende niet in de weg. De ontwikkeling draagt overigens bij aan het realiseren van sectoraal rijksbeleid: de bescherming van beschermde gezichten is één van de verantwoordelijkheden van de rijksoverheid. Door de ontwikkeling in het plangebied wordt de parkeerdruk op het beschermd stadsgezicht Oudewater minder. Dit draagt bij aan de belevingswaarde en de kwaliteit hiervan.

3.3 Provinciaal beleid

Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en Verordening (2013)

Op 4 februari 2013 hebben Gedeputeerde Staten van Utrecht de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013 - 2028 (PRS) en de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) vastgesteld. Inmiddels is een partiële herziening van de Structuurvisie en de Verordening als ontwerp ter inzage gelegd. In 2014 zullen Provinciale Staten de definitieve versies vaststellen.

De PRS gaat over het ruimtelijk beleid van de provincie Utrecht. Met het ruimtelijk beleid zorgt de provincie ervoor dat het aantrekkelijk blijft om hier te wonen, te werken en te recreëren. Zo is in de PRS opgenomen waar de provincie nieuwe woningbouw en nieuw bedrijventerrein aanvaardbaar vindt, welke landschapskwaliteiten de provincie wil beschermen, waar de provincie de landbouw en waar de natuur voorrang wil geven, en waar meer recreatievoorzieningen gewenst zijn. De PRS gaat over de hele provincie. De PRS is alleen bindend voor de provincie zelf.

Het plangebied ligt binnen de bebouwingscontour voor het stedelijk gebied. Voor het plangebied zijn geen specifieke beleidsdoelstellingen benoemd. Wel kan de beoogde ontwikkeling worden gezien in het licht van de provinciale beleidslijn op het gebied van verstedelijking.

Beleidslijn verstedelijking

In het verstedelijkingsbeleid richt de provincie zich primair op de ontwikkelingsmogelijkheden in het bestaand stedelijk gebied: op die manier blijven de steden, dorpen en kernen aantrekkelijk om te wonen, te werken en te ontmoeten en blijft het landelijk gebied gevrijwaard van onnodige ruimteclaims. Ten behoeve van de leefbaarheid en bereikbaarheid wil de provincie verstedelijking zoveel mogelijk koppelen aan haltes en knopen van het openbaarvervoersnetwerk.

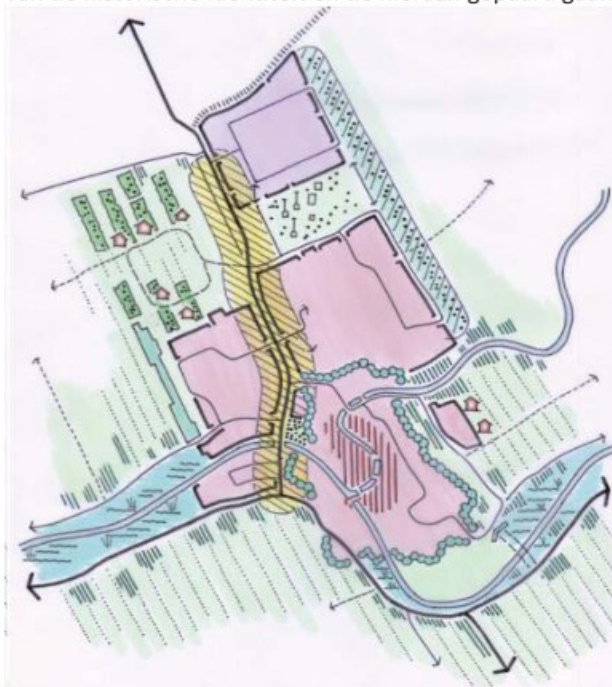
Bij de afweging van de verstedelijkingslocaties hanteert de provincie de 'lagenbenadering'. Dit beleid sluit aan bij de duurzame verstedelijkingsladder.

Het bestemmingsplan betreft een kleine ontwikkeling binnen het bestaand stedelijk gebied. Door een optimalisering van het gebruik van de openbare ruimte wordt de parkeerdruk op het historisch centrum kleiner. Dit draagt bij aan de aantrekkelijkheid van de kern Oudewater. Daarmee past de ontwikkeling binnen het Provinciaal beleid.

3.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Oudewater 2005-2025

De structuurvisie beschrijft de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen voor de periode 2005-2015. In deze visie is het 'historisch toerisme', het bezoek aan de binnenstad van Oudewater, benoemd als één van de kansen voor de gemeente. Als kansen het inspelen op de trend van korte vakanties en het versterken van de historische identiteit en de hieraan gepaard gaande historie.



figuur 3.1 Visiekaart structuurvisie

De structuurvisie geeft aan dat een aantal wegen voor de ontsluiting van de historische binnenstad zullen worden ingericht als wijkverzamelweg, waaronder de Oude Singel, de Biezenpoortstraat, Vinkenbuurt, Lange Burchwal, Sint Janstraat, Waardsedijk, Laan van Snelrewaard en Zuid Linschoterkade. Op termijn zou hier een centrumlusstructuur gerealiseerd kan worden. Om het centrum ook in de toekomst zijn aantrekkelijkheid voor de bewoners en de bezoekers van Oudewater te laten behouden is ervoor gekozen om toeristenverkeer zoveel mogelijk aan de rand van de stad te laten parkeren.

Het initiatief betreft de uitbreiding van de parkeervoorzieningen aan de rand van het centrum en aan de ontsluitingsstructuur van het centrum. Hiermee wordt aangesloten bij het beleid uit de structuurvisie.

Nota openbare speelruimte 2013

Op 3 oktober 2013 heeft de gemeenteraad van Oudewater de Nota openbare speelruimte 2013 vastgesteld. Met deze visie wil de gemeente in de toekomst haar jeugd blijven voorzien van veilige en kwalitatief goede speelruimtes. Kwaliteit gaat boven kwantiteit. De gemeente streeft naar het creëren van één of meer grote openbare speelruimtes per wijk in plaats van meer kleintjes. Met effectief beheer wil de gemeente haar speelruimtes onderhouden en laten aansluiten op de verschillende leeftijdscategorieën in Oudewater. Dit alles binnen een passende begroting.

De speelvoorziening aan het Plesmanplantsoen is één van de 8 speelvoorzieningen in het deelgebied centrum. De nota gaat uit van het handhaven en opwaarderen van drie locaties in het centrumgebied, te weten Reijersteeg, Ravelijnstraat en Rootstraat. In het deelgebied Brede Dijk, ten noorden van het gebied, blijven de locaties Koningin Julianastraat en Prins Margrietstraat behouden. Hiermee blijven er voldoende kwalitatief goede speelvoorzieningen beschikbaar.

Met het opheffen van de speelvoorziening is er ruimte voor de herinrichting van het plangebied tot parkeerterrein.

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 Bodem

Toetsingskader

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden te worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de nieuwe functie. Indien de bodemkwaliteit onvoldoende is kunnen maatregelen nodig zijn, zoals het uitvoeren van een sanering. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Onderzoek en conclusie

Dit bestemmingsplan maakt de aanleg van een parkeerterrein op gronden die nu gebruikt worden als speelveld. Een parkeerterrein is een niet-gevoelige functie; er is geen sprake van een lang gebruik door personen. Bovendien is er op basis van het gebruik in het verleden (speelsterrein) geen aanleiding om te veronderstellen dat de bodem vervuild is; er zijn in het recente geen bodemvervuilende activiteiten uitgevoerd. Op basis hiervan kan gesteld worden dat de bodemkwaliteit ter plaatse de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

4.2 Water

4.2.1 Waterbeheer en watertoets

Vanaf 1 november 2003 is de watertoets wettelijk van toepassing, een procedure waarbij de initiatiefnemer in een vroeg stadium overleg voert met de waterbeheerder over waterhuishoudkundige aspecten van ruimtelijke plannen. De watertoets heeft als doel om te voorkomen dat nieuwe ruimtelijke plannen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer.

Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Bij het tot stand komen van dit bestemmingsplan is overleg gevoerd met de waterbeheerder over deze waterparagraaf. De opmerkingen die de waterbeheerder in het kader van het informele vooroverleg heeft gemaakt zijn verwerkt in deze waterparagraaf. Eventuele reacties naar aanleiding van het formele vooroverleg worden in het ontwerpbestemmingsplan verwerkt.

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het projectgebied relevante nota's, waarbij het beleid van het waterschap en de gemeente nader wordt behandeld.

Europa:

- Kaderrichtlijn Water (KRW)

Nationaal:

- Nationale Waterplan (NW)
- Waterbeleid voor de 21ste eeuw (WB21)
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)
- Waterwet

Provinciaal

- Provinciaal Waterplan

Waterschapsbeleid

In de Waterstructuurvisie (2002) is door het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden een langetermijnvisie (voor 2050) en een middellangetermijnvisie (tot 2015) ontwikkeld voor een duurzamer waterbeheer voor het beheersgebied. In het plangebied speelt het ontwikkelen van een duurzaam stedelijk waterbeheer. Het gaat dan met name om schoon oppervlaktewater, het zo lang mogelijk vasthouden, infiltreren, afkoppelen van hemelwater en waar mogelijk aanleggen van een verbeterd gescheiden riolering.

'Water voorop!', zo luidt de van het Waterbeheerplan 2010-2015 van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. In dit plan staat hoe het Hoogheemraadschap zorgt voor een duurzaam, schoon en veilig watersysteem. Zo'n systeem draagt bij aan een betere leefomgeving van mens, dier en plant. Wij geven in het waterbeheerplan een overzicht van:

- onze ambities en doelen voor 2010 tot en met 2015;
- de maatregelen die nodig zijn om deze doelen te halen.

Het gaat hierbij om de beleidsvelden veiligheid, watersystemen en (afval)waterketen in samenhang met de ruimtelijke omgeving, natuur- en milieudoelen en maatschappelijke en klimatologische ontwikkelingen. Het Hoogheemraadschap zorgt als waterautoriteit voor veilige dijken, droge voeten en schoon water. Kernwaarden bij onze aanpak zijn: duurzaamheid, kwaliteit, resultaatgerichtheid, innovativiteit en efficiency.

Tevens is dit waterbeheerplan een regionale uitwerking van Europees (KRW) en nationaal (WB21) beleid.

Het Handboek Watertoets geeft naast een indruk van de diverse waterhuishoudkundige aspecten die een rol spelen bij de ruimtelijke ordening ook de criteria die het waterschap hanteert bij het toetsen van plannen.

Gemeentelijk beleid

De gemeente Oudewater heeft samen met de gemeenten Lopik en Montfoort en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden een waterplan opgesteld. Hiertoe is in 2006 reeds een Quicksan Waterplan Lopik, Montfoort en Oudewater opgesteld. Hierin worden de knelpunten, ontwikkelingen en opgaven van het waterhuishoudkundige systeem beschreven. Hieruit blijkt dat de afvoercapaciteit van de boezem waarin het plangebied ligt te beperkt is.

Huidige situatie

Het plangebied is gelegen in het noorden van de kern Oudewater, ten noorden van het Plesmanplantsoen. Het plangebied heeft momenteel een groene inrichting.

Bodem en grondwater

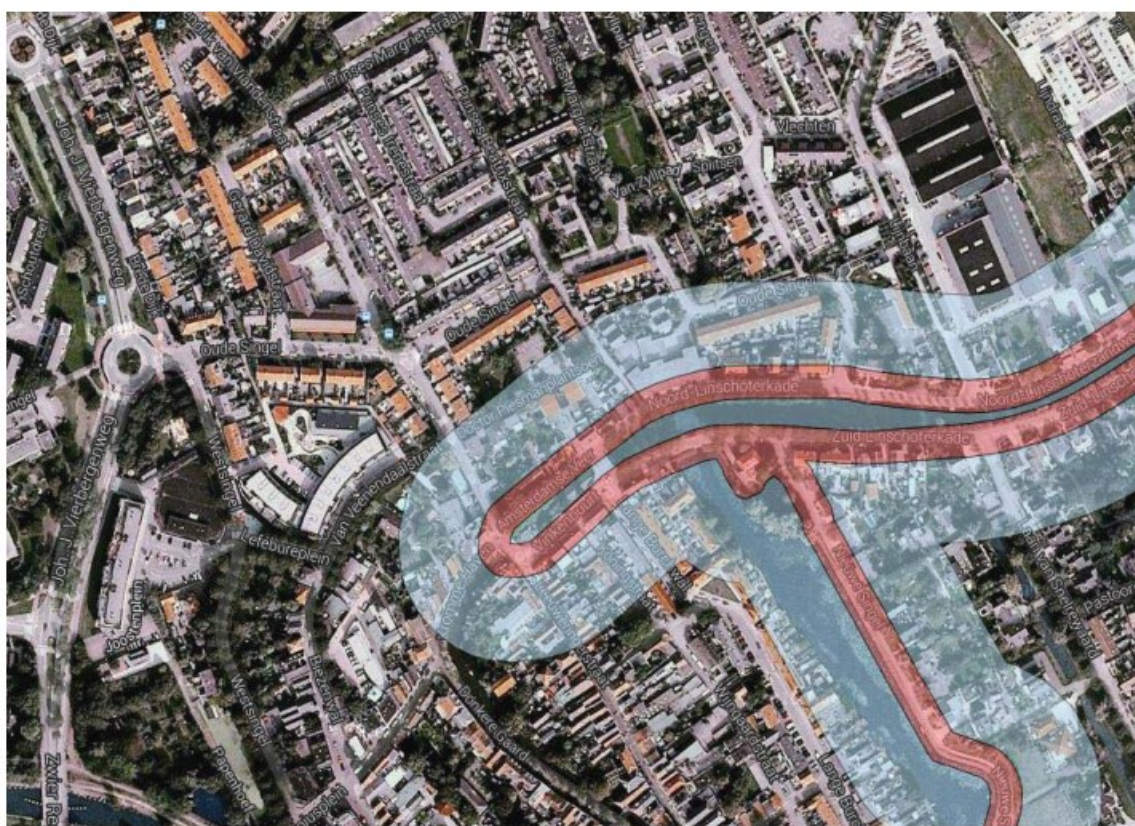
Volgens de Bodemkaart van Nederland bestaat de bodem uit zware klei. Er is sprake van grondwatertrap II. Dat wil zeggen dat de gemiddeld hoogste grondwaterstand minder dan 0,40 m beneden maaiveld ligt, terwijl de gemiddeld laagste grondwaterstand varieert tussen de 0,50 m en 0,80 m. De maaiveldhoogte bedraagt ter plaatste circa NAP -1,20 m.

Waterkwantiteit

Het plangebied is gelegen in de polder Noord-Linschoten. In het betreffende peilgebied wordt een vast peil van NAP -1,76 m gehandhaafd. In het plangebied zijn geen watergangen gelegen.

Veiligheid en waterkeringen

Ten zuiden van het plangebied is de waterkering de Linschoterkade gelegen. Het zuidelijke deel van het plangebied ligt binnen de beschermingszone van deze kering. Binnen deze zone gelden beperkingen voor bouwen en aanleggen.



Figuur 4.1 Legger waterkering

Afvalwater en riolering

Het plangebied is aangesloten op het gemeentelijke rioleringsstelsel. Plaatselijk zal het rioolstelsel verbeterd worden.

Toekomstige situatie

Het bestemmingsplan Parkeerterrein Plesmanplantsoen maakt de realisatie van een parkeervoorziening mogelijk.

Waterkwantiteit

Om wateroverlast te voorkomen dient de bergingstrits 'vasthouden, bergen, afvoeren' gehanteerd te worden. Wanneer sprake is van een toename van de verharding, moet de open waterberging binnen het plangebied worden uitgebreid (bergen) om de afvoerpiek op te kunnen vangen, tenzij infiltratie mogelijk is (vasthouden).

Door de realisatie van de parkeervoorziening neemt het verhard oppervlak met circa 500 m² toe. Een deel van het plangebied zal namelijk groen ingericht worden. Conform het beleid van het Hoogheemraadschap hoeft voor een ontwikkeling van maximaal 500 m² geen compensatie plaats te vinden. In dit geval is compensatie dus niet nodig.

Afvalwater en riolering

Conform de Leidraad Riolering en vigerend beleid van het hoogheemraadschap is het voor nieuwbouw verplicht een gescheiden rioleringsstelsel aan te leggen zodat schoon hemelwater niet bij een rioolzuiveringsinstallatie terecht komt. Afvalwater wordt aangesloten op de bestaande gemeentelijke riolering. Voor hemelwater wordt de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:

- hemelwater vasthouden voor benutting,
- (in-) filtratie van afstromend hemelwater,
- afstromend hemelwater afvoeren naar oppervlaktewater,
- afstromend hemelwater afvoeren naar AWZI.

Het parkeerterrein wordt aangesloten op de bestaande riolering.

Waterkwaliteit

Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem is het van belang om duurzame, niet-uitloogbare materialen te gebruiken, zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase.

Beheer en onderhoud

Voor aanpassingen aan het bestaande waterhuishoudingsstelsel dient bij het hoogheemraadschap op basis van de Keur een watervergunning te worden aangevraagd. Dit geldt bijvoorbeeld voor het graven van nieuwe watergangen, het aanbrengen van een stuw of het afvoeren van water naar het oppervlaktewater. In de Keur is ook geregeld dat een beschermingszone voor watergangen en waterkeringen in acht dient te worden genomen. Dit betekent dat binnen de beschermingszone niet zonder toestemming van het hoogheemraadschap gebouwd en opgeslagen mag worden. De genoemde bepaling beoogt te voorkomen dat de stabiliteit van het profiel en/of veiligheid wordt aangetast, de aan- en/of afvoer en/of berging van water wordt gehinderd dan wel het onderhoud wordt gehinderd. Ook voor het onderhoud gelden bepalingen uit de Keur. Het onderhoud en de toestand van de (hoofd)watergangen worden tijdens de jaarlijkse schouw gecontroleerd en gehandhaafd.

Binnen de beschermingszone van een waterkering, waarbinnen het plangebied is gelegen, gelden uitsluitend beperkingen voor afgravingen, seismische onderzoeken en het plaatsen van werken met een overdruk van 10 bar of explosief materiaal. Hiervan is in voorliggende plan geen sprake. Er is dan ook geen watervergunning noodzakelijk.

4.2.2 Conclusie

De ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.

4.3 Wegverkeerslawaaï

Toetsingskader

Langs alle wegen - met uitzondering van 30 km/h-wegen en woonerven- bevinden zich op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) geluidszones waarbinnen de geluidhinder vanwege de weg getoetst moet worden. De breedte van de geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en van binnen of buiten stedelijke ligging. De geluidhinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat Lden (L day-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. Deze waarde vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

Reconstructie situatie

Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh, indien er fysieke wijzigingen op of aan een bestaande weg optreden en waarbij als gevolg van deze veranderingen de geluidsbelasting met 2 dB of meer toeneemt (waarbij opvulling tot 48 dB is toegestaan). Het dient hierbij te gaan om een wijziging in fysieke zin, bijvoorbeeld:

- wijziging van profiel, wegbreedte, hoogteligging of wegdek;
- wijziging van het aantal rijstroken;
- aanleg van kruispunten;

- aanleg van aansluitingen;
- verwijdering, plaatsing of wijziging van verkeerstekens.

Als voorkeursgrenswaarde bij reconstructie dient de geluidsbelasting te worden aangehouden van de situatie één jaar voor reconstructie. Indien deze geluidsbelasting lager is dan 48 dB, bedraagt de voorkeursgrenswaarde 48 dB. Wanneer een hogere waarde is vastgesteld, geldt de laagste van de volgende waarden als voorkeursgrenswaarde:

- de heersende geluidsbelasting;
- de eerder vastgestelde hogere waarde.

In eerste instantie geldt bij de beoordeling van de optredende geluidsbelasting, dat gestreefd wordt naar een 'status quo'-situatie waarbij de geluidsbelasting toeneemt met niet meer dan 1 dB ten opzichte van de voorkeursgrenswaarde. In dat geval is er geen sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wgh. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden met 2 dB of meer, is sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wgh en dienen maatregelen te worden onderzocht om de geluidstoename te beperken tot 1 dB of minder. Hebben geluidsreducerende maatregelen onvoldoende effect of zijn deze ongewenst, dan kan door het bevoegd gezag onder bepaalde voorwaarden een hogere waarde worden vastgesteld met een toename van 2 tot 5 dB, met dien verstande dat deze de uiterste vast te stellen grenswaarde niet te boven mag gaan.

Krachtens artikel 110g van de Wet geluidhinder mag het berekende geluidsniveau van het wegverkeer worden gecorrigeerd in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden. Van de aftrek conform artikel 3.4 uit het Reken- en Meetvoorschrift 2012 is gebruik gemaakt.

Onderzoek

Het bestemmingsplan maakt een nieuw parkeerterrein met 24 parkeerplaatsen mogelijk. Hiervoor wordt een extra inrit vanuit de weg aangelegd. Dit betreft echter een zeer beperkte fysieke reconstructie van de weg. Gezien het feit dat de weg zich in een 30 km/h zone bevindt, en 30 km/h wegen niet gezoneerd zijn, is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh).

De verkeersgeneratie van de 24 parkeerplaatsen bedraagt maximaal 144 mvt/dag (zie ook paragraaf 2.3). Door deze geringe toename zullen de akoestische effecten zeer beperkt zijn. Bovendien is het Plesmanplantsoen doodlopend; er zal daarom alleen bestemmingsverkeer rijden. Verder zal het verkeer op andere plaatsen afnemen, daar vindt dus een verbetering van het akoestisch klimaat plaats.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening kan gesteld worden dat er sprake is van een goed woon- en leef klimaat.

Conclusie

Het aspect wegverkeerslawaai staat de realisatie van een parkeerterrein niet in de weg.

4.4 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (ook wel Wet luchtkwaliteit genoemd, Wlk). Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang.

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit onder andere uitoefenen indien de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden of de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht.

Besluit niet in betekenende mate (nibm)

In dit Besluit is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀ (= 1,2 µg/m³);
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen.

Onderzoek

Op basis van de eerder berekende verkeersgeneratie is met de NIBM-tool in beeld gebracht wat de invloed van de uitbreiding van de parkeervoorziening op de kwaliteit van de lucht is (zie onder). Hieruit blijkt dat deze ver onder de norm blijft. Bovendien neemt met de ontwikkeling het aantal verkeersbewegingen in de binnenstad, en daarmee de verslechtering van de lucht, af. Het aspect luchtkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor de ontwikkeling.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		144
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,12
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,03
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

NIBM-tool

4.5 Bedrijven en milieuhinder

Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient in ruimtelijke plannen rekening te worden gehouden met afstemming tussen gevoelige functies en milieuhinderlijke functies. Uitgangspunt daarbij is dat bestaande bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt en dat ter plaatse van woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Onderzoek en conclusie

De functie parkeerterrein is geen milieuhinderlijke functie. Wel moet bij een parkeerterrein rekening worden gehouden met inrichtingslawaai, bijvoorbeeld als gevolg van dichtslaande portieren. In dit geval is echter sprake van een beperkt aantal parkeerplaatsen en een lage turnover (gemiddeld aantal geparkeerde auto's per parkeerplaats). Bovendien wordt het terrein groen ingepast zodat er afstand tot de omliggende woonpercelen wordt gerealiseerd. Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt daarmee geen belemmering.

4.6 Externe veiligheid

Er zijn in de omgeving van het projectgebied geen risicovolle inrichtingen gelegen die van invloed zijn op de veiligheidssituatie in het projectgebied. Daarnaast vindt er in de directe omgeving van het projectgebied geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over de weg, het spoor of door buisleidingen.

Voor de gemeentelijke en provinciale wegen is in de gemeente Oudewater een routing voor gevaarlijke stoffen vastgesteld. Deze route loopt niet langs of door het plangebied. Voor noodzakelijk transport ten behoeve van laden en/of lossen van gevaarlijke stoffen buiten de vastgestelde routes is een ontheffing nodig. Aan deze ontheffing kunnen voorwaarden worden verbonden om een veiligere leefomgeving te realiseren. Er kan langs het plangebied dus wel transport van gevaarlijke stoffen plaatsvinden van de niet-routeplichtige stoffen (zoals benzine) en routeplichtige stoffen (zoals propaan), maar de frequentie daarvan is (door het lokale karakter van het transport) dermate laag dat daardoor geen risico's ontstaan die ruimtelijk relevant zijn.

Er zijn naast de regionale waterleiding onder de toegangsweg geen planologisch relevante buisleidingen, hoogspanningsverbindingen of straalpaden aanwezig.

Het aspect externe veiligheid staat de realisatie van een parkeerterrein niet in de weg.

4.7 Archeologie en cultuurhistorie

4.7.1 Archeologie

Toetsingskader

Wet archeologische monumentenzorg

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen.

Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient door de initiatiefnemer voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken. Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering. Er wordt uitgegaan van het basisprincipe de 'verstoorder' betaalt voor het opgraven en het documenteren van de aangetroffen waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort.

Onderzoek

Op basis van de waarde- en verwachtingenkaart van de gemeente Oudewater geldt voor het plangebied een hoge archeologische verwachtingswaarde. Onder het terrein liggen resten van de oude stadsmuur.

Ten behoeve van de aanleg van het parkeerterrein vinden enkele bodemingrepen plaats. Het terrein wordt opgehoogd met ca. 0,3 tot 0,5 meter. Daarbij wordt de aanwezige riolering vernieuwd. Gezien de archeologische waarde van het terrein is ervoor gekozen om de nieuwe riolering in het bestaande, reeds verstoorde, tracé te leggen. Omdat sprake is van een beperkte ophoging zal de invloed op mogelijke archeologische lagen door zetting beperkt zijn. Daarom is geen archeologisch onderzoek nodig. Wel zal in een amateurarcheoloog meekijken met de rioleringswerkzaamheden.

Ter verdere bescherming van de aanwezige waarden is in dit bestemmingsplan de dubbelbestemming Waarde Archeologie opgenomen.

4.7.2 Cultuurhistorie

Toetsingskader

Goede ruimtelijke ordening betekent dat er een integrale afweging plaatsvindt van alle belangen die effect hebben op de kwaliteit van de ruimte. Een van die belangen is de cultuurhistorie. Per 1 januari 2012 is in het kader van de modernisering van de monumentenzorg (MOMO) in het Besluit ruimtelijke ordening van het rijk opgenomen dat gemeenten bij het maken van bestemmingsplannen rekening moeten houden met cultuurhistorische waarden.

Onderzoek en conclusie

Het plangebied maakt van oorsprong deel uit van een historische structuur. Hier stond de ooit de stadsmuur waarvan de resten zich nog in de bodem bevinden. Op maaiveld is deze structuur echter niet meer herkenbaar. De huidige bebouwingsstructuur komt voort uit een recenter, planmatige verkaveling.

Het initiatief doet geen afbreuk aan deze bebouwingsstructuur, het betreft een andere inrichting van de openbare ruimte. Deze inrichting is niet cultuurhistorisch waardevol. Met het initiatief worden geen cultuurhistorische waarden aangetast.

4.8 Ecologie

Toetsingskader

Natuurbeschermingswet 1998

De Natuurbeschermingswet regelt de bescherming van gebieden die in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn beschermd moeten worden. Alleen binnen die gebieden is de wet van toepassing.

Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet (Ffw) regelt de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen die voorzien in een bescherming van vogel-, planten- en diersoorten en hun leefomgeving. De planten en dieren kunnen op drie manieren beschermd worden: de soort beschermen, de leefomgeving beschermen en schadelijke handelingen verbieden.

Onderzoek en conclusie

Gebiedsbescherming

Het projectgebied maakt geen deel uit van en ligt niet in de omgeving van beschermde natuurgebieden, zoals Natura 2000. Deze gebieden liggen op relatief grote afstand (> 4 km). Bovendien is sprake van een binnenstedelijke locatie, waarbij het gegenereerde verkeer snel opgaat in het algemene verkeersbeeld. De ontwikkeling is dermate klein dat in de Natura 2000-gebieden geen negatieve effecten optreden als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. De Natuurbeschermingswet staat de beoogde ontwikkeling dan ook niet in de weg.

Soortenbescherming

Tot voor kort was het plangebied groen ingericht met opgaande beplanting. Ter voorbereiding op het initiatief is de beplanting verwijderd. Dergelijke beplanting is met name interessant voor nesten. Door deze werkzaamheden ruim na het broedseizoen uit te voeren, is invulling gegeven aan de zorgplicht uit de Flora- en faunawet.

Conclusie

Het aspect Flora- en fauna vormt geen belemmering voor de ontwikkeling.

Hoofdstuk 5 Juridische regeling

5.1 Algemeen

Het bestemmingsplan voorziet in een juridisch-planologische regeling voor het uit te breiden parkeerterrein. Het bestemmingsplan bestaat daarom uitsluitend uit één bestemming: Verkeer - Verblijfsgebied. Daarnaast is een dubbelbestemming opgenomen in verband met de archeologische verwachtingswaarde.

In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op de planregels. De regels van het bestemmingsplan bestaan uit de volgende onderdelen:

1. inleidende regels;
2. bestemmingsregels;
3. algemene regels;
4. overgangs- en slotregels.

5.2 Inleidende regels

Begrippen (Artikel 1)

De begrippen die in het bestemmingsplan gebruikt worden zijn in dit artikel gedefinieerd. Dit wordt gedaan om interpretatieverschillen te voorkomen.

Wijze van meten (Artikel 2)

Dit artikel maakt duidelijk hoe de lengte, breedte, hoogte, diepte en oppervlakte en dergelijke van gronden en bouwwerken worden gemeten of berekend. Alle begrippen waarin maten en waarden voorkomen worden in dit artikel verklaard.

5.3 Bestemmingsregels

Het hoofdstuk Bestemmingsregels bevat de regels die specifiek gelden voor de bestemmingen in dit plan.

Verkeer - Verblijfsgebied (Artikel 3)

De wegen in het plangebied zijn bestemd als 'Verkeer - Verblijfsgebied'. Binnen deze bestemmingen zijn de daarbij passende vormen van gebruik en gebouwen en bouwwerken toegestaan.

Waarde - Archeologie 2 (Artikel 4)

In het plangebied geldt op grond van de gemeentelijke maatregelenkaart een hoge archeologische verwachting. Hiervoor is de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 2' opgenomen.

Bouw- en grondwerkzaamheden zijn uitsluitend toegestaan wanneer (verkennend) archeologisch onderzoek is uitgevoerd waaruit blijkt dat er geen archeologische waarden worden geschaad.

Er is een beperkt aantal uitzonderingen op deze regeling, onder andere voor werkzaamheden die niet dieper reiken dan of niet groter zijn dan een bepaalde maat. Deze maat is per beleidszone anders, al naar gelang de verwachtingswaarde. Werkzaamheden die kunnen worden aangemerkt als regulier beheer en onderhoud zijn in ieder geval van deze verplichting gevrijwaard.

5.4 Algemene regels

In de algemene regels zijn aanvullende regels opgenomen met betrekking tot bouwen.

5.5 Overgangsrecht en slotregels

In artikel 3.2.1 Bro zijn standaardregels opgenomen met betrekking tot het overgangsrecht voor bouwwerken en gebruik. Deze maken onderdeel uit van dit bestemmingsplan. In de slotregel wordt de citeerwijze van de regels van het plan voorgeschreven.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij bestemmingsplannen die één of meer ontwikkelingen bevatten, moet vanwege de Wet ruimtelijke ordening (Wro) tegelijk met het bestemmingsplan, een exploitatieplan worden vastgesteld. Dit is echter niet verplicht als het kostenverhaal anderszins is verzekerd, bijvoorbeeld door middel van gemeentelijke gronduitgifte of een anterieure overeenkomst. De gemeente heeft hierbij de onderzoeksverplichting om de financieel-economische uitvoerbaarheid van het plan te toetsen. Daarnaast kan de gemeente aan de hand van de kostensoortenlijst van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) kosten verhalen op de ontwikkelaar.

In dit geval is sprake van een gemeentelijk initiatief. De gronden zijn ook in eigendom van de gemeente. Voor de kosten van de ontwikkeling zijn middelen gereserveerd. Daarmee is sprake van een economisch uitvoerbaar plan.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het ontwerp-bestemmingsplan 'Parkeerterrein Plesmanplantsoen' zal gedurende 6 weken digitaal ter inzage liggen op www.ruimtelijkeplannen.nl. De publicatie wordt aangekondigd in de IJsselbode en de Staatscourant. Tijdens deze periode zal eenieder in de gelegenheid worden gesteld om zienswijzen tegen het plan in te dienen.