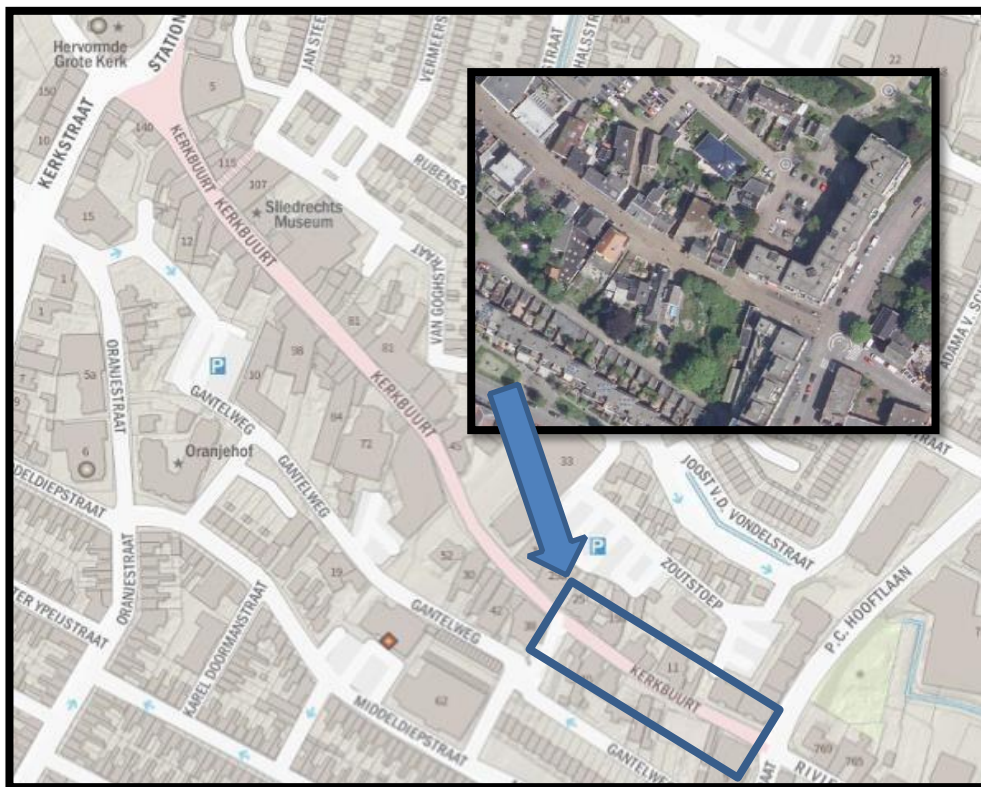




Gemeente
Sliedrecht

Ruimtelijke Onderbouwing

Autoluw maken Kerkbuurt-Oost Sliedrecht



Sliedrecht, 8 januari 2018

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Ligging en plangrenzen	3
1.3 Afwijking ten opzichte van het geldende bestemmingsplan.....	4
1.4 Leeswijzer	4
Hoofdstuk 2. Projectomschrijving	5
2.1 Huidige situatie.....	5
2.2 Toekomstige situatie	5
Hoofdstuk 3. Beleidskaders	7
3.1 Rijksbeleid en relevante wetgeving	7
3.2 Provinciaal beleid	8
3.3 Regionaal beleid	10
3.4 Gemeentelijk beleid	10
Hoofdstuk 4. Ruimtelijke consequenties.....	13
4.1 Stedenbouw	13
4.2 Verkeerskundige aspecten	13
4.3 Cultuurhistorie	13
4.4 Archeologie	14
4.5 Water	14
4.6 Geluid	14
4.7 Bodem	14
4.8 Luchtkwaliteit	14
4.9 Flora en Fauna	15
4.10 Koopstromen	15
4.11 Conclusie ruimtelijke consequenties	15
Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid.....	16
5.1 Economische uitvoerbaarheid	16
Hoofdstuk 6. Overleg.....	16
6.1 Overleg	16

Bijlage 1. Voorlopig ontwerp, Kerkbuurt te Sliedrecht

Bijlage 2. Memo Luchtkwaliteit. Openstellen Kerkbuurt Oost voor verkeer

Bijlage 3. Verkeersbesluit

Bijlage 4. Koopstromenonderzoek

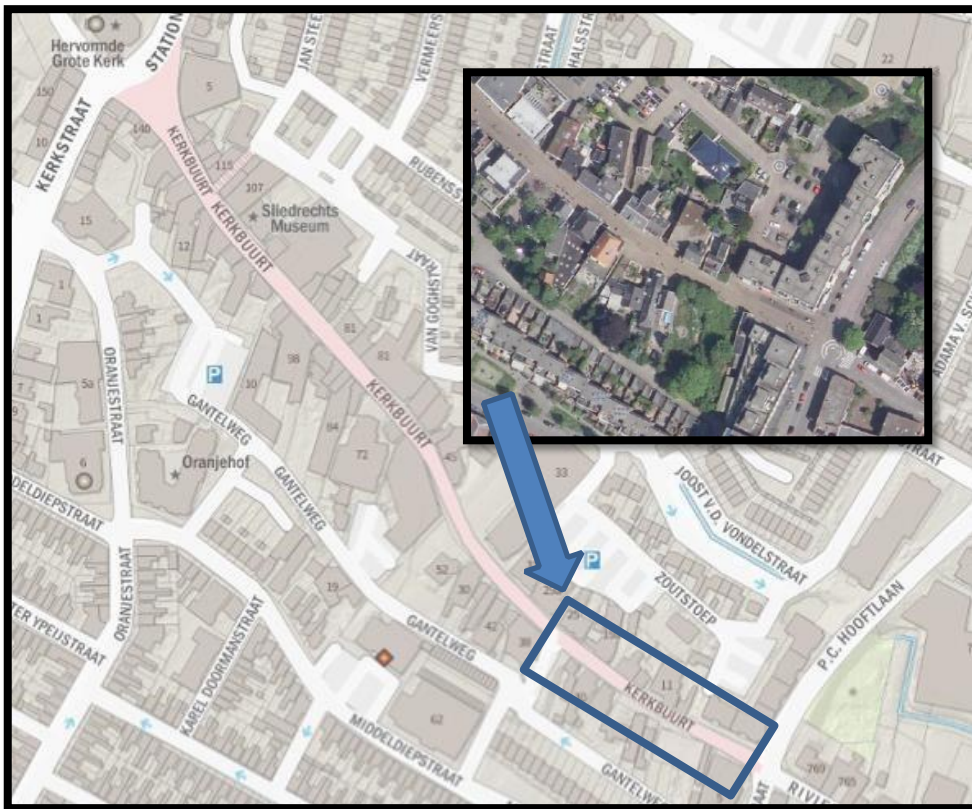
Hoofdstuk 1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Om dé winkelstraat van Sliedrecht, de Kerkbuurt, aan te laten sluiten op de eisen en wensen van nu en van de toekomst, is het van belang om deze te versterken. De Ontwikkelvisie 'Sliedrecht, Toekomstvisie Kerkbuurt' is een visie en een actieprogramma voor de Kerkbuurt, waar voorstellen worden gedaan om de winkelfunctie van de Kerkbuurt te versterken. Eén van de voorstellen is het herontwikkelen van de Kerkbuurt-Oost tot een aantrekkelijke aanloopstraat voor het kernwinkelgebied. Deze ruimtelijke onderbouwing gaat in op het herinrichten van de Kerkbuurt-Oost tot een (winkel)erf met een maximum snelheid van 15 kilometer per uur. Dit vanuit de intentie om het kernwinkelgebied te versterken en aan te laten sluiten bij de toekomst. Het initiatief is strijdig met het geldende bestemmingsplan. Om het plan uit te kunnen voeren moet er een uitgebreide omgevingsvergunning procedure gevolgd worden die voorzien is van een goede ruimtelijke onderbouwing. Dit volgt uit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht artikel 2.12 lid 1 sub onder a, sub 3. Deze ruimtelijke onderbouwing vormt de basis op grond waarvan de omgevingsvergunning verleend kan worden.

1.2 Ligging en plangrenzen

Het projectgebied betreft het meest oostelijke gedeelte van de Kerkbuurt in het centrum. Het gebied wordt aan de oostzijde begrensd door de P.C. Hooftlaan. Aan de westzijde wordt het gebied begrensd door de Waterkeringweg.



Uitsnede plattegrond met blauw omlijnd het plangebied

1.3 Afwijking ten opzichte van het geldende bestemmingsplan

Het projectgebied ligt binnen het geldende bestemmingsplan "Kerkbuurt-Oost". Deze is vastgesteld op 28 oktober 2014. In het bestemmingsplan heeft het plangebied de bestemming "verkeer – verblijfsgebied" en de gebiedsaanduiding "vrijwaringszone – dijk 2". Deze gronden zijn bestemd voor voet- en fietspaden, groen, niet overdekte terrassen, verblijfs- en speelgebied en water.

Het voorliggend plan voorziet in het herinrichten van de Kerkbuurt-Oost door het gebied autoluw te maken met een maximum snelheid van 15 kilometer per uur. Tevens zijn er in de plannen enkele parkeervakken voorzien. Het voorgestelde gebruik is in strijd met het bestemmingsplan.



Uitsnede uit de verbeelding van het geldende bestemmingsplan "Kerkbuurt-Oost" uit 2014

1.4 Leeswijzer

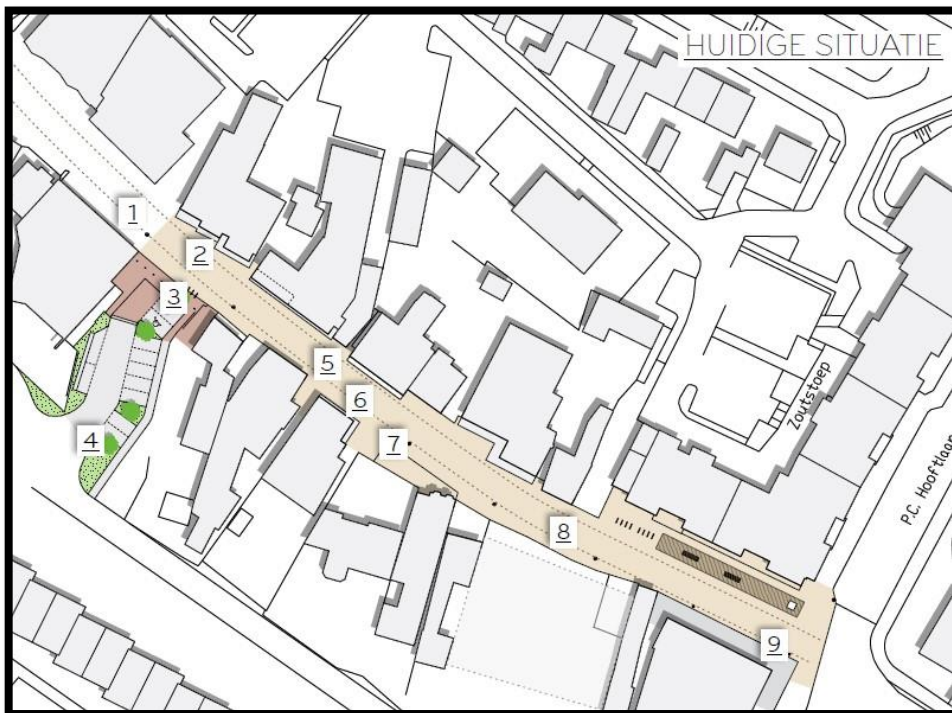
De ruimtelijke onderbouwing bestaat uit de volgende delen. In hoofdstuk 2 is een planbeschrijving opgenomen waarin de huidige en de toekomstige situatie wordt beschreven. In hoofdstuk 3 komt het relevante ruimtelijk beleid aan bod. Hoofdstuk 4 behandelt de verschillende ruimtelijke consequenties en onderzoeken. Hoofdstuk 5 gaat in op de haalbaarheid van de afwijking van het bestemmingsplan. Hoofdstuk 6 gaat in op het overleg en participatie met derden.

Hoofdstuk 2. Projectomschrijving

In dit hoofdstuk wordt zowel de huidige situatie als de gewenste toekomstige situatie beschreven. RHO - Adviseurs voor Leefruimte - heeft op 23 februari 2016 in opdracht van de gemeente Sliedrecht de visie genaamd "Visie herinrichting Kerkbuurt-Oost Sliedrecht" geschreven. Deze visie wordt gebruikt om de projectomschrijving te verduidelijken.

2.1 Huidige situatie

De Kerkbuurt als geheel is de wandelpromenade van het centrum van Sliedrecht. Het huidige wandelgebied is, gelet op de verzorgingsfunctie, te lang en daarmee voor de consument te groot voor één kooptrip. Het Merwedeplein vormt het zwaartepunt van het winkelgebied (BRO, Toekomstvisie Kerkbuurt, 2011). De oostelijke kop (omgeving PC Hooftlaan) bestaat uit een mix van wonen, winkelen, dienstverlening en horeca. Door deze diversiteit en de uitstraling van het gebied, ontbreekt het aan de eigenschappen voor een kernwinkelgebied. Maar juist daardoor is het kansrijk als een aanloopstraat naar het kernwinkelgebied.

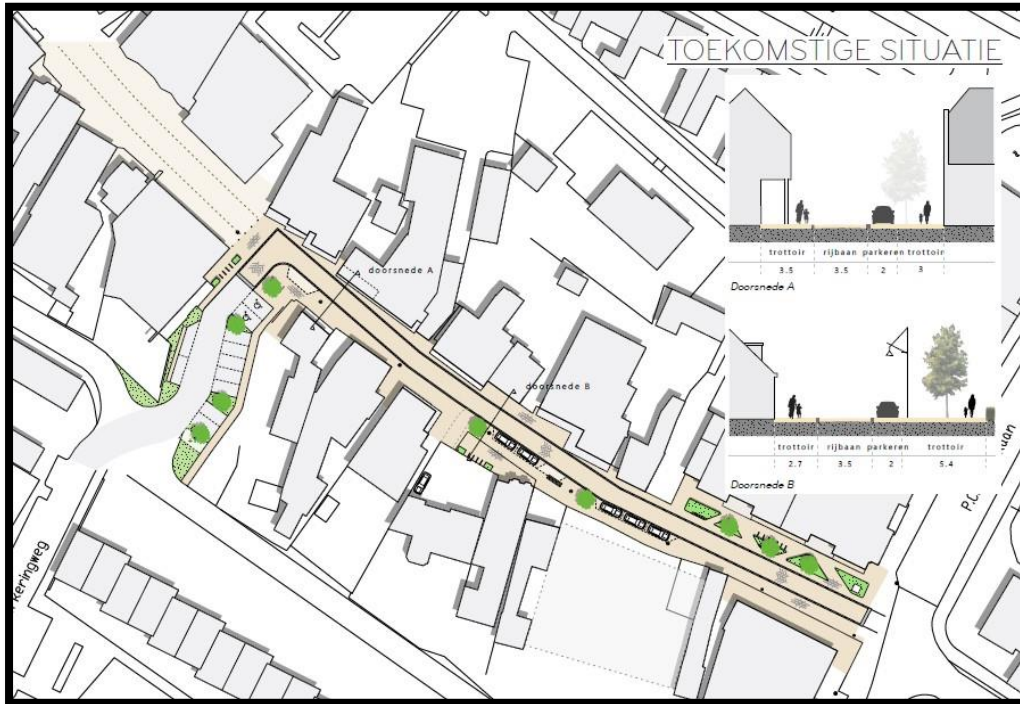


Schetsmatige weergave huidige situatie

2.2 Toekomstige situatie

De Kerkbuurt als geheel heeft alles in zich om een aantrekkelijk winkelgebied te zijn. In de gewenste situatie wordt het oostelijke deel van de buurt ingericht als een (winkel)erf en wordt hierdoor toegankelijk voor autoverkeer met een maximum snelheid van 15 kilometer per uur. Daardoor wordt het gebied makkelijker toegankelijk wat de verlevendiging van het totale gebied ten goede komt. Tevens worden er, na heroverweging, parkeerplaatsen toegevoegd. Hierbij worden geen drempels en/of andere hoogteverschillen gebruikt. De parkeerplaatsen worden gekenmerkt door een ander verband van bestrating, kleur en middels een P-aanduiding. Verder gaat er een verfraaiing plaatsvinden in de vorm van een aantal ruimtelijke ingrepen. De belangrijkste ingreep is het veranderen van de inrichting, zowel in omvang als deels ook in materiaalgebruik, ten behoeve van een verkeersveilige situatie voor alle

gebruikers. Om een aantrekkelijk verblijfsgebied te creëren wordt er ook aandacht besteed aan straatmeubilair en vergroening van het straatbeeld. Het gebied wordt op een dussdanige manier ingericht dat de auto te gast is in het verblijfsgebied. Kwetsbare verkeersdeelnemers krijgen voldoende ruimte voor een veilig verblijf. Voor een impressie, zie bijlage 1 en onderstaande 'Impressie van de mogelijke toekomstige situatie'.



Impressie van de mogelijke toekomstige situatie

Hoofdstuk 3. Beleidskaders

De beleidscontext voor het plangebied wordt gevormd door Rijk, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. In dit hoofdstuk is het relevante beleid samengevat voor de ontwikkeling in de Kerkbuurt-Oost.

3.1 Rijksbeleid en relevante wetgeving

Wet ruimtelijke ordening (Wro) en Besluit ruimtelijke ordening (Bro) (2008)

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) regelt hoe ruimtelijke plannen tot stand komen en gewijzigd worden. Zowel Rijk, provincies als gemeenten hebben de bevoegdheid om ruimtelijke plannen op te stellen. Hiervan is het bestemmingsplan het belangrijkste instrument, welke ook juridisch bindend is.

Als ruimtelijk toetsingskader worden door Rijk, provincies en gemeenten structuurvisies vastgesteld. Het is de bedoeling dat de structuurvisies op elkaar worden afgestemd en als uitgangspunt gelden voor bestemmingsplannen, wijzigings- of uitwerkingsplannen, inpassingsplannen en omgevingsvergunningen waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 3 van de Wabo van het bestemmingsplan wordt afgeweken. Een gemeente kan alleen van het bestemmingsplan afwijken indien er een deugdelijke motivering voor is. Rijk en provincies kunnen kaders stellen waarbinnen de gemeenten kunnen opereren, met zogenoemde reactieve en proactieve aanwijzingen.

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de Wro verder uitgewerkt ten behoeve van de uitvoering. Onder andere bevat het Bro bepalingen over de verplichting om ruimtelijke visies, plannen, besluiten, verordeningen of algemene maatregelen van bestuur digitaal ('elektronisch') beschikbaar te stellen. Alle ruimtelijke plannen zijn te vinden op www.ruimtelijkeplannen.nl.

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en Besluit omgevingsrecht (Bor) (2010)

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. De Wabo heeft ca. 25 regelingen geïntegreerd. Bouw-, milieu-, natuur- en monumenten-vergunningen, zijn opgegaan in één vergunning, de omgevingsvergunning. Burgers en ondernemers krijgen te maken met één loket, één beschikking en één procedure. De aanvraag kan digitaal worden gedaan en behandeld.

Voor de uitvoering van de Wabo zijn regels uitgewerkt in het Besluit omgevingsrecht (Bor). In dit besluit is vastgelegd voor welke activiteiten omgevingsvergunning dient te worden aangevraagd, onder welke voorwaarden en wat de relatie is met het bestemmingsplan. Nieuwe bestemmingsplannen dienen te worden afgestemd op de bepalingen en terminologie in Wabo en Bor.

Structuurvisie "Infrastructuur en Ruimte" (2012) en Barro

Met de structuurvisie "Infrastructuur en Ruimte" streeft het Rijk naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland voor de middellange termijn (2028). Het Rijk geeft in haar aanpak ruimte aan regionaal maatwerk, met de gebruiker voorop. Binnen dit streven vallen ook het scherp prioriteren van investeringen en het verbinden van ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur. De structuurvisie "Infrastructuur en Ruimte" geeft een integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau waaraan de bestaande en het nieuwe rijksbeleid met ruimtelijke consequenties op aan zullen haken.

De structuurvisie "Infrastructuur en Ruimte" is vertaald in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (hierna te noemen Barro). In het Barro is in 2011 vastgesteld hoe de nationale belangen moeten 'doorwerken' in de ruimtelijke plannen van de decentrale overheden. Te denken valt aan een

bestemmingplan of provinciale verordeningen. Middels het Barro maakt het Rijk proactief richtlijnen waaraan de provinciale verordeningen en gemeentelijke bestemmingsplannen moeten voldoen. Uit de regels en kaarten behorende bij het Barro kan worden afgeleid welke aspecten relevant zijn voor het ruimtelijke besluit.

Doelen

Om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden, heeft het Rijk drie hoofddoelen geformuleerd in de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, te weten:

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

Conclusie

Het plan om in de Kerkstraat-Oost, naast gemotoriseerd bestemmingsverkeer, tevens regulier gemotoriseerd verkeer toe te laten, past binnen het vigerende beleidskader en de procedures van het Rijk. Relevante onderzoeken die nodig zijn voor de omgevingsvergunning worden behandeld in Hoofdstuk 4.

3.2 Provinciaal beleid

Structuurvisie Ruimte en Mobiliteit (2014)

De provincie stuurt op (boven)regionaal niveau op de inrichting van de ruimte in Zuid-Holland. De Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM), vastgesteld op 9 juli 2014, geeft op hoofdlijnen sturing aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer. Het Programma Ruimte beschrijft de operationele doelen en bevat een realisatiemix om doelen te bereiken. Ook wordt ingegaan op de rolverdeling en afspraken tussen gemeenten, regio's en provincie.

In het Programma Mobiliteit staan de ambities en de provinciale belangen. Het programma mobiliteit kent een grotere dynamiek dan de visie. Deze kan elke vier jaar worden geactualiseerd. Daarbij wordt verbinding gelegd met de verschillende uitvoeringsprogramma's, beleidsuitwerkingen en verordeningen zoals deze al bestaan voor mobiliteit.

In de structuurvisie is het gebied opgenomen als "Gebied bebouwde ruimte". Hierbij geldt de beleidsregel "beter aansluiten van het aanbod van woningen, bedrijventerreinen en winkelruimte bij de maatschappelijke vraag".

Verordening Ruimte (2014 - actualisering 2016)

De Verordening Ruimte stelt regels aan gemeentelijke bestemmingsplannen. Niet alle onderwerpen zijn geschikt voor opname in een verordening. In het algemeen lenen vooral onderwerpen met heldere criteria en/of spelregels en een zwaarwegend provinciaal belang zich hiervoor. De provincie heeft in de Verordening Ruimte 2014 daarom onder meer regels opgenomen over kantoren, bedrijven, detailhandel,

glastuinbouw, boom- en sierteelt, bollenteelt, ruimtelijke kwaliteit, agrarische bedrijven, waterkeringen, provinciale vaarwegen, recreatieve vaarwegen, windenergie, archeologie en molen- en landgoedbiotopen. De onderbouwing van een nieuwe stedelijke ontwikkeling dient ook op grond van provinciaal beleid te voldoen aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Conclusie

Het plan voldoet aan de eisen en regels die volgen uit het provinciaal beleid. Er is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De definitie van een stedelijke ontwikkeling is vastgelegd in jurisprudentie:

Uitspraak Bleiswijk (ECLI:NL:RVS:2017:1017)

In deze uitspraak gaat de Afdeling eerst in op de vraag wanneer sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van de ladder (3.1.6 Bro). De Afdeling verwijst daarbij naar haar uitspraak van 31 augustus 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:2364). In deze uitspraak heeft zij geoordeeld dat voor de vraag of voorzien wordt in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6 tweede lid Bro beoordeeld moet worden - in onderlinge samenhang - in hoeverre in vergelijking met het voorgaande plan in het nieuwe bestemmingsplan voorzien wordt in een functiewijziging en welk planologisch beslag op de ruimte in het nieuwe bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan.

In deze zaak werden twee stukken grond bestemd voor detailhandel waarop ook bebouwing was toegestaan. Als gevolg van de wijze van bestemmen was het niet mogelijk om de bestaande supermarkt uit te breiden met een groot parkeerterrein op het maaiveld, maar wel twee kleinere winkels met een eigen parkeerterrein. In het nieuwe bestemmingsplan is slechts 1 strook grond bestemd voor detailhandel, maar werd het toegestaan om op een groot gedeelte van het terrein te parkeren ten behoeve van detailhandel. Feitelijk werd hiermee de mogelijkheid geboden om een bestaande supermarkt uit te breiden op een wijze die voorheen niet mogelijk was.

De Afdeling oordeelt dat onder deze omstandigheden het nieuwe bestemmingsplan ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan niet in nieuwe bebouwingsmogelijkheden ten behoeve van detailhandel voorziet. Daarmee maakt de Afdeling duidelijk dat clustering van bebouwing op een terrein op een wijze die voorheen niet was toegestaan, maar per saldo niet tot een groter ruimtebeslag leidt geen nieuwe stedelijke ontwikkeling is in de zin van de ladder (artikel 3.1.6 tweede lid Bro).

Vervolgens geeft de Afdeling een oordeel over de verhouding tussen de Verordening ruimte van de provincie Zuid-Holland en de ladder. Aangezien in die verordening geen eigen definitie van het begrip nieuwe stedelijke ontwikkeling is opgenomen (ondanks dat wel een definitie van "bestaand gebruik" is opgenomen) oordeelt de Afdeling, in navolging van haar uitspraak van 24 augustus 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:2316), dat het begrip nieuwe stedelijke ontwikkeling op dezelfde wijze moet worden uitgelegd als bij de 'laddertoets' van artikel 3.1.6 tweede lid Bro. Aangezien in dit geval geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van artikel 3.1.6 tweede lid Bro zijn de betreffende artikelen uit de provinciale verordening niet van toepassing.

Conclusie

Wanneer sprake is van een uitbreiding van een bestaande functie hoeft niet naar de ladder van duurzame verstedelijking te worden gekeken. In dit geval wordt de bestemming verkeerverblijfsgebied uitgebreid met de mogelijkheid om auto's toe te staan. Gelet op de beleidsregel uit de structuurvisie, past het plan in het provinciaal beleid.

3.3 Regionaal beleid

De gemeente Sliedrecht heeft in regionaal verband geen relevante afspraken gemaakt die betrekking hebben op dit plangebied.

3.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Sliedrecht 2020

Op 4 juni 2013 heeft de gemeente Sliedrecht de structuurvisie "Sliedrecht 2020" vastgesteld. Deze bevat drie hoofddoelen:

1. Sliedrecht wil op sociaal gebied een pluriforme, tolerante en vitale gemeenschap blijven, waarbij een goed functionerende samenleving centraal staat;
2. Fysiek gezien betekent dit dat Sliedrecht een ruimtelijke structuur wil realiseren die zowel kwantitatief als kwalitatief inspeelt op de actuele dynamiek waarbij de sociale waarden behouden moeten blijven;
3. Daarbij wil de gemeente een actieve rol spelen in de realisatie van de gewenste toekomstige ruimtelijke structuur.

In het kader van voorzieningen wordt de Kerkbuurt genoemd als hoofdwinkelcentrum die onder druk staat. Ambitie voor de Kerkbuurt is het versterken van de bestaande detailhandelconcentratie met een accent op kwaliteit. Aangezien de structuurvisie de gemeente bindt bij haar ruimtelijke besluiten, is deze omgevingsvergunningaanvraag in dat licht te bezien. Het is een uitvoeringsbesluit dat dus gebaseerd is op deze visie.

Toekomstvisie Kerkbuurt (2011)

In de "Toekomstvisie Kerkbuurt", waarmee de raad heeft ingestemd in de vergadering van 29 november 2011, wordt gesteld dat de winkelfunctie onder druk staat in de Kerkbuurt. In de visie is verder geconstateerd dat in de Kerkbuurt hier en daar leegstand begon te ontstaan, enkele panden een matige presentatie hadden en er weinig investeringsbereidheid heerste bij ondernemers. Daarnaast hebben enkele gemeentelijke en regionale ontwikkelingen op met name het gebied van detailhandel hun weerslag op de potentie van het gebied. Enkele zaken die genoemd worden in de toekomstvisie zijn:

- Het eenzijdige karakter van de detailhandel;
- Naast detailhandel weinig andere functies;
- Met name het westelijke deel dat aansluit op de Stationsweg staat onder druk;
- De entree aan de oostkant ontbreekt en door de gemengde functies is de oostkant nauwelijks herkenbaar als winkelgebied;
- Weinig grotere winkelruimtes;
- Een combinatie met woningbouw kan de ruimtelijke kwaliteiten enorm versterken;
- Er moet beleidsmatig een duidelijker onderscheid gemaakt worden tussen het kernwinkelgebied en de aanloopstraten.

Visie versterking retailstructuur

In de visie "Versterking retailstructuur 2013" heeft BRO een onderzoek uitgevoerd in opdracht van de gemeente Sliedrecht. In deze visie zijn de diverse retaillocaties van de gemeente bekeken en zijn er voor de deelgebieden visies opgesteld. De verblijfskwaliteit valt in de Kerkbuurt in zijn algemeen tegen. De visie geeft dan ook aanzet voor een belangrijke voorwaarde om het kernwinkelgebied vitaal te houden: voeg kwaliteit en uitstraling toe aan het vastgoed en aan de openbare ruimte. Het oostelijke deel wordt in de visie aangekaart als een plek met een breed functieprofiel, inclusief wonen. Het gebied kan daardoor bijdragen aan het versterken van het kernwinkelgebied door aandacht te besteden aan dit breed functieprofiel binnen de openbare ruimte en bereikbaarheid.

Visie herinrichting Kerkbuurt-Oost Sliedrecht 2016

De visie "Herinrichting Kerkbuurt-Oost Sliedrecht" is tot stand gekomen op verzoek van de Raad op 22 september 2015 en is een uitwerking van één van de vervolgstappen uit de "Memo vervolgstappen Centrumvisie Kerkbuurt" van 6 juni 2011 en de visie "Versterking retailstructuur". Daarin is omschreven dat de Kerkbuurt-Oost meer ruimte biedt voor niet-winkelfuncties en hierdoor meer oogt als een aanloopstraat. De visie "Herinrichting Kerkbuurt-Oost Sliedrecht" sluit aan bij de bevindingen uit de "Toekomstvisie Kerkbuurt". De visie "Herstructurering Kerkbuurt-Oost Sliedrecht" laat zien dat er kansen liggen voor het creëren van een aantrekkelijk verblijfsgebied. Zoals in paragraaf 2.1. beschreven is het huidige wandelgebied, gelet op de verzorgingsfunctie, te lang en daarmee voor de consument te groot voor één kooptrip. Het verkleinen van het kernwinkelgebied ziet de gemeente Sliedrecht als strategie om als winkelstad aantrekkelijk te blijven. Dat wil niet zeggen dat door de herinrichting de Kerkbuurt Oost wordt afgewaardeerd. Het veranderen naar een aanloopstraat biedt juist kansen voor bepaalde niches. In het ontwerp ziet het College voldoende mogelijkheden voor de huidige en toekomstige ondernemingen om zich te blijven ontwikkelen.

In de gewenste situatie wordt de straat toegankelijk voor autoverkeer en worden er parkeervakken toegevoegd aan het straatbeeld. Ook zal er een verfraaiing plaatsvinden in de vorm van een aantal ruimtelijke ingrepen. Het blijft een verblijfsgebied, waarin de veranderingen hoofdzakelijk de inrichting van dit gebied betreffen als het gaat om maat en materiaalgebruik, zodat er onder andere een (verkeer)veilige situatie heerst voor alle gebruikers. Om een aantrekkelijk verblijfsgebied te creëren, zal er ook aandacht besteed worden aan straatmeubilair en vergroening van het straatbeeld.

Parkeernormennota Sliedrecht 2016

Op 15 december 2015 heeft de gemeente Sliedrecht haar parkeernormennota 2016 vastgesteld. Het doel van de nota is om voor de gemeente per type gebied en per functie de parkeernormen vast te leggen die de komende jaren toepasbaar zijn. Tevens is aangegeven op welke wijze de parkeernormen gehanteerd dienen te worden. Het hanteren van deze normen heeft als doel om te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen bij nieuwbouw, verbouw of functieverandering van voorzieningen in Sliedrecht. De beoogde effecten zijn:

- Het waarborgen van bereikbaarheid, van leefbaarheid, van ruimtelijke kwaliteit en het uiterlijke aanzien;
- Het voorkomen van verkeersonveiligheid door ongewenste parkeersituaties die gevaarlijke situaties kunnen opleveren;

- Het op gelijke en voor iedereen duidelijke wijze beoordelen van het benodigde parkeeraanbod bij nieuwbouw, verbouw of functieverandering van voorzieningen.

Verkeers- en Mobiliteitsplan 2017-2040

Het nieuwe Verkeer en mobiliteitsplan 2017-2040 beschrijft het huidige verkeerssysteem en functioneren hiervan. Daarnaast beschrijft het de ontwikkelingen die worden voorzien en wat daarvan de effecten zijn op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Het plan biedt handvatten om sturing te geven aan het verkeersbeleid. Een van de uitgangspunten is een goede doorstroming en een goede bereikbaarheid met het autoverkeer. Ruimtelijke en verkeerskundige afstemming is hiervoor noodzakelijk en vraagt om een integrale benadering.

Conclusie

Gelet op deze gemeentelijke visies en plannen is het afwijken van de huidige bestemming: het oostelijke deel van de Kerkbuurt herin te richten naar een aanloopstraat welke toegankelijk is voor gemotoriseerd verkeer, niet in strijd met gemeentelijk beleid. In de toekomstvisie en het bestemmingsplan is er al onderscheid aangebracht tussen het kernwinkelgebied en de aanloopstraten. Het onderscheid in kernwinkelgebied (Centrum - 1) en aanloopgebied (Centrum - 2) is al zichtbaar op de verbeelding en ligt ter hoogte van de Waterkeringweg. Uit eerdere visies blijkt dat er al vaker over de ingreep en herinrichting is gesproken. De ontwikkeling past daarmee in het gemeentelijk beleid.

Hoofdstuk 4. Ruimtelijke consequenties

Het autoluw maken en de herinrichting van het oostelijke deel van de Kerkbuurt naar een (winkel)erf met een maximum snelheid van 15 kilometer per uur heeft consequenties voor de omgeving. Met autoluw wordt bedoeld dat sprake is van relatief weinig gemotoriseerd verkeer. In dit hoofdstuk wordt voor de relevante thema's ingegaan op de omgevingsconsequenties.

4.1 Stedenbouw

Het Merwedeplein vormt het zwaartepunt van het winkelgebied (BRO, Toekomstvisie Kerkbuurt, 2011). De oostelijke kop (omgeving PC Hooftlaan) bestaat uit een mix van wonen, winkelen, dienstverlening en horeca. Door deze diversiteit en de uitstraling van het gebied, ontbreekt het aan de eigenschappen voor een kernwinkelgebied maar is het juist daardoor kansrijk als een aanloopstraat naar het kernwinkelgebied.

Door de langgerektheid van het gebied en een verspringende rooilijn oogt het gebied niet als een entree voor het kernwinkelgebied. Door de auto op gepaste wijze toe te laten in de Kerkbuurt-Oost wordt het kernwinkelgebied kleiner en beter herkenbaar. In de nieuwe inrichting komt er in het aanloopgebied ruimte voor de auto, maar dat wordt op een dusdanige manier gedaan dat het een ondergeschikte rol krijgt.

Vanuit stedenbouwkundige overwegingen zijn dan ook geen belemmeringen om mee te werken aan de herinrichting van de Kerkbuurt-Oost.

4.2 Verkeerskundige aspecten

Het herinrichten van de Kerkbuurt-Oost tot een (winkel)erf leidt niet tot een onveilige situatie aangezien het gebied op een dusdanige manier wordt ingericht dat de snelheid van een auto op een 'natuurlijke' wijze niet te hoog kan worden. Het gebied wordt ingericht als (winkel)erf en kent daarmee een maximum snelheid van 15 kilometer per uur. Na aanpassing van de infrastructuur treedt het verkeersbesluit (zie bijlage 3) in werking. De maximum snelheid van 15 kilometer per uur en de aanpassing van de infrastructuur zorgen voor een verkeersveilige situatie voor alle verkeersdeelnemers.

De parkeerplaatsen aan de Waterkeringsweg worden beter gebruikt doordat deze op meerdere manieren bereikbaar zijn. De verwachte verkeersintensiteit past binnen het beeld van een verblijfsgebied. Deze intensiteit zal niet substantieel worden vergroot, doordat alleen verkeer met herkomst of bestemming in de Kerkbuurt-Oost of de Waterkeringsweg gebruik zal maken van het wegvak. Er zal geen sprake zijn van ander (doorgaand) verkeer, omdat het gebied geen logische autoverbinding vormt tussen de zuidelijke gelegen woonwijken en de P.C. Hooftlaan. Ten behoeve van bevoorrading van de winkels, is op dit moment sprake van bestemmingsverkeer. Door de aanpassing ontstaat volgens de visie "Herinrichting Kerkbuurt-Oost" een toename van maximaal 150 tot 250 verkeersbewegingen per etmaal. Deze toename zal door alle maatregelen niet in betekende mate bijdragen aan een onveilige verkeerssituatie, mede doordat het verkeer over een (winkel)erf zal rijden en daarmee te gast is in de verblijfsruimte.

Bovenstaande aspecten zorgen ervoor dat de vanuit verkeerskundige aspecten geen belemmeringen zijn voor de herinrichting van de Kerkbuurt-Oost.

4.3 Cultuurhistorie

Op het gebied ligt geen cultuurhistorische verwachting, zo is te lezen in het geldende bestemmingsplan. Voor wat betreft de cultuurhistorische waarden zijn de verwachtingen dan ook zeer laag. Er zijn geen cultuurwaarden aanwezig die aangetast worden of die beschermd moeten worden tegen de voorgenomen herinrichting. De Kerkbuurt was van oudsher een doorgaande weg waarbij door de tijd

heen de cultuurhistorische waarden niet zijn aangetast. De aanpassing naar een (winkel)erf heeft geen nadelige gevolgen voor de omgeving op het gebied van cultuurhistorie.

4.4 Archeologie

Op het gebied ligt geen hoge archeologische verwachting, zo is te zien op de archeologische waardenkaart van de provincie Zuid-Holland. Het veranderen van het gebruik in het plangebied, heeft geen gevolgen voor de archeologische verwachtingen.

4.5 Water

De aanpassingen leiden niet tot een aantasting van de daar geldende gebiedsaanduiding 'vrijwaringzone – dijk 2'. Ook hoeft er geen watercompensatie plaats te vinden aangezien er geen extra verharde oppervlakte wordt toegevoegd. Het afval- en hemelwater wordt volgens de beleidsuitgangspunten van de gemeente Sliedrecht en de waterbeheerder aangelegd.

4.6 Geluid

Voor de Kerkbuurt-Oost wordt een (winkel)erf ingesteld met een maximum snelheid van 15 km/u geldt. Volgens artikel 74 lid 2 van de Wet geluidhinder (Wgh) hebben erven en wegen waar een maximumsnelheid van 30 km/u geldt geen zone waarvoor een onderzoeksverplichting geldt. Op grond van de Wgh hoeft voor deze wegen geen akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden.

Ook in het kader van een goede ruimtelijke ordening moet aandacht besteed worden aan de geluidbelasting als gevolg van het autoluw maken van de weg. Er wordt een toename van het verkeer verwacht van maximaal 150 tot 250 verkeersbewegingen per etmaal. Dit zal licht verkeer betreffen. De te nemen maatregelen zorgen ervoor dat de weg wordt ingericht en gebruikt gaat worden als een (winkel)erf met langzaam rijdend verkeer. Het gebied is al toegankelijk voor bestemmingsverkeer ten behoeve van bevoorrading. Nader onderzoek naar geluidswaarden is dan ook niet nodig aangezien bestaande situatie op het vlak van geluidshinder niet veel wordt aangetast.

Met deze intensiteiten zal de geluidbelasting op de gevel ruim binnen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} uit de Wgh blijven.

Er kan derhalve geconcludeerd worden dat er geen belemmeringen zijn ten gevolge van het aspect wegverkeerslawaaï voor de voorgenomen bouw van de woning

4.7 Bodem

De herinrichting van het oostelijke deel van de Kerkbuurt behoeft geen onderzoek voor het onderdeel bodem. De feitelijke bestemming (Verkeer – Verblijfsgebied) wijzigt niet. Er wordt slechts een intensivering in gebruik wordt toegestaan op basis van de vigerende bestemming. De herinrichting leidt niet tot het toevoegen van een gevoeligere functie voor wat betreft bodemverontreiniging. Er hoeft hierdoor geen verder onderzoek naar bodemverontreiniging plaats te vinden

4.8 Luchtkwaliteit

Op grond van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is het plan op het gebied van luchtkwaliteit getoetst door de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid. Deze heeft beoordeeld dat met het oog op de luchtkwaliteit de bestemmingsplanwijziging doorgevoerd kan worden. Uit de beoordeling (zie bijlage 2) blijkt dat de voorgenomen planwijziging niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit in de omgeving voldoet ruimschoots aan de luchtkwaliteitseisen en de wettelijke grenswaarden.

4.9 Flora en Fauna

Ruimtelijke plannen dienen te worden beoordeeld op de uitvoerbaarheid in relatie tot de Wet Natuurbescherming. Er mogen geen ontwikkelingen plaatsvinden die op onoverkomelijke bezwaren stuiten. In de visie "Herinrichting Kerkbuurt-Oost" is een analyse gemaakt van de huidige situatie. Te zien is dat er alleen rondom de Waterkeringweg groenvoorzieningen in de vorm van bomen zijn. Aangezien voor het besluit om af te wijken van het bestemmingsplan voor het autoluw maken van de Kerkbuurt-Oost geen groen hoeft te wijken, hoeft er verder geen onderzoek gedaan te worden in het kader van Flora en Fauna. Gezien de aard van de voorgenomen activiteiten en de ligging, worden er bij voorbaat geen schadelijke effecten verwacht. Sterker nog, op het gebied van leefbaarheid én groenvoorziening, zullen er aanpassingen en verbeteringen worden toegepast wat leidt tot een vergroening van het straatbeeld. Deze aanpassingen vallen niet binnen de reikwijdte van de Wet Natuurbescherming vanwege o.a. de ligging binnen stedelijk gebied.

4.10 Koopstromen

Om te kunnen oordelen of de herinrichting van het oostelijke deel van de Kerkbuurt invloed heeft op de koopstromen, is er een quick scan koopstromenonderzoek uitgevoerd door Ruimte in Advies in juli 2017. Deze is in december 2017 geactualiseerd. Uit de analyse blijkt dat, gelet op de landelijke trends en de plaatselijke ontwikkelingen, de herinrichting van de verblijfsruimte en daarmee het toelaten van langzaam rijdend autoverkeer, een positief effect kan hebben op de koopstroom van de aanwezige en toekomstige ondernemers. De bestaande winkels blijven goed bereikbaar voor klanten die te voet of te fiets komen. Maar de wijziging tot (winkel)erf zal ook leiden tot een geringe toename aan bestemmingsverkeer ten behoeve van het centrum. Dit is positief voor de klandizie. Voor meer informatie over de koopstromen, wordt verwezen naar het koopstromenonderzoek uit bijlage 4.

4.11 Conclusie ruimtelijke consequenties

Gelet op de bovenstaande ruimtelijke aspecten, zal de herinrichting van de Kerkbuurt-Oost geen nadelige consequenties hebben voor de fysieke leefomgeving. Dit omdat de herinrichting onder andere zorgt voor een veiliger verblijfsgebied voor alle verkeersnemers. Ook zal het gebied beter bereikbaar worden, wat positief is voor het centrum en de aanloopstraat. Overigens is de herinrichting niet vergunningplichtig. Het autoluw maken, de activiteit waarvoor de omgevingsvergunning is aangevraagd, past binnen een goede ruimtelijke ordening en vigerende wet- en regelgeving.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening moeten de kosten van een nieuwe ontwikkeling verhaald worden op de initiatiefnemer wanneer het een bouwplan betreft als opgenomen in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Dit kostenverhaal is eveneens niet het geval wanneer de gemeente de grond in eigendom heeft. Aangezien de voorgenomen activiteit geen bouwplan is als genoemd in artikel 6.2.1 en deze op grond van de gemeente Sliedrecht zal plaatsvinden, is van kostenverhaal geen sprake van. Wel heeft de gemeente een planschaderisicoanalyse laten uitvoeren. De conclusie hiervan luidt dat er naar verwachting geen planschaderisico is voor omdat het plan voorzienbaar is en de objecten door de voorgenomen gebruiksmogelijkheden niet worden belemmerd.

Hoofdstuk 6. Overleg

6.1 Overleg

Op grond van artikel 6.18 Besluit omgevingsrecht in samenhang met artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening is overleg nodig met besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Bij deze aanvraag omgevingsvergunning gaat het om uitbreiding van gebruik van een bestaand verblijfsgebied. Hierbij spelen geen belangen van andere gemeenten, het Waterschap, de provincie Zuid-Holland of het Rijk een rol waardoor vooroverleg met die partijen niet noodzakelijk is. Wel is advies ingewonnen bij de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid, inzake het aspect luchtkwaliteit (zie bijlage 2).