

Uitbreiden parkeerterrein Boutlaan 1 te Scharendijke



In opdracht van: Erik van den Bos Architect uit Bruinisse

Opgesteld door: Wereldadvies - Adviesbureau Ruimtelijke Ordening en Milieu
(Gevestigd in Terneuzen, KVK: 58509194)



Juli 2018

**Versie 3.0 - Definitief
Projectnr: 2018-3201**

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Ligging en plangrenzen	5
1.3	Geldende bestemmingsregelingen	6
1.4	Leeswijzer	7
2	BELEIDSKADER.....	8
2.1	Inleiding	8
2.2	Provinciaal beleid	8
2.3	Regionaal beleid	9
2.4	Gemeentelijk beleid	9
2.5	Conclusie.....	13
3	PLANOLOGISCHE ANALYSE	14
3.1	Ruimtelijke en functionele analyse	14
3.2	Conclusie.....	16
4	MILIEU- EN DUURZAAMHEIDSKADER.....	17
4.1	Inleiding	17
4.2	Bedrijven en milieuzonering	17
4.3	Luchtkwaliteit	17
4.4	Archeologie	18
4.5	Geluid en stilte	19
4.6	Externe veiligheid	20
4.7	Bodem	20
4.8	Water	21
4.9	Natuur	21
4.10	Licht en duisternis	22
4.11	(vormvrije) m.e.r.-beoordeling	22
4.12	Conclusie.....	23
5	Overige belemmeringen	24
6	Economische uitvoerbaarheid.....	24
7	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	24
8	Conclusie	25

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De Plus supermarkt in Scharendijke is voornemens om het reeds aanwezige parkeerterrein uit te breiden. Het huidige parkeerterrein telt 75 parkeerplaatsen en 6 camperplaatsen. De Plus supermarkt wenst dit uit te breiden naar 135 parkeerplaatsen en 16 camperplaatsen. In onderstaande tabel zijn deze concrete aantallen inzichtelijk gemaakt.

	Huidige situatie	Nieuw / extra	Totale situatie
Parkeerplaatsen	75	60	135
Camperplaatsen	6	10	16
Totaal plaatsen	81	70	151

Figuur 1: inzage concrete parkeer- en camperplaatsen (Bron: Gemeente Schouwen-Duiveland, dec 2017)

De uitbreiding vindt plaats aan de zuidwestzijde in de uiterste hoek van het parkeerterrein, grenzend tegen landelijk gebied. Tevens wordt de uitbreiding landschappelijk ingepast. Aan de zuidzijde wordt het perceel ingepast overeenkomstig de reeds aanwezige randbeplanting aan de zuidzijde van het bestaande parkeergedeelte. Aan de westzijde wordt een Zeeuwse haag geplaatst. In deze onderbouwing zal de ontwikkeling en de bijbehorende landschappelijke inpassing verder worden toegelicht.

Probleem

Vanaf medio 2016 is deze supermarkt geopend. Gebleken is dat het aantal parkeerplaatsen -met name in de zomerperiode- echt ontoereikend is. Dit zorgt voor fikse parkeerproblemen op het terrein zelf, maar ook in de directe (woon-)omgeving. De uitbreiding van het parkeerterrein is niet bedoeld om 'meer' te kunnen parkeren, maar wordt juist gerealiseerd om de parkeerdruk te verlichten op het bestaande parkeerterrein en de directe woonomgeving (Boutlaan, Akkerbloem en Klaverstraat).

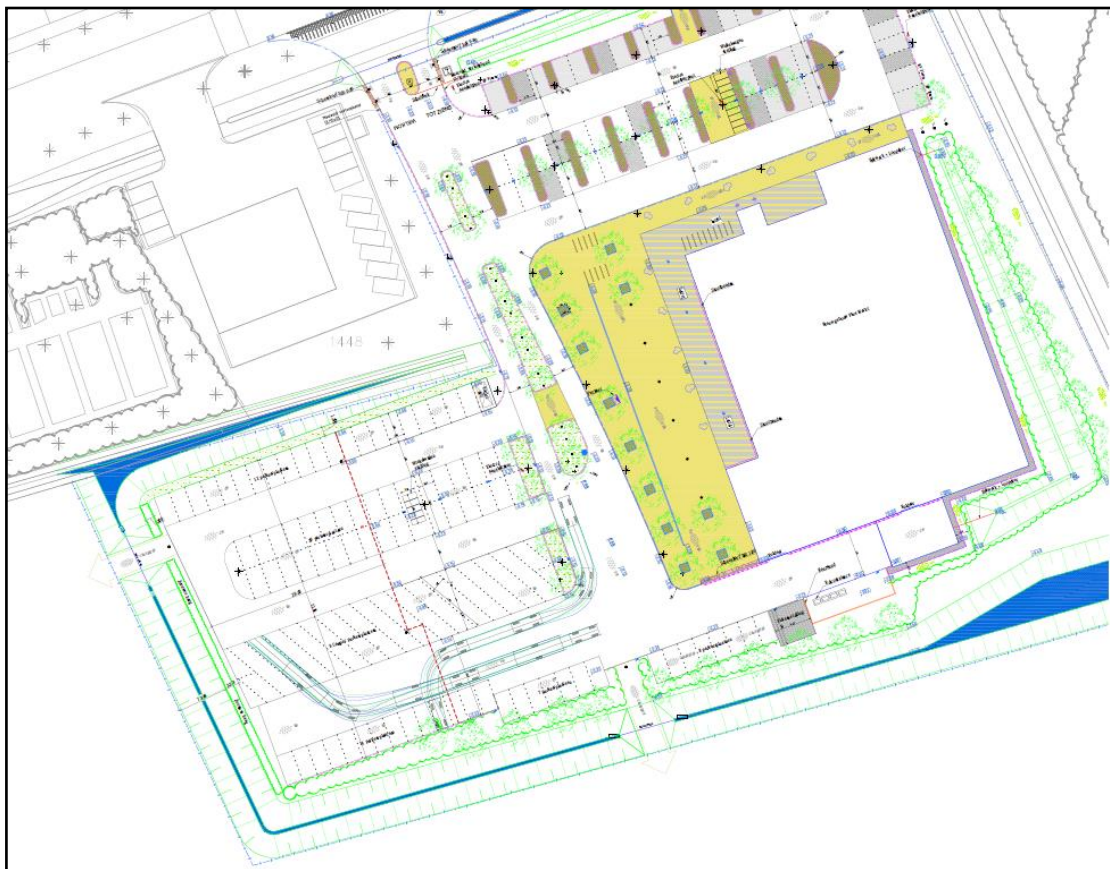
In onderstaande figuren is zichtbaar waar de ontwikkeling is gelegen en hoe deze er uit zal komen te zien.



Figuur 2: Locatie Boutlaan 1 Scharendijke (Bron: Google Maps, 2018)



Figuur 3: Luchtfoto bovenaanzicht locatie nieuwe situatie (Bron: Erik van den Bos Architect, 2018)



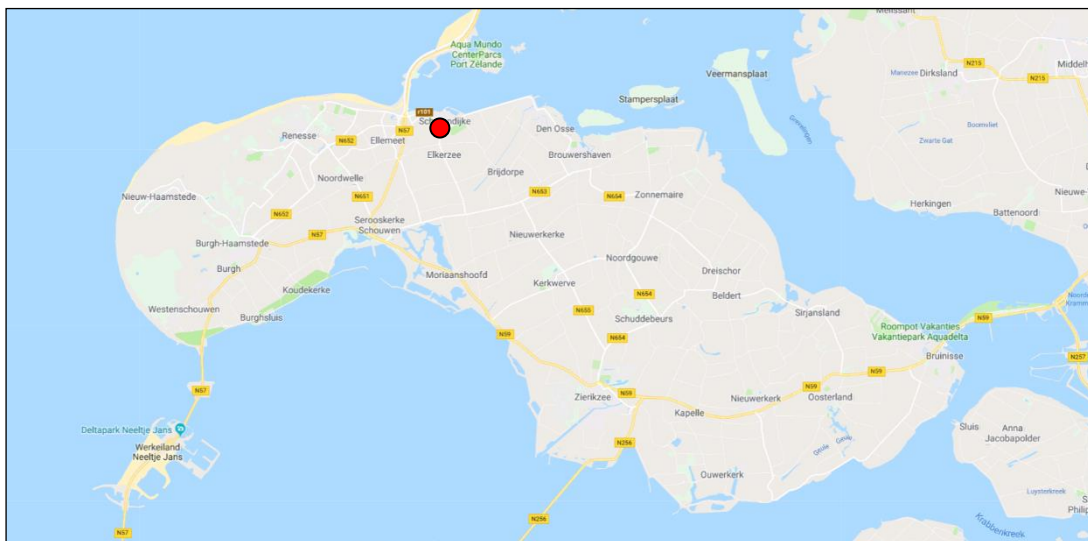
Figuur 4: Bovenaanzicht nieuwe situatie (Bron: Erik van den Bos Architect, 2018)

De ontwikkeling past niet in het geldende bestemmingsplan omdat een parkeerterrein niet is toegestaan binnen de ter plaatse geldende agrarische bestemming. Om de gewenste ontwikkeling mogelijk te maken, moet het bestemmingplan worden gewijzigd of moet een procedure omgevingsvergunning worden doorlopen. In dit geval wordt een omgevingsvergunning met toepassing van artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) gevoerd. Dit betekent dat het noodzakelijk is dat een goede ruimtelijke onderbouwing wordt opgesteld welke onderdeel is van de ruimtelijke procedure. Deze ruimtelijke onderbouwing moet aantonen of sprake is van een 'goede ruimtelijke ordening' gesteld in artikel 3.1.6. van het Bro (Besluit ruimtelijke ordening). In deze ruimtelijke onderbouwing wordt onderbouwd en aangetoond waarom deze ontwikkeling passend is, en daarmee dus voldoet aan een 'goede ruimtelijke ordening'.

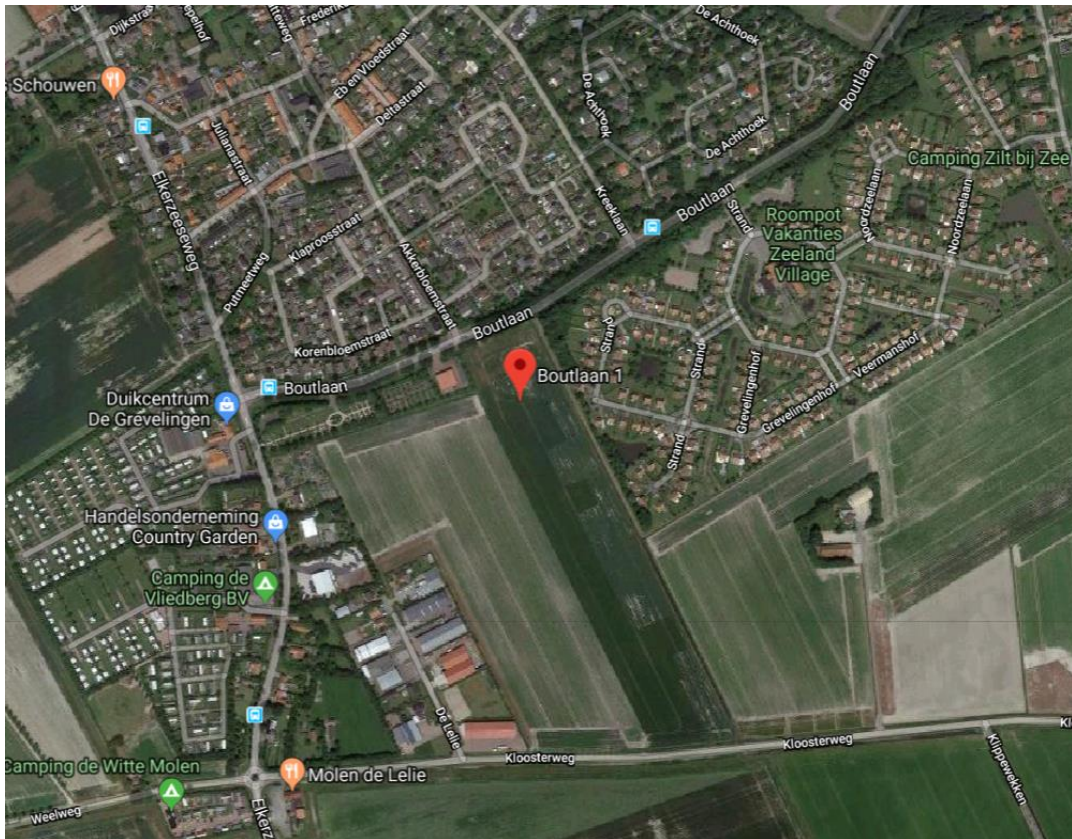
1.2 Ligging en plangrenzen

Het plangebied waarop de ontwikkeling is gelegen op een groot gedeelte van de percelen plaatselijk bekend Boutlaan 1 te Scharendijke (gemeente Schouwen-Duiveland). Het perceel is kadastraal bekend als 'Middenschouwen, sectie H, nummer 1245'. Het plangebied is gemiddeld 60 meter diep en 30 meter breed. Het perceel heeft een oppervlakte van ca 1.840 m² groot. Het perceel is, net als het bestaande parkeerterrein en de locatie van de Plus supermarkt, eigendom van Fenn Holding BV.

Het perceel is gelegen aan de zuidkant van de kern Scharendijke. Het parkeerterrein bevindt zich op de grens van bewoond naar agrarisch gebied. Het perceel is gelegen in een gebied waar de functies wonen, recreatie en agrarisch voorkomen. Zie figuren 5 tot en met 8 voor de ligging van de locatie binnen de gemeente Schouwen-Duiveland en nabij de kern Zierikzee.



Figuur 5: Locatie in gemeente Schouwen-Duiveland (rode cirkel)
(Bron: Google Maps, 2018)

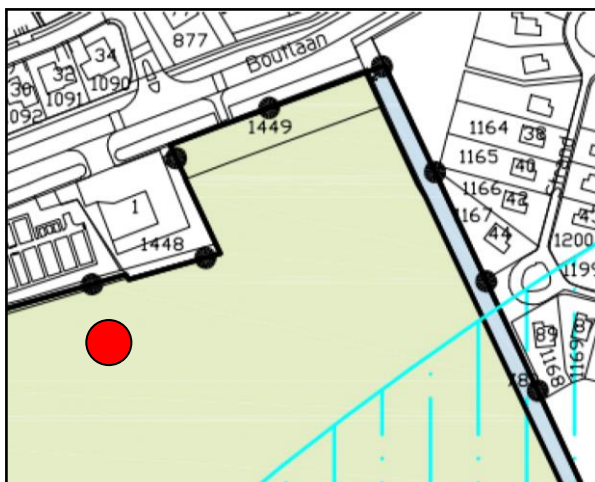


Figuur 6: ingezoomd op locatie Boutlaan 1 Scharendijke (Bron: Google Maps, 2018)

1.3 Geldende bestemmingsregelingen

Bestemmingsplan 'Buitengebied Schouwen-Duiveland' (2009)

Op het plangebied is het bestemmingsplan 'Buitengebied Schouwen-Duiveland' (vastgesteld 2009) van de gemeente Schouwen-Duiveland van toepassing. Hierin hebben de onderhavige gronden de bestemming 'Agrarisch' (artikel 3) en er geldt tevens een aanduiding 'rz' (randzone). Hier kan enkel agrarische bedrijfsvoering worden uitgeoefend, en vanwege de agrarische randzone zijn geen gebouwen en overkappingen toegestaan. In onderstaande figuur is een uitsnede van de verbeelding weergegeven.



Figuur 7: Uitsnede verbeelding geldende bestemmingsplan 'Buitengebied Schouwen-Duiveland' (2009). (Rode cirkel is de gewenste uitbreidingslocatie van het parkeerterrein) (Bron: www.schouwen-duiveland.nl, 2018)

Conclusie

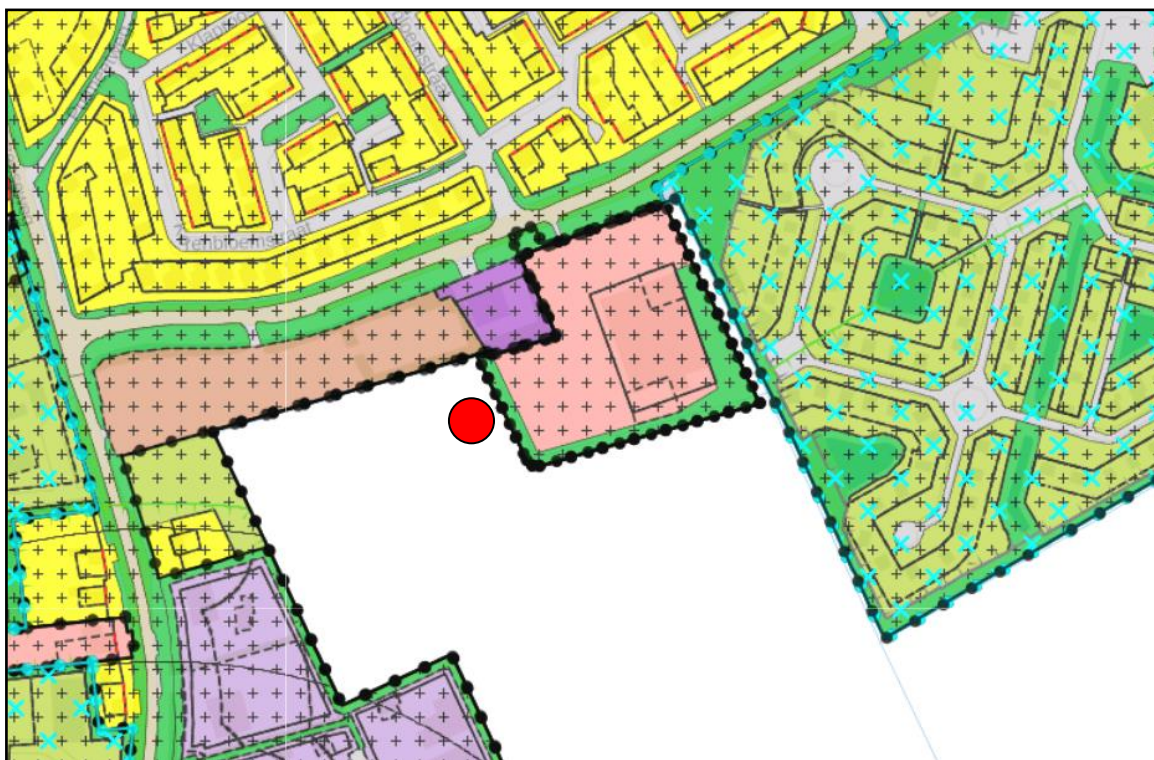
Het verzoek past **niet** in het geldende bestemmingsplan omdat de ontwikkeling (parkeerterrein) ter plaatse niet kan worden gerealiseerd.

Er is in het bestemmingsplan ook geen afwijkings- en wijzigingsbevoegdheid opgenomen die de ontwikkeling mogelijk kan maken.

Bestemmingsplan 'Herontwikkeling Dorpsstraat-Boutlaan in Scharendijke' (2015)

Voor de volledigheid is het geldende bestemmingsplan van het reeds aanwezige parkeerterrein ook weergegeven. Dit om een goed beeld neer te zetten van het daar geldend planologische regime en hoe deze juridisch-planologisch geregeld is.

Direct naast het plangebied, waar het bestaande parkeerterrein van de supermarkt is gelegen, is het bestemmingsplan 'Herontwikkeling Dorpsstraat-Boutlaan in Scharendijke' (vastgesteld 2015) van de gemeente Schouwen-Duiveland van toepassing. Hierin hebben de gronden grotendeels de bestemming 'Detailhandel' (artikel 3). De uitoefening van een supermarkt en bijbehorend parkeerterrein (bestaand) is passend binnen deze bestemming. In onderstaande figuur is de verbeelding van dit bestemmingsplan weergegeven.



Figuur 8: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Herontwikkeling Dorpsstraat-Boutlaan in Scharendijke' (Rode cirkel is de gewenste uitbreidingslocatie van het parkeerterrein)
(Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl, 2018)

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het beleidskader getoetst. In hoofdstuk 3 wordt de ontwikkeling beschreven en vanuit ruimtelijk en functioneel oogpunt geanalyseerd. In hoofdstuk 4 wordt achtereenvolgens het milieu- en duurzaamheidskader beschreven en getoetst. In hoofdstuk 5 worden de mogelijke overige belemmeringen besproken en in hoofdstuk 6 en 7 wordt ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid. In hoofdstuk 8 vindt de conclusie plaats.

2 BELEIDSKADER

2.1 Inleiding

De gemeente Schouwen-Duiveland heeft te maken met geldende beleidskaders van diverse overheden. Nieuwe ontwikkelingen dienen zich te bewegen binnen de marges van deze beleidskaders. In dit hoofdstuk worden de voor dit plan relevante beleidskaders beschreven en wordt het plan daaraan getoetst.

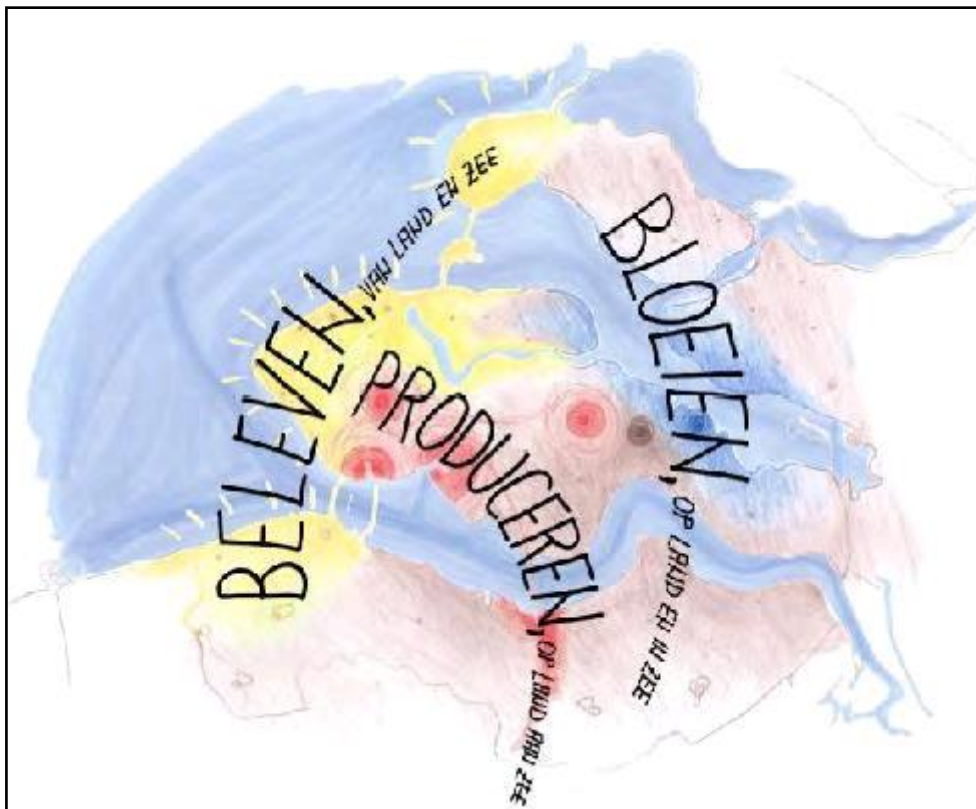
2.2 Provinciaal beleid

Het initiatief raakt aan verschillende provinciale beleidskaders, waaronder het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 en de Provinciale Verordening.

Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 en Provinciale Verordening

In het Omgevingsplan 2012-2018 (vastgesteld op 28 september 2012) beschrijft de Provincie wat zij de komende jaren zal doen om Zeeland op verschillende punten vooruit te helpen. Het Omgevingsplan is het provinciaal beleidsplan voor ruimte, milieu, water en natuur. Een onderdeel van het Omgevingsplan is een integrale visie van Zeeland waarmee de Provincie de kernkwaliteiten van Zeeland verder wil benutten, herkennen en versterken. Zeeland kan hierdoor in 3 delen worden ingedeeld (zie figuur 9):

- Produceren op Land aan Zee;
- Beleven van Land en Zee;
- Bloeien op Land en in Zee.



Figuur 9: drie deelgebieden in visie 'Land in Zee' (Bron: Gemeente Schouwen-Duiveland, 2012)

Parkeerterrein

Het realiseren van een parkeerterrein -danwel uitbreiding ervan- valt onder voorzieningen. De Provincie Zeeland heeft als doelstelling om een goed voorzieningenniveau voor bewoners, toeristen en bedrijven te bewerkstelligen. De Provincie zet zich samen met de gemeente in voor een goed voorzieningenstelsel.

Toeristisch-recreatieve potenties

Naast het versterken van het voorzieningenniveau, verlangt de provincie optimale benutting van de toeristisch-recreatieve potenties van Zeeland. Scharendijke wordt op de recreatiekansenkaart als **hotspot** genoemd. De provincie wenst op deze locaties samen met betrokkenen invulling te geven aan toekomstbestendig verblijfsrecreatief product. Het uitbreiden van het parkeerterrein levert een bijdrage aan het voorzieningenniveau, doordat voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is. Daarnaast vindt deze uitbreiding plaats in een kern die genoemd is als hotspot in het omgevingsplan.

Concreet:

Vanuit het Provinciaal beleid is het realiseren van de uitbreiding van een bestaand parkeerterrein op deze locatie een gewenste ontwikkeling.

2.3 Regionaal beleid

Waterwet (2009)

In 2009 is de Waterwet in werking getreden. Deze wet is ontstaan uit het samenvoegen van acht oude waterwetten. De Waterwet kent één watervergunning. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. In de Keur heeft het waterschap regels opgenomen gericht op het veiligstellen van het water aan- en afvoer en de bescherming tegen wateroverlast.

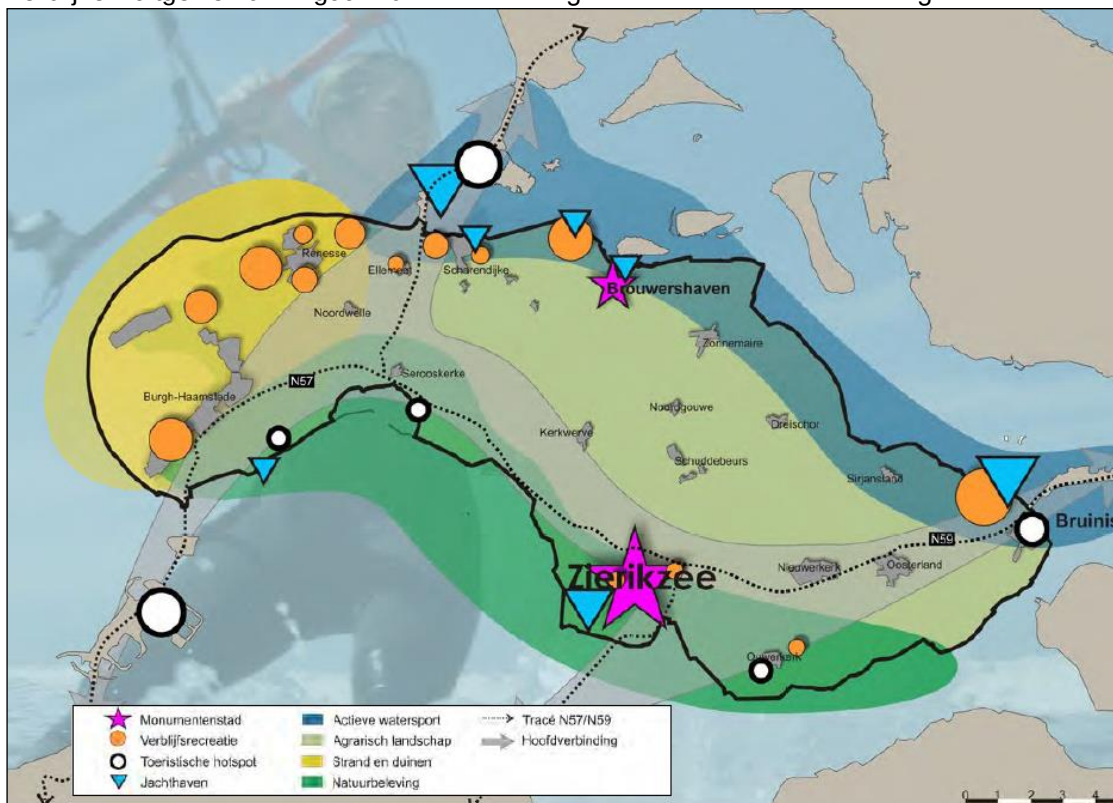
2.4 Gemeentelijk beleid

Het initiatief raakt aan verschillende gemeentelijke beleidskaders, waaronder de Strategische Visie en het Milieubeleidsplan.

Strategische Visie

De gemeenteraad heeft op 3 oktober 2011 de Strategische Visie 'Tij van de Toekomst' vastgesteld. In de visie is opgenomen hoe de gemeente Schouwen-Duiveland er in 2040 uit zou moeten zien.

In de strategische visie staat de volgende ambitie centraal: 'In 2040 kent vakantie-eiland Schouwen-Duiveland een toonaangevende water economie die de duurzame verbinding vormt tussen wonen, werken, zorgen en genieten'. In de visie zijn de drie strategische doelen 'werken', 'wonen' en 'verblijven' uitgewerkt. In figuur 10 is dit in de zogeheten 'functiekaart' visueel gemaakt.



Figuur 10: 'kaart toeristische hoofdstructuur' (Bron: Strategische Visie - gemeente Schouwen-Duiveland, 2011)

In de Strategische Visie wordt het gebied Scharendijke aangewezen als een gebied bedoeld voor 'Verblijfsrecreatie'. Tevens is watersport hier een belangrijke functie; vandaar de specifieke aanduiding 'Jachthaven'. Een parkeerterrein is in deze recreatieve omgeving prima passend.

Structuurvisie Brouwersdam-Zuid (2011)

De structuurvisie Brouwersdam-Zuid sluit aan op de bovengenoemde strategische visie van de gemeente. Er liggen kansen voor Scharendijke door de kern meer te verbinden met het Grevelingenmeer, zowel vanuit ruimtelijk als economisch oogpunt. Vanuit ruimtelijk oogpunt liggen de aandachtspunten bij het waarborgen van de bereikbaarheid en de wijze waarop de kern zich richting het Grevelingenmeer profileert en de ruimtelijke kwaliteit. Vanuit economisch is het in stand houden en versterken van het voorzieningenniveau een aandachtspunt. Het parkeerterrein -in dit geval ten dienste van detailhandel- zorgt voor een versterking van het voorzieningenniveau, ook juist voor de toeristische sector.

Concreet:

De realisatie van een parkeerterrein bij Scharendijke is vanuit de Strategische Visie en de Structuurvisie Brouwersdam-Zuid een gewenste ontwikkeling.

Milieubeleidsplan

Het milieubeleid van de gemeente Schouwen-Duiveland is vastgelegd in het milieubeleidsplan. Het beleid wordt besproken en vastgelegd middels een aantal modules die elk een apart milieuthema behandelen. Hierna worden de belangrijkste aandachtspunten uit de diverse modules genoemd.

Module Geluid en Stilte (2008)

- rust en stilte: streven naar zo min mogelijk gebiedsvreemde geluiden;
- woonklimaat: streven naar behoud van een prettig woonklimaat, zowel binnen als buiten;
- evenementen: evenementen mogen geen overlast veroorzaken;
- verkeer: nieuwe wegen moeten op voldoende afstand van bestaande woningen gelegd worden, om overlast te voorkomen.

Bij nieuwe ontwikkelingen is het uitgangspunt om nieuwe probleemsituaties te voorkomen. Er wordt bijvoorbeeld gekeken naar de effecten van wegen op woningen. Het ontwerp van het plangebied (zie figuren 3 en 4) houdt hier rekening mee doordat het zo ver als mogelijk van woningen is gesitueerd. In hoofdstuk 4 worden de milieuaspecten nader behandeld.

Module Licht en Duisternis (2009)

Anders dan in andere delen van Nederland kun je op Schouwen-Duiveland nog echte duisternis ervaren. Niet verlichten, slim, gericht en bewust verlichten zorgen er niet alleen voor dat onze duisternis behouden blijft, ze besparen vaak ook energie. Er mag slechts verlicht worden indien dit echt nodig is. Het duisternisbeleid richt zich o.a. op de volgende sectoren:

- openbare verlichting: de gemeente gaat zelf na hoe de bovengenoemde uitgangspunten op haar eigen verlichting kunnen worden toegepast;
- terreinverlichting (sport): duurzaamheid, slimme en gerichte terreinverlichting;
- veldverlichting: duurzaam en goed gericht zodat er zo weinig mogelijk licht verstrooid.

De ontwikkeling sluit aan op de reeds aanwezige parkeerplaats. Als er zorgvuldig met verlichting wordt omgegaan, is het aspect licht en duisternis geen probleem. Relevant is als er niemand aanwezig is, dat er ook geen verlichting brandt. Hierdoor blijft de duisternis zoveel mogelijk behouden. Alleen als er licht nodig -dus op de momenten dat mensen daar zijn- kan licht worden toegestaan. In onderstaande figuren is het verlichtingsplan weergegeven inclusief de noodzakelijk gebruikte materialen / armaturen.

SUPER SCHARENDIJKJE
Kiezen voor kansen, juist nu!

Scharendijke

4 juni 2018

Houtwal / opgaande onderbeplanting

Zeeuwse haag

Houtwal / opgaande onderbeplanting

0 15 30 meter

LEGENDA

Boom in houtwal -
Salix alba 'Sericea' - zilverwilg

Houtwal / opgaande onderbeplanting - oppervlakte: 325 m²

Soorten:

- Acer campestre 15%
- Comus sanguinea 5%
- Corylus avellana 5%
- Crataegus monogyna 50%
- Prunus spinosa 5%
- Rosa carolina 5%
- Rosa rubiginosa 5%

Of herplant van andere heestersoorten uit de 'Sterfsmidstijl Boeren planten boom' van de Stichting Landschapsbeheer Zeeland - 2017/2018

Zeeuwse haag - lengte: 52 m

Soorten:

- Acer campestre 15%
- Crataegus monogyna 50%
- Ilex aquifolium 5%
- Prunus spinosa 5%
- Rosa carolina 5%
- Rosa rubiginosa 5%
- Sambucus nigra 5%

Gebaseerd op het inrichtingsvoorstel voor de uitbreiding van de parkeerplaats van Van Oelder B.V. van 21-11-2017: ZES024-R004-B-inrichtingsaanpak-AD-landscape.pdf

Beoord. bij plan: 04-10-2018, 06.04. Planlijst.pdf

Project: Super PLUS Landschappelijke inpassing Scharendijke

Tek. nr.: BEP05-26

Begintijdstip uitbreiding parkeerterrein

Opdrachtgever: Van Oelder B.V.

Project: 04-10-2018, 06.04. Planlijst.pdf

HOLLANDSCHAP

Adviseurs voor Best- en Landschapsinrichting

International Landscape Architects & Planners

Module Energie en Klimaat (2009)

- gebouwen: hanteren van een 10% strengere EPC norm en het energiezuinig ontwerpen van gebouwen.
- verkeer en vervoer: stimuleren van gebruik van het openbaar vervoer en de fiets;
- duurzame energie: kansen onderzoeken om energieneutraal te worden. Gebruikmaken van deze kansen zoals warmtekoude opslag.

Module Luchtkwaliteit (2008)

Module Bodem (2010)

12

Met deze module zal bij de invulling van het plangebied rekening worden gehouden, er is een bodemonderzoek uitgevoerd. In paragraaf 4.7 worden de conclusies besproken.

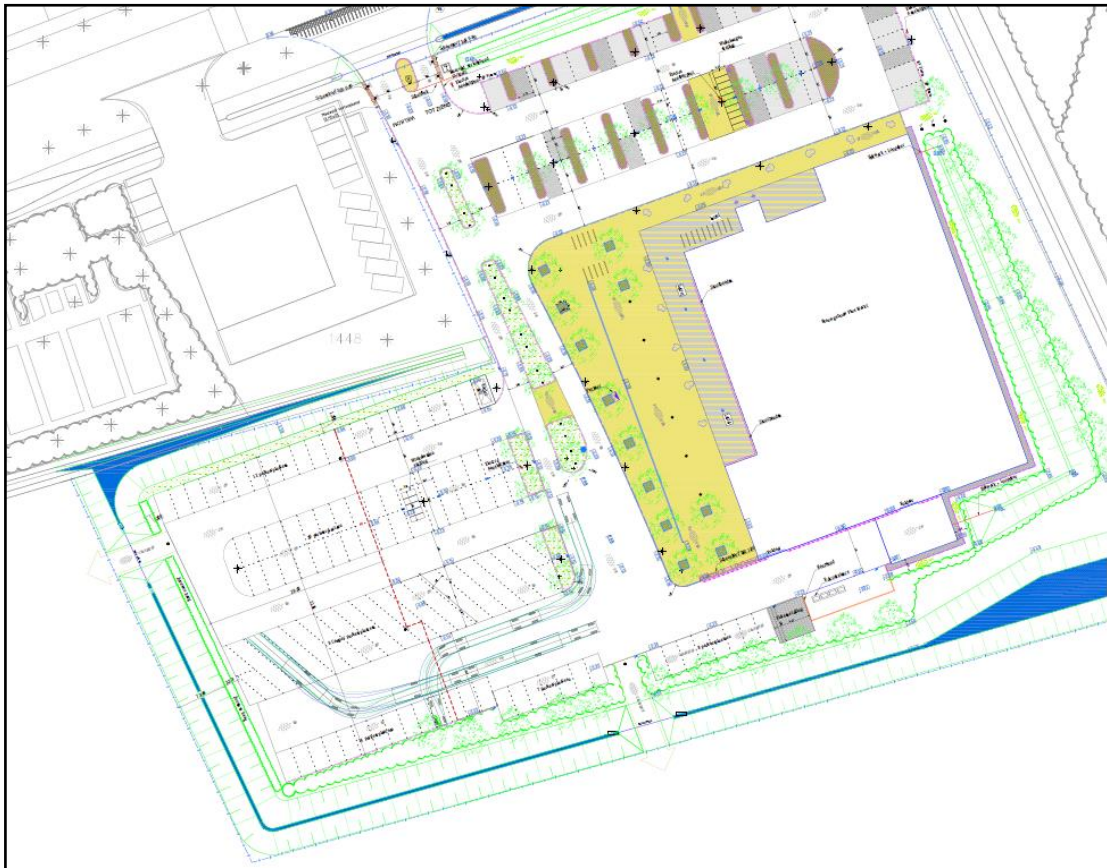
2.5 Conclusie

De ontwikkeling past binnen de geldende beleidskaders van de Provincie en gemeente. Vanuit het Provinciaal beleid, te weten het Omgevingsplan 2012-2018 en de Provinciale Verordening is de realisatie van de uitbreiding van een parkeerterrein een gewenste ontwikkeling, vanwege de ligging in de recreatieve hotspot Scharendijke. Het initiatief raakt aan verschillende gemeentelijke beleidskaders, waaronder de Strategische Visie, Structuurvisie Brouwersdam-Zuid en het Milieubeleidsplan. Een parkeerterrein is op deze locatie mogelijk en gewenst.

3 PLANOLOGISCHE ANALYSE

3.1 Ruimtelijke en functionele analyse

De ontwikkeling ziet op de realisatie van de uitbreiding van een reeds aanwezig parkeerterrein op het perceel Boutlaan 1 Scharendijke, plaatselijk bekend als de Plus supermarkt. Concreet gaat het om de extra aanleg van 70 parkeerplaatsen. Hiervan zijn er 10 camperplaatsen (zie ook figuur 1). Naast het parkeerterrein is een essentieel onderdeel de groene landschappelijke inpassing. In onderstaande figuur is nogmaals de gewenste ontwikkeling weergegeven.



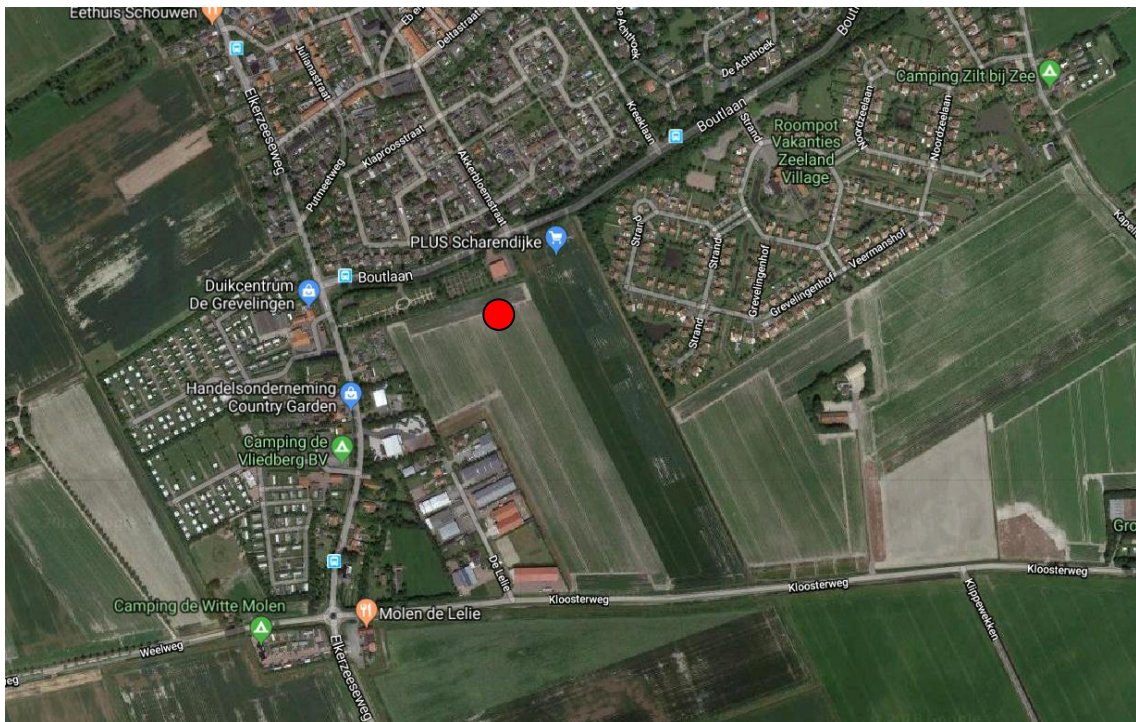
Figuur 14: Bovenaanzicht nieuwe situatie (Bron: Erik van den Bos Architect, 2018)

Huidige situatie

In de huidige situatie is er sprake van agrarisch open gebied. De gronden worden ook nog gebruikt voor agrarisch gebruik. Het is daarmee open 'maagdelijk' gebied. Ten noorden van de nieuwe parkeerplaats bevindt zich de algemene begraafplaats van Scharendijke. Verder weg aan de noordzijde bevindt zich een woonwijk. Aan de oostzijde sluit de ontwikkeling aan op het bestaande parkeerterrein van de Plus supermarkt. Zowel aan de west- als de zuidzijde wordt aangesloten op open agrarisch gebied. Het betreft hier akkerland. In de verdere omgeving zijn campings aanwezig. Er is sprake van een gemêleerde omgeving.

Direct in en rondom het deelgebied Boutlaan zijn geen monumenten gelegen. Ook is er geen historisch waardevolle bebouwing in of direct rondom het plangebied aanwezig. Op enige afstand van het plangebied is de korenmolen 'De Lelie' aan de Kloosterweg 4 gelegen. Deze molen is aangewezen als rijksmonument. Het deelgebied Boutlaan is niet binnen de molenbiotoop gelegen.

In onderstaande figuur is de ligging van de ontwikkeling alsmede de omgeving goed zichtbaar.



Figuur 15: Luchtfoto omgeving Boutlaan 1 Scharendijke
(Rode cirkel is de gewenste uitbreidingslocatie van het parkeerterrein)
(Bron: Google Maps, 2018)

Analyse nieuwe situatie

In het algemeen kan worden gesteld dat een parkeerterrein hier noodzakelijk is vanwege de parkeerproblematiek. Met name in de zomerperiode blijkt dat het bestaande parkeerterrein niet toereikend is, waardoor het wenselijk is om het parkeerterrein uit te breiden. De ontwikkeling levert ook een bijdrage aan het (behouden van het) voorzieningenniveau.

Zowel ruimtelijk als functioneel wordt aangesloten op de omgeving. Het terrein wordt landschappelijk goed ingepast, waarbij aansluiting wordt gevonden op de reeds aanwezige landschappelijke inpassing van het bestaande parkeerterrein. De zuidelijke lijn wordt op dezelfde wijze landschappelijk doorgetrokken. De ontwikkeling leidt niet tot een grote inbreuk van het landschap.

Uitgangspunten en randvoorwaarden

Vanuit de bij het principebesluit behorende quickscan (april 2018) worden de volgende uitgangspunten en randvoorwaarden aangegeven:

- Het is ruimtelijk gewenst om de boombeplanting aan de zuidzijde helemaal door te zetten tot in de zuidwestelijke hoek van het (nieuwe) terrein. **Ja, gebeurd.**
- Uit een beplantingsplan moest blijken dat de beoogde landschappelijke inpassing bestaat uit streekeigen soorten en realistisch en uitvoerbaar is. **Ja, zie beplantingsplan dd 4 juni 2018.**
- De grotere parkeerplaatsen, die geschikt zijn voor onder andere campers, worden niet gebruikt voor overnachtingen. **Ok.**

Verkeer en parkeren

In 2015 is het bestemmingsplan 'Dorpsstraat-Boutlaan in Scharendijke' vastgesteld waarin ook randvoorwaarden zijn opgenomen voor wat betreft parkeren. Op basis van de CROW 2012 geldt dat minimaal 68-93 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd. In de huidige situatie zijn er 75 parkeerplaatsen en 6 camperplaatsen. Er wordt dus al voldaan aan de normen.

3.2 Conclusie

Door het perceel in te richten met parkeervoorzieningen (met landschappelijke inpassing) kunnen we bijdragen aan verbetering van de parkeervoorzieningen in Scharendijke. Ter plaatse is het aantal parkeerplaatsen schaars. Ruimtelijk en functioneel is deze ontwikkeling wenselijk en mogelijk.

4 MILIEU- EN DUURZAAMHEIDSKADER

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden alle milieuaspecten behandeld die relevant zijn voor de ontwikkeling van dit plan.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met eventuele milieuhinder door bedrijven. Door het aanbrengen van een zone tussen bedrijvigheid en milieugevoelige bestemmingen (zoals woningbouw) kan de overlast ten gevolge van bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden worden. Uitgangspunt daarbij is dat bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt en dat ter plaatse van de milieugevoelige functies zoals 'wonen' sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voor de afstemming tussen milieugevoelige en milieuhinderlijke functies wordt milieuzonering toegepast. Daarbij wordt gebruikgemaakt van de VNG publicatie "Bedrijven en Milieuzonering 2009", (Hierna: VNG-handreiking). Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geur, stof, geluid en gevaar.

Toetsing

Het plan omvat de realisatie van een parkeervoorziening in een gebied met diverse functies. De meest gevoelige functie is wonen. In de handreiking is een richtafstand opgenomen voor parkeerterreinen van 30 meter ten opzichte van het omgevingstype rustige woonwijk; dit is op basis van de grootste afstand voor het aspect geluid. Deze richtwaarde geldt voor een gemiddeld parkeerterrein. Het parkeerterrein kan op grond van de Handreiking gekwalificeerd worden als een categorie 2. SBI: 5221.

De dichtstbijzijnde gevoelige bestemming (wonen) ligt op ruim 70 meter van het beoogde parkeerterrein. Dat is dus ruim boven de richtafstand van 30 meter. Ook zijn in de nabije omgeving geen bedrijven aanwezig welke worden belemmerd.

Conclusie

Het aspect milieuzonering is geen belemmering voor het plan; het plan staat daarmee een goed woon- en leefklimaat niet in de weg.

4.3 Luchtkwaliteit

Door de uitstoot van uitlaatgassen door onder andere de industrie en het verkeer komen schadelijke stoffen in de lucht. Vooral langs drukke wegen kunnen de concentraties van verschillende stoffen zo hoog zijn dat deze de gezondheid kunnen aantasten. Om te voorkomen dat de gezondheid wordt aangetast door luchtverontreiniging dient bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen rekening gehouden te worden met de luchtkwaliteit ter plaatse.

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in hoofdstuk vijf (luchtkwaliteitseisen) van de Wet milieubeheer (hierna Wm), ook wel Wet luchtkwaliteit genoemd (hierna Wlk). Het doel van de Wlk is het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. De in de Wlk vastgestelde normen voor luchtkwaliteit mogen niet overschreden of, in geval van een bestaande overschrijding, mag een eventuele toename niet in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Luchtkwaliteitsnormen vormen geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde; of
- een project per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt; of
- een project slechts in 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging; of
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL); of
- een project een ander project van gelijke of grotere omvang vervangt.

Niet in betekenende mate

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet In Betekenende Mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Een project draagt 'niet in betekende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de 3%

grens niet wordt overschreden. De 3%-grens is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM10) of stikstofdioxide (NO2). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m3 voor zowel PM10 als NO2. Een geplande ruimtelijke ontwikkeling draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging als:

- het valt onder de beschrijving in de tabellen met categorieën van gevallen in de 'Regeling Niet In Betekende Mate', of
- het bevoegd gezag aannemelijk kan maken, bijvoorbeeld door berekeningen, dat de 3% grens niet wordt overschreden.

Besluit gevoelige bestemmingen

Op 16 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen in werking getreden. Het besluit is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO2), met name kinderen, ouderen en zieken. Daartoe voorziet het besluit in zones waarbinnen luchtkwaliteitsonderzoek nodig is: 300 meter aan weerszijden van rijkswegen en 50 meter langs provinciale wegen, gemeten vanaf de rand van de weg. Waar in de onderzoekszone de grenswaarden voor PM10 of NO2 (dreigen te) worden overschreden, mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een 'gevoelige bestemming' niet toenemen. Dit wordt bereikt door op die locatie de vestiging van een gevoelige bestemming niet toe te staan. Bij uitbreidingen van bestaande gevoelige bestemmingen is een eenmalige toename van maximaal 10% van het totale aantal blootgestelden toegestaan. Is (dreigende) normoverschrijding niet aan de orde, dan is er ook geen bouwverbod voor gevoelige bestemmingen binnen de onderzoekszone.

Toetsing

Er komen 60 parkeerplaatsen en 10 camperplaatsen extra bij het bestaande parkeerterrein. De uitbreiding van het parkeerterrein is niet bedoeld om 'meer' te kunnen parkeren, maar wordt juist gerealiseerd om de parkeerdruk te verlichten op het bestaande parkeerterrein en de directe woonomgeving. Toename van verkeer, maar ook vrachtverkeer is derhalve niet aan de orde.

Conclusie

Er treedt geen probleem op voor de luchtkwaliteit.

4.4 Archeologie

Algemeen

In 1992 is het Verdrag van Valletta (Malta) door de landen van de EU, waaronder Nederland, ondertekend. Dit verdrag verplicht de Europese overheden tot het beschermen van archeologisch erfgoed. Hierbij wordt als uitgangspunt gehanteerd dat archeologische waarden in situ bewaard moeten blijven. Dat wil zeggen, dat ernaar gestreefd moet worden om de waarden op de locatie te behouden. Als dit niet mogelijk blijkt, bijvoorbeeld bij bouwplannen, dan moeten de waarden worden opgegraven en ex situ worden bewaard.

Het Verdrag van Valletta is doorvertaald in de Monumentenwet 1988, zoals deze gewijzigd is in september 2007. Op 1 juli 2016 is de Monumentenwet vervallen en is deze grotendeels verwerkt in de Erfgoedwet.

Volgens het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen Zierikzee 2014' geldt op het plangebied een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - 6' (artikel 18). Deze dubbelbestemming is bedoeld voor het behoud en de bescherming van de archeologische waarden van de gronden. Deze bestemming is primair ten opzichte van de overige aan deze gronden toegekende enkelvoudige bestemmingen. Volgens deze bestemming mogen er geen bouwplannen worden gebouwd met een oppervlakte groter dan 2.500 m² en mogen er geen grond- of graafwerkzaamheden dieper dan 0,50 meter beneden het maaiveld plaatsvinden. Aangezien ruimschoots onder deze maat (circa 800 m²) wordt gebleven is archeologie geen belemmering.

Conclusie

Het aspect archeologie is geen belemmering voor het plan.

4.5 Geluid en stilte

Algemeen

Een belangrijke basis voor de ruimtelijke afweging in het kader van het aspect geluid is de Wet geluidhinder (Wgh). Deze wet biedt geluidgevoelige functies (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van o.a. industrielawaai en wegverkeerlawaai door middel van zonering.

Industrielawaai

Het bedrijf valt onder het Activiteitenbesluit. Hierin staan de voorschriften opgenomen waaraan moet worden voldaan.

Toetsing

Aannemelijk is dat aan het activiteitenbesluit kan worden voldaan. Tevens geldt in het algemeen dat als aan de richtafstand op grond van de VNG-handreiking Bedrijven en milieuzonering behorende bij de van toepassing zijn de bedrijfscategorie wordt voldaan, het aspect geluid niet zorgt voor een aantasting van het woon- en leefklimaat. Dit aspect hoeft in dit geval niet verder te worden onderzocht.

De geluidsruimte is voor een deel van de bedrijven vastgelegd in de omgevingsvergunning voor de activiteit milieu. Een groot deel van de bedrijven valt onder een algemene maatregel van bestuur. Hierin zijn onder andere voor geluid voorschriften opgenomen. Deze voorschriften kunnen bepalend zijn voor de benodigde afstand tussen het bedrijf en gevoelige functies in de omgeving. In de omgevingsvergunning activiteit milieu moet het aspect geluid worden opgenomen.

Wegverkeerslawaai

Ingevolge artikel 74 Wet geluidhinder (Wgh) zijn in principe alle wegen gezoneerd. Uitzondering op deze regel zijn wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt en woonerven. Tevens zijn in de Wgh onderzoekszones opgenomen waarbinnen onderzoek moet worden uitgevoerd naar de gevolgen van wegverkeerslawaa*i* op een geluidsgevoelige bestemming. Deze onderzoekszones bedragen voor het stedelijk gebied voor wegen met 1 of 2 rijstroken 200 meter en voor het buitenstedelijk gebied 250 meter voor wegen met 1 of 2 rijstroken. Voor gezoneerde wegen geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De grenswaarde ligt tussen de 53 dB en 68 dB, afhankelijk van de ligging en of het een nieuwe of bestaande situatie betreft.

Een geluidsbelasting hoger dan deze grenswaarde is niet toelaatbaar. In het gebied tussen de voorkeursgrenswaarde en de grenswaarde is de geluidbelasting alleen toepasbaar na een afwegingsproces in de vorm van een procedure hogere grenswaarde.

Toetsing

De aan te leggen ontwikkeling ligt binnen een 30 km gebied. Op grond van de Wet geluidhinder hoeft niet te worden getoetst en naar verwachting treedt ook geen geluidsprobleem op. De uitbreiding van het parkeerterrein is niet bedoeld om 'meer' te kunnen parkeren (dus geen toename van het verkeer), maar wordt juist gerealiseerd om de parkeerdruk te verlichten op het bestaande parkeerterrein en de directe woonomgeving. Toename van verkeer, maar ook vrachtverkeer is derhalve niet aan de orde.

Conclusie

- Industrielawaai

Voor wat betreft het aspect industrieverkeerslawaa*i* is aannemelijk dat aan een goed woon- en leefklimaat wordt voldaan. Voor industrielawaai zijn er derhalve geen belemmeringen te verwachten. Wel moet in het vervolgtraject bij de aanvraag omgevingsvergunning in de voorschriften voor geluid aandacht worden besteed.

- Wegverkeerslawaai

Omdat geen uitbreiding van het verkeer optreedt heeft het aspect wegverkeerslawaa*i* geen invloed op het woon- en leefklimaat van de gevoelige bestemmingen.

4.6 Externe veiligheid

Algemeen

Bij ruimtelijke plannen wordt ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten gekeken, namelijk:

- bedrijven waar opslag, gebruik en / of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of leidingen.

In het externe veiligheidsbeleid wordt doorgaans onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Toetsing Risicovolle inrichtingen

Volgens de Risicokaart (Bron: risicokaart.nl, juni 2018) bevinden zich in de nabije omgeving van het plangebied geen Bevi-inrichtingen (Besluit externe veiligheid inrichtingen) die van invloed zijn op de planontwikkeling. De invloedsgebieden van de dichtstbijzijnde Bevi-inrichtingen reiken niet over het plangebied. Andersom zorgt de ontwikkeling van het plangebied niet tot een beperking van deze Bevi-inrichtingen.

Toetsing Vervoer van gevaarlijke stoffen / Basisnet

De rijksweg N57 is aangewezen als transportroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze weg ligt op een zodanige afstand (ca 1 km) dat de relevante invloedsgebieden niet over het plangebied reiken. Deze ontwikkeling op een grotere afstand dan de 200 meter uit het Basisnet dat dit niet zal zorgen voor een (significante) toename van het groepsrisico. De thema's water en buisleidingen zijn niet van toepassing op dit plangebied.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmeringen voor de ontwikkeling. Andersom zorgt de ontwikkeling niet voor een beperking van Bevi-inrichtingen en transportroutes vervoer gevaarlijke stoffen.

4.7 Bodem

Milieuhygiënische bodemkwaliteit

Het landelijk beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie, de bodemkwaliteit mag geen onaanvaardbaar risico opleveren voor de gebruikers van de bodem. Voor alle locaties waar een functiewijziging of herinrichting wordt voorzien, dient de bodemkwaliteit door middel van een bodemonderzoek in beeld te worden gebracht. Het Besluit bodemkwaliteit omvat de regels rond grondverzet, bouwstoffen en een stuk kwaliteitsboring.

Duurzaam bodemgebruik

Realiseren duurzaam bodemgebruik door rekening te houden met de lokale bodemkwaliteiten. De bodem biedt zowel kansen als belemmeringen. Door deze eigenschappen af te stemmen met de (ruimtelijke) ontwikkeling kan duurzaam bodemgebruik worden gerealiseerd. Thema's die hier worden meegenomen zijn o.a. zettingsgevoeligheid, bodemsoort, kabels en leidingen, grondwater en het gebruik van bodemenergie.

Niet gesprongen explosieven

De potentiële aanwezigheid van niet gesprongen explosieve (conventionele explosieven) kan een bedreiging in houden bij grondroerende werkzaamheden en kan tot vertraging in de planvorming en - uitvoering leiden. De gemeente beschikt over een inventarisatie van niet gesprongen explosieven op een signaleringskaart, opgesteld door historisch onderzoek, ooggetuigenverklaringen en eerdere vondsten. Wanneer er ontwikkelingen plaatsvinden in een aandachtsgebied kan een toetsing op niet gesprongen explosieven worden uitgevoerd.

Aardkundige waarden

Ten aanzien van de aardkundige waarden richt het gemeentelijk beleid zich op het versterken van de plaatselijke landschapskwaliteiten. Dit kan door aardkundige patronen een zichtbare rol te laten spelen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Doorsnijding en versnippering van het landschap moet zo veel mogelijk worden voorkomen.

Toetsing

Vrijkomende grond heeft volgens de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Schouwen-Duiveland de klasse achtergrondwaarde. Tevens is de locatie niet verdacht op niet gesprongen explosieven. Ook zijn er geen aardkundige waarden bekend.

Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de uitbreiding van het parkeerterrein.

4.8 Water

In ruimtelijke plannen moet aandacht worden besteed aan waterhuishoudkundige aspecten. Daarbij staan naast een duurzaam waterbeheer de integrale afweging en het creëren van maatwerk voorop. Water moet altijd bekeken worden in het licht van het watersysteem of stroomgebied waarin een stad of een dorp ligt. Een goede afstemming van waterbeleid en ruimtelijke ordening, ook in relatie tot de omgeving, is relevant. Daarbij is het handig om oplossingen voor eventuele effecten door klimaatverandering mee te nemen bij het ontwerp.

Door de uitbreiding van de parkeerplaatsen neemt de verharde oppervlakte aanzienlijk toe. Dat betekent dat er meer oppervlakte ter compensatie voor wateropvang ingericht dient te worden. Het verhard oppervlak kan juist ook verkleind worden door het toepassen van bijvoorbeeld grastegels. De groenstrook rondom kan ook worden gebruikt voor de afwatering van het hemelwater.

Conclusie

Bevoegd gezag (i.c. de gemeente Schouwen-Duiveland) legt het plan voor aan Waterschap. Er heeft reeds afstemming plaatsgevonden over deze ontwikkeling tussen initiatiefnemer en het Waterschap.

4.9 Natuur

De bescherming van de natuur in Nederland vindt plaats door Europese en nationale wetgeving. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen soortbescherming en gebiedsbescherming. Deze staan los van elkaar en hebben ieder hun eigen werking.

Soortbescherming

Voor alle bestemmingsplannen geldt dat onderzoek moet worden uitgevoerd naar mogelijke beschermde soorten die in het plangebied voorkomen. Bij ruimtelijke ingrepen dient in kaart te worden gebracht of de actuele beschermde natuurwaarden van de locatie worden bedreigd.

De bescherming van soorten is verankerd in de Flora- en faunawet, die op 1 april 2002 van kracht is geworden. In de Flora- en faunawet zijn verbodsbepalingen opgenomen die bijvoorbeeld het doden of verwonden van dieren en het aantasten van vaste rust- of verblijfplaatsen strafbaar stellen. Artikel 75 van de wet biedt echter de mogelijkheid om een ontheffing aan te vragen voor bepaalde activiteiten die leiden tot een overtreding van de verbodsbepalingen.

Gebiedsbescherming:

Voor alle bestemmingsplannen geldt dat onderzoek moet worden uitgevoerd naar mogelijke gebiedsbescherming in of nabij het plangebied. Bij ruimtelijke ingrepen dient in kaart te worden gebracht of er effecten zijn op beschermde gebieden. De gebiedsbescherming is verankerd in de Wet Natuurbescherming (2017). Onderzocht moet worden of deze wet de uitvoering van het plan niet in de weg staat.

Stikstofdepositie

Om de stikstofdepositie op Natura2000 gebieden terug te dringen heeft het ministerie van I&M (ministerie van Infrastructuur & Milieu) samen met onder andere het ministerie van EL&I (ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie) het PAS ontwikkeld. PAS staat voor Programmatische Aanpak Stikstof. In het PAS worden maatregelen opgenomen om de

stikstofdepositie terug te brengen en hiermee de biodiversiteit in de Natura2000 gebieden te beschermen. Als een bestemmingsplan een mogelijke toename van de stikstofemissie toestaat, moet in het plan gemotiveerd worden hoe de depositie er uit ziet en hoe zich dat verhoudt tot de kritische depositiewaarde en de achtergrondwaarde.

Toetsing

De uitbreiding van de parkeerplaats ligt op korte afstand (circa 800 meter) van het Natura 2000-gebied Grevelingen. Echter tussen het Natura 2000 gebied en de locatie ligt wel de kern Scharendijke. Daarbij gaat het in dit plan om het uitbreiden van een parkeerplaats. Het is geen nieuwe ontwikkeling. Deze uitbreiding zal geen effect hebben op de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied, en in ieder geval geen significante effecten.

Het dichtstbijzijnde NNZ-gebied ligt op circa 1300 meter bij de damaanzet Brouwersdam. Beheergronden liggen op zo'n 800 meter tussen Scharendijke en Den Osse. De aanpassing/uitbreiding van de parkeerplaats zal dus geen effect hebben op het NNZ.

De realisering van onderhavig verzoek heeft geen effecten voor de natuurwaarden. In de directe omgeving zijn er geen EHS-gebieden of bevinden zich Natura 2000-gebieden. De ontwikkeling vindt plaats tussen bestaande bebouwing. Op voorhand worden ook geen beschermde plant- of diersoorten verwacht. Vooraf wordt dus geen natuurscan verplicht gesteld. Op het moment dat gesloopt wordt, of bomen worden gekapt, moet wel worden vastgesteld dat er geen broedplaatsen worden kapot gemaakt of mogelijk broedvogels verstoord worden.

Conclusie

De realisatie van de uitbreiding van een parkeerterrein en erfbepanting parkeerplaatsen zullen naar verwachting geen negatieve effecten hebben op natuurwaarden. Wel zal bij de uitvoering van de plannen opgelet moeten worden dat er geen dieren verstoord worden en is de zorgplicht van toepassing. Bij menselijke handelen dient voldoende zorg in acht te worden genomen om in het wild levende planten en dieren zoveel mogelijk te beschermen. Voor de uitbreiding van de parkeerplaats hoeft ook geen PAS-berekening gemaakt te worden en/of een ontheffing worden aangevraagd.

4.10 Licht en duisternis

Kunstmatige verlichting komt voor bij (autosnel)wegen, (fiets)paden, woonkernen, industrie- en bedrijventerreinen, recreatieterreinen, glastuinbouwbedrijven, sportterreinen (maneges, golfbanen, tennisbanen, voetbalvelden, en dergelijke). Mogelijk negatieve effecten van lichthinder worden bepaald door enerzijds de aard, intensiteit en duur en plaats van de verlichting en anderzijds door de kans op blootstelling, die gerelateerd is aan de omgeving en de leefwijze van mens en dier.

Toetsing

De uitbreiding van de parkeerplaats grenst aan open landbouwgebied. Met de verlichting van dit terrein wordt zorgvuldig omgegaan. De verlichting is zo minimaal mogelijk zijn, en bij voorkeur dynamisch, waardoor deze alleen aan is als er in de directe omgeving activiteiten/beweging plaats vindt. Het onnodig verlichten tijdens avond en nachturen is niet toegestaan.

Conclusie

Uit het verlichtingsplan (opgenomen in paragraaf 2.4) is gebleken dat de parkeerplaats verlicht wordt middels LED-verlichting met zodanige armaturen / materialen dat de verlichting enkel de parkeerplaats verlicht. Tevens zorgt de landschappelijke inpassing ervoor dat er geen uitstraling buiten het terrein plaatsvindt.

4.11 (vormvrije) m.e.r.-beoordeling

De bedoeling van de m.e.r. (milieueffectrapportage) regelgeving is om (in een aantal gelimiteerde gevallen) milieu een volwaardige plaats in de besluitvormingsprocessen van een groot aantal wetten, waaronder de Wro (Wet ruimtelijke ordening), te geven. De basis voor de regelgeving met betrekking tot de MER (Milieueffectrapport) wordt gevormd door de Europese richtlijn voor milieueffectrapportage (85/337/EEG) en de Europese richtlijn betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's (2001/42/EG). Beide richtlijnen zijn in de Wet milieubeheer (Hoofdstuk 7) en het Besluit milieueffectrapportage in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd.

Toetsing

De ontwikkeling wordt niet genoemd in bijlage I onder C en/of D van het Besluit m.e.r. waardoor deze niet m.e.r. beoordelingsplichtig is.

Conclusie

Er hoeft geen (vormvrije) m.e.r. beoordeling te worden gedaan, danwel een MER te worden opgesteld.

4.12 Conclusie

De milieuaspecten zijn beoordeeld en vormen geen belemmering voor de ontwikkeling. De realisatie van de uitbreiding van een parkeerterrein en bijbehorende landschappelijke inpassing kan op deze locatie wel gerealiseerd worden en zorgt ook niet voor milieuhinder naar de omgeving.

5 Overige belemmeringen

Er zijn geen privaatrechtelijke zaken, zoals eigendomssituatie, aanwezigheid van kabels en leidingen en andere privaatrechtelijke zaken die de ontwikkeling in de weg staan.

6 Economische uitvoerbaarheid

De ontwikkeling zal geheel in particuliere handen worden uitgevoerd en volledig worden bekostigd door initiatiefnemer. Voor de gemeente zijn er geen financiële consequenties aan verbonden. Ook worden -bij de formele aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteiten 'Aanleggen' en 'Milieu'- van toepassing zijnde afspraken over de ontwikkeling en uitvoering daarvan vastgelegd. De economische uitvoerbaarheid is hiermee meer dan voldoende verzekerd.

7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Gedurende de voorbereiding van de omgevingsvergunning wordt het plan gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Tijdens de periode van terinzagelegging kunnen belanghebbenden reageren (indienen zienswijzen) op het plan en vindt eventueel vooroverleg met andere overheden plaats.

Als tijdens de terinzagelegging geen zienswijzen worden ingediend kan de omgevingsvergunning verleend worden.

8 Conclusie

Strijdigheid bestemmingsplan

Het verzoek past niet in het geldende bestemmingsplan omdat de ontwikkeling (uitbreiding van een parkeerterrein met landschappelijke inpassing) ter plaatse niet kan worden gerealiseerd. Er is in het bestemmingsplan ook geen afwijkings- en wijzigingsbevoegdheid opgenomen die de ontwikkeling mogelijk kan maken.

Beleid

De ontwikkeling past binnen de geldende beleidskaders van de Provincie, Waterschap en gemeente. Vanuit het Provinciaal beleid, te weten het Omgevingsplan 2012-2018 en de Provinciale Verordening is het realiseren van de uitbreiding van een parkeerterrein een gewenste ontwikkeling, vanwege de ligging in de kern en aangewezen hotspot Scharendijke. Het initiatief raakt aan verschillende gemeentelijke beleidskaders, waaronder de Strategische Visie, Structuurvisie Brouwersdam-Zuid (2011) en het Milieubeleidsplan. Een parkeerterrein is op de locatie mogelijk en gewenst. Vanuit milieu zijn er voor de realisatie van een parkeerterrein op deze locatie geen problemen te verwachten.

Ruimtelijke en functionele aanvaardbaarheid

De realisatie van de uitbreiding van een parkeerterrein met landschappelijke inpassing is zowel ruimtelijk als functioneel aanvaardbaar. Door het perceel in te richten met parkeerplaatsen kunnen we bijdragen aan verbetering van de parkeervoorzieningen in Scharendijke. Ter plaatse is het aantal parkeerplaatsen schaars waardoor met de uitbreiding van het parkeerterrein een parkeerprobleem voor het bestaande parkeerterrein en de directe (woon-)omgeving wordt opgelost. Ruimtelijk en functioneel is deze ontwikkeling wenselijk en mogelijk.

Conclusie

Op grond van het voorgaande is de conclusie dat de ontwikkeling aansluit op het provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. Ruimtelijk en functioneel voldoet de ontwikkeling op deze locatie en de omgeving. In deze ruimtelijke onderbouwing is beoordeeld en voldoende onderbouwd waarom deze ontwikkeling mogelijk is en voldoet aan een 'goede ruimtelijke ordening'. Op basis van deze ruimtelijke onderbouwing kan aan dit plan medewerking worden verleend. Deze ruimtelijke onderbouwing is onderdeel van de noodzakelijke ruimtelijke procedure.

