

Ruimtelijke onderbouwing

Projectomgevingsvergunning aanleggen parkeerplaatsen Broekstraat in Valburg

Registratienummer : 11int02191
Auteur : D.H.H.J. van Hal
Datum : 19 september 2011

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
1.1.	Aanleiding	3
1.2.	Ligging en begrenzing plangebied	3
1.3.	Geldend bestemmingsplan	3
1.4.	Leeswijzer	4
2.	Bestaande situatie	5
3.	Beleidskader	6
3.1.	Nationaal beleid	6
3.2.	Provinciaal beleid	6
3.3.	Regionaal beleid	7
3.4.	Gemeentelijk beleid	7
3.5.	Conclusie beleid	8
4.	Projectbeschrijving	9
5.	Milieu- & omgevingsaspecten	10
5.1.	Bodem	10
5.2.	Geluid	10
5.3.	Milieuzonering	10
5.4.	Luchtkwaliteit	10
5.5.	Externe veiligheid	11
5.6.	Waterhuishouding	11
5.7.	Flora & Fauna	11
5.8.	Archeologie	11
5.9.	Leidingen	12
6.	Economische uitvoerbaarheid	13
6.1.	Uitvoering	13
6.2.	Planschade	13
7.	Overleg en zienswijzen	14
7.1.	Overleg	14
7.2.	Zienswijzen	14

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Bij de gemeente Overbetuwe is op 4 juli 2011 een verzoek ingediend voor het aanleggen van drie parkeerplaatsen aan de Broekstraat in Valburg. Het perceel is kadastraal bekend gemeente Valburg, sectie I, nummer 1261.

De gemeente Overbetuwe streeft naar een goede en veilige inrichting van de openbare ruimte. Het parkeren in de berm van de Broekstraat wordt niet gezien als een goede inrichting van de openbare ruimte. Verder hecht de gemeente Overbetuwe veel waarde aan het aspect verkeersveiligheid. De Broekstraat wordt door veel scholieren als dagelijkse schoolroute gebruikt. Het parkeren van auto's in de Broekstraat komt het aspect verkeersveiligheid niet ten goede.

Het is binnen het geldende bestemmingsplan niet mogelijk om de parkeerplaatsen aan te leggen. Op grond van artikel 2.12, eerste lid onder a onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) kan de gemeente Overbetuwe vergunning verlenen om dit mogelijk te maken. De gemeente Overbetuwe is bereid hier medewerking aan te verlenen.

1.2. Ligging en begrenzing plangebied

De beoogde drie parkeerplaatsen worden aangelegd in een groenvoorziening tegenover de woningen aan de Broekstraat 42 en 42a in Valburg. Aan de oostzijde van de parkeerplaatsen staat een nutsvoorziening. Ten westen van de parkeerplaatsen is de ontsluiting van het perceel aan de Broekstraat 5.



Globale ligging projectgebied

1.3. Geldend bestemmingsplan

De beoogde parkeerplaatsen zijn geprojecteerd in het plangebied van het bestemmingsplan 'Valburg'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad op 30 juni 2009.

De geldende bestemmingen zijn 'groen' en 'archeologie (dubbelbestemming)'.



Uitsnede geldend bestemmingsplan ter plaatse van het plangebied

De parkeerplaatsen zijn in strijd met het geldende bestemmingsplan, omdat de gronden aangewezen als 'groen' uitsluitend zijn bestemd voor plantsoenen, groenvoorzieningen, speelvoorzieningen, evenementen, beplanting, parken, voet en fietspaden, beeldende kunstwerken, nutsvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen, in- en uitritten, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

1.4. Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt de bestaande situatie beschreven. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het van belang geachte rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijke beleid. Hoofdstuk 4 bevat een omschrijving van het project. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de toets aan relevante wet en regelgeving op het gebied van bodem, geluid, milieuzonering, luchtkwaliteit, externe veiligheid, waterhuishouding, flora & fauna, archeologie en leidingen. In de laatste twee hoofdstukken wordt ingegaan op economische uitvoerbaarheid en overleg en zienswijzen.

2. Bestaande situatie

Het plangebied bestaat uit een openbare groenvoorziening met direct ten oosten van het projectgebied een nutsvoorziening. Aan de westzijde van het projectgebied bevindt zich de ontsluiting van het perceel aan de Broekstraat 5.



Nutsvoorziening aan oostzijde parkeerplaatsen



Groenvoorziening ter plaatse van projectgebied



Uitweg Broekstraat 5 in Valburg

3. Beleidskader

In dit hoofdstuk worden kort de ruimtelijk relevante beleidskaders beschreven waarbinnen de ruimtelijke ontwikkeling zijn plek krijgt.

3.1. Nationaal beleid

Op 1 juli 2008 is de fundamentele herziening van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) in werking getreden, de Wet ruimtelijke ordening (Wro). De wetswijziging zorgt voor een duidelijke taakverdeling tussen de overheden waarbij ruimtelijke beleidsplannen van rijk, provincie en gemeenten in hoge mate verticaal op elkaar zijn afgestemd. In de Wro is de sturingsfilosofie dat elke overheid op basis van de eigen verantwoordelijkheid en de daarbij behorende instrumenten vooral proactief optreedt ter realisering van haar eigen ruimtelijk beleid. Hiertoe stelt elke overheidslaag een structuurvisie vast. De Nota ruimte en het streekplan worden aangemerkt als structuurvisie in het kader van de Wro.

Nota Ruimte

Hoofddoel van het nationale ruimtelijke beleid is om ruimte te scheppen voor verschillende ruimtevragende functies. Het beperkte oppervlak dat Nederland ter beschikking staat, maakt het nodig dit op een efficiënte en duurzame wijze te doen en niet alleen in kwantitatieve, maar ook in kwalitatieve zin. Bundeling van verstedelijking is een beleidsstrategie die het Rijk hanteert. Er wordt op deze manier optimaal gebruik gemaakt van de ruimte die in het bestaande bebouwde gebied aanwezig is. Onderhavig plan past binnen deze strategie en dus binnen het nationale beleidskader.

3.2. Provinciaal beleid

Zoals hierboven aangegeven wordt het streekplan aangemerkt als structuurvisie in het kader van de Wro. De provincie ziet er op toe dat bestemmingsplannen ook inderdaad worden vastgesteld conform hun beleid, waarbij zij een reactieve rol vervult. Een en ander vraagt om een nadere vertaling van het streekplanbeleid. Die vertaling is neergelegd in de Wro-agenda. De Wro-agenda beoogt een kader te bieden voor de toepassing van nieuwe instrumenten en duidelijkheid te bieden waar dit al kan. In deze agenda, die het bestaande beleid en de gedragslijn "Gelderland en de nieuwe Wro" als uitgangspunt heeft, wordt beschreven welke instrumenten toegepast (kunnen) worden voor het verwezenlijken van provinciale doelen. De nieuwe wet verandert vrijwel niets aan de inhoud van het streekplan 'Gelderland 2005', tenzij de agenda dit aangeeft. Voor onderhavig plangebied heeft de agenda geen consequenties bovenop het streekplanbeleid.

Streekplan Gelderland

Op 29 juni 2005 is het streekplan door de provincie Gelderland vastgesteld. In het document wordt de Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur uit de Nota Ruimte, als centraal element aangehouden voor de ontwikkeling van de Provinciale Ruimtelijke Hoofdstructuur. De provincie wil de ruimtelijke kwaliteit van haar grondgebied versterken door in te zetten op de kenmerken en waarden die de provincie van belang acht. Het gaat om natuur en water, maar ook de ruimtelijke ontwikkelingen van stedelijke functies en infrastructuur. Oftewel de provincie zal zich sterk maken voor het 'groenblauwe raamwerk' en het 'rode raamwerk'. De overige gebieden behoren tot het multifunctioneel gebied waar gemeenten, in regionaal verband, een grotere rol in toegewezen krijgen.

De gemeente Overbetuwe behoort tot de Stadsregio Arnhem - Nijmegen. Deze regio beschikt over een stedelijke dynamiek door onder andere de ligging aan een aantal belangrijke internationale hoofdverbindingen. De provincie heeft, mede op basis van het Regionaal Plan 2005 - 2020 van de Stadsregio, voor deze regio een aantal specifieke identiteitbepalende ruimtelijke en sociaal-culturele kenmerken vastgelegd. Hiermee dient rekening gehouden te worden bij nadere invulling van gebiedsgerichte opgaven.

Specifieke identiteitbepalende kenmerken die betrekking hebben op de gebiedsgerichte opgave voor het plangebied zijn:

- De structuur van het landschap in relatie tot het stedelijke gebied en de transportstromen;
- De grote culturele variëteit en diversiteit van de regio;
- De unieke en karakteristieke ligging van de regio tussen twee stuwwalcomplexen en de ligging aan twee Europese rivieren (Rijn en Maas);
- Het rijke aanwezige cultuurhistorische en archeologische erfgoed.

De ligging van de gemeente Overbetuwe tussen de steden Arnhem en Nijmegen zorgt, voornamelijk voor het oostelijk deel van de gemeente, voor druk op de stedelijke ontwikkeling. In het Regionaal Plan is de ontwikkeling van deze hoek van de regio nader geconcretiseerd.

Het plangebied is op de beleidskaart ruimtelijke structuur gelegen in het 'multifunctioneel gebied' met de nadere aanduiding 'bebouwd gebied 2000'. Dit is het bestaande bebouwde gebied. Hierop is geen specifieke provinciale sturing gericht. Onderhavig project past dus binnen het provinciale beleidskader.

Ruimtelijke Verordening Gelderland

De regels in de verordening kunnen betrekking hebben op het hele provinciale grondgebied, delen of gebiedsgerichte thema's. Gemeenten moeten binnen een bepaalde termijn hun bestemmingsplan afstemmen op de in de verordening opgenomen regels. De voorschriften in de ruimtelijke verordening zijn gebaseerd op de provinciale structuurvisie. Ten aanzien van het aspect parkeren zijn geen specifieke regels opgenomen.

3.3. Regionaal beleid

Regionaal Plan 2005 - 2020

Het Regionaal Plan is de opvolger van het Regionaal Structuurplan 1995-2015 voor de periode 2005-2020. Het regionaal plan zet zich breder in op regionale thema's om de internationale positie van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen te versterken.

Gemeenten moeten een actief, regionaal afgestemd parkeerbeleid voeren. Dat is gericht op het tegengaan van parkeeroverlast, op meer betaald parkeren en op het stimuleren van intensief ruimtegebruik voor parkeren. Voor het parkeerbeleid zijn vijf typen vestigingsmilieus te onderscheiden: (sub)centrummilieus, gemengde milieus in de steden, centrummilieus in overige kernen, specifieke werkmilieus en overige milieus.

Het plangebied is in overige milieus gelegen. Hiervoor gelden geen regionale parkeernormen.

3.4. Gemeentelijk beleid

Toekomstvisie+

De Toekomstvisie+ is vastgesteld op 8 september 2009 en is een overkoepelend beleidsdocument dat richting geeft aan het beleid en handelen van de gemeente Overbetuwe. Het is het vertrekpunt voor het uitwerken van het verdere beleid. Aan de hand van uitgewerkt (sectoraal) beleid en actuele gegevens kan de gemeente hier periodiek de prioriteiten bepalen.

Overbetuwe beschikt over 11 kernen van verschillende grootte en met verschillende identiteiten. Elst is de grootste kern en heeft een regionale functie. De kern wordt beïnvloed door de stedelijke druk vanuit Arnhem en Nijmegen.

Groei passend bij het oostelijk en westelijk deel van de gemeente In het westelijk deel van de gemeente is ruimte voor autonome groei, in het oostelijk deel van de gemeente wordt ook ruimte geboden voor de regionale taakstelling.

Bij eventuele groei van kernen gaat de gemeente uit van de bestaande contouren. Inbreiding moet leiden tot een kwaliteitsverhoging met aandacht voor leefbaarheid en koppelen we aan herstructurering van de gebouwde omgeving. Hier liggen kansen voor meervoudig ruimtegebruik waarbij meer gedaan wordt met dezelfde ruimte (zowel ruimte met een openbaar als privé karakter).

Het plangebied is gelegen binnen de bebouwingscontour. Er is dus sprake van een inbreidingslocatie, waarmee de beschikbare ruimte beter wordt benut.

3.5. Conclusie beleid

Met het herontwikkelen van het plangebied wordt invulling gegeven aan het zo optimaal mogelijk gebruik maken van de beschikbare ruimte. De ontwikkeling past hiermee binnen het geldende ruimtelijke beleidskader.

4. Projectbeschrijving

Project

Het project bestaat uit het aanleggen van drie parkeerplaatsen in een openbare groenvoorziening. Voor het realiseren van de parkeerplaatsen is een ontwerp gemaakt. De afmeting van een parkeerplaats bedraagt 2,5 meter bij 5 meter. De totale oppervlakte aan verharding bedraagt ongeveer 40 m².



De maximale diepte van de grondwerkzaamheden bedraagt ongeveer 0,6 meter. De parkeerplaatsen lopen iets af, zodat het hemelwater kan worden afgevoerd op het bestaande rioolstelsel.

Ter plaatse van de parkeerplaatsen staat een lichtmast. Deze lichtmast wordt in westelijke richting verplaatst. De nieuwe plaats is tussen de parkeerplaatsen en de ontsluiting van het perceel aan de Broekstraat 5.

5. Milieu- & omgevingsaspecten

5.1. Bodem

Een project vereist in bepaalde gevallen dat inzicht wordt verkregen in de milieukundige gesteldheid van de bodem. Dit geldt in beginsel niet bij de aanleg van parkeerplaatsen. Het gaat namelijk niet om een object waar mensen langere tijd verblijven, zoals wel het geval is in woningen. Hierdoor zijn er geen gezondheidsrisico's die een bodemonderzoek noodzakelijk maken. Naar verwachting zullen geen bodembedreigende stoffen in de bodem terecht komen. Daarom is in dit geval een bodemonderzoek niet noodzakelijk.

5.2. Geluid

De realisatie van 3 parkeerplaatsen zal redelijkerwijs niet leiden tot extra verkeer. De geluidsbelasting op de gevels van de aangrenzende woningen zal niet toenemen door de realisatie van deze parkeerplaatsen. Een akoestisch onderzoek is niet noodzakelijk.

5.3. Milieuzonering

Bij het realiseren van een project moet in bepaalde situaties rekening gehouden worden met de milieuzoneringen van zowel bestaande als toekomstige bedrijven in de omgeving. Dit is van belang om de kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Voor het bepalen van de milieuzonering wordt in beginsel gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde Lijst van Bedrijfsactiviteiten. In deze lijst wordt per bedrijfscategorie aangegeven welke milieu-invloed (in de vorm van geur, stof, geluid, gevaar) hiervan uit kan gaan en welke indicatieve afstand hierbij minimaal in acht genomen moet worden.

Een parkeerplaats is geen gevoelig object op grond van milieuwetgeving. Een parkeerplaats kan in dit opzicht zelf geen nadeel ondervinden van omliggende bedrijven. De aanleg van genoemde voorzieningen vormt bovendien geen activiteit die wordt genoemd in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten.

5.4. Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Hiermee wordt de wijziging van de Wet Milieubeheer ten aanzien van de luchtkwaliteitseisen bedoeld. De wet maakt een onderscheid in projecten die "in betekenende mate" (IBM) en "niet in betekenende mate" (NIBM) bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarnaast worden er bestemmingen genoemd die extra gevoelig zijn voor luchtvervuiling (gevoelige bestemmingen).

Uiteraard moet niet alleen bij gevoelige bestemmingen maar bij alle projecten sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening. Uit dit oogpunt moet afgewogen worden of het aanvaardbaar is om een bepaald project op een bepaalde plaats te realiseren. Hierbij speelt de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het project zelf hier niet of nauwelijks aan bijdraagt. Projecten die "niet in betekende mate" leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven volgens de Wet luchtkwaliteit niet afzonderlijk getoetst te worden op de grenswaarde(n), tenzij een dreigende overschrijding van één of meerdere grenswaarden te verwachten is. Volgens de gelijknamige AMVB ligt de grens van "niet in betekende mate" bij 3% van de grenswaarde van een stof. De concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes (PM10) als stikstofdioxide mogen met niet meer dan 3% toenemen.

Het project voorziet in de toevoeging van drie parkeerplaatsen. De aanleg van extra parkeerplaatsen voorziet in een behoefte voor het al bestaande autoverkeer. Redelijkerwijs valt een toename van het aantal verkeersbewegingen door deze aanpassingen niet te verwachten. Een luchtkwaliteitsonderzoek is niet nodig.

5.5. Externe veiligheid

In het Besluit kwaliteitseisen externe veiligheid inrichtingen milieubeheer (Bevi) zijn de normen voor de maximaal toelaatbare en aanvaardbare risico's als gevolg van de aanwezigheid van risicovolle inrichtingen of vervoersassen van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water en via buisleidingen vastgelegd.

Wanneer gevaarlijke stoffen kunnen worden verplaatst, zou het noodzakelijk zijn het voorgenomen project te toetsen aan de normstelling externe veiligheid. De aanleg van extra parkeerplaatsen leidt niet tot een functiewijziging van het gebied. Het blijft een woonomgeving. Een onderzoek naar externe veiligheid hoeft niet te worden uitgevoerd.

5.6. Waterhuishouding

Met het oog op de verwachte toename van de neerslag, veranderend landgebruik, de bodemdaling en de zeespiegelstijging wordt het belang om snel te zoeken naar oplossingen voor de waterproblematiek benadrukt. De oplossingen liggen in de lijn van de drietrapsstrategie "vasthouden-bergen-afvoeren" (watertrits).

Bij alle bouwplannen dient gestreefd te worden naar een scheiding van vuil water en (schoon) regenwater (afkoppeling). Bij de inrichting, het bouwen en het beheer worden zo min mogelijk vervuilende stoffen toegevoegd aan de bodem en het grond- en oppervlaktewatersysteem.

Bij een toename van het bestaande verhard oppervlak (bebouwing, bestrating, e.d.) dient het overtollige water overeenkomstig de hierboven genoemde watertrits te worden gehanteerd (stand-still beginsel). Indien in het stedelijk gebied het verhard oppervlak toeneemt met meer dan 500 m² dient volgens het beleid van Waterschap Rivierenland compensatie in het kader van waterberging plaats te vinden. In onderhavig geval neemt het verharde oppervlak toe met slechts circa 40 m². Derhalve is geen compensatie noodzakelijk.

Ter plaatse van de parkeerplaatsen kan het hemelwater niet direct de grond indringen. De afvoer van het hemelwater vindt plaats via het bestaande rioolstelsel.

Het aspect waterhuishouding vormt geen belemmering voor de realisatie van het initiatief.

5.7. Flora & Fauna

De parkeerplaatsen worden gesitueerd op een terrein dat nu in gebruik is als openbaar groen. Er zijn geen indicaties voor de aanwezigheid van beschermde soorten.

Het projectgebied is ook niet gelegen in de directe nabijheid van een Natura 2000, Vogel- en/of Habitatrichtlijngebied.

Wel geldt altijd het algemene zorgplichtartikel. Dit betekent dat bij de aanleg van parkeerplaatsen altijd zorgvuldig gehandeld moet worden. Dit wil zeggen dat bij de aanleg geen wezenlijke invloed is op beschermde diersoorten en dat schade aan soorten zoveel mogelijk moet worden voorkomen. Het verrichten van een specifiek onderzoek naar flora en fauna wordt niet noodzakelijk geacht.

Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor de realisatie van het project.

5.8. Archeologie

Sinds de invoering van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMZ) op 1 september 2007 is de verantwoordelijkheid ten aanzien van het bodemarchief gedecentraliseerd naar de gemeente. De provincie Gelderland blijft hierbij bestemmingsplannen (en afwijkingen hierop) toetsen op archeologie en cultuurhistorie, maar

gaat er daarbij wel vanuit dat de gemeente zijn eigen taak naar behoren zelfstandig zal uitvoeren.

De gemeente Overbetuwe heeft voor haar gemeentelijk grondgebied een erfgoedplan en een archeologische beleidsadvieskaart vervaardigd. Het erfgoedplan beoogt versterking van de plaats en betekenis van cultuurhistorie als factor in het ruimtelijk beleidsproces.

Deze archeologische beleidsadvieskaart geeft aan dat het projectgebied ligt in oude woongrond. Voor deze oude woongrond geldt een zeer hoge archeologische verwachtingswaarde. Daarom moet voor werkzaamheden in de bodem met een oppervlakte van meer dan 50 m² en een diepte van 0,3 meter een archeologisch onderzoek worden uitgevoerd.

De oppervlakte van de werkzaamheden in de bodem bedraagt minder dan 50 m². Een archeologisch onderzoek is daarom niet nodig. Als bij de uitvoering van de werkzaamheden onverwacht toch archeologische resten worden aangetroffen, dan is conform artikel 53 en 54 van de Monumentenwet 1988 (herzien in 2007) aanmelding van de desbetreffende vondsten bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed verplicht (vondstmelding via ARCHIS).

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de realisatie van het project.

5.9. Leidingen

In het projectgebied liggen geen leidingen met een planologische relevante beschermingszone. Evenmin overlapt een beschermingszone van een planologisch relevante leiding het projectgebied.

6. Economische uitvoerbaarheid

6.1. Uitvoering

Het project wordt uitgevoerd door de gemeente Overbetuwe. De gronden zijn in handen van de gemeente. De economische uitvoerbaarheid is hiermee voldoende gegarandeerd.

6.2. Planschade

Een projectbesluit is één van de oorzaken waardoor schade als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) kan ontstaan. Als initiatiefnemer staat de gemeente Overbetuwe garant voor eventuele planschade.

7. Overleg en zienswijzen

7.1. Overleg

Op basis van de “Wro-agenda 2008-2009” en de brief van de Provincie Gelderland “werkwijze onder de nieuwe Wro”, d.d. 5 juni 2008 acht de gemeente vooroverleg met de Provincie niet noodzakelijk.

7.2. Zienswijzen

De aanvraag voor een projectomgevingsvergunning ex artikel 2.12, eerste lid onder a onder 3° van de Wabo wordt op grond van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht in het kader van zienswijzen gedurende zes weken voor een ieder ter visie gelegd.