

TOELICHTING BESTEMMINGSPLAN 'Parkeerplaats Planetenlaan' TE NIEUW- LEKKERLAND



- Toelichting
- Regels
- Verbeelding

Status: vastgesteld
versie: 3.0

Langerak, 17-12-2013


Van den Heuvel
Ontwikkeling & Beheer b.v.

Auteur: Van den Heuvel Ontwikkeling & Beheer B.V.
Ing. E. van den Heuvel

Inhoudsopgave

1 INLEIDING	2
1.1 Aanleiding	2
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	2
1.3 Vigerend bestemmingsplan	3
1.4 Leeswijzer	3
2 BESTAANDE SITUATIE	4
2.1 Algemeen	4
2.2 Ruimtelijke structuur	4
2.2.1 Ontstaansgeschiedenis	4
2.2.2 Bebouwingsstructuren en –typologieën	4
2.2.3 Wegenstructuur	5
2.2.4 Huidig gebruik	5
2.2.5 Ontsluiting van het plangebied	5
3 BELEIDSKADER	6
3.1 Europees en rijksbeleid	6
3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	6
3.1.2 Barro (voorheen AMvB Ruimte)	6
3.2 Provinciaal beleid	6
3.2.1 Provinciale structuurvisie	6
3.2.2 Provinciale Verordening Ruimte	7
3.3 Regionaal Beleid	8
3.3.1 Regionale structuurvisie Alblasserwaard Vijfheerenlanden	8
3.4 Gemeentelijk beleid	8
3.4.1 Structuurvisie Nieuw-Lekkerland	8
3.4.2 Vastgesteld bestemmingsplan “Bebouwde kom Nieuw-Lekkerland en Kinderdijk”	9
3.4.3 Conclusie	10
4 PLANBESCHRIJVING	11
4.1 Plan	11
4.2 Stedenbouwkundige uitgangspunten	11
4.3 Waterhuishouding	11
4.4 Motivering medewerking	12
5 ONDERZOEK/VERANTWOORDING	13
5.1 Geluidhinder	13
5.2 Bedrijven en milieuzonering	13
5.3 Bodem	14
5.4 Archeologische en cultuurhistorische waarden	15
5.5 Watertoets	17
5.6 Flora en fauna	21
5.7 Luchtkwaliteit	22

5.8 Externe veiligheid	23
6 JURIDISCHE PLANOPZET	25
6.1 Inleiding	25
6.2 Systematiek van de regels	25
6.3 Bestemmingen	25
7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	26
7.1 Exploitatie	26
8 OVERLEG EN INSPRAAK	26
8.1 Vooroverleg	26
8.2 Zienswijzen	26

Bijlagen:

Reactie Tennet	d.d. 18-10-2012
Vooroverleg reactie WSRL	d.d. 11-03-2013
Digitale watertoets	d.d. 27-03-2013

1 INLEIDING

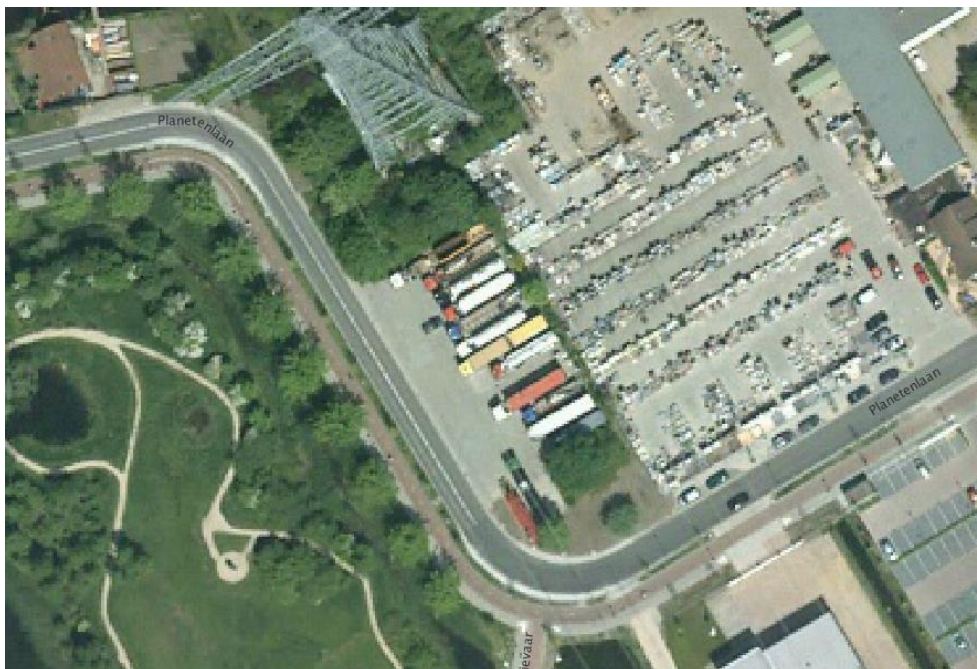
1.1 Aanleiding

Als gevolg van de uitvoering van het gemeentelijke beleid parkeren van vrachtwagens in de woonkern zoveel mogelijk tegen te gaan heeft de gemeente in overleg met de Stichting Vrachtwagen Parkeerplaats besloten dat de parkeerplaatsen aan de Vletstraat te Nieuw-Lekkerland zo snel mogelijk zal moeten worden beëindigd. Ter compensatie voor de op te geven parkeerplaatsen heeft de stichting de gemeente gevraagd mee te werken aan een uitbreiding van de parkeerplaats aan de Planetenlaan. In haar vergadering van 5 november 2012 heeft het college van Burgemeester en Wethouders van de voormalige gemeente Nieuw-Lekkerland besloten medewerking te verlenen aan het verzoek. Omdat de uitbreiding van het parkeerterrein niet past binnen de vigerende bestemming (groen) is het noodzakelijk de bestemming te wijzigen. Hierbij heeft de gemeente gekozen om een separate bestemmingsplanprocedure te doorlopen. Om deze procedures te kunnen doorlopen is er aan Van den Heuvel Ontwikkeling & Beheer B.V. gevraagd het bestemmingsplan op te stellen. Deze toelichting maakt deel uit van dit bestemmingplan.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen langs de Planetenlaan te Nieuw-Lekkerland. Het plangebied is kadastraal bekend: gemeente Nieuw-Lekkerland, sectie D, nummer 1150 ged.

De begrenzing wordt aan de noordzijde gevormd door de groenstrook van de gemeente, meet daarin de hoogspanningsmast van Tennet. Aan de zuid- en westzijde wordt het gebied begrensd door de Planetenlaan. Tenslotte wordt het gebied aan de oostzijde begrensd door het bedrijfsterrein van Tegelhandel Boer.



Afbeelding 1, projectgebied.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Op het projectgebied is het bestemmingsplan “Bebouwde kom Nieuw-Lekkerland en Kinderdijk” van toepassing, dat door de gemeenteraad van Nieuw-Lekkerland is vastgesteld op 28 juni 2012. De grond waarop het projectgebied is gelegen heeft de bestemmingen:

- Verkeer;
- Groen;

De dubbelbestemming:

- Waarde – Archeologie 5;
- Leiding – Hoogspanningsverbinding;

De voorgenomen planontwikkeling om te komen tot de uitbreiding van het vrachtwagenparkeerterrein past niet binnen de regels van het vigerend bestemmingsplan dat ter plaatse van de uitbreiding de bestemming Groen heeft en daarmee geen verkeersvoorzieningen als een parkeerplaats toestaat.

Om de planontwikkeling mogelijk te maken dient een partiële herziening van het bestemmingsplan plaats te vinden middels het doorlopen van een (postzegel)bestemmingsplanprocedure.

1.4 Leeswijzer

Deze ruimtelijke onderbouwing bestaat uit de volgende hoofdstukken, waarin de achtergronden van de planontwikkeling zijn beschreven.

- hoofdstuk 2 beschouwing van de bestaande situatie;
- hoofdstuk 3 vigerende beleidskaders;
- hoofdstuk 4 planbeschrijving en stedenbouwkundige uitgangspunten;
- hoofdstuk 5 milieuonderzoeken en nadere verantwoording;
- hoofdstuk 6 juridische planopzet;
- hoofdstuk 7 economische uitvoerbaarheid.

2 BESTAANDE SITUATIE

2.1 Algemeen

De kern Nieuw-Lekkerland is één van de kernen van de zelfstandige gemeente Molenwaard. Deze gemeente behoort tot de provincie Zuid-Holland en beslaat het midden en noorden van de Ablasserwaard, langs de rivier de Lek.

Het door de natuur gevormde landschap is te herkennen in de elementen die (nog steeds) structurerend zijn voor Nieuw-Lekkerland: de oostwest-oriëntatie van de grote rivier Lek, de afzettingen van zand en klei op de oevers (oeverwallen) van deze rivier, de dekzandondergrond (met langs de Lek enkele rivierduinen of donken) en daarop een dik veenpakket. De rivieren vormen het raamwerk voor de latere ontginningen. Op de iets hoger gelegen oeverafzettingen, vestigden zich in de Middeleeuwen de eerste kolonisten. Ze gebruikten de oevers als bases voor een systematische ontginning van het achterliggende moerasland.

2.2 Ruimtelijke structuur

2.2.1 Ontstaansgeschiedenis

Heel vroeger was het grondgebied van Nieuw-Lekkerland in handen van de Romeinen. In die tijd was Nieuw-Lekkerland alleen maar moeras. Pas in de 10de eeuw kwam daar verandering in, men ging het moeras uitgraven. Vandaar dat het land zo laag ligt. Rond 1280 wordt het dorp *Leckerlant* genoemd. De naam *Nieuwe-Leckelant* wordt voor het eerst genoemd rond 1325 als tegenhanger van het dorpje *Oud-Leckelant* (nu Lekkerkerk). Pas in 1903 werd het dorpje Nieuw-Lekkerland genoemd. Het meest opvallende gebouw was rond 1325 wel het kasteel Schoonenburg. (De straten Schoonenburglaan en Schoonenburgweg zijn er naar vernoemd.) Het kasteel stond op een verhoging in het landschap en diende als toevluchtsoord voor mensen tijdens een overstroming. Na 1456 werd het kasteel verlaten en werd het een ruïne. Toen Nederland was bezet door de Spanjaarden, stak men in Nieuw-Lekkerland de dijken door. De Lek heeft in de geschiedenis een grote rol gespeeld in de plaatselijke economie en handel. De economie was gebaseerd op landbouw, veeteelt en visserij. In de 19e eeuw werd de scheepsbouw ontwikkeld.

De stedenbouwkundige opzet van Nieuw-Lekkerland was zeer eenvoudig; Nieuw-Lekkerland bestond oorspronkelijk uit twee wijken, die van de dijk landinwaarts zijn gegroeid: de westelijke wijk Middelweg en de oostelijke wijk Dorpslaan. Deze twee wijken werden verbonden door de karakteristieke bebouwing langs de Lekdijk. De twee wijken zijn langzaam naar elkaar toe gegroeid. Met de bouw van woningen in het Middengebied wordt de kern één geheel.

2.2.2 Bebouwingsstructuren en –typologieën

De kern Nieuw-Lekkerland wordt gevormd door een langgerekte strook van min of meer aaneengegroeide bebouwing op en aan de dijk. Tussen de dijk en de wetting bevindt zich van oudsher bebouwing. Een deel van de historische bebouwing is ten behoeve van de dijkverzwaring afgebroken. Het karakter van de bebouwing is echter in stand gebleven en heeft een kleinschalig halfopen karakter en kent een grote diversiteit aan gebouwvormen en bouwstijlen. De zone heeft een groen karakter. Naast de hoofdbebouwing is ook veel kleine bebouwing als schuren, kasjes en dergelijke aanwezig.

Het grootste industriegebied van Nieuw-Lekkerland is buitendijks gelegen. Deze industrie heeft een grootschalig karakter en wordt gekenmerkt door enkele grote bedrijven. De industrie is gelegen op enkele afstand van de dijk. De ruimte tussen de industrie en de dijk kent een voornamelijk groen karakter. Alleen ter hoogte van de Schoonenburgweg is deze zone gedeeltelijk opgevuld met bebouwing in de vorm van woonhuizen en de Kerk.

Vanaf de Lekdijk de polder in tot de Tiendweg zijn planmatige uitbreidingen ontstaan. De verkavelingsrichting is vrijwel overal op rationele en daardoor overzichtelijke wijze afgeleid van het oorspronkelijke langwerpige en smalle kavelpatroon (slagenlandschap). Naast de richting van de verkaveling, zijn ook de dijken en de hoogspanningsleidingen aan te merken als richtinggevende

structuurlijnen. De bebouwing bestaat voornamelijk uit compacte woonbebouwing. Traditionele rijwoningen overheersen. Binnen de bebouwing zijn weinig open plekken met groen aanwezig. Tegenover het plangebied bevindt zich een van deze open plekken. Verder is het voor de kern van Nieuw-Lekkerland kenmerkend dat er een gevarieerd bestemmingsmilieu aanwezig is. Langs de Planetenlaan wisselen woningen, bedrijven en maatschappelijke instellingen elkaar af. De locatie van de vrachtwagenparkeerplaats is eveneens in deze gemengde zone gelegen.

2.2.3 Wegenstructuur

Met betrekking tot de ontsluiting van de kern Nieuw-Lekkerland zijn twee hoofdroutes van belang voor het autoverkeer. De eerste is de dijkroute, die de verbinding vormt van de A15 via de bebouwde kom van Alblasterdam naar Kinderdijk en Nieuw-Lekkerland. De dijkroute vormt tevens de verbinding met de gemeente Liesveld.

De tweede route is de ruilverkavelingroute van Nieuw-Lekkerland via de Schoonenburglaan, de Zijdeweg en de Peilmolenweg naar de A15. De kern Nieuw-Lekkerland wordt aan de oostzijde ontsloten via de Schoonenburglaan, Dokter Slotstraat, Standerdmolen, Planetenlaan, Klipperstraat en de Hoogaarslaan naar de Lekdijk (aan de westzijde). De Standerdmolen en Schoonenburglaan vormen daarnaast ook een directe ontsluiting, in noordelijke richting, met de Lekdijk. Een belangrijke route (ook recreatief) voor het fietsverkeer is de Tiendweg. De Tiendweg maakt onderdeel uit van de Molenroute van de ANWB. De hoofdverbinding voor fietsers tussen Nieuw-Lekkerland en Alblasterdam vormt de Middeweg. De verbinding voor fietsers tussen Kinderdijk en Nieuw-Lekkerland wordt gevormd door de Lekdijk.

Voor voetgangers is de Tiendweg een belangrijke recreatieve route. Inmiddels is een wandelroute in het verlengde van de Tiendweg langs de Lage- en Hoge Molen naar de Lekdijk gerealiseerd. Ook over de kruin van de Lekdijk loopt een voetpad vanaf de Hoogaarslaan tot het buitendijks gelegen bedrijventerrein. Een andere mogelijkheid voor wandelaars bevindt zich langs het Grote- of Achterwaterschap.

2.2.4 Huidig gebruik

Het plangebied is momenteel in gebruik als vrachtwagenparkeerplaats en groenvoorziening.

2.2.5 Ontsluiting van het plangebied

De ontsluiting van het plangebied wordt gevormd door een traditionele perceelontsluiting op de Planetenlaan. Via de Planetenlaan en de Standerdmolen kan men met de vrachtwagen zonder al te veel overlast voor de omwonenden de Lekdijk bereiken. Via de Lekdijk kan men het dorp verlaten.

3 BELEIDSKADER

3.1 Europees en rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Het Rijk streeft naar een Nederland dat concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig is. Dit wil zij doen met een krachtige aanpak, die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is nodig om deze nieuwe aanpak vorm te geven. Daarnaast geven nieuwe politieke accenten, veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen aanleiding voor herziening van het rijksbeleid.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. Daarmee wordt bijvoorbeeld het aantal regimes in het landschaps- en natuurdomein fors ingeperkt. Daarnaast wordt (boven)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los.

Het Rijk geeft aan dat landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten identiteit geven aan een gebied en culturele voorzieningen en cultureel erfgoed bovendien van groeiend belang zijn voor de concurrentiekracht van Nederland. In de nieuwe structuurvisie is aangegeven dat het Rijk verantwoordelijk blijft voor het cultureel en natuurlijk UNESCO Werelderfgoed (inclusief de voorlopige lijst), kenmerkende stads- en dorpsgezichten, rijksmonumenten en het maritieme erfgoed.

Het beleid ten aanzien van landschap is echter niet langer een rijksverantwoordelijkheid en laat het Rijk over aan de provincies.

3.1.2 Barro (voorheen AMvB Ruimte)

Kern van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is dat alle overheden hun ruimtelijke belangen vooraf kenbaar maken en aangeven via welke weg zij die belangen denken te realiseren. Het Rijk geeft dit aan in de AMvB Ruimte. De nieuwe AMvB Ruimte, het Barro (Besluit algemene regels ruimtelijke ordening) is gebaseerd op enkele hoofdstukken uit de voorgaande AMvB Ruimte en enkele nieuwe toevoegingen.

Het Barro omvat alle ruimtelijke rijksbelangen uit eerder uitgebrachte PKB's (planologische kernbeslissingen) die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmingsplannen. Het gaat om kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, de bufferzones, nationale landschappen, de ecologische hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee. Met het Barro maakt het Rijk proactief duidelijk waar provinciale verordeningen en gemeentelijke bestemmingsplannen aan moeten voldoen.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciale structuurvisie

De provincie Zuid-Holland heeft op 2 juli 2010 de nieuwe provinciale structuurvisie vastgesteld. Deze nieuwe structuurvisie vervangt de vier streekplannen. De

provincie wil met “Visie op Zuid-Holland” de samenhang, herkenbaarheid en diversiteit in Zuid-Holland versterken. Het gaat om vijf hoofdpogaven:

1. Aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel
2. Duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie
3. Divers en samenhangend stedelijk netwerk
4. Vitaal, divers en aantrekkelijk landschap
5. Stad en land verbonden

De provinciale structuurvisie loopt tot 2020, met een doorkijk naar 2040. Veel van het bestaande beleid wordt voortgezet. Daarnaast zijn er nieuwe accenten, zoals:

- Kwaliteit van steden, dorpen en landschap versterken;
- Stedelijke ontwikkeling en investeringen in infrastructuur combineren;
- Landschap (rust en ruimte) dichterbij mensen brengen;
- Rekening houden met de gevolgen van klimaatverandering.

Voor het plangebied komt het erop neer dat de provincie in haar beleid blijft streven naar een vitaal platteland met een strikte handhaving van de bebouwingscontouren. De provincie zet haar beleid voort om de woningbehoefte en verstedelijking op te lossen binnen de rode contouren.

Voor de verankering en uitvoering van het provinciaal belang is een gedragslijn opgesteld, gebaseerd op de nota Ruimte, de Wro en het uitgangspunt decentraal wat kan: 'lokaal wat kan, provinciaal wat moet'. Deze gedragslijn sluit aan bij de uitgangspunten van de Wro en is bepalend voor de provinciale structuurvisie.

3.2.2 Provinciale Verordening Ruimte

Gelijktijdig met de structuurvisie is door Provinciale Staten van Zuid-Holland de Verordening Ruimte vastgesteld.

De verordening vormt de vertaling van het provinciaal beleid, zoals onder andere is opgenomen in de provinciale structuurvisie en nota Regels voor Ruimte, in algemene regels (zoals bedoeld in artikel 4.1 van de Wet ruimtelijke ordening). Hiermee is het beleid van de provincie juridisch verankerd.

In de verordening zijn regels gesteld over de inhoud van bestemmingsplannen en de inhoud van de toelichting van bestemmingsplannen. De verordening heeft slechts betrekking op een beperkt aantal onderwerpen. Bij het opstellen van bestemmingsplannen dient daarom ook rekening te worden gehouden met provinciaal beleid. Het gaat daarbij vooral om het integrale ruimtelijke beleid dat is opgenomen in de provinciale structuurvisie en het bijbehorende uitvoeringsplan. In de Verordening Ruimte is onder andere geregeld dat stedelijke functies zoveel mogelijk binnen het bestaande stedelijk gebied een plaats moeten krijgen. Voor dit bestemmingsplan zijn twee artikelen uit de Verordening Ruimte van toepassing:

Artikel 2 Contouren

Om het stedelijk netwerk te versterken kiest de provincie het uitgangspunt om verstedelijking zoveel mogelijk in bestaand bebouwd gebied te concentreren. Hiermee wordt de kwaliteit van het bebouwde gebied behouden en versterkt. Om dit te bereiken zijn het stedelijk netwerk en alle daarbuiten gelegen kernen in Zuid-Holland voorzien van bebouwingscontouren. Deze geven de grens van de bebouwingmogelijkheden voor wonen en werken weer. De bebouwingscontouren zijn strak getrokken om het bestaand stedelijk gebied en kernen, rekening houdend met de reeds vastgelegde streekplangrenzen en plannen waar de provincie reeds mee heeft ingestemd.

Verstedelijking buiten deze bebouwingscontouren is in principe niet toegestaan. Voor deze gebieden buiten de contour geldt voor bebouwing een nee, tenzij beleid. Nieuwvestiging of uitbreiding van stedelijke functies is niet mogelijk. Voor recreatieve functies en bebouwing zijn enkele specifieke bepalingen opgenomen.

3.3 Regionaal Beleid

3.3.1 Regionale structuurvisie Alblasserwaard Vijfheerenlanden

In de regionale structuurvisie Alblasserwaard Vijfheerenlanden van RBOI, wordt een groot belang gehecht aan de leefbaarheid van de kleine kernen en het behoud van een basisvoorzieningsniveau. De kernenprofilering biedt hiervoor een helder kader. In de kernenprofilering wordt de kern Nieuw-Lekkerland aangeduid als verzorgingskern met perspectief op uitbreiding wonen op lange termijn. De structuurvisie zegt hierover dat de basisvoorzieningsfunctie van vooral de verzorgingskernen moet worden versterkt. Nieuw-Lekkerland is zo'n verzorgingskern.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Nieuw-Lekkerland

In 2000 heeft de gemeenteraad van de gemeente Nieuw-Lekkerland het structuurplan 'Ruimtelijke Beleidsvisie' vastgesteld. Dit was de eerste aanzet tot het realiseren van een ruimtelijke beleidsvisie voor de gemeente. Met de anno 2011 opgestelde structuurvisie wil de gemeente helderheid verschaffen in het ruimtelijk beleid en hoe zij deze tot uitvoering wil brengen. De visie is opgebouwd uit twee delen, het ruimtelijk casco (deel a) en de projectplannen (deel b, wordt momenteel nog uitgewerkt).

Met de visie wil de gemeente een strategische route bepalen om een vitale gemeente waar het goed wonen, werken en leven is voor jong en oud. De visie is gericht op het behoud van de bestaande kwaliteiten, zoals het karakteristieke landschap, de cultuurhistorische elementen en de aanwezige voorzieningen.

Met de visie wil de gemeente ook enkele knelpunten proberen op te lossen, zo wil de gemeente de splitsing van Nieuw-Lekkerland tegen gaan. Een goede doorstroming op de woningmarkt wil men bereiken door een evenwichtige afstemming van de woningvoorraad op de aanwezige vraag. Meer doorstroming zorgt voor het beschikbaar komen van geschikte starterswoningen. Voor de ouderen dienen voldoende toegankelijke woningen te worden gerealiseerd.

De agrarische sector is de belangrijkste drager van het kenmerkende landschap. Om aantasting van het open landschap tegen te gaan wil de gemeente agrariërs de kans geven zich te verbreden. Buiten de kern wil de gemeente nog maar beperkt stedelijke functies toestaan, alleen functies die open zijn van karakter, zoals volkstuinen, sportvelden, landgoederen etc.

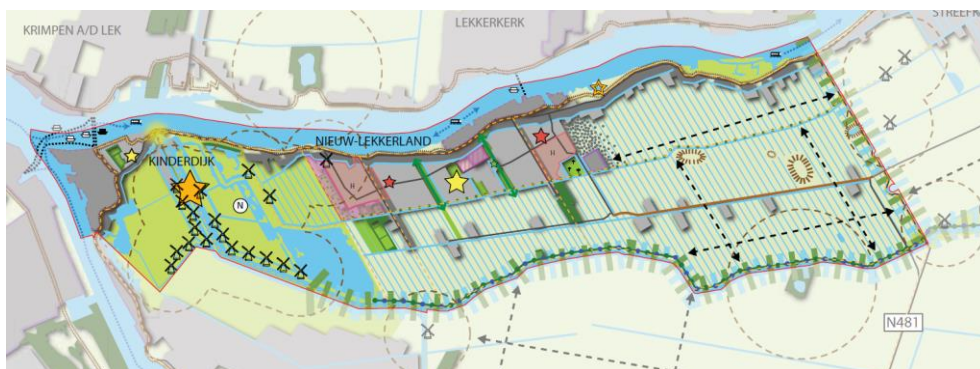
Het Molengebied Kinderdijk is de belangrijkste toeristische attractie binnen de gemeente en kampt met ontsluitings problemen. De gemeente wil daarom inzetten op een verbeterde ontsluiting ten oosten van Nieuw-Lekkerland. Ter versterking van het Molengebied wil de gemeente ook in de rest van de gemeente extensieve vormen van recreatie mogelijk maken.

Ten aanzien van Nieuw-Lekkerland is het beleid gericht op de samenvoeging, op ruimtelijk, functioneel en sociaal gebied, van de twee voorheen gescheiden kernen. Om dit te verwezenlijken wil men onder andere inzetten op het aanbrengen van onderscheid tussen de twee winkelcentra en het afbreken van twee hoogspanningsleidingen die de kern doorsnijden.

Bijna vanzelfsprekend heeft de gemeente de kern Nieuw-Lekkerland aangewezen als de voorzieningskern. Versterking van de voorzieningen in deze kern is wenselijk.

Ten aanzien van bedrijvigheid zet de gemeente in op het behoud van functiemening, zolang de omvang van de bedrijven dit toelaat. Indien een bedrijf qua omvang en activiteiten niet meer passend is in een gemengd gebied is verplaatsing naar een bedrijventerrein noodzakelijk. Ten aanzien van de buitendijkse gebieden wil de gemeente nadenken over invulling zodra de watergebonden bedrijven wegvallen, invulling door niet watergebonden bedrijf ziet de gemeente als oplossing.

Voor wat betreft woningbouw zet de gemeente haar beleid in op het inbreiden van woningen van een kwalitatief hoogwaardig niveau in het duurdere segment.



Afbeelding 2: kaart structuurvisie

Voor wat betreft de vrachtwagenparkeerplaatsen heeft de gemeente het beleid en de wens deze, conform de afspraken rondom Rom-S, uit de kernen te laten verdwijnen. Het beëindigen van het parkeren aan de Vletstraat en de bijbehorende uitbreiding van de parkeerplaats aan de planetenlaan vormt hierbij een tussenstap om de uiteindelijke visie te bewerkstelligen.

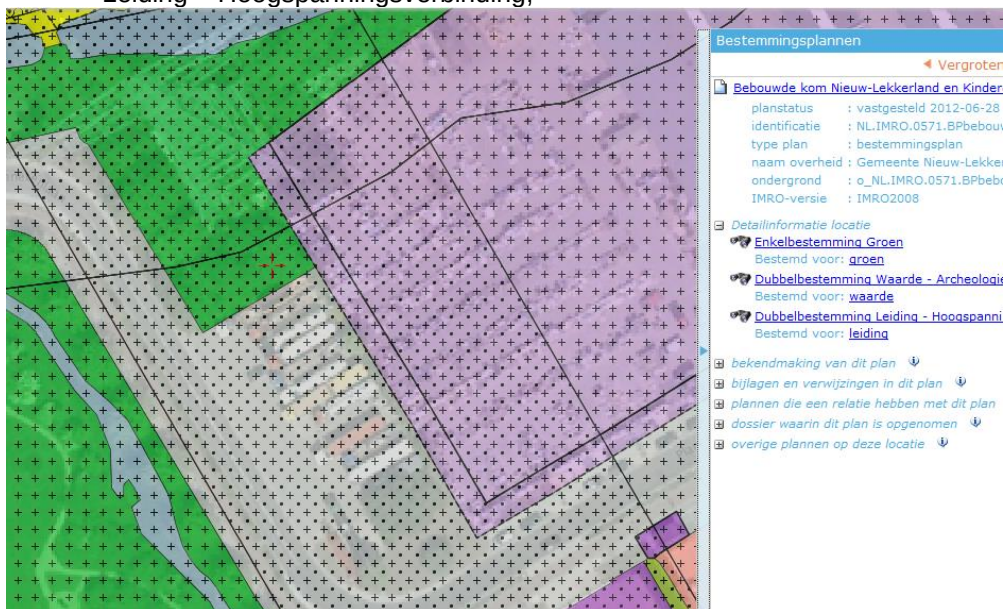
3.4.2 Vastgesteld bestemmingsplan “Bebouwde kom Nieuw-Lekkerland en Kinderdijk”

Op het projectgebied is het bestemmingsplan “Bebouwde kom Nieuw-Lekkerland en Kinderdijk” van toepassing, dat door de gemeenteraad van Nieuw-Lekkerland is vastgesteld op 28 juni 2012. De grond waarop het projectgebied is gelegen heeft de bestemmingen:

- Verkeer;
- Groen;

De dubbelbestemming:

- Waarde – Archeologie 5;
- Leiding – Hoogspanningsverbinding;



Afbeelding 3: verbeelding vigerend bestemmingsplan

De voorgenomen planontwikkeling om te komen tot de uitbreiding van het vrachtwagenparkeerterrein past niet binnen de regels van het vigerend bestemmingsplan dat ter plaatse van de uitbreiding de bestemming Groen heeft en daarmee geen verkeersvoorzieningen als een parkeerplaats toestaat.

Om de planontwikkeling mogelijk te maken dient een partiële herziening van het bestemmingsplan plaats te vinden middels het doorlopen van een (postzegel)bestemmingsplanprocedure.

3.4.3 Conclusie

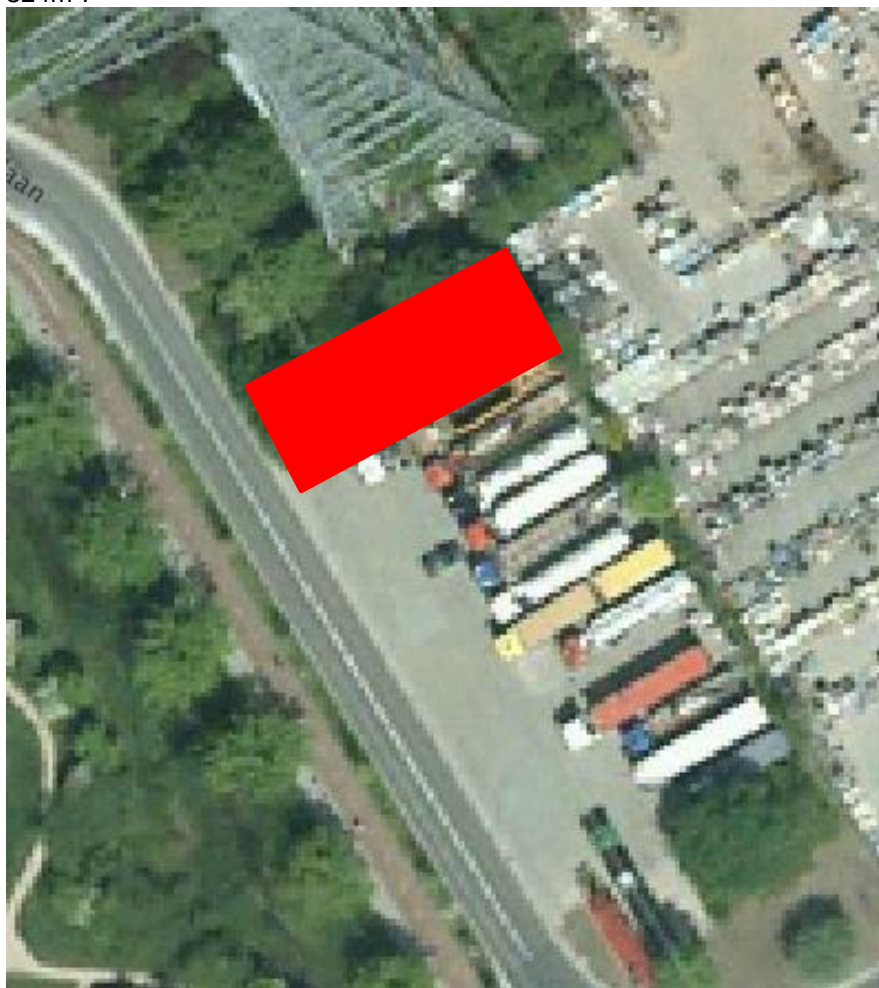
Ondanks dat de planontwikkeling in strijd is met het vigerende bestemmingsplan past het plan binnen het ruimtelijk beleid van het Rijk, provincie, regio en gemeente.

4 PLANBESCHRIJVING

4.1 Plan

Door de opheffing van de vrachtwagenparkeerplaats aan de Vletstraat te Nieuw-Lekkerland op verzoek van de gemeente. Heeft de Stichting Vrachtwagen Parkeerplaats een verzoek gedaan, aan de gemeente, om medewerking te verlenen aan de uitbreiding van het parkeerterrein langs de Planetenlaan. Op deze manier kunnen de vrachtwagens, welke eerst aan de Vletstaat een plaats hadden, parkeren langs de Planetenlaan. Hiermee wordt het parkeren van vrachtwagens gecentraliseerd en wordt de overlast voor omwonende beperkt.

De uitbreiding van het parkeerterrein is gepland door een gedeelte van de groenstrook ten noorden van de bestaande parkeerplaats (tussen de parkeerplaats en de voet van de hoogspanningsmast) te verhard en in te vullen voor 3 nieuwe parkeervakken voor een vrachtauto. De uitbreiding beslaat een oppervlakte van 324m².



Afbeelding 4: nieuwe situatie (rood = geplande uitbreiding)

4.2 Stedenbouwkundige uitgangspunten

- 1) De uitbreiding aansluitend aan de bestaande parkeerplaats;
- 2) Ontsluiting gelijk aan de bestaande situatie, aansluiting op de Planetenlaan;

4.3 Waterhuishouding

Het plangebied is gelegen in de stedelijke kern van Nieuw-Lekkerland. Het terreinwater zal worden afgevoerd via de gemeentelijke schoonwater riolering. Voor een uitgebreide beschrijving van het aspect water verwijzen wij u naar hoofdstuk 5.5

4.4 Motivering medewerking

- Door de onderhavige uitbreiding van het parkeerterrein aan de Planetenlaan kan de parkeervoorziening aan de Vletstraat worden beëindigd.
- Door het centraliseren van de vrachtwagenparkeerplaatsen wordt de overlast voor de inwoners van Nieuw-Lekkerland beperkt;
- Doordat de Planetenlaan een hoofdontsluiting betreft kan het vrachtverkeer snel de kern verlaten, zodat er minimaal overlast is van vrachtverkeer in de kernen.
- Een vrachtwagenparkeerplaats is een passende invulling voor de zone onder de hoogspanningsleiding, waar slechts een beperkt aantal functies zijn toegestaan. (de beheerder is reeds akkoord met de plannen, zie reactie Tennet d.d. 18-10-2012)

5 ONDERZOEK/VERANTWOORDING

5.1 Geluidhinder

In het kader van de Wet geluidhinder dient voor de ontwikkeling van geluidsgevoelige functies een akoestisch onderzoek te worden verricht. De Wet Geluidhinder (Wgh) stelt grenzen aan de geluidsbelasting waaraan woningen en andere geluidsgevoelige objecten en terreinen mogen worden blootgesteld. De gestelde eisen verschillen per geluidsbron (industrie, spoorwegen, wegverkeer) en per belast object of terrein (bijvoorbeeld woning, school, etc). Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen aanwezige objecten en aanwezige geluidsbronnen en nieuwe objecten en nieuwe geluidsbronnen. Het plan gaat uit van de uitbreiding van het bestaande vrachtwagenparkeerterrein. De ze functie is in het kader van de Wgh niet als geluidsgevoelig aangemerkt, waarmee toetsing aan de gestelde eisen uit de Wgh niet noodzakelijk. Ook zijn er in de directe omgeving van het uit te breiden parkeerterrein geen geluidsgevoelige objecten aanwezig. Het dichtstbij gelegen geluidgevoelige object betreft een woning op een afstand van ca. 70 meter van de locatie.

De onderhavige uitbreiding van het parkeerterrein ondervindt voor wat betreft het aspect geluid geen belemmeringen.

5.2 Bedrijven en milieuzonering

Normstelling en beleid

Bij realisering van nieuwe of uitbreiding van bestaande functies welke overlast voor de omgeving kunnen veroorzaken dient te worden onderzocht of de bedrijfsactiviteiten ten opzichte van de hindergevoelige objecten in de omgeving (o.a. woningen) relevante milieuhinder kunnen veroorzaken. Uitgangspunt daarbij is dat er ter plaatse van de woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voor een goede ruimtelijke ordening wordt in het algemeen gebruik gemaakt van het VNG-boekje Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). Deze publicatie is bedoeld voor het ruimtelijk scheiden van bedrijven in relatie tot woningen en omgekeerd, zodat in geen van beide situaties een belemmering voor één van beiden optreedt. In de publicatie staan richtafstanden vermeld voor geur, stof, geluid en gevaar. De richtafstanden hebben betrekking op de omgevingstypen rustige woonwijk en rustig buitengebied. De richtafstand geldt tussen enerzijds de grens van de bestemming die bedrijven (of andere milieubelastende functies) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een woning die mogelijk is. De gegeven afstanden zijn in het algemeen richtafstanden en geen harde afstandseisen. Het is wel aan te bevelen eventuele afwijkingen te benoemen en te motiveren.

Ruimtelijke ordening

Door de uitbreiding van het parkeerterrein is er sprake van de uitbreiding van de eventuele milieuhinder. In de directe omgeving van het plangebied zijn geen hindergevoelige objecten aanwezig. Het dichtstbij gelegen gevoelige object betreft een woning, welke is gelegen op een afstand van ca. 70 meter van de grens van de uitbreiding. Verder zijn er in de directe omgeving van het plangebied wel bedrijven gevestigd.

De VNG-publicatie richtafstanden geeft de richtafstanden voor geur, stof, geluid en gevaar.

Voor de onderhavige functie, stalling van vrachtwagens geeft de VNG-publicatie de volgende richtafstanden:

			Stalling van vrachtwagens (met koelinstallaties)											
6321	5221	2		10	0	100	C	30	100	3.2	2	G	1	

In de genoemde VNG-publicatie wordt een richtafstand van 100 meter (geluid) genoemd t.a.v. een stalling voor vrachtwagens in een rustige woonwijk. Echter is in het onderhavige geval sprake van een gemengd gebied gelet op de omliggende bedrijven, zodat de norm wordt verlaagd naar 50 meter. Omdat de dichtstbij gelegen woning op een afstand van 70 meter staat, is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Conclusie:

De onderhavige uitbreiding van het parkeerterrein ondervindt voor wat betreft het aspect milieuhinder geen belemmeringen.

5.3 Bodem

Het beleid is erop gericht zorg te dragen dat de bodemkwaliteit geschikt dient te zijn voor het geplande gebruik. Hiervoor is het bij nieuwe ontwikkelingen verplicht een verkennend bodemonderzoek uit te laten voeren.

De provincie hanteert de richtlijn dat bij de beoordeling van ruimtelijke plannen tenminste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch onderzoek, moet worden verricht. Indien uit het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging dan dient het volledig verkennend bodemonderzoek te worden verricht.

Het onderhavige plan betreft de uitbreiding van het parkeerterrein aan de Planetenlaan. De locatie waar de uitbreiding plaats vindt heeft thans de bestemming groen en heeft vanuit historisch overzicht behoudens de geplaatste hoogspanningsmast ook altijd de functie van groenvoorziening gehad. Er is vanuit dit oogpunt ook geen reden om aan te nemen dat er enige verontreiniging aanwezig is. Bovendien betreft de nieuwe functie de stalling van vrachtwagens en is er geen verblijfsfunctie op het terrein gepland. Naar aanleiding van deze gegevens is het derhalve niet noodzakelijk een verkennend bodemonderzoek uit te voeren.

Conclusie

Door het historische gebruik en de toekomstige functie kan worden geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling voor wat betreft het aspect bodem geen belemmeringen ondervindt. Bij afvoer van grond naar elders dient men altijd rekening te houden met de hiervoor geldende regels uit het Besluit Bodemkwaliteit.

5.4 Archeologische en cultuurhistorische waarden

Ter bescherming van de cultuurhistorische en archeologische waarden in Nederland dient er volgens de Wet op de Archeologische Monumentenzorg, bij nieuwe ontwikkelingen te worden gekeken naar de aanwezige waarden. Als gevolg van het Verdrag van Valetta, dat in 1998 door het Nederlandse parlement is goedgekeurd en in 2006 zijn beslag heeft gekregen in de nieuwe Monumentenwet, stellen Rijk en provincie zich op het standpunt dat in het ruimtelijk beleid zorgvuldig met het archeologische erfgoed moet worden omgegaan. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken.

Het Rijk heeft deze beleidsuitgangspunten neergelegd in onder meer de Cultuurnota 2005 - 2008, de Nota Belvédère, de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening 2000/2002, het Structuurschema Groene Ruimte 2, een brief van de Staatssecretaris van OC&W aan de Tweede Kamer van 17 april 2000, de herziene Monumentenwet 2006 en diverse publicaties van het Ministerie van OC&W. Doelstelling van het Verdrag van Valetta is de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Als gevolg van dit verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed meegewogen zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen.

Beleidsnota Archeologie

De acht gemeenten in de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden hebben een regionaal archeologiebeleid geformuleerd. Dit archeologiebeleid is samengevat in drie elementen te weten: de beleidsnota, een archeologische verwachtings- en beleidsadvies-kaart en een beleidsadvies, opgesteld door het adviesbureau BAAC.

De nota gebaseerd op de uitgangspunten en principes van het Verdrag van Malta en gaat uit van behoud van het cultureel erfgoed in situ (op locatie en veiliggesteld in de bodem). Daarnaast gaat het beleid uit van het principe 'de verstoorder betaalt'. Het beleid krijgt vooral gestalte door de bescherming van archeologische waarden en verwachtingen via de Wet ruimtelijke ordening. Het bestemmingsplan vormt hierin het centrale instrument.

Bij een nieuwe ontwikkeling, waarbij het noodzakelijk is een bodem verstorende activiteit uit te voeren op een plaats waar archeologische waarden aanwezig zijn of verwacht worden, zal door de gemeente worden getoetst of aan die activiteit specifieke voorwaarden verbonden moeten worden. Dit geschiedt aan de hand van de Archeologische Monumentenzorgcyclus, die er op is gericht om kennis te verzamelen om vervolgens een afgewogen besluit te kunnen nemen over het al dan niet of onder voorwaarden toestaan van die bodemverstorende activiteit. Bij de verlening van omgevingsvergunningen kunnen dan voorschriften worden opgenomen over (bijvoorbeeld) aanpassingen van het bouwplan, archeologievriendelijk heien of het beperken van bodemingrepen.



Afbeelding 6: uitsnede archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart

Op archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart van de Gemeente Molenwaard is te zien dat het plangebied een middelmatige verwachting heeft voor wat betreft de archeologische verwachting.

Het plangebied heeft een middelmatige verwachtingswaarde voor de prehistorie tot de middeleeuwen. Hierbij geldt dat bij ingrepen groter dan 500m² en dieper dan 150cm verkennend archeologisch onderzoek noodzakelijk is.

In het voorgenomen bouwplan is er echter sprake van een uitbreiding van de vrachtwagenparkeerplaats met ca. 342m². de fundering voor de weg zal ca. 40cm beslaan, waardoor er sprake is van een vrijstelling conform het gemeentelijke archeologiebeleid.

Voor gebieden met een cultuurhistorische waarde is het wenselijk dat deze cultuurhistorische structuur niet wordt aangetast. De cultuurhistorische topgebieden zijn door de provincie aangegeven.

Het plangebied bevindt zich volgens de Cultuurhistorie kaart behorende bij het vigerende streekplan van de provincie Zuid-Holland niet in een cultuurhistorische gevoelig gebied. De voorgenomen ontwikkeling vormt daarmee geen problemen voor de cultuurhistorie.

Conclusie:

Naar aanleiding van bovenstaande kan worden geconcludeerd dat het uitbreidingsplan voor wat betreft archeologie geen belemmeringen ondervindt.

5.5 Watertoets

In het plangebied is Waterschap Rivierenland de waterkwantiteit- en waterkwaliteitsbeheerder, de vaarwegbeheerder, de beheerder van de primaire en secundaire waterkeringen en beheerder van de rioolwaterzuiveringsinstallaties. Bij het opstellen van deze ruimtelijke onderbouwing heeft in het voortraject overleg plaatsgevonden met het Waterschap Rivierenland. Mede op basis van dit overleg is deze waterparagraaf opgesteld. De watertoets heeft als doel het voorkomen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die in strijd zijn met duurzaam waterbeheer.

Waterschapsbeleid

Door het waterschap Rivierenland is het Waterbeheerplan 2010-2015 opgesteld. Dit beleidsplan heeft een integraal en strategisch karakter. De beleidslijnen tot 2015 zijn hierin vastgelegd:

- het bieden van veiligheid tegen overstromingen;
- het realiseren van de kwantitatieve wateropgave (NBW1);
- het realiseren van de waterkwaliteits- en ecologische doelstellingen (KRW2);
- het samen met de gemeenten realiseren van de kwantitatieve wateropgave in het stedelijk gebied en het verbeteren van de waterkwaliteit in stedelijke wateren;
- het invulling geven aan de samenwerking in de afvalwaterketen.

Met het Waterbeheerplan 2010-2015 zet het waterschap haar beleid uit de voorliggende periode voort en waar noodzakelijk is het beleid verder geïntensiveerd. Alle beleidsaspecten van waterkeringen, watersysteem en afvalwaterketen zijn in dit plan verwoord. Ook zijn voor het eerst de nationale, de provinciale en waterschapsplannen tegelijkertijd opgesteld. Omdat deze verschillende plannen elkaar beïnvloeden is er veel geïnvesteerd in een goede afstemming tussen de verschillende overheden.

Gemeentelijk beleid

Vanuit onder andere het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW), is bepaald dat voor alle gemeenten in Nederland een stedelijk waterplan opgesteld moet worden. Om aan deze eis te kunnen voldoen heeft de gemeente samen met het waterschap Rivierenland de handen ineen geslagen en het Stedelijk Waterplan Nieuw-Lekkerland opgesteld.

In dit waterplan is aangegeven welke doelen men wenst te bereiken op het gebied van stedelijk waterbeheer voor de gemeente.

Het geactualiseerde waterplan is door het gemeentelijke en waterschaps bestuur vastgesteld in 2007. In dit waterplan is op praktische wijze een visie, een modelmatige toetsing van de peilstijgingen, aandachtspunten en een maatregelenprogramma opgesteld. De maatregelen zijn budgettair en planmatig uitgelegd tot 2015.

De doelen uit het beleidsplan zijn uitgewerkt in vier aspecten:

- Stilstaand water moet zo veel mogelijk worden voorkomen omdat hierdoor zuurstofloosheid (vissterfte) en stank kan ontstaan. Er wordt een plan voor een doorstromingscircuit verder uitgewerkt en er wordt onderzoek gedaan naar de hoge gehalten aan voedingsstoffen in Nieuw-Lekkerland.
- Waar mogelijk zullen natuurvriendelijke oevers worden aangelegd.
- Schoon hemelwater wordt niet meer via het riool afgevoerd, maar gaat rechtstreeks naar de sloten.
- Er wordt gestart met het uitvoeren van monitoringsplannen op het gebied van waterkwaliteit en waterkwantiteit.

Het beleidsplan moet de gemeente helpen om een veilig, robuust en duurzaam watersysteem te bereiken in 2025 door optimalisering van het huidige systeem. De gemeente en het waterschap gaan de komende jaren intensief samenwerken om de gestelde doelen te bereiken. Hierbij wordt, naast het toetsen van nieuwe ontwikkelingen in de ruimtelijke inrichting, ook aandacht besteed aan de gezamenlijke uitvoering en communicatie rond de geplande ingrepen. In het laatste aspect wordt deze samenwerking doorgezet voor het beheer en onderhoud. Dit is een belangrijke pijler voor het op orde houden van het watersysteem.

Watertoets

Ten behoeve van het project is er door ons op 27-03-2013 een digitale watertoets doorlopen. De conclusie van deze watertoets luidt:

“Standaard wateradvies

Op grond van het Besluit Ruimtelijke Ordening moet in de toelichting van ruimtelijke plannen een waterparagraaf worden opgenomen. Hierin wordt beschreven hoe rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de taken en belangen van het waterschap. De watertoets voor dit plan heeft plaatsgevonden via de Digitale Watertoets (www.dewatertoets.nl).

Uit de ingevoerde gegevens volgt dat er sprake is van een ruimtelijk plan dat een geringe invloed heeft op de taken en belangen van het waterschap. In deze fase van de planvorming (bestemmingsplan) kan volgens het waterschap worden volstaan met dit automatisch gegenereerd wateradvies.

Algemene projectgegevens

Projectomschrijving: Uitbreiding Vrachtwagenparkeerplaats Planetenlaan Nieuw-Lekkerland

Oppervlakte plangebied: 2031

Adres: Planetenlaan, Nieuw-Lekkerland

Gemeente: Nieuw-Lekkerland

Het plan is ingediend door: Edwin van den Heuvel Van den Heuvel Ontwikkeling & Beheer B.V.

Beleid van Waterschap Rivierenland

Met ingang van 22 december 2009 is het Waterbeheerplan 2010-2015 "Werken aan een veilig en schoon Rivierenland" bepalend voor het waterbeleid. Dit plan gaat over het waterbeheer in het hele rivierengebied en het omvat alle watertaken van het waterschap: waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit, wegen en waterketen.

Daarnaast beschikt het Waterschap Rivierenland over een verordening: de Keur voor waterkeringen en wateren. Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden kan een vergunning nodig zijn. De werkzaamheden in of nabij de watergangen en waterkeringen worden getoetst aan de beleidsregels.

Waterberging

Voor het ruimtelijk plan is geen compenserende waterberging nodig.

Waterkering (buitenbeschermingszone)

Waterschap Rivierenland is verantwoordelijk voor een doelmatig beheer en onderhoud van de primaire waterkeringen. Niet alleen de dijk, maar ook de zogeheten beschermingszones aan weerszijden van de waterkering verdienen bescherming. De Keur van waterschap Rivierenland is hierop van toepassing. Het door u aangegeven plangebied ligt (deels) in de buitenbeschermingszone van een primaire waterkering.

Zonder watervergunning is het verboden in de buitenbeschermingszones van een waterkering:

*afgravingen en seismische onderzoeken te verrichten;
werken met een overdruk van 10 bar of meer te brengen en te hebben;
explosiegevaarlijk materiaal of explosiegevaarlijke inrichtingen te hebben.
Onder de noemer afgravingen worden diepe ontgravingen verstaan en daaronder valt ook ondergronds bouwen. Uitgangspunt is dat de afgravingen geen nadelige invloed mogen hebben op de functie van de waterkering, alsmede de waterhuishouding.*

Verbeelding

Wij verzoeken u de buitenbeschermingszone in het bestemmingsplan aan te duiden middels een algemene aanduidingsregel:

"Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - dijk - 2' zijn de gronden naast de voor die gronden aangewezen bestemmingen, aangeduid als buitenbeschermingszone van de primaire waterkering."

Conclusie

Wij adviseren positief over het plan, onder de voorwaarde dat er voldoende rekening wordt gehouden met bovengenoemde aandachtspunten (indien van toepassing). Het ruimtelijk plan hoeft in het kader van de watertoets niet meer toegestuurd te worden aan Waterschap Rivierenland.

Vervolgens kunt u het ruimtelijk plan nader uitwerken tot op het niveau van een aanvraag watervergunning of melding (indien van toepassing). Voorwaarde hierbij is dat het op te stellen bestemmingsplan niet conflicteert met deze nadere uitwerking. Dit is uw eigen verantwoordelijkheid.

Vervolg

Voor de uitvoering van het plan kan, afhankelijk van de bovengenoemde aandachtspunten, een watervergunning of melding bij het waterschap vereist zijn. In deze watervergunning of melding kunnen nadere technische eisen aan uw plan gesteld worden. U kunt hiervoor contact opnemen met het secretariaat van de afdeling Vergunningen. Zij zijn bereikbaar via e-mailadres secretariaat-afdelingvergunningen@wsrl.nl en telefoonnummer (0344) 64 94 94.

Wij adviseren u om uw aanvraag of melding vooraf te bespreken met medewerkers van de Afdeling Vergunningen. Dit automatisch gegenereerd wateradvies kan hierbij nuttig zijn. Voor meer informatie over vergunningen en melding kunt u ook terecht op: www.waterschaprivierenland.nl/vergunningen

© Digitale Watertoets - www.dewatertoets.nl Dit document is gegenereerd via de website <http://www.dewatertoets.nl/> op basis van door u ingevulde gegevens. U bent akkoord gegaan met de door u ingevulde gegevens. Dit digitale advies heeft een geldigheid van 2 jaar."

Keur

Het Waterschap heeft als regelgeving haar verordening de Keur. Deze verordening is bedoeld om watergangen, wateren, onderhoudspaden, kaden en dijken te beschermen tegen beschadiging.

Watergangen

Het plangebied is aan geen enkele zijde begrensd door een watergang.

Nieuwbouweffecten

Het realiseren van nieuwbouw op niet verharde grond heeft effecten voor de waterhuishouding. De mogelijkheden van afkoppelen dienen zoveel mogelijk benut te worden. Schoon dak- en terreinwater (mits geen uitlogende materialen worden toegepast) kan direct naar het oppervlaktewater afgevoerd worden, om belasting van de afvalwaterzuivering te verminderen.

Indien er een toename van het bestaande verhard oppervlak (bebouwing, bestrating, e.d.) plaats vindt, dient compensatie in het kader van waterberging plaats te vinden. Voor gebieden in de stedelijke kern is compensatie noodzakelijk indien het verhard oppervlak meer toeneemt dan 500m².

Om te berekenen welke hoeveelheid watercompensatie noodzakelijk is heeft het Waterschap Rivierenland voor dit gebied de stelregel dat er 436 m³ waterberging moet worden gerealiseerd bij een toename van het verhard oppervlak van 10.000 m².

In het plangebied wordt een uitbreiding van het bestaande parkeerterrein gerealiseerd. Deze uitbreiding vindt plaats op thans volledig onverharde gronden. In de nieuwe situatie zal de uitbreiding geheel verhard zijn. De uitbreiding bestaat een oppervlak van 324m². daarmee vindt er een toename plaats van het verhard oppervlak van 324m². Deze toename blijft ruim onder de gestelde compensatiegrens. Hierdoor is het niet noodzakelijk extra waterberging te realiseren. Door de zeer beperkte toename van verhard oppervlak zal geen versnelde afvoer naar oppervlaktewater plaats vinden. Er zullen geen waterpeilstijgingen in de omliggende watergangen bij een flinke regenbui optreden.

Waterkering

Het plangebied is niet gelegen op of nabij een waterkering. Waterkeringsaspecten zijn niet aan de orde.

Kwel

In de directe omgeving van het bouwplan is geen groot oppervlaktewater aanwezig. Kwelproblemen zijn niet aan de orde.

Riolering

Doordat het ontwikkelingsplan de uitbreiding van een parkeerterrein betreft is er geen sprake van de afvoer van vuilwater, maar alleen van hemelwater. Bij nieuwbouw wordt ingezet op het niet-aankoppelen van schone oppervlakken. Het beleid van het Waterschap Rivierenland is er op gericht om hemelwater van dak- en wegoppervlakken af te koppelen van de riolering en af te voeren naar het oppervlaktewater. Er mogen hierbij geen uitlopende bouwmaterialen worden gebruikt.

In de aansluiting op het parkeerterrein is geen oppervlaktewater aanwezig waarop het hemelwater (op eenvoudige wijze) kan afwateren. Hierdoor zal hemelwater, gelijk aan de rest van het parkeerterrein, gescheiden worden afgevoerd via de gemeentelijke riolering.

Met de inwerkingtreding van het Besluit lozen buiten inrichtingen per 1 juli 2011, worden door het waterschap geen voorschriften meer gesteld voor het zuiveren van afvloeiend hemelwater. Conform artikel 3.3 en 3.4 van dit besluit is het lozen van hemelwater op het oppervlaktewater toegestaan.

Ontsluiting

De ontsluiting van het perceel vindt plaats door het parkeerterrein direct aan te laten sluiten op de Planetenlaan (gelijk aan het bestaande parkeerterrein).

Wegen

Buiten de bebouwde kom is het waterschap in de Alblasserwaard en Vijfheerenlanden de wegbeheerder, niet zijnde rijks- of provinciale wegen. Het plangebied is gelegen in de stedelijke kern van Nieuw-lekkerland, waarbij de Planetenlaan in eigendom en beheer is bij de gemeente.

Grondwaterbeschermingszone

De locatie ligt niet in een grondwaterbeschermingszone als bedoeld in de Provinciale Milieuverordening Zuid-Holland.

Conclusie

Zowel uit de digitale watertoets als de eigen analyse blijkt dat de voorgenomen wijziging van de bestemming heeft geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem.

5.6 Flora en fauna

Algemeen

De bescherming van de natuur in Nederland vindt plaats op basis van de Natuurbeschermingswet, welke op 1 oktober 2005 in werking getreden. In deze wet is het gebiedsbeschermende deel van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn opgenomen. Met de inwerkingtreding van de gewijzigde Natuurbeschermingswet zijn de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn definitief in nationale wetten verankerd. Het soorten beschermende deel is vastgelegd in de op 1 april 2002 in werking getreden Flora- en faunawet. Het doel van de Flora- en Faunawet is het in stand houden en beschermen van in het wild voorkomende plant- en diersoorten. In deze wet wordt uitgegaan van het “nee, tenzij principe”. Alle schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde plant- en diersoorten zijn in principe verboden. Alleen onder strikte voorwaarden zijn afwijkingen van de verbodsbepalingen mogelijk. Hiertoe zal, indien zich omstandigheden voordoen, een ontheffing ex art. 75 vierde lid, onderdeel C (ontheffing voor ruimtelijke ingreep) moeten worden aangevraagd.

Flora- en faunawet

Voor bestemmingsplannen die een toekomstige ontwikkeling mogelijk maken en daarmee een wijziging van het grondgebruik inhouden of bijvoorbeeld het slopen dan wel oprichten van nieuwe bebouwing en/of infrastructuur, dient een onderzoek naar flora en fauna te worden uitgevoerd. De verantwoordelijkheid van het nagaan van de effecten op de flora en fauna ligt bij de initiatiefnemer. De wet schrijft voor:

- 1 *Eenieder neemt voldoende zorg in acht voor de in het wild levende dieren en planten, alsmede voor hun directe leefomgeving*
- 2 *De zorg, bedoeld in het eerste lid, houdt in ieder geval in dat een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen voor flora of fauna kunnen worden veroorzaakt, verplicht is dergelijk handelen achterwege te laten voor zover zulks in redelijkheid kan worden gevergd, dan wel alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem kunnen worden gevergd teneinde die gevolgen te voorkomen of, voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken.*

EHS

De Nota Ruimte geeft het beleidskader voor de duurzame ontwikkeling en een verantwoord toekomstig grondgebruik in de vorm van onder andere de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingszones. De EHS is op provinciaal niveau uitgewerkt in de PEHS.

Het projectgebied is gelegen aan de Planetenlaan in de stedelijke kern van Nieuw-Lekkerland en maakt geen deel uit van de PEHS of EHS.

Plangebied

In het onderhavige geval is het plangebied gelegen aan de Planetenlaan te Nieuw-Lekkerland. In de huidige situatie is er een parkeerterrein voor 13 vrachtwagens aanwezig. De planontwikkeling zorgt voor een uitbreiding van het bestaande parkeerterrein met 3 parkeerplaatsen. Om deze extra plaatsen te kunnen realiseren zal een gedeelte van de groenstrook ten noorden van het bestaande terrein worden verhard. De groenstrook is gelegen onder de hoogspanningsleiding, betreft voornamelijk laag opgaande begroeiing en de uitbreiding beslaat slechts een oppervlak van 324m². Bovendien blijft het grootste gedeelte van de groenstrook intact, waardoor de invloed van het plan op de in de omgeving aanwezige flora en fauna nihil is. Doordat het grootste gedeelte van de bestaande groenvoorziening intact blijft kan worden gesteld dat er in de nabije omgeving van het plangebied voldoende openbaar groen aanwezig is voor fauna om te kunnen vluchten.

Conclusie

Gezien het kleinschalige karakter van de ontwikkeling, de ligging binnen de verstedelijkte kern van Nieuw-Lekkerland, de blijvende groenstrook en de mogelijkheid voor fauna om het plangebied te verlaten richting naastgelegen groen zorgen ervoor dat de eventuele bedreiging van het plan voor flora en fauna als nihil kan worden geschat.

5.7 Luchtkwaliteit

Algemeen

Binnen de Europese Unie zijn normen voor de luchtkwaliteit vastgesteld (richtlijn 1999/30 EG van de Raad van Europese Unie). Met haar Besluit Luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005) implementeert Nederland de Europese richtlijn in de Nederlandse wetgeving. Het Besluit Luchtkwaliteit is echter op 15 november 2007 vervangen met de inwerkingtreding van de 'Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)' Vanaf dit moment zijn de eisen met betrekking tot luchtkwaliteit verankerd in de wet milieubeheer. Doel van deze wet is dat bij toekomstige ontwikkelingen de grenswaarden zoals gesteld in de wet (o.a. voor stikstofdioxide en fijn stof) niet worden overschreden. De gestelde grenswaarden in de wet zijn overgenomen uit het Blk 2005.

Onderhavig plan betreft de uitbreiding van het bestaande vrachtwagenparkeerterrein met 3 extra vakken. Hiermee valt het plan in het besluit NIBM (gevallen die niet in betekenende mate bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit <3%), waardoor kan worden gesteld dat de uitbreiding geen tot nihil invloed heeft op de luchtkwaliteit en dat toetsing verder niet noodzakelijk wordt geacht.

5.8 Externe veiligheid

Algemeen

Bij de invloed van de externe veiligheid wordt gezien in hoeverre de veiligheidsrisico's door de gewenste bestemmingen worden overschreden. Het gaat hierbij om risico's door stationaire (inrichtingsgebonden) activiteiten met gevaarlijke stoffen en risico's door het transport van gevaarlijke stoffen. In beide gevallen wordt de afweging gebaseerd op de omvang van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen, de mogelijke effecten die optreden en de kans dat die effecten ook daadwerkelijk manifest worden. Nieuwe (beperkt) kwetsbare bestemmingen mogen niet voorkomen op plaatsen waar het plaatsgebonden risico groter is dan 10^{-6} per jaar. De normen voor het plaatsgebonden risico zijn bedoeld als grenswaarden volgens de wet milieubeheer.

De planontwikkeling betreft de uitbreiding van een parkeerterrein voor vrachtwagens, welke niet als kwetsbare bestemming wordt bestempeld. Wel wordt de uitbreiding gerealiseerd onder de bestaande hoogspanningsleiding, waardoor een nadere beschouwing hierop noodzakelijk is.

Invloed van Hoogspanningsleiding

Het bestaande parkeerterrein en daarmee op de uitbreiding is gelegen onder de hoogspanningsleiding. Deze leiding betreft de 380 kV-verbinding tussen Krimpen a/d IJssel en Geertuidenberg. De locatie is gelegen tussen mast 13 en 14. Ter bescherming van de hoogspanningsverbinding is er een belemmeringsstrook opgenomen van 128 meter (64 meter aan beide zijde van de hartlijn).

Om binnen deze zone een uitbreiding van het parkeerterrein te kunnen realiseren is toestemming van de beheerder Tennet noodzakelijk.

Per brief d.d. 18-10-2012 heeft Tennet laten weten geen bezwaar te hebben tegen de aanleg van 3 extra parkeerplaatsen, mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

- De werkzaamheden zullen worden uitgevoerd op de locatie, zoals aangegeven op de bijgevoegde tekening UPC d.d. 27-036-2007, waarop in rood onze verbinding en de belemmerende strook zijn aangegeven. Voor elke verandering heeft u onze toestemming nodig.
- Bij het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden of in geval van het verhelpen van een storing, kan het noodzakelijk zijn dat de parkeerplaatsen tijdelijk niet kunnen worden gebruikt. Zie ook artikel 4.e. van het boekje Veiligheidsvoorschriften
- De maximale werkhoogte tussen de masten 13 en 14 bedraagt 30 meter boven NAP.

Gezien er bij het bouwplan aan de gestelde eisen van Tennet voldaan kan worden, ondervindt de uitbreiding voor wat betreft de hoogspanningsleiding geen belemmeringen.

Invloed van stationaire bronnen

In de directe omgeving van het plangebied bevinden zich geen bedrijven die gevaarlijke stoffen aanwezig hebben en gebruiken. Daarnaast zijn er geen inrichtingen gelegen die vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) of die anderszins als risicovol zijn aan te merken.

Derhalve zijn geen relevante externe veiligheidsrisico's door stationaire bronnen te verwachten.

Invloed transport gevaarlijke stoffen, Buisleidingen

Het kabinet heeft op 9 februari 2007 ingestemd met een nieuwe aanpak van het buisleidingen. Zo komt er een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Buisleidingen. Daarin werkt de regering de wet verder uit. Deze AMvB zal regels gaan stellen voor risico's en zonering langs buisleidingen, het opnemen van voorschriften in bestemmingsplannen, technische eisen, het aanwijzen van een toezichthouder, melding van incidenten en beschikbaarheid van noodplannen. Het

ontwerpbesluit van de AMvB is 19 augustus 2009 naar de Eerste en Tweede Kamer gestuurd.
In en om het plangebied zijn geen van dergelijke buisleidingen aanwezig.

Invloed transport gevaarlijke stoffen, Wegverkeer

Na bestudering van de “risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen” d.d. 24 maart 2003 opgesteld door Adviesgroep AVIV, in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, blijkt dat alleen voor rijkswegen de externe veiligheidsrisico's zijn beschouwd. Voor gevaarlijk wegtransport binnen gemeentelijke en provinciale wegen is de gemeente c.q. De provincie bevoegd een routing vast te leggen. Om een extern risico van enige omvang aan te kunnen tonen is een relevante vervoersstroom van bulktransport nodig. In de onmiddellijke omgeving van het plangebied vindt geen voor de externe veiligheid relevant transport van gevaarlijke stoffen over de weg plaats. Uit de provinciale risicokaart blijkt dat dit project niet binnen een risicocontour van een weg valt. Echter zijn incidentele transporten van gevaarlijke stoffen niet uit te sluiten, maar deze vallen tevens buiten het toetsingskader. Hierdoor zijn geen relevante externe veiligheidsrisico's door transport over de weg te verwachten.

Invloed transport gevaarlijke stoffen, Vaarwegen

Nabij het projectgebied is de rivier de Lek aanwezig. De rivier de Lek is opgenomen in het Ontwerp Basisnet Water (2008). In dit rapport is de Lek opgenomen als een zwarte vaarweg, wat betekent voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen:

- Geen nieuwe bestemmingen binnen de waterlijn;
- Plasbrandaandachtsgebied 25 meter vanaf de waterlijn en in de uiterwaarden (ruimtelijke plannen in dit gebied verantwoorden);
- Groepsrisico berekening alleen nodig indien bevolkingsdichtheid > 1500 personen/ha dubbelzijdig of 2250 personen/ha enkelzijdig;
- Groepsrisicoverantwoording.

Navraag bij de Omgevingsdienst, OZHZ leert dat de VROM-inspectie een berekening van het groepsrisico eist, indien het projectgebied binnen 200 meter van de vaarweg ligt. Het projectgebied ligt verder dat 275 meter van de Vaarweg en de genoemde zeer hoge woningdichtheden ter plaatse van het projectgebied en de omgeving niet gehaald, hierdoor is een berekening is derhalve niet noodzakelijk.

Kabels en Leidingen

Er zijn er binnen de bouwgrenzen van de projectlocatie geen noemenswaardige (hoofdkabels en hoofdleidingen) kabels en leidingen aanwezig, behoudens de al eerder behandelde hoogspanningsverbinding. Wel zal een Klic-melding worden gedaan voordat wordt gegraven.

Conclusie:

Naar aanleiding van bovenstaande kan worden geconcludeerd dat het uitbreidingsplan voor wat betreft externe veiligheid geen belemmeringen ondervindt.

6 JURIDISCHE PLANOPZET

6.1 Inleiding

Het bestemmingsplan bestaat uit drie delen de verbeelding en regels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding en de regels vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De verbeelding heeft de rol van visualisering van de bestemmingen. De regels regelen de gebruiksmogelijkheden van de gronden, de bouwmogelijkheden en de gebruiksmogelijkheden van de aanwezige en/of op te richten bebouwing. De toelichting heeft weliswaar geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het bestemmingsplan en bij de uitleg van de verbeelding en regels. In dit hoofdstuk wordt de systematiek van de regels uiteengezet en wordt een uitleg per bestemming gegeven. De systematiek van het bestemmingsplan sluit aan bij de gestandaardiseerde opbouw uit de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012.

De SVBP2012 wordt op 1 juli 2013 verplicht. De basis is gelegd in de nieuwe Wro, die op 1 juli 2008 in werking is getreden. In de Wro is de verplichting opgenomen dat voor het maken, beschikbaar stellen en gebruiken van digitale plannen de RO standaarden en regels van toepassing zijn. De standaarden zijn wettelijk verankerd door middel van een Ministeriële regeling als uitvoeringsregeling van het Besluit ruimtelijke ordening.

De inwerkingtreding van de digitale paragraaf van de Wro (Ministeriële regeling Standaarden Ruimtelijke Ordening) geldt vanaf 1 januari 2010.

Dit betekent dat nieuwe bestemmingsplannen die na 1 januari 2010 in procedure worden gebracht (ter visie worden gelegd) digitaal gemaakt en beschikbaar gesteld moeten worden.

Het voorliggende bestemmingsplan “Parkeerplaats Planetenlaan” is conform de landelijke RO-standaarden opgesteld. Het plan voldoet daarmee aan de digitale verplichting.

6.2 Systematiek van de regels

Voor wat betreft de regels van het onderhavige bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij het bestemmingsplan “Bebouwde kom Nieuw-Lekkerland en Kinderdijk” van de gemeente Molenwaard. Hier is voor gekozen omdat het plangebied gelegen is binnen de plangrenzen van dit bestemmingsplan.

De regels van het bestemmingsplan bestaan uit vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels aan de orde komen.

6.3 Bestemmingen

Verkeer

Binnen het plangebied is slechts de bestemming Verkeer opgenomen voor de geplande uitbreiding van het parkeerterrein. Deze bestemming is gelijk aan de bestemming voor het bestaande gedeelte van het parkeerterrein.

Waarde – Archeologie 5

Ter bescherming van de mogelijk aanwezige archeologische waarden is er een dubbelbestemming opgenomen gelijk aan het vigerende bestemmingsplan.

Leiding – Hoogspanningsverbinding

Ter bescherming van de hoogspanningsverbinding is er een dubbelbestemming opgenomen.

7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

7.1 Exploitatie

Vanwege het private initiatief is het onderzoek naar de economische uitvoerbaarheid van de voorgenomen nieuwbouw, voor verantwoordelijkheid van de opdrachtgever, welke hierbij aangeeft dat de financiële haalbaarheid gewaarborgd is. Ter zekerheid van de gemeente zal er een anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer worden getekend, waarin o.a. is geregeld dat planschade voor rekening van de initiatiefnemer komt. Er wordt dan ook geen exploitatieplan vastgesteld met het bestemmingsplan, omdat het verhaal van kosten anderszins is verzekerd (artikel 6.12, lid 2 sub a Wro).

Conclusie

Op basis van het vorenstaande kan worden vastgesteld dat de economische uitvoerbaarheid gewaarborgd is.

8 OVERLEG EN INSPRAAK

8.1 Vooroverleg

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) artikel 3.1.1 geeft aan dat de gemeente bij de voorbereiding van een ruimtelijke ontwikkeling overleg moeten plegen met het Waterschap Rivierenland en de provincie Zuid-Holland

In het kader van het vooroverleg is het plan worden besproken met volgende partijen:

- Provincie Zuid-Holland;
- Waterschap Rivierenland.

De provincie heeft vanuit het vooroverleg geen reactie gegeven, want er zijn ten aanzien van deze bestemmingswijzigingen geen provinciale belangen.

Het waterschap rivierenland heeft per brief laten weten dat het plan geen hinder ondervindt voor wat betreft het aspect water. Wel hebben zij aangegeven dat het aspect water nader onderbouwd dient te worden. Om hieraan te voldoen is de waterparagraaf aangepast en is er een digitale watertoets doorlopen en zijn de bevindingen hiervan opgenomen in hoofdstuk 5.6.

8.2 Zienswijzen

Op de voorbereiding van een bestemmingsplanprocedure is afdeling 3.4. van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

De eerste mogelijkheid voor belanghebbenden om bedenkingen kenbaar te maken is bij het ontwerpbestemmingsplan door middel van het indienen van een zienswijze.

Het ontwerpbestemmingsplan en bijbehorende stukken hebben vanaf 23 augustus 2013 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Hierbij is een ieder in de gelegenheid gesteld om schriftelijk of mondeling zienswijzen kenbaar te maken.

Tijdens deze periode zijn geen zienswijzen kenbaar gemaakt. Het bestemmingsplan zal derhalve ongewijzigd worden vastgesteld.