

Behorend bij besluit d.d. 25
augustus 2015, ZK 14004679,
Kenmerk 15-0028635

Ruimtelijke onderbouwing

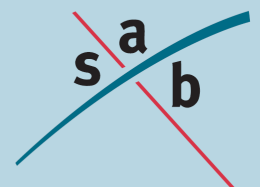
Parkeerterrein, herinrichting N216 en watercompensatie Schoonhoven

Gemeente Krimpenerwaard

Datum: 8 augustus 2015

Projectnummer: 140209

NL.IMRO.1931.PB1509DK006-ON01



INHOUD

1	Gebiedsprofiel	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Ligging besluitgebied	3
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	4
1.4	Leeswijzer	5
2	Planbeschrijving	6
2.1	Inleiding	6
2.2	Ruimtelijke opbouw van het gebied	6
2.3	Beschrijving van ontwikkelingsmogelijkheden	12
3	Beleidskader	15
3.1	Inleiding	15
3.2	Rijksbeleid	15
3.3	Provinciaal en regionaal beleid	17
3.4	Gemeentelijk beleid	19
4	Omgevingsaspecten	23
4.1	Toetsing Besluit m.e.r.	23
4.2	Geluid	27
4.3	Bedrijven en milieuzonering	27
4.4	Bodem	28
4.5	Luchtkwaliteit	28
4.6	Archeologische en cultuurhistorische waarden	30
4.7	Watertoets	32
4.8	Flora en fauna	34
4.9	Externe veiligheid	40
4.10	Economische uitvoerbaarheid	42
5	Afweging belangen	44
	Bijlagen	
-	Onderzoek flora en fauna (quick scan + nader onderzoek vleermuissoorten)	
-	Akoestisch onderzoek	
-	Archeologisch onderzoek	
-	Cultuurhistorisch onderzoek	
-	Instemming Rijkswaterstaat met Gebiedsplan “Buitendijks Schoonhoven”.	

1 Gebiedsprofiel

1.1 Aanleiding

De gemeente Krimpenervwaard heeft het voornemen om nabij het gebied “Buiten de Veerpoort” te Schoonhoven een parkeerterrein, herinrichting van de N216 en een watercompensatie te ontwikkelen. Het parkeerterrein is gelegen ten noorden van de N216 aan de oostzijde van DIKA en ten zuiden van de Lekdijk Oost. De watercompensatie ligt ten westen van de jachthaven.

De voorgenomen ontwikkelingen in het besluitgebied passen niet binnen de kaders van de geldende bestemmingsplannen ‘Binnenstad’ en ‘Buitengebied’. Om van de geldende bestemmingsplannen af te wijken kan met toepassing van artikel 2.1 eerste lid onder c, in samenhang met artikel 2.12 eerste lid onder a sub 3, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) een omgevingsvergunning worden verleend. Als wordt afgeweken van de bestemmingsplannen moet worden aangetoond dat het project niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Hiervoor is het opstellen van een ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet hierin.

1.2 Ligging besluitgebied

Onderhavig besluitgebied bestaat uit twee deelgebieden:

De locatie van het geplande nieuwe parkeerterrein in combinatie met enkele groenstroken aan de noordzijde van de N216 en de locatie voor de watercompensatie. Deze gebieden liggen ten zuidwesten van de historische binnenstad van Schoonhoven. Het parkeerterrein is beoogde ten oosten van de DIKA en ten noorden van de N216. De groenstroken liggen vooral ten noorden van N216. De watercompensatie ligt tussen het zwembad 't Wilgerak en de jachthaven in. Aan de zuidzijde grenst het besluitgebied van de watercompensatie aan de Lek. Op de navolgende luchtfoto's is de globale ligging en begrenzing van het besluitgebied weergegeven. Voor de exacte aanduiding van de plangrenzen wordt verwezen naar de projectkaart.



Globale ligging van het besluitgebied in Krimpenervwaard

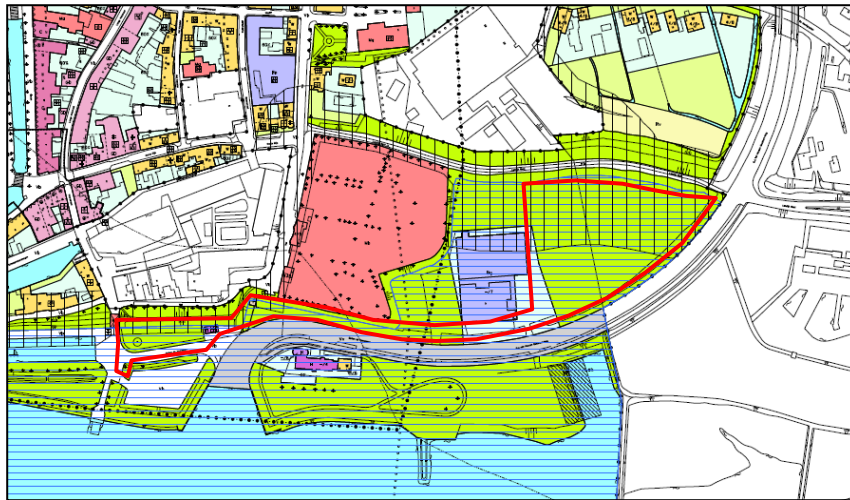
bron: Google Earth

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

De gronden van het nieuwe parkeerterrein vallen binnen de grenzen van het bestemmingsplan 'Binnenstad'. Ter plaatse van de beoogde watercompensatie geldt het bestemmingsplan 'Buitengebied'.

1.3.1 Bestemmingsplan 'Binnenstad' (deelgebied parkeerterrein)

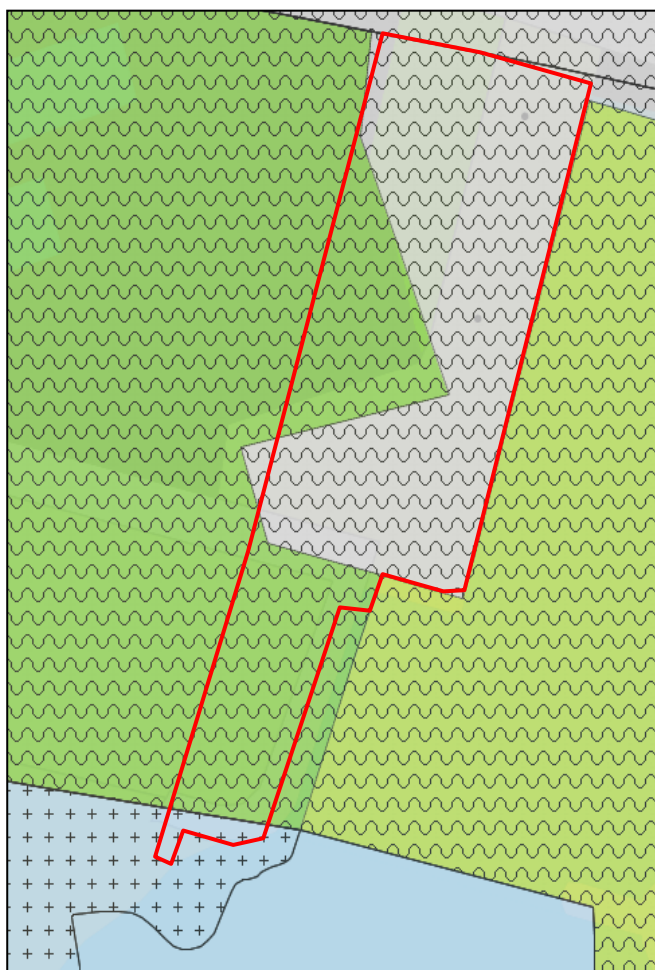
Het bestemmingsplan 'Binnenstad' is vastgesteld op 14 september 2006 en is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 24 april 2007. Aan de gronden in het besluitgebied is de bestemmingen 'Groen', 'Verkeersdoeleinden', 'Verblijfsdoeleinden' en 'Erven' toegekend. Het geldende bestemmingsplan voorziet niet in de gebruiksmogelijkheden om de gronden te mogen gebruiken als parkeerterrein en infrastructuur. Hierdoor dient er een ruimtelijke onderbouwing te worden opgesteld. Op de navolgende afbeelding is een fragment van de verbeelding uit het geldende bestemmingsplan opgenomen. De begrenzing van het besluitgebied is aangeduid met een rood kader.



Fragment verbeelding vigerend bestemmingsplan 'Binnenstad'

1.3.2 Bestemmingsplan 'Buitengebied'

Het bestemmingsplan 'Buitengebied' is vastgesteld op 5 maart 2010. Aan de gronden in het besluitgebied is de bestemming 'Verkeer', 'Water' en 'Sport-Zwembad' toegekend. Het geldende bestemmingsplan voorziet niet in alle delen van het besluitgebied in de gebruiksmogelijkheden om de ontwikkelingen in het besluitgebied planologisch mogelijk te maken. Hierdoor dient een ruimtelijke onderbouwing te worden opgesteld. Op de navolgende afbeelding is een fragment van de verbeelding uit het geldende bestemmingsplan opgenomen. De begrenzing van het besluitgebied is aangeduid met een rood kader.



Fragment verbeelding vigerend bestemmingsplan 'Buitengebied'

1.3.3 Strijdigheid

Het project past wat betreft het gebruik niet binnen de regels van de vigerende bestemmingsplannen. Voor de beoogde ontwikkelingen wordt daarom een omgevingsvergunningprocedure doorlopen, waarbij wordt afgeweken van de geldende bestemmingsplannen. Als wordt afgeweken van het bestemmingsplan moet worden aangetoond dat het project niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. In dit kader is voorliggende ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

1.4 Leeswijzer

De opbouw van deze ruimtelijke onderbouwing is als volgt: na deze inleiding, waarin de beschrijving van het besluitgebied en het vigerende bestemmingsplan is beschreven (hoofdstuk 1), volgt de planbeschrijving (hoofdstuk 2). In het daaropvolgende hoofdstuk is een beschrijving opgenomen van de relevante beleidskaders van de verschillende overheden, (hoofdstuk 3) en in hoofdstuk 4 wordt de haalbaarheid van het project onderzocht. De ruimtelijke afweging van het project is tenslotte beschreven in hoofdstuk 5.

2 Planbeschrijving

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt eerst kort ingegaan op de ontstaansgeschiedenis van dit gebied. Vervolgens wordt de bestaande situatie onder de loep genomen. Aansluitend wordt aangegeven welke nieuwe ontwikkelingen het voorliggende plan mogelijk maakt.

2.2 Ruimtelijke opbouw van het gebied

2.2.1 Ontstaansgeschiedenis

Voor het opstellen van een ruimtelijke onderbouwing is het van belang dat de uitgangssituatie, de bestaande situatie in het besluitgebied, goed in beeld wordt gebracht. In deze paragraaf zal de bestaande situatie beschreven worden.

Om de huidige situatie goed te kunnen beoordelen is het gewenst om kort in te gaan op de ontstaansgeschiedenis. Om dit in beeld te brengen wordt hieronder vrij geciteerd uit het Gebiedsplan “Buitendijks Schoonhoven”, dat in oktober 2013 is opgesteld door de voormalige gemeente Schoonhoven.

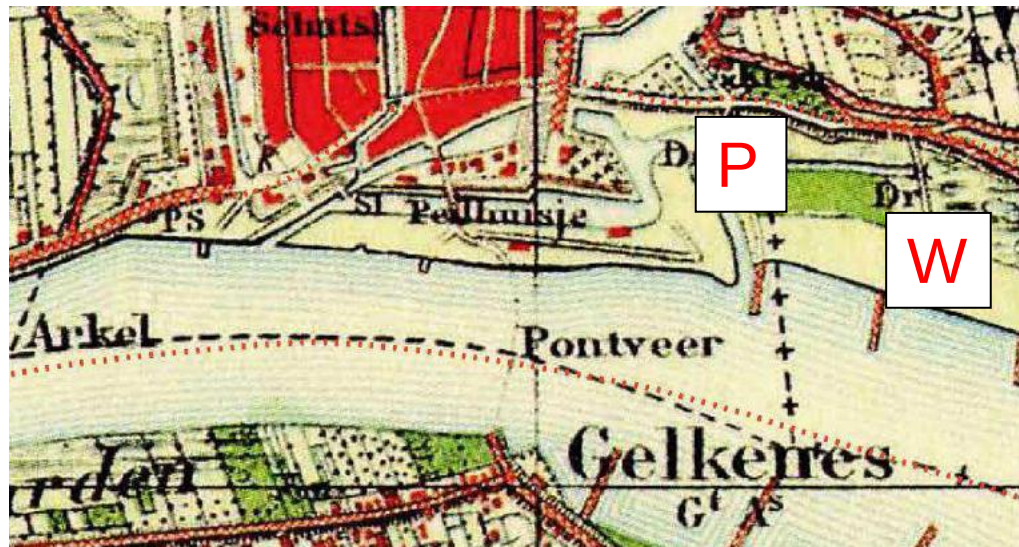
Het besluitgebied kent een uitgebreide historie, waarbij vooral het buitendijks gelegen gebied in de loop der jaren aan verandering onderhevig is geweest. We concentreren ons daarom vooral op de ontwikkelingen, die in het gebied ten oosten van het Oranjabolwerk hebben plaatsgevonden. Op onderstaande kopergravure van Blaeu uit 1649 is goed te zien, dat het Oranjabolwerk (gelegen binnen de rode cirkel) oorspronkelijk nog geheel omgeven was door water. Het geprojecteerde nieuwe parkeerterrein ligt ongeveer ter plaatse van de grote letter “P”, terwijl de locatie van de watercompensatie gesitueerd is aan de rand van de tekening bij de letter “W”.



Fragment kopergravure Blaeu 1649

De vestingwerken zijn aan het begin van de negentiende eeuw officieel opgeheven. Al in 1829 is de begraafplaats gevestigd op het Oranjabolwerk, dat toen nog steeds omgeven werd door water. Van een echte nevengeul was toen al geen sprake meer.

Dit is onder andere goed te zien op de plattegrond uit 1913, die hieronder is opgenomen.



Plattegrond 1913

Toen in de zestiger jaren de provinciale weg werd aangelegd langs de oostzijde van Schoonhoven naar het veer is de situatie opnieuw drastisch gewijzigd. Op de luchtfoto is de oorspronkelijke vorm van de vestingstad Schoonhoven aan deze zijde nauwelijks nog waarneembaar. Op deze luchtfoto is nogmaals de locatie van het geplande parkeerterrein en de locatie van de watercompensatie aangegeven.



Luchtfoto (Bron: Google Earth)

2.2.2 Bestaande situatie

Nu we iets meer weten over de ontstaansgeschiedenis kan de bestaande situatie tegen deze achtergrond beschreven worden.

De ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op een tweetal gebieden:

1. De locatie ten oosten van de DIKA, gelegen tussen de provinciale weg en de Lekdijk, in combinatie met enkele groenstroken aan de noordzijde van de N216 en
2. Een locatie gelegen ten westen van de jachthaven, bestaande uit een deel van het zwembadterrein.

Op beide gebieden zal hieronder nader worden ingegaan.

Locatie Parkeerterrein N216

De locatie, waar het parkeerterrein geprojecteerd is, is op dit moment onbebouwd en bestaat hoofdzakelijk uit weiland met wat opschietende wilgen.

De N216 bestaat uit één rijstrook in oostelijke richting en twee rijstroken in westelijke richting. Van deze twee rijstroken gaat de noordelijke rijstrook in de richting van het veer en de zuidelijke richting het parkeerterrein voor kortparkeren naast de veerstoept.



Het nieuwe parkeerterrein zal hier aan de rechterkant van de weg aangelegd worden en is onbebouwd. De bomen op de achtergrond (zie foto onder) markeren de Lekdijk



Aan de westzijde van de locatie is de fabriek van DIKA gelegen. De fabriek valt goed op, vooral door de aanwezigheid van een hoge schoorsteen.



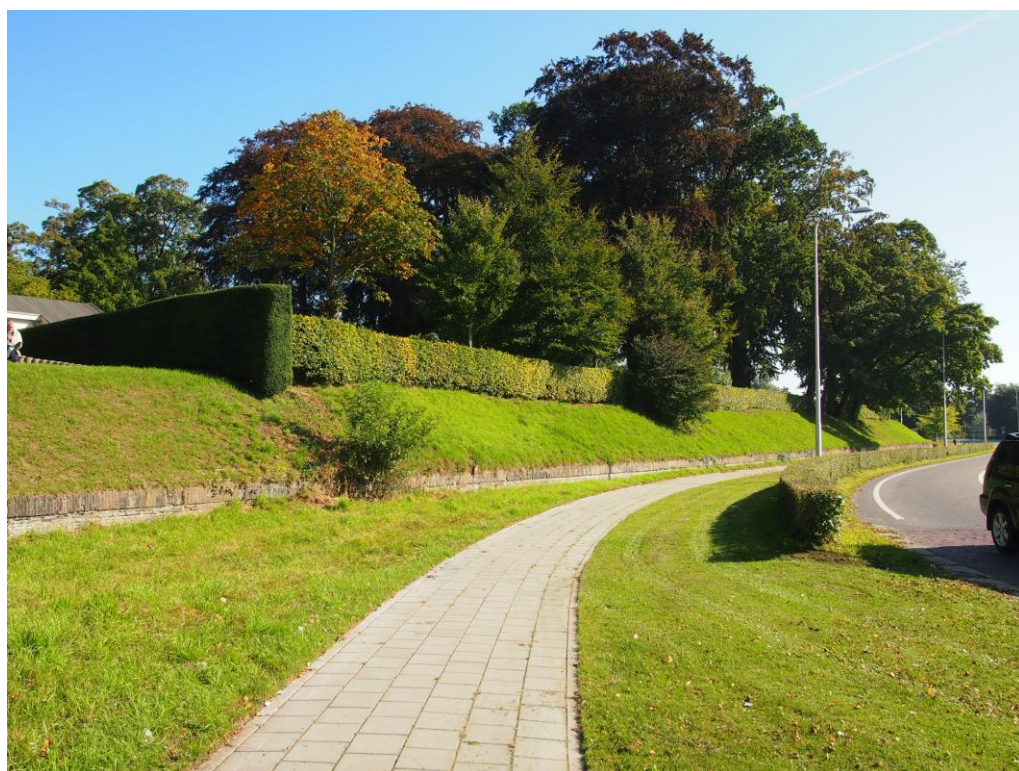
De toegang tot het terrein van de DIKA



Bedrijfsgebouwen van de DIKA



Een van de groenstroken aan de noordzijde van de N216



De groenstrook aan de noordzijde van de N216, die betrokken wordt bij de herinrichting

Terrein watercompensatie

De locatie, waar de watercompensatie gepland is, behoort nu nog tot het zwembadterrein



Locatie watercompensatie op deel van huidig zwembadterrein

Het gedeelte, waar de watercompensatie gepland is, grenst aan de jachthaven en is deels begroeid.



Blik op het gedeelte van het zwembadterrein, dat aangewend zal worden ten behoeve van watercompensatie (Bron: Google Streetview).

2.3 Beschrijving van ontwikkelingsmogelijkheden

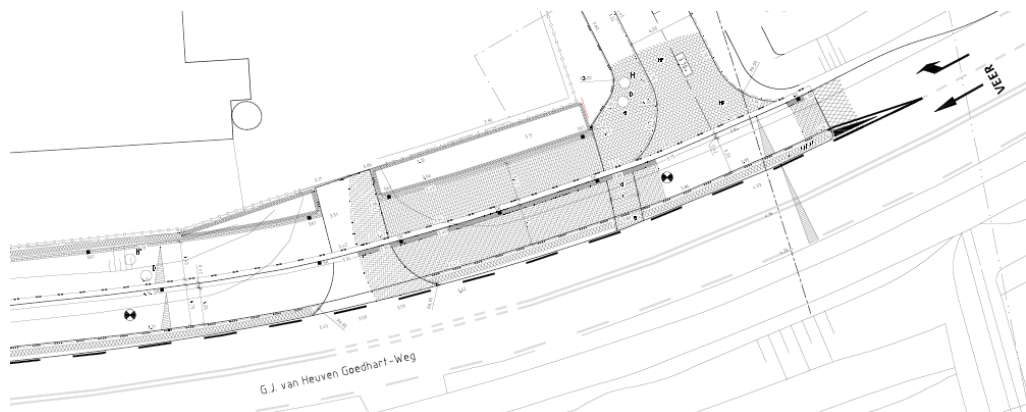
2.3.1 Herinrichting van de N216

Op dit moment is er geen sprake van een duidelijke routing. Komend vanuit oostelijke richting over de N216 dient men in de huidige situatie rechts aan te houden teneinde het veer te kunnen bereiken. Wil men naar één van de verschillende parkeerterreinen of naar de binnenstad, dan dient men links aan te houden. Het verkeer naar de parkeerplaatsen en het verkeer naar de binnenstad moet het verkeer naar het veer kruisen om haar doel te kunnen bereiken. Dat is onlogisch en geeft aanleiding tot gevaarlijke verkeerssituaties.

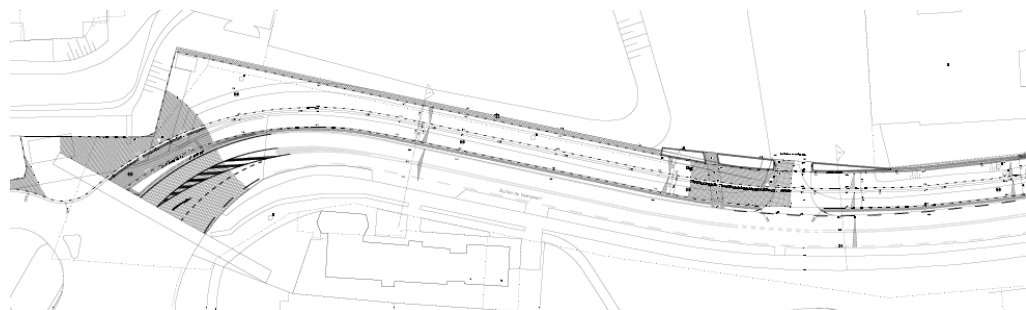
Om die reden zal de routing omgedraaid worden: Wil men naar één van de parkeerlocaties of naar de binnenstad, dan houdt men in het vervolg rechts aan. Voor het veer houdt men links aan. Op deze manier hoeven beide verkeersstromen elkaar niet te kruisen en wordt er rust in het verkeersbeeld gebracht.

De omdraaiing van de routing wordt ook fysiek ondersteund: De route naar de parkeerterreinen en de binnenstad zal uitgevierd worden in klinkerbestrating. De route van- en naar het veer blijft uitgevoerd in asfaltverharding. Zo komt de functie van de weg ook tot uitdrukking in de materialisering.

De Dika behoudt in de nieuwe situatie een directe aansluiting op de N216, zoals op onderstaande tekening te zien is.

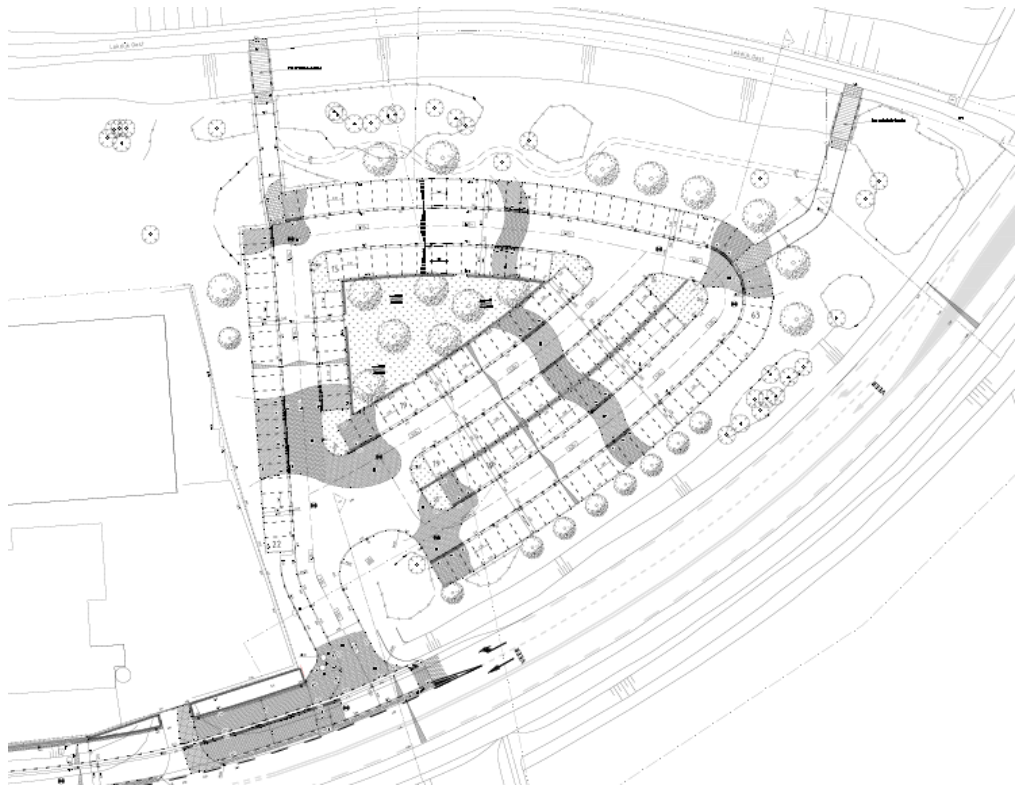


Omdraaiing van de routing: noordelijke rijbaan naar de parkeerplaatsen en de binnenstad, zuidelijke rijbaan van- en naar het veer



2.3.2 Inrichtingsschets Parkeerterrein N216

Hieronder is een inrichtingsschets van het geplande parkeerterrein opgenomen. Oorspronkelijk werd gedacht, dat de locatie een capaciteit kon krijgen van 220 auto's. Tijdens de nadere uitwerking is gebleken, dat deze capaciteit niet haalbaar is. Rekening houdend met aanwezige bomen in het noorden van het gebied (nabij de dijk) en de wens om op het parkeerterrein zelf ook de nodige groenvoorzieningen aan te brengen is de capaciteit van het gebied nu teruggebracht tot ongeveer 175 auto's.



Inrichtingstekening

Zoals gezegd wordt het parkeerterrein rechtstreeks ontsloten vanaf de noordelijke rijbaan. Op het terrein zelf geeft een lusvormige routing toegang tot de verschillende parkeerplaatsen. Aan de noordzijde zijn twee voetgangersverbindingen opgenomen naar de Lekdijk. Via de Lekdijk kan men eenvoudig de voorzieningen in de binnenstad bereiken.

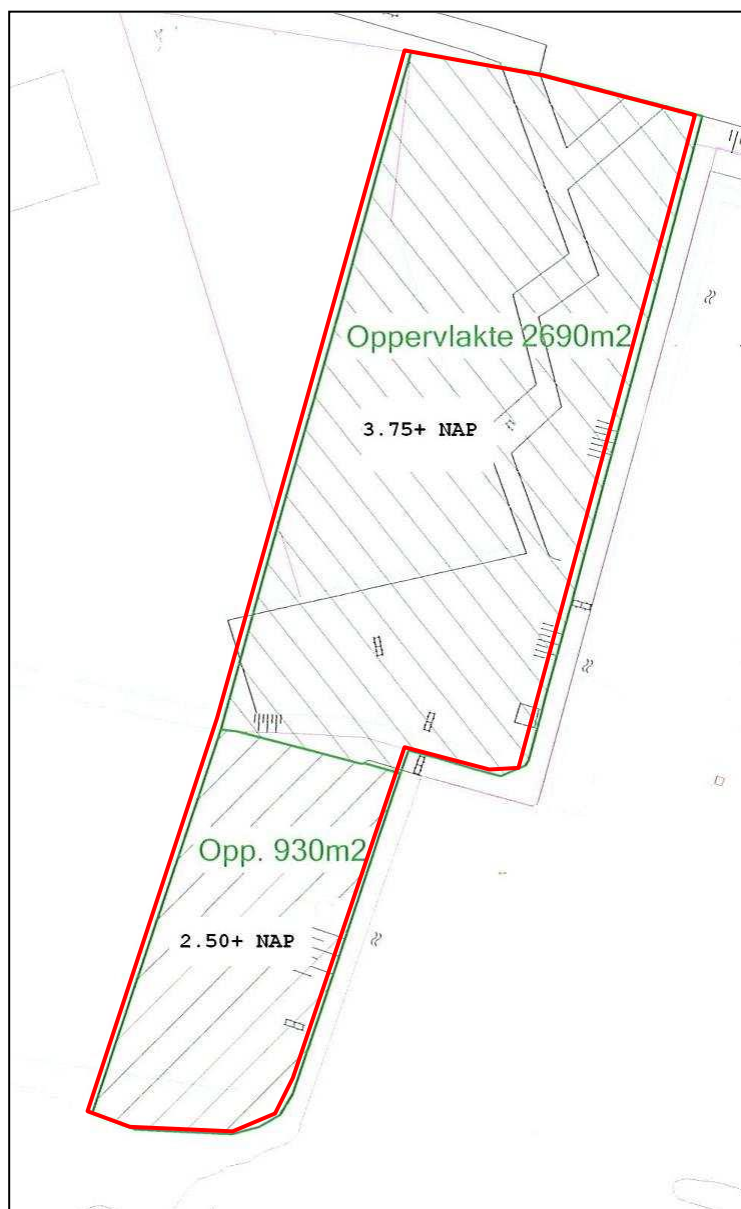
2.3.3 Watercompensatie zwembadterrein

In het Gebiedsplan "Buitendijks Schoonhoven" (versie 3, 4 augustus 2014) is aangegeven, welk terrein precies betrokken wordt bij de watercompensatie. De tekening op de volgende bladzijde is uit deze nota afkomstig.

In het Gebiedsplan is aangegeven, dat watercompensatie kan worden gerealiseerd binnen het gebied van het bergend vermogen, te weten tussen de NAP +1,20m en NAP + 4,40m.

Door de ontgravingen kan in het noordelijke deel 6.860 m³ aangemerkt worden als bijdrage aan de watercompensatie en in het zuidelijk deel 1.209 m³.

Dat betekent, dat in totaal 8.069 m³ watercompensatie gerealiseerd wordt.



Door deze watercompensatie ontstaan er elders mogelijkheden om extra volume buitendijks toe te voegen. Concreet betekent dit, dat er 2.690 m^3 extra buitendijks gerealiseerd kan worden, rekening houdend met het feit, dat er 3 m^3 watervolume nodig is om 1 m^3 volume buitendijks te kunnen realiseren.

Hiervan is al gebruik gemaakt ten behoeve van de uitbreiding van de algemene begraafplaats en zal nog gebruik gemaakt worden ten behoeve van de extra bouw mogelijkheden in het gebied "Buiten de Veerpoort". Voor nadere details wordt verwezen naar de inhoud van het Gebiedsplan "Buitendijks Schoonhoven". Het extra water zal betrokken worden bij de jachthaven. Door het ontgraven van de strook grond zal de nacht-ligplaats van de veerpont opschuiven naar het westen, waardoor er een bredere toegang ontstaat voor de jachthaven.

3 Beleidskader

3.1 Inleiding

Alvorens een bestemmingsplan te kunnen opstellen, is het noodzakelijk te bekijken welke beleidslijnen zowel de gemeente als ook andere overheden uitgezet hebben. In deze paragraaf wordt kort ingegaan op het relevante rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid.

Op Rijksniveau zal de Structuurvisie Infrastructuur en ruimte (SVIR), de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) beschouwd worden. Op provinciaal niveau is met name de Structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland' richtinggevend. Wat de gemeente Krimpenerwaard betreft zijn met name het Structuurplan van de voormalige gemeente Schoonhoven en het Gebiedsplan "Buitendijks Schoonhoven" van belang voor de ruimtelijke planopzet.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)*

Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De visie is vernieuwend in de zin dat ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden worden. In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn).

De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk "concurrerend, bereikbaar en leefbaar&veilig". Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De drie hoofddoelstellingen en 13 nationale belangen zijn:

- 1 Concurrerend = Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economisch structuur van Nederland. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - Nationaal belang 1: een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
 - Nationaal belang 2: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
 - Nationaal belang 3: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
 - Nationaal belang 4: Efficiënt gebruik van de ondergrond;
- 2 Bereikbaar = Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:

- Nationaal belang 5: Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor- en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterland-verbindingen;
 - Nationaal belang 6: Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor- en vaarweg;
 - Nationaal belang 7: Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor- en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;
- 3 Leefbaar & veilig = Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn:
- Nationaal belang 8: Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
 - Nationaal belang 9: Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwater-voorziening en klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling;
 - Nationaal belang 10: Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
 - Nationaal belang 11: Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
 - Nationaal belang 12: Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;
- De rijksverantwoordelijkheid voor het systeem van goede ruimtelijke ordening is zonder hoofddoelstelling, als afzonderlijk belang opgenomen:
- Nationaal belang 13: Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Voor alle nationale opgaven worden rijksinstrumenten ingezet, waarbij financiering slechts één van de instrumenten is. Ook decentrale overheden en marktpartijen dragen bij aan de realisatie van nationale opgaven.

Conclusie

De ontwikkeling voorziet in de aanleg van een parkeerterrein en een watercompensatie. Met deze ontwikkeling is geen nationaal belang gemoeid.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het kabinet heeft in de hiervoor genoemde SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en wadengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

Voor het onderhavige plan is het beleidsplan "Grote Rivieren van belang: Conform het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geldt er langs de Lek een vrijwaringszone van 25 meter vanaf de begrenzingslijn van de vaarweg, zoals opgenomen in de legger (art. 5.1. van de Waterwet). Deze "vrije ruimte" is een zone die vrij is van bijvoorbeeld bouwwerken en opgaande begroeiing, die het functioneren van de vaarweg of de veiligheid van het scheepvaartverkeer in gevaar brengen.

Het gebruik van de gronden binnen de vrijwaringszones langs de vaarweg mogen geen belemmeringen vormen voor:

- a. De zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart;
- b. Het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten;
- c. De toegankelijkheid van de rijksvaarweg voor hulpdiensten en
- d. Het uitvoeren van beheer en onderhoud van de rijksvaarweg.

Er zijn bij de watercompensatie geen ingrepen voorzien, die van invloed kunnen zijn op deze vrijwaringszone.

Conclusie

De regels die zijn opgenomen in het Barro zijn voor een deel wel van toepassing op het onderhavig besluitgebied (onderdeel Grote Rivieren). Omdat er geen ingrepen voorzien zijn, die van invloed kunnen zijn op de vrijwaringszone, vormt het Barro geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling in het besluitgebied.

3.3 Provinciaal en regionaal beleid

3.3.1 Visie Ruimte en Mobiliteit

De Provinciale Staten van provincie Zuid-Holland hebben op 9 juli 2014 de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) vastgesteld. Met het vaststellen van de VRM is de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie uit 2010, incl. onderliggende herzieningen, komen te vervallen.

In de VRM signaleert de provincie de structurele veranderingen in samenleving, economie en milieu. De voorspelbaarheid van nieuwe ontwikkelingen vermindert, demografische ontwikkelingen verschillen en de regionale economie internationaliseert en is kwetsbaar voor externe schokken. Tegelijkertijd gaan technologische innovaties snel en kunnen oplossingen in beeld brengen die nu nog onhaalbaar lijken. Deze tijd vraagt om maatwerk, flexibiliteit en aanpassingsvermogen. De economische, technologische en demografische ontwikkelingen werken door in de wijze waarop mensen en bedrijven de ruimte en het mobiliteitsnetwerk gebruiken. De provincie wil aansluiten op de bestaande en toekomstige dynamiek door waar mogelijk flexibiliteit in regelgeving te bieden. De Visie Ruimte en Mobiliteit is opgesteld vanuit de gedachte dat regels en kaders van de overheid nodig blijven, maar niet nodeloos mogen knellen.

De Visie Ruimte en Mobiliteit biedt geen vastomlijnd ruimtelijk eindbeeld, maar wel een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van Zuid-Holland als geheel. De gewenste ontwikkeling is verwoord in vier rode draden:

1. beter benutten en opwaarderen van wat er is;
2. vergroten van de agglomeratiekracht;
3. verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
4. bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

Vanuit het besef dat stad en land één leefomgeving vormen met elkaar aanvullende kwaliteiten, kent deze Visie Ruimte en Mobiliteit een indeling in functionele hoofdstukken.

Het hoofdstuk 'Mobiliteit en bebouwde ruimte' geeft uitwerking aan de eerste en tweede rode draad. Het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit (derde rode draad) komt hoofdzakelijk tot uiting in het hoofdstuk 'Kwaliteit van landschap, groen en erfgoed' en het bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving hoofdzakelijk bij 'Water, bodem en energie'. Hieronder zal op deze aspecten nader worden ingegaan:

Mobiliteit en bebouwde ruimte

Om de bebouwde ruimte beter te laten benutten heeft de provincie op een aparte kaart de bestaande bebouwde ruimte aangegeven en gesteld dat, in beginsel, hierbinnen de verstedelijking dient plaats te vinden. De nieuwe parkeervoorziening valt binnen de contouren van de bestaande bebouwde ruimte. De locatie voor de watercompensatie ligt er net buiten, maar hier wordt water toegevoegd aan het bestaande areaal, zodat per saldo hier geen verstedelijking plaatsvindt, maar de rivier juist meer ruimte krijgt.

Ruimtelijke kwaliteit

De provincie stuurt middels een kwaliteitenkaart op de ruimtelijke kwaliteit bij nieuwe ontwikkelingen. Om de verschillende waarden en kenmerken te kunnen benoemen en tot hun recht te laten komen, is gekozen voor een ordening van de kwaliteitskaart in vier lagen:

1. laag van de ondergrond;
2. laag van de cultuur- en natuurlandschappen;
3. laag van de stedelijke occupatie;
4. laag van de beleving.

Deze vier lagen worden hiernavolgend behandeld:

1. het plangebied is gelegen binnen het veencomplex. De ondergrond (eerste laag) wordt gevormd door veen. Het voorliggende plan heeft geen invloed daarop;
2. in verband met de reservering voor de beoogde ontwikkeling is het plangebied niet aangewezen als cultuur- en natuurlandschap. Het plangebied is deels gelegen in het bebouwde gebied (parkeervoorziening) en deels in het veencomplex (watercompensatie), maar heeft daar geen invloed op;
3. in de stedelijke occupatie ligt het gebied zoals gezegd deels in het bebouwde gebied (parkeervoorziening) en deels daarbuiten (watercompensatie), maar heeft daar geen invloed op;
4. met de voorgestane planontwikkeling worden geen bestaande kwaliteiten aangetast. Daarom is de planontwikkeling dan ook niet in strijd met de laag van de beleving. De wateroppervlakte zal vergroot worden, hetgeen gunstig is voor de ruimte voor de rivier.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling is niet in strijd met de VRM. De VRM vormt dan ook geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

3.3.2 Verordening Ruimte

Tegelijk met de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland ook de Verordening Ruimte 2014 vastgesteld. In de verordening stelt de provincie regels aan ruimtelijke ontwikkelingen. De Verordening Ruimte draagt bij aan het realiseren van de provinciaal ruimtelijke beleid zoals dat benoemd is in de VRM. De verordening omvat in aanvulling op de Visie Ruimte en Mobiliteit toetsbare criteria waaraan planvorming moet voldoen.

De criteria zijn tamelijk abstract (bijvoorbeeld: de nieuwe ontwikkeling mag niet leiden tot aantasting van het veenweidencomplex). Omdat de geprojecteerde nieuwe ingrepen zich deels afspelen binnen de contouren van het bestaand bebouwd gebied (nieuwe parkeervoorzieningen) en deels bijdragen aan een vergroting van het areaal aan oppervlaktewater (watercompensatie) kan gesteld worden, dat hier geen provinciale belangen in het geding zijn. Daarbij dient opgemerkt te worden, dat de watercompensatie voor een zeer klein deel geprojecteerd is binnen de begrenzing van de EHS. Zie in dit verband de paragraaf over flora en fauna (paragraaf 4.8)

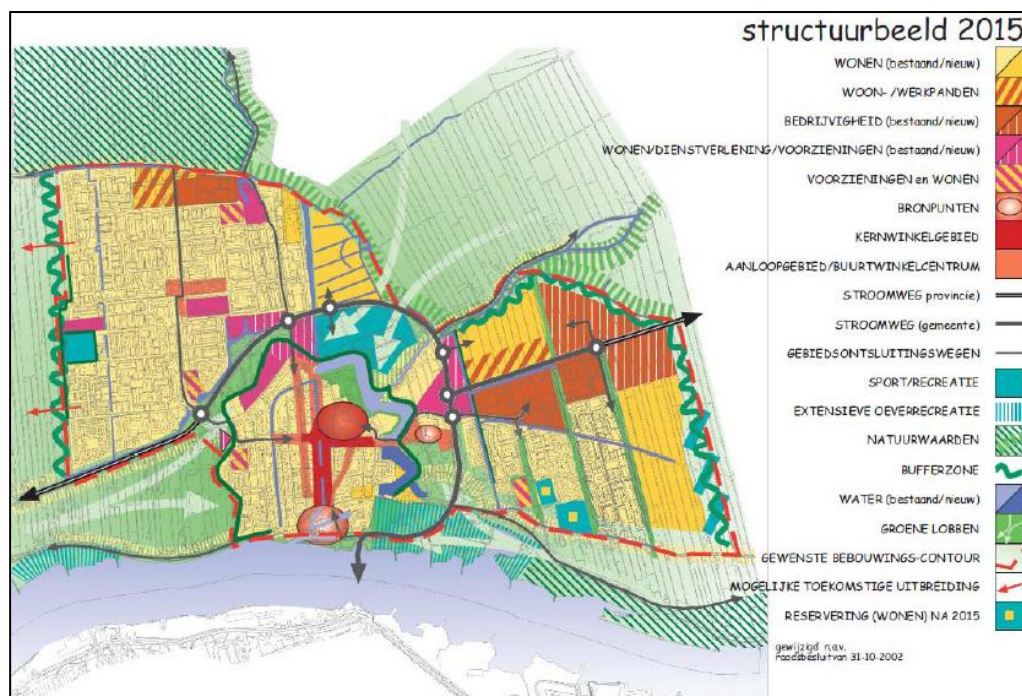
Conclusie

Geconcludeerd kan worden, dat de planvorming past binnen de Verordening Ruimte.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurplan gemeente Schoonhoven, vitale stad in het groene hart

De gemeenteraad van de voormalige gemeente Schoonhoven heeft voor het gehele gemeentelijke grondgebied op 31 oktober 2002 het structuurplan "Vitale stad in het groene hart" vastgesteld. Het structuurplan is opgesteld als een strategische, samenhangende visie voor de komende 10 á 15 jaar, gericht op het versterken van de vitaliteit en leefbaarheid van het grondgebied van de gemeente Schoonhoven.



Doel van het structuurplan voor de gehele gemeente is het opstellen van een strategische ruimtelijke visie voor het gemeentelijk grondgebied van Schoonhoven. Er bestaat behoefte aan een randvoorwaardelijk kader, waarbinnen in de toekomst plannen kunnen worden gemaakt. Het structuurplan heeft een “planhorizon” tot 2015 en waar mogelijk verder.

De structuurvisie geeft onder andere een overzicht van de inbreidings- en uitbreidingslocaties binnen Schoonhoven. Veel van deze locaties hebben een hoge cultuur-historische waarde. In de structuurvisie wordt hier in zekere mate rekening mee gehouden in de vorm van het in stand houden van de lobbenstructuur van de vestingstad en het laten binnendringen van het landschap in de stad.

Momenteel is er veel sprake van parkeren in de kleine straten in de binnenstad. Dit doet afbreuk aan de belevingswaarde. Om de recreatieve potenties die Schoonhoven heeft te vergroten wordt voorgesteld om te bezien of de parkeercapaciteit van een gedeelte in de binnenstad binnen het kernwinkelgebied (op termijn) kan worden teruggebracht en op parkeerterreinen en parkeergarage(s) aan de rand van de binnenstad kan worden uitgebreid of beter benut. Delen van de binnenstad kunnen daarmee na verloop van tijd autoluw worden gemaakt. Parkeerbeleid is een middel om de verkeerswijzekeuze voor het woonwerk-verkeer of het bezoekend publiek te beïnvloeden. Voorkomen moet worden dat door tarifiering, invoering van een parkeervergunningenstelsel overlast ontstaat in aansluitende woongebieden of dat potentiële bezoekers wegblijven. In het kader van de evaluatie van het verkeerscirculatieplan voor de binnenstad dient hier uitdrukkelijk aandacht aan te worden besteed.

De voornoemde aanpassingen in het gebied leiden tot een kwaliteitsverbetering van de parkeervoorzieningen en infrastructuur in het gebied “Buiten de Veerpoort”. Hiermee sluit het plan aan op het uitgangspunt van het structuurplan om een integrale kwaliteitsimpuls voor Schoonhoven als vitale stad te realiseren.

Conclusie

Het aanleggen van een parkeervoorziening ten behoeve van de binnenstad speelt in op het vergroten van de bereikbaarheid van de binnenstad. Door de ligging aan de rand van de binnenstad is het tevens mogelijk om een deel van het autoverkeer dat in de huidige situatie in de binnenstad komt enigszins af te laten nemen. Tenslotte kan de parkeervoorziening anticiperen op het upgraden van de omgeving rond de Veerpoort en langs de waterkant.

3.4.2 Gebiedsplan “Buitendijks Schoonhoven”

Op 4 augustus 2014 is versie 3 van het Gebiedsplan “Buitendijks Schoonhoven” vastgesteld. Het buitendijksgebied van de stad Schoonhoven is een voor de stad erg belangrijk gebied, het vormt het gezicht en entree van de gemeente vanaf de rivier de Lek. De dynamiek van het verkeer over land en water, gunstige ligging op de zonzijde en het bijbehorende terrasgevoel, de aanwezigheid van toeristen, passanten, zwembad, jachthaven, camping, horeca en historie zorgt ervoor dat er altijd wel wat gebeurt.

De voormalige gemeente Schoonhoven hecht veel waarde aan dit gebied en heeft de intentie om de grandeur en uitstraling de komende jaren waar nodig te verbeteren.

Hiervoor is gekeken naar locaties welke daadwerkelijk aangepakt kunnen worden of welke wenselijk zijn om in de toekomst aan te passen.

Aangezien het gebied zich geheel buitendijks en in het stroomgebied van de rivier de Lek bevindt, kunnen ingrepen in dit gebied gevolgen hebben voor de Lek en dient er hiermee rekening gehouden te worden. Het beleidsplan “Ruimte voor de rivier” geeft een duidelijke handleiding waar buitendijkse ontwikkelingen aan moeten voldoen. Een van de belangrijkste punten is onder andere de watercompensatie.

Dit gebiedsplan bevat een meerjarige inventarisatie van de deelplannen in het gebied, waarmee een beeld gevormd wordt van de diverse ontwikkelingen en ambities (zowel van de voormalige gemeente Schoonhoven als particulieren) in het gebied en de relatie die de deelgebieden met elkaar hebben. Zo kan er in het ene deelgebied geen ruimte zijn voor watercompensatie terwijl in een ander deelgebied hier juist wel ruimte voor is. Door deze met elkaar te verbinden en inzichtelijk te maken is de verwachting dat de ontwikkelingen doorgang kunnen vinden.

Het plangebied uit het gebiedsplan bestaat uit het buitendijkse grondgebied van de gemeente Schoonhoven. Het wordt aan de zuidkant begrensd door de rivier de Lek, aan de westkant door de Groene Singel, aan de noordkant door de Lekdijk West, de Wal en de Lekdijk Oost en aan de oostkant door de gemeentegrens met de gemeente Lopik. Het gehele gebied is opgedeeld in 6 deelgebieden (Voor het onderhavige besluitgebied zijn de deelgebieden 4 en 5 van belang) welke echter niet los van elkaar gezien dienen te worden. Deze deelgebieden vormen samen het gezicht van Schoonhoven gezien vanaf de rivier de Lek.



Begrenzing gebied gebiedsplan

Dit gebiedsplan is een meerjarige inventarisatie van de initiatieven en werkzaamheden voor de periode 2013 – 2015. Door deze inventarisatie kunnen de diverse deelprojecten met elkaar gekoppeld worden waardoor een duidelijk beeld van alle projecten ontstaat welke gevolgen kunnen hebben voor de rivierkundige aspecten en de oplossingen daarvoor. De ontwikkelingen in het besluitgebied hebben geen invloed op de rivier.

Conclusie

Het planvoornemen is afgestemd op het gebiedsplan. De beoogde watercompensatie voorziet in de vraag naar water om andere ontwikkelingen in het gebied mogelijk te maken. In het gebiedsplan wordt namelijk aangegeven, dat een toename van bouwvolume in het buitendijks gebied (en daarmee minder ruimte voor de rivier) uitsluitend mogelijk is wanneer dit gecompenseerd wordt door het realiseren van extra watervolume elders. Daarbij wordt een formule aangehouden van 3:1. 3 m³ te realiseren watervolume voor elke m³, die extra aan bebouwing wordt gerealiseerd.

Er zijn diverse ontwikkelingen in het buitendijkse gebied gepland. Een deel daarvan is opgenomen in het bestemmingsplan “Buiten de Veerpoort”. Op basis van dat bestemmingsplan is het mogelijk ongeveer 300 m³ aan extra bouwvolume te realiseren. Dat betekent, dat er driemaal zoveel m³ aan extra watervolume gerealiseerd moet worden.

Het afgraven van een deel van het zwembadterrein aan de zijde van de jachthaven is een voorwaarde om de gebouwde ontwikkelingen binnen het bestemmingsplan “Buiten de Veerpoort” mogelijk te maken.

Voor het deelgebied waar het parkeerterrein is voorzien is onderzocht of rivierkundige aspecten ten opzichte van de huidige situatie wezenlijk veranderen en dit is niet het geval. De voorgenomen ontwikkeling in het besluitgebied is hierdoor in lijn met de visie, zoals opgenomen in het Gebiedsplan “Buitendijks Schoonhoven”.

3.4.3 Herinrichtingsplan Buiten de Veerpoort

Voor het gebied is een herinrichtingsplan opgesteld. In de toelichting van het bestemmingsplan Buiten de Veerpoort wordt hier uitgebreid aandacht aan besteed. Dit plan is hieronder opgenomen.



Aan dit herinrichtingsplan kunnen geen rechten ontleend worden. Het heeft in deze toelichting slechts een illustratieve waarde.

De locatie van het geplande parkeerterrein (ten oosten van de DIKA) is op dit plan nog net aan de rechterzijde van de afbeelding te zien. Om dit parkeerterrein beter bereikbaar te maken zal de routing naar het veer en het centrum omgekeerd worden.

4 Omgevingsaspecten

Het al dan niet voldoen aan verschillende randvoorwaarden en uitgangspunten is bepalend voor de vraag of een nieuw bestemmingsplan of ruimtelijke onderbouwing ook daadwerkelijk uitvoerbaar is. Hierbij moet worden gedacht aan de uitvoerbaarheid op basis van milieuaspecten, zoals geluid, bodem en hinder van bedrijven, en overige aspecten, zoals water, archeologie en ecologie, een rol. Ten slotte moet worden aangetoond dat het plan economisch uitvoerbaar is. Deze ruimtelijke onderbouwing is getoetst voor wat betreft de uitvoerbaarheid ervan op bovengenoemde aspecten. In dit hoofdstuk is aangegeven wat hiervan de resultaten zijn.

4.1 Toetsing Besluit m.e.r.

De milieueffectrapportage (afkorting m.e.r.) betreft het in beeld brengen van de milieugevolgen van een besluit voordat het besluit wordt genomen, zodat op die manier milieu als een volwaardig aspect wordt meegenomen in de belangenafweging. De basis van de m.e.r.-plicht is opgenomen in de Wet milieubeheer. Een nadere invulling daarvan is opgenomen in het Besluit m.e.r.. In de bijlage van het Besluit m.e.r. zijn lijsten opgenomen met activiteiten die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De bij de activiteiten aangegeven drempelwaarden bepalen of er sprake is van een m.e.r.-plicht of dat door het bevoegd gezag beoordeeld moet worden of activiteiten belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

De ontwikkeling die op basis van het bestemmingsplan Buiten de Veerpoort en deze projectomgevingsvergunning wordt toegestaan betreft de herinrichting van het buitendijks gebied ten zuiden van de stad Schoonhoven. De plannen maken daarmee een stedelijk ontwikkelingsproject mogelijk, die als activiteit is genoemd in onderdeel D.11.2 van de bijlage van het Besluit m.e.r. ("de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen"). Ondanks dat het onderhavige plan (de wijziging betreft een oppervlakte van circa 5 ha) ver onder de drempelwaarde van 100 hectare blijft, moet onderzocht worden of het plan geen belangrijke nadelige milieugevolgen kan hebben. Om deze reden is een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd.

Bij het bepalen van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu wordt, conform de Bijlage III van de Europese Richtlijn, ingegaan op de volgende onderdelen:

- de kenmerken van het project;
- de plaats waar de activiteit wordt verricht;
- de kenmerken van het potentiële effect.

4.1.1 De kenmerken van het project

Het bestemmingsplan Buiten de Veerpoort kan niet losgezien worden van de ontwikkelingen, die voorzien worden in het besluitgebied. Daarom zullen ze hieronder beide aan de orde komen.

Het bestemmingsplan Buiten de Veerpoort voorziet onder andere in het creëren van een gescheiden routing van het veer naar de parkeerterreinen en de binnenstad. Daarnaast voorziet het plan in een nieuwe inrichting van het gebied tussen de binnenstad en de Lek. In het plan worden verder enkele gebouwde elementen verplaatst,

zodat de historische omwalling beter zichtbaar wordt gemaakt. Tenslotte voorziet het plan in een verbetering van de aanlegmogelijkheden in de Noodhaven en aan de oever van de Lek.

In samenhang met dit bestemmingsplan wordt een omgevingsvergunningsaanvraag ingediend voor de realisatie van een parkeergebied (ongeveer 175 plaatsen) en een gebied voor watercompensatie. De locaties voor deze ontwikkelingen zijn op onderstaande afbeelding in het geel weergegeven. De effecten van de ontwikkeling van de parkeerplaats en watercompensatie cumuleren met de effecten van de ontwikkeling op basis van het bestemmingsplan Buiten de Veerpoort.



Rood = begrenzing bestemmingsplan. Geel = begrenzing besluitgebied omgevingsvergunning

4.1.2 De plaats waar de activiteit wordt verricht

Het plangebied is gelegen aan de zuidrand van de kern Schoonhoven. De directe omgeving van het plangebied is een mix tussen wonen, werken en infrastructuur (wegen en, haven en aanleg veerboot). Het totale plangebied is buitendijks gesitueerd, globaal tussen de stadswal en de Lek. Vanuit de binnenstad is het gebied het beste te bereiken via de Veerpoort. De Veerpoort zelf is onderdeel van de waterkering.

Het oostelijk deel van het plangebied en het besluitgebied omgevingsvergunning is in gebruik als (buitendijks gelegen) entreegebied voor de stad Schoonhoven. In het plangebied ligt de provinciale weg, die tevens dienst doet als opstelplaats voor wachtende voertuigen voor de veerboot. Daarnaast is een parkeerterrein aanwezig met een beperkte parkeerduur en zijn enkele gebouwtjes aanwezig. Tegen de stadswal zijn een kiosk en een berging aanwezig, terwijl nabij de veerstoep een wachtruimte en toiletgebouw voor gebruikers van het veer aanwezig zijn. In het gebied is een oude stei-

ger aanwezig, die niet meer wordt gebruikt, maar met zijn stenen landhoofd wel een cultuurhistorisch waardevol element vormt.

Het westelijke deel van het plangebied van het bestemmingsplan, de Noodhaven, wordt gebruikt voor de aanleg van pleziervaartuigen. De haven is aan de noordzijde bereikbaar voor auto's en aan de zuidzijde alleen voor voetgangers. Op de kop van de Noodhaven bevindt zich een voormalig toiletgebouwtje, dat architectonische waarde heeft.

Overzicht gevoelige gebieden bijlage III Richtlijn

Type gebied	Juridisch kader	Relevantie voor de activiteit
Wetlands	Conventie van Ramsar	In of in de directe nabijheid van het plangebied en/of besluitgebied zijn geen aangewezen Wetlands aanwezig.
Kustgebieden		Het plangebied en/of besluitgebied is niet gelegen in een kustgebied.
Berggebieden en bosgebieden	Boswet	Het plangebied en/of besluitgebied is niet gelegen in een berg- en bosgebied.
Reservaten en natuurparken: – Nationale Landschappen – Nationale parken	Nationale Landschappen zijn benoemd in de Nota Ruimte. Nationale Parken zijn onderdeel van de EHS.	Het plangebied en/of besluitgebied is gelegen in het Nationaal Landschap Groene Hart.
Speciale beschermingszones, door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG (Vogelrichtlijn) en Richtlijn 92/43/EEG (Habitatrichtlijn)	Natuurbeschermingswet 1998	Het plangebied en/of besluitgebied ligt op ongeveer 2,5 kilometer van het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Lek en bevindt zich gedeeltelijk binnen de EHS.
Gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden	Europese milieurichtlijnen (o.a. kaderrichtlijn Lucht-kwaliteit, kaderrichtlijn water)	Er worden thans geen normen overschreden op basis van communautaire wetgeving.
Gebieden met hoge bevolkingsdichtheid	Provinciale verordening	Het plangebied en/of besluitgebied is niet gelegen in een gebied met hoge bevolkingsdichtheid.
Landschappen van – historisch belang – cultureel belang – beschermd stads- en dorpsgezicht – archeologisch belang	– Verdrag van Valetta – Monumentenwet	Voor het plangebied en/of besluitgebied geldt dat er een lage trefkans is op archeologische resten, met uitzondering van het gebied, waar de herinrichting van de weg gepland is. Daar geldt een hoge trefkans.

Tussen de wal en de Lek bevindt zich een groen schiereiland, waar enkele wandelpaden gesitueerd zijn. Langs dit deel van de Lek is ook de Nieuwe Steiger aanwezig. Tenslotte is tussen de provinciale weg en de Lek een parkgebied aanwezig met daarin een restaurant. In het uiterste oosten van dit gebied zijn een watersportvereniging en de scouting gevestigd.

4.1.3 De kenmerken van het potentiële effect

Bij de kenmerken van het potentiële effect gaat het om de interactie tussen de vorige twee onderdelen van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling. Hetgeen beschreven is over de kenmerken van het project en de plaats van het project is bepalend voor de milieuaspecten die in dit hoofdstuk nader aan de orde worden gesteld. Er wordt kort ingegaan op de aspecten geluid, luchtkwaliteit, natuur (EHS) en archeologie.

Geluid

Rondom het plangebied zijn woningen gelegen. Uit het akoestisch onderzoek (zie paragraaf 4.2 van het bestemmingsplan Buiten de Veerpoort) blijkt dat bij geen van de woningen langs de Provinciale weg (N216) sprake is van een toename van 2 dB of meer. Derhalve is er geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Bij geen van de woningen wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. Vanuit akoestisch oogpunt kan worden gesteld dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Hiermee wordt eveneens geconcludeerd dat de geluidstoename niet zodanig is dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu worden verwacht.

Luchtkwaliteit

In het kader van het bestemmingsplan buiten de Veerpoort is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit. De ontwikkelingen die in het bestemmingsplan en in het besluitgebied mogelijk worden gemaakt zorgen voor een betere routing en een betere doorstroming van het verkeer. Deze ontwikkelingen zorgen echter nauwelijks voor een toename van het verkeer. Hiermee kan worden geconcludeerd dat de veranderingen in de luchtkwaliteit niet zodanig zijn dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu worden verwacht.

Natuur

Uit het uitgevoerde flora en fauna onderzoek¹ (Zie ook paragraaf 4.8) blijkt dat de ontwikkeling slechts zeer beperkte effecten heeft op de EHS.

Archeologie

Ter plaatse van de geplande parkeervoorziening en de watercompensatie is de archeologische verwachtingswaarde laag. Ter plaatse van een deel van de herin te richten weg is de archeologische verwachtingswaarde hoog. Dit betekent, dat tijdens de werkzaamheden aan de weg aandacht besteed dient te worden aan de archeologische aspecten.

Hiermee kan worden geconcludeerd dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het aspect archeologie worden verwacht.

¹ SAB, Quickscan flora en fauna, 28 mei 2014, projectnummer: 140209.

4.1.4 Conclusie

Op grond van het voorgaande komt het bevoegd gezag tot de conclusie dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn, waardoor een nade-re m.e.r.-beoordeling niet noodzakelijk is.

4.2 Geluid

Algemeen

De mate waarin het geluid veroorzaakt door het (spoor) wegverkeer het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). Voor wegverkeer stelt de wet dat in principe de geluidsbelasting op geluidsgevoelige functies de voorkeurgrens-waarde van 48 dB niet mag overschrijden. Voor spoorwegverkeer mag de voorkeur-grenswaarde van 55 dB niet worden overschreden. Indien nieuwe geluidsgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wet geluidhinder de verplichting akoestisch on-derzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van alle (spoor) wegen op een bepaalde afstand van de geluidsgevoelige functie(s). Met dit plan worden nieuwe geluidgevoelige functies toegevoegd.

Onderzoek

Onderzocht is of de herinrichting van de weg aangemerkt kan worden als een recon-structie in de zin van de Wet geluidhinder. Dat blijkt niet het geval te zijn. De toename van de geluidbelasting bedraagt minder dan 2 dB. Het akoestisch onderzoek is als bij-lage bij deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

Conclusie

Het aspect akoestiek vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.3 Bedrijven en milieuzonering

Algemeen

Indien door middel van een project nieuwe, gevoelige functies mogelijk worden ge-maakt, moet worden aangetoond dat een goed leefmilieu mogelijk kan worden ge-maakt. Hierbij moet rekening worden gehouden met omliggende functies met een mi-lieuzone. Omliggende bedrijven mogen niet in hun ontwikkelingsmogelijkheden worden aangetast door de realisatie van een nieuwe gevoelige functie. Wat betreft de aanbevolen afstanden tussen bedrijvigheid en gevoelige functies, zoals wonen, is de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering'² geraadpleegd. Hierin worden richtaf-standen voor zowel het omgevingstype 'gemengd gebied' als 'rustige woonwijk' en 'rustig buitengebied' aanbevolen. Gemengde gebieden betreffen gebieden die langs hoofdinfrastructuur liggen en/of gebieden met matige tot sterke functiemenging. In een rustige woonwijk en buitengebied komen vrijwel geen andere functies voor. De richtaf-standen gelden voor een gemiddeld nieuw bedrijf en gaan uit van het gebiedstype 'rustig woongebied'. Voor gemengde gebieden kunnen de richtafstanden worden ver-minderd. De afstand wordt gemeten vanaf het op de verbeelding aangeduide deel voor de bedrijfsmatige activiteit tot aan de gevel van nieuwe of bestaande woningen gelegen buiten betreffend perceel.

² Bedrijven en milieuzonering, Vereniging van Nederlandse Gemeenten, 2009.

Onderzoek

De voorgenomen ontwikkeling voorziet onder andere in de realisatie van een nieuwe parkeervoorziening. Op basis van de Staat van Bedrijfsactiviteiten dient er een afstand van 30 meter in acht genomen te worden tussen deze parkeervoorziening en geluid-gevoelige functies. Omdat de dichtstbijzijnde woningen veel verder dan 30 meter verwijderd zijn van de geplande parkeervoorziening kan aan deze voorwaarde voldaan worden.

In de directe nabijheid van het plangebied is de DIKA gesitueerd. Dit is een bedrijf, behorende tot milieucategorie 4.2 met een richtafstand van 200 meter ten opzichte van hinder gevoelige functies. Omdat er binnen deze afstand geen nieuwe hindergevoelige functies mogelijk gemaakt worden op basis van deze ruimtelijke onderbouwing behoeft ook hiernaar geen nader onderzoek gepleegd te worden.

Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de uitvoering van onderhavig plan.

4.4 Bodem

Algemeen

Voordat een plan wordt vastgesteld, moet aangetoond zijn dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het beoogde gebruik.

Onderzoek

Door de ODMH is een zogenaamde BIS-toets uitgevoerd. Op basis daarvan concluderen zij, dat er ter plaatse van de voorgenomen ontwikkelingen geen bodembedreigende (bedrijfs)activiteiten aanwezig (geweest) zijn. In dit kader is het uitvoeren van een bodemonderzoek niet noodzakelijk.

Conclusie

Het aspect bodemkwaliteit vormt vooralsnog geen belemmering voor de uitvoering van onderhavig plan.

4.5 Luchtkwaliteit

Algemeen

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet Milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor. Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die in 2010 van kracht zijn geworden. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om

samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Projecten die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in het NSL in de provincies c.q. regio's waar overschrijdingen plaatsvinden. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Projecten die „niet in betekenende mate” (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof: Voor NO₂ en PM₁₀ betekent dit dat aannemelijk moeten worden gemaakt dat het project tot maximaal 1,2 µg/m³ verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is het project op deze plaats te realiseren. Hierbij kan de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol spelen, ook als het project „niet in betekende mate” bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Er is sprake van een significante blootstellingsduur als de verblijfsduur die gemiddeld bij de functie te verwachten is significant is ten opzichte van een etmaal. Volgens de toelichting op de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit is dit onder andere het geval is bij een woning, school of sportterrein.

Onderzoek

Het plan bestaat de realisatie van parkeerplaatsen. Deze ontwikkeling zorgt niet voor een toename van het verkeer, maar voor een ander gebruik van de aanwezige parkeervoorzieningen in- en rond de stad Schoonhoven. Verwacht mag worden dat dankzij de nieuwe parkeervoorziening aanzienlijk minder bezoekers aan Schoonhoven zullen proberen met hun auto tot in de binnenstad te komen. Dit heeft een gunstig effect op de luchtkwaliteit in de binnenstad. Omdat de auto's eerder „opgevangen” worden zal het aantal verkeersbewegingen afnemen. Doordat het verkeer door de ontwikkeling niet toeneemt, zal er geen sprake zijn van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. De planbijdrage van de gehele ontwikkeling is kleiner dan de NIBM-grens van 1,2 µg/m³, daardoor zal het plan 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een toetsing aan de grenswaarden is op basis van de Wm niet noodzakelijk, aan gezien het plan NIBM is. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt inzichtelijk gemaakt of er sprake van een dreigende grenswaarde overschrijding.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de lokale luchtkwaliteit onderzocht, zodat onacceptabele gezondheidsrisico's kunnen worden uitgesloten. Hiertoe is de monitoringstool³ uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) geraadpleegd. De monitoringstool geeft inzicht in de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM_{2.5} en PM₁₀) in het plangebied tussen 2012 en 2020. De monitoringstool kent scenario's zonder en met lokale maatregelen die er voor moeten zorgen dat op termijn overal aan de grenswaarden wordt voldaan. Beide typen scenario's laten in de toekomst een afname van de concentraties zien. Dit komt doordat bedrijven en het verkeer steeds schoner worden door technologische verbeteringen. De monitoringstool maakt duidelijk dat de concentraties luchtvervuilende stoffen in de peiljaren

³ <http://www.nsl-monitoring.nl/viewer/>

2012, 2015 en 2020 in het plangebied onder de grenswaarden liggen die op Europees niveau zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu tegen schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's.

Conclusie grenswaarden

In de navolgende tabel staan de concentraties fijn stof (PM₁₀ en PM_{2.5}) en stikstofdioxide (NO₂) langs de Provinciale weg (N216) weergegeven voor de jaren 2012, 2015 en 2020.

	Concentraties langs de Provinciale weg (N216)		
	Stikstofdioxide (NO ₂), Jaargem. concentratie	fijn stof (PM ₁₀), jaargem. concentratie	fijn stof (PM _{2.5}), jaargem. concentratie
2012	24,2 µg/m ³	22,4 µg/m ³	13,9 µg/m ³
2015	22,7 µg/m ³	23,6 µg/m ³	15,4 µg/m ³
2020	18,8 µg/m ³	22,3 µg/m ³	14,3 µg/m ³
Grenswaarden	40,0 µg/m ³	40 µg/m ³	25 µg/m ³

De concentraties luchtverontreinigende stoffen liggen hiermee onder de grenswaarden in de drie jaren (2012, 2015 en 2020). Deze grenswaarden zijn op Europees niveau vastgesteld ter bescherming van mens en milieu tegen schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's. Tevens geven de uitkomsten uit de monitoringstool aan dat de concentraties van de luchtvervuilende stoffen in de peiljaren 2015 en 2020 in het besluitgebied verder afnemen. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's.

Conclusie

Op basis van het voorgaande kan geconcludeerd worden dat zowel vanuit de Wet milieubeheer als vanuit een goede ruimtelijke ordening de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het onderhavige initiatief.

4.6 Archeologische en cultuurhistorische waarden

4.6.1 Archeologische waarden

ArcheoSupport bv heeft in april 2014 een bureauonderzoek uitgevoerd voor de locatie, met uitzondering van de plek, waar de watercompensatie gepland is.⁴ De resultaten van het onderzoek zijn in de navolgende alinea samengevat. Het onderzoek is als bijlage aan deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

Op basis van het bureau-onderzoek, in relatie tot het gespecificeerd archeologisch verwachtingsmodel, kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- De archeologische beleidskaart van Schoonhoven suggereert een hoge verwachting voor een groot deel van het plangebied. Het gehele terrein aangeduid als 'Buiten de Veerpoort' bevindt zich echter buiten de historische stadskern. Op basis van historisch kaartmateriaal kunnen hier

⁴ ArcheoSupport bv (24 april 2014) Een archeologisch bureau-onderzoek voor het plangebied 'Buiten de Veerpoort' en 'Parkeerterrein' in Schoonhoven (ZH), projectcode: 2014/017

geen significante resten van historische bebouwing worden verwacht. Dit terrein heeft derhalve een lage archeologische verwachting.

- In de ondergrond zijn mogelijk nog wel resten aanwezig van kademuren, bruggen en scheepswrakken of bewust afgezonken schepen. De mogelijke archeologische resten in de rivier de Lek worden niet bedreigd door de huidige plannen. Resten van kademuren en een brug zullen, gezien de aard van de constructie, zich dieper onder het maaiveld bevinden dan 30 cm.

Op basis van de archeologische beleidskaart archeologie van de voormalige gemeente Schoonhoven is de archeologische verwachtingswaarde ter plaatse van de geprojecteerde watercompensatie laag.

Samenvattend kan worden gesteld dat de archeologische verwachting voor de onderzoekslocatie laag is. Geadviseerd wordt dan ook om het besluitgebied vrij te geven.

Het is aan de bevoegde overheid, de gemeente Krimpenerwaard, om op basis van deze rapportage een selectiebesluit te nemen. Wordt de onderzoekslocatie vrijgegeven, dan blijft de archeologische meldingsplicht conform artikel 53 en 54 van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Wamz) uiteraard bestaan. Als er tijdens graafwerkzaamheden toch archeologische resten worden aangetroffen, dan dient dit onverwijld aan de bevoegde overheid te worden gemeld. De bevoegde overheid neemt vervolgens een besluit hoe om te gaan met de archeologische resten.

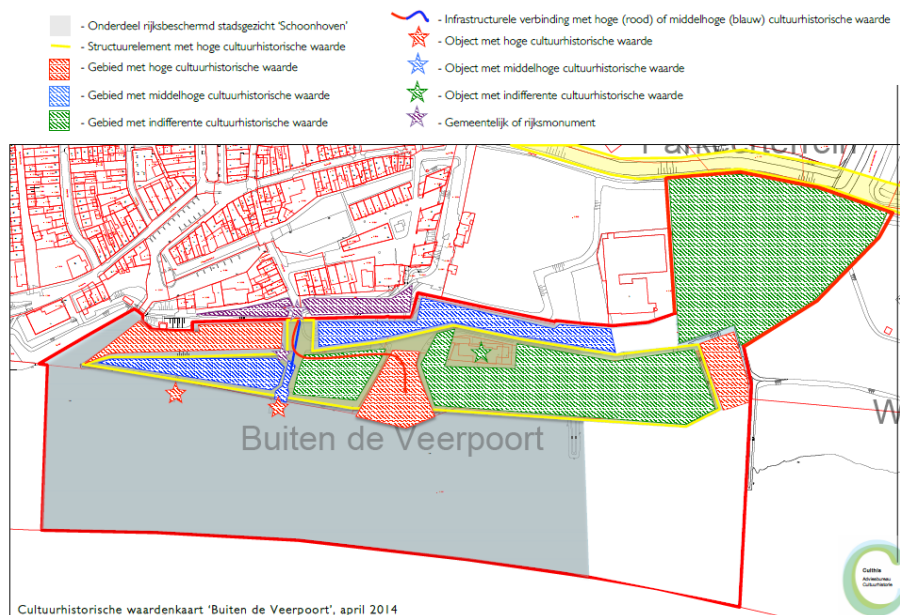
Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

4.6.2 Cultuurhistorische waarden

Culthis heeft in augustus 2014 een cultuurhistorisch onderzoek uitgevoerd voor onder andere het besluitgebied⁵. De resultaten van dit onderzoek zijn in de navolgende alinea samengevat. Het rapport is bijgevoegd als bijlage aan deze ruimtelijke onderbouwing.

Het gebied dat in de planontwikkeling is aangeduid als 'parkeerterrein' was in deze vroege ontwikkelingsperiode van Schoonhoven in gebruik als weiland en boomgaard en was gelegen net ten zuiden van de Lekdijk-oost. In de huidige situatie betreft het gebied braakliggend grasland. De ontwikkeling van het gebied van landbouw/weidegronden, naar water en weer terug naar weidegrond, maakt dat dit gebied bovengronds geen noemenswaardige historische relictten bevat. Wel is de aanwezigheid van de Lekdijk van belang. Het duidelijk herkenbare dijklichaam steekt boven het verdiept gelegen gebied uit en vormt een heldere markering tussen de binnendijs en buitendijs gelegen gronden. De Lekdijk benadrukt daarmee de positie van dit deelgebied als voormalige buitendijkse landbouw- en weidegronden. Het kan daarmee gezien worden als een belangrijk historisch structurelement dat beeldbepalend is in het lezen van het gebied en de ruimtelijke inrichting en kwaliteit ervan. Het besluitgebied herbergt geen cultuurhistorische waarden die nader beschouwd hoeven te worden.

⁵ Culthis (26 augustus 2014), Cultuurhistorisch onderzoek, Buiten de Veerpoort, Schoonhoven, kenmerk: 2014/2/v2



Cultuurhistorische waardenkaart besluitgebied

De herinrichting van de weg en de realisatie van de parkeervoorziening zijn beoordeeld door Culthis. Geconcludeerd is, dat het effect ten aanzien van de cultuurhistorische waarden “neutraal” is. In dit kader is het uitvoeren van een nader onderzoek niet noodzakelijk.

4.6.3 Conclusie

De aspecten archeologie en cultuurhistorie vormen geen belemmering voor het project.

4.7 Watertoets

4.7.1 Nationaal Waterplan

In december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

Het Nationaal Waterplan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water.

4.7.2 Algemeen

De watertoets houdt in dat vroegtijdig in het planvormingsproces rekening moet worden gehouden met de waterhuishouding. Sinds 2003 bestaat de wettelijke verplichting om de watertoets bij ruimtelijke plannen en besluiten te betrekken. Daarom moet in een vroegtijdig stadium van de planvorming overleg plaatsvinden met de waterbeheerder. In een dergelijk overleg wordt stilgestaan bij de consequenties van het nieu-

we ruimtelijke plan ten aanzien van de waterhuishouding en mogelijk te nemen waterhuishoudkundige maatregelen. Onderdeel van de watertoets is de in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen waterparagraaf.

4.7.3 Invloed op de waterhuishouding

Het bruto verharde oppervlak bedraagt ter plaatse van het parkeerterrein circa 9.699 m² en neemt door het planvoornemen substantieel toe. Momenteel is dit terrein onverhard. Het besluitgebied bevindt zich niet binnen een beekdal, primair watergebied of stedelijke watercorridor. Het gebied ligt buiten de keurzone van oppervlaktewater in beheer bij Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard. Binnen het besluitgebied is geen sprake van (grond)wateroverlast.

4.7.4 Voorkomen wateroverlast

De kans op overstroming is gering. De provinciale weg ligt op minimaal NAP +2,80 m. In de afgelopen drie jaar zijn hoogste waterstanden in de Lek van maximaal NAP +2,40 m voorgekomen. De gemiddeld hoogste waterstanden liggen rond NAP +2,00 m. De functies in het besluitgebied zullen weinig schade ondervinden bij eventuele overstroming door hoge waterstanden in de Lek.

4.7.5 Waterkwaliteit

Het regenwater wordt afgevoerd via het bestaande HWA-riool in de weg. Het rioolsysteem heeft een overstort naar oppervlaktewater. Parkeerplaatsen zijn matig verontreinigde oppervlakken. Op basis van de afkoppelbeslisboom is het nodig om, om verslechtering van de oppervlaktewaterkwaliteit tegen te gaan, een slibafvang/-olieafscheider of bodempassage toe te passen.

4.7.6 Waterkering

Het besluitgebied ligt buitendijks en buiten de beschermingszone van een regionale waterkering, zoals opgenomen in de Legger van Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard. De lekdijk heeft een beschermingszone en ligt ter plaatse van de beoogde parkeervoorziening voor een deel over het besluitgebied. De functie van de dijk en het onderhoud ervan wordt door de beoogde ontwikkeling niet beperkt. Hierdoor heeft het project geen negatieve invloed op de waterkering.

4.7.7 Voorkeursbeleid hemelwater

Bij de afvoer van overtollig hemelwater is infiltratie in de bodem het uitgangspunt. Oppervlakkige afvoer naar de infiltratievoorziening en infiltratie via wadi's genieten daarbij de voorkeur. Als oppervlakkige infiltratie niet mogelijk is, is ondergrondse infiltratie door middel van bijvoorbeeld een infiltratieriool (IT-riool) of infiltratiekratten een optie. Als infiltratie niet mogelijk is, kan hemelwater via een bodempassage worden geloosd op oppervlaktewater. Schoon hemelwater (bijvoorbeeld vanaf dakoppervlakken) kan direct worden afgevoerd naar oppervlaktewater.

De gemeente gaat ter plaatse van het beoogde parkeerterrein het hemelwater via kolken aansluiten op het bestaande HWA-riool in de weg. Het Hoogheemraadschap heeft de voorkeur voor het niet aansluiten van het hemelwater op de riolering. Zij advi-

seren het hemelwater ter plaatse te infiltreren. Rijkswaterstaat staat toe dat het hemelwater zonder voorzuivering op oppervlaktewater (Lek) geloosd wordt.

4.7.8 Compensatie hemelwater

Compensatie van waterberging voor de toename van verhard oppervlak is niet noodzakelijk.

4.7.9 Vergunningen

Rijkswaterstaat heeft aangegeven, dat geen vergunning noodzakelijk is voor de werkzaamheden. Wel moet melding gedaan worden van de werkzaamheden. Vooralsnog stelt Rijkswaterstaat geen eisen bij de realisatie van de plannen. In het kader van de melding is het echter mogelijk dat Rijkswaterstaat nog aanvullende eisen stelt, waarop het ontwerp moet worden aangepast.

Verder kan vermeld worden, dat Rijkswaterstaat bij brief van 26 augustus 2014 heeft aangegeven in te stemmen met het Gebiedsplan "Buitendijks Schoonhoven". Deze brief is als bijlage opgenomen bij deze ruimtelijke onderbouwing. De ontwikkelingen, die in het onderhavige besluitgebied voorzien worden, zijn opgenomen in dat Gebiedsplan. Hierdoor stemt Rijkswaterstaat impliciet ook in met de ontwikkelingen in het besluitgebied.

4.7.10 Conclusie

Met het realiseren van de hiervoor beschreven maatregelen vormt het aspect water geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.8 Flora en fauna

4.8.1 Algemeen

Bij alle ruimtelijke ingrepen moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurwaarden in en om het besluitgebied. Voordat ruimtelijke ingrepen mogen plaatsvinden dient eerst een onderzoek uitgevoerd te worden in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 (*gebiedsbescherming*), de Flora- en faunawet (*soortenbescherming*) en eventuele andere betrokken natuurregeling.

4.8.2 Onderzoek

Door SAB is in april 2014 een quickscan flora en fauna uitgevoerd⁶. Het onderzoek is bijgevoegd als bijlage aan voorliggend plan.

Gebiedsbescherming

Het plangebied is niet gelegen in of nabij een gebied dat is aangewezen in het kader van de Natuurbeschermingswet. Het dichtstbijzijnde gebied betreft het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Lek en ligt op circa 2.900 meter afstand van het plangebied. Met het voornemen is geen sprake van een verkeersaantrekkende werking, omdat een parkeervoorziening sec geen extra verkeer of bezoekers kan genereren. Indien een

⁶ SAB, Quickscan flora en fauna, 28 mei 2014, projectnummer: 140209.

horeca of winkelbestemming bij de parkeervoorziening was beoogd was wel sprake van een verkeersaantrekkende werking. Daar met het voornemen alleen een parkeervoorziening is beoogd is geen sprake van een extra verkeer en gezien de tussenliggende elementen (wegen, woningen, groen) is met het voornemen een negatief effect op het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Lek uitgesloten.

Het deelgebied waar het parkeerterrein is beoogd ligt niet in of grenst niet aan een gebied dat is aangewezen als EHS. Aan de overzijde van de N216 is het water van de Lek (haven bij scouting) wel aangewezen als 'natte-EHS'. De realisatie van het parkeerterrein heeft echter geen invloed op de wezenlijke kenmerken en waarden van de 'natte-EHS' aldaar. De EHS-natuur aan de achterzijde van het zwembad zal door tussengelegen bomenrijen en gazon met de realisatie van het nieuwe parkeerterrein niet worden aangetast. De realisatie van het parkeerterrein leidt derhalve niet tot een negatief effect op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS.

Het deelgebied alwaar men voornemens is de watercompensatie te realiseren is deels gelegen in gebied dat is aangewezen als 'natte – EHS'. Het betreft hier de oevers in de toegang tot de jachthaven nabij de rivier de Lek. Uit het natuurbeheerplan 2014 blijkt dat er in het plangebied circa 35 m² aan beheertype N05.01 Moeras en circa 5 m² aan N14.01 Rivier- en beekbegeleidend bos aanwezig is. Feitelijk is daarmee sprake van aantasting van de oppervlakte van de EHS (ca. 300 m²) en de oppervlakte van de natuurdoeltypen zoals in de huidige beheersituatie en beheerambitie van het natuurbeheerplan is vastgelegd. Onderstaande afbeeldingen toont de ligging van het plangebied t.o.v. EHS (links) en de natuurbeheertypen van het Natuurbeheerplan 2014 (rechts).



Ligging van het plangebied (rood kader) t.o.v. de EHS (landnatuur: groen, natte natuur: blauw). Ligging van het plangebied van de waterberging (rood kader) t.o.v. de beheertypen van het natuurbeheerplan. Voor een groter kaartbeeld: zie bijlage.

Er is met het oppervlakteverlies van deze natuurdoeltypen geen sprake van een significant effect (>0.05). Worst-case betreft het verlies aan oppervlak van beheertype N14.01 slechts 0.02 ten opzichte van de direct naastgelegen N14.01 gebieden. Voor N5.01 betreft dit 0.03. Bij de worst-case situatie is als uitgangspunt genomen dat de natuurdoeltypen in het verlengde van de watercompensatie ook verloren gaan. Het betreft dan een verlies van circa 250 m² aan N5.01 en circa 40 m² aan N14.01. Bij een verlies van oppervlak van de natuurdoeltypen welke enkel in het plangebied zijn gelegen is het effect vele malen lager.

Een negatief effect op de wezenlijke kenmerken en waarden waarbij het ecologisch functioneren van de EHS afneemt is door het geringe verlies aan oppervlakte niet aan de orde.

Maar er kan op basis van de vigerende Verordening Ruimte van de provincie niet voorbij worden gegaan aan het feit dat er bij oppervlakteverlies sprake is van aantasting van de EHS. Gezien het bovenstaande is van een significant negatief effect op de wezenlijke kenmerken en waarden geen sprake.

Desondanks is besloten om het gebied, dat afgegraven wordt zodanig te verkleinen, dat de werkzaamheden niet plaatsvinden in de EHS. Er is hiermee feitelijk geen sprake meer van oppervlakte verlies van de EHS (de oever blijft bestaan). Echter doordat men wel ten westen van het stukje EHS water wil realiseren zal aan zowel de west als oostzijde van de EHS water ontstaan. De functie van de huidige oever zal overgenomen worden door een nieuw te realiseren oever. De huidige oever zal daarmee zijn functie gaan verliezen waardoor met het voornemen nog steeds sprake is van een effect op de EHS.

In de PSV en de Verordening Ruimte van de provincie Zuid Holland staat dat: “een bestemmingsplan voor gronden die op kaart 3 zijn aangeduid als bestaande en nieuwe natuur, waternatuurgebied of ecologische verbinding geen bestemmingen mag aanwijzen die de instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van deze gebieden significant beperken, of leiden tot een significante vermindering van de oppervlakte of samenhang van die gebieden”.

Zoals het plan nu wordt beoogd is er wel sprake van effect. De begrenzing van de Ecologische Hoofdstructuur, zoals bedoeld in lid 1 en aangeduid op kaart 3, kan door Provinciale Staten worden gewijzigd in overeenstemming met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening. Vermeld dient te worden, dat de nieuwe oevers geschikt worden gemaakt voor bijzondere, bedreigde en beschermde soorten welke nabij de Lek voorkomen. Dat gebeurt door een maximale helling van het talud toe te passen van 1:2 met steenbestorting.

De deelgebieden zijn niet gelegen in of naast gebieden welke zijn aangewezen als weidevogelgebied of foerageergebied voor ganzen. Het voornemen heeft gezien haar omvang en tussengelegen elementen (woningen, wegen, groenstructuren) geen negatief effect op weidevogelgebied of ganzenfoerageergebied.

Soortenbescherming

algemene soorten

De meeste van de mogelijk in het plangebied voorkomende soorten zoals Bruine kikker, Gewone pad, Egel, (spits)muizen, Konijn en Mol zijn beschermd volgens het lichte beschermingsregime van de Flora- en faunawet (tabel 1). Voor deze soorten geldt dat aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen op basis van een vrijstelling mogelijk is, zonder dat er sprake is van procedurele consequenties.

strikt beschermde soorten

Een aantal van de mogelijk voorkomende soorten is meer strikt beschermd. Voor deze soorten moet bij aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen mitigerende maatregelen worden getroffen en dient mogelijk een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet te worden aangevraagd. Hieronder wordt een beschrijving gegeven per soortgroep van het (mogelijk) voorkomen van deze strikt beschermde soorten.

Vleermuizen

Volgens verspreidingsgegevens uit de Werkatlas verspreiding zoogdieren in Zuid-Holland 2000-2008 (Mostert en Willemsen, 2008) en volgens waarneming.nl en Tel-mee.nl komen in de omgeving van het plangebied verschillende vleermuissoorten voor. Vleermuizen zijn strikt beschermd volgens tabel 3 van de Flora- en faunawet en bijlage IV van de Europese Habitatrichtlijn. Vleermuizen verblijven in bomen en/of gebouwen.

Binnen het plangebied (beide deelgebieden) is geen bebouwing aanwezig waar vleermuizen een verblijfplaats in kunnen hebben. Op het perceel van het zwembad is een klein, laag pomphuisje aanwezig. Deze heeft geen open stootvoegen of kieren achter betimmering waar vleermuizen achter weg kunnen kruipen. Van een negatief effect van het voornemen op strikt beschermde gebouwbewonende vleermuissoorten is derhalve geen sprake.

In het deelgebied waar het parkeerterrein is beoogd, zijn ten zuiden van de Lekdijk-oost en ten noorden van de N216 enkele wilgenbosjes aanwezig. In de bomen aldaar zijn scheuren en holtes aanwezig welke in potentie een verblijfplaats voor boombewonende vleermuissoorten als Rosse vleermuis en Ruige dwergvleermuis kunnen vormen.

Het is niet uitgesloten, dat bij de aanleg van de parkeervoorzieningen een enkele boom zal worden gerooid. Een negatief effect van het voornemen op vaste rust- en verblijfplaatsen van boombewonende soorten kan niet op voorhand worden uitgesloten. Daarom is nader onderzoek uitgevoerd door Natuurkompas⁷.

Op basis van het verrichtte onderzoek concludeert Natuurkompas het volgende:

Tijdens het onderzoek zijn er geen kraam- of paarverblijven van boombewonende vleermuizen aangetroffen. Ook zijn er geen vaste vliegroutes aangetroffen. Het plangebied vervult wel een functie voor foeragerende vleermuizen. Het betreft hier echter geen belangrijk foerageergebied. Tijdens de verschillende veldbezoeken is er telkens een vrij laag aantal vleermuizen waargenomen. In de directe omgeving lijkt er voldoende alternatief foerageergebied voorhanden in de vorm van de begraafplaatsen direct ten westen van het plangebied. De kap van de bomen leidt daarmee niet tot negatieve effecten op vleermuizen (einde citaat).

Vogels

Tijdens de veldverkenning zijn vogelsoorten als Merel, Vink, Kauw, Ekster en Koolmees, Groenling en Pimpelmees waargenomen. Alle vogels en hun actief gebruikte nesten zijn strikt beschermd. Actieve bebroede nesten van vogels mogen niet worden aangetast of verstoord. Voor de meeste vogels kan worden volstaan met ontzien van

⁷ NATUURKOMPAS, Vleermuisinventarisatie aan de G.J.Heuven Goedhartweg te Krimpenwaard, oktober 2014.

nesten in het broedseizoen (globaal van half maart tot half augustus). Nestlocaties van enkele vogelsoorten zoals roofvogels, uilen en Huismus zijn ook buiten het broedseizoen beschermd; de zogenoemde jaarrond beschermde vogelsoorten.

In het noordelijk deel van het plangebied ten behoeve van de parkeervoorziening zijn in de wilgen nabij de Lekdijk-oost holtes in de bomen aangetroffen. Deze holtes zijn mogelijk een verblijfplaats van spechten. Tijdens het veldbezoek zijn geen spechten gezien of gehoord. Nesten van spechten behoren zijn de zogenoemde 'categorie 5-beschermde nesten': *nesten van vogels die weliswaar vaak terugkeren naar de plaats waar zij het jaar daarvoor hebben gebroed of de directe omgeving daarvan, maar die wel over voldoende flexibiliteit beschikken om, als de broedplaats verloren is gegaan, zich elders te vestigen*. Op het naastgelegen perceel, tussen de DIKA en de Lekdijk-oost, is een perceel met bomen van gelijke omvang en leeftijd aanwezig. Het eventuele verlies van de wilgen met holtes in het plangebied leidt om die reden niet direct tot aantasting van het leefgebied van de eventueel in het plangebied aanwezige spechten.

Sporen en nesten van andere (jaarrond beschermde) vogelsoorten als roofvogels en uilen zijn niet aangetroffen in het plangebied. De boomholtes zijn van buiten geïnspecteerd op de aanwezigheid van mestsporen van uilen en onder de bomen is gezocht naar braakballen, veren en andere sporen die wijzen op het gebruik van de holtes door uilen. Er zijn geen sporen aangetroffen die wijzen op het gebruik van de hollen door uilen of andere jaarrond beschermde vogelsoorten. Negatieve effecten van de plannen op jaarrond beschermde vogelsoorten is derhalve niet van toepassing.

Vissen

Met het voornemen wordt een nieuwe watercompensatie gerealiseerd naast een reeds bestaande watergang. Uit de verspreidingsgegevens van onder andere RAVON en Telmee.nl kan worden opgemaakt dat soorten als Kleine modderkruiper, Zalm, Rivierprik, Zeeprik en Grote modderkruiper in het deelgebied kunnen voorkomen. Uit de verspreidingsgegevens van Telmee.nl en RAVON blijkt dat de Grote modderkruiper wel langs de Lek wordt waargenomen, maar dat deze soort zich voornamelijk ophoudt in aangrenzende poldersloten en plassen. De soort komt niet voor op stenig substraat. Het deel van de oever wat met het voornemen verloren gaat bestaat uit basaltblokken. De aanwezigheid van de Grote modderkruiper in het plangebied is derhalve uitgesloten.

De soorten Zeeprik, Rivierprik en Zalm migreren vanaf de kust naar de paaiplassen in het bovenstroomse rivierengebied en kunnen zodoende voorkomen langs de oevers van de Lek. De soorten zijn gebaad bij een goede waterkwaliteit en stromend water. Het water in de havenkom is te classificeren als stilstaand water wat onder invloed van getijdewerking en de rivier wordt ververst. Daar er van stromend water geen sprake is en dus een lokstroom naar de paaigebieden ontbreekt is het voorkomen van de strikt beschermde vissoorten als de prikken en de Zalm zeer onwaarschijnlijk.

Het is wel waarschijnlijk dat de Kleine modderkruiper voorkomt in de havenkom. Wanneer wordt gewerkt middels een goedgekeurde gedragscode, zoals bijvoorbeeld van de Gedragscode Flora en Fauna van Bouwend Nederland en NEPROM, kan een overtreding van de Flora- en faunawet worden voorkomen zonder dat een aanvraag ontheffing Flora- en faunawet moet worden ingediend. Van een negatief effect op beschermde soorten is geen sprake indien wordt gewerkt volgens een door het ministerie van economische zaken goedgekeurde gedragscode.

overige soortgroepen

Strikt beschermde soorten uit overige soortgroepen (grondgebonden zoogdieren, amfibieën, reptielen, insecten en ongewervelden) zijn niet aangetroffen in het plangebied. Gezien de afwezigheid van voor reptielen geschikte structuurrijke / ruige / zonnige elementen, voldoende geschikte voedselbomen voor de Eekhoorn met directe verbinding met bestaande bosgebieden, de afwezigheid van een bomenrijk gebied met wilgen en natuurlijke oevers voor de Bever en de afwezigheid van geschikte watervoorrende elementen met natuurlijke oevers en watergebonden vegetatie voor het leefgebied van de Kamsalamander worden deze strikt beschermde soorten ook niet verwacht in het plangebied. Ook als stapsteenfunctie voor bijvoorbeeld de Rivierrombout of de waterspitmuis zijn de oevers niet geschikt: natuurlijke oevers met een gevarieerde kruidenvegetatie en aanbod aan insecten ontbreekt in de huidige situatie (basaltblokken). Het is daardoor onwaarschijnlijk dat de plannen leiden tot aantasting van leefgebieden van strikt beschermde grondgebonden zoogdieren, amfibieën, reptielen, insecten en ongewervelden.

Conclusie

Gebiedsbescherming in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998, belangrijke weidevogelgebieden en ganzenfoerageergebieden is gezien de tussenliggende bebouwing en de afstand niet van toepassing. De plannen leiden niet tot aantasting van instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied of belangrijke weidevogelgebieden of de ganzenfoerageergebieden. Effecten van de realisatie van de watercompensatie op de EHS zijn wel aanwezig. Geen directe aantasting binnen het EHS-gebied zelf, maar wel een effect, omdat de oever haar functie zal verliezen. Dit wordt gecompenseerd door de nieuwe oever op eenzelfde wijze af te werken (met steenbestorting), waardoor de wezenlijke kenmerken en waarden en de functionaliteit van de EHS niet aangetast worden.

Uit de quick scan is naar voren gekomen dat er met de eventuele kap van 1 of meer bomen in het deelgebied waar het parkeerterrein is beoogd sprake kan zijn van aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen van strikt beschermde boombewonende vleermuissoorten. Nader onderzoek heeft echter aangetoond, dat er geen boombewonende vleermuissoorten aanwezig zijn.

De zorgplicht is altijd van toepassing, op basis waarvan door iedereen voldoende zorg in acht moet worden genomen voor de in het wild levende dieren en hun leefomgeving. Dit kan bijvoorbeeld door buiten kwetsbare periodes (het voortplantings- en winterslaapseizoen) te starten met werkzaamheden en het gefaseerd werken om dieren de kans te geven om te vluchten. Verder kunnen vogels broeden binnen en in de omgeving van het plangebied. Werkzaamheden die een verstorend effect op broedende vogels veroorzaken mogen niet uitgevoerd worden.

4.9 Externe veiligheid

4.9.1 *Beleidskader*

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen als vuurwerk, lpg en munitie over weg, water en spoor en door buisleidingen. Ook de risico's van het gebruik van luchthavens vallen onder externe veiligheid. Het ministerie van I & M coördineert het overheidsbeleid voor externe veiligheid.

Van de ramptypes die verband houden met externe veiligheid zijn met name ongevallen met brandbare/explosieve of giftige stoffen van belang. Deze ongevallen kunnen nader worden onderscheiden in ongevallen met betrekking tot:

- 1 inrichtingen;
- 2 vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- 3 vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor.

Het Besluit Externe Veiligheid voor Inrichtingen (Bevi) is in oktober 2004 in werking getreden. Het besluit heeft tot doel zowel individuele als groepen burgers een minimum (aanvaard) beschermingsniveau te bieden. Indien, op grond van een Wro-besluit of bepaalde Wabo-besluiten, de bouw of vestiging van een kwetsbaar- of beperkt kwetsbaar object mogelijk wordt gemaakt, is het Bevi van toepassing.

In augustus 2004 is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen de circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' gepubliceerd. In de circulaire Rvgs (2004) is het rijksbeleid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving, verduidelijkt en geoperationaliseerd. In de circulaire is zoveel mogelijk aangesloten bij het BEVI. In december 2009 is een wijziging op de circulaire Rvgs van kracht geworden, waarin voor de Basisnet(water)wegen vervoersaantallen en veiligheidszones zijn vastgesteld.

Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen

Vervoer van gevaarlijke stoffen vindt sinds jaar en dag plaats via het spoor, over de weg en het water. Knelpunt hierbij is dat er geen plafond bestaat voor de omvang en samenstelling van dit vervoer. Theoretisch kan het vervoer ongelimiteerd toenemen, met dan eveneens ongelimiteerde gevolgen voor de ruimtelijke ordening. Het beleid achter het landelijke Basisnet is dat een plafond vastgesteld wordt voor dit vervoer van gevaarlijke stoffen. Het Basisnet zal onderdeel uitmaken van het wettelijke kader van het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid (BTEV) dat eind 2008 als ambtelijk concept is gepubliceerd, maar nog geen vastgesteld beleid is.

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het Bevb brengt het externe veiligheidsbeleid voor buisleidingen op dezelfde lijn als het beleid voor inrichtingen en vervoer van gevaarlijke stoffen. Hier geldt eveneens een grenswaarde en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico alsmede een verantwoordingsplicht ten aanzien van het groepsrisico voor het bevoegd gezag voor de ruimtelijke ordening. Voor de verantwoordingsplicht is een onderscheid gemaakt tussen het 100%-letaliteitsgebied en het 1%-letaliteitsgebied. Binnen eerstgenoemd

gebied geldt een uitgebreide verantwoordingsplicht, in laatstgenoemd gebied dient alleen bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid beschouwd te worden. Een bestemmingsplan geeft de ligging weer van de in het besluitgebied aanwezige buisleidingen alsmede de daarbij behorende belemmeringenstrook ten behoeve van het onderhoud van de buisleiding. De belemmeringenstrook bedraagt ten minste vijf meter aan weerszijden van een buisleiding gemeten vanuit het hart van de buisleiding.

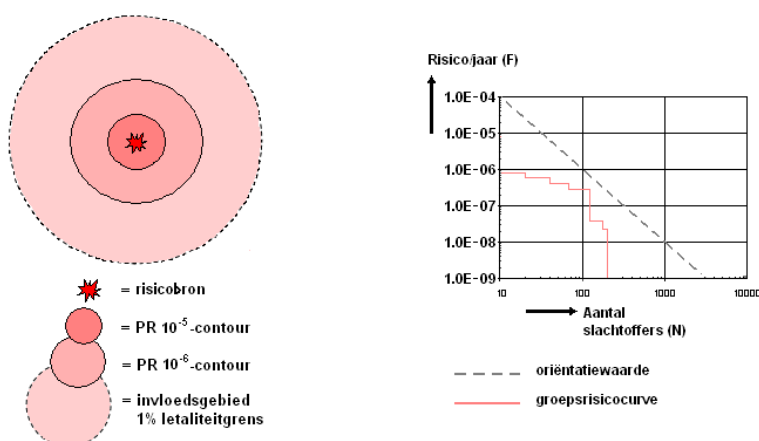
Voor zowel de handelingen met gevaarlijke stoffen bij bedrijven als het transport van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, namelijk het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

4.9.2 Plaatsgebonden Risico (PR)

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10^{-6} /jaar contour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10^{-6} /jaar contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

4.9.3 Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald): de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N): de fN -curve.



Weergave plaatsgebonden risicocontouren, invloedsgebied en groepsrisicografiek met oriëntatiewaarde voor transport

In het Bevi, de cRvgs en het Bevb is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Deze verantwoordingsplicht houdt in dat iedere wijziging met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd én verantwoord door het bevoegd gezag. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. In het Bevi, de cRvgs en het Bevb zijn bepalingen opgenomen waaraan deze verantwoording dient te voldoen. Conform de cRvgs dient bij een significante toename van het groepsrisico of een overschrijding van de oriëntatiewaarde verantwoord te worden. De verantwoording van het groepsrisico is conform het Bevi van toepassing indien sprake is van een ruimtelijke ontwikkeling binnen het invloedsgebied van een Bevi-inrichting. In het Bevb is voor de verantwoordingsplicht een onderscheid gemaakt tussen het 100%-letaliteitsgebied en het 1%-letaliteitsgebied. Binnen eerstgenoemd gebied geldt een uitgebreide verantwoordingsplicht, in laatstgenoemd gebied dient alleen bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid beschouwd te worden.

4.9.4 *Situatie besluitgebied*

De voorgenomen ontwikkeling voorziet niet in een toevoeging van een nieuw (beperkt) kwetsbaar object. In dit kader is het uitvoeren van een nadere beoordeling van het groepsrisico niet noodzakelijk.

4.9.5 *Conclusie*

Het groepsrisico hoeft niet verder te worden verantwoord, omdat het besluitgebied buiten het invloedsgebied van de aangegeven risicobronnen ligt. De planontwikkeling heeft daardoor geen effect op het groepsrisico. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.10 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een nieuwe ruimtelijk project dient op grond van artikel 3.1.6 lid 1, sub f van het Bro onderzoek plaats te vinden naar de uitvoerbaarheid van het plan. Onderdeel daarvan is een onderzoek naar de financiële haalbaarheid van het plan. Een tweede bepaling omtrent het financiële aspect is het eventueel verhalen van plankosten. In principe dient bij vaststelling van het ruimtelijke besluit tevens een exploitatieplan vastgesteld te worden om verhaal van plankosten zeker te stellen. Op basis van afdeling '6.4 grondexploitatie', artikel 6.12, lid 2 van de Wro kan besloten worden geen exploitatieplan vast te stellen indien:

1. het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is;
2. het bepalen van een tijdvak of fasering als bedoeld in artikel 6.13, eerste lid, onder c, 4°, onderscheidenlijk 5°, niet noodzakelijk is, en het stellen van eisen, regels, of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13, tweede lid, onderscheidenlijk b, c of d, niet noodzakelijk is.

De gemeente Krimpenerwaard draagt de kosten voor de ontwikkeling van de parkeervoorziening. De gronden die gemoeid gaan met onderhavige locatie zijn reeds in beheer bij de gemeente. De kosten voor de uitvoering van de werkzaamheden en de voorbereidingskosten worden gefinancierd uit de reserve "Stedelijke Vernieuwing".

Aangezien er geen bouwplan met de ontwikkeling is gemoeid en er geen zakelijk recht van derden betrokken zijn, is het opstellen van een exploitatieplan niet nodig. De economische uitvoerbaarheid wordt hiermee geacht gegarandeerd.

5 Afweging belangen

Voorafgaand aan dit hoofdstuk is aandacht besteed aan de locatie en de ligging daarvan in de omgeving. De huidige en nieuwe situatie zijn beschreven. Het planologisch beleid, met uitzondering van het geldende bestemmingsplan, vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. Eventuele belemmeringen als gevolg van waterhuishouding, akoestiek, luchtkwaliteit, flora & fauna, cultuurhistorie & archeologie, externe veiligheid, bodem, milieuhinder en economische haalbaarheid zijn in kaart gebracht. Hieruit volgen geen bezwaren voor het realiseren van het parkeerterrein, de herinrichting van de weg en de watercompensatie.

Bijlage 1: Onderzoek flora en fauna

Bijlage 2: Akoestisch onderzoek

Bijlage 3: Archeologisch onderzoek

Bijlage 4: Cultuurhistorisch onderzoek

Bijlage 5: Instemming Rijkswaterstaat met Gebiedsplan “Buitendijks Schoonhoven”