

Parkeerterrein in Nieuw-Lekkerland
Ruimtelijke onderbouwing

Opdrachtgever
RPS advies- & ingenieursbureau
Contactpersoon
de heer M. van Leeuwen
Kenmerk
R074477aa.20FRTZ2.jwi
Versie
06_001
Datum
15 juni 2022
Auteur
J.C (Jos) Wiegman MSc

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Ligging plangebied	4
1.3	Vigerend bestemmingsplan	6
1.4	Procedure.....	7
1.5	Leeswijzer	7
2	Planbeschrijving.....	8
2.1	Huidige situatie.....	8
2.2	Toekomstige situatie	8
3	Beleidskader	9
3.1	Rijksbeleid.....	9
3.1.1	Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	9
3.1.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	10
3.1.3	Besluit ruimtelijke ordening	10
3.2	Provinciaal beleid	12
3.2.1	Omgevingsvisie Zuid - Holland	12
3.2.2	Omgevingsverordening Zuid-Holland	13
3.3	Gebiedsperspectief Kinderdijk 2030	13
3.4	Gemeentelijk beleid	14
4	Milieu- en omgevingsaspecten	16
4.1	Algemeen	16
4.2	Milieueffectrapportage	16
4.2.1	Beleidskader	16
4.2.2	Conclusie.....	19
4.3	Verkeer en parkeren	19
4.3.1	Beoordeling	19
4.3.2	Conclusie.....	20
4.4	Geluid.....	20
4.4.1	Beleidskader	20
4.4.2	Beoordeling	21
4.4.3	Conclusie.....	21
4.5	Bedrijven en milieuzonering	21
4.5.1	Beleidskader	21
4.5.2	Beoordeling	22
4.5.3	Conclusie.....	23
4.6	Externe veiligheid.....	23
4.6.1	Beleidskader	23
4.6.2	Beoordeling	25
4.6.3	Conclusie.....	25
4.7	Bodem.....	25
4.7.1	Beleidskader	25

4.7.2	Beoordeling	26
4.7.3	Conclusie.....	26
4.8	Waterhuishouding	26
4.8.1	Beleidskader	26
4.8.2	Beoordeling	26
4.8.3	Conclusie.....	27
4.9	Flora en fauna	27
4.9.1	Beleidskader	27
4.9.2	Beoordeling	28
4.9.3	Conclusie.....	31
4.10	Archeologie en cultuurhistorie.....	32
4.10.1	Beleidskader	32
4.10.2	Beoordeling	32
4.10.3	Conclusie.....	32
4.11	Luchtkwaliteit.....	32
4.11.1	Beleidskader	32
4.11.2	Beoordeling	33
4.11.3	Conclusie.....	34
5	Economische uitvoerbaarheid	35
5.1.1	Grondexploitatie	35
5.1.2	Planschade	35
5.1.3	Conclusie.....	35
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	35
6	Conclusie	37

Bijlagen

Bijlage I	Beplantingsplan
Bijlage II	Impressies
Bijlage III	Verkeerskundige onderbouwing
Bijlage IV	Akoestisch onderzoek
Bijlage V	Bodemonderzoek
Bijlage VI	Quick scan ecologie
Bijlage VII	Aanvullend ecologisch onderzoek
Bijlage VIII	Stikstofonderzoek
Bijlage IX	Archeologisch onderzoek
Bijlage X	Plattegrond en aanzichten sanitairgebouw en koffiecorner chauffeurs

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Aanleiding van het opstellen van deze ruimtelijke onderbouwing is het voornemen van de gemeente Molenlanden om een parkeerterrein met een toegangsweg en een brug aan te leggen op het voormalige terrein van de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) in Nieuw-Lekkerland. Nieuw-Lekkerland ligt nabij de Molens van Kinderdijk, die benoemd zijn tot UNESCO Werelderfgoed en een grote cultuurhistorische waarde hebben. Internationaal zijn de molens al een lange tijd een populaire attractie, met volgens recente metingen een totaal aantal bezoekers van ca. 700.000 per jaar. De verwachting is dat het inkomend toerisme naar Nederland tot 2030 minimaal 50% gaat groeien, en dat daarom ook de bezoekersaantallen voor de Molens in Kinderdijk sterk gaan groeien. Dat heeft grote effecten voor het molengebied en de directe omgeving.

Zo is er een parkeerprobleem in de woonkernen rond het Molengebied en ervaren bewoners overlast vanwege de verkeersdruk- en veiligheid. Om deze problematiek te verminderen is conform afspraak in het Gebiedsperspectief Kinderdijk 2030 is besloten om een gastvrije parkeervoorziening aan de rand van Nieuw-Lekkerland te realiseren.

De beoogde locatie van het parkeerterrein ligt aan de westrand van de kern Nieuw-Lekkerland. De westrand van Nieuw-Lekkerland is in de Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente Molenlanden reeds aangewezen als locatie waar het is toegestaan grote voertuigen (campers en bussen) te parkeren (besloten op 24 maart 2020 en in werking sinds 2 april 2020). Het parkeerterrein moet planologisch nog toegestaan worden.

Het plangebied heeft in de geldende bestemmingsplannen deels de bestemming 'bedrijf' en 'agrarisch'. Deze bestemmingen bieden geen mogelijkheid om een parkeerterrein te realiseren. Om de ontwikkeling mogelijk te maken wordt op grond van artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 van de Wabo een omgevingsvergunning aangevraagd om af te wijken van het bestemmingsplan. Bij de vergunningsaanvraag moet een ruimtelijke onderbouwing worden aangeleverd. Deze rapportage voorziet hierin.

1.2 Ligging plangebied

Het beoogde plan wordt gerealiseerd op de volgende percelen:

- Nieuw-Lekkerland, sectie C, nummers 899, 1158 en 1358;
- Nieuw-Lekkerland, sectie D, nummers 1039, 1347 en 1349.

Zoals gezegd is het parkeerterrein voor een groot deel voorzien op het voormalig terrein van de RWZI. De west- en zuidzijde van dit terrein worden begrensd door weilanden en agrarisch gebied. Langs de oostzijde bevindt zich nog strook van de gemeentewerf. Daarachter ligt de woonkern van Nieuw-Lekkerland. Langs de noordzijde ligt de lintbebouwing langs de Lekdijk. Op onderstaande figuren is de ligging van het plangebied weergegeven.



Figuur 1.1
Globale ligging plangebied ten opzichte van Nieuw-Lekkerland (rechts)



Figuur 1.2
Plangebied aangegeven op luchtfoto

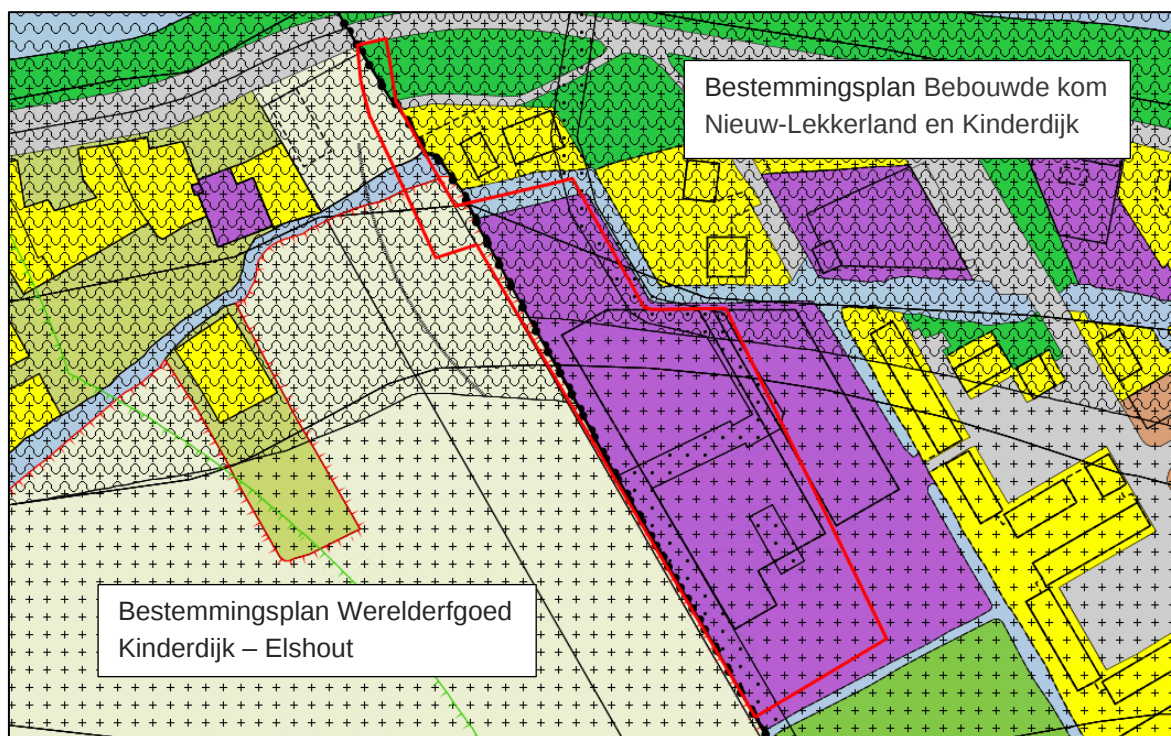
1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het plangebied ligt in twee bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan 'Bebouwde kom Nieuw-Lekkerland en Kinderdijk' (vastgesteld op 28 juni 2012 door de gemeente Nieuw-Lekkerland);
- Bestemmingsplan 'Dijkverzwaren Nieuw-Lekkerland' (vastgesteld op 26 februari 2014 door de gemeente Molenwaard);
- Bestemmingsplan 'Werelderfgoed Kinderdijk – Elshout' (vastgesteld op 4 juli 2017 door de gemeente Molenwaard).

De gronden hebben de bestemming 'bedrijf', 'agrarisch', 'water' en 'groen'. Daarnaast zijn nog de dubbelbestemmingen 'waarde – archeologie 2, 4 en 5' van toepassing. De gronden in het bestemmingsplan 'Werelderfgoed Kinderdijk – Elshout' zijn tevens aangeduid met de dubbelbestemming 'waarde – cultuurhistorie' en 'waterstaat – waterkering'. Het voormalige terrein van de RWZI is aangeduid als 'waterzuiveringsinstallatie'. Op figuur 1.3 is een uitsnede van de bestemmingsplannen weergegeven. De zwarte lijn in het midden van de figuur geeft de grens van het plangebied van beide bestemmingsplannen aan.

Verder is het bestemmingsplan 'Parapluherziening Parkeren' van toepassing. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 27 oktober 2020. Het doel van deze parapluherziening is het bieden van een eenduidige regeling ten aanzien van het aspect 'parkeren' in de gemeente Molenlanden. Dit paraplubestemmingsplan vormt de juridische vertaling van het parkeerbeleid.



Figuur 1.3

Uitsnede bestemmingsplan (perceel globaal rood omkaderd)

1.4 Procedure

De ontwikkeling is niet toegestaan binnen de regels van de vigerende bestemmingsplannen. Het gebruik van het perceel ten behoeve van een parkeerterrein is niet toegestaan. Gelet op het bepaalde in artikel 2.10 lid 2 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo), moet beoordeeld worden of vergunningverlening onder toepassing van artikel 2.12 van de Wabo mogelijk is. In dit geval wordt afgeweken van het geldende bestemmingsplan. Medewerking kan alleen worden verleend door toepassing van artikel 2.12, lid 1, onder a, onder 3 van de Wabo. Dit document, de ruimtelijke onderbouwing, maakt onderdeel uit van de aanvraag voor de omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze ruimtelijke onderbouwing wordt een planbeschrijving van het plangebied gegeven. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het vigerend beleid waarbij het beleid op verschillende bestuursniveaus aan bod komt. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de verschillende milieu- en omgevingsaspecten. Hoofdstuk 5 zal vervolgens ingaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid. Tenslotte wordt in hoofdstuk 6 de wettelijke procedure beschreven.

2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

De parkeerplaatsen zijn voorzien op het voormalige terrein van de RWZI. De RWZI is niet meer in gebruik, maar de locatie is in het bestemmingsplan nog wel aangewezen voor een relatief zware bedrijfsfunctie met bijbehorende bouwvlakken en verharding. Om het RWZI-terrein staat een dichte laag met bomen, waardoor het terrein zelf vanaf de kade niet te zien is. De verharding is in de huidige situatie voor een groot deel reeds verwijderd. De inrit is nog wel verhard.

De brug en toegangsweg naar het parkeerterrein zijn geprojecteerd op gronden met een agrarische-, water- en groenbestemming. Op deze gronden ligt een tijdelijke inrit voor de bouwwerkzaamheden. Voor deze gronden is door de gemeente een vergunning verleend om een tijdelijke ontsluitingsweg en brug aan te leggen ten behoeve van het bouwverkeer dat op het RWZI-terrein bezig is met de sloop van de bestaande bebouwing. Hiermee wordt voorkomen dat grote hoeveelheden werkverkeer via de bestaande ontsluiting via het Koggeplantsoen en Hoogaarslaan naar de Lekdijk geleid wordt, wat veel hinder in de woonwijk kan veroorzaken. Daarom is ook voor het onderhavige project gekozen om deze tijdelijke inrit aan de zuidzijde te gebruiken. De ontsluiting van en naar de Lekdijk is korter en ligt niet in een woonwijk. Dit verbetert de verkeerssituatie en verkeersveiligheid in de woonwijk ten opzichte van de bestaande situatie, waarin het terrein bereikt werd aan de noordzijde van het perceel.

2.2 Toekomstige situatie

De parkeerplaats gaat ruimte bieden aan in totaal 88 voertuigen, waarvan 30 plekken voor touringcars (ca. 12 m lang) en 58 plekken voor campers (ca. 10 m lang). Het parkeerterrein krijgt een langgerekte vorm, waarbij twee rijen parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Het terrein wordt uitgevoerd in waterpasserende betonstraatsteen en de parkeerplaatsen met grasbetontegels. Om het parkeerterrein worden zoveel mogelijk de bestaande bomen behouden, om zo het zicht op het terrein te beperken. Aan beide uiteinden van de rijen parkeerplaatsen, en tussen de parkeerplaatsen wordt gezorgd voor een groene inpassing.

Op het terrein worden verder twee toiletten, stortplaats voor een chemisch toilet gerealiseerd en een opstelplaats voor vuilcontainers geplaatst.

De toegangsweg wordt 6 m breed en 115 m lang. In de afrit is een betonnen onderdoorgang opgenomen waarmee bewoners de afrit kunnen passeren. Bij de bestaande watergang is een betonbrug met keerwanden over de Bakwetering gerealiseerd, welke wordt afgewerkt met schoon metselwerk. Ook is in de dam in de bocht van de toegangsweg een duiker aangelegd. Bij de ingang van het terrein worden elektromagnetische slagbomen geplaatst.

In bijlage I bij deze ruimtelijke onderbouwing is het beplantingsplan bijgevoegd, waarin een uitgebreide beschrijving van de bestaande en toekomstige beplanting staat beschreven. In bijlage II zijn een aantal impressies van het parkeerterrein weergegeven.

3 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het beleid dat ruimtelijk en functioneel relevant is voor het plangebied. Het betreft hier rijksbeleid, provinciaal beleid en gemeentelijk beleid.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) biedt een duurzaam perspectief voor de Nederlandse leefomgeving. Hiermee kunnen we inspelen op de grote uitdagingen die voor ons liggen. De NOVI biedt een kader, geeft richting en maakt keuzes waar dat kan. Tegelijkertijd is er ruimte voor regionaal maatwerk en gebiedsgerichte uitwerking. Omdat de verantwoordelijkheid voor het omgevingsbeleid voor een groot deel bij provincies, gemeenten en waterschappen ligt, kunnen inhoudelijke keuzes in veel gevallen het beste regionaal worden gemaakt. Met de NOVI zet de Rijksoverheid een proces in gang waarmee keuzes voor onze leefomgeving sneller en beter gemaakt kunnen worden.

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Die komen samen in vier prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. Duurzaam economisch groeipotentieel;
3. Sterke en gezonde steden en regio's;
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven vanuit de NOVI is combinaties te maken en win-win situaties te creëren. Soms zijn er scherpe keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

1. Combinaties van functies gaan voor eenvoudige functies: In het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van de ruimte;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere;
3. Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat de leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

Toetsing

Het initiatief raakt geen van de nationale belangen zoals verwoord in de NOVI en is daarom niet in strijd met dit beleidsdocument.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Dit besluit bevestigt in juridische zin de kaderstellende uitspraken, zoals opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Op 1 januari 2017 is het besluit geconsolideerd.

In het Barro is een aantal projecten die van rijksbelang zijn, opgenomen en met behulp van digitale kaartbestanden exact ingekaderd. Per project worden vervolgens regels gegeven, waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen.

Ten tijde van de inwerkingtreding van het Barro waren zes 'projecten' beschreven:

- Project Mainport ontwikkeling Rotterdam.
- Kustfundament.
- Grote rivieren.
- Waddenzee en Waddengebied.
- Defensie.
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Na de publicatie van het Barro, is het besluit per 1 oktober 2012 gewijzigd. Met de wijziging zijn algemene regels voor bestemmingsplannen aan het besluit toegevoegd. Zo bepaalt het Barro onder meer dat bestemmingsplannen de doorvaart voor schepen niet mogen belemmeren als in het plan zich een vrijwaringzone van een rijksvaarweg bevindt. Verder staat eveneens in dit besluit dat bestemmingsplannen binnen reserveringsgebieden geen plannen mogen bevatten die uitbreidingen van het spoor belemmeren. Een bestemmingsplanwijziging mag ook geen belemmering bevatten voor het gebruik en geschikt maken van elektriciteitsproductie-installaties, kernenergiecentrales, hoogspanningsverbindingen, buisleidingen, de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), primaire waterkeringen (buiten het kustgebied) en het IJsselmeergebied.

Naast het Barro is ook de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) in werking getreden. In het Barro is bepaald dat bij ministeriële regeling verschillende militaire terreinen, gebieden, objecten en zones worden aangewezen, waar gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening mee moeten houden. In de Rarro wordt daar uitvoering aan gegeven.

Toetsing

De locatie ligt niet in een gebied dat is vastgelegd in het Barro. Dit plan is niet in strijd met het Barro. Wel ligt de locatie in het Rarro-gebied 'radarverstoringsgebied'. Het betreft hier het radarstation van Woensdrecht. Voor bouwwerken geldt hier een hoogtebeperking van 113 m. In het onderhavige plan vinden geen bouwwerkzaamheden plaats hoger dan 113 m. Het plan is niet in strijd met het Rarro.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is de Ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. De ladder is per 1 oktober 2012 ook als procesvereiste opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Dat betekent dat overheden nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten motiveren met oog voor de onderliggende vraag in de regio, de beschikbare ruimte binnen het bestaande stedelijke gebied en een multimodale ontsluiting. Op 1 juli 2017 is een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening in werking getreden, waarbij ook de Ladder voor duurzame verstedelijking aangepast is. Het doel van de Ladder is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, met

oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving. De Ladder geeft daarmee invulling aan het nationaal ruimtelijk belang gericht op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij ruimtelijke besluiten.

De definitie voor een stedelijke ontwikkeling (artikel 1.1.1, lid 1, Bro) luidt als volgt: *Stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.*

Het doel van de ladder is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving. De ladder geeft daarmee invulling aan het nationaal ruimtelijk belang gericht op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij ruimtelijke besluiten. Dit belang staat beschreven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte binnen een breder kader van een goed systeem van ruimtelijke ordening. Met de ladder voor duurzame verstedelijking wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Conform het bepaalde in artikel 3.1.6, lid 2 Bro moet bij ruimtelijke ontwikkelingen sprake zijn van zorgvuldig ruimtegebruik en dient overprogrammering te worden voorkomen. Middels de 'ladder voor duurzame verstedelijking' vindt een toetsing door de gemeente plaats.

In de Ladder voor duurzame verstedelijking wordt beschreven wat de behoefte aan de betreffende ontwikkeling is, en, indien de ontwikkeling mogelijk gemaakt wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Toetsing

Bij wijziging van een functie kan sprake zijn van een stedelijke ontwikkeling, ook al zijn nauwelijks bouw mogelijkheden voorzien. In lijn met jurisprudentie waar het aanleggen van een longstayparkeerplaats als stedelijke ontwikkeling werd aangemerkt (ECLI:NL:RVS:2014:2143), is de aanleg van het onderhavige parkeerterrein ook als stedelijke ontwikkeling aan te merken. Hieronder wordt daarom gemotiveerd dat er sprake is van een behoefte aan het parkeerterrein.

In het Gebiedsperspectief Kinderdijk 2030 (zie verder ook paragraaf 3.3) is vastgesteld dat de bewoners in de woonkernen rondom het molengebied Kinderdijk last ervaren van het toerisme, voornamelijk vanwege de verkeersdruk- veiligheid en parkeerproblematiek. Dit is expliciet naar voren gekomen tijdens diverse bewonersavonden, Raadsvergaderingen, keukentafelgesprekken en in de Verkenning Gebiedsperspectief Kinderdijk. Sinds 2016 is de leefbaarheid van de molenaars en dorpsbewoners van Kinderdijk steeds verder onder druk komen te staan als gevolg van bezoekersdruk, parkeeroverlast en gebrek aan privacy. Tot nu toe kon hier alleen op gereageerd worden met tijdelijk- en noodoplossingen. Bewoners en gemeentebestuur zijn nu toe aan structurele oplossingen voor het parkeerproblematiek en verkeersdruk.

De conclusie uit het Gebiedsperspectief is dat er bij ongewijzigd beleid de toeristenstroom blijft aanzwellen en dat dit de leefbaarheid van de woonkernen verder onder druk komt te staan. Het internationaal toerisme zal richting 2030 met 50% toenemen. Juist om die reden is het Gebiedsperspectief opgesteld door de stuurgroep Kinderdijk (een samenwerking van de provincie Zuid Holland, de gemeenten Alblasserdam en Molenlanden, het Waterschap Rivierenland, het

Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed en Stichting Werelderfgoed Kinderdijk). Eén van de doelen die wordt aangedragen voor de toekomst is dat de overheid bij moet dragen aan bijvoorbeeld oplossingen voor de parkeerproblemen, en dan expliciet ook voor de westrand van Nieuw-Lekkerland. Een voorbeeld die wordt genoemd is het loskoppelen van de logistieke afhandeling van de toeristenstromen van het molengebied en de woonkernen, door parkeren aan de rand van het gebied. Er is dan ook behoefte aan de uitbreiding van de parkeercapaciteit op deze locatie.

Het onderhavige parkeerterrein is één van de concrete maatregelen om het Gebiedsperspectief 2030 uit te voeren. Het parkeerterrein zorgt er voor dat parkeerproblematiek in de kern Nieuw-Lekkerland wordt aangepakt, en als gevolg daarvan neemt ook de verkeersveiligheid toe.

Opgemerkt wordt verder dat het onderhavige parkeerterrein zorgt voor een nieuwe invulling van een leegstaand terrein. Hiermee wordt dus leegstand en verpaupering van het terrein voorkomen en is er sprake van efficiënt ruimtegebruik.

Conclusie

Er is behoefte aan de realisatie van een parkeerterrein in Nieuw-Lekkerland als gevolg van de parkeerproblematiek. Er wordt voldaan aan de toetsing aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Zuid - Holland

Op 1 april 2019 is de Omgevingsvisie Zuid-Holland in werking getreden. De Omgevingsvisie maakt deel uit van het nieuwe Omgevingsbeleid, waarin de provincie voorsorteert op de Omgevingswet. In het Omgevingsbeleid is al het bestaande provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving samengevoegd in een Omgevingsvisie en een Omgevingsverordening. Ten opzichte van de Visie ruimte en mobiliteit (dat van toepassing was tot 1 april 2019) is het beleid alleen redactioneel gewijzigd. De beleidsinhoud in het nieuwe Omgevingsbeleid is niet veranderd.

De provincie formuleert zes ambities voor de fysieke leefomgeving:

- naar een klimaatbestendige delta;
- naar een nieuwe economie: the next level;
- naar een levendige meerkernige metropool;
- energievernieuwing;
- beste bereikbare provincie;
- gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.

Voor het onderhavige plangebied is vooral relevant wat de ambitie van de provincie is voor de stads- en dorpsranden. In de Omgevingsvisie wordt hier het volgende over gezegd: *“De relatie tussen bebouwd gebied en landschap is afhankelijk van de karakteristieken van de bebouwingsrand en die van het aangrenzende landschap. Daarbij onderscheiden we drie typen ‘overgangskwaliteiten’: het front, het contact en de overlap.”* De onderhavige locatie kan het best getypeerd worden als ‘overlap’. Stedelijke en landelijke programma’s vloeien hier in elkaar over. Het zijn gebieden met een hybride uitstraling en betekenis. Er wordt een geïntegreerde ontwikkeling ontworpen van woon-, werk-, productie- en vrijetijdslandschappen die zoveel mogelijk

aansluiten bij de ruimtelijke kwaliteiten van het omringende landschap en met een goede dooradering van recreatieve routes.

Toetsing

Onderhavig project voorziet in de realisatie van een parkeerterrein op het terrein van de voormalige RWZI, aan de rand van het stedelijk gebied van Nieuw-Lekkerland. Het terrein is lange tijd intensief in gebruik geweest. Met de omzetting naar het parkeerterrein neemt de gebruiksintensiteit af. De structuur van het terrein blijft verder intact. Er wordt niet bijgebouwd en er vindt nagenoeg geen nieuw ruimtebeslag plaats. Er wordt een nieuwe toegangsweg aangelegd om het terrein via een andere zijde te ontsluiten. Dit heeft tot doel om de woonwijk aan de noordzijde van het terrein te ontlasten van het verkeer naar het terrein. De toegangsweg wordt zo goed mogelijk ingepast langs de rand van een agrarisch perceel en een watergang. De groenstructuur rond het terrein wordt versterkt. Hiermee blijft de overgang van het dorp naar het omliggende landschap en de bijbehorende structuren intact. De conclusie is dat dit project in lijn is met de Omgevingsvisie Zuid – Holland.

3.2.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland

De Omgevingsverordening Zuid-Holland is samen met de Omgevingsvisie op 1 april 2019 in werking getreden. De verordening bevat juridische doorwerking van het visiedeel van het Omgevingsbeleid en bevat regels voor bestemmingsplannen en daarmee gelijkgestelde ruimtelijke plannen.

Toetsing

Op grond van de Omgevingsverordening is voor het onderhavige initiatief voornamelijk artikel 6.9 inzake ruimtelijke kwaliteit relevant. Voor wat betreft artikel 6.9 is met name lid 1 onder a van belang: *de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, voorziet geen wijziging op structuurniveau, past bij de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen)*. Om hieraan te voldoen is de vraag aan de orde of het initiatief een inpassing betreft: *Een ontwikkeling die sterk aansluit bij de bestaande identiteit en structuur van het landschap, dorp of stad. De ontwikkeling is gebiedseigen, passend bij de maat en de aard van de bestaande kenmerken van een gebied. De ontwikkeling speelt zich af op het niveau van een kavel. [...] Bij inpassing veranderen bestaande structuren en kwaliteiten niet tot nauwelijks en wordt voldaan aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart*. Gezien de beknopte gebiedskarakteristiek zoals beschreven in paragraaf 2.1 en het gegeven dat het een initiatief op kavelniveau betreft, wordt in dit geval voldaan aan het betreffende lid van de verordening. De conclusie is dat dit project in lijn is met de Omgevingsverordening Zuid – Holland.

3.3 Gebiedsperspectief Kinderdijk 2030

Op 4 oktober 2019 is het Gebiedsperspectief Kinderdijk 2030 vastgesteld. In dit Gebiedsperspectief hebben de gemeenten Alblasserdam en Molenlanden gezamenlijk met de provincie Zuid-Holland en andere stakeholders (o.a. Waterschap Rivierenland, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en Stichting Werelderfgoed Kinderdijk) de maatregelen op een rij gezet die nodig zijn om het gebied voor te bereiden op het toenemende aantal toeristen.

Op hoofdlijnen zijn er twee speerpunten aan de orde waarmee de basis op orde wordt gebracht, namelijk het oplossen van het verkeers-en parkeerproblemen en de grip op de openbare ruimte versterken. Dit moet verwezenlijkt worden door het nemen van de volgende maatregelen:

- Afvangen en geleiden van Kinderdijk-autoverkeer vanaf A15 en provinciale wegen;
- Stimuleren van (online) ticketing vooraf;
- Vergunning parkeren in Kinderdijk en Alblasserdam-noord;
- Het logistieke systeem is in beheer bij de siteholder van het molengebied omdat het onderdeel vormt van de bezoekerbeleving aan en exploitatie van het werelderfgoed;
- Toegangsprijs heffen voor bezoekers van het molengebied én tegelijkertijd het molengebied toegankelijk houden voor de bewoners;
- Een toegangsprijs heffen voor alle bezoekers van het molengebied ter dekking van onderhoud, educatie en logistiek. Kinderen en eigen inwoners zijn gratis. Free riders (rondvaarten en touroperators) zullen hierdoor verdwijnen. Flexibele beprijzing is een effectief prijsinstrument om bezoekersstromen te reguleren en opbrengsten te vergroten.
- Aanbrengen van een beleidsmatige beschermingszone rondom het molengebied zodat Kinderdijk leefbaar blijft. Denkbaar is om meerdere beschermingszones aan te houden, waarbij de eerste het Werelderfgoed betreft en de tweede het aandachtsgebied direct om het Werelderfgoed heen.
- Het Elshout-entreegebied als hoofdentree en de waterentree UNESCO-waardig inrichten.
- Met direct betrokkenen een zoneringsplan opstellen voor het gebied centrum-Kinderdijk tot gebiedsentree-Elshout.
- Opstellen van proactief hotel- en Airbnb-beleid om toeristische overnachtingen gebalanceerd te geleiden en meer lokale bestedingen te realiseren.

De ambitie in het gebiedsperspectief is om de woonkernen rondom het Molengebied zo veel mogelijk in de luwte van het toerisme te laten. Bewoners in de woonkernen rondom het Molengebied ervaren in de huidige situatie veel last van het toerisme vanwege de verkeersdruk en -veiligheid, de parkeerproblematiek en afval. Daarom is de keuze gemaakt om een gastvrije parkeervoorziening aan de rand van het gebied te realiseren. Hiermee vindt de logistieke afwikkeling van bezoeksstromen buiten de woonkernen plaats, aan de rand van het gebied.

Toetsing

Onderhavig project voorziet in de realisatie van het parkeerterrein aan de rand van de woonkern Nieuw-Lekkerland. Hiermee wordt voorzien in de ambitie om de parkeerproblematiek op te lossen en de overlast van de inwoners van Nieuw-Lekkerland van het toerisme te verminderen. Dit project is in lijn met het regionale beleid.

3.4 Gemeentelijk beleid

De gemeente Molenlanden bestaat sinds 2019 en heeft daarom nog geen eigen beleidsdocument voor hun eigen ruimtelijk beleid. Voor de onderhavige locatie is daarom de Structuurvisie van de voormalige gemeente Nieuw-Lekkerland het meest actuele beleid (d.d. 29 november 2012). Hierin is de locatie aangewezen als transformatiegebied voor recreatie en natuurontwikkeling. Dit gebied komt in aanmerking voor een transformatie naar een zone met recreatieve functies eventueel gecombineerd met natuurontwikkeling. Hierover wordt toegelicht: *“Hiermee wordt aangesloten op het aangrenzende Natura2000-gebied van Kinderdijk, zodat tegelijkertijd een passende overgang wordt gevormd tussen de dorpskern en het natuurgebied. Woningbouw aan de westelijke*

dorpsrand heeft niet de voorkeur. De recreatieve functies zijn in de huidige situatie al aanwezig. Ze kunnen met de transformatie worden vernieuwd en verder worden versterkt tot een cluster dat betekenis heeft voor de gehele gemeente. Ook is multifunctioneel ruimtegebruik van de ijsbaan mogelijk, waarbij de locatie in de zomer bijvoorbeeld kan functioneren als camping. Uiteraard vormen bestaande kwaliteiten en mogelijkheden van het gebied een belangrijk uitgangspunt voor de transformatie. Zo dient onder andere rekening gehouden te worden met karakteristieke doorkijken naar het landschap en de structuur van het slagenlandschap.”

Toetsing

Gesteld wordt dat de locatie in aanmerking komt voor transformatie naar een recreatiegebied, maar dit is niet verder concreet genoemd. Ook zijn hier nog geen plannen voor ontwikkeld. Gelet op de bestaande kwaliteiten en mogelijkheden van het terrein van de voormalige RWZI ligt het voor de hand dat dit terrein gebruikt wordt voor een parkeerterrein. Daarnaast helpt dit parkeerterrein mee om andere doelen uit de structuurvisie te behalen, zoals het oplossen van de bereikbaarheids- en parkeerproblematiek in de dorpen. Dit zorgt voor een goede bijdragen om het molengebied ook in de toekomst een recreatieve trekker van formaat te laten zijn.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Algemeen

Onderdeel van de ruimtelijke onderbouwing vormt nader onderzoek naar de relevante milieuaspecten. In dit hoofdstuk wordt per aspect beschreven wat de gevolgen zijn van het aanleggen van een parkeerterrein.

4.2 Milieueffectrapportage

4.2.1 Beleidskader

Milieueffectrapportage (m.e.r.) is bedoeld om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld te brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming over plannen en besluiten. Het maken van een milieueffectrapport (m.e.r.) of m.e.r.-beoordeling is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die (aanzienlijke) nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Dit betekent dat de plannen of activiteiten ook een bepaalde omvang moeten hebben om m.e.r.-(beoordelings)plichtig te zijn. De plannen voor het plangebied hebben echter niet een omvang die het bestemmingsplan m.e.r.-(beoordelings)plichtig maken. Hieronder wordt een en ander nader toegelicht.

Aan de hand van de in het Besluit m.e.r. omschreven m.e.r.-plichtige activiteiten met de bijbehorende drempelwaarden, kan worden bepaald of een project m.e.r.-plichtig (C-lijst) dan wel m.e.r.-beoordelingsplichtig (D-lijst) is. Echter, als gevolg van het Arrest van het Europese Hof van 30 17/10/2009(C-255/08) moet hierbij ook gekeken te worden naar andere factoren als bedoeld in bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn, die aanleiding kunnen geven tot het opstellen van een m.e.r. of m.e.r.-beoordeling, hoewel de drempelwaarde van de desbetreffende categorie van de D-lijst niet wordt overschreden.

In bijlage D van het Besluit m.e.r. is een groot aantal activiteiten genoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. Eén van de genoemde activiteiten betreft 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen' (categorie D11.2). Deze activiteit is m.e.r.-beoordelingsplichtig in geval deze betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer of wanneer het gaat om een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer betreft. Zie tabel 4.1.

Tabel 4.1

Categorie 11.2, bijlage 2, onderdeel D van het Besluit m.e.r.

Categorie	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m2 of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Onderhavig project betreft de realisatie van een parkeerterrein. Onderhavig plan blijft hiermee ruim onder de drempelwaarde waarvoor conform het Besluit m.e.r. een m.e.r.-beoordelingsprocedure noodzakelijk is. Maar ook als de drempelwaarde niet overschreden wordt moet aangetoond worden dat nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten. Daarom is er een vormvrije m.e.r.-beoordeling benodigd. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

1. belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
2. belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r.

In het kader van de vormvrije - m.e.r. beoordeling moet er aandacht worden besteed aan alle criteria die zijn opgenomen in Bijlage III bij de Europese richtlijn 'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten'

Het gaat daarbij om drie hoofdcategorieën:

1. kenmerken van het project
2. locatie van het project
3. kenmerken van het potentiële effect.

In tabel 4.2 wordt aandacht besteed aan deze criteria. De ingevulde tabel is een samenvatting van de beschrijving van het project zoals dit is opgenomen in hoofdstuk 2 en de bevindingen uit omgevings- en milieu onderzoeken zoals deze zijn beschreven in hoofdstuk 4.

Tabel 4.2

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Kenmerken van het project	
Omvang en ontwerp van het project	Oppervlakte plangebied circa 13.000 m ² , 88 parkeerplaatsen
Cumulatie met andere projecten	Geen cumulatie met andere projecten
Gebruik van natuurlijke hulpbronnen	Regulier gebruik van natuurlijke hulpbronnen, zoals bouwmaterialen en energie. Mogelijk zeer beperkt gebruik van rond het plangebied aanwezig water. Verder geen gebruik van natuurlijke hulpbronnen
Productie van afvalstoffen	Zeer geringe productie van afvalstoffen, die worden opgevangen in vuilcontainers en chemisch toilet. Voor afvoer van afval worden de reguliere procedures en processen gevolgd, zoals het scheiden van afvalstromen en afvoer naar erkende verwerkers.
Verontreiniging en hinder	Verontreiniging en hinder betreffen de verschillende omgevingsaspecten. Voor de aspecten verkeer, parkeren, luchtkwaliteit en geluid is een verbetering van de situatie te verwachten. Voor water en bodem is er geen negatief effect. Enkel in de bouwfase kan er sprake zijn van tijdelijke verkeer- en/of geluidhinder. Dit betreft hinder met een beperkte omvang, die van tijdelijke aard is.
Risico van ongevallen, en/of rampen	Dit betreft het aspect veiligheid. Er is geen negatief effect te verwachten voor dit aspect.
Locatie van het project	
Bestaand grondgebruik	Het bestaande grondgebruik betreft een intensieve bedrijfsfunctie (RWZI), behorende tot minimaal milieucategorie 4.1.
Relatieve rijkdom aan en kwaliteit en regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied	Er is geen sprake van natuurlijke hulpbronnen in het gebied
Opnamevermogen van het natuurlijke milieu: - Nationale gebieden: (1) wetlands, (2) kustgebieden, (3) berg- en bosgebieden, (d) reservaten en natuurparken, (4) natuurreservaten en parken, (5) natura 2000 gebieden (6) gebieden waarin vastgestelde normen inz. milieukwaliteit al worden overschreden, (7) gebieden met hoge bevolkingsdichtheid, (8) landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang. - Provinciale gebieden: o.a.: Ecologische Hoofdstructuur	Dit betreft de aspecten ecologie, archeologie en cultuurhistorie. Voor het nabijgelegen Natura-2000 gebied 'Boezems Kinderdijk' zijn er geen negatieve effecten als gevolg van het aspect stikstofdepositie. Voor de grote modderkruiper, vleermuizen, rugstreeppad, heikikker en poelkikker is een aanvullend soortgericht onderzoek uitgevoerd. Er zijn verschillende voorzorgsmaatregelen uit de Wet natuurbescherming nodig om te voorkomen dat er significant negatieve effecten zijn voor de onderzochte soorten. Voor de rugstreeppad en het broednest van de buizerd is een ontheffing nodig. Hierbij moet een activiteitenplan en mitigatieplan opgesteld worden. Deze worden opgesteld en de ontheffingsaanvraag wordt ingediend. Met inachtneming van de voorzorgsmaatregelen en de ontheffingsaanvragen is geborgd dat er geen significant negatieve effecten zijn voor het aspect ecologie. Voor archeologie en cultuurhistorie zijn er geen negatieve effecten.
Kenmerken van het potentiële effect	

Kenmerken van het project	
de orde van grootte en het ruimtelijk bereik van de effecten	Eventueel negatieve effecten voor beschermde soorten (vleermuizen, heikikker, poelkikker, rugstreeppad en grote modderkruiper) zijn lokaal van aard en beperkt in ordegrootte. Met voorzorgmaatregelen kunnen negatieve effecten voorkomen worden. Voor de rugstreeppad en het broednest van de buizerd is een ontheffing nodig. Hierbij moet een activiteitenplan en mitigatieplan opgesteld worden. Met inachtneming van de voorzorgsmaatregelen en de ontheffingsaanvragen is geborgd dat er geen significant negatieve effecten zijn voor het aspect ecologie, of dat ze gemitigeerd worden. Daarnaast kan er sprake zijn van tijdelijke verkeers- en geluidhinder als gevolg van bouwwerkzaamheden. De orde van grootte van deze milieueffecten is relatief beperkt, met name vanwege de omvang van het plan. De verkeer- en/of geluidhinder hebben een ruimtelijk bereik dat lokaal van aard is. De effecten zijn dus niet grensoverschrijdend en beperkt qua intensiteit en complexiteit. De werkzaamheden duren naar waarschijnlijkheid minder dan een jaar. De verkeer- en/of geluidhinder beperkt zich qua duur en frequentie tot de bouwfase en zijn omkeerbaar (deze tijdelijke milieueffecten leiden niet tot permanente veranderingen/effecten). Cumulatie met andere effecten zijn daarom niet te verwachten. Per saldo blijft sprake van een bestaand stedelijk gebied, dat enkel (deels) wordt omgebouwd wordt tot een minder intensieve stedelijke functie. Qua tijdelijke verkeer- en geluidhinder wordt voldaan aan de relevante eisen uit het Bouwbesluit. Daarbij wordt ten behoeve van de bouwfase een BLVC - plan opgesteld, dat onder andere tot doel heeft de tijdelijke verkeer- en geluidhinder te beperken (en zo mogelijk voorkomen).
de aard van het effect;	
het grensoverschrijdend karakter van het effect	
de intensiteit en de complexiteit van het effect	
de waarschijnlijkheid van het effect	
de verwachte aanvang, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect	
de cumulatie van effecten met de effecten van andere bestaande en/of goedgekeurde projecten	
de mogelijkheid om de effecten doeltreffend te verminderen	

4.2.2 Conclusie

Op basis van deze (vormvrije) m.e.r.-beoordeling worden geen belangrijke nadelige milieueffecten verwacht, mits er ontheffing op basis van de Wet natuurbescherming wordt verleend voor de rugstreeppad en de buizerd. Daarmee is een vervolg inzake de m.e.r. niet nodig. Er is geen uitgebreide milieueffectrapportage nodig.

4.3 Verkeer en parkeren

4.3.1 Beoordeling

Door Mobycon is een verkeerskundige onderbouwing uitgevoerd ten behoeve van het plan (zie bijlage III). In de verkeerskundige onderbouwing wordt de volgende motivering en conclusie getrokken.

“Met de nieuwe camper- en touringcarparkeerplaats worden 58 camperplekken en 30 touringcarplekken gerealiseerd (totaal 88 plaatsen). Het bestaande parkeerterrein aan de Vletstraat biedt plaats aan 70 campers en heeft geen specifieke touringcarplekken. Een parkerende touringcar neemt dan dus meerdere camperplekken in beslag. Bovendien moet het bestaande parkeerterrein gedeeld worden met parkeerders van de sportvoorzieningen. Op het

eerste gezicht is er dus sprake van een uitbreiding met 18 parkeerplaatsen, maar in werkelijkheid is de uitbreiding veel groter omdat het parkeerterrein aan de Vletstraat niet exclusief gebruikt wordt door campers en touringcars. Doordat de campers en touringcars niet meer op het parkeerterrein aan de Vletstraat hoeven te staan ontstaat er weer voldoende parkeercapaciteit voor de sportvoorzieningen.

De realisatie van de camper- en touringcarparkeerplaats leidt op zichzelf niet tot meer voertuigbewegingen van en naar de gemeente Molenwaard. Alleen een stijging van het aantal bezoekers naar werelderfgoed Kinderdijk zou kunnen leiden tot meer voertuigbewegingen. Vanuit de Stichting Werelderfgoed Kinderdijk (SWEK) wordt echter actief gestimuleerd op het gebruik van alternatieve vervoerwijzen (te voet, per fiets, met het openbaar vervoer, de boot, de touringcar) in plaats van particulier autogebruik. Betaald parkeren zorgt eveneens voor het beperken van particulier autogebruik.

Touringcargebruik is één van de alternatieven voor particulier autogebruik. De uitbreiding van het aantal touringcarparkeerplaatsen met 30 stuks is daarom belangrijk. Campergebruik is een vorm van particulier autogebruik. Er is daarom niet gekozen voor een substantiële uitbreiding van het aantal camperparkeerplaatsen.

Door de nieuwe locatie van de camper- en touringcarparkeerplaats in plaats van de bestaande camper- en touringcarparkeerplaats aan de Vletstraat veranderen de verkeersstromen van de campers en touringcars. Deze voertuigen hoeven vanaf de Lekdijk niet meer door het dorp via de smalle woonstraten Hoogaarslaan en de Vletstraat te rijden. Daarmee verdwijnt de oorzaak van de huidige opstoppen, verkeersveiligheidsproblemen en irritatie onder weggebruikers en bewoners.

Door de uitbreiding van het aantal touringcarparkeerplaatsen hoeven touringcars die eventueel nu nog op de vrachtwagenparkeerplaats op de Planetenlaan staan ook niet meer het dorp in. Dit levert minder bewegingen van touringcars over de Standerdmolen en Planetenlaan op. Het belangrijkste verschil is dat de afwikkeling van het camper- en touringcarverkeer door de nieuwe parkeerplaats buiten de woonkern van Nieuw-Lekkerland gaat plaatsvinden en niet meer in de kern hoeft te komen.

Onderhavig project voorziet in de realisatie van een camper- en touringcarparkeerterrein aan de rand van de woonkern Nieuw-Lekkerland. Hiermee wordt bijgedragen aan de ambitie zoals geformuleerd in het Gebiedsperspectief Kinderdijk 2030 om de parkeer- en verkeersproblematiek en de bijbehorende overlast binnen onder andere de woonkern Nieuw-Lekkerland te verminderen. De aspecten verkeer en parkeren vormen geen belemmering voor dit plan. Het plan draagt namelijk bij aan een betere verkeers- en parkeersituatie.”

4.3.2 Conclusie

De aspecten verkeer en parkeren vormen geen belemmering voor dit plan.

4.4 Geluid

4.4.1 Beleidskader

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidbronnen die in het kader van de ruimtelijke ordening van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en

bedrijven. De mate van acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidbelaste object – hiervoor kent de wet 'geluidgevoelige bestemmingen' zoals wonen, zorg en onderwijs.

De regels en normen van de Wet geluidhinder zijn in de volgende gevallen van toepassing bij het vaststellen van een ruimtelijk plan:

- bestemmen van gronden voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen binnen een zone;
- bestemmen van gronden voor aanleg van nieuwe gezoneerde (spoor) wegen (niet zijnde rijkswegen of hoofdspoorwegen vallend onder de Wet milieubeheer);
- reconstructie van gezoneerde wegen (niet zijnde rijkswegen);
- bestemmen van gronden voor gezoneerde industrieterreinen;
- wijzigen van de grenzen van gezoneerde industrieterreinen of bijbehorende zones.

De Wet geluidhinder kent voorkeursgrenswaarden waarbinnen een geluidgevoelige bestemming altijd kan worden gerealiseerd. Onder voorwaarden kan er een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden verleend ('hogere waarde') tot aan een zekere maximale ontheffingswaarde. Bij een geluidbelasting boven de maximale ontheffingswaarde zijn geluidgevoelige bestemmingen niet toegestaan. Hierop kan een uitzondering worden gemaakt indien er gebruik wordt gemaakt van 'dove gevels'. De grenswaarden zijn voor wegverkeer 48-53 dB voor rijkswegen en 48-63 dB voor lokale wegen, voor spoorweglawaai 55-68 dB en voor gezoneerde industrieterreinen 50-55 dB(A).

Bij een geluidbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde dient akoestisch onderzoek uitsluitend te geven over de te verwachten geluidbelasting en de doeltreffendheid van maatregelen om een overschrijding van grenswaarden te voorkomen.

4.4.2 Beoordeling

Dit plan maakt geen nieuwe geluidgevoelige functie of een nieuwe gezoneerde weg mogelijk. Er hoeft daarom geen nadere beoordeling plaats te vinden aan de normen uit de Wet geluidhinder.

4.4.3 Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor dit plan.

4.5 Bedrijven en milieuzonering

4.5.1 Beleidskader

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat overheden bij het vaststellen van ruimtelijke plannen moeten aantonen dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening (Wro artikel 3.1 lid 1). Onderdeel hiervan is het zorgen voor een goede milieuzonering: de overheid dient er op toe te zien dat er voldoende afstand in acht wordt genomen tussen enerzijds functies die hinder of gevaar veroorzaken (bijvoorbeeld bedrijven), en anderzijds functies die daar last van hebben (bijvoorbeeld woningen). Die afstand moet ook weer niet onnodig groot zijn, omwille van een efficiënt ruimtegebruik.

De VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' editie 2009 is een hulpmiddel voor milieuzonering in de ruimtelijke planvorming. Met milieuzonering kan ervoor worden gezorgd dat nieuwe bedrijven

op een verantwoorde afstand van gevoelige bestemmingen worden gesitueerd. Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof.

De publicatie hanteert een tweetal verschillende omgevingstypen voor de richtafstanden: het omgevingstype 'gemengd gebied' en het omgevingstype 'rustige woonwijk/rustig buitengebied'. Gemengde gebieden betreffen gebieden die langs hoofdinfrastructuur liggen en/of gebieden met matige tot sterke functiemenging. In een rustige woonwijk en in rustig buitengebied komen vrijwel geen andere functies voor. De richtafstanden gelden voor een gemiddeld nieuw bedrijf en gaan uit van een rustig woongebied. Voor gemengde gebieden kunnen de richtafstanden, zonder dat dit ten koste gaat van het leefklimaat, met één afstandsstap worden verlaagd als sprake is van omgevingstype 'gemengd gebied'. In de navolgende tabel zijn de richtafstanden weergegeven.

milieucategorie	richtafstand (in meters)	
	rustige woonwijk	gemengd gebied
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200
5.1	500	300
5.2	700	500
5.3	1.000	700
6	1.500	1.000

Tabel 4.3

Overzicht richtafstanden VNG-publicatie

De bovengenoemde richtafstanden voor een rustige woonwijk en gemengd gebied gaan uit van het principe van functiescheiding. Binnen gebieden waar functiemenging is, bijvoorbeeld in een centrumgebied met veel winkels en voorzieningen, is er sprake van milieubelastende en milieugevoelige functies die op korte afstanden van elkaar gesitueerd zijn. De richtafstanden uit tabel 4.3 zijn dan niet meer toepasbaar. In dat geval wordt er door categorieën aangegeven onder welke omstandigheden activiteiten inpasbaar zijn:

- Categorie A activiteiten zijn toegestaan aanpandig aan woningen.
- Categorie B activiteiten zijn toegestaan aanpandig aan woningen wanneer ze bouwkundig van elkaar afgescheiden zijn.
- Categorie C activiteiten zijn alleen toegestaan wanneer ze gesitueerd zijn aan een hoofdweg.

4.5.2 Beoordeling

In het kader van het plan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de indirecte geluidhinder van het parkeerterrein richting woningen in de omgeving (zie bijlage IV). In het onderzoek zijn de voertuigbewegingen onderzocht (aanrijden, tot stilstand komen bij de slagboom en weer weggrijden), alsmede het feit dat de motor soms nog 15 minuten stationair draait om de ruimte tijdig op te warmen of af te koelen. Op de parkeerplaats een gemiddelde snelheid van 15 km/u voor alle voertuigen gehanteerd. Ook is in het model het geluidscherm opgenomen dat in het plan voorzien is.

Uit het onderzoek blijkt dat het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau van het parkeerterrein hooguit 46 dB(A) bedraagt in de dagperiode en 38 dB(A) in de avondperiode (ter plaatse van Koggeplantsoen 13a). Deze waarde voldoet aan de toetswaarde van 50 dB(A) in de dagperiode en 45 dB(A) in de avondperiode.

Het maximale geluidniveau (van geluidpieken) bedraagt hooguit 63 dB(A) in de dagperiode en 57 dB(A) in de avondperiode (ook ter plaatse van Koggeplantsoen 13a). Deze waarde voldoet aan de toetswaarde van 70 dB(A) in de dagperiode en 65 dB(A) in de avondperiode.

Het geluid van de verkeersaantrekkende werking bedraagt hooguit 48 dB(A) etmaalwaarde en voldoet daarmee aan de streefwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde. Deze waarde treedt op bij de Lekdijk 432.

De conclusie uit het onderzoek is dat voldaan wordt aan de geluidnormen conform de VNG-publicatie.

Voor wat betreft de aspecten geur, stof en veiligheid zijn er geen belemmeringen. Voor de aspecten stof en veiligheid bestaat voor een parkeerterrein conform de VNG-systematiek geen richtafstand, en voor geur is in een gemengd gebied ook geen richtafstand. Bovendien geldt voor geur dat dit aspect direct afhankelijk is van het aantal voertuigen dat gebruik maakt van het parkeerterrein. In het akoestisch onderzoek is aangetoond dat het aantal voertuigen dermate laag is dat ruim binnen de norm gebleven wordt. Daarmee kan aangenomen worden dat ook geur geen belemmering is.

Met de voorgaande resultaten en overwegingen kan geconcludeerd worden dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de omliggende woningen.

4.5.3 Conclusie

Het aspect milieuzonering vormt geen belemmering voor dit plan.

4.6 Externe veiligheid

4.6.1 Beleidskader

Het algemene rijksbeleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving van:

- Het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
- Het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen);
- Het transport van aardgas en brandstoffen door buisleidingen;
- Het gebruik van luchthavens en overige risicobronnen zoals bijvoorbeeld windturbines, hoogspanningslijnen en zendmasten.

Het beleid voor inrichtingen is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi), voor zover de risico's door een inrichting worden veroorzaakt. Voor ondergrondse buisleidingen gelden het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb).

Voor het transport van gevaarlijke stoffen gelden sinds 1 april 2015 het Besluit externe veiligheid transportroutes en de Regeling Basisnet. De Basisnetten Weg, Water en Spoor geven de verhouding aan tussen ruimtelijke ordening en de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over rijkswegen, hoofdvaarwegen en spoorwegen.

De normering voor risico's als gevolg van het transport, het gebruik en de opslag van gevaarlijke stoffen en windturbines is gebaseerd op enkele begrippen.

- Het *plaatsgebonden risico* (PR) is de kans dat een persoon die zich altijd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor het plaatsgebonden risico geldt voor kwetsbare objecten een grenswaarde van 10^{-6} per jaar (kans op één dode per jaar, mag één op de miljoen zijn). Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde.
- Het *groepsrisico* (GR) is de kans per jaar dat in één keer een groep van een bepaalde grootte dodelijk slachtoffer wordt van een ongeval. Hoe meer mensen nabij de bron verblijven, hoe groter het groepsrisico. Het groepsrisico wordt vergeleken met de oriëntatiewaarde: met de kans op een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers van 10^{-5} per jaar, met de kans op een ongeval met 100 dodelijke slachtoffers van 10^{-7} per jaar, en met de kans op 1000 of meer dodelijke slachtoffers van 10^{-9} per jaar. Het bevoegd gezag zal bij een nieuwe ontwikkeling moeten bepalen of er sprake is van een aanvaardbaar risico. Vervolgens moet het bevoegd gezag over de hoogte van het groepsrisico verantwoording moeten afleggen. Bij de verantwoording van het groepsrisico door het bevoegd gezag wordt er nader gekeken naar de gevolgen van de diverse scenario's die zich kunnen voltrekken. Zo kan er gekeken worden naar de mogelijkheden voor het terugbrengen van de risico's en optredende effecten, de zelfredzaamheid van personen en de mogelijkheden voor bestrijding en hulpverlening.

Voor het transport van gevaarlijke stoffen is het Besluit Externe Veiligheid Transportroutes van toepassing (Bevt). Wanneer het ruimtelijk plan binnen 200 meter van een transportroute gelegen is dient ook aandacht te worden geschonken aan de volgende aspecten:

- Dichtheid van personen en de verwachte veranderingen.
- Hoogte van het groepsrisico.
- Maatregelen ter beperking van het groepsrisico (waaronder stedenbouwkundige opzet, bouwkundige voorzieningen en voorzieningen met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte).
- Mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico en de voor- en nadelen daarvan.

Er is echter sprake van een uitzondering wanneer:

- Het groepsrisico, niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.
- Het groepsrisico, niet meer dan tien procent toeneemt en de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

In dat geval hoeft alleen te worden gekeken naar de eerst genoemde aspecten van bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid.

4.6.2 Beoordeling

Het onderhavig plan voorziet niet in een nieuwe risicovolle inrichting, transportroutes voor gevaarlijke stoffen of een buisleiding. Het plan heeft daarom geen effect op de veiligheidssituatie in de omgeving.

De Lek is opgenomen in het Basisnet water (categorie binnenvaartschepen, onderdeel van Corridor Amsterdam – Rijn). De Lek heeft geen PR 10^{-6} contour. Plaatsgebonden risico is dus geen belemmering voor het plan. Wel ligt het plangebied binnen 200 meter van de buitenrand van de transportroute. Conform artikel 8 van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) moet daarom ingegaan worden op verschillende aspecten van het groepsrisico. Conform lid 2 van artikel 8 van het Bevt kan dit echter achterwege blijven als aangetoond is dat:

- a) het groepsrisico niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, of
- b) het groepsrisico met niet meer dan tien procent toeneemt en de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

In het vigerende bestemmingsplan 'Bebouwde kom Nieuw-Lekkerland en Kinderdijk' is het aspect groepsrisico beoordeeld. Daarin is betreffende de oriëntatiewaarde toegelicht dat: *"het groepsrisico niet hoeft te worden verantwoord als er onder 0,1 maal de oriëntatiewaarde wordt gebleven. Dit betekent in de praktijk dat gemeenten langs groene vaarwegen het groepsrisico niet hoeven te verantwoorden. Gemeenten langs zwarte vaarwegen moeten het groepsrisico verantwoorden indien het aantal inwoners de 1.500 per hectare bij dubbelzijdige bebouwing overschrijdt. Bij enkelzijdige bebouwing geldt 2.500 inwoners per ha. Langs rode vaarwegen is de verantwoording altijd noodzakelijk. Zowel Kinderdijk als Nieuw-Lekkerland hebben personendichtheden die ruim onder de 1.500 inwoners per hectare liggen. Een nadere verantwoording van het groepsrisico is daarom niet noodzakelijk"*.

Omdat de Lek nog steeds een zwarte vaarweg is conform de Risicokaart is er geen ander beoordelingskader van toepassing. Nieuw-Lekkerland heeft nog steeds een personendichtheid die ruimt onder de 1.500 inwoners per hectare ligt.

Ook wordt er geen gevoelige functie gerealiseerd. Er hoeft geen nadere beoordeling plaats te vinden in het kader van externe veiligheid.

4.6.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor dit plan.

4.7 Bodem

4.7.1 Beleidskader

In het kader van een 'goede ruimtelijke ordening' is het van belang om de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem in kaart te brengen. Duidelijk moet zijn of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het huidige of toekomstige gebruik van die bodem en hoe deze optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit als gevolg van aanwezige bodemverontreiniging geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodem. Bovendien mag de bodemkwaliteit niet verslechteren door grondverzet (bijvoorbeeld graafwerkzaamheden). Dit is het zogenaamde stand still-beginsel.

4.7.2 Beoordeling

In het kader van de ontwikkeling is door RPS een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (zie bijlage V). Uit het onderzoek blijkt dat de bodem van het projectgebied maximaal licht is verontreinigd met zware metalen, minerale olie, PAK en PCB. De aangetoonde lichte verontreinigingen in de grond en het grondwater geven geen aanleiding tot het instellen van een vervolgonderzoek. De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem is door middel van dit bodemonderzoek in voldoende mate in beeld gebracht. De resultaten van dit bodemonderzoek vormen geen belemmering voor de voorgenomen herontwikkeling van de locatie.

Op basis van de analyseresultaten wordt gesteld dat bij uitvoering van eventuele graafwerkzaamheden geen aanvullende arbeidshygiënische veiligheidsmaatregelen genomen hoeven worden (CROW 400).

Bij eventuele graafwerkzaamheden dient rekening gehouden te worden met de aangetroffen (lichte) verontreinigingen in de bodem. Grond die tijdens graafwerkzaamheden binnen de onderzochte locatie vrijkomt, mag zonder verder onderzoek binnen de onderzoekslocatie teruggebracht worden. Het is echter niet de bedoeling dat de (licht) verontreinigde grond als aanvulling dient of wordt gemengd met schone(re) grond. Conform het 'Tijdelijk handelingskader voor hergebruik van PFAS-houdende grond en baggerspecie' voldoet de zandige bovengrond in principe aan de bodemkwaliteitsklasse 'Achtergrondwaarde' en de kleiige bovengrond in principe aan de bodemkwaliteitsklasse 'Wonen/industrie'. Conform de 'Herziene handreiking toepassing PFOA houdende grond Zuid-Holland-Zuid' voldoen de gehalten aan PFOA aan de toepassingsnormen voor PFOA houdende grond in de pluimzone.

4.7.3 Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor dit plan.

4.8 Waterhuishouding

4.8.1 Beleidskader

Besluit ruimtelijke ordening

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient in ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen. Hierin wordt de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie uiteengezet (de watertoets). De watertoets is een waarborg voor water in ruimtelijke plannen en besluiten. Waterhuishoudkundige doelstellingen worden daarbij expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing genomen binnen deze plannen/besluiten. De waterhuishouding wordt hierbij op een integrale wijze benaderd. Zowel het oppervlaktewater als het grondwater moeten dus (in samenhang) in beschouwing worden genomen. Daarbij gaat het naast de kwantiteit ook om de kwaliteit. De integrale benadering van de waterhuishouding betekent ook dat de waterhuishouding moet worden benaderd in samenhang met andere beleidsvelden. De watertoets is een instrument om deze integrale benadering vorm te geven en om het watersysteem gezamenlijk op orde te krijgen. Deze toets heeft in het kader van onderhavige ontwikkeling plaatsgevonden.

4.8.2 Beoordeling

Het plangebied ligt in het Waterschap Rivierenland. De Lekdijk betreft een primaire waterkering met een beschermingszone, en tevens liggen er nabij het plangebied verschillende watergangen

en kunstwerken. Ten behoeve van het onderhavige plan vinden daardoor een aantal werkzaamheden plaats die op basis van de Keur van het waterschap vergunningsplichtig zijn. Het gaat om de volgende werkzaamheden:

- het aanleggen van een op- en afrit op de primaire waterkering en bijbehorende beschermingszone;
- het aanleggen van een brug over A-water in de primaire waterkering en bijbehorende beschermingszone;
- het plaatsen van een duiker in B-water in de primaire waterkering en bijbehorende beschermingszone;
- het dempen van C-water in de primaire waterkering en bijbehorende beschermingszone;
- het afvoeren van regenwater door een toename verhard oppervlak in primaire waterkering en bijbehorende beschermingszone;
- het aanleggen van een uitrit op een gebiedsontsluitingsweg in beheer van het waterschap;
- het slopen van bouwwerken in de primaire waterkering en bijbehorende beschermingszone;
- het planten van bomen in de beschermingszone van de primaire waterkering.

Voor deze werkzaamheden is op 26 juni 2020 een vergunningsaanvraag ingediend bij het waterschap. Op 25 september 2020 heeft het waterschap besloten om de vergunning te verlenen. Daarmee zijn de belangen van de waterhuishouding voldoende geborgd.

4.8.3 Conclusie

Het aspect waterhuishouding vormt geen belemmering voor dit plan.

4.9 Flora en fauna

4.9.1 Beleidskader

Bescherming in het kader van de natuurwet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met de Wet natuurbescherming (hoofdstuk 2) en het Natuurnetwerk Nederland. Soortenbescherming is geregeld in hoofdstuk 3 van de Wet natuurbescherming.

Gebiedsbescherming

Natuurgebieden of andere gebieden die belangrijk zijn voor flora en fauna kunnen aangewezen worden als Europese Vogelrichtlijn- en/of Habitatrichtlijngebieden (Natura 2000). De verplichtingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden zijn in Nederland opgenomen in de Wet natuurbescherming. Op grond van deze wet is het verboden projecten of andere handelingen te realiseren of te verrichten die, gelet op de instandhoudingsdoelstelling, de kwaliteit van de natuurlijke habitatten en de habitatten van soorten kunnen verslechteren, of een verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen.

Een andere vorm van gebiedsbescherming komt voort uit aanwijzing van een gebied als Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur). Voor dergelijke gebieden geldt dat het natuurbelang prioriteit heeft en dat andere activiteiten niet mogen leiden tot frustratie van de natuurdoelen. Anders dan bij gebieds- en soortenbescherming is de status als Natuurnetwerk Nederland niet verankerd in de Wet natuurbescherming, maar dient het belang in de planologische afweging een rol te spelen. Dit valt onder de verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag.

Soortenbescherming

Soortenbescherming is altijd aan de orde. Hiervoor is hoofdstuk 3 van de Wet natuurbescherming bepalend. Soortenbescherming is gericht op het duurzaam in stand houden van soorten in hun natuurlijk leefgebied. Er wordt onderscheid gemaakt tussen internationaal beschermde soorten en nationaal beschermde soorten. Van de nationaal beschermde soorten kan de beschermde status per provincie verschillen. Provincies hebben de bevoegdheid om bij provinciale verordening vrijstelling te verlenen aan (algemeen voorkomende) soorten. Het beschermingsregime is verschillend voor zowel de internationaal beschermde soorten (vogel- en habitatrictlijn soorten) als de nationaal beschermde soorten.

Tevens kent de Wet natuurbescherming een zorgplicht, zowel voor soorten als hun (beschermde) leefgebied.

4.9.2 Beoordeling

Soortenbescherming

In het kader van de ontwikkeling is door RPS een quickscan soorten Wet natuurbescherming uitgevoerd (zie bijlage VI). Uit de quickscan blijkt het volgende.

- Beschermde soorten of soortgroepen die aanwezig zijn of verwacht worden in het plangebied zijn algemene grondgebonden zoogdieren, vleermuizen, buizerd, (broed)vogels, grote modderkruiper, rugstreeppad, heikikker, poelkikker en algemene amfibieën.
- Beschermde vaatplanten, (korst)mossen, reptielen en ongewervelde diersoorten worden niet verwacht in het plangebied vanwege het ontbreken van een geschikt biotoop voor deze soortgroepen.
- Ten aanzien van grote modderkruiper, vleermuizen, rugstreeppad, heikikker en poelkikker is aanvullend soortgericht onderzoek noodzakelijk voordat een volledige effectanalyse opgesteld kan worden. De werkzaamheden mogen niet worden uitgevoerd alvorens deze onderzoeken zijn uitgevoerd.
- Negatieve effecten die kunnen leiden tot overtreding van verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming betreffen:
 1. Het beschadigen of vernielen van rust- en voortplantingsplaatsen van rugstreeppad, heikikker en poelkikker en het doden van individuen ten tijde van werkzaamheden.
 2. Het wegnemen van winterbiotoop en doden van individuen van grote modderkruiper.
 3. Het beschadigen of vernielen van vaste rust- en verblijfplaatsen, foerageergebied en vaste vliegroutes van vleermuizen en het verstoren of doden van individuen.
 4. Broedvogels kunnen negatieve effecten ondervinden doordat nesten en eieren worden beschadigd of vernield of broedvogels worden verstoord.
 5. Algemene grondgebonden zoogdieren en algemene amfibieën ondervinden negatieve effecten op voortplantings- en verblijfplaatsen door het uitvoeren van de diverse werkzaamheden.
- In de quickscan zijn verschillende voorzorgsmaatregelen voorgesteld om negatieve effecten en het overtreden van verbodsbepalingen te voorkomen te voorkomen.

- Om te bepalen of maatregelen nodig zijn om negatieve effecten te mitigeren of te compenseren dienen eerst aanvullende stappen genomen te worden. Hieruit volgt of het nemen van compenserende en/of mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn.
- Het is nog niet duidelijk of een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming noodzakelijk is. Hiervoor dient ten aanzien van grote modderkruiper, vleermuizen, rugstreeppad, heikikker en poelkikker eerst aanvullende stappen genomen te worden. De werkzaamheden mogen niet uitgevoerd worden alvorens aanvullende stappen zijn genomen.

Zoals ook in bovenstaande conclusie is aangegeven is voor de grote modderkruiper, vleermuizen, rugstreeppad, heikikker en poelkikker een aanvullend soortgericht onderzoek noodzakelijk voordat een volledige effectanalyse opgesteld kan worden. Voor wat betreft de buizerd is in ieder geval een activiteitenplan opgesteld en een ontheffingsaanvraag ingediend (door Ecoresult, d.d. 15 december 2020). Dit is verwerkt in de quick scan. De ontheffingsaanvraag voor de buizerd wordt momenteel behandeld door de ODMH. De opdrachtgever is voornemens om de berm aan de zuidzijde breder te maken en de aanwezige bomen te sparen, waarmee verwacht wordt dat de verstoring van het nest van de buizerd geminimaliseerd wordt.

Het aanvullend onderzoek voor de vleermuizen, heikikker, poelkikker, rugstreeppad en grote modderkruiper is uitgevoerd door RPS (zie bijlage VII). De resultaten en conclusie uit het aanvullend onderzoek zijn hieronder opgenomen.

1. Op welke soorten is het aanvullend onderzoek gericht en welke onderzoeksmethode is daarbij gehanteerd?
 - a. Het aanvullend soortgericht onderzoek is gericht op de soorten en soorten en soortgroep heikikker, poelkikker, rugstreeppad, vleermuizen en grote modderkruiper.
 - b. De onderzoeksmethode is per soort(groep) beschreven in hoofdstuk 3.
2. Welke beschermde soorten zijn binnen de invloedssfeer van de voorgenomen werkzaamheden daadwerkelijk aanwezig en wat is de functie van het plangebied voor die soorten?
 - a. Heikikker: winterverblijfplaats.
 - b. Rugstreeppad: rustplaatsen (zomer- en winterverblijfplaatsen), foerageergebied en onderdeel migratieroute en dispersie.
 - i. In aankomende voortplantingsseizoen kan het plangebied functioneren als voortplantingsbiotoop.
 - c. Vleermuizen
 - i. Gewone dwergvleermuis: essentieel foerageergebied, niet essentiële vliegroute.
 - ii. Laatvlieger, rosse vleermuis, ruige dwergvleermuis, dwerg spec., vleermuis onbekend en meervleermuis: niet essentieel foerageergebied.
 - d. Overige soorten
 - i. Algemene vissoorten: leefgebied.
 - ii. Algemene amfibieën: zomer- en winterverblijfplaats, voortplantingsbiotoop en foerageergebied.
 - iii. Algemene grondgebonden zoogdieren: rust- en voortplantingsplaats en foerageergebied.
 - iv. Bosuil: onderdeel functionele leefomgeving (foerageergebied).
3. Welke effecten ondervinden de aanwezige beschermde soorten van de voorgenomen ruimtelijke ingreep, betreft het hier negatieve effecten?
 - a. Heikikker
 - i. Bij uitvoering werkzaamheden in de inactieve periode (november tot en met februari) kunnen exemplaren worden verstoord en/of gedood en worden verblijfplaatsen beschadigd of vernield. Een ontheffing dient dan aangevraagd te worden.
 - ii. Bij uitvoering in de actieve periode (maart tot en met oktober) zijn negatieve effecten op heikikker uitgesloten.
 - b. Rugstreeppad
 - i. Bij uitvoering van de werkzaamheden in zowel de actieve als inactieve periode van rugstreeppad kunnen exemplaren worden verstoord en/of gedood en worden zomer- en winterverblijfplaatsen vernield. Een ontheffing dient aangevraagd te worden.
 - A. Geadviseerd wordt om de ontheffing ook aan te vragen voor het beschadigen of vernielen van voortplantingsbiotoop.
 - c. Vleermuizen
 - i. Zowel op korte als lange termijn ondervinden foeragerende en langsvliegende vleermuizen negatieve effecten door gebruik van verlichting tijdens de werkzaamheden en plaatsing van

	permanente verlichting in de gebruiksfase. Ten aanzien van deze overtreding dienen voorzorgmaatregelen genomen te worden om deze te voorkomen. A. Indien hier niet aan kan worden voldaan dient een ontheffing voor vleermuizen aangevraagd te worden.
d. Bosuil	i. Zowel op korte als lange termijn ondervinden foeragerende en langsvliegende bosuilen negatieve effecten door gebruik van verlichting tijdens de werkzaamheden en plaatsing van permanente verlichting in de gebruiksfase. Ten aanzien van deze overtreding dienen voorzorgmaatregelen genomen te worden om deze te voorkomen. A. Indien hier niet aan kan worden voldaan dient een ontheffing voor bosuil aangevraagd te worden.
e. Algemene amfibieën, algemene zoogdieren en algemene vissoorten	i. Deze soortgroepen ondervinden negatieve effecten door de ingreep. Hierdoor worden exemplaren gedood en verblijfplaatsen beschadigd of vernield. Ten aanzien van deze soortgroepen geldt een provinciale vrijstelling voor overtreding van de verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming. Het aanvragen van een ontheffing is voor deze soorten niet nodig mits de voorzorgmaatregelen worden nageleefd.
4. Welke voorzorgmaatregelen moeten worden genomen om negatieve effecten te voorkomen en daarmee overtreding van verbodsbepalingen te voorkomen?	a. Ten aanzien van bosuil, vleermuizen, algemene grondgebonden zoogdieren, algemene amfibieën en algemene vissoorten dienen voorzorgmaatregelen genomen te worden. Ten aanzien van broedvogels dienen de voorzorgmaatregelen uit de quickscanrapportage opgevolgd te worden (RPS, NL202001227.011-R21-818). i. Indien hier niet aan kan worden voldaan zijn vervolgstappen nodig.
5. Is een verdere toetsing ten aanzien van de verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming en een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming noodzakelijk?	a. Ten aanzien van rugstreeppad dient een ontheffing aangevraagd te worden. b. Ten aanzien van heikikker dient een ontheffing aangevraagd te worden als de werkzaamheden plaatsvinden in de inactieve periode van deze soort (november tot en met februari). c. Ten aanzien van bosuil en vleermuizen zijn mogelijk vervolgstappen nodig indien afgeweken wordt van de voorzorgmaatregelen met betrekking tot het plaatsen van permanente verlichting.

Voor de rugstreeppad dient dus een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming aangevraagd te worden. Een ontheffing wordt uitsluitend verleend indien voldaan wordt aan verschillende voorwaarden uit de Wet natuurbescherming. Er moet onder andere een activiteitenplan en mitigatieplan opgesteld worden. De opdrachtgever is de ontheffingsaanvraag aan het voorbereiden en zal deze spoedig formeel indienen.

Gebiedsbescherming

In het kader van de ontwikkeling is ten aanzien van gebiedenbescherming een berekening uitgevoerd om de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden te berekenen (zie bijlage VIII). De planlocatie ligt nabij het Natura-2000 gebied 'Boezems Kinderdijk'. Uit de AERIUS-berekening blijkt dat de gemiddelde stikstofdepositie in de gebruikersfase niet boven de 0,00 mol/ha/j ligt. Negatieve effecten door stikstofdepositie binnen Natura 2000-gebieden zijn niet aan de orde.

4.9.3 Conclusie

Voor de grote modderkruiper, vleermuizen, rugstreeppad, heikikker en poelkikker wordt een aanvullend soortgericht onderzoek uitgevoerd. Op basis daarvan kan bepaald worden of er mitigerende maatregelen nodig zijn of een ontheffing moet worden aangevraagd. Voordat hier duidelijkheid over is mogen de werkzaamheden niet uitgevoerd worden. Voor de overige onderzochte soorten zijn er geen belemmeringen.

4.10 Archeologie en cultuurhistorie

4.10.1 Beleidskader

De Wet op de Archeologische Monumentenzorg (2007) is de implementatie van het Verdrag van Malta (1998) en regelt de omgang met het archeologisch erfgoed. Uitgangspunt van het verdrag is het archeologisch erfgoed zoveel mogelijk ter plekke te bewaren en beheermaatregelen te nemen om dit te bewerkstelligen. Het archeologische erfgoed bestaat uit voorwerpen, structuren, landschappelijke- en infrastructurele elementen die in de bodem bewaard zijn gebleven. Dit bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van de stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar. Om het bodemarchief beter te beschermen, dient de gemeente bij het vaststellen van een bestemmingsplan rekening te houden met de in de grond aanwezige of te verwachte monumenten.

Als behoud in de bodem geen optie is, dan worden archeologische resten opgegraven. De initiatiefnemer van een ruimtelijk plan dat bodemverstoring tot gevolg heeft, is verantwoordelijk voor de planologische en financiële inpassing van het archeologisch onderzoek. Een bouwplan dient te voorzien in maatregelen om archeologische overblijfselen volgens de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie te documenteren en de informatie en vondsten te behouden.

4.10.2 Beoordeling

EARTH Integrated Archaeology heeft een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd om bekende en te verwachten archeologische waarden vast te stellen (zie bijlage IX). Op basis van het onderzoek is het advies om de geplande werkzaamheden vrij te stellen van archeologisch vervolgonderzoek. Door de verstoringen als gevolg van het gebruik van het plangebied als rioolwaterzuiveringsinstallatie en de recente dijkversterking KIS, worden geen intacte archeologische resten in de bovenste 150 cm – maaiveld meer verwacht. Aangezien de geplande ingrepen niet dieper dan 100 cm – maaiveld zullen reiken, is er geen risico op het verstoren van archeologische resten.

Indien tijdens de uitvoering van het grondwerk archeologische (toevals)vondsten worden gedaan, geldt nog steeds de wettelijke plicht om deze te melden bij de bevoegde overheid, zoals staat aangegeven in de Erfgoedwet (Art. 5.10).

4.10.3 Conclusie

De aspecten archeologie en cultuurhistorie vormen geen belemmering voor dit plan.

4.11 Luchtkwaliteit

4.11.1 Beleidskader

In de Wet milieubeheer (Wm) zijn kwaliteitseisen voor de buitenlucht opgenomen. Titel 5.2 Wm 'Luchtkwaliteitseisen' wordt kortweg aangeduid als de Wet luchtkwaliteit. In artikel 5.16 van de Wm is vastgelegd dat voor een plan dat 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit, geen uitgebreid luchtkwaliteit- onderzoek uitgevoerd hoeft te worden en het plan doorgang kan vinden. Met andere woorden, draagt een project niet of niet in betekenende mate bij aan luchtverontreiniging, dan is er geen belemmering.

De Wet luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate, ofwel niet in betekenende mate (NIBM), leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Grotere projecten die in betekenende mate bijdrage kunnen worden opgenomen in het NSL, als is aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL. Met projecten die 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de luchtverontreiniging is rekening gehouden in de autonome ontwikkeling van de luchtkwaliteit.

Het Besluit en de Regeling 'niet in betekenende mate' bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een bepaald project wel of niet als 'in betekenende mate' moet worden beschouwd. NIBM projecten kunnen - juridisch gezien - zonder toetsing aan de grenswaarden voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

In het Besluit NIBM is in artikel 5 een zgn. anticumulatiebepaling opgenomen. Hiermee wordt de verplichting opgelegd om nieuwe plannen die van dezelfde ontsluitingswegen gebruik maken en individueel als NIBM aan te merken zijn, ook als één geheel te beschouwen. Hiermee wordt voorkomen dat een groot plan met een grote invloed op de luchtkwaliteit opgedeeld wordt in kleinere NIBM deelplannen.

4.11.2 Beoordeling

Gevolg luchtkwaliteit als gevolg van de ontwikkeling

Er is geen sprake van een toename in verkeersintensiteiten als gevolg van het plan (zie ook paragraaf 4.3). Doordat bezoekers van de molens van Kinderdijk niet meer Nieuw-Lekkerland in hoeven te rijden neemt het aantal gereden kilometers af. Ook het aantal verkeersbewegingen in de kern Nieuw-Lekkerland neemt af. Als gevolg daarvan is er sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit.

Huidige luchtkwaliteit

In de NSL-monitoringstool van de Rijksoverheid zijn langs wegen rekenpunten opgenomen waarin de concentraties voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} berekend zijn. Het dichtstbijzijnde rekenpunt bij de onderhavige locatie bevindt zich ter plaatse van de Lekdijk 432. De NSL-monitoringstool geeft ter plaatse van deze rekenpunten de volgende concentraties in de Monitoringsronde NSL 2020:

- De hoogst optredende jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO₂) is 20,3 µg/m³. Hiermee wordt ruim voldaan aan de geldende grenswaarde van 40 µg/m³.
- De hoogst optredende jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM₁₀) is 19,1 µg/m³. Hiermee wordt ruim voldaan aan de geldende grenswaarde van 40 µg/m³.
- Het hoogst optredende aantal overschrijdingen van de etmaalnorm voor fijn stof (PM₁₀) is 7. Hiermee wordt ruim voldaan aan de geldende grenswaarde van 35.
- De hoogst optredende jaargemiddelde concentratie zeer fijn stof (PM_{2,5}) is 11,9 µg/m³. Hiermee wordt ruim voldaan aan de geldende grenswaarde van 25 µg/m³.

In aanvulling op het voorgaande is nog van belang dat voor fijnstof en zeer fijnstof door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) lagere waarden worden geadviseerd: 20 µg/m³ (PM₁₀) en 10 µg/m³ (PM_{2,5}). Deze waarden worden volgens de NSL-monitoringstool naar verwachting in 2030 gehaald.

4.11.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor dit plan.

5 Economische uitvoerbaarheid

Bij een omgevingsvergunning om af te wijken van het bestemmingsplan op grond van artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 van de Wabo dient op grond van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening (Wro) inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van de beoogde ontwikkeling. Tevens volgt uit de Wro de verplichting om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken (bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut) en/of plankosten, deze moeten kunnen worden verhaald op de initiatiefnemer.

5.1.1 Grondexploitatie

De beoogde ontwikkeling betreft een initiatief van de gemeente Molenlanden. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de uitvoering en draagt het risico van de planontwikkeling. Ook neemt initiatiefnemer het beheer, de exploitatie en het onderhoud van de oever voor zijn rekening.

Voor de gemeente zijn aan de realisatie geen kosten en financiële risico's verbonden, behoudens de kosten voor het begeleiden en in procedure brengen van dit plan. Het plan wordt daarom financieel uitvoerbaar geacht.

5.1.2 Planschade

Artikel 6.1 van de Wro biedt de grondslag voor de vergoeding van zogenoemde 'planschade'. Deze vergoeding wordt in beginsel toegekend door het besluitvormend orgaan aan degene die waardevermindering van onroerend goed ondervindt als gevolg van het besluit om van het bestemmingsplan af te wijken.

Artikel 6.4 onder a van de Wro bepaalt dat de gemeente de mogelijkheid heeft om een met de initiatiefnemer van een plan (degene die om het besluit om van het bestemmingsplan af te wijken verzoekt) een overeenkomst te sluiten. In de anterieure overeenkomst wordt opgenomen dat eventuele planschade voor rekening van de initiatiefnemers is. Hiermee is het risico op planschade voor de gemeente afgedekt.

5.1.3 Conclusie

Gezien het voorgaande wordt het plan financieel uitvoerbaar geacht.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Artikel 6.18 Besluit omgevingsrecht (Bor) geeft aan dat op de voorbereiding van een omgevingsvergunning om af te wijken van het bestemmingsplan (op grond van artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 van de Wabo) artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) van toepassing is. Artikel 3.1.1 Bro geeft aan dat de gemeente bij de voorbereiding overleg moet plegen met de besturen van de betrokken gemeenten en waterschappen en met de diensten van provincie en rijk die betrokken zijn bij de zorg voor ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in de omgevingsvergunning in het geding zijn. In dit geval is het plan in ieder geval voorgelegd aan het Waterschap Rivierenland.

De ruimtelijke onderbouwing is gelijktijdig met de ontwerp-omgevingsvergunning voor de activiteit 'handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening' gedurende zes weken ter inzage gelegd.

Gedurende deze inzage termijn zijn geen zienswijzen ingesteld. De raad heeft daarom geval besloten om een definitieve verklaring van geen bedenkingen af te geven. De ruimtelijke onderbouwing is inhoudelijk verder niet aangepast.

6 Conclusie

In de voorgaande hoofdstukken is de ontwikkeling getoetst aan het relevante ruimtelijke beleid en aan de milieu- en omgevingsaspecten. Uit deze beoordeling zijn geen belemmeringen naar voren gekomen voor de uitvoerbaarheid van het plan. Geconcludeerd wordt dat vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening kan worden ingestemd met het aanleggen van een parkeerterrein met toegangsweg in Nieuw-Lekkerland.

LBP|SIGHT BV



J.C (Jos) Wiegman MSc

Bijlage I

Beplantingsplan

Bijlage II

Impressies

Bijlage III

Verkeerskundige onderbouwing

Bijlage IV

Akoestisch onderzoek

Bijlage V

Bodemonderzoek

Bijlage VI

Quick scan ecologie

Bijlage VII

Aanvullend ecologisch onderzoek

Bijlage VIII

Stikstofonderzoek

Bijlage IX

Archeologisch onderzoek

Bijlage X

Plattegrond en aanzichten sanitairgebouw en koffiecorner chauffeurs