

# **Gemeente Oud-Beijerland Ruimtelijke onderbouwing Aanleg parkeerterrein Beneden Oostdijk 18 A, B, C, D en E Oud-Beijerland**



juli 2018

# INHOUDSOPGAVE

	<b>PAG.</b>
<b>1. INLEIDING</b>	<b>03</b>
1.1 Aanleiding	03
1.2 Ligging en begrenzing van het plangebied	04
1.3 Procedure	05
1.4 Leeswijzer	06
<b>2. HET INITIATIEF</b>	<b>07</b>
2.1 Huidige situatie	07
2.2 Toekomstige situatie	07
<b>3. BELEIDSKADER</b>	<b>08</b>
3.1 Inleiding	08
3.2 Rijksbeleid	08
3.3 Provinciaal beleid	10
3.4 Regionaal beleid	11
3.5 Gemeentelijk beleid	11
<b>4. MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN</b>	<b>14</b>
4.1 Inleiding	14
4.2 Verkeer en parkeren	14
4.3 Archeologie	14
4.4 Bodem	15
4.5 Geluid	15
4.7 Luchtkwaliteit	15
4.8 Externe Veiligheid	16
4.9 Waterhuishouding	17
4.10 Flora en Fauna	18
4.11 Kabels en Leidingen	19
4.12 Milieueffectrapportage	19
<b>5. UITVOERBAARHEID</b>	<b>20</b>
5.1 Economische uitvoerbaarheid	20
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	20

Bijlagen:

**-verkennd bodemonderzoek**

(DS Milieu-Consult, 5 augustus 2017, nr. 16.07.113)

**-notitie verkeerseffecten aanleg parkeerterrein Jumbo Oud-Beijerland**

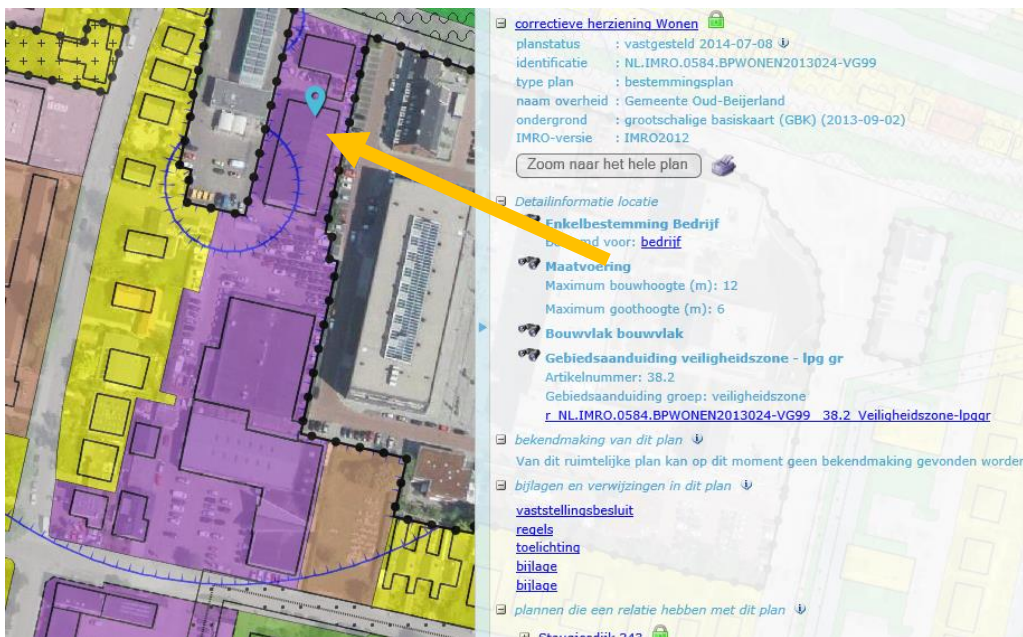
(Goudappel Coffeng, 3 april 2018, nr. HHV003/Zlh/0011.04)

# 1. INLEIDING

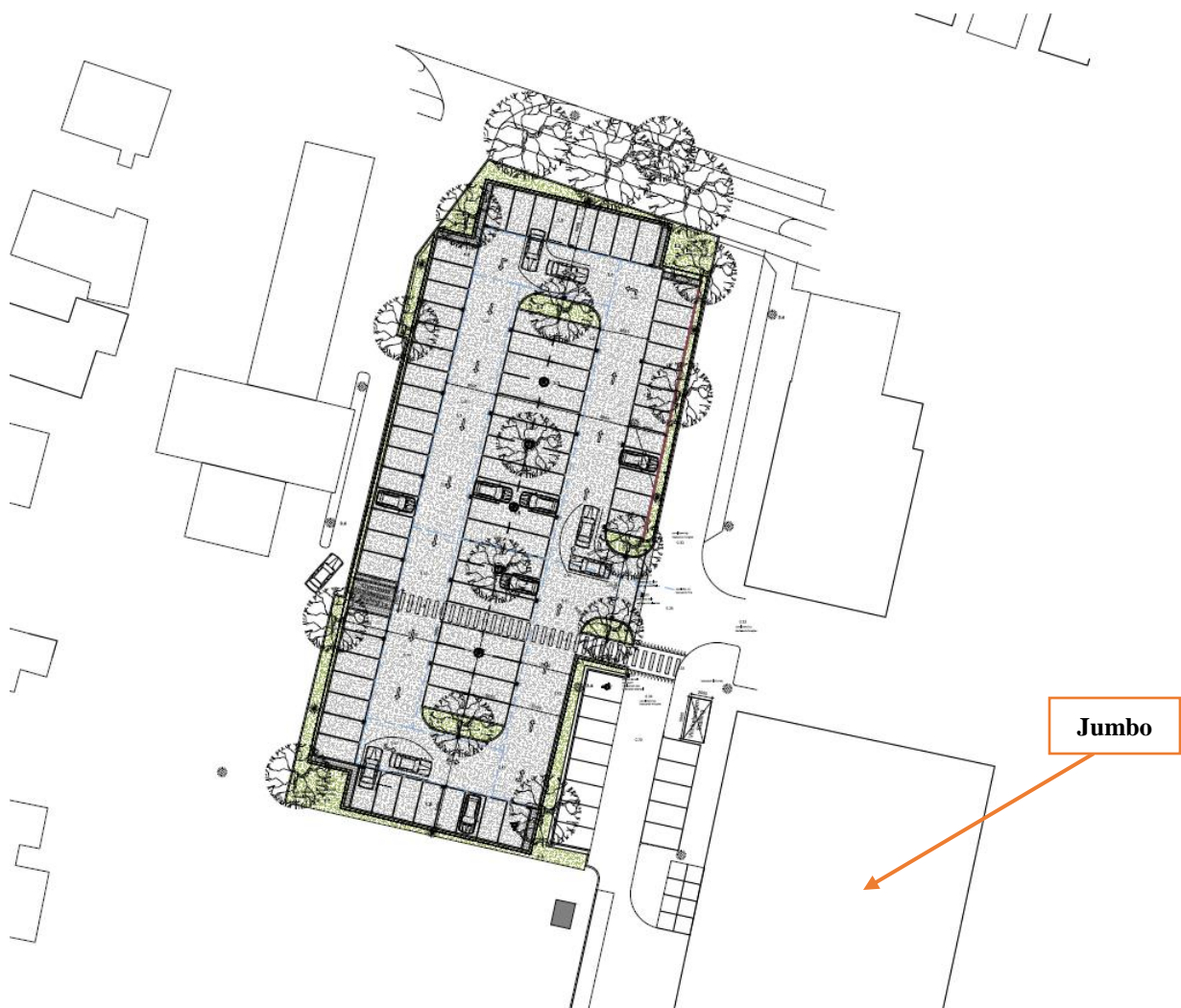
## 1.1 Aanleiding

De exploitant van de Jumbo supermarkt (hierna te noemen: initiatiefnemer) wil een parkeerterrein aanleggen aan de Beneden Oostdijk 18 A, B, C, D en E te Oud-Beijerland.

Aan de Beneden Oostdijk staat op dit moment een aantal gebouwen waar bedrijven in gevestigd zijn. Deze gebouwen zullen worden afgebroken en op de grond waar deze gebouwen stonden zal een parkeerterrein worden aangelegd. Dit is echter in strijd met het geldende bestemmingsplan 'correctieve herziening Wonen' van de gemeente Oud-Beijerland.



Figuur 1.1: verbeelding bp Correctieve herziening Wonen

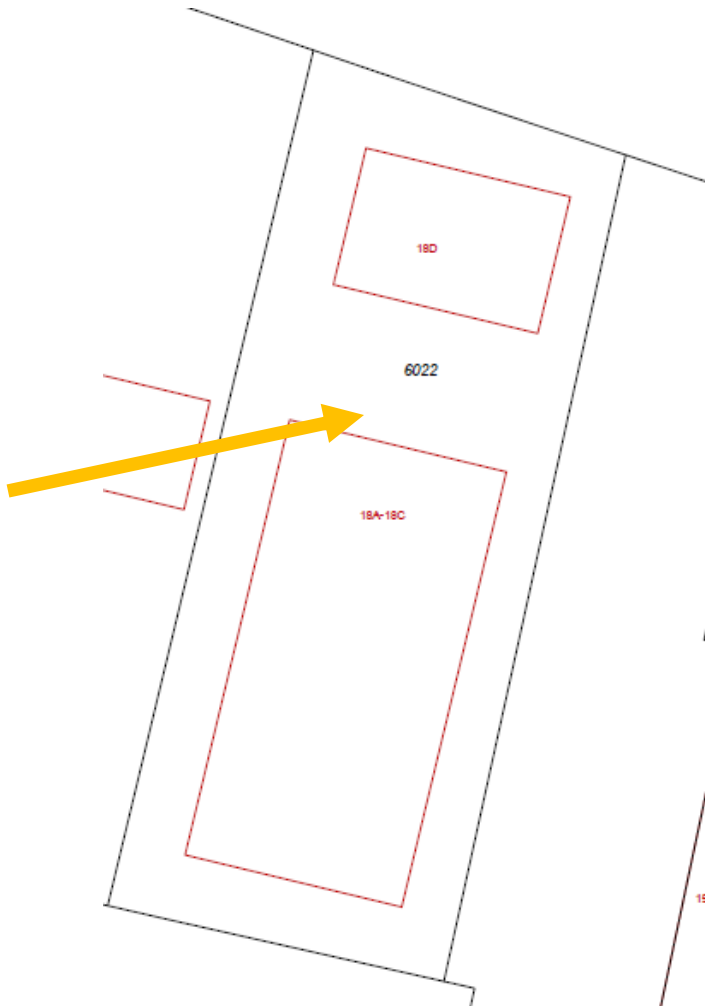


**Figuur 1.2:** situering parkeerterrein

## **1.2 Ligging en begrenzing van het plangebied**

Het perceel aan de van Beneden Oostdijk is kadastraal bekend gemeente Oud-Beijerland, sectie D, nummer 6022 gedeeltelijk. Het perceel heeft een oppervlakte van 2.333 m<sup>2</sup>.

Het kadastrale perceel is op onderstaande tekening aangegeven.



**Figuur 1.3: kadastrale perceel**

### **1.3 Procedure**

De aanleg van een parkeerterrein op deze locatie voldoet niet geheel aan het vigerende bestemmingsplan 'Correctieve herziening wonen' van de gemeente Oud-Beijerland. Het parkeerterrein zal worden aangelegd op grond die op dit moment nog de bestemming 'bedrijf' heeft. De aanleg van het parkeerterrein is derhalve op basis van deze regels niet toegestaan en is alleen mogelijk indien planologisch van het bestemmingsplan wordt afgeweken.

Sinds 1 oktober 2010 geldt de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). In de Wabo (artikel 2.10, lid 2) is opgenomen dat afwijken van het geldende bestemmingsplan mogelijk is middels een aanvraag van een omgevingsvergunning. De voorliggende aanvraag moet worden gezien als een aanvraag om een vergunning voor een activiteit bedoeld in artikel 2.1, lid 1, sub a en c van de Wabo. De Wabo stelt evenwel dat de aanvraag omgevingsvergunning moet worden voorzien van een ruimtelijke onderbouwing. Voorliggend document is deze onderbouwing.

## **1.4 Leeswijzer**

Na het inleidende hoofdstuk zal in hoofdstuk 2 het initiatief worden beschreven. In hoofdstuk 3 is een beschrijving van het relevante Rijks-, provinciale-, en gemeentelijke beleid en wetgeving opgenomen. In hoofdstuk 4 wordt het project ingegaan op relevante omgevingsaspecten. Hoofdstuk 5 beschrijft de economische- en maatschappelijke haalbaarheid van het plan.

## 2. HET INITIATIEF

### 2.1 Huidige situatie

Het perceel aan de Beneden Oostdijk 18 A, B, C, D en E ligt aan de rand van het centrum van Oud-Beijerland. Dit is een gebied met diverse functies zoals seniorenwoningen, de Jumbo supermarkt van initiatiefnemer, een benzinepomp en enkele maatschappelijke functies zoals een kinderopvang. In de huidige situatie doet er zich een parkeertekort voor met name voor klanten van de supermarkt Jumbo. Om deze reden wordt een nieuw parkeerterrein aangelegd. In figuur 2.1 is de ligging van het plangebied weergegeven.



Figuur 2.1: tekening met situering plangebied

### 2.2 Toekomstige situatie

Het nieuwe parkeerterrein zal ten noordwesten van de supermarkt worden aangelegd, daar waar op dit moment nog verschillende bedrijven gevestigd zijn. De bedrijfsbebouwing zal worden afgebroken en het parkeerterrein zal hiervoor in de plaats aangelegd worden.

### **3. BELEIDSKADER**

#### **3.1 Inleiding**

In dit hoofdstuk is een beschrijving van het relevante Rijks-, provinciale-, en gemeentelijke beleid en wetgeving opgenomen.

#### **3.2 Rijksbeleid**

##### ***3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)***

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau. De visie is vernieuwend in die zin dat ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden worden. De SVIR schetst de rijksambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak, de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De Structuurvisie Nationaal Waterplan blijft in zijn huidige vorm als uitwerking van de SVIR bestaan.

De leidende gedachte in de SVIR is ruimte maken voor groei en beweging. De SVIR is de eerste Rijksnota die de onderwerpen infrastructuur en ruimte integraal behandelt. In de SVIR richt het Rijk zich vooral op decentralisatie. De verantwoordelijkheid wordt verplaatst van Rijksniveau naar provinciaal en gemeentelijk niveau. Provincies en gemeentes krijgen in de SVIR meer bewegingsvrijheid op het gebied van ruimtelijke ordening. Provincies en gemeenten zijn volgens het Rijk beter op de hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat er met een gebied moet gebeuren. Het Rijk richt zich op drie doelen: Nederland concurrerend, bereikbaar en leefbaar maken.

Om die doelen te bereiken, zijn nationale belangen benoemd. Dat zijn onder meer:

- het vestigingsklimaat;
- de hoofdnetwerken voor energie;
- het vervoer van personen en goederen;
- waterveiligheid;
- natuur en milieukwaliteit;
- bescherming van het nationale werelderfgoed (zoals de Waddenzee en de Nieuwe Hollandse Waterlinie).

Deze nationale belangen zijn concreet uitgewerkt voor de regio's Noordwest Nederland, Zuidvleugel, Zuidwestelijke Delta, Brabant-Limburg, Oost-Nederland, Utrecht, Noord-Nederland en de Noordzee.

De beoogde ontwikkeling heeft geen invloed op de gestelde doelen van het Rijk en bovendien voorziet de SVIR niet in onderwerpen die op het plangebied van toepassing zijn. Dit houdt in dat voor het planvoornemen geen beperkingen vanuit de SVIR gelden.

### ***3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)***

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Voortaan moeten gemeenten bij het vaststellen van bestemmingsplannen en wijzigings- of uitwerkingsplannen rekening houden met het Barro. Doel van het Barro is bepaalde onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte te realiseren.

In het Barro wordt een aantal projecten die van Rijksbelang zijn met name genoemd en exact ingekaderd. Per project zijn vervolgens regels gegeven waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. Het nationale belang dat het stellen van regels voor deze onderwerpen rechtvaardigt, is vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Het Barro beschrijft zes onderwerpen:

- Project Mainportontwikkeling Rotterdam
- Kustfundament
- Grote rivieren
- Waddenzee en Waddengebied
- Defensie
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde

Op 1 oktober 2012 is een 1e aanvulling op het Barro in werking getreden. Het Barro is met deze aanvulling uitgebreid met de volgende negen onderwerpen:

- Rijksvaarwegen
- Hoofdwegen en landelijke spoorwegen
- Elektriciteitsvoorziening
- Ecologische hoofdstructuur
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte)
- Veiligheid rond rijksvaarwegen
- Verstedelijking in het IJsselmeer
- Toekomstige rivierverruiming van de Maastakken

Het initiatief heeft geen relatie met het Barro. Bovendien omvat het plan geen nationaal belang. Vanuit het Barro vloeien dan ook geen specifieke randvoorwaarden voort voor dit plan.

### ***3.2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking***

Artikel 3.1.6. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is per 1 oktober 2012 gewijzigd. De wijziging van artikel 3.1.6 Bro is van toepassing op alle ruimtelijke besluiten die door overheden worden genomen, omdat zorgvuldige benutting van ruimte de grondslag moet zijn van alle ruimtelijke besluiten.

Hiertoe moeten in het kader van de ‘ladder voor duurzame verstedelijking’ de volgende stappen worden gezet (de zogenaamde ‘treden van de ladder’):

1. beoordeling of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag;
2. indien de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag, dient te worden beoordeeld of deze binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten;
3. indien herstructurering of transformatie van bestaand bebouwd gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om in de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, beoordeling door betrokken overheden of deze vraag op locaties kan worden ontwikkeld die passend (multimodaal) ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

De ladder voor duurzame verstedelijking moet worden gevolgd wanneer planologisch nieuwe ‘stedelijke ontwikkelingen’ mogelijk worden gemaakt. De ladder dient ter voorkoming van nodeloze uitbreiding van het stedelijk gebied en het tegengaan van leegstand. Met de ladder wordt een zorgvuldige benutting van de beschikbare ruimte voor verschillende functies nagestreefd. Dat vergt een goede onderbouwing van nut en noodzaak van een nieuwe stedelijke ontwikkeling en een zorgvuldige ruimtelijke inpassing daarvan. Per 1 juli 2017 is de ladder overigens nog aangepast.

In de uitspraak van de Raad van State van 28 juni 2017, nr. 201608869/1/R3, komt naar voren dat een parkeerterrein, waarvan de behoefte afhankelijk is van de aanwezigheid van een bestaande voorziening, niet is aan te merken als een stedelijke voorziening als bedoeld in artikel 3.1.6, 2<sup>e</sup> lid, van het Bro.

De ladder voor duurzame verstedelijking is derhalve niet van toepassing op de voorgenomen ontwikkeling.

### **3.3 Provinciaal beleid**

#### ***3.3.1 Visie Ruimte en Mobiliteit en Verordening Ruimte 2014***

Op 9 juli 2014 hebben Provinciale Staten de Visie Ruimte en Mobiliteit en de Verordening Ruimte 2014 vastgesteld.

Uitgangspunt hierin zijn vier zogenaamde rode draden:

1. het beter benutten en opwaarderen van bestaande netwerken en bebouwde gebieden;
2. het vergroten van de agglomeratiekracht;
3. het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
4. het bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

De provincie geeft richting en ruimte aan een optimale wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkelingen en gebiedskwaliteit. Stedelijke ontwikkelingen moeten primair binnen bestaand stads- en dorpsgebied (BSD) plaatsvinden.

Het plangebied ligt aan de rand van het centrum van Oud-Beijerland en vormt onderdeel van de aldaar ontwikkelde woonwijk. Het gebied ligt derhalve binnen het BSD. De ladder voor duurzame verstedelijking, zoals opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bevat het handelingskader voor de provincie. Mede gezien het feit dat de ladder voor duurzame verstedelijking in dit geval niet van toepassing is voldoet het plan aan de Visie Ruimte en Mobiliteit en de Verordening Ruimte 2014.

### **3.4 Regionaal beleid**

#### ***Structuurvisie Hoeksche Waard***

De Commissie Hoeksche Waard, thans Samenwerkingsorgaan Hoeksche Waard (SOHW), een samenwerkingsverband tussen de gemeenten van de Hoeksche Waard, werkt sinds 2006 samen met maatschappelijke organisaties, ondernemers en burgers aan de Structuurvisie Hoeksche Waard. Uitgangspunt voor de Structuurvisie is de versterking van de ruimtelijke kwaliteit, de leefbaarheid en de economische vitaliteit van Nationaal Landschap Hoeksche Waard. De Structuurvisie beschrijft de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de regio tot 2030. Het ruimtelijk plan is vastgesteld in juli 2009. Op basis van het ruimtelijk plan wordt een plan voor de uitvoering uitgewerkt. Hierin wordt opgenomen welke onderdelen op korte termijn concreet uitgevoerd moeten worden om de visie te realiseren en welke investeringen daarmee gemoeid zijn.

Ten aanzien van de dorpen in de Hoeksche Waard is een belangrijk uitgangspunt om de leefbaarheid in de dorpen te bevorderen. Daarnaast moet ruimte geboden worden voor ontwikkeling. De gemeenten mogen bouwen voor ten minste de eigen bevolkingsgroei met respect voor de kernkwaliteiten van het landschap. Het perceel aan de Beneden Molendijk ligt binnen het bestaand bebouwd gebied, waarbinnen ontwikkelingen mogen plaatsvinden. De voorgenomen ontwikkeling past derhalve binnen de Structuurvisie Hoeksche Waard.

### **3.5 Gemeentelijk beleid**

#### **3.5.1 Structuurvisie 2025 ‘OBL versterkt’**

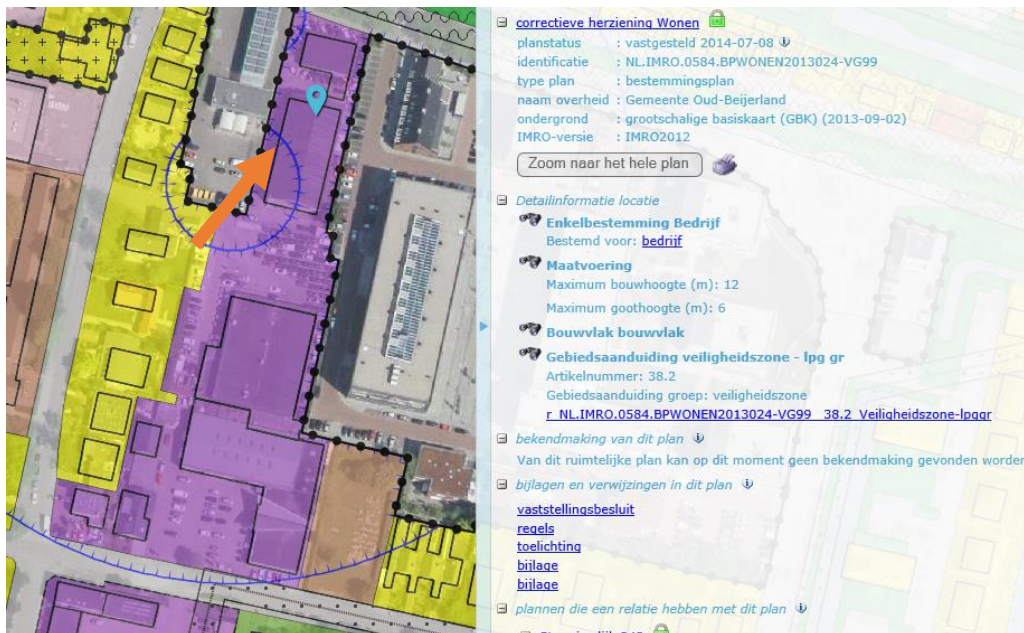
De structuurvisie ‘OBL versterkt’ gaat in op de ruimtelijke ontwikkeling van het dorp op het gebied van wonen, economie, voorzieningen, omgeving en mobiliteit. Met de visie streeft de gemeente de volgende zes speerpunten na:

1. Zoveel mogelijk ruimte voor initiatieven;
2. Kwaliteitsimpuls en investeren in het centrum als uniek “sellingpoint”;
3. Aantrekkelijke en veilige woongemeente met behoud van goede voorzieningen;
4. Kansen pakken en stimuleren van de vrijetijdseconomie;
5. Sterke werklocaties behouden en aanpassen aan deze tijd;
6. Flexibel woningbouwprogramma.

Het plan tot aanleg van een parkeerterrein past binnen deze visie, nu dit bijdraagt aan de kwaliteit van het centrum en het behoud van goede voorzieningen.

### 3.5.2 Vigerende bestemmingsplannen

Op het perceel is het bestemmingsplan 'Correctieve herziening Wonen' van de gemeente Oud-Beijerland van toepassing. Dit bestemmingsplan is op 8 juli 2014 vastgesteld door de gemeenteraad van Oud-Beijerland



Figuur 3.1: verbeelding vigerend bestemmingsplan

De bestemming bedrijf is van toepassing.

#### 'Bedrijf'

De voor Bedrijf aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- bedrijfsactiviteiten in categorie 1 en 2 zoals genoemd in de staat van bedrijfsactiviteiten, met uitzondering van verkooppunten voor motorbrandstoffen voor zover niet bestaand;
- bedrijfsactiviteiten in categorie 3.1 en 3.2 zoals genoemd in de staat van bedrijfsactiviteiten, die naar aard, omvang en hinderuitstraling gelijk te stellen zijn met bedrijfsactiviteiten in categorie 2;
- productiegebonden detailhandel als nevenactiviteit, met uitzondering van detailhandel in voedings- en genotmiddelen;

Met de daarbij behorende:

- tuinen en erven;
- wegen en paden;
- parkeervoorzieningen;
- verkeersvoorzieningen;
- waterhuishoudkundige voorzieningen;

- i. groenvoorzieningen;
- j. nutsvoorzieningen.

Tevens is sinds mei 2017 het ‘Parapluplan Archeologie en Parkeren’ van toepassing en geldt er voor het perceel de dubbelbestemming ‘waarde-archeologie 4’

#### *‘Waarde – Archeologie’*

Op grond van het tevens sinds mei 2017 van toepassing zijnde bestemmingsplan ‘Parapluplan Archeologie en Parkeren’ geldt er voor het perceel de dubbelbestemming ‘Waarde- Archeologie 4’. In de regels van die bestemming is bepaald, dat het aanleggen of verharden van wegen, rijwielpaden en of parkeergelegenheden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen zonder omgevingsvergunning verboden is.

Bij het aanleggen van de parkeerplek zal er niet dieper worden gegraven dan 50 centimeter. Derhalve zal er geen archeologisch onderzoek verricht hoeven worden.

#### *Beoordeling*

Het bouwplan is in strijd met het bestemmingsplan omdat het perceel op dit moment nog de bestemming ‘bedrijf’ heeft. Parkeervoorzieningen zijn wel toegestaan, maar dan dienstig aan ter plaatse gevestigde bedrijven. Het parkeerterrein wordt een zelfstandige functie ten behoeve van omliggende voorzieningen en met name voor de supermarkt.

Uit ruimtelijk oogpunt gezien is het wel aanvaardbaar om medewerking te verlenen aan het plan. In de omgeving van het plangebied heerst er een ernstig parkeerprobleem voor zowel de omwonenden als de bezoekers van de Jumbo supermarkt van initiatiefnemer. De aanleg van het nieuwe parkeerterrein zorgt er voor dat de parkeeroverlast verdwijnt.

Zoals in paragraaf 1.3 is aangegeven, kan de gemeente op basis van artikel 2.10, lid 2 van de Wabo afwijken van het geldende bestemmingsplan door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning. Het betreft een vergunning voor een activiteit bedoeld in artikel 2.1, lid 1, sub a en c van de Wabo.

In dat kader moet een uitgebreide voorbereidingsprocedure worden gevoerd als bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing is een vereist onderdeel van deze afwijkingsprocedure.

De situering van het nieuwe parkeerterrein zoals in het inrichtingsplan opgenomen zal bijdragen aan de oplossing van het parkeerprobleem en draagt bij aan een betere bereikbaarheid.

## **4. MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN**

### **4.1 Inleiding**

In dit hoofdstuk wordt het project getoetst aan de milieu- en omgevingsfactoren.

### **4.2 Verkeer en parkeren**

Er is een verkeersonderzoek uitgevoerd door mobiliteit adviseurs Goudappel Coffeng. Uit dit onderzoek (Goudappel Coffeng, 3 april 2018, kenmerk HHV003/Zlh/0011.04) volgt de volgende conclusie: De parkeerbezetting in het gebied 'De Gravin' in Oud-Beijerland is hoog (92% in totale gebied op het drukste moment). Dit leidt tot extra zoekverkeer in het gebied rondom de Gravinnelaan en een te hoge parkeerbezetting in bepaalde delen van het gebied en tot langere loopafstanden dan gewenst.

Om deze reden wordt er op de naastgelegen bedrijfslocatie een extra parkeerterrein van 87 parkeerplaatsen aangelegd. De toegang van het nieuwe parkeerterrein wordt nabij de ingang van de Jumbo aan de Gravinnelaan gesitueerd. Hierdoor is geen extra aansluiting op de Beneden Oostdijk nodig. Ter bevordering van de verkeersafwikkeling op de Gravinnelaan is er in overleg met de gemeente voor gekozen om de bestaande haakse parkeervakken op de Gravinnelaan tussen Beneden Oostdijk en nieuwe inrit te integreren en te ontsluiten vanaf het nieuwe parkeerterrein. Hierdoor vinden er minder parkeerbewegingen plaats op de Gravinnelaan waardoor er minder oponthoud plaats vindt. ER is geen vergroting van het winkelpand voorzien.

De toegang van het parkeerterrein op de Gravinnelaan betekent dat er een aantal huidige haakse parkeerplaatsen verdwijnen. Per saldo worden er in dit gebied 66 parkeerplaatsen toegevoegd. De aanleg van de extra parkeerplaatsen zal een verlaging van de maximale parkeerbezetting betekenen van circa 92% naar 75%. Door de extra beschikbaarheid van parkeerplaatsen zal er minder zoekverkeer ontstaan op de Gravinnelaan omdat er op het nieuwe parkeerterrein voldoende parkeercapaciteit voor de bezoekers van de Jumbo wordt geboden en voor omwonenden zal de parkeeroverlast rond de woongebouwen afnemen. De verwachting is dat het aantal bezoekers van Jumbo Oud- Beijerland licht zal toenemen. De toename van het verkeer past binnen de uitgangspunten van de 30 km/h-zone Gravinnelaan.

Derhalve voldoet het plan aan dit aspect.

### **4.3 Archeologie**

Op grond van het zojuist in 3.5.3 genoemde van toepassing zijnde bestemmingsplan 'Parapluplan Archeologie en Parkeren' geldt er voor het perceel de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie 4'. In de regels van die bestemming is bepaald, dat het aanleggen of verharderen van wegen, rijwielpaden en/of parkeergelegenheden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen zonder omgevingsvergunning verboden is.

Dat verbod is niet van toepassing als het werkzaamheden betreffen die uit oogpunt van bescherming van de archeologische waarde van ondergeschikte betekenis zijn, zoals werken en werkzaamheden die niet dieper reiken dan 0,5 m onder het maaiveld.

Bij de uitvoering van het plan tot aanleg van het parkeerterrein wordt er niet dieper dan 0,5 m onder het maaiveld gegraven, waardoor het werk zonder omgevingsvergunning kan worden uitgevoerd.

#### **4.4 Bodem**

Om inzicht te krijgen in de milieuhygiënische staat van de bodem is recent verkennend bodemonderzoek uitgevoerd in het plangebied (DS Milieu, 5 augustus 2017, Rapport nr. 16.07.113). Uit het onderzoek blijkt, dat de locatie geschikt wordt geacht voor het gebruik in de vorm van bedrijvigheid.

#### **4.5 Geluid**

Een parkeerterrein is geen geluidgevoelige functie als bedoeld in de Wet geluidhinder. Om die reden is er geen onderzoek naar wegverkeers-, industrie- of spoorweglawaai vereist.

#### **4.6 Luchtkwaliteit**

In hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer is de regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit vastgelegd. De Wet milieubeheer bevat namelijk grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang.

In artikel 5.16 Wet milieubeheer is vastgelegd dat bestuursorganen bevoegdheden, zoals het vaststellen van een bestemmingsplan of het nemen van een projectbesluit, mogen uitoefenen wanneer sprake is van één van de volgende gevallen:

- a Er is geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden.
- b De concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht verbetert of ten minste gelijk blijft.
- c Het plant 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht.
- d De ontwikkeling is opgenomen in een vastgesteld programma, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Een nadere uitwerking van de regelgeving met betrekking tot het begrip ‘niet in betekende mate’ is vastgelegd in het ‘Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)’ en de ‘Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)’. Voor ontwikkelingen die ‘niet in betekende mate’ bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeft niet te worden getoetst aan de grenswaarden.

De omvang van de nieuwe ontwikkeling is uit oogpunt van mogelijke aantasting van de luchtkwaliteit beperkt. Een bedrijfsmatig gebruik wordt ingewisseld voor een gebruik als parkeerterrein. Aangezien er feitelijk geen sprake is van extra toevoeging van functies of uitbreiding van (winkel) oppervlakte, is er theoretisch ook geen sprake van een toename van het verkeer.

Mogelijk dat de toename van het aantal parkeerplaatsen wel zal leiden tot een beperkte toename van het aantal bezoekers van de supermarkt. Aangezien er binnen het plangebied tot nu toe bedrijven zijn gevestigd met de daarbij behorende verkeersbewegingen, die verdwijnen, zal er per saldo geen toename zijn van het aantal verkeersbewegingen.

Voor de volledigheid is uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening ook de heersende luchtkwaliteit in ogenschouw te nemen.

Op basis van de landelijk beschikbare GCN-waarden (Grootschalige Concentratiekaarten Nederland) kan gesteld worden dat de jaargemiddelde achtergrondconcentratie voor stikstofdioxide 21,8 (2016, gebaseerd op gegevens gcn 2016) microgram per kubieke meter lucht bedraagt en voor fijn stof pm 10 is dit 17,9 (2016, gebaseerd op gcn 2016) microgram per kubieke meter en voor fijn stof pm 2,5 is dit 10,7 (2016, gebaseerd op gen 2016). Hieruit kan geconcludeerd worden dat de luchtconcentraties ruim voldoen aan de normering Wet milieubeheer onderdeel luchtkwaliteit (grenswaarde voor stikstofdioxide en fijn stof bedragen 40 microgram per kubieke meter).

Uit het oogpunt van luchtkwaliteit worden geen belemmeringen ondervonden.

#### **4.7 Bedrijven, milieuzonering en geur**

Ter bepaling van de mogelijkheid om milieubelastende bestemmingen te realiseren in de nabijheid van milieugevoelige bestemmingen, zoals woningen, wordt gebruik gemaakt van de systematiek van milieuzonering. In de brochure ‘Bedrijven en milieuzonering’ van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten is één en ander nader beschreven en uitgewerkt. In die brochure is ook een Staat van Bedrijfsactiviteiten opgenomen, waarbij per type bedrijf wordt aangegeven welke afstanden tussen milieugevoelige en milieubelastende bestemmingen moet worden aangehouden. Zo ontstaat een zone rond een perceel met een bedrijfsbestemming waar in principe geen milieugevoelige bestemmingen zijn toegestaan. Op deze wijze wordt geborgd dat er geen onaanvaardbare milieuoverlast voor milieugevoelige bestemmingen aan de orde zal zijn.

Een autoparkeerterrein is volgens de VNG-publicatie ‘Bedrijven en milieuzonering’ in te delen in categorie 2. Bij een dergelijke categorie hoort een milieuzone van 30 m in een rustige woonwijk of 10 m in zogenaamd gemengd gebied.

Het plangebied en omgeving is te karakteriseren als gemengd gebied, waardoor een richtafstand van 10 m aanwezig.. Binnen die afstand van 10 m zijn geen milieugevoelige bestemmingen aanwezig.

Initiatiefnemer zal een melding Activiteitenbesluit milieubeheer indienen vanwege het gebruik van het terrein mede voor bedrijfsgerelateerde activiteiten, zoals transport winkelwagens e.d.

Uit het oogpunt van milieuzonering worden geen belemmeringen ondervonden.

#### **4.8 Externe veiligheid**

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen milieubeheer van kracht geworden. In overeenstemming met artikel 5 van dit Besluit externe veiligheid inrichtingen milieubeheer dient bij een ruimtelijke ontwikkeling onderzocht te worden in hoeverre er sprake is van aanwezigheid van risicovolle inrichtingen in de nabijheid van de locatie waarop het ruimtelijke besluit betrekking heeft en dienen de risicocontour voor het plaatsgebonden risico (PR  $10^{-6}$  contour) en het groepsrisico met de eventuele toename hiervan berekend te worden.

Het groepsrisico dient in de toelichting op het besluit te worden verantwoord. Eenzelfde aanpak dient gevolgd te worden voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het water, het spoor en door de lucht en door buisleidingen. Het kader hiervoor wordt gegeven in de circulaire “Nota Risicozonering Vervoer Gevaarlijke Stoffen” (RNVGS).

Gemeenten en provincies zijn in dat kader verplicht de normen uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen milieubeheer na te leven. Dit houdt onder meer in dat er voldoende afstand aangehouden moet worden tussen kwetsbare objecten en risicovolle bedrijven en transportroutes. Tevens houdt dat in dat rekening moet worden gehouden met het totale aantal aanwezige personen in de directe omgeving van een risicovol bedrijf of transportroute. Het aspect externe veiligheid brengt zodoende met zich mee dat afstemming tussen de drie taakvelden ruimtelijke ordening, milieu en rampenbestrijding van groot belang is.

In het kader van de externe veiligheid is het dus van belang om te onderzoeken of er in of in de nabijheid van de plangebieden nabij de bouwlocatie relevante inrichtingen en transportroutes aanwezig zijn en zo ja of nader onderzoek noodzakelijk is. Er vindt geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats in de omgeving van het plangebied.

Er kan worden geconstateerd dat er zich in de directe omgeving geen gevaarzettende ondergrondse leidingen dan wel LPG-stations aanwezig zijn. In het verleden was op het buurperceel van BP een LPG-installatie aanwezig. Deze is echter enkele jaren geleden verwijderd. Het bestemmingsplan vermeldt nog wel risicocirkels van de LPG-installatie, maar door de afwezigheid van de LPG-installatie zijn deze hierdoor niet meer relevant.

Ook wordt nog verwezen naar de risicokaart Nederland. Uit deze kaart is op te maken dat er voor het plangebied geen risicovolle zaken aan de orde zijn.

Vanuit oogpunt van externe veiligheid kan de ontwikkeling daarom als aanvaardbaar worden bestempeld.

#### **4.9 Waterhuishouding**

In het kader van de vereiste watertoets is het plan via de digitale watertoets voorgelegd aan het Waterschap Hollandse Delta. De uitkomst hiervan is hierna opgenomen. Het Waterschap geeft een positief advies.

datum 2-1-2018  
dossiercode 20180102-39-16738

Waterparagraaf verkorte procedure Beneden Oostdijk 18d Oud-Beijerland Beneden Oostdijk 18d Oud-Beijerland

Watertoetsproces

De initiatiefnemer heeft het waterschap geïnformeerd over het plan door gebruik te maken van de Digitale Watertoets. Toetsing aan de kaartlagen en beantwoording van de vragen heeft ertoe geleid dat de verkorte watertoetsprocedure is toegepast. Het plan heeft een geringe invloed op de belangen van het waterschap.

De procedure in het kader van de watertoets is goed doorlopen. Het waterschap geeft een positief wateradvies.

De WaterToets 2017

#### **4.10 Flora en fauna**

In het kader van de verscherpte natuurwetgeving dient, voordat ergens ruimtelijke ingrepen plaatsvinden te worden onderzocht of er belangrijke natuurwaarden voorkomen op een te bebouwen locatie. Het gebied vormt geen onderdeel van de provinciaal ecologische hoofdstructuur. Er is geen sprake van een ecologische verbindingszone dan wel een recreatiegebied of een natuurgebied. Voorts zijn geen specifieke natuurwaarden in het gebied aanwezig.

Op basis van de Wet Natuurbescherming is het van belang bij de ruimtelijke planvorming vooraf te onderzoeken of en welke dier- en plantensoorten er voorkomen, wat hun beschermingsstatus is en wat de effecten zijn van de ingreep op het voortbestaan van de gevonden soorten.

Op dit moment is het gehele plangebied in gebruik voor bedrijvigheid, er zijn geen natuurlijke waarden op het perceel aanwezig. De gebouwen bevatten geen openingen die dieren gelegenheid zouden geven tot in- en uitvliegen. Tevens is de dakbedekking geen dakpannen waaronder dieren kunnen nestelen. De afbraak en herinrichting van het terrein zal geen beschermde natuur schaden.

#### **4.11 Kabels en leidingen**

Binnen het plangebied liggen geen planologisch relevante kabels en leidingen.

#### **4.12 Milieueffectrapportage**

In mei van 2017 is een wijziging van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) en de Wet milieubeheer in werking getreden. Deze wijziging is een gevolg van een herziening van de Europese m.e.r.-richtlijn. Het aanleggen van een parkeerterrein is een activiteit die valt onder categorie D11.2 van het Besluit m.e.r., zij het dat de drempels niet worden overschreden.

Het opstellen van een milieueffectrapport is voor deze beperkte ontwikkeling niet nodig, aangezien in deze ruimtelijke onderbouwing de milieueffecten al in voldoende mate beschreven zijn.

## **5. UITVOERBAARHEID**

### **5.1 Economische uitvoerbaarheid**

Voor de gemeente zijn er geen kosten verbonden aan de ontwikkeling, behoudens kosten ambtelijke behandeling en publicatiekosten. Deze kosten worden verhaald via de af te sluiten anterieure overeenkomst die wordt gesloten tussen gemeente en initiatiefnemer. Daarbij zullen tevens afspraken worden gemaakt over de afdekking van eventuele planschadeclaims.

### **5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

De gemeente Oud-Beijerland is ten behoeve van deze ruimtelijke ontwikkeling een procedure gestart die moet leiden tot het verlenen van omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, lid 1 onder a en c van de Wabo. Op de voorbereiding van dit besluit is de uitgebreide voorbereidingsprocedure als bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Binnen 26 (+6 weken) dient een besluit genomen te worden.

De ontwerp-omgevingsvergunning heeft na bekendmaking met ingang van zaterdag 19 mei gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Naar aanleiding van deze publicatie zijn 4 zienswijzen (3 schriftelijk en 1 mondeling) ontvangen. De ingekomen zienswijzen zijn in een aparte Nota van beantwoording (zie bijlage bij de omgevingsvergunning) samengevat en voorzien van een gemeentelijke beantwoording.