



adviseurs in
ruimtelijke
ontwikkeling

Toelichting

Paraplubestemmingsplan Parkeren 2018

Gemeente Maasdriel

Datum: 14 juni 2018

Projectnummer: 170592

ID: NL.IMRO.0263.BP1153-VG01

INHOUD

TOELICHTING

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en doelstelling	3
1.2	Paraplubestemmingsplan	3
1.3	Ligging plangebied	3
1.4	Geldende bestemmingsplannen	4
1.5	Leeswijzer	6
2	Planbeschrijving	7
2.1	Het plan	7
2.2	Gemeentelijk beleid	7
2.3	Wijze van bestemmen	10
3	Uitvoerbaarheid	12
3.1	Bodem	12
3.2	Flora en fauna	12
3.3	Bedrijven en milieuzonering	13
3.4	Geur	13
3.5	Geluid	14
3.6	Luchtkwaliteit	14
3.7	Externe veiligheid	15
3.8	Water	16
3.9	Archeologie en cultuurhistorie	18
3.10	Verkeer en parkeren	19
3.11	Economische uitvoerbaarheid	19
4	Procedure	20

Bijlage

- Bijlage 1: Nota Zienswijzen

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

De gemeente Maasdriel heeft al lange tijd haar parkeerbeleid met bijbehorende parkeernormen in haar bouwverordening vastgelegd. Sinds de inwerkingtreding van de Reparatiewet BZK 2014 geldt echter dat stedenbouwkundige voorschriften uit de gemeentelijke bouwverordening in een bestemmingsplan geregeld moeten worden. Hiervoor geldt een overgangstermijn tot 1 juli 2018. Met het opstellen van een paraplubestemmingsplan parkeren wil de gemeente Maasdriel voor haar grondgebied haar parkeerbeleid juridisch-planologisch vastleggen. Voorliggend paraplubestemmingsplan voorziet hierin.

1.2 Paraplubestemmingsplan

Dit bestemmingsplan is een paraplubestemmingsplan of 'thematische herziening'. Dat is een bijzondere variant op een regulier bestemmingsplan. Een bestemmingsplan herzielt of 'vervangt' normaal gesproken het voorheen geldende bestemmingsplan. Daarbij voorziet het nieuwe bestemmingsplan dan in een volledig planologisch-juridisch kader door middel van een verbeelding met bestemmingen en bijbehorende regels. Dit paraplubestemmingsplan heeft echter een ander doel en een andere werking. Het doel van dit bestemmingsplan is uitsluitend het vastleggen van het gemeentelijk parkeerbeleid voor het grondgebied van de gemeente Maasdriel.

De opzet van het paraplubestemmingsplan is daarom zodanig dat alle 'onderliggende' bestemmingsplannen van kracht blijven. De herziening bestaat uitsluitend uit het toevoegen van een uniforme regeling ten aanzien van parkeren aan alle 'onderliggende' bestemmingsplannen. Voor het overige blijven de vigerende bestemmingsplannen dus gewoon gelden.

1.3 Ligging plangebied

Het plangebied bestaat uit alle gronden behorend tot de gemeente Maasdriel, behoudens de gronden van de provinciale inpassingsplannen 'N831 Velddriel - Alemse stoep' en 'Reparatie Inpassingsplan Tuinbouw Bommelerwaard'. Voor de provinciale inpassingsplannen geldt dat de gemeenteraad, conform artikel 3.26 van de Wet ruimtelijke ordening, gedurende 10 jaar geen planologische regelingen mag treffen voor deze plangebieden. Daarom zijn deze plangebieden niet meegenomen in voorliggend paraplubestemmingsplan.

1.4 Geldende bestemmingsplannen

Deze thematische herziening is van toepassing op de navolgende geldende plannen van de gemeente Maasdriel:

Plan	Identificatienummer
Heerewaarden Dorp 1992	NL.IMRO.0263.BP0083-
Grote Ipperakkeren 1980	NL.IMRO.0263.BP0115-
Verbreiding A2 Zaltbommel - Empel	NL.IMRO.0263.BP0190-
Kern Velddriel	NL.IMRO.0263.BP1001
Buitengebied, Binnendijks deel	NL.IMRO.0263.BP1002
Buitengebied, Buitendijks deel	NL.IMRO.0263.BP1003
Herziening Kern Velddriel 2007	NL.IMRO.0263.BP1004
Wijzigingsplan Provincialeweg 66-68 van het bestemmingsplan 'Kern Velddriel'	NL.IMRO.0263.BP1008-
Kerkdriel en Hoenzadriel	NL.IMRO.0263.BP1015-
Hedel	NL.IMRO.0263.BP1016-VG01
Hedel, Bedrijventerrein De Kampen	NL.IMRO.0263.BP1017-VG01
Velddriel, Bedrijventerrein De Geerden	NL.IMRO.0263.BP1018-VG01
Buitengebied, wijziging 2008, Wordragensestraat	NL.IMRO.0263.BP1019-
Buitengebied wijziging 2008 Moleneind	NL.IMRO.0263.BP1023-
Buitengebied, wijziging 2008 Voorneseweg	NL.IMRO.0263.BP1024-
Buitengebied, wijziging 2008 Mezenweg	NL.IMRO.0263.BP1027-
Heerewaarden	NL.IMRO.0263.BP1034-VG01
Alem	NL.IMRO.0263.BP1035-OH01
Rossum en Hurwenen	NL.IMRO.0263.BP1036-VG01
Hedel herziening 2015, Koningin Wilhelminastraat	NL.IMRO.0263.BP1039-VG01
Buitengebied wijziging 2009 Zeedijk	NL.IMRO.0263.BP1040-
Buitengebied herziening 2009 Van Heemstraweg	NL.IMRO.0263.BP1043-
Ammerzoden herziening 2012, Zwin-Pasnagelshof	NL.IMRO.0263.BP1047-VG01
Velddriel herziening 2009, Wordenseweg 61	NL.IMRO.0263.BP1049-
Kerkdriel Noord	NL.IMRO.0263.BP1050-
Ammerzoden	NL.IMRO.0263.BP1051-VG01
Well en Wellseind	NL.IMRO.0263.BP1052-OH01
Buitengebied wijziging 2011, Hoge Heiligenweg 17	NL.IMRO.0263.BP1058-
Buitengebied herziening 2011, Winkelseweg 10	NL.IMRO.0263.BP1062-VG01
Alem herziening 2010, Weikesstraat 28	NL.IMRO.0263.BP1063-OH01
Rossum herziening 2014, Weteringshoek	NL.IMRO.0263.BP1064-VG01
Buitengebied herziening 2009, reparatieplan	NL.IMRO.0263.BP1065-
Buitengebied herziening 2010, Drielseweg 21	NL.IMRO.0263.BP1066-OH01
Buitengebied herziening 2010, Lange Weistraat 35	NL.IMRO.0263.BP1067-OH02
Buitengebied herziening 2010, Laarstraat	NL.IMRO.0263.BP1068-OH01
Buitengebied wijziging 2010, Provincialeweg 54	NL.IMRO.0263.BP1069-
Kerkdriel herziening 2013, Kievitsham 9 en 13	NL.IMRO.0263.BP1070-VG01
De Kampen-Noord 2012	NL.IMRO.0263.BP1071-VG01
Buitengebied herziening 2010, Hoge Heiligenweg 1	NL.IMRO.0263.BP1073-OH01
Buitengebied wijziging 2011, Molen Achterdijk 3 Well	NL.IMRO.0263.BP1075-
Buitengebied herziening 2015, Achterdijk 10 Hedel	NL.IMRO.0263.BP1076-VG01

Buitengebied herziening 2012, Drielseweg 23	NL.IMRO.0263.BP1078-VG01
Hurwenen, herziening 2011 Wielewaallaan	NL.IMRO.0263.BP1080-VG01
Kerkdriel herziening 2016, Paterstraat 5	NL.IMRO.0263.BP1083-VG01
Kerkdriel en Hoenzadriel 2013	NL.IMRO.0263.BP1084-VG01
Kerkdriel wijziging 2013, Kerkstraat 93	NL.IMRO.02630000BP1088-
Buitengebied herziening 2014, Koestraat 24, 28, 30 en 32	NL.IMRO.0263.BP1089-VG02
Buitengebied wijziging 2014, Ammerzodenseweg	NL.IMRO.02630000BP1091-
Buitengebied herziening 2014, rotonde Heerewaarden	NL.IMRO.0263.BP1092-VG01
Buitengebied wijziging 2016, Veerweg 1c	NL.IMRO.02630000BP1093-
Buitengebied wijziging 2013, Middelingenseweg 20a	NL.IMRO.02630000BP1094-
Buitengebied herziening 2014, Achterdijk 57	NL.IMRO.0263.BP1095-VG01
Ammerzoden, herziening 2014 hoek Uilecotenweg - Hoge Heiligenweg	NL.IMRO.0263.BP1096-VG01
Ammerzoden herziening 2013, Hoge Heiligenweg 12	NL.IMRO.0263.BP1098-VG01
Hedel herziening 2014	NL.IMRO.0263.BP1099-VG01
Buitengebied wijziging 2015, Jannestraat 3	NL.IMRO.02630000BP1101-
Buitengebied herziening 2014, bedrijventerrein Hogewaard en Van Heemstraweg	NL.IMRO.02630000BP1102-
Buitengebied herziening 2014, Sellikstraat 10	NL.IMRO.0263.BP1103-VG01
Buitengebied herziening 2014, Zandweg 17	NL.IMRO.0263.BP1104-VG01
Kerkdriel herziening 2016, Teisterbandstraat 33	NL.IMRO.0263.BP1105-VG01
Hurwenen herziening 2015, Groenestraat	NL.IMRO.0263.BP1106-VG01
Buitengebied herziening 2015, Heust 49	NL.IMRO.0263.BP1107-VG01
Kerkdriel Noord herziening 2015, Kersenbuurt	NL.IMRO.0263.BP1109-VG01
Hedel, herziening 2016, Uithovensestraat 23	NL.IMRO.0263.BP1112-VG01
Heerewaarden herziening 2015, Varikse Driehoek	NL.IMRO.0263.BP1113-VG01
Ammerzoden Noord 2014	NL.IMRO.0263.BP1114-VG01
Kerkdriel wijziging 2014, Kerkstraat 42	NL.IMRO.0263.BP1116-VG01
Ammerzoden herziening 2015, Hoge Heiligenweg 32 en 34 + percelen langs A2	NL.IMRO.0263.BP1117-VG01
Velddriel herziening 2015, reparatie De Tweede Geerden 21	NL.IMRO.0263.BP1119-VG01
Kerkdriel herziening 2015, Julianastraat - Kruisstraat	NL.IMRO.0263.BP1121-VG01
Ammerzoden herziening 2016, Bovendijk 5	NL.IMRO.0263.BP1124-VG01
Buitengebied herziening 2015, Moleneind 9	NL.IMRO.0263.BP1126-VG01
Ammerzoden herziening 2015, Achterstraat Kasteelpark	NL.IMRO.0263.BP1127-VG01
Buitengebied herziening 2015, Zandweg 6 Ammerzoden	NL.IMRO.0263.BP1129-VG01
Buitengebied herziening 2015, Voorstraat 103	NL.IMRO.0263.BP1130-VG01
Ammerzoden herziening 2016, Molendijk	NL.IMRO.0263.BP1131-VG01
Buitengebied wijziging 2016, Kievitsham 66	NL.IMRO.0263.BP1132-VG01
Heerewaarden herziening 2015, MFC Bukestraat-Langestraat	NL.IMRO.0263.BP1133-VG01
Alem wijziging 2016, Leimuidenstraat ong.	NL.IMRO.0263.BP1137-VG01
Buitengebied herziening 2016, Uilecotenweg 14	NL.IMRO.0263.BP1141-VG01
Kerkdriel herziening 2016, Leijensteinstraat	NL.IMRO.0263.BP1143-VG01
Velddriel Zuid 2017	NL.IMRO.0263.BP1144-VG01
Kerkdriel herziening 2016, Venuslaan 15	NL.IMRO.0263.BP1147-VG01
Buitengebied herziening 2016, Provincialeweg 40 en Kapelstraat 1-3, Velddriel	NL.IMRO.0263.BP1149-VG01

Buitengebied herziening 2016, Lenshoek en Wellseindsestraat	NL.IMRO.0263.BP1151-VG01
Rossum herziening 2016, reparatie Weteringshoek 27	NL.IMRO.0263.BP1154-VG01
Ammerzoden Noord 2016	NL.IMRO.0263.BP1155-VG01
Rossum herziening 2016, Weteringshoek naast nr. 24	NL.IMRO.0263.BP1156-VG01
Kerkdriel wijziging 2017, Lindestraat ongenummerd	NL.IMRO.0263.BP1159-VG01
Beheersverordening Velddriel	NL.IMRO.0263.BV0001-VG01
Rossum herziening 2016, Burg. van Randwijkstraat 21b	NL.IMRO.0263.BP1142-VG01
Buitengebied herziening 2016, Wiekerseweg 6 e.o.	NL.IMRO.0263.BP1146-VG01
Kerkdriel herziening 2016, Empelenhof	NL.IMRO.0263.BP1152-VG01

1.5 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en deze toelichting. De toelichting is opgebouwd uit 4 hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 een toelichting gegeven op het plan, het beleidskader en de wijze van bestemmen. In hoofdstuk 3 komt de uitvoerbaarheid van het plan aan de orde. Tot slot wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de procedure.

2 Planbeschrijving

2.1 Het plan

Parkeerbeleid is vanaf medio jaren negentig primair een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Parkeerbeleid is daarbij te zien als een beleidsterrein dat is in te passen in de gemeentelijke hoofddoelstellingen op het terrein van bereikbaarheid, leefbaarheid en stedelijke vitaliteit. Het is bij uitstek een onderdeel waarin het primaat veeleer ligt bij de lagere overheden en in het bijzonder bij de gemeente. Het rijk en provincie bieden uitsluitend een globaal kader, waarbinnen de gemeente haar eigen beleid nader kan invullen.

Sinds 29 november 2014 zijn, als gevolg van de Reparatiewet Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) 2014, de stedenbouwkundige voorschriften uit de bouwverordening komen te vervallen. Alle stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening moeten sindsdien worden opgenomen in bestemmingsplannen. Een van de consequenties van het vervallen van de stedenbouwkundige voorschriften is dat vanaf dat moment bij het verlenen van een omgevingsvergunning niet meer op basis van de bouwverordening kan worden getoetst aan gemeentelijke parkeernormen. Hiervoor geldt een overgangstermijn tot 1 juli 2018.

De gemeente Maasdiel heeft tot op heden haar gemeentelijke parkeernormen nog geregeld in haar bouwverordening. Omdat de overgangstermijn binnenkort afloopt, is de gemeente voornemens om door middel van een paraplubestemmingsplan haar gemeentelijke parkeernormen juridisch-planologisch voor haar grondgebied vast te leggen. Daarmee voldoet de gemeente aan de voorschriften van de Reparatiewet BZK 2014.

2.2 Gemeentelijk beleid

2.2.1 *Mobiliteitsplan Maasdiel 2020*

Het mobiliteitsplan van de gemeente Maasdiel, met als titel 'Verkeer op de juiste plaats. Visie, deelplannen en uitvoeringsprogramma', heeft het bewerkstelligen van een goede bereikbaarheid, het verbeteren van de verkeersveiligheid en goede voorzieningen voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers centraal staan. Het Mobiliteitsplan Maasdiel geeft aan welke maatregelen noodzakelijk zijn om dit te kunnen bereiken en het verkeer in de gemeente in goede banen te laten leiden. Daarmee wil Maasdiel in 2020 een aantrekkelijke woongemeente zijn waar het prettig en veilig wonen is. Wat betreft verkeer en vervoer komt dit tot uiting in een goede bereikbaarheid van de kernen en een hoge verkeersveiligheid op de wegen binnen de gemeente. Het plan is na een interactief proces op 23 april 2009 door de gemeenteraad vastgesteld.

Verkeer en mobiliteit hebben nauwe raakvlakken met diverse andere vakdisciplines, waaronder de ruimtelijke ordening. Daarom is ten tijde van het opstellen van het gemeentelijk mobiliteitsplan ook rekening gehouden met de diverse ruimtelijke ontwikkelingen die binnen de gemeentegrens van Maasdiel plaatsvinden. Uitgangspunt is dat

nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen niet mogen leiden tot een onacceptabele verslechtering van de verkeers- en parkeersituatie.

Voor het aspect verkeer betekent dit dat er bij grootschalige ontwikkelingen aangesloten moet worden bij de bestaande ontsluitingsroutes. Belangrijk daarbij is dat de verkeersveiligheid overeind blijft staan en de verkeersafwikkeling op deze wegen acceptabel blijft. Indien noodzakelijk kunnen nieuwe ontsluitingsroutes worden aangelegd om beide uitgangspunten te kunnen behalen als gevolg van een ruimtelijke ontwikkeling.

Parkeernormen

Ten aanzien van parkeren zijn in het mobiliteitsplan gemeentelijke parkeernormen vastgesteld voor ruimtelijke ontwikkelingen. Iedere ontwikkeling moet voorzien in voldoende parkeerplaatsen en goede fietsvoorzieningen. Daarmee wordt in ieder geval de eigen parkeerbehoefte van de ontwikkeling opgevangen. Indien sprake is van nieuwbouw of wijziging van gebruik plaatsvindt, zal de parkeerbehoefte in de vorm van een aantal benodigde parkeerplaatsen in beeld worden gebracht. De parkeerbehoefte wordt berekend aan de hand van parkeernormen. De parkeernormen zijn gekoppeld aan het type functie dat op de betreffende locatie wordt gerealiseerd. Zo zijn er normen voor woningen, bedrijven, horeca en maatschappelijke voorzieningen. De normen worden met 2 decimalen achter de komma uitgedrukt en voor het bepalen van de parkeerbehoefte dient met deze decimalen gerekend te worden. Deze parkeernormen zijn opgenomen in bijlage III van het mobiliteitsplan en worden navolgend weergegeven. Voor de gehele gemeente wordt per functie momenteel eenzelfde parkeernorm gehanteerd.

Functie/voorziening	Parkeernorm	Eenheid
Woning	2,0	Parkeerplaats per woning
Supermarkt	4,5	Parkeerplaats per 100m ² bvo
Bouwmarkt/tuincentrum/kringloopwinkel	2,7	Parkeerplaats per 100m ² bvo
Overige winkels	3,75	Parkeerplaats per 100m ² bvo
Kantoor met balie	3,5	Parkeerplaats per 100m ² bvo
Kantoor zonder balie	2,5	Parkeerplaats per 100m ² bvo
Bar/café/cafetaria	8,0	Parkeerplaats per 100m ² bvo
Restaurant	16,0	Parkeerplaats per 100m ² bvo
Hotel	1,5	Parkeerplaats per hotelkamer
Arts/therapeut/kruisgebouw	2,0	Parkeerplaats per behandelkamer
Verpleeghuis/verzorgingshuis	0,7	Parkeerplaats per wooneenheid
Zwembad	12,0	Parkeerplaats per 100m ² bassin
Sporthal (binnen)	3,0	Parkeerplaats per 100m ² bvo
Sportterrein (buiten)	27,0	Parkeerplaats per ha. netto terrein
Sportschool/dansschool	5,0	Parkeerplaats per 100m ² bvo
Kinderdagverblijf/creche/peuterspeelzaal	0,8	Parkeerplaats per arbeidsplaats
Basisschool (personeel)	1,0	Parkeerplaats per lokaal
Basisschool/kinderdagverblijf (halen en brengen)	4,0	Parkeerplaatsen per lokaal

Gemeentelijke parkeernormen (Bron: Gemeente Maasdriel).

Deze parkeernormen zijn gebaseerd op de CROW-publicatie 182, Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering, 3e gewijzigde druk september 2008. Wanneer de gestelde parkeernormen geen uitkomst bieden wordt teruggegrepen op deze publicatie met de kenmerken 'niet stedelijk' en 'rest bebouwde kom'.

Dubbelgebruik

Aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen wordt de parkeerbehoefte voor een ontwikkeling inzichtelijk gemaakt. Daarnaast dient bepaald te worden hoeveel parkeerplaatsen er daadwerkelijk gerealiseerd dienen te worden. Voor een efficiënte benutting van de parkeercapaciteit kunnen parkeerplaatsen op een locatie uitwisselbaar zijn. Dit dubbelgebruik geldt bijvoorbeeld voor een parkeerplaats voor een winkelvoorziening die in de avonduren ook benut kan worden door bewoners en bezoekers van een horecavoorziening. Voor de mogelijkheden van het dubbelgebruik wordt in het gemeentelijk mobiliteitsplan verwezen naar de aanwezigheidspercentages, zoals opgenomen in tabel 5 uit de CROW-publicatie 182.

Tabel 5. Aanwezighedspercentages							
	Werkdag overdag	Middag	Avond	Koop- avond	Zaterdag- middag	Avond	Zondag- middag
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Kantoor	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
Sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
Ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
Bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
Museum	20	45	0	0	100	0	90
Restaurant	30	40	90	95	70	100	40
Café	30	40	90	85	75	100	45
Bioscoop, theater	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85

Aanwezighedspercentages (Bron: CROW-publicatie 182).

Parkeren op eigen terrein

Het uitgangspunt is dat de initiatiefnemer van de ruimtelijke ontwikkeling er alles aan doet om het aantal benodigde parkeerplaatsen als gevolg van de ontwikkeling op eigen terrein te realiseren. Parkeerplaatsen op eigen terrein worden vaak minder efficiënt gebruikt dan openbare parkeerplaatsen. Daarnaast zijn in de openbare ruimte altijd parkeerplaatsen nodig voor bezoekers aan de woningen. Voor de bouwplannen geldt dat minimaal 0,3 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte wordt gerealiseerd. Verder geldt voor de rekenfactor van parkeren op eigen terrein de waarden uit tabel 4 van de CROW-publicatie 182. Daaruit volgt dat iedere parkeervoorziening haar eigen 'berekenningswaarde' kent in het bepalen van de benodigde parkeerplaatsen voor de voorgenoemde ontwikkeling.

Tabel 4. Voorbeeld berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen			
Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings- aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 4,5 meter breed

Berekeningswijze parkeren op eigen terrein (Bron: CROW-publicatie 182).

Acceptabele loopafstanden

Voor goed gebruik van de parkeerplaatsen moeten deze binnen acceptabele afstand liggen van de bestemming. Hiervoor gelden de waarden zoals weergegeven in onderstaande overzicht. Het gaat hierbij om de werkelijk te lopen afstand (en niet de vogelvluchtafstand). Voor diverse functies wordt een verschillende loopafstand acceptabel geacht. Navolgende tabel geeft dit inzichtelijk.

Functie	Maximaal acceptabele loopafstand
Wonen	100 meter
Winkelen	150 meter
Werken	150 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Acceptabele loopafstanden (Bron: Gemeente Maasdiel).

Nieuw beleid

Het voornemen bestaat om het gemeentelijk mobiliteitsplan in 2018 of 2019 een update te geven. Het beleid en de opgenomen parkeernormen zijn grotendeels gebaseerd op de CROW-publicatie 182 uit 2008. Inmiddels heeft de CROW in 2012 publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' uitgebracht met daarin recentere kengetallen ten aanzien van bijvoorbeeld het aspect parkeren. De gemeente Maasdiel is voornemens om aan de hand van deze recentere kengetallen haar beleid te updaten zodat toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen zo goed mogelijk aansluiten bij de theoretische uitgangspunten zoals die nu gelden. Uiteraard zal de gemeente Maasdiel haar eigen beleidsafwegingen maken en aan de hand van de lokale, ruimtelijke context haar beleid vormgeven. Initiatiefnemers van nieuwe ontwikkelingen worden door de gemeente reeds gewezen op het feit dat het parkeerbeleid binnenkort herzien zal worden. In het paraplubestemmingsplan is hierin voorzien door het opnemen van een zogenoemde 'dynamische regeling' (zie paragraaf 2.3.2). Daarmee kan binnen nieuwe ontwikkelingen reeds worden voorgesorteerd op het nieuwe beleid.

2.3 Wijze van bestemmen

2.3.1 Algemeen

Voor het paraplubestemmingsplan is gebruik gemaakt van de in de Wet ruimtelijke ordening opgenomen standaardvorm van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012). Dit paraplubestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, planregels en een toelichting. De verbeelding en de planregels vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het paraplubestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van onder andere de beweegredenen en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Ook is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste

interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan. Tot slot maakt een eventuele bijlage onlosmakelijk onderdeel uit van het bestemmingsplan.

2.3.2 Dit bestemmingsplan

Voorliggend paraplubestemmingsplan voorziet in de juridisch-planologische vertaling van het gemeentelijk mobiliteitsplan (inclusief bijlagen). Hiermee gaat voor bijna alle geldende plannen in Maasdriel dezelfde regeling voor parkeren gelden (enkele uitzonderingen, waarin reeds sprake was van een deugdelijke, op maat gesneden parkeerregeling daargelaten). De bestaande regeling wordt vervangen door de regeling in dit paraplubestemmingsplan. In de plannen waarin nog geen regeling voor parkeren was opgenomen, wordt dit nieuw toegevoegd. Het paraplubestemmingsplan heeft alleen betrekking op de regeling voor parkeren en beoogt geen wijziging aan te brengen in de overige regels van de vigerende plannen.

Parkeerregeling (artikel 3: Overige regels)

De regeling voor parkeren is opgenomen in de algemene regels. Een omgevingsvergunning voor het bouwen of uitbreiden van een gebouw en/of voor het veranderen van de functie van een bouwperceel wordt slechts verleend, indien is aangetoond dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. 'Voldoende' betekent in dit geval dat tenminste voldaan wordt aan de beleidsregels en bijlagen van het gemeentelijk mobiliteitsplan zoals besproken in paragraaf 2.2.1. Tevens is een regeling opgenomen ten aanzien van de omvang en toegankelijkheid van parkeerplaatsen en laden en lossen. De omvang en toegankelijkheid van parkeerplaatsen wordt namelijk niet in het gemeentelijk beleid geregeld, maar is ruimtelijk gezien wel relevant.

Voor vrijwel alle plannen binnen het plangebied van dit paraplubestemmingsplan is in de regels een flexibele regeling opgenomen. Dit betekent dat indien de beleidsregels en/of bijlagen van het gemeentelijk mobiliteitsplan gedurende de planperiode worden gewijzigd, er getoetst zal worden aan de nieuwe beleidsregels en bijlagen. Voor de recent vastgestelde plannen geldt dit niet. Deze plannen kennen het nu geldende beleid als toetsingskader. Ten aanzien van deze recentelijk vastgestelde plannen is immers bij het bepalen van de (ruimtelijke) haalbaarheid en aanvaardbaarheid het nu geldende mobiliteitsplan gehanteerd. De ontwikkeling is dan ook gebaseerd op de nu geldende parkeernormen. Een mogelijk (spoedige) wijziging van het beleid zou namelijk kunnen betekenen dat initiatiefnemers in de problemen komen en de ontwikkelingen onuitvoerbaar worden, bijvoorbeeld vanwege een verhoging van de parkeernormen. Om dit te voorkomen is gekozen om geen dynamische regeling toe te passen voor deze plannen. De betreffende plannen zijn opgenomen als bijlage bij de regels van dit plan. Na de realisatie van de beoogde ontwikkelingen zal bij een eerstvolgende herziening van het ter plaatse geldende bestemmingsplan alsnog gekozen worden om in het nieuwe bestemmingsplan de dynamische regeling op te nemen.

De regeling voorziet daarnaast in een afwijkingsbevoegdheid om enige flexibiliteit te bieden. Als een bepaalde ontwikkeling op grond van de parkeernormen niet mogelijk is, maar er zijn redenen om hiervan af te wijken, bijvoorbeeld omdat sprake is van voldoende parkeerplaatsen in de openbare ruimte, dan kan gebruik worden gemaakt van de afwijkingsbevoegdheid. Dit moet dan wel zijn vastgelegd in een collegebesluit en voldoen aan de toetsingsvoorwaarden.

3 Uitvoerbaarheid

3.1 Bodem

3.1.1 Algemeen

Voordat een bestemmingsplan wordt vastgesteld voor de toevoeging van functies waar langdurig of frequent mensen verblijven, moet aangetoond zijn dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het beoogde gebruik.

3.1.2 Toetsing

De bodemkwaliteit in woonwijken en op woonerven zal in algemene zin geen problemen opleveren. Een parkeerplaats is geen milieugevoelige functie. In dit kader kan een nadere beoordeling voor dit aspect achterwege blijven.

3.1.3 Conclusie

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

3.2 Flora en fauna

3.2.1 Algemeen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met de aanwezige natuurwaarden in en om het plangebied. Vanaf 1 januari 2017 geldt hiervoor de Wet natuurbescherming. Deze wet beschermt bepaalde plant- en diersoorten, natuurgebieden en bossen. Voordat ontwikkelingen mogen plaatsvinden, moet worden aangetoond dat in het kader van de huidige natuurwet- en regelgeving van een negatief effect geen sprake is, dan wel dat daarvoor respectievelijk een vergunning of ontheffing is verkregen. Bij de toets van een ruimtelijke ontwikkeling wordt onderscheid gemaakt tussen gebiedsbescherming en soortenbescherming.

3.2.2 Toetsing

Dit bestemmingsplan voorziet planologisch gezien niet in nieuwe ontwikkelingen die ecologische waarden zouden kunnen schaden. Een onderzoek naar flora en fauna is daarom in het kader van dit bestemmingsplan niet noodzakelijk. Per situatie zal specifiek worden getoetst of het initiatief leidt tot aantasting van op het perceel en in de omgeving aanwezige functies en waarden.

3.2.3 Conclusie

Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

3.3 Bedrijven en milieuzonering

3.3.1 Algemeen

Indien door middel van een plan nieuwe, gevoelige functies mogelijk worden gemaakt, moet worden aangetoond dat een goed leefmilieu kan worden bereikt. Hierbij moet rekening worden gehouden met omliggende functies met een milieuzone. Anderzijds mogen omliggende bedrijven niet in hun ontwikkelingsmogelijkheden worden aangetast door de realisatie van een nieuwe gevoelige functie.

3.3.2 Toetsing

Met het voorliggende bestemmingsplan wordt geen nieuwe planologische ruimte geboden om het aantal gevoelige functies ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen te vergroten. Een parkeerplaats is immers geen milieugevoelige functie. In dit kader kan een nadere beoordeling van dit aspect achterwege blijven.

3.3.3 Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

3.4 Geur

3.4.1 Algemeen

De Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) vormt het wettelijk kader bij de beoordeling van een aanvraag om een milieuvergunning voor dierenverblijven van veehouderijen. De Wet geurhinder en veehouderij geeft hiervoor geurbelastings- en afstandsnormen in relatie met geurgevoelige objecten in de nabijheid van de (geprojecteerde) veehouderij. De Wgv heeft betrekking op twee aspecten. Ten eerste speelt de geurbelasting een rol bij de beoordeling of er in het kader van een goede ruimtelijke ordening een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Ten tweede moet bij de belangenafweging ten behoeve van een zorgvuldige besluitvorming worden nagegaan of een in de omgeving gelegen veehouderij niet onevenredig in haar belangen wordt geschaad.

3.4.2 Toetsing

Met het voorliggende bestemmingsplan wordt geen nieuwe planologische ruimte geboden om het aantal geurgevoelige functies ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen te vergroten. Een parkeerplaats is immers geen milieugevoelige functie. In dit kader kan een nadere beoordeling van dit aspect achterwege blijven.

3.4.3 Conclusie

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

3.5 Geluid

3.5.1 Algemeen

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het wegverkeer en/of door inrichtingen, onder andere het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). In het bestemmingsplan moet volgens de Wgh worden aangetoond dat gevoelige functies, zoals een woning, een aanvaardbare geluidsbelasting hebben als gevolg van omliggende (spoor)wegen en industrieterreinen. Indien nieuwe geluidsgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wgh de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van omliggende (spoor)wegen en industrieterreinen. Wegen met een maximale snelheid van 30 km/uur zijn uitgesloten van akoestisch onderzoek.

3.5.2 Toetsing

Met het voorliggende bestemmingsplan wordt geen nieuwe planologische ruimte geboden om het aantal geluidgevoelige functies ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen te vergroten. Een parkeerplaats is immers geen geluidgevoelige functie. In dit kader kan een nadere beoordeling van dit aspect achterwege blijven.

3.5.3 Conclusie

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

3.6 Luchtkwaliteit

3.6.1 Algemeen

Eisen met betrekking tot luchtkwaliteit zijn verankerd in de Wet milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2 en vormen een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO_2) en zwevende deeltjes als PM_{10} (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor. Vanaf 1 januari 2015 dient het bevoegd gezag de luchtkwaliteit ook te toetsen aan de grenswaarde voor $\text{PM}_{2,5}$. Op basis van onderzoek door het Planbureau voor de Leefomgeving kan worden gesteld dat als aan de grenswaarden voor PM_{10} wordt voldaan, ook aan de grenswaarde voor $\text{PM}_{2,5}$ wordt voldaan.

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die in 2010 van kracht zijn geworden. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Plannen die in betekende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in een gebiedsgericht programma van het NSL. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in even-

wicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Plannen die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof: Voor NO₂ en PM₁₀ betekent dit dat aannemelijk moeten worden gemaakt dat het project tot maximaal 1,2 µg/m³ verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

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

Gevoelige bestemmingen als scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van de gelijknamige AMvB extra bescherming. Substantiële uitbreiding of nieuwsvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden waardoor geen onacceptabele gezondheidsrisico's optreden.

3.6.2 Toetsing

Met het voorliggende bestemmingsplan wordt geen nieuwe planologische ruimte geboden om het aantal milieugevoelige functies ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen te vergroten. Een parkeerplaats is geen milieugevoelige functie. Om die reden is een onderzoek luchtkwaliteit niet noodzakelijk.

3.6.3 Conclusie

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

3.7 Externe veiligheid

3.7.1 Algemeen

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen (chemische fabriek, lpg-vulpunt) en de mobiele bronnen (route gevaarlijke stoffen). Er wordt onderscheid gemaakt tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijk slachtoffers. Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt

een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico mag in principe nergens groter zijn dan 1 op 1 miljoen (ofwel 10^{-6}). Dit is de kans dat een denkbeeldig persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend), dodelijk verongelukt door een ongeval. Deze kans mag niet groter zijn dan eens in de miljoen jaar. Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico van 10^{-6} als grenswaarde.

Groepsrisico

Het groepsrisico geeft de kans aan dat in één keer een groep mensen die zich in de omgeving van een risicosituatie bevindt, dodelijk door een ongeval wordt getroffen. Groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van een risicovolle activiteit ophoudt. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de ramp. Een ongeval met 100 doden leidt tot meer ontwrichting, leed en emoties, dan een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers. Aan de kans op een ramp met 100 doden wordt dan ook een grens gesteld, die een factor honderd lager ligt dan voor een ramp met 10 doden. In het Bevi, Bevt en het Bevb wordt verder een verantwoordingsplicht (door de overheid) voor het groepsrisico rond inrichtingen wettelijk geregeld. De verantwoording houdt in dat wordt aangegeven of risico's acceptabel zijn en welke maatregelen worden genomen om de risico's te verkleinen.

3.7.2 Toetsing

In het plangebied komen diverse risicobronnen voor. De diverse risicobronnen met eventuele veiligheidszones zijn opgenomen in de verschillende bestemmingsplannen van de gemeente Maasdriel. Externe veiligheid richt zich op de bescherming van milieugevoelige functies. Doordat een parkeerfunctie dit niet is, is een aanvullend onderzoek in het kader van dit bestemmingsplan niet noodzakelijk.

3.7.3 Conclusie

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

3.8 Water

3.8.1 Algemeen

Waterschap Rivierenland – Waterbeheerprogramma 2016-2021

Op 27 november 2015 heeft het bestuur van Waterschap Rivierenland het Waterbeheerprogramma 2016-2021 vastgesteld. Het waterbeheerprogramma richt zich op het veilig houden van het rivierengebied tegen overstromingen, om voldoende en schoon

water te hebben en om het afvalwater effectief te zuiveren. Het plandeel binnen de gemeente Lingewaard valt binnen het beheergebied van waterschap Rivierenland.

Waterschap Rivierenland speelt bij het waterbeheer in op veranderingen in de omgeving zoals klimaatverandering. De doelen richten zich op de lange termijn. Zo moeten bijvoorbeeld de dijken in 2050 voldoen aan de nieuwe veiligheidsnormen en de waterkwaliteit moet in 2027 aansluiten bij de doelen uit de Kaderrichtlijn Water. Hogere overheden als het rijk, de provincies en de Europese Unie hebben deze doelen voor het waterbeheer bepaald. Waterschappen hebben ook gezamenlijke doelen afgesproken, onder andere in het Bestuursakkoord Water en het Klimaatakkoord.

Waterschap Rivierenland trekt in het Waterbeheerprogramma 2016-2021 de lijn door van het vorige waterbeheerplan. De koers wordt niet gewijzigd, maar het werk wordt gecontinueerd. De doelen voor de lange termijn blijven het uitgangspunt. Om de inhoudelijke ambities te realiseren, wordt geanticipeerd op nieuwe ontwikkelingen en worden strategische allianties aangegaan. Het accent ligt in de periode 2016-2021 onder meer op:

- gebiedsgericht werken;
- waterbewustzijn;
- innovatie.

Waterveiligheid

Het beschermen van het rivierengebied tegen overstromingen is de hoogste prioriteit van dit programma. Veel rivierdijken zijn momenteel niet veilig genoeg op basis van de veiligheidsnormen. Overheden werken hard aan de waterveiligheid met als doel dat men hier veilig kan wonen en werken. Het beleid volgt het principe van ‘meer-laagsveiligheid’: preventie, ruimtelijke inrichting en crisisbeheersing. De komende 6 jaar zijn er forse verbeteringen nodig bij zowel onze primaire keringen als de regionale keringen. Het waterschap gaat tot en met 2021 het volgende doen:

- verbetering van afgekeurde dijken;
- toepassing van innovatieve dijkverbeteringen;
- behoud van sterke dijken;
- deelname aan regionaal programma WaalWeelde;
- grensoverschrijdende samenwerking.

Watersysteem

Er zijn diverse maatregelen die wateroverlast moeten voorkomen. Deze maatregelen dragen bij aan een betere waterkwaliteit waardoor men in het hele watersysteem over voldoende en schoon water kan beschikken. Een goed waterpeil en goede grondwatercondities worden bediend door aan- en afvoer van water. Een aandachtspunt hierbij is dat de belangen van de verschillende partijen in het gebied zo goed mogelijk nagestreefd worden. De ambitie is dat er in 2021 voldoende water van goede kwaliteit beschikbaar is voor stedelijk gebied, bedrijfsleven, landbouw, natuur en recreatie.

Waterketen

Afvalwater wordt in de waterketen ingezameld, getransporteerd en gezuiverd. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de inzameling en het transport tot aan een overnamepunt. Vanuit deze overnamepunten transporteert het waterschap het afvalwater naar de rioolwaterzuivering waar het wordt gezuiverd. Aandachtspunten hierbij zijn het

doelmatig en duurzaam zuiveren waarbij een goede samenwerking in de waterketen onontbeerlijk is. Het doel is dat in 2021 zuiveringen efficiënter werken en het gezuiverde afvalwater schoner is. Om dit te bereiken worden energie, grondstoffen en water hergebruikt.

Keur

Naast het beheerprogramma beschikt het Waterschap Rivierenland over een verordening: de Keur voor waterkeringen en wateren. Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden kan een watervergunning nodig zijn. De werkzaamheden in of nabij de watergangen en waterkeringen worden getoetst aan de beleidsregels. Deze watervergunning wordt vervolgens door het waterschap verleend of geweigerd. Ook is het mogelijk dat nadere eisen worden gesteld aan de vergunningverlening. Middels de watertoets vindt toetsing aan het beleid van het waterschap plaats.

3.8.2 Toetsing

Indien in concrete situaties een parkeerplaats moet worden aangelegd, dan gelden de beleidsuitgangspunten van Waterschap Rivierenland. Als aan deze voorwaarden wordt voldaan, zijn er op grond van het aspect waterhuishouding geen bezwaren tegen het gebruik van gronden als parkeerplaats.

3.8.3 Conclusie

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

3.9 Archeologie en cultuurhistorie

3.9.1 Algemeen

Door ondertekening van het verdrag van Valletta (1992) heeft Nederland zich verplicht om bij ruimtelijke planvorming nadrukkelijk rekening te houden met het niet-zichtbare deel van het cultuurhistorisch erfgoed, te weten de archeologische waarden. In de Erfgoedwet 2016, uitgewerkt in het Besluit Erfgoedwet archeologie, is geregeld hoe met in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden moet worden omgegaan. Het streven is om deze belangen tijdig bij het plan te betrekken. Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, dient te worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast.

Op grond van artikel 3.1.6, vijfde lid, onderdeel a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moeten naast de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten ook cultuurhistorische waarden worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen.

3.9.2 Toetsing

Dit bestemmingsplan voorziet planologisch gezien niet in nieuwe ontwikkelingen die archeologische- en cultuurhistorisch waardevolle elementen zouden kunnen schaden. In de vigerende bestemmingsplannen zijn het archeologisch belang, met het versto-

rende effect van de verschillende soorten bodemingrepen op het bodemarchief en met de diepteligging van archeologische waarden vertaald middels het toekennen van dubbelbestemmingen en zijn de gronden van een toereikend beschermingsregime voorzien. Cultuurhistorisch waardevolle elementen zijn juridisch-planologisch beschermd met de dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie'. Binnen de archeologische en cultuurhistorische dubbelstemmingen is een vergunningenstelsel opgenomen voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden waarin de aspecten archeologie en cultuurhistorie zijn gewaarborgd.

3.9.3 Conclusie

De aspecten archeologie en cultuurhistorie vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

3.10 Verkeer en parkeren

3.10.1 Algemeen

Bij de ontwikkeling en uitbreiding van functies moet er rekening gehouden worden met de parkeer- en verkeersdruk.

3.10.2 Toetsing

Dit bestemmingsplan voorziet planologisch gezien niet in nieuwe ontwikkelingen. Indien er sprake is van de ontwikkeling en/of uitbreiding van functies dient de regeling ten aanzien van parkeren uit onderhavig plan in acht te worden genomen. Ook moet het verkeersaspect bij iedere ontwikkeling nader worden bekeken.

3.10.3 Conclusie

Het aspect verkeer en parkeren vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

3.11 Economische uitvoerbaarheid

Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld naar aanleiding van het verlopen van de overgangstermijn van de Reparatiwet BZK 2014. De kosten voor de gemeente betreffen het opstellen van het bestemmingsplan, planbegeleiding en het beoordelen van aanvragen voor omgevingsvergunning. Het hiervoor benodigde budget is gereserveerd. Dit bestemmingsplan bevat geen aangewezen bouwplan (artikel 6.12 Wro jo. 6.2.1.). Het opstellen van een exploitatieplan is daarom niet aan de orde.

3.11.1 Conclusie

De economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan wordt hiermee geacht aangetoond te zijn.

4 Procedure

Op de bestemmingsplanprocedure is afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht van toepassing. De procedure is gestart met het wettelijk verplichte vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro.

Vooroverleg

In het kader van het wettelijk verplichte vooroverleg is het bestemmingsplan toegezonden aan diverse instanties. Zowel Waterschap Rivierenland als de Provincie Gelderland hebben aangegeven geen opmerkingen te hebben ten aanzien van het bestemmingsplan.

Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan “Paraplubestemmingsplan Parkeren 2018” heeft van 8 maart 2018 tot en met 18 april 2018 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode is er één zienswijze ingediend. In de Nota Zienswijzen is de ingediende zienswijze samengevat en voorzien van een antwoord. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan. Verder zijn er ook geen ambtshalve wijzigingen voorgesteld. De Nota Zienswijzen is te vinden als bijlage bij deze toelichting.