Parkeerterrein Kriekemeet Oost
Ruimtelijke onderbouwing

Januari 2024

NL.IMRO.1676.00369OvgBH-VA01

Gemeente Schouwen-Duivenland

1 Inleiding **3**
1.1 Aanleiding en doel 3
1.2 Ligging en begrenzing projectgebied 3
1.3 Procedure omgevingsvergunning 5
1.4 Leeswijzer 6

2 Beschrijving project **7**
2.1 Huidige situatie 7
2.2 Beoogde situatie 8

3 Beleid **12**
3.1 Rijks-, provinciaal en regionaal beleid 12
3.2 Gemeentelijk beleid 12

4 Omgevings- en milieuaspecten **15**
4.1 Verkeer en parkeren 15
4.2 Milieu- en duurzaamheidaspecten 15
4.2.1 Milieuzonering 15
4.2.2 Geluidhinder 16
4.2.3 Luchtkwaliteit 17
4.2.4 Geur 17
4.2.5 Externe veiligheid 18
4.2.6 Ecologie 18
4.2.7 Bodem 19
4.2.8 Water 19
4.2.9 Lichthinder 22
4.2.10 Duurzaamheid en klimaat(adaptatie) 22
4.2.11 (vormvrije) M.e.r.-beoordeling 23
4.3 Archeologie en cultuurhistorie 24

5 Uitvoerbaarheid **26**
5.1 Economische uitvoerbaarheid 26
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 26

6 Samenvatting en conclusie **27**

BIJLAGEN

1 DO herinrichting centrum Haamstede (juli 2023)
2 Akoestisch onderzoek Parkeerterrein Kriekemeet-Oost (juli 2023)
3 Quickscan Wet natuurbescherming Econsultancy (maart 2023)
4 Nader onderzoek ecologie (augustus 2023)
5 Voortoets stikstofdepositie (oktober 2023)

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

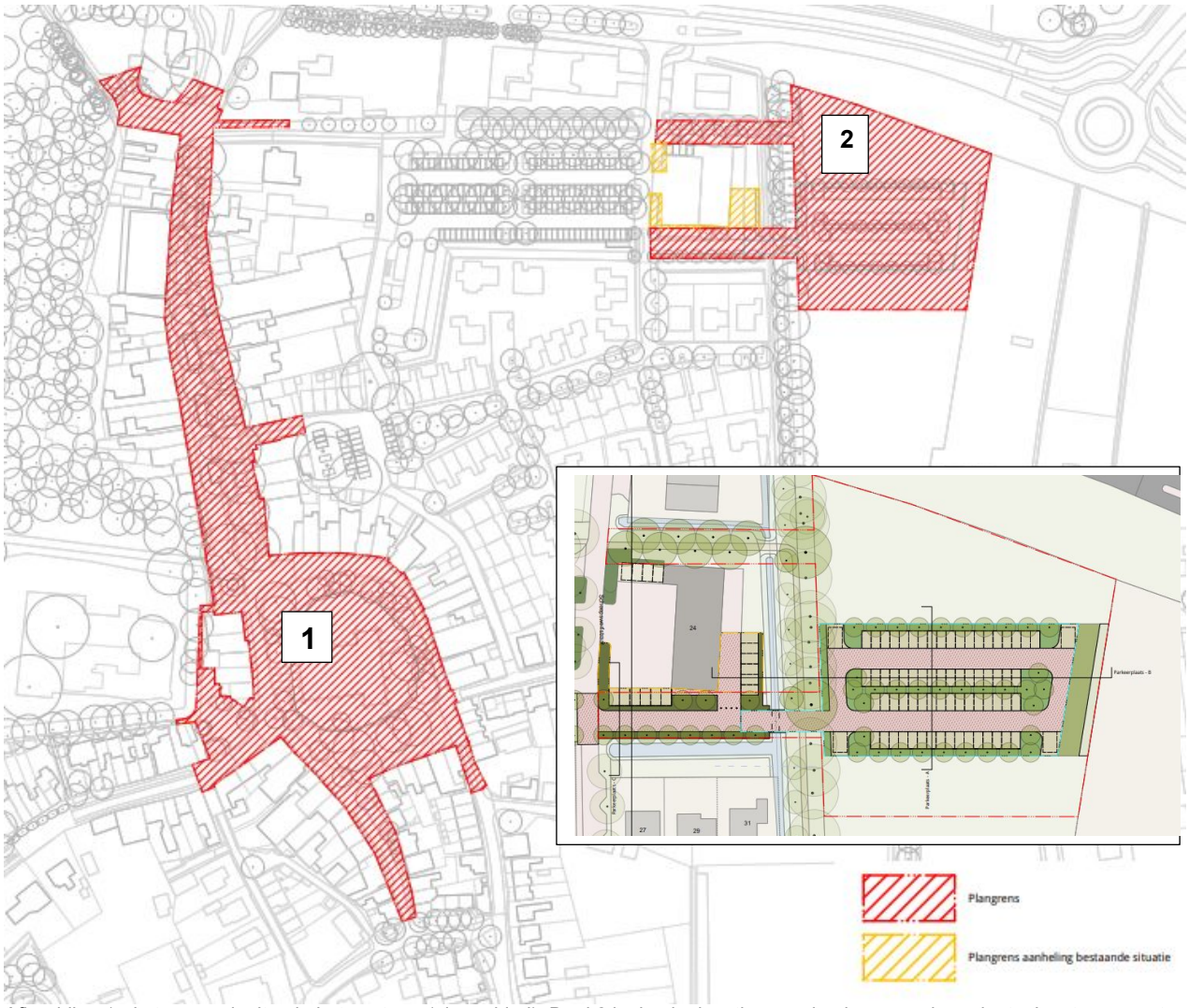
In februari 2020 is de ‘Dorpsvisie Burgh-Haamstede’ vastgesteld door de gemeenteraad van Schouwen-Duiveland. Vervolgens heeft de raad in juni 2021 kennisgenomen van de uit de Dorpsvisie voortkomende landschappelijke en cultuurhistorische analyse, het verkeersonderzoek en het strategisch programma voor Burgh-Haamstede. Daaropvolgend heeft het college van burgemeester en wethouders op 14 september 2021 een procesvoorstel met uitvoeringsprogramma ‘Dorpsvisie’ vastgesteld. Eén van de daaruit volgende projecten betrof het opstellen van een stedenbouwkundig plan en een beeldkwaliteitsplan voor de zogenoemde dorpsas. Beide documenten zijn in maart 2023 door de raad vastgesteld als ruimtelijke leidraad voor onder meer de herinrichting van diverse deelgebieden in Burgh-Haamstede. Eén van de gewenste ontwikkelingen uit de dorpsvisie en tevens het eerste deelproject uit het stedenbouwkundig plan is het herinrichten van de openbare ruimte aan de Noordstraat, Ring en Weststraat (deel).

De initiatiefnemer (de gemeente) gaat het centrum van de kern Haamstede herinrichten. Als gevolg van deze herinrichting vervallen een aantal parkeerplaatsen in het centrum. De parkeerplaatsen moeten elders worden gecompenseerd in de nabijheid van het centrum. Als locatie voor deze compensatie heeft de gemeente een deel van het weiland ten oosten van het bestaande parkeerterrein aan de Kriekemeet en ten noorden van de volkstuinen op het oog. In afbeelding 1 is in het rood het plangebied weergegeven in de kern van Haamstede. Hierbij vervallen in het rode gebied 1 de parkeerplaatsen. In het rode gebied 2 worden parkeerplaatsen aangelegd, mede ter compensatie vanwege het vervallen van de parkeerplaatsen in gebied 1. In de inzet bij afbeelding 1 is het plangebied concreter ingevuld.

Doel van deze ruimtelijke onderbouwing is het bieden van een planologisch-juridisch kader voor het verlenen van de omgevingsvergunning voor de realisatie van dit parkeerterrein, dat er in de praktijk voor moet zorgen dat de parkeerbalans in de nabijheid van het centrumgebied, voor zowel inwoners, ondernemers als bezoekers op orde blijft, nu de parkeerplaatsen in het centrum van Haamstede na de herinrichting niet meer beschikbaar zijn.

1.2 Ligging en begrenzing project-/plangebied

De ligging van het plangebied, het gedeelte waar de parkeerplaats wordt aangelegd, is globaal weergegeven op de luchtfoto in afbeelding 2. Het betreft een perceel ten noorden van de volkstuintjes, aan de Serooskerkseweg. De kadastrale gegevens van die locatie zijn bekend als gemeente Westenschouwen, sectie C, nummer 2488. Aan de oostzijde ligt de minicamping de Dapperhof.



Afbeelding 1: de twee gedeelten in het centrum (plangebied). Deel 2 is de planlocatie voor de nieuwe parkeerplaats. Inzet: concreet plangebied Bron: gemeente

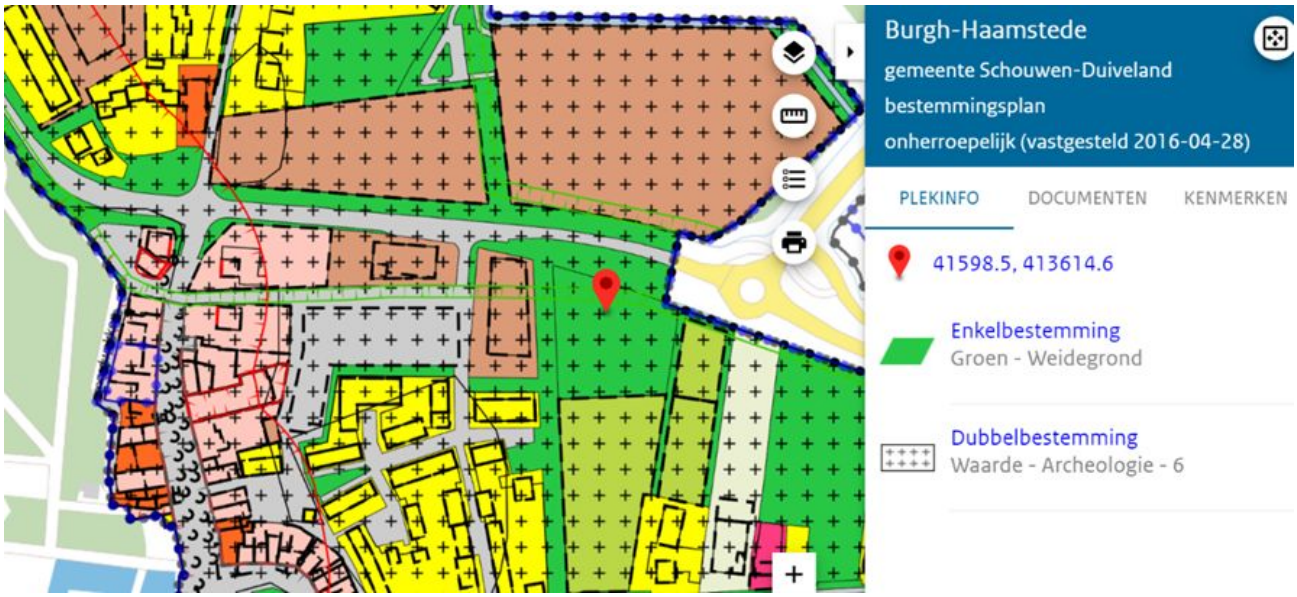
Afbeelding 2: luchtfoto. Binnen de rode cirkel ligt het plangebied bron: gemeente

1.3 Procedure omgevingsvergunning

Het vigerende bestemmingsplan is het bestemmingsplan ‘Burgh-Haamstede’ vastgesteld op 28 april 2016. De locatie waar de parkeerplaats wordt aangelegd, heeft de enkelbestemming ‘Groen-Weidegrond’. De bestemming is met name gericht op het behoud en herstel van de aan de gronden eigen natuur- en landschapswaarden. Het aanleggen van een parkeerplaats van deze omvang is niet rechtstreeks mogelijk binnen deze bestemming.

De voor 'Groen - Weidegrond' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

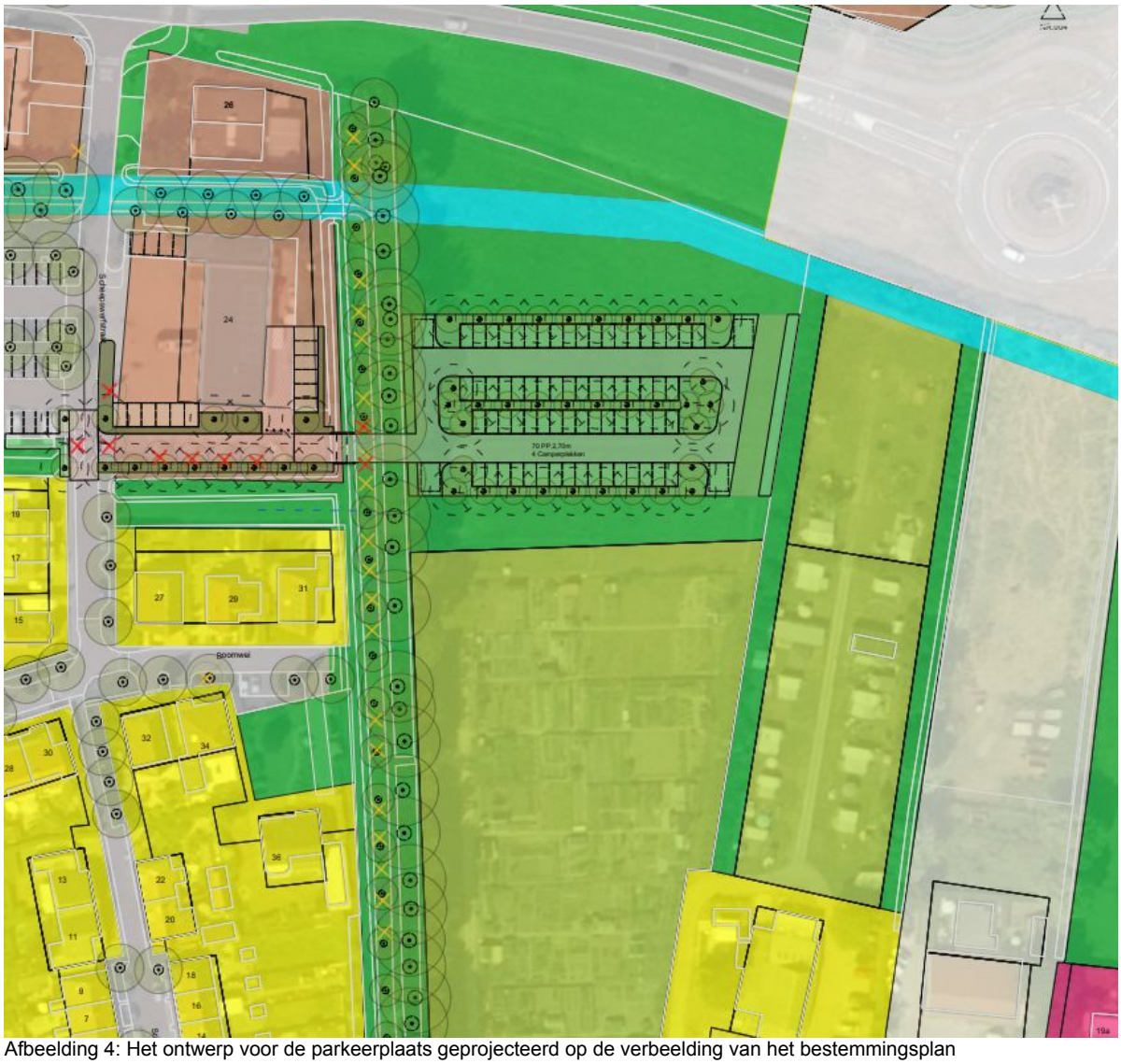
a. het hobbymatig weiden van vee;
b. ter plaatse van de aanduiding 'natuur en landschap: tevens voor het behoud en herstel van de aan de gronden eigen natuur- en landschapswaarden;
c. ter plaatse van de aanduiding 'natuurontwikkelingsgebied': tevens voor het beschermen van natuurbelangen en/ of het ontwikkelen van nieuwe natuur;
d. ter plaatse van de aanduiding 'houtwal': het behoud en het herstel van een houtwal of van houtsingels;
e. bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals natuurvriendelijke oevers, water, waterhuishoudkundige voorzieningen en nutsvoorzieningen.



Afbeelding 3: bestemmingsplaninformatie Bron: ruimtelijkeplannen.nl

Om de aanleg van het beoogde parkeerterrein mogelijk te maken, wordt gebruik gemaakt van de uitgebreide procedure in lid 1, sub a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Dit artikel regelt dat een omgevingsvergunning voor planologisch strijdig gebruik kan worden verleend, indien aangetoond wordt dat deze niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Daartoe wordt in deze (goede) ruimtelijke onderbouwing, met het inzichtelijk maken van de ruimtelijk relevante aspecten van dit project, aangetoond dat wordt voldaan aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening.



Afbeelding 4: Het ontwerp voor de parkeerplaats geprojecteerd op de verbeelding van het bestemmingsplan

1.4 Leeswijzer

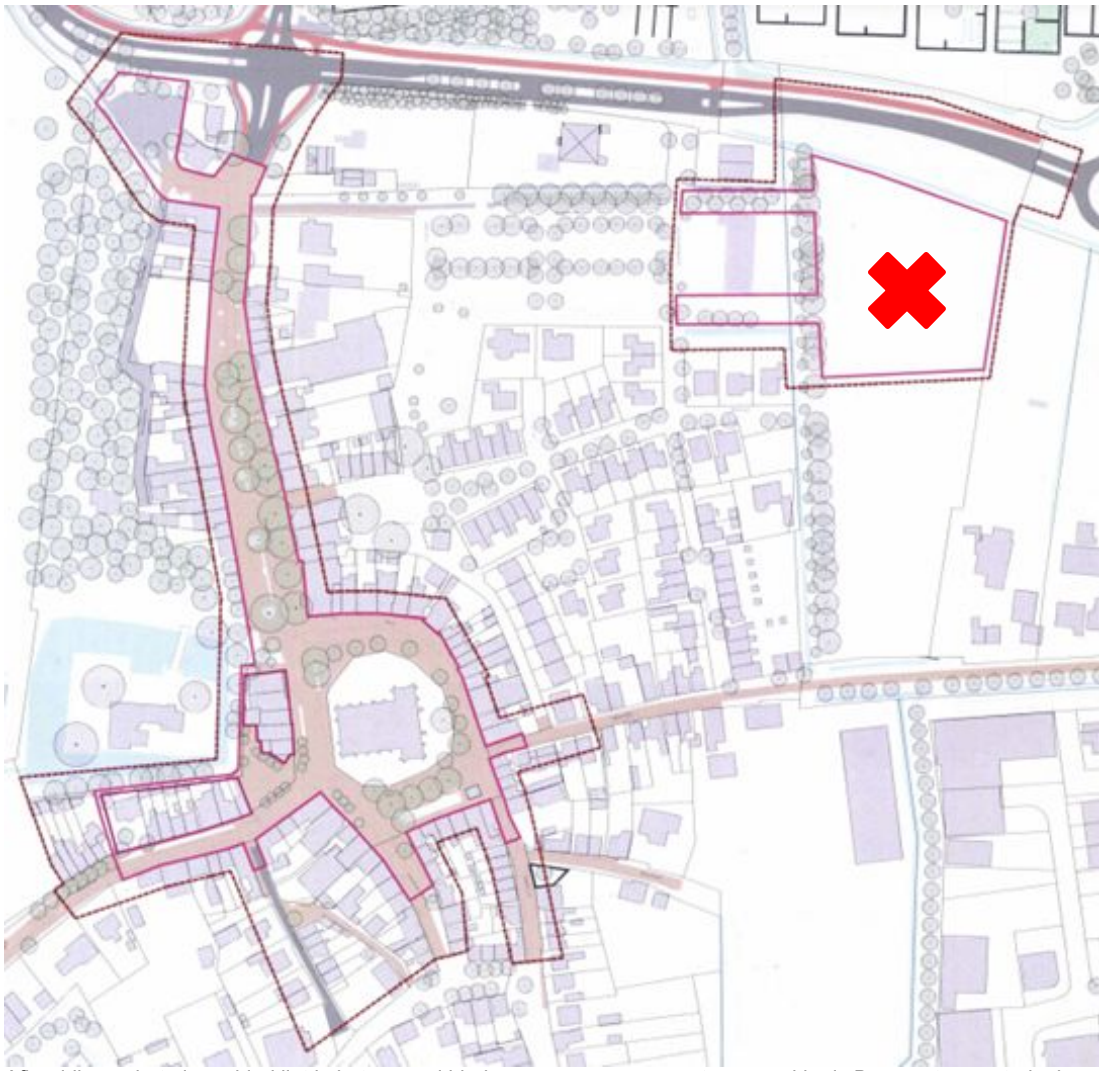
In hoofdstuk 2 wordt het project omschreven. In de hoofdstukken 3 en 4 wordt het project achtereenvolgens getoetst aan het beleidskader en relevante omgevings- en milieuaspecten. Op de uitvoerbaarheid van het project wordt in hoofdstuk 5 ingegaan. Tenslotte zijn in hoofdstuk 6 de samenvatting en de conclusie van de ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

2 Beschrijving project

2.1 Huidige situatie

Herinrichting centrum Haamstede
In maart 2023 heeft de gemeenteraad het stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitsplan Dorpsas Burgh-Haamstede vastgesteld, met daarin onder meer het beoogde profiel voor de dorpsas en diverse schetsontwerpen voor de herinrichting van de Noordstraat, de Ring en een deel van de Weststraat en de aanleg van een parkeerterrein in de nabijheid van het centrum van Haamstede. Het betreft het eerste herinrichtingsproject in een reeks van meerdere projecten, die er in de komende jaren voor moeten zorgen dat de leefbaarheid en beleefbaarheid van Burgh-Haamstede verbeterd wordt en de dorpsas een uniforme en herkenbare uitstraling krijgt.

Plangebied
De locatie voor de herinrichting van het centrum van Haamstede betreft de Noordstraat, de Ring en een deel van de Weststraat, zoals op bijgevoegde tekening is weergegeven. Het perceel/plangebied voor de aanleg van het parkeerterrein (zie rood kruis) bestaat uit een weide waar het hobbymatig houden van vee (pony's) is toegestaan. Rondom de weide zijn sloten en ruigtes gelegen. Twee toegangswegen naar de weide lopen langs bestaande watergangen en langs de brandweerkazerne. Met de aanleg van het parkeerterrein worden de parkeerplaatsen die door de herinrichting vervallen in het centrum van Haamstede gecompenseerd.



Afbeelding 5: het plangebied ligt in het perceel hierboven aangegeven met een rood kruis Bron: ontwerp stedenbouwkundig plan

Afbeelding 6: plangebied gezien van de Serooskerkseweg.

2.2 Beoogde situatie

De uitwerking van de parkeeropgave in relatie tot het verdwijnen van 45 parkeerplaatsen is in het stedenbouwkundig ontwerp uitgewerkt en weergegeven in afbeelding 7 en 8 op de volgende pagina. Deze onderbouwing is ten behoeve van de aanleg van dat parkeerterrein.

Parkeren op een nieuwe plek
Door de overzichtelijke schaal van het dorp, de aanwezigheid van de kerktuin en monumentale bomen, statige bebouwing (waaronder de kerk en Slot Haamstede) en royale openbare ruimte is Haamstede een dorp met een goede verblijfskwaliteit. De verkeersintensiteit van gemotoriseerd verkeer en het parkeren in de openbare ruimte doet afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte. Dit vraagt om een andere manier van omgaan met het verkeer op de dorpsas.

Om hieraan tegemoet te komen wordt de kern van Haamstede in het seizoen (1 april tot 1 november) afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. De afsluiting loopt vanaf de entree Noordstraat naar de aansluiting op Noordwekken tot aan de kruising Weststraat en Ankerweg. Tijdens de seizoensafsluiting zijn de Noordstraat, Ring en een deel van de Weststraat niet toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. Buiten de seizoensafsluiting zijn de Weststraat - Ring westzijde en de Noordstraat toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer in één richting (rijrichting zuid naar noord). De aansluiting Dapperweg, Ooststraat en Zuidstraat met de Ring blijven jaarrond afgesloten. Deze straten blijven voor bestemmingsverkeer bereikbaar vanaf de andere zijde.

Laden en lossen vindt plaats binnen venstertijden. De route voor laden en lossen volgt de rijrichting voor gemotoriseerd verkeer (rijrichting zuid naar noord). Bewoners van de Noordstraat, Ring en Weststraat kunnen hun woning bereiken middels een ontheffing. De parkeerplaatsen in de kern worden binnen het plangebied opgeheven. Na de herinrichting zijn er geen reguliere parkeerplekken in de kern Haamstede. De opgeheven parkeerplaatsen worden buiten het plangebied gecompenseerd.

Randvoorwaardelijk voor het veranderen van de verkeersstructuur van Burgh-Haamstede blijft het waarborgen van de bereikbaarheid van de wijken en bestemmingen gelegen aan de dorpsas en het garanderen van voldoende parkeergelegenheid op de plekken waar bezoekers en bewoners de kernen vanaf de N57 zullen benaderen. In het stedenbouwkundig plan zijn zoekgebieden opgenomen voor alternatieve parkeervoorzieningen nabij Haamstede, zoals de (omgeving van de) Kriekemeet.

Door het autovrij maken van de kern van Haamstede (seizoensgebonden of jaarrond) zullen er 40-50 parkeerplaatsen komen te vervallen.

Wanneer de Noordstraat en Ring in Haamstede worden afgesloten blijven de omliggende wijken bereikbaar via de Boomwei/Kriekemeet, Dapperweg/Roterij, Ooststraat en Zuidstraat/ Zandweg. De Burghseweg/Weststraat zal bereikbaar zijn voor bestemmingsverkeer via de Bernhardstraat tot aan de Ankerweg. Voor bewoners en minder validen zal de kern Haamstede bereikbaar blijven middels een ontheffing. Laden en lossen kan geregeld worden middels venstertijden.

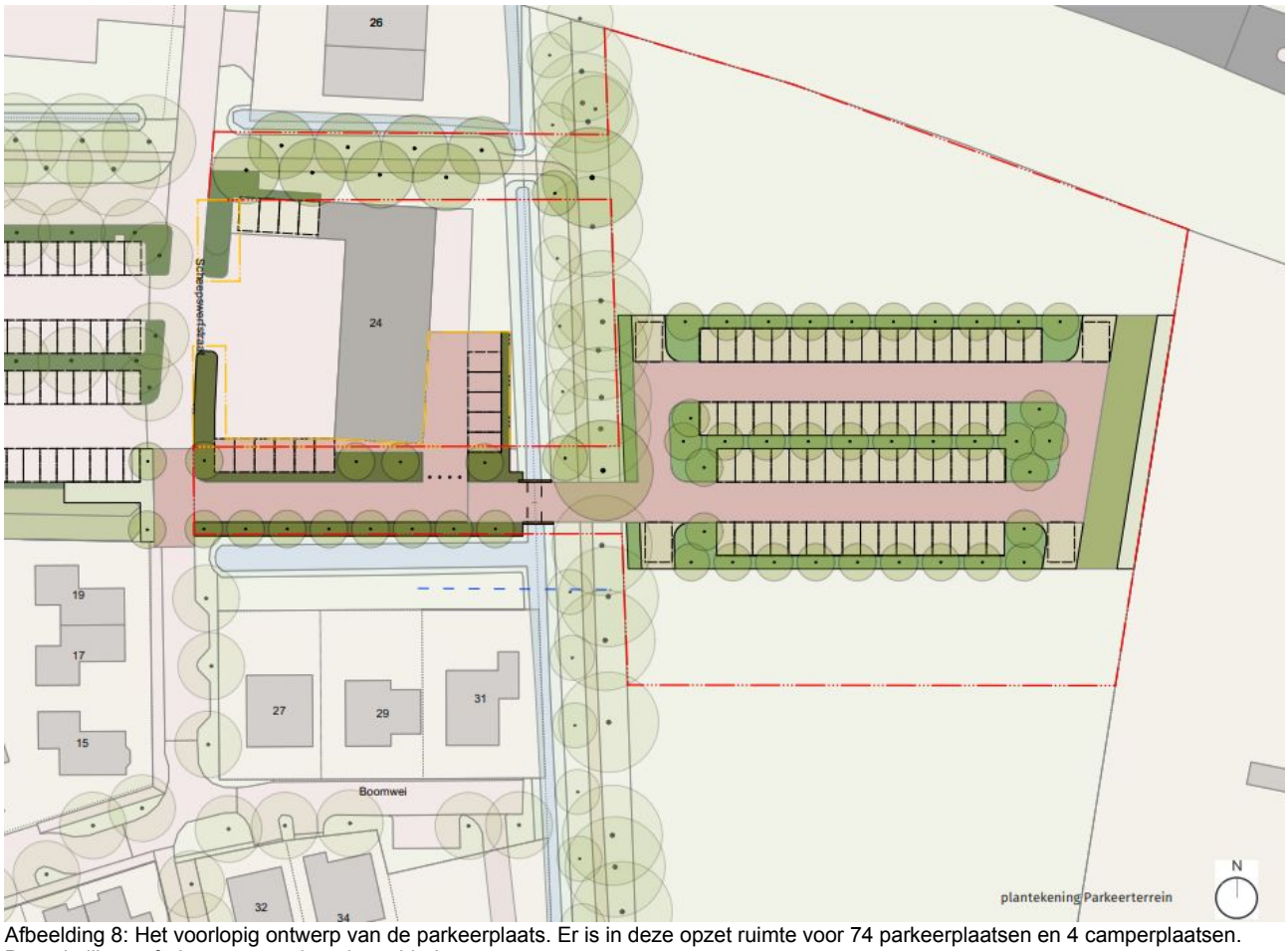
De opgeheven parkeerplaatsen kunnen buiten het plangebied worden gecompenseerd. Hierbij geldt dat bewonersparkeren dicht bij de kern wordt georganiseerd. Hierdoor worden loopafstanden beperkt tot 2 minuten (200 m). Op onder meer de parkeerplaats aan het Noordwekken en op het Schoolpleintje komen parkeerplekken voor vergunninghouders. De parkeerplaatsen in de Weststraat blijven behouden. Bezoekersparkeren wordt gecompenseerd op de nieuw aan te leggen parkeerplaats nabij de Kriekemeet. Deze parkeergelegenheid biedt parkeren op 4 minuten loopafstand van de kern (400 m).

Afbeelding 7: streefbeeld voor de verkeerstructuur uit het Voorlopig Ontwerp centrum Haamstede bron: gemeente

De inrichting van de parkeerplaats blijft voorlopig beperkt tot 74 parkeerplaatsen en 4 camperplaatsen. De ruimte ten noorden van de beoogde parkeerplaats biedt nog mogelijkheden voor uitbreiding op termijn. Met de in totaal 78 parkeerplaatsen worden de parkeerplaatsen die in het centrum vervallen ruim gecompenseerd.

Er wordt gebruik gemaakt van de bestaande toegangsweg. Deze is dusdanig ingericht dat al het verkeer van en naar de parkeerplaats vlot kan worden afgewikkeld.

Voor de rijbaan worden klinkers (her-)gebruikt, die elders in het project vrijkomen. In de parkeervakken komen grasbetonstenen te liggen. Die zorgen voor een betere afvoer van het oppervlaktewater en dragen bij aan een groene uitstraling van de parkeerplaats. Het groen op en rondom de parkeerplaats zorgt voor een goede landschappelijke inpassing, waarbij we bezien of de bomen die uit het centrumgebied moeten verdwijnen eventueel herplant kunnen worden op het parkeerterrein. Door het plaatsen van een haag rondom de parkeerplaats worden de auto’s voor de omgeving aan het oog onttrokken.



Afbeelding 8: Het voorlopig ontwerp van de parkeerplaats. Er is in deze opzet ruimte voor 74 parkeerplaatsen en 4 camperplaatsen. De rode lijn geeft de grens van het plangebied weer.

Afbeelding 9: referentiebeeld en sfeerimpressie van de voorgenomen inrichting nieuwe parkeerplaats. De rijbaan wordt overigens in klinkers uitgevoerd. Op de sfeerimpressie (uit Frankrijk) is de rijbaan uitgevoerd in asfalt.

Afbeelding 10: In de parkeervakken zal gebruik worden gemaakt van de grasbetonstenen. Dat verbetert de afwatering en draagt bij aan de groene uitstraling van de parkeerplaats.

3 Beleid

3.1 Rijks-, provinciaal en regionaal beleid

Gezien de kleinschaligheid en aard van het project tast het de nationale, provinciale en regionale belangen niet aan. Omgekeerd stellen het Rijks-, provinciaal en regionaal beleid geen beperkende bepalingen die voor onderhavig project van belang of belemmerend zijn.

3.2 Gemeentelijk Beleid

Het gemeentelijk beleid voor deze locatie is vastgelegd in een aantal beleidsdocumenten die in elkaars verlengde liggen. Feitelijk is er sprake van een voortschrijdende verfijning van de plannen, waarbij eerst de visie op hoofdlijnen is vastgelegd, een aantal thema's nader is uitgezocht, een proces is vastgelegd en uiteindelijk de concrete uitwerking in de plannen gestalte krijgt.

In volgorde van ontwikkeling betreft het de volgende documenten:

- de Dorpsvisie Burgh-Haamstede (februari 2020)
  In de Dorpsvisie is de gewenste ontwikkelrichting voor Burgh-Haamstede voor de komende jaren vastgelegd en zijn de kansrijke sleutelprojecten opgenomen. Deze sleutelprojecten vormen de pijlers onder de verdere ontwikkeling van Burgh-Haamstede en zijn een logische stap om de transformatie en opwaardering in gang te zetten. De sleutelprojecten zijn verschillend van aard. Van het uitvoeren van onderzoeken, zoals een verkeersonderzoek en het opstellen van aanvullende plannen (bijvoorbeeld een structuurvisie, stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan) tot aan het maken en uitvoeren van inrichtingsplannen voor diverse delen van de openbare ruimte en andere concrete uitvoeringsplannen.

- de Cultuurhistorische en landschappelijk analyse en kernwaarden (juni 2021)
  De cultuurhistorische en landschappelijke analyse en de daaruit voortkomende kernwaarden zijn een richtinggevend kader voor de ontwikkeling van ruimtelijke projecten op en langs de 'dorpsas' en daarmee ook in de centra van Burgh en Haamstede. Op basis van de analyse en synthese van de cultuurhistorische en landschappelijke elementen zijn 8 kernwaarden gedefinieerd. Per kernwaarde worden kansen beschreven en aanbevelingen gedaan. De kernwaarden zorgen ervoor dat bij ontwikkelingen en planvorming een integrale afweging kan worden gemaakt, en behoud en de versterking van kwaliteiten wordt geborgd.

  - het Procesvoorstel uitvoering Dorpsvisie Burgh-Haamstede (september 2021)
    In de Dorpsvisie is opgenomen dat wordt gekozen voor een programmatische aanpak voor de verdere uitvoering. In het procesvoorstel is de programmatische aanpak verder vormgegeven. In het procesvoorstel wordt de organisatiestructuur inzichtelijk gemaakt en worden de afspraken tussen de verschillende werkvormen, zoals project- en werkgroepen, vastgelegd. Bij het procesvoorstel is een planning gevoegd.

  - Beeldkwaliteitsplan en stedenbouwkundig plan (maart 2023)
    De gemeenteraad heeft in maart 2023 het Beeldkwaliteitsplan en het Stedenbouwkundige plan vastgesteld. Het beeldkwaliteitsplan is het document waarin de gewenste ruimtelijke kwaliteit van de bebouwing en de buitenruimte beschreven staat. Door vaststelling door de raad is het beeldkwaliteitsplan onderdeel geworden van het welstandsbeleid van de gemeente. De inhoud van het beeldkwaliteitsplan borduurt voort op de kernwaarden uit de cultuurhistorische en landschappelijke analyse. Als bewoner of ondernemers nu of in de toekomst bouwplannen hebben of iets in de openbare ruimte willen plaatsen dan toetst de gemeente de plannen aan de randvoorwaarden in dit document. Het stedenbouwkundig plan vormt het basisplan voor de diverse deelprojecten en de ruimtelijke programma's binnen het projectgebied. Het beeldkwaliteitsplan en het stedenbouwkundig plan zoomen specifiek in op de dorpsas en de directe omgeving.

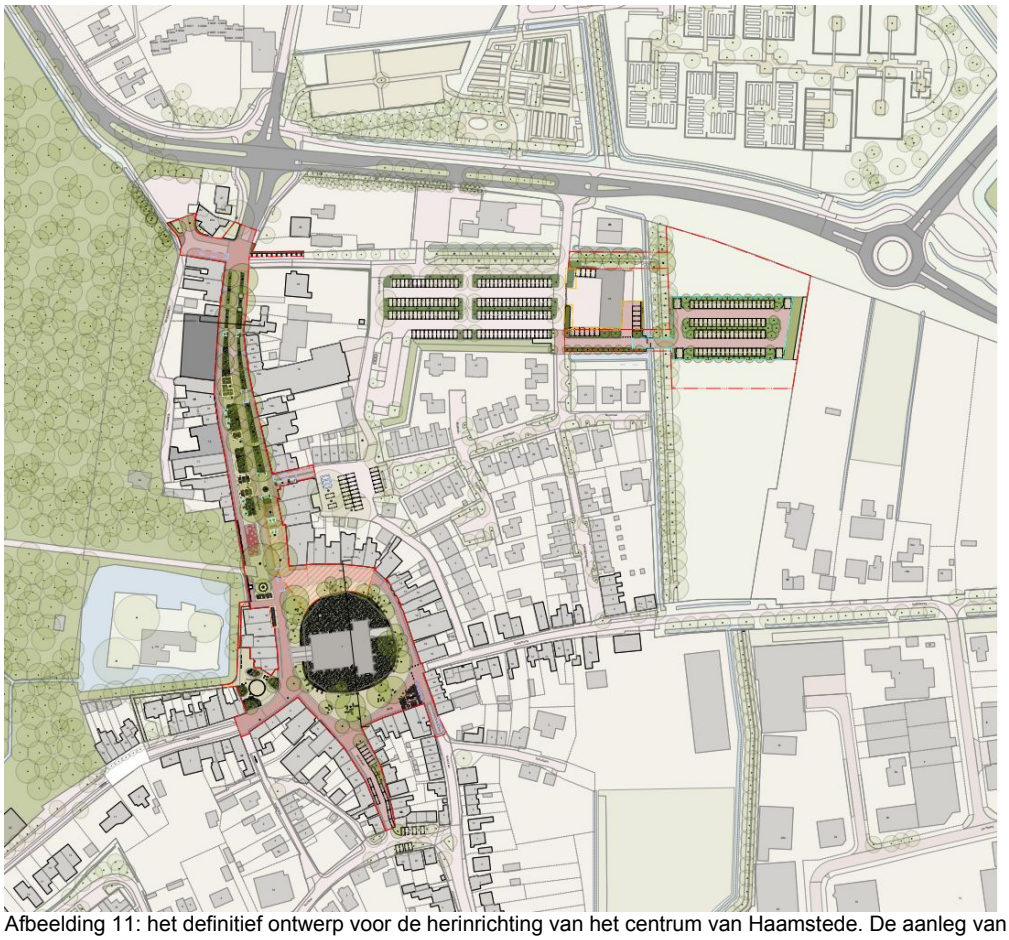
  - Het definitief ontwerp Kern Haamstede (juli 2023)

Het ontwerp voor Kern van Haamstede is het eerste herinrichtingsproject in een reeks van meerdere projecten dat voortkomt uit de plancyclus, zoals opgenomen in diverse hierboven genoemde (beleids)documenten.
De gemeente wil de herontwikkeling van Burgh-Haamstede verder ondersteunen door de openbare ruimte van de Noordstraat, de Ring en een deel van de Weststraat en de nieuwe parkeerplaats her in te richten. De herinrichting moet ervoor zorgen dat de leefbaarheid en beleefbaarheid van Burgh-Haamstede een upgrade krijgen en de dorpsas een uniforme en herkenbare uitstraling krijgt.
De gemeente wil de verblijfskwaliteit vergroten en mensen verleiden langer te blijven hangen, op een terras, in het zonnetje op een bankje of wandelend langs de winkeltjes en horeca. Het centrum moet een vanzelfsprekende en levendige ontmoetingsplek worden voor bewoners en bezoekers waar regelmatig wat te doen is en waar winkelen samengaat met een hapje eten, een drankje doen, een evenement bezoeken of gewoon mensen kijken.

Daarbij moet worden gezocht naar uitbreiding van het parkeren en goede wandelrelaties met de Noordstraat en Ring. De uitbreidingsmogelijkheid voor piekmomenten in parkeren ligt achter de brandweerkazerne. Dat is ook opgenomen in het definitief ontwerp. De Kriekemeet is daarvoor de meest logische plek. Het heeft een directe aansluiting op het parkeren en de Serooskerkseweg voor het autoverkeer en ligt op korte afstand van de Noordstraat. De bestaande parkeerplaats kan worden uitgebreid naar het oosten, de ruimte achter de brandweerkazerne. Een directe aansluiting op de rotonde is daarbij (in de verdere toekomst) te onderzoeken.

Inmiddels is het plan in een ontwerp uitgewerkt (zie 3.2.6) en gedeeld met de bevolking. De (her)inrichting van het centrum past binnen het vigerende bestemmingsplan. Dat geldt niet voor de aanleg van het parkeerterrein hiervoor moet uitgebreide procedure worden gevolgd waar deze onderbouwing onderdeel van is.

3.2.6 Definitief ontwerp (DO) Kern Haamstede (juli 2023)



Afbeelding 11: het definitief ontwerp voor de herinrichting van het centrum van Haamstede. De aanleg van de parkeerplaats achter de brandweerkazerne dient ter compensatie van de parkeerplaatsen die vervallen in het centrum

De aanleg en functie parkeerplaats passen niet binnen de mogelijkheden van het vigerend bestemmingsplan. Het doorlopen van een ruimtelijke procedure is daarom nodig.

Het plan voor het centrum van Haamstede is uitgewerkt tot een definitief ontwerp (DO). Het definitief ontwerp voor de herinrichting van het centrum van Haamstede zal aan de raad ter vaststelling worden aangeboden, Inmiddels is ook gestart met de voorbereiding van de uitwerking van het DO tot een uitvoeringsontwerp.

Met de uitvoering kan worden begonnen als ook de omgevingsvergunning voor de aanleg van de parkeerplaatsen is verleend. De realisatie van de parkeerplaatsen is randvoorwaardelijk voor de start van de uitvoering van de herinrichting van het centrum. De parkeerplaatsen die vervallen moeten worden vervangen voordat de parkeerplaatsen in het centrum (kunnen) worden opgeheven. Voor het verlenen van de omgevingsvergunning is het college het bevoegd gezag. Aan de raad dient wel een ‘verklaring van geen bedenkingen (vvgb)’ te worden gevraagd. Het ontwerp van de vvgb wordt daarna ter inzage gelegd. Na de verwerking van eventuele zienswijzen kan (zal) de raad besluiten tot het afgeven van de definitieve vvgb.

4 Omgevings- en milieuaspecten

4.1 Verkeer en parkeren

Toetsingskader
Integraal verkeer- en vervoersplan (2017)
De IVVP 2017 is een mobiliteitsplan waarin op hoofdlijnen is vastgesteld wat we op het gebied van verkeer en vervoer willen bereiken. Het verkeersbeleid is vastgelegd en is aan de hand van een aantal thema's vertaald in een aantal concrete doelen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid, gezondheid en duurzaamheid. De thema's uit het IVVP zijn:

- wegencategorisering;
- fiets;
- openbaar vervoer;
- vrachtverkeer;
- landbouw;
- toegankelijkheid;
- voorzieningen;
- kustgebied.

In het IVVP 2017 zijn geen uitspraken opgenomen over te hanteren parkeernormen.

Parkeerbeleid 2017-2020
In het Parkeerbeleid 2017-2020 worden diverse aspecten rondom het parkeren in Schouwen-Duiveland behandeld, zoals parkeerregulering en de toegankelijkheid en het kwaliteitsniveau van parkeerplaatsen. Bewust zijn geen parkeernormen opgenomen, omdat situaties vaak erg specifiek zijn en maatwerk vaak nodig is. Daarvoor kan prima gebruik worden gemaakt van de landelijke CROW-richtlijnen, die zijn vastgelegd in de CROW publicatie nummer 317 “kencijfers parkeren en verkeersgeneratie”. In deze publicatie zijn parkeerkencijfers voor verschillende functies opgenomen. Per functie is het kencijfer te bepalen aan de hand van de locatie en de stedelijkheidsgraad.

In de beleidsnota wordt voor de gemeente Schouwen-Duiveland de stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk' aangehouden. Als locatie wordt voor de gehele gemeente, met uitzondering van Zierikzee, 'rest bebouwde kom' (wanneer gelegen binnen de bebouwde kom) en 'buitengebied' (wanneer gelegen buiten de bebouwde kom) gehanteerd.

Conclusie
Het aspect verkeer en parkeren geeft geen belemmeringen voor de ontwikkelingen. In het centrum vervallen ongeveer 45 parkeerplaatsen. Op de nieuwe locatie worden 74 parkeerplaatsen en 4 camperplaatsen aangelegd. De nieuwe locatie draagt met het extra aantal parkeerplaatsen bij aan het verlichten van de parkeerdruk in de directe omgeving.

4.2 Milieu- en duurzaamheidaspecten

4.2.1 Milieuzonering

Toetsingskader
Door het aanbrengen van een zone tussen bedrijvigheid en milieugevoelige bestemmingen (zoals woningbouw) kan de overlast ten gevolge van bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden worden. Zonering is met name van toepassing bij nieuwbouw van woningen en andere gevoelige functies in de directe omgeving van een bedrijf en bij vestiging van een nieuw bedrijf in de directe omgeving van gevoelige bestemmingen. Op basis van de Handreiking ‘Bedrijven en Milieuzonering 2009’ (hierna: Handreiking) wordt onder milieugevoelige functies verstaan: woningen, woongebieden, ziekenhuizen, scholen en verblijfsrecreatie. Sommige functies kunnen zowel milieubelastend als milieugevoelig zijn (bijvoorbeeld ziekenhuizen en scholen).

Toetsing
Een parkeerterrein is een milieubelastende functie. Op grond van de Handreiking heeft een parkeerterrein

een richtafstand van 30 meter tot milieugevoelige functies in het omgevingstype “rustige woonwijk”. De
richtafstand geldt tussen de bestemmingsgrens en de gevel van de milieugevoelige functies. De richtafstand heeft betrekking op het aspect geluid (30 meter) en geur (10 meter). In de directe omgeving van de parkeerplaats bevinden zich de brandweerkazerne, de huisartsenpraktijk, volkstuinen, een camping en enkele woningen. Voor het plangebied kan rekening houdend met deze combinatie van functies gemotiveerd van de VNG-richtlijn worden afgeweken. Het parkeerterrein lag in de oorspronkelijke opzet op meer dan 30 meter van de dichtstbijzijnde gevel van een woonhuis. In de definitieve versie is de parkeerplaats verder naar het noorden verschoven en is de afstanden tot de woningen vergroot. De parkeerplaats komt daarmee op meer dan 30 meter te liggen van de woonhuizen.

Conclusie:
Het aspect milieuzonering vormt geen belemmering voor de aanleg van het parkeerterrein.

4.2.2 Geluidhinder
Toetsingskader
Een belangrijke basis voor de ruimtelijke afweging in het kader van het aspect geluid is de Wet geluidhinder (Wgh). Deze wet biedt geluidgevoelige functies (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van o.a. wegverkeerlawaai en industrielawaai door middel van zonering.

Afbeelding 12: Afstanden van woonbestemming en recreatieve bestemming bron: gemeente

Industrielawaai
In de Wgh wordt verhoudingsgewijs slechts een klein gedeelte van het industrielawaai gereguleerd, namelijk alleen voor bedrijven gelegen op een gezoneerd industrieterrein. De geluidsruimte is voor een deel van de bedrijven vastgelegd in de omgevingsvergunning voor de activiteit milieu. Een groot deel van de bedrijven valt onder een algemene maatregel van bestuur, het Activiteitenbesluit. Hierin zijn o.a. voor geluid voorschriften opgenomen. Deze voorschriften kunnen bepalend zijn voor de benodigde afstand tussen het bedrijf en gevoelige functies in de omgeving. Daarnaast moet bij de afweging in het kader van het bestemmingsplan ook rekening worden gehouden met geluidsemissies die niet geregeld zijn in het kader van de milieuwetgeving zoals laden en lossen, verkeer aantrekkende werking of menselijk stemgeluid.

Wegverkeerslawaai
Ingevolge artikel 74 Wgh zijn in principe alle wegen gezoneerd. Uitzondering op deze
regel zijn wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt en woonerven. In het kader van een goede ruimtelijke ordening worden echter ook 30-km wegen meegenomen in de beoordeling.
Tevens zijn in de Wgh onderzoekszones opgenomen, waarbinnen onderzoek moet worden uitgevoerd naar de gevolgen van wegverkeerslawaai op een geluidsgevoelige bestemming. Deze onderzoekszones bedragen voor het stedelijk gebied voor wegen met 1 of 2 rijstroken 200 meter en voor het buitenstedelijk gebied 250 meter voor wegen met 1 of 2 rijstroken. Voor gezoneerde wegen geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB.
De grenswaarde ligt tussen de 53 dB en 68 dB, afhankelijk van de ligging en of het een nieuwe of bestaande situatie betreft. Een geluidsbelasting hoger dan deze grenswaarde is niet toelaatbaar. In het gebied tussen de voorkeursgrenswaarde en de grenswaarde is de geluidbelasting alleen toepasbaar na een afwegingsproces in de vorm van een procedure hogere grenswaarde.

Akoestische onderzoek

Door het akoestische adviesbureau in juli 2023 een akoestisch onderzoek verricht naar de effecten van de aanleg van het parkeerterrein op de omgeving (bijlage 2). Uit de rekenresultaten blijkt dat voldaan wordt aan de richtwaarde van 45 dB(A) etmaalwaarde voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (45 dB(A) overdag, 40 dB (A) in de avond- en 35 dB(A) in de nachtperiode). Ook wordt voldaan aan de richtwaarde van 65 dB(A) in de dag- en 60 dB(A) in de avondperiode. De richtwaarde van 55 dB(A) in de nachtperiode wordt op één toetspunt overschreden. Het betreft de oostelijke zijgevel op de eerste verdieping van de Boomwei 31. Nadere bestudering van de situatie wijst dat het hier om een geheel gesloten dakvlak gaat. Het dakvlak is geheel gesloten, waardoor het te beschouwen is als een “dove gevel”. Een dove gevel wordt in juridische zin niet beschouwd als een gevel waardoor er geen toetsing hoeft plaats te vinden.

Daarnaast speelt mee dat de parkeerplaats ten opzichte van de uitgangssituatie in het onderzoek een aantal meters naar het noorden is verschoven en daarmee op een grotere afstand van de woningen zal worden gerealiseerd. Daarmee verbetert de situatie voor de woningen in beperkte mate.

Conclusie
Er is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het aspect geluid speelt geen beperkende rol bij de realisatie van het parkeerterrein. De parkeerplaats zelf is daarnaast geen geluidgevoelige functie. Het aspect industrielawaai is hier dus niet relevant.

4.2.3 Luchtkwaliteit
Toetsingskader
Om te voorkomen dat de gezondheid wordt aangetast door luchtverontreiniging dient bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen rekening gehouden te worden met de luchtkwaliteit ter plaatse.
In het algemeen geldt dat als aan de richtafstand op grond van de VNG-handreiking Bedrijven en milieuzonering behorende bij de van toepassing zijnde bedrijfscategorie wordt voldaan, het aspect stof niet zorgt voor een aantasting van het woon- en leefklimaat.
Dit aspect hoeft in dit geval niet nader te worden onderzocht.

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in hoofdstuk vijf (luchtkwaliteitseisen) van de Wet milieubeheer (hierna Wm), ook wel Wet luchtkwaliteit genoemd (hierna Wlk). Het doel van de Wlk is het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. De in de Wlk vastgestelde normen voor luchtkwaliteit mogen niet overschreden of, in geval van een bestaande overschrijding, mag een eventuele toename niet in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.
Luchtkwaliteitsnormen vormen geen belemmering voor een ruimtelijke ontwikkeling als:
- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde; of
- een project per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt; of
- een project slechts in ‘niet in betekenende mate’ bijdraagt aan de luchtverontreiniging; of
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het Nationaal programma.

Toetsing
In de Regeling NIBM is aangegeven dat bijvoorbeeld een woningbouwlocatie met maximaal 1.500 woningen aan één ontsluitingsweg is aan te merken als een ontwikkeling die NIBM bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het Wijzigen van de bestemming naar parkeren voor circa 80 parkeerplaatsen met bijkomende verkeersbewegingen kan aangemerkt worden als een plan dat niet in betekende mate bijdraagt (NIBM) aan de concentratie van een stof in de buitenlucht. Daardoor is toetsing aan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit niet nodig.

4.2.4 Geur
Toetsingskader
In het algemeen geldt dat geurgevoelige objecten moeten worden beschermd tegen geuroverlast. Geur kan in de leefomgeving hinder veroorzaken. Bij geur gaat het om de geuruitstoot (emissie) van bedrijven die zich verspreidt via de lucht en een geurbelasting (immissie) veroorzaakt op de woon- en leefomgeving. De afstand tussen geur emitterende bedrijven en geurgevoelige bestemmingen is daarbij van grote invloed. Geur heeft dus gevolgen voor het leefklimaat van mensen en voor het gebruik van de ruimte.

In het algemeen geldt verder dat als aan de richtafstand op grond van de Handreiking Bedrijven en milieuzonering behorende bij de van toepassing zijn de bedrijfscategorie wordt voldaan, het aspect geur

niet zorgt voor een aantasting van het woon- en leefklimaat. Dit aspect hoeft in dit geval niet nader te worden onderzocht.

Toetsing en conclusie
Op grond van de Handreiking geldt voor het aspect geur een richtafstand van 10 meter tot het omgevingstype “rustige woonwijk”. Omdat hier sprake is van het omgevingstype “gemengd gebied” (zie paragraaf 4.2.1) mag één afstandsstap terug worden gedaan. De richtafstand is dan 0 meter en hieraan wordt voldaan.

Het aspect geur vormt geen belemmering voor voorliggende ontwikkeling.

4.2.5 Externe veiligheid
Toetsingskader
In de landelijke regelgeving zijn kwaliteitseisen en normen op het gebied van externe veiligheid geformuleerd. Doel is om bepaalde risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld, tot een aanvaardbaar minimum te beperken.
Bij ruimtelijke plannen wordt ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten gekeken, namelijk:
- bedrijven waar opslag, gebruik en / of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of leidingen.

Het uitgangspunt van wet- en regelgeving en beleid ten aanzien van externe veiligheid is scheiding van kwetsbare functies en risicobronnen. In het externe veiligheidsbeleid wordt doorgaans onderscheid gemaakt tussen:

- het plaatsgebonden risico(PR): de kans dat per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien deze onafgebroken (24 uur per dag en gedurende het gehele jaar) en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas;
- en het groepsrisico (GR): de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp.

Toetsing en conclusie
Het parkeerterrein zelf is geen (beperkt) kwetsbaar object. Het aspect externe veiligheid is niet relevant.

4.2.6 Ecologie
Toetsingskader
Op grond van de Wet natuurbescherming (2017, hierna Wnb) moet bij elk ruimtelijk plan, met het oog op beschermwaardige natuurwaarden, rekening worden gehouden met de regelgeving op het gebied van gebiedsbescherming en soortenbescherming. Een plan mag niet zorgen voor een significant nadelig effect op omliggende Natura2000-gebieden. De leefomgeving van beschermde soorten mag niet worden aangetast (artikel 3.1,3.5 en 3.10 Wnb). Daarnaast geldt altijd de zorgplicht, ook voor onbeschermde soorten (artikel 1.11 Wnb).

Door Econsultancy is in februari 2023 een quickscan Wet natuurbescherming die Econsultancy (rapport 21428.001, versie D2, d.d. 10 maart 2023) uitgevoerd. De quickscan Wet natuurbescherming is uitgevoerd in het kader van de voorgenomen herinrichting van de Noordstraat, de Ring en de Weststraat en de aanleg van voorliggend parkeerterrein en heeft als doel in te schatten of er op de onderzoekslocaties planten- en diersoorten aanwezig of te verwachten zijn, die volgens de Wet natuurbescherming een beschermde status hebben en die mogelijk negatieve invloed kunnen onder-vinden door de voorgenomen ingreep. Tevens is beoordeeld of de voorgenomen ingreep invloed kan hebben op Natura 2000-gebieden, houtopstanden die middels de Wet natuurbescherming zijn beschermd, of op gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland.

Voor de locatie van het parkeerterrein hebben de uitkomsten geleid tot het uitvoeren van een nader onderzoek naar kleine marterachtigen, de rugstreeppad, de heikikker en de boomkikker.

Uit het aanvullend onderzoek (rapport 21428.002, versie D1, 31 augustus 2023) is gebleken dat de locatie geen beschermde functies vervuld voor kleine marterachtigen, voor de boomkikker, de heikikker of de

rugstreeppad. De locatie maakt geen onderdeel uit van het leefgebied van beschermde soorten. Een ontheffingsaanvraag is niet aan de orde.

Uit het onderzoek volgen wel een aantal aanbevelingen. Zo kunnen de werkzaamheden er voor zorgen dat er meer en beter geschikt leefgebied voor de rugstreeppad wordt gecreëerd.

Boomkikker en heikikker kunnen incidenteel de onderzoekslocatie betreden als de situatie veranderd. Geadviseerd wordt een amfibieënscherm te plaatsen voorafgaan aan de werkzaamheden. Het scherm zorgt ervoor dat makkelijker aan de zorgplicht kan worden voldaan voor algemene grondgebonden zoogdieren en algemene amfibieën. Daarnaast wordt geadviseerd om de werkzaamheden buiten het broedseizoen van de algemene broedvogels uit te voeren om verstoring van broedgevallen te voorkomen.

Tot slot wordt geadviseerd om bij de inrichting van de nieuwe situatie rekening te houden met de biodiversiteit door bijvoorbeeld verbindende groenstructuren en ruigtes te creëren, gebruik te maken van inheemse soorten of een natuurlijke wadi aan te leggen. Op dit manier kan de natuurinclusiviteit van de nieuwe situatie worden vergroot. Bij de uitvoering van het project zal rekening worden gehouden met de adviezen.

Voortoets Stikstof
Bij iedere ontwikkeling dient beoordeeld te worden of het initiatief zowel tijdens de realisatiefase als de gebruiksfase leidt tot een toename van de depositie op een stikstofgevoelig habitattype waar de KDW (bijna) wordt overschreden. Om dit te boordelen dient een voortoets uitgevoerd te worden. Voor dit initiatief is deze voortoets in juli 2023 uitgevoerd (bijlage 5). De voortoets bestaat uit een beschrijving van de uitgangspunten van de emissieberekening, de AERIUS-resultaten en de conclusie. Voor het parkeerterrein is een AERIUS-berekening gemaakt voor de realisatiefase en de gebruiksfase. Voor zowel de realisatiefase als de gebruiksfase is een verschilberekening gemaakt met de referentiesituatie (intern salderen). Op 26 oktober 2023 is het rekenprogramma voor stikstof (AERIUS) geactualiseerd. In verband met deze actualisatie zijn ook de stikstofberekeningen met bijbehorende toelichting geactualiseerd. De belangrijkste conclusie uit bijlage 5 is dat uit de verschilberekening voor zowel realisatiefase als de gebruiksfase blijkt dat er geen toename wordt voorzien van de stikstofdepositie op een (bijna) overbelast habitattype. Negatieve effecten zijn op voorhand uit te sluiten.

Daarbij kan nog worden opgemerkt dat, in samenhang met dit project, door de beoogde seizoensafsluiting het eenrichtingsverkeer buiten het seizoen en het vervallen van de parkeerplaatsen op korte afstand van Natura 2000-gebied in het centrum de verkeersintensiteiten in de directe omgeving op de Noordstraat afnemen. Dit (positieve) effect is in de berekeningen niet meegenomen.

Conclusie
Het aspect ecologie heeft geen belemmerende werking voor de realisatie van de parkeerplaatsen. Dat geldt ook voor het aspect stikstof. Er wordt geen toename verwacht van stikstofdepositie op (bijna) overbelaste habitattypen. Negatieve effecten zijn uit te sluiten. Met de adviezen voor het verbeteren van de natuurinclusiviteit zal rekening worden gehouden.

4.2.7 Bodem
Milieuhygiënische bodemkwaliteit
Het landelijk beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie, de bodemkwaliteit mag geen onaanvaardbaar risico opleveren voor de gebruikers van de bodem. Voor alle bestemmingen waar een functiewijziging of herinrichting wordt voorzien, dient de bodemkwaliteit door middel van een bodemonderzoek in beeld te worden gebracht.
Een belangrijk basis vormt de Wet bodembescherming (Wbb) en daarnaast zijn het Besluit bodemkwaliteit en de Waterwet van toepassing. Het doel van de Wbb is om te voorkomen dat nieuwe gevallen van bodemverontreinigingen ontstaan. Voor bestaande bodemverontreinigingen is aangegeven in welke situaties (omvang en ernst van verontreiniging) en op welke termijn sanering moet plaatsvinden. Hierbij dient de bodemkwaliteit tenminste geschikt te worden gemaakt voor de functie die erop voorzien is, waarbij verspreiding van verontreiniging zoveel mogelijk wordt voorkomen. Het Besluit bodemkwaliteit omvat de regels rond grondverzet, bouwstoffen en een stuk kwaliteitsboring.

Niet gesprongen explosieven
De potentiële aanwezigheid van niet gesprongen explosieven (NGE's) kan een bedreiging zijn bij grondroerende werkzaamheden en kan tot vertraging in de planvorming en - uitvoering leiden. De

gemeente heeft beleid opgesteld over de omgang met NGE's. Op basis van historisch onderzoek is een beleidskaart opgesteld. Deze kaart geeft aan in welk gebied er meer of minder risico is op het aantreffen van niet gesprongen explosieven. Per gebied gelden verschillende voorwaarden. Wanneer een gebied bestemd wordt in een risicogebied, worden ontwikkelingen in dit gebied aan het beleid getoetst.

Toetsing
Uit het bodeminformatiesysteem blijkt dat op de locatie van het nieuw te realiseren parkeerterrein geen bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden. Er zijn zover geen bodemonderzoeken uitgevoerd. De bodem voldoet volgens de bodemkwaliteitskaart aan de klasse achtergrondwaarde.
De ontwikkeling vindt wel plaats binnen een gebied waar oorlogshandelingen hebben plaatsgevonden (hoge trefkans). Bij de uitvoering zal in het kader van Arbo wetgeving hier rekening mee gehouden moeten worden. Dit kan door het uitvoeren van een project geboden risico analyse of detectieonderzoek.

Conclusie
Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de realisatie van dit plan. Wel zal bij de uitvoering rekening gehouden moeten worden met onderzoek naar NGE.

4.2.8 Water
Toetsingskader
In ruimtelijke plannen moet voldoende aandacht besteed worden aan waterhuishoudkundige aspecten. Daarbij staan naast een duurzaam waterbeheer de integrale afweging en het creëren van maatwerk voorop. Water moet altijd bekeken worden in het licht van het watersysteem of stroomgebied waarin een stad of een dorp ligt. Een goede afstemming van waterbeleid en ruimtelijke ordening, ook in het direct aangrenzende gebied, is daarom noodzakelijk.

In de Startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw tussen rijk, provincies, Waterschappen en gemeenten (d.d. 14 februari 2001) is overeengekomen dat vanaf de ondertekening van deze overeenkomst op alle voor de waterhuishouding relevante nieuwe ruimtelijke plannen een zogenaamde watertoets uitgevoerd dient te worden. Concreet betekent de invoering van de watertoets, dat een plan een zogenaamde waterparagraaf dient te bevatten, die keuzes ten aanzien van de waterhuishoudkundige aspecten gemotiveerd beschrijft. Daarin dient een wateradvies van de waterbeheerder te worden meegenomen. De watertoets is wettelijk verankerd in artikel 3.6 lid 1, sub b Bro.

In artikel 3.1.1. van het Bro is vastgelegd dat bij het opstellen van het bestemmingsplan overleg dient plaats te vinden met de waterbeheerder. Water dient in een zo vroeg mogelijk moment in de planvorming te worden meegenomen. Bij voorkeur in de initiatieffase.

Watertoets
De watertoets geeft inzicht in de waterhuishoudkundige consequenties van uw plan. Aan de hand van de criteria uit de Handreiking watertoets en de watertoetstabel van het Waterschap Scheldestromen is nagegaan of het voorliggende plan strijdig is met de waterdoelstellingen c.q. noodzaakt tot waterhuishoudkundige maatregelen.
In onderstaande watertoetstabel wordt per thema ingegaan op de aan de realisering van het parkeerterrein verbonden wateraspecten.

Watertoetstabel
De watertoetstabel ondersteunt de onderbouwing van de wateraspecten in een ruimtelijk plan.

Thema en water(beheer)doelstelling	**Uitwerking**
Veiligheid waterkeringen Waarborgen van het veiligheidsniveau en rekening houden met de daarvoor benodigde ruimte.	*De locatie ligt niet in de buurt van waterkeringen*
Voorkomen overlast door oppervlaktewater Het plan biedt voldoende ruimte voor het vasthouden, bergen en afvoeren van water. Waarborgen van voldoende bouwpeil om overstroming vanuit oppervlaktewater in maatgevende situaties te voorkomen. Rekening houden met de gevolgen van klimaatverandering en de kans op extreme weersituaties.	*Vermeld de totale oppervlakken **(in m2)** van:*

	huidige situatie	**na realisatie**	
dakoppervlak	**n.v.t.**	**n.v.t**	**1**
dichte bodemverharding	**0**	**1545 m2**	**2**
doorlatende bodemverharding	**0**	**1280 m2**	**3**
wateroppervlak	**0**	**535 m2**	**4**

- • *Door gebruik te maken van doorlatende bodemverharding en daarnaast ook plantvakken te creëren is er voldoende ruimte voor de opvang van regenwater, zeker omdat er ook 535 m2 wateroppervlak in het plan wordt meegenomen.*

Voorkomen overlast door hemel- en afvalwater Waarborgen optimale werking van de zuiveringen/ RWZI's en van de (gemeentelijke) rioleringen. Afkoppelen van (schone) verharde oppervlakken in verband met de reductie van hydraulische belasting van de RWZI, het transportsysteem en het beperken van overstorten.	*Het hemelwater wordt apart afgevoerd naar het oppervlaktewater, komt niet in de riolering en zal dus geen effect hebben op de werking van het RWZI Westerschouwen.*
Thema en water(beheer)doelstelling	***Uitwerking***
Grondwaterkwantiteit en verdroging Voorkomen en tegengaan van grondwateroverlast en -tekort. Rekening houdend met de gevolgen van klimaatverandering. Beschermen van infiltratiegebieden en –mogelijkheden.	*Door gebruik te maken van doorlatende verharding en plantvakken, wordt een groot gedeelte van de neerslag vastgehouden in de bodem. De aanwezige planten zorgen verder voor het terugdringen van verdroging.*
Grondwaterkwaliteit Behoud of realisatie van een goede grondwaterkwaliteit. Denk aan grondwaterbeschermingsgebieden.	
Oppervlaktewaterkwaliteit Behoud of realisatie van goede oppervlaktewater-kwaliteit. Vergroten van de veerkracht van het watersysteem. Toepassing van de trits schoonhouden, scheiden, zuiveren.	*Toon aan dat de oppervlaktewaterkwaliteit niet achteruitgaat. Denk aan het materiaalgebruik.*
Volksgezondheid Minimaliseren risico watergerelateerde ziekten en plagen. Voorkomen van verdrinkingsgevaar/-risico's via o.a. de daarvoor benodigde ruimte.	*Het afvloeiende hemelwater wordt afgevoerd via watergangen en blijft in principe niet als stilstaand water aanwezig op de locatie.*
Bodemdaling Voorkomen van maatregelen die (extra) maaiveldsdalingen in zettinggevoelige gebieden kunnen veroorzaken.	*Geef aan op welke wijze aandacht is besteed aan het aspect bodemdaling als gevolg van de nieuwe ontwikkeling.*
Natte natuur Ontwikkeling/bescherming van een rijke gevarieerde en natuurlijk karakteristieke aquatische natuur.	*De ontwikkeling heeft geen invloed op de eventuele aquatische natuur ter plaatse.*
Onderhoud oppervlaktewater	*Hier zal bij de uitvoering rekening worden*

Oppervlaktewater moet adequaat onderhouden worden. Rekening houden met obstakelvrije onderhoudsstroken vrij van bebouwing en opgaande (hout)beplanting.	*gehouden door sloten toegankelijk te houden voor onderhoud.*
Andere belangen waterbeheer	
Relatie met eigendom waterbeheerder Ruimtelijke ontwikkelingen mogen de werking van objecten (terreinen, milieuzonering) van de waterbeheerder niet belemmeren.	*Geef aan hoe U omgaat met objecten van waterbeheer voor zover aanwezig in de directe omgeving, zoals terreinen, milieucountouren, etc.*
Wegen in beheer bij het waterschap **(alleen invullen voor zover van toepassing)** *** in de bouwfase:** *Vinden er transporten (grond/bouwmaterialen) plaats over waterschapswegen?* *** na realisatie: verkeersaantrekkende werking** *Veroorzaakt uw plan structureel extra verkeer?* *** na realisatie: bereikbaarheid** *Omschrijf hoe motorvoertuigen, fietsers en voetgangers uw plan kunnen bereiken.* *Worden er hiervoor uitwegen gewijzigd of nieuw aangelegd?* *** na realisatie: parkeren** Wordt er op uw eigen terrein geparkeerd? *** na realisatie: (ver)bouwen** *Bent u voornemens om binnen 20 meter van een waterschapsweg een bouwwerk te (ver)bouwen? (zoals een woning of afscheiding (gefundeerd).*	*Niet van toepassing.* *Ja/nee, welk soort transporten zijn dit?* *Ja/nee, waarom?* *Bestaande weg/nieuw pad/nieuwe oversteekplaats.* *Ja/nee, geef indien bekend de locatie aan op tekening.* *Ja/Nee, vermeld aantal parkeerplaatsen in het plan.* *Ja/nee, noem het aantal bouwwerken (vast en demontabel) en geef indien bekend de locatie aan op tekening.*

Tabel 1: watertoets bron: waterschap Scheldestromen

4.2.9 Lichthinder

Toetsingskader

De gemeentelijke beleidsmodule Licht en Duisternis (2009) schrijft voor dat aandacht dient te worden besteed aan kunstmatige verlichting, teneinde te voorkomen dat negatieve effecten van lichthinder optreden. Mogelijk negatieve effecten van lichthinder worden bepaald door enerzijds de aard, intensiteit en duur en plaats van de verlichting en anderzijds door de kans op blootstelling, die gerelateerd is aan de omgeving en de leefwijze van mens en dier.

De gemeente Schouwen-Duiveland wil duisternis zo goed mogelijk borgen zodat deze kwaliteit behouden kan blijven. Ze heeft daarvoor een aantal uitgangspunten gesteld ten behoeve van buitenverlichting (aan gevels en op de percelen) en daarbij een prioriteringsvolgorde bepaalt die daarbij gehanteerd moet worden:

- alleen licht plaatsen als het echt noodzakelijk is;
- alleen dan verlichten als het licht noodzakelijk is;
- alleen die plaats verlichten waar licht nodig is;
- daarbij geen onnodig fel licht gebruiken;
- alle buitenverlichting dynamisch (bewegingssensors), alleen neerwaarts gericht en zodanig aangebracht dat er van buiten het terrein geen zicht is op de lichtbron.

Toetsing

Het parkeerterrein en ook de toegangsweg zullen worden verlicht. Verlichting is nodig vanuit verkeersveiligheid, sociale en persoonlijke veiligheid en visuele geleiding. De verlichting wordt toegepast in overeenstemming met bovenstaande uitgangspunten.

Het heeft een functie overdag voor toeristen. 's avonds zal het waarschijnlijk niet nodig zijn voor de mensen die naar de horeca of anders willen gaan in Burgh-Haamstede. Daarbij zal juist in de zomer deze parkeerplaats nodig zijn, maar dan is het heel lang licht. Mocht er gekozen worden voor verlichting, maak

dan gebruik van dynamische verlichting, die enkel aan gaat als er beweging is op de parkeerplaats. Anders moeten we deze plaats, aan de rand van Burgh-Haamstede zo donker mogelijk zien te houden, zodat er nauwelijks lichtuitstraling van die locatie plaatsvindt, omdat verlichting op die plaats waarschijnlijk toch vanaf grote afstanden zichtbaar zal zijn en daardoor niet wenselijk met het oog op het zo duister mogelijk houden.)

4.2.10 Duurzaamheid en klimaat(adaptatie)

Toetsingskader

Energie-agenda

De algemene doelstelling binnen de gemeentelijke Energie-Agenda is het realiseren van een energieneutraal Schouwen-Duiveland in 2040. Specifieke doelstellingen voor 2023 zijn het realiseren van een energiebesparing van 3% ten opzichte van het huidige gebruik (referentiejaar 2017) en 16% van het energieverbruik wordt duurzaam opgewekt. Overige doelstelling is het stimuleren van duurzame mobiliteit door middel van het realiseren van een dekkende laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer.

Kringloopeconomie / circulaire economie

De circulaire of kringloop economie is een economisch systeem dat bedoeld is om herbruikbaarheid van producten en grondstoffen te maximaliseren en waarde vernietiging te minimaliseren. Anders dan in het huidige lineaire systeem, waarin grondstoffen worden omgezet in producten die aan het einde van hun levensduur worden vernietigd. De landelijk doelstelling is om in 2030 een halvering van het grondstoffengebruik te halen en in 2050 volledig circulair te zijn. Doelstelling voor Schouwen-Duiveland is bij te dragen aan een economisch systeem waarbij geen eindige grondstofvoorraden worden uitgeput en waarin reststoffen volledig opnieuw worden ingezet in het systeem.

Klimaat(adaptatie)

In het kader van het nationale deltaplan Ruimtelijke Adaptatie is afgesproken dat Nederland in 2050 klimaatbestendig en water robuust is ingericht. Inzet is dat overheden er samen met andere partijen voor gaan zorgen dat schade door hittestress, wateroverlast, droogte en overstromingen zo min mogelijk toeneemt. De overheden gaan, in nauwe samenwerking met bedrijven en maatschappelijke organisaties, in drie stappen te werk:

- 'Weten': analyseren wat de gevolgen zijn van klimaatverandering voor de diverse functies in een gebied in de periode tot 2050 (met een doorkijk naar 2100) zijn;
- 'Willen': concrete doelen stellen voor het verbeteren van de waterrobuustheid en klimaatbestendigheid in de periode tot 2050 en een daarbij passende strategie formuleren;
- 'Werken': de doelen en de strategie vastleggen in bijvoorbeeld beleidsplannen, wetten en regels en programma's voor uitvoering, beheer en 'groot' onderhoud.

Doelstelling voor Schouwen-Duiveland is om in 2050 klimaatbestendig en water robuust te zijn. Daarom is er in samenspraak met andere partijen in Zeeland een klimaatadaptatiestrategie opgesteld. Het wordt steeds belangrijker om het regenwater wat er valt te hergebruiken, omdat de kans op schaarste van zoet water steeds groter wordt in de toekomst. Zoetwater bergen voor de landbouw is dan een goede mogelijkheid, naast het gebruik van regenwater voor een grijswatercircuit (onder meer spoelen toiletten).
Door klimaatverandering is de verwachting dat er steeds langere perioden van droogte en hitte ontstaan. Zorg voor voldoende opgaande beplanting. Beplanting kan voor schaduw zorgen, maar ook rond de beplanting is door water verdamping uit de plant de lucht koeler. Daarnaast kan beplanting zorgen dat wateroverlast minder wordt, doordat het water opgenomen wordt door de plant, en het water in de bodem opgenomen wordt, waardoor de bodem minder snel uitdroogt.

Toetsing (zie ook eerdere paragrafen)

Bij de realisatie van het parkeerterrein wordt op 4 punten aandacht besteed aan de aspecten duurzaamheid en klimaatadaptatie. Dit zijn:

- Hergebruik van de klinkers. De klinkers die voor de rijbaan worden gebruikt zijn klinkers die elders uit het project vrijkomen. De grasbetonstenen zijn nieuw, maar het overige materiaal is hergebruikt materiaal.
- Herplant van bomen. De bomen die zullen worden gebruikt zijn bomen die rond de kerk in Haamstede moeten wijken voor de herinrichting en hier zullen worden herplant. Zo worden een aantal platanen uit het centrum hier herbenut. Door deze opgaande beplanting te gebruiken en te werken met grasbetonstraatstenen zal er minder last zijn van hitte en droogte. Het water wordt beter in de bodem vastgehouden en de verdamping van het water op en in de planten wordt de

lucht wat afgekoeld wordt. Door het gebruik van een gevarieerde onderbeplanting wordt ook bijgedragen aan het verbeteren van de biodiversiteit.
- Water wordt verder zoveel als mogelijk geïnfiltreerd en geborgen op de locatie. De grasbetonstenen dragen daar, zoals aangegeven, aan bij. Het water wat daarna nog resteert wordt door wat verhang aan te brengen afgevoerd naar de bestaande sloot grenzend aan de parkeerplaats. Het water blijft daarmee in de directe omgeving.
- De ledverlichting van de parkeerplaats wordt beperkt tot wat noodzakelijk en, in het kader van sociale veiligheid, aanvaardbaar is.

Conclusie
Door hergebruik van materialen (stenen en beplanting), het bergen van water, beperken van verlichting en het bewust toepassen van beplanting wordt voldaan aan de eisen die kunnen worden gesteld aan de aspecten duurzaamheid en klimaatadaptatie.

4.2.11 (vormvrije) M.e.r.-beoordeling
In onderdeel D van de bijlage van het Besluit m.e.r. zijn diverse activiteiten opgenomen waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. Hierbij moet beoordeeld worden of er sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden geldt een m.e.r.-plicht.

In onderdeel D is per activiteit de drempelwaarde benoemd (kolom 2). Als een activiteit voorkomt in onderdeel D en boven de drempelwaarde komt, geldt voor het te nemen besluit een m.e.r.-beoordelingsplicht. Indien er activiteiten plaatsvinden die in onderdeel D zijn opgenomen, maar onder de drempelwaarde blijven, dient er nagegaan te worden of het project belangrijke nadelige gevolgen heeft. Deze toets dient plaats te vinden aan de hand van de criteria uit bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r.. De hoofdcriteria waaraan getoetst moet worden zijn: kenmerken van het project, plaats van het project en kenmerken van het potentiële effect.

In onderdeel D van de bijlage van het Besluit m.e.r. is de volgende activiteit opgenomen: De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen (D.11.2). De bijbehorende drempelwaarde is: a) een oppervlakte van 100 hectare of meer, b) een aaneengesloten gebied en 2000 woningen of meer, of c) 200.000 m² bedrijfsvloeroppervlakte of meer.

Toetsing en conclusie
Het initiatief betreft de aanleg van een parkeerplaats met een beperkte oppervlakte en komt niet in de buurt van de drempelwaardes, zoals opgenomen in onderdeel D van de bijlage van te Besluit m.e.r. Van belangrijke mogelijke milieueffecten is geen sprake.

4.3 Archeologie en cultuurhistorie
Toetsingskader
In het gemeentelijke Beleidsplan Archeologie is voor het gehele eiland vastgelegd welke archeologische verwachtingswaarden er zijn. Hieraan zijn beleidsadviezen gekoppeld die als basis dienen voor de voorwaarden bij op te stellen bestemmingsplannen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in verschillende gebiedstypen, van archeologische monumenten tot gebieden waar geen enkele archeologische verwachtingswaarde is. Voor ieder gebiedstype gelden eigen uitgangspunten, randvoorwaarden en drempelwaarden.
Dit beleidsplan is verwerkt in het bestemmingsplan “Kerkwerve, Noordwelle, Ellemeet, Serooskerke en
Scharendijke”. Voor het projectgebied geldt op basis van artikel 24 van de regels van het bestemmingsplan “Kerkwerve, Noordwelle, Ellemeet, Serooskerke en Scharendijke” de dubbelbestemming
waarde archeologie- 6. Ter bescherming van de archeologische waarden is bouwen hier alleen toegestaan indien:
- het bouwplan betrekking heeft op een bouwwerk met een oppervlakte die niet groter is dan 2.500 m² en waarbij bovendien grond- of graafwerkzaamheden niet dieper dan 0,50 meter beneden het maaiveld plaatsvinden of;
- met een archeologisch onderzoek(rapport) wordt aangetoond dat hier geen archeologische waarden aanwezig zijn of dat de archeologische waarden van het terrein naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate zijn of worden veiliggesteld.

Verder geldt een meldingsplicht voor eventuele archeologische (toevals)vondsten en/of waarnemingen. Het is niet uit te sluiten dat in het projectgebied toch relevante archeologische sporen en vondsten in de bodem verborgen zijn en dat deze in de uitvoeringsfase van eventuele graafwerkzaamheden aan het licht komen.
Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden onverwacht archeologische resten worden aangetroffen, dan is conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet aanmelding van de desbetreffende vondsten bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed verplicht (vondstmelding via ARCHIS).
Om er voor te zorgen dat aan deze wettelijke plicht wordt voldaan bij het eventueel aantreffen van sporen en/of vondsten tijdens de uitvoering van de werkzaamheden, worden de aannemer(s) / degenen die de graafwerkzaamheden uitvoeren verplicht attent te zijn op eventuele archeologisch vondsten en/of sporen tijdens de werkzaamheden en worden zij ook langs deze weg verplicht dergelijke vondsten onverwijld te melden conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Ook moeten deze vondsten gemeld worden bij het bevoegd gezag, de gemeente (Schouwen-Duiveland) en bij de Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland (SCEZ).

Geldend regime:

27.2.1 Bouwwerken geen gebouwen zijnde
De bouwwerken geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met inachtneming van de volgende regel: de bouwhoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde, bedraagt ten hoogste 2 meter.

27.2.2 Andere bestemmingen
Ten behoeve van andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag niet worden gebouwd indien het bouwplan betrekking heeft op een bouwwerk met een oppervlakte groter dan 2.500 m² en waarbij bovendien grond- of graafwerkzaamheden dieper dan 0,50 meter beneden het maaiveld plaatsvinden; het bepaalde in lid 27.2.2, onder a is niet van toepassing indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

Conclusie
De aannemer gaat akkoord met de voorwaarden dat hij 2.500 m2 oppervlakte en 0,5 meter diepte niet mag overschrijden. Omdat het slechts 200 m2 betreft waar men niet dieper dan 0,5 meter mag.
Er is geen nader onderzoek nodig.

5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Toetsing / toepassing Grondexploitatiewet

Naast de planologische haalbaarheid van het project zoals getoetst in voorgaande paragrafen, moet ook de financieel-economische uitvoerbaarheid van een planontwikkeling worden aangetoond.
In de Wet ruimtelijke ordening is de Grondexploitatiewet opgenomen. Doelstelling is om in de situatie van particuliere grondexploitatie de overheid een stelsel te bieden om te kunnen komen tot kostenverhaal en regie bij locatieontwikkeling.

Op basis van deze wetgeving is het vaststellen van een exploitatieplan verplicht voor een aantal bouwactiviteiten wanneer de bouw met een planologische procedure mogelijk wordt gemaakt.
De bouwplannen waarbij een exploitatieplan verplicht is staan in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening en betreffen:

- de bouw van een of meer woningen;
- de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een hoofdgebouw met ten minste 1.000 m² of met een of meer woningen;
- de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies tenminste 1.000 m² bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m².

Bovendien is een exploitatieplan nodig als locatie-eisen (aan openbare ruimte of woningcategorieën) gesteld moeten worden en/of het bepalen van een tijdvak of fasering noodzakelijk is.

Geen exploitatieplan is nodig indien het verhaal van de kosten van grondexploitatie anderszins verzekerd is én er geen fasering of tijdvak behoeft te worden vastgelegd én geen locatie-eisen (aan openbare ruimte of woningbouwcategorieën) hoeven te worden vastgesteld. Tevens is wettelijk geregeld dat voor onbenutte bouwruimte die al opgenomen was in een bestemmingsplan dat nog op basis van de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening was opgesteld en vastgesteld en bij de herziening van dat bestemmingsplan na 1 juli 2008 geen andere bestemmingsregeling is vastgesteld, geen exploitatieplan hoeft te worden vastgesteld.

Toetsing en conclusie

Voor voorliggende ontwikkeling is een exploitatieplan niet nodig. Het betreft geen bouwplan en ook geen particuliere ontwikkeling / grondexploitatie. De gemeente is eigenaar van de gronden, initiatiefnemer en is verantwoordelijk voor de realisering, beheer en het onderhoud van het parkeerterrein.
De economische uitvoerbaarheid is daarmee voldoende verzekerd.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voor dit project wordt de uitgebreide procedure doorlopen voor de omgevingsvergunning ‘afwijken
bestemmingsplan’ (zie paragraaf 1.3). Deze procedure biedt voor een ieder de mogelijkheid door middel
van een zienswijze te reageren op het ontwerpbesluit, dat gedurende zes weken ter inzage ligt.
Vervolgens staat nog de gang naar de rechtbank en daarna de Raad van State open.

Conclusie

Met bovenstaande procedure wordt de maatschappelijke betrokkenheid afdoende gewaarborgd.

6 Samenvatting en conclusie

De gemeente Schouwen-Duiveland wil de parkeerplaats realiseren om het verlies van parkeerplaatsen in de kern van Haamstede als gevolg van de herinrichting te compenseren. Het vigerende bestemmingsplan is het bestemmingsplan ‘Burgh-Haamstede’ vastgesteld op 28 april 2016.
De locatie waar de parkeerplaats dient te worden aangelegd, heeft de enkelbestemming ‘Groen-Weidegrond’. Het aanleggen van een parkeerplaats van deze omvang is niet rechtstreeks mogelijk binnen deze bestemming. Om de aanleg van het beoogde parkeerterrein mogelijk te maken, wordt gebruik gemaakt van de uitgebreide procedure in lid 1, sub a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Dit artikel regelt dat een omgevingsvergunning voor planologisch strijdig gebruik kan worden verleend, indien aangetoond wordt dat deze niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Deze (goede) ruimtelijke onderbouwing maakt de ruimtelijk relevante aspecten van dit project inzichtelijk. Met de ruimtelijke onderbouwing wordt aangetoond dat wordt voldaan aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening