

Ruimtelijke onderbouwing Garageboxen Smalspoor, Nieuw Beijerland

 gemeente Hoeksche Waard	
Behoort bij het besluit van het college van gemeente Hoeksche Waard	
nummer	datum
Z2024-00000682	16-12-2025

Oktober 2024

Status: Definitief

Almelo, Groningen, Utrecht, Zwolle

0546 - 45 44 66 | info@bjz.nu | www.bjz.nu

BOPA

“Nieuw-Beijerland, Smalspoor”

Projectnaam: Nieuw-Beijerland, Damsteeg
Plantype: Ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA)
Status: Definitief
Datum: Januari 2026
Versie: 5

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1	INLEIDING	3
1.1	AANLEIDING	3
1.2	LIGGING VAN HET PROJECTGEBIED	3
1.3	HET OMGEVINGSPLAN	3
1.4	LEESWIJZER	5
HOOFDSTUK 2	BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE	6
HOOFDSTUK 3	PLANBESCHRIJVING	8
HOOFDSTUK 4	LANDSCHAPPELIJKE EN STEDENBOUWKUNDIGE WAARDEN	9
4.1	ALGEMEEN	9
4.2	LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJING	9
4.3	LANDSCHAPPELIJKE EN/OF STEDENBOUWKUNDIGE WAARDEN	10
4.4	PARKEREN	10
HOOFDSTUK 5	BELEID EN REGELGEVING	11
5.1	RIJKSBELEID	11
5.2	PROVINCIAAL BELEID	13
5.3	REGIONAAL BELEID	15
5.4	GEMEENTELIJK BELEID	15
HOOFDSTUK 6	ASPECTEN VAN DE FYSIEKE LEEFOMGEVING	17
6.1	ASPECTEN VAN DE FYSIEKE LEEFOMGEVING	17
6.2	WATERPARAGRAAF	18
6.3	STIKSTOF	18
6.4	M.E.R.- BEOORDELING	19
6.5	CONCLUSIE ASPECTEN VAN DE FYSIEKE LEEFOMGEVING	20
HOOFDSTUK 7	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	21
7.1	ALGEMEEN	21
7.2	KOSTENVERHAAL	21
7.3	SITUATIE PROJECTGEBIED	21
HOOFDSTUK 8	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	22
8.1	PARTICIPATIE	22
BIJLAGEN BIJ DE RUIMTELIJKE ONDERBOUWING	23	
BIJLAGE 1A – LANDSCHAPPELIJK INPASSINGSPLAN	23	
BIJLAGE 1B – BEPLANTINGSPLAN	24	
BIJLAGE 1C – PARKEERMOGELIJKHEDEN	25	
BIJLAGE 2 – WATERTOETS	26	
BIJLAGE 3 – STIKSTOFBEREKENING	27	
BIJLAGE 4A – PARTICIPATIEPLAN	28	
BIJLAGE 4B – PARTICIPATIEVERSLAG	29	

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (hierna: BOPA) heeft betrekking op het tijdelijke omgevingsplan van rechtswege, vervat in het bestemmingsplan 'Correctieve herziening Nieuw-Beijerland Zuid II (2021) en bestemmingsplan 'Nieuw-Beijerland Zuid II (2019)'.

In het bestemmingsplan staat op de verbeelding ter plaatse van het projectgebied aangegeven dat er ter plaatse van de aanduiding 'garagebox', garageboxen zijn toegestaan. Er is echter een omissie opgetreden wat betreft de realisatie van garageboxen in de bestemming 'Groen'. De regel voor het toestaan van garageboxen is niet opgenomen in de bestemming 'Groen', maar in de bestemming 'Groen-1'. Hierdoor corresponderen verbeelding en regels niet met elkaar, waardoor het gebruik van de gronden voor garageboxen planologisch niet mogelijk is.

Met deze BOPA worden dan ook de beoogde garageboxen binnen het projectgebied toegestaan, waarbij de regels die abusievelijk in de bestemming 'Groen-1' opgenomen zijn, als beoordelingskader gelden.

Om het voornemen mogelijk te maken, kan een omgevingsvergunning worden verleend voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA). Hiervoor dient op basis van artikel 8.0a lid 2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) te worden aangetoond dat de BOPA in overeenstemming is met 'een evenwichtige toedeling van functies aan locaties'. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet hierin.

1.2 Ligging van het projectgebied

Het projectgebied ligt aan het Smalspoor te Nieuw-Beijerland. Het gaat om het perceel dat kadastraal bekend staat als Gemeente Hoeksche Waard, sectie C met nummer 387.



Afbeelding 1.1 Ligging van het projectgebied in Nieuw-Beijerland en ten opzichte van de directe omgeving (bron: plattekaart.nl, bewerkt)

1.3 Het omgevingsplan

1.3.1 Algemeen

Het perceel ligt binnen de grenzen van het van rechtswege omgevingsplan zoals vervat in bestemmingsplan 'Correctieve herziening Nieuw-Beijerland Zuid II' van de gemeente Hoeksche Waard. Het bestemmingsplan is

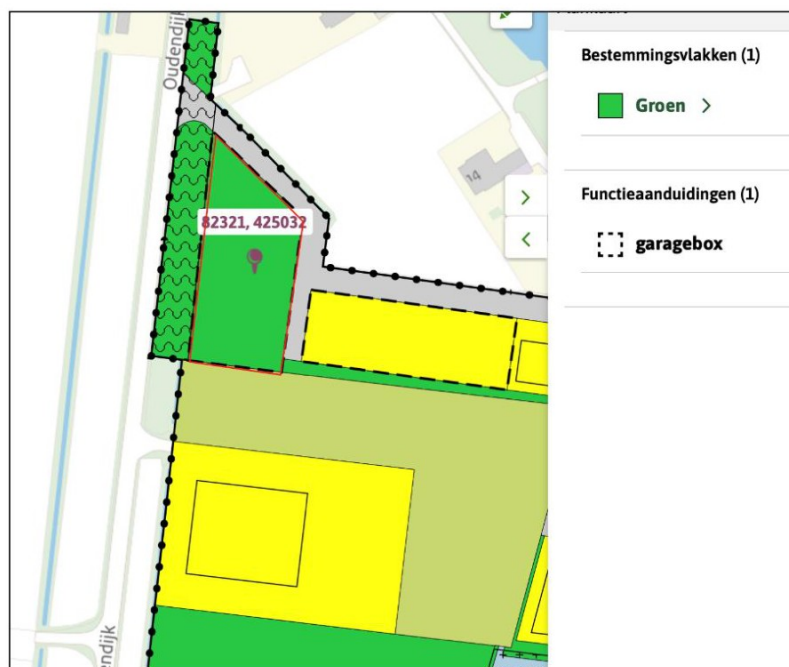
op 16 februari 2021 vastgesteld door de gemeenteraad en op 1 januari 2024 van rechtswege onderdeel geworden van het omgevingsplan. In afbeelding 1.2 is een uitsnede van de verbeelding van het geldende bestemmingsplan 'Correctieve herziening Nieuw-Beijerland Zuid II' opgenomen.

Het projectgebied ligt binnen de begrenzing van het omgevingsplan van de gemeente Hoeksche Waard. Ter plaatse van het projectgebied is sprake van het omgevingsplan van rechtswege zoals deze in werking is getreden op 1 januari 2024. Het omgevingsplan van rechtswege bestaat ter plaatse uit de volgende documenten:

- Bestemmingsplan 'Correctieve herziening Nieuw-Beijerland Zuid II (2021)';
- Bestemmingsplan 'Nieuw-Beijerland Zuid II (2019)';
- Voorbereidingsbesluit 'TAM-voorbereidingsbesluit bodem'.

Voor de duiding van het planologisch regime van het projectgebied is met name het bestemmingsplan van belang. Het omgevingsplan bevat in de huidige situatie namelijk uitsluitend de regels van de bruidsschat.

In afbeelding 1.2 is een uitsnede van de verbeelding behorende bij het geldende bestemmingsplan opgenomen. Het projectgebied is hierin indicatief weergegeven met een rode contour.



Afbeelding 1.2 Uitsnede bestemmingsplan (bron: omgevingswet.overheid.nl)

1.3.2 Opheffen strijdigheid

Op basis van het geldende bestemmingsplan hebben de betreffende gronden de functie 'Groen'. Daarnaast heeft het projectgebied de aanduiding 'garagebox'. De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor groen, water, sport- en hangplekken, speelvoorzieningen, voet- en fietspaden, bij deze bestemming behorende (nuts)voorzieningen zoals bergbezinkbassins. Daarnaast is de grond ook bestemd voor parkeervoorzieningen. Op de gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.

Het gebruik van gronden voor garageboxen is ondanks de aanwezigheid van de aanduiding 'garagebox' niet toegestaan vanwege een evidente verschrijving in het huidige bestemmingsplan, aangezien de bepalingen in de regels van de bestemming 'Groen' niet corresponderen met de verbeelding. Er moet worden afgeweken van de gebruiksregels van het omgevingsplan.

Om de gewenste ontwikkeling mogelijk te maken wordt via een omgevingsvergunning afgeweken van het geldende omgevingsplan ex artikel 5.1, lid 1, sub a, onder de Omgevingswet. Voor de buitenplanse omgevingsplanactiviteit gelden de beoordelingsregels uit het Bkl. Dat betekent dat de vergunning alleen wordt verleend met het oog op een evenwichtige toedeling van functies (artikel 8.0a, tweede lid van het Bkl) en als daarbij voldaan wordt aan de beoordelingsregels uit artikel 8.0b tot en met 8.0e van het Bkl. Voorliggende goede onderbouwing van de effecten op de fysieke leefomgeving (GoFlo) voorziet hierin. Initiatiefnemer heeft ingestemd met het volgen van de uitgebreide voorbereidingsprocedure.

1.4 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 allereerst ingegaan op de huidige situatie. Hoofdstuk 3 en 4 gaan achtereenvolgens in op de gewenste situatie van het projectgebied, de bescherming van de landschappelijke en stedenbouwkundige waarden in en rondom het projectgebied. In hoofdstuk 5 wordt er ingegaan op het beleidskader. Hierin wordt het relevante beleid beschreven. Hoofdstuk 6 gaat in op de aspecten van de fysieke leefomgeving. Hoofdstuk 7 gaat vervolgens in op de economische uitvoerbaarheid met daarna hoofdstuk 8 over de maatschappelijke uitvoerbaarheid. Tot slot zijn de bijlagen behorende bij deze BOPA bijgevoegd.

HOOFDSTUK 2 BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE

In deze paragraaf wordt ingegaan op de ruimtelijke structuur en de huidige situatie van het projectgebied. Het projectgebied ligt aan het Smalspoor ten zuidwesten van Nieuw-Beijerland in de gemeente Hoeksche Waard. Het projectgebied maakt onderdeel uit van een grotere woningbouwontwikkeling, namelijk 'Nieuw-Beijerland Zuid II'. De woningbouwontwikkeling is in het oorspronkelijke plan onderverdeeld in verschillende fasen. Het huidige projectgebied valt in de fase 'Damgaarde'. Vanuit ruimtelijk opzicht vormen de Kreek en de Oudendijk de belangrijkste structuurdrager in de omgeving. De omgeving kenmerkt zich verder vanuit functioneel opzicht door woongebied aan de noord-, oost en zuidzijde. Aan de westzijde liggen agrarische gronden.

Oostelijk van het plangebied liggen twee blokken rijwoningen. Ten noorden ligt de ontsluiting van de wijk, ten westen en zuiden liggen agrarische gronden. Het plangebied zelf is volledig onbebouwd en voorafgaand aan de woningbouw gesaneerd. Op dit moment bestaat het terrein uit grasvegetatie en zijn er fruitbomen geplaatst, afkomstig uit de voormalige boomgaard. Verder ligt er een wandelpad doorheen.

Het plangebied is ooit een rangeerterrein van de RTM geweest, over het gebied liep een tramspoor welke door Nieuw-Beijerland richting Goudswaard liep. Nadat het rangeerterrein verdwenen was is er een sloperij gevestigd op het plangebied.



Afbeelding 2.1 Luchtfoto huidige situatie plangebied (bron: PDOK)



Afbeelding 2.2 Straatbeeld huidige situatie {2022} vanaf de dijk. (bron: Google Maps)

HOOFDSTUK 3 PLANBESCHRIJVING

Bij de entree van Damgaarde is de mogelijkheid in het bestemmingsplan opgenomen dat er garageboxen kunnen komen ter plaatse van de bestemming 'Groen'. Door een fout corresponderen de regels niet met de verbeelding, waardoor de garageboxen planologisch niet passend zijn.

Met deze BOPA wordt dit herzien en de ontwikkeling van de garageboxen mogelijk gemaakt. Initiatiefnemer is voornemens om het terrein deels in te richten met 15 garageboxen. De garageboxen worden landschappelijk ingepast door middel van onder andere fruitbomen, hagen en struwelen. De recreatieve ontsluiting blijft behouden doordat het bestaande wandelpad wordt omgelegd. Om de oude historie zichtbaar en beleefbaar te maken wordt de oude trambaan teruggebracht door deze met afwijkende straatsteen aan te leggen. Voor het landschappelijk inpassingsplan en het beplantingsplan wordt verwezen naar bijlage 1a en 1b.

De garageboxen komen aan de zuidwestzijde van het projectgebied. De garages zijn bedoeld voor opslag of voor stalling van bijvoorbeeld een oldtimer. In het kader van de landschappelijke inpassing wordt het terrein verdiept aangelegd, zodat de garages als het ware tussen het groen in zakken. In het kader van stimulering van biodiversiteit worden behalve gemengd struweel ook stapels stamhout en takkenrillen aangebracht tegen de achterwand van de garages.

Het terrein wordt beplant met fruitbomen, die een entree vormen voor de woonwijk. De fruitbomen fungeren als 'beeldmerk' van de wijk Damgaarde. Daarnaast worden de fruitbomen in het plangebied gebruikt als depot voor de rest van de wijk. Wanneer er in de wijk een boom vervangen moet worden, kan deze uit het depot worden betrokken. Deze invulling van het terrein past al binnen de bestemming 'groen'. Voor de uitwerking van de groene aankleding wordt verwezen naar het beplantingsplan in bijlage 1b.

HOOFDSTUK 4 LANDSCHAPPELIJKE EN STEDENBOUWKUNDIGE WAARDEN

4.1 Algemeen

In het vorige hoofdstuk is de gewenste ontwikkeling beschreven. Dit hoofdstuk zal ingaan op hoe het plan rekening houdt met de ter plaatse aanwezige landschappelijke en stedenbouwkundige waarden.

De waardering van de landschappelijke en stedenbouwkundige kwaliteit is altijd gebiedsspecifiek. Deze kunnen daarom worden benut binnen het ontwerp van een ruimtelijke ontwikkeling. De landschappelijke en stedenbouwkundige kwaliteit maken integraal onderdeel uit van de taak van overheden om te voorzien in een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Voor de landschappelijke en stedenbouwkundige kwaliteit zijn in afdeling 5.1.5 instructieregels opgesteld voor het beschermen van deze kwaliteiten. Deze gaan over de volgende onderwerpen:

- Kustbescherming;
- Waddenzee en Waddengebied;
- Cultureel erfgoed en werelderfgoed;
- Landelijke fiets- en wandelroutes;
- Ladder voor duurzame verstedelijking;

In onderstaande paragraaf wordt ingegaan op de ladder voor duurzame verstedelijking en de gebiedsspecifieke landschappelijke en stedenbouwkundige kwaliteiten.

4.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

4.2.1 Algemeen

De Ladder is een instructieregel voor zorgvuldig ruimtegebruik en tegengaan van leegstand. Bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen wordt beoordeeld of er echt behoefte aan is en of de ontwikkeling binnen het stedelijk gebied kan. De instructieregel in artikel 5.129g Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) regelt dat bij een wijziging van het omgevingsplan voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling toepassing van de Ladder is vereist. Artikel 8.0b Bkl regelt dat deze instructieregel ook geldt voor een omgevingsvergunning buitenplanse omgevingsplanactiviteit.

De Ladder wordt toegepast bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Bij de toetsing aan de ladder worden beide onderdelen van de Ladder meegenomen:

- de behoefte aan de stedelijke ontwikkeling;
- bij een ontwikkeling buiten stedelijk gebied: de mogelijkheden om binnen het bestaande stedelijk gebied in de behoefte te voorzien zijn verkend.

Teneinde een ontwikkeling adequaat te kunnen toetsen aan de ladder is het noodzakelijk inzicht te geven in de begrippen 'bestaand stedelijk gebied' en een 'stedelijke ontwikkeling'.

bestaand stedelijk gebied betreft het bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.

Een stedelijke ontwikkeling is de ontwikkeling of uitbreiding van een bedrijventerrein, een zeehaventerrein, een woningbouwlocatie, kantoren, een detailhandelsvoorziening of een andere stedelijke voorziening die voldoende substantieel is.

Artikel 5.129g Bkl legt geen grens vast wat voldoende substantieel is. In uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State zijn wel lijnen uitgezet. Er is

een overzichtsuitspraak (ECLI:NL:RVS:2017:1724) over de Ladder. De Afdeling geeft hierin geen harde ondergrenzen, maar stelt wel 'in beginsel' grenzen.

Bij het beschrijven van de behoefte dient te worden uitgegaan van het saldo van de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als het feitelijk nog niet is gerealiseerd (harde plancapaciteit).

4.2.2 Toetsing van het voornemen aan de Ladder voor duurzame verstedelijking

Het plan voorziet in de realisatie van 15 garageboxen, met een gezamenlijke oppervlakte van maximaal 375 m².

Ruimtelijke ontwikkelingen met een brutovloeroppervlakte van minder dan 500 m² worden niet als stedelijke ontwikkeling gezien (ECLI:NL:RVS:2017:1724). De oppervlakte van de garageboxen is niet meer dan 375m² en zodoende is er geen sprake van een stedelijke ontwikkeling.

Gelet op vorenstaande is er geen sprake van een stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in de Ladder voor duurzame verstedelijking. Het voornemen voldoet daarmee aan de instructieregels uit artikel 5.129g van het Bkl.

4.3 Landschappelijke en/of stedenbouwkundige waarden

Het voornemen om garageboxen te bouwen gaat gepaard met een landschappelijke inrichting. Van oudsher kent het gebied boomgaarden. Ook op de locatie rondom het projectgebied is er een boomgaard geweest. Deze historie is in het omliggende gebied meegenomen in de planontwikkeling naar wonen. Rondom de woningen is dit nog zichtbaar in de vele fruitbomen. In het plangebied wordt hier rekening mee gehouden door het aanplanten van een fruitbomendepot. Daarnaast blijft een recent aangeplante windsingel staan, bedoeld als groene achterwand van het terrein. Langs de toegangsweg wordt het patroon van fruitbomen verdicht. De garageboxen worden op deze manier ingepast in het landschap en de stedenbouwkundige opzet, zie hiervoor ook hoofdstuk 3. De garageboxen worden uitgevoerd met beton in een neutrale, gemêleerde bruinigrijze kleurstelling. De kleuren van de sectionaaldeuren zijn afgestemd op de kleur van het beton. De inpassing en uitstraling van de garageboxen is op 11 juni afgestemd met de welstandscommissie, die kon instemmen met de hoofdopzet. Wel is er nog aanvullend een beplantingsplan gemaakt (zie bijlage 1b).

Er is dankzij de landschappelijke inpassing en de verwijzing naar sporen uit het verleden sprake van een versterking van de landschappelijke en stedenbouwkundige waarden.

4.4 Parkeren

Bij het ontwerp van het stedenbouwkundig plan is indertijd een parkeerbalans opgesteld, waarop het aantal parkeerplaatsen is afgestemd. De garageboxen zijn qua parkeerbehoefte niet meegenomen in deze parkeertelling. Om eventuele overlast voor de omgeving te voorkomen is het niet wenselijk dat gebruikers van de garageboxen gebruik gaan maken van parkeervoorzieningen in de omgeving.

Het ontwerp voorziet dan ook in een eigen toegangspad en ruimte voor tijdelijk parkeren. De schets in bijlage 1b toont aan dat er ruimte is voor 10 parkeerplaatsen.

HOOFDSTUK 5 BELEID EN REGELGEVING

Dit hoofdstuk beschrijft, voor zover van belang, het rijks-, provinciaal-, regionaal- en gemeentelijk beleid. Naast de belangrijkste algemene uitgangspunten worden de specifiek voor dit projectgebied geldende uitgangspunten weergegeven.

5.1 Rijksbeleid

5.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

5.1.1.1 Algemeen

Nederland staat voor grote uitdagingen die van invloed zijn op onze fysieke leefomgeving. Complexe opgaven zoals verstedelijking, verduurzaming en klimaatadaptatie zijn nauw met elkaar verweven. Dat vraagt een nieuwe, integrale manier van werken waarmee keuzes voor onze leefomgeving sneller en beter gemaakt kunnen worden. De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) zorgt voor een gezamenlijke aanpak die leidt tot een duurzaam perspectief voor onze leefomgeving. Dit is nodig om onze doelen te halen en is een zaak van overheid en samenleving.

5.1.1.2 Vier prioriteiten

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

1. *Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie*

Nederland moet zich aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering. In 2050 is Nederland klimaatbestendig en waterrobuust. Dit vraagt om maatregelen in de leefomgeving, waarmee tegelijkertijd de leefomgevingskwaliteit verbeterd kan worden en kansen voor natuur geboden kunnen worden. In 2050 heeft Nederland daarnaast een duurzame energievoorziening. Dit vraagt echter om ruimte. Door deze ruimte zoveel mogelijk te clusteren, wordt versnippering van het landschap voorkomen en wordt de ruimte zo efficiënt mogelijk benut. Het Rijk zet zich in door het maken van ruimtelijke reserveringen voor het hoofdenrgiesysteem op nationale schaal.

2. *Duurzaam economisch groeipotentieel*

Nederland werkt toe naar een duurzame, circulaire, kennisintensieve en internationaal concurrerende economie in 2050. Daarmee kan ons land zijn positie handhaven in de top vijf van meest concurrerende landen ter wereld. Er wordt ingezet op een innovatief en sterk vestigingsklimaat met een goede *quality of life*. Belangrijk is wel dat onze economie toekomstbestendig wordt, oftewel concurrerend, duurzaam en circulair.

3. *Sterke en gezonde steden en regio's*

Er zijn vooral in steden en stedelijke regio's nieuwe locaties nodig voor wonen en werken. Het liefst binnen de bestaande stadsgrenzen, zodat de open ruimten tussen stedelijke regio's behouden blijven. Dit vraagt optimale afstemming op en investeringen in mobiliteit. Dit betekent dat voorafgaand aan de keuze van nieuwe verstedelijkingslocaties helder moet zijn welke randvoorwaarden de leefomgevingskwaliteit en -veiligheid daar stelt en welke extra maatregelen nodig zijn wanneer er voor deze locaties wordt gekozen. Zo blijft de gezondheid in steden en regio's geborgd.

4. *Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied*

Er ontstaat een nieuw perspectief voor de Nederlandse landbouwsector als koploper in de duurzame kringlooplandbouw. Een goed verdienpotentieel voor de bedrijven wordt gecombineerd met een minimaal effect op de omgevingskwaliteit van lucht, bodem en water. In alle gevallen zetten we in op ontwikkeling van de karakteristieke eigenschappen van het Nederlandse landschap. Dit vertegenwoordigt

een belangrijke cultuurhistorische waarde. Verrommeling en versnippering, bijvoorbeeld door wildgroei van distributiecentra, is ongewenst en wordt tegengegaan.

5.1.1.3 Afwegingsprincipes

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

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

5.1.2 Instructieregels Rijks (Amvb's)

Artikel 8.0b, eerste lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) bepaalt dat bij een aanvraag om een buitenplanse omgevingsvergunning de instructieregels in hoofdstuk 5 van het Bkl, de provinciale instructieregels en eventuele instructies het beoordelingskader vormen van een buitenplanse omgevingsplanactiviteit. Uit het tweede lid van artikel 8.0b van het Bkl volgt dat de omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit geweigerd wordt als:

- a. de activiteit zou leiden tot een situatie die niet is toegelaten op grond van instructie(regel)s;
- b. de omgevingsplanactiviteit betrekking heeft op een voorbeschermingsregel in het omgevingsplan (opvolger van het voorbereidingsbesluit);
- c. de omgevingsplanactiviteit het uitvoeren van een project waarvoor een projectbesluit is vastgesteld door provincie of Rijk, belemmert.

Hieronder zijn de hoofdonderwerpen opgesomd waarvoor het Bkl instructieregels bevat:

- waarborgen van veiligheid (paragraaf 5.1.2)
- beschermen van waterbelangen (paragraaf 5.1.3)
- beschermen van gezondheid en milieu (paragraaf 5.1.4), waaronder instructieregels voor de kwaliteit van de buitenlucht, trillingen, geluid en geur en bodemkwaliteit;
- beschermen van landschappelijke of stedenbouwkundige waarden en cultureel erfgoed (paragraaf 5.1.5), waaronder de ladder voor duurzame verstedelijking;
- het behoud van ruimte voor toekomstige functies (paragraaf 5.1.6) voor autowegen, buisleidingen, natuur- en recreatiegebieden;
- het behoeden van de staat en werking van infrastructuur of voorzieningen voor nadelige gevolgen van activiteiten (paragraaf 5.1.7), waaronder landsverdediging en nationale veiligheid, elektriciteitsvoorziening, rijksvaarwegen en luchtvaart, fiets- en wandelroutes, aanwijzing van woningbouwcategorieën;
- het bevorderen van de toegankelijkheid van de openbare buitenruimte voor personen (paragraaf 5.1.8).

Daarnaast bevat afdeling 5.2 van het Bkl instructieregels voor de uitoefening van taken voor de fysieke leefomgeving. Daarbij gaat het onder meer om het voorkomen van belemmeringen van gebruik en beheer van spoorwegen en rijkswegen. In heel bijzondere gevallen kunnen B&W de Minister vragen om een ontheffing van bepaalde instructieregels te verlenen. Dit volgt uit afdeling 5.3 van het Bkl. Zie stap 11f van hoofdstuk 3.

In de onderbouwing moet worden ingegaan op de bovengenoemde onderwerpen, wanneer deze relevant zijn voor de betreffende ontwikkeling. Per onderwerp dient een toetsing plaats te vinden.

5.1.3 Toetsing van het initiatief aan de uitgangspunten in het Rijksbeleid

5.1.3.1 Toetsing van het initiatief aan de Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De nationale Omgevingsvisie (NOVI) laat zich niet specifiek uit over lokale ontwikkelingen, zoals de ontwikkeling in onderliggende onderbouwing. De ontwikkeling is positief voor het combineren van functies, zoals de NOVI veronderstelt bij nieuwe ontwikkelingen. Gesteld wordt dat het voornemen in overeenstemming is met de rijksbelangen zoals opgenomen in de NOVI.

5.1.3.2 Toetsing van het initiatief aan instructieregels Rijks (Amvb's)

In hoofdstuk 6 wordt aangetoond dat er bij dit planvoornemen sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

5.2 Provinciaal beleid

Het provinciaal beleid is verwoord in tal van plannen. De belangrijkste plannen zijn de Omgevingsvisie Zuid-Holland, Omgevingsprogramma Zuid-Holland, Omgevingsverordening Zuid-Holland en Convenant klimaatadaptief bouwen Zuid-Holland (2018).

5.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland

5.2.1.1 Algemeen

Met het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland streeft de provincie naar een optimale wisselwerking tussen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en een goede leefomgevingskwaliteit. Toekomstige beleidsvernieuwing biedt kansen voor verbeteringen in Zuid-Holland. De hoofddambitie van de omgevingsvisie is een strategisch inzicht te geven op de gewenste ontwikkelingen voor de lange termijn en de kwaliteit van nieuwe ontwikkelingen te waarborgen. De omgevingsvisie bevat geen eindbeeld voor 2030 of 2050, maar wel ambities die voortkomen uit actuele maatschappelijke opgaven. De ambities worden als volgt geformuleerd:

1. Samen werken aan Zuid-Holland: inwoners, organisaties en bedrijven in een vroeg stadium betrekken bij besluiten;
2. Bereikbaar Zuid-Holland: efficiënt, veilig en duurzaam over weg, water en spoor;
3. Schone energie voor iedereen: op zoek naar schone energie, haalbaar en betaalbaar voor iedereen;
4. Een concurrerend Zuid-Holland: diversiteit, de economische kracht van Zuid-Holland;
5. Versterken natuur in Zuid-Holland: een aantrekkelijk landelijk gebied draagt bij aan de kwaliteit van de leefomgeving;
6. Sterke steden en dorpen in Zuid-Holland: versnellen van de woningbouw met behoud van ruimtelijke en sociale kwaliteit;
7. Gezond en veilig Zuid-Holland: beschermen en bevorderen van een gezonde, veilige leefomgeving.

Deze ambities zijn vertaald in beleidskeuzes voor de fysieke leefomgeving. Voor de beoogde ontwikkeling zijn de volgende opgaaf relevant:

- Beleven en benutten van erfgoed: De kern van het erfgoedbeleid van Zuid-Holland is het behoud van erfgoed door het beschermen, beleven en benutten van erfgoed. Beschermen van erfgoed vormt de basis van waaruit de provincie werkt aan een beter beleefbaar en benut erfgoed.
- Ruimtelijke kwaliteit: De provincie stuurt op behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit, als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Ruimtelijke kwaliteit is het evenwicht en samenspel van toekomstwaarde, gebruikswaarde en belevingswaarde. Ruimtelijke ontwikkelingen moeten niet alleen functioneel zijn, maar ook duurzaam houdbaar (of bewust tijdelijk) en in hun uiterlijke verschijning op een positieve manier bijdragen aan de kwaliteit van de omgeving. Ruimtelijke kwaliteit begint met het kiezen van de juiste plek voor nieuwe ontwikkelingen.

5.2.1.2 Toetsing van het initiatief aan Omgevingsvisie Zuid-Holland

In het plan wordt de voormalige tramlijn die door het projectgebied heen liep teruggebracht doormiddel van de toegangsweg naar de garageboxen. Er zal doormiddel van het gebruik van verschillende soorten stenen de tramlijn zichtbaar gemaakt worden in de weg. Op deze manier voldoet dit aan de opgave beleven en benutten van erfgoed. Een tweede beleidskeuze vanuit de gemeente ligt op het gebied van ruimtelijke kwaliteit. Ook hier wordt aan voldaan door het toevoegen van garages ten behoeve van het omliggende wonen. De garageboxen ten behoeve van wonen dragen bij aan de woonomgeving. Doordat de woonomgeving versterkt wordt draagt dit bij aan sterke dorpen in Zuid-Holland. Het projectgebied wordt beleefbaar gemaakt door het toevoegen van wandelpaden en een speeltuin.

5.2.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland

De provinciale omgevingsverordening is een instrument om het omgevingsbeleid uit de provinciale omgevingsvisie uit te kunnen voeren. In de verordening staan de regels die bij deze plannen en ideeën gelden. Gemeenten en waterschappen moeten aan de regels uit deze verordening voldoen bij het opstellen van hun ruimtelijke plannen.

In voorliggend geval is artikel 7.43a (borgen Ruimtelijke kwaliteit) van belang. Het artikel wordt als volgt geformuleerd:

Artikel 7.43a borgen Ruimtelijke kwaliteit

1. Een omgevingsplan laat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling alleen toe als de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft.
2. In een omgevingsplan wordt voor het waarborgen van de ruimtelijke kwaliteit rekening gehouden met:
 - a. De beschermingscategorie en het gebiedstype
 - b. Het soort en de mate van ingrijpendheid van de ruimtelijke ontwikkeling: inpassen, aanpassen en transformeren.
 - c. De relevante richtpunten genoemd in bijlage IX, onder A.
3. Voor de gebiedstypen, bedoeld in artikel 7.42, vierde en vijfde lid zijn de artikelen 7.43h, 7.43i, 7.43j, 7.43k, 7.43l, 7.43m en 7.43n van toepassing tenzij een zwaarwegend openbaar belang aan de toepassing van die artikelen, uitgezonderd artikel 7.43l, in de weg staat.

Artikel 7.41b (risico's van klimaatverandering)

1. In een omgevingsplan wordt rekening gehouden met de risico's van klimaatverandering, waaronder in ieder geval de te verwachten gevolgen van:
 - a. Wateroverlast door overvloedige neerslag
 - b. Overstroming
 - c. Hitte
 - d. Droogte

Alsmede de effecten van de gevolgen op het risico van bodemdaling.

2. Voor zover risico's aan de orde zijn, wordt rekening gehouden met het zo veel mogelijk voorkomen en beperken, via maatregelen of voorzieningen, of het gericht aanvaarden van deze risico's.

Ladder duurzame verstedelijking

Eén van de speerpunten van het provinciaal ruimtelijk beleid is om de bebouwde ruimte beter te benutten, door herstructurering, intensivering en/of transformatie van het stedelijk gebied. Tegelijkertijd is er het streven om de leefkwaliteit van die bebouwde ruimte te verbeteren. Hierbij speelt de Ladder voor duurzame verstedelijking een belangrijke rol. Op de Ladder voor duurzame verstedelijking is reeds in paragraaf 4.2.2 ingegaan.

5.2.2.1 Toetsing

Bij het ontwerp van de garageboxen is zorgvuldig aandacht besteed aan het integreren ervan in de omgeving en het daarbij toevoegen van ruimtelijke kwaliteit. De ontwikkeling sluit hiermee aan bij de bestaande gebiedsidentiteit en voorziet geen wijzigingen op structuurniveau. Er is hierom sprake van inpassen. Tevens is er geen sprake van een stedelijke ontwikkeling (zie paragraaf 4.2.2.). Het projectgebied wordt ontwikkeld met aandacht voor klimaatadaptatie. Er is binnen het projectgebied voldoende ruimte gereserveerd voor groenvoorziening, wat onder andere de biodiversiteit, infiltratie en het voorkomen van hittestress ten goede komt. Er wordt halfverharding toegepast om water snel te kunnen afvoeren.

De ontwikkeling sluit aan bij de provinciale verordening.

5.2.3 Toetsing aan het provinciaal beleid

Geconcludeerd wordt dat voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met de uitgangspunten uit het provinciaal beleid.

5.3 Regionaal beleid

De wettelijke basis om gezamenlijk besluiten te nemen ligt in artikel 2.2 lid 2 van de Omgevingswet. Het gaat om het gezamenlijk nemen van één besluit. Veel opgaven overstijgen het lokale belang, wat ertoe kan leiden dat er op regionaal niveau beleid wordt vastgesteld (bijvoorbeeld een regionale woningbouwopgave). Voor de voorliggende ontwikkeling is er geen sprake van relevant regionaal beleid. Er hoeft dus niet aan worden getoetst.

5.4 Gemeentelijk beleid

Het gemeente beleid is verwoord in tal van beleidsplannen het gebied van wonen, gezondheid, veiligheid, goede omgevingskwaliteit en duurzaamheid als centrale thema's gekoppeld aan maatschappelijke doelen uit artikel 1.3 van de Omgevingswet. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de omgevingsvisie en andere voor voorliggend initiatief relevante beleidsstukken.

5.4.1 Omgevingsvisie Hoeksche Waard

5.4.1.1 Algemeen

Op 17 december 2019 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie Hoeksche Waard vastgesteld. In de Omgevingsvisie is er voor gekozen een uitnodiging te doen aan de samenleving om bij te dragen aan de Hoeksche Waard. Het accent is gelegd op wat de Hoeksche Waard wil, niet op wat niet mag. Of in Omgevingswet termen: 'Ja mits', in plaats van 'Nee, tenzij'. Het gaat dus om een gewenste koers, niet om een alomvattend beleid. In sommige reacties is gevraagd alsnog bepaalde beleidsaspecten te noemen, om er zeker van te zijn dat deze dan ook worden opgenomen in het Omgevingsplan. Het is niet nodig om nu al alle aspecten die in het Omgevingsplan worden uitgewerkt te benoemen. Alle beleidsaspecten opnemen zou ten koste gaan van het karakter van de visie: gericht op inspireren en uitnodigen.

5.4.1.2 Maatschappelijke opgaven: de Hoeksche Werken

Als één ding duidelijk is geworden tijdens het opstellen van deze Omgevingsvisie is dat Hoeksche Waarders trots zijn op hun eiland. Ze koesteren de kwaliteit van wonen, werken en leven. De inzet is om dat goeds ook in de toekomst te hebben. Breed is het besef aanwezig dat dat niet vanzelfsprekend is. Trends en ontwikkelingen zorgen ervoor dat we moeten blijven werken om de Hoeksche Waard vitaal en leefbaar te houden. Vijf maatschappelijke opgaven vragen specifiek onze aandacht de komende jaren. Dit noemen we de Hoeksche Werken. Daarbij gaat het om de volgende opgaven:

- Duurzaam, energieneutraal en klimaatbestendig;
- Vitaal economisch klimaat;
- Bereikbaar, nabij en toegankelijk;
- Duurzame, innovatieve landbouw;
- Vitale dorpen en actieve samenleving.

5.4.1.3 *Omgevingskwaliteit: de Hoeksche Waarden*

De Hoeksche Waard, eiland tussen de grote wateren, is land welke is gewonnen op het water. Een uniek agrarisch polderlandschap waar het oorspronkelijk karakter met zijn openheid, dijken en kreken en buitendijkse natuurgebieden nog duidelijk zichtbaar is. Waar inwoners en bezoekers nog echt rust en ruimte kunnen ervaren, terwijl grootstedelijke voorzieningen binnen handbereik zijn.

Landschap, natuur, rust en ruimte zijn belangrijke Hoeksche Waarden. Ook vitaliteit en het betrekken van iedereen in de samenleving zijn kenmerken waar de Hoeksche Waard voor staat. De Hoeksche Waard heeft haar eigen karakter dat het waard is om te koesteren. Daarom willen de bevoegde gezaghebbende instanties dat nieuwe ontwikkelingen en ingrepen in landschap of in dorpen met liefde en zorg voor de plek worden uitgevoerd.

Bij de ontwikkeling van deze leefomgeving stond vooral de kwaliteit van bouwwerken centraal. In de loop der tijd zijn ook natuur, landschap en erfgoed hierbij gekomen. Heden ten dage gaat het ook over vraagstukken van bijvoorbeeld voedsel, energie, klimaat en gezondheid. Samengevat als: de omgevingskwaliteit.

Om de omgevingskwaliteit van de Hoeksche Waard ook voor de toekomst te borgen, heeft de gemeente in deze Omgevingsvisie aangegeven wat de gemeenschap en de gemeente binnen de Hoeksche Waard de belangrijkste waarden vinden. Dit zijn de Hoeksche Waarden.

5.4.1.4 *Toetsing van het initiatief aan de Omgevingsvisie Hoeksche Waard*

Het plan past binnen de uitgangspunten van de Omgevingsvisie Hoeksche Waard. Zo wordt er een bijdrage geleverd aan meerdere Hoeksche Werken en Hoeksche Waarden. In het ontwerp voor de garageboxen is rekening gehouden met de aanwezige landschappelijke en groene kwaliteiten. Deze worden versterkt door middel van de fruitbomen. Er is een duidelijke samenhang tussen de (ruimtelijke) kwaliteit en duurzaamheid, waarbij de ruimtelijke en cultuurhistorische kwaliteit van het landschap wordt behouden. Geconcludeerd wordt dat de ontwikkeling in overeenstemming is met de 'Omgevingsvisie Hoeksche Waard'.

HOOFDSTUK 6 ASPECTEN VAN DE FYSIEKE LEEFOMGEVING

In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze bij de activiteit rekening is gehouden met diverse aspecten van de fysieke leefomgeving en de evenwichtige toedeling van functies aan locaties. De aspecten sluiten aan op en dekken de onderdelen zoals genoemd in artikel 1.2 Omgevingswet.

6.1 Aspecten van de fysieke leefomgeving

In het vigerende bestemmingsplan uit 2021 is de bouw van de garageboxen al beoogd, alleen abusievelijk niet goed bestemd. Deze buitenplanse omgevingsplanactiviteit ziet alleen op het juridisch-planologisch mogelijk maken van deze garageboxen en het aanpassen van de beoogde bouwhoogte.

- Bodem: in voorliggend geval worden de garageboxen gebouwd op gronden die reeds hiervoor bestemd zijn, maar planologisch niet geborgd is. Daarnaast zijn de te realiseren gebouwen niet voor menselijk verblijf bestemd. Recentelijk is de bodem geheel gesaneerd. Het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek wordt om deze redenen niet noodzakelijk geacht.
- Geluid: Garageboxen zijn geen geluidsgevoelige gebouwen. Het verder onderzoeken van het aspect geluid wordt om die reden niet noodzakelijk geacht.
- Luchtkwaliteit: Het gaat in voorliggend geval om enkel garageboxen. Deze ontwikkeling zal geen negatieve invloed hebben op de luchtkwaliteit ter plaatse.
- Omgevingsveiligheid: Er is in het vigerende bestemmingsplan aangetoond dat externe veiligheid geen invloed heeft op de planontwikkeling. Bovendien is er geen sprake van een toename van de personendichtheid. Zodoende heeft dit ook geen invloed op het planologisch toestaan van de garageboxen.
- Kabels en leidingen: Er is in het kader van saneringen een quickmelding onderzoek gedaan naar een mogelijke gasleiding op het terrein. Deze is ten zuidoosten van het projectgebied gesitueerd en heeft zodoende geen invloed op het project.
- Milieuzonering en geur: In het voorliggend geval wordt het planologisch mogelijk gemaakt dat op reeds eerder daarvoor bestemde gronden garageboxen gebouwd kunnen worden. Een garagebox is niet milieubelastend. Daarnaast is een garagebox qua milieubelasting (externe werking) het best te vergelijken met een opslagfunctie. Voor een opslagfunctie geldt een afstand van 30 meter. Deze afstand wordt gehaald tot de dichtstbijzijnde woningen. Het verder onderzoeken van het aspect milieuzonering en geur wordt om die reden niet noodzakelijk geacht.
- Ecologie: De locatie bestaat sinds een aantal jaar uit gras en bomen, en er loopt een pad van half verharding door het gebied. Het gras wordt regelmatig gemaaid en de op de locatie waar de garageboxen komen worden de bomen verplaatst naar elders in het projectgebied. Er kan redelijkerwijs uitgesloten worden dat er sprake is van aantasting van ecologische waarden. Zodoende heeft dit geen invloed op het planologisch toestaan van de garageboxen. In paragraaf 6.3 zal er worden ingegaan op het stikstofonderzoek.
- Archeologie: Er is voor het vigerende bestemmingsplan onderzoek gedaan naar archeologie in heel de wijk Damgaarde. Voor een deel van het plangebied geldt een proefsleuvenonderzoek als voorwaarde bij een omgevingsvergunning. Dit is echter niet van toepassing op het projectgebied waar de garageboxen moeten komen. Zodoende heeft het aspect archeologie geen invloed op het planologisch toestaan van de garageboxen.
- Verkeer en parkeren: De garageboxen worden in eerste instantie gebouwd ten behoeve van woningen in de omliggende wijk. Mochten de garageboxen gebruikt worden door mensen buiten de wijk zijn daar in het plan 10 parkeerplaatsen voor opgenomen, er zijn 15 garageboxen. Uitgaande van deze 15 garageboxen en dat men 1 keer per dag naar de garagebox komt, is er een verkeersgeneratie van maximaal $15 \times 2 = 30$ motorvoertuigen per weekdagemaal. Deze 30 motorvoertuigbewegingen zullen o.a. worden afgewikkeld via het Smalspoor en de Oudendijk en door bewoners in de wijk. Bewoners in de wijk rijden om hun woning te bereiken al via de wijk. Dat is nu ook al het geval. Wat betreft het aantal verkeersbewegingen maakt dat geen verschil.

- Trillingshinder: Er wordt geen trillinggevoelige functie toegevoegd. De afstand tot het spoor bedraagt circa 6,5 kilometer. Dit voldoet ruimschoots aan de minimale afstand van 250 meter afstand van het spoor. Met het project wordt er voldaan aan het aspect trillingshinder.
- Duurzaamheid en gezondheid: De garageboxen zijn zo gebouwd dat ze geen uitstoot voor het milieu hebben. Ze zijn dus duurzaam in het gebruik. Daarnaast worden de garageboxen landschappelijk ingepast met onder andere een wandelpad en een speeltuin. Dit stimuleert buurtbewoners om een rondje te gaan lopen en kinderen om buiten te gaan spelen. Dit is bevorderlijk voor de gezondheid. Vanuit het aspect duurzaamheid en gezondheid is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

6.2 Waterparagraaf

Het plangebied ligt binnen het beheergebied van Waterschap Hollandse Delta. Het waterschap is geïnformeerd over het project door gebruik te maken van de digitale watertoets (<http://www.dewatertoets.nl>). De beantwoording van de vragen heeft geleid tot de korte procedure. Het resultaat van de watertoets staat in bijlage 2. Het waterschap heeft kenbaar gemaakt geen bezwaren tegen de voorgenomen ontwikkeling te hebben omdat het waterschap geen belangen heeft. De toename aan verharding is gering met 375m² en blijft onder de 500m². Er blijft voldoende ruimte over voor waterinfiltratie. Garageboxen zorgen niet voor afvalwater en zijn niet aangesloten op het riool.

6.3 Stikstof

In deze paragraaf komt aan de orde op welke wijze bij de activiteit rekening wordt gehouden met de gevolgen voor de natuur door stikstofdepositie. De Europese Vogel- en Habitatrichtlijn beschermt Natura 2000-gebieden. Natura 2000 is een samenhangend netwerk van natuurgebieden in Europa. Natura 2000 bestaat uit gebieden die zijn aangewezen in het kader van de Europese Vogelrichtlijn (79/409/EEG) en gebieden die zijn aangemeld op grond van de Europese Habitatrichtlijn (92/43/EEG). De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit wijst de Natura 2000-gebieden aan. Op grond van artikel 2.43 Omgevingswet legt hij ook de instandhoudingsdoelstellingen vast. Dit gebeurt in een aanwijzingsbesluit.

Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten, afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten, mogelijkrijks significante effecten optreden, dienen deze bij de voorbereiding van een omgevingsplan of afwijken van het omgevingsplan in kaart te worden gebracht en beoordeeld. Natura 2000-gebieden hebben een externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden en verstoring kunnen veroorzaken, moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Een ruimtelijk plan dat significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied kan alleen worden vastgesteld indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld, indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

1. Alternatieve oplossingen zijn niet voorhanden;
2. Het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard; en
3. De noodzakelijke compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

In afdeling 8.6 Bkl staat het beoordelingskader voor de omgevingsvergunning voor Natura 2000-activiteiten. Dit is door middel van het aanvullingsspoor Natuur gebeurd.

6.3.1 Situatie projectgebied

Het projectgebied bevindt zich op circa 2 kilometer afstand van het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied 'Haringvliet'. Ten behoeve van het voornemen is, in het kader van de stikstofdepositie als gevolg

van het project, twee AERIUS-berekening uitgevoerd voor de aanlegfase en voor de gebruiksfase. Ten aanzien van het gebruik van de garageboxen is er geen sprake van stikstof emitterende bronnen. Zie voor de stikstofberekening bijlage 3 bij deze BOPA.

Geconcludeerd wordt dat voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. Er is daarmee geen sprake van een stikstofdepositie met significant negatief effect op Natura 2000-gebieden. Het project betreft, ten aanzien van de effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, geen Natura 2000-activiteit en is gezien artikel 5.1 van de Omgevingswet niet vergunningsplichtig.

6.4 M.e.r.- Beoordeling

6.4.1 Algemeen

Een milieueffectrapportage (m.e.r.) brengt het effect van een project op het milieu in beeld. De regelgeving voor de m.e.r. is te vinden in afdeling 16.4 van de Omgevingswet (Ow) en in hoofdstuk 11 en bijlage V bij het Omgevingsbesluit (Ob). Uit bijlage V van het Ob kan worden bepaald of een plan mer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig is. In deze bijlage is een tabel opgenomen met vier kolommen:

- In kolom 1 staan de projecten opgesomd;
- In kolom 2 zijn de gevallen genoemd waarin een project-mer verplicht is;
- In kolom 3 staan de gevallen genoemd waarin de project-mer-beoordelingsplicht geldt;
- Tot slot bevat kolom 4 de besluiten waarvoor dan de mer-verplichtingen gelden. Het gaat dan om besluiten waarmee de toestemming voor het project wordt verleend.

Bij de project-mer-beoordeling is een mededeling nodig aan het bevoegd gezag. Deze mededeling bevat een beschrijving van de eisen die zijn opgenomen in artikel 11.10 van het Omgevingsbesluit en bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn. Het bevoegd gezag neemt het resultaat van de beoordeling of sprake is van aanzienlijke milieueffecten, met de bijbehorende motivering, op in het besluit en, voor zover hier sprake van is, in het ontwerp van het besluit (artikel 11.11, lid 2 Omgevingsbesluit).

In de motivering van de beslissing (art. 11.11 lid 3 Omgevingsbesluit) wordt in ieder geval verwezen naar:

1. de relevante criteria van bijlage III bij de mer-richtlijn; en
2. als is beslist dat geen milieueffectrapport moet worden gemaakt:
 - a. 1°. de kenmerken en maatregelen, bedoeld in artikel 11.10, derde lid, als degene die voornemens is het project uit te voeren deze heeft voorgesteld; en
 - b. 2°. het moment waarop die maatregelen moeten zijn gerealiseerd.

Kenmerken en maatregelen als bedoeld in artikel 11.10, lid 3 Ob.

Bij een mededeling als bedoeld in artikel 16.45, eerste lid, van de wet, verstrekt degene die voornemens is het project uit te voeren in ieder geval een beschrijving van:

1. het project, met in ieder geval een beschrijving van:
 - a. de fysieke kenmerken van het gehele project en, als dat van toepassing is, van sloopactiviteiten;
 - b. de locatie van het project, met bijzondere aandacht voor de kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop het project van invloed kan zijn;
2. de mogelijk aanzienlijke milieueffecten van het project; en
3. voor zover er informatie over deze effecten beschikbaar is: de mogelijk aanzienlijke milieueffecten van het project ten gevolge van:
 - a. de verwachte residuen en emissies en de productie van afvalstoffen; en
 - b. het gebruik van natuurlijke bronnen, waaronder bodem, land, water en biodiversiteit.

6.4.2 Situatie projectgebied

Het planvoornemen ziet toe op de realisatie van 15 garageboxen. De ontwikkeling betreft een stedelijk ontwikkelingsproject (J11). Op basis van kolom 3 van bijlage V van het Omgevingsbesluit geldt voor deze ontwikkeling een m.e.r.-beoordelingsplicht indien er sprake is van een aanleg, wijziging of uitbreiding. Gelet op de ruime afstand tot Natura-2000 gebieden wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van de aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura-2000 gebied. Verder is, voor zover in dit kader relevant, sprake van een ontwikkeling die niet leidt tot aantasting van het woon- en leefklimaat ter plaatse van de omliggende woningen. Tegens blijkt uit voorliggende ruimtelijke onderbouwing dat het voornemen geen belangrijke nadelige milieugevolgen heeft.

Gelet op het vorenstaande en de aard en omvang van de voorgenomen ontwikkeling wordt geconcludeerd dat het voornemen geen gevolgen voor het milieu met zich meebrengt.

6.5 Conclusie aspecten van de fysieke leefomgeving

Voornoemde aspecten geven geen belemmering aan het plan en zodoende is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies.

HOOFDSTUK 7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

7.1 Algemeen

In deze paragraaf wordt getoetst of de betreffende ontwikkeling niet evident onuitvoerbaar is. Vastgesteld moet kunnen worden dat er geen financieel-economische redenen zijn waardoor het op voorhand aannemelijk is dat de ontwikkeling niet uitgevoerd kan worden.

7.2 Kostenverhaal

Overheden zijn verplicht om de kosten te verhalen. Het afsluiten van een overeenkomst tussen de initiatiefnemer van de bouwactiviteit en het bevoegd gezag heeft daarbij de voorkeur. Als het niet mogelijk is een overeenkomst af te sluiten, is de publiekrechtelijke weg verplicht. Dan verhaalt het bevoegd gezag de kosten op basis van de regels in een omgevingsplan, een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit of een projectbesluit.

Kostenverhaal geldt voor kostenverhaalplichtige activiteiten. Het Omgevingsbesluit bevat relevante regels over (verplicht) kostenverhaal (zie artikel 8.13 Ob voor aangewezen activiteiten waarvoor kostenverhaal verplicht is, artikel 8.14 Ob voor de mogelijkheden om af te zien van kostenverhaal en artikel 8.15 Ob voor de kostensoortenlijst). Pas nadat is betaald, is het toegestaan de activiteiten uit te voeren (zie artikel 13.12 Ow). Eén van de bouwactiviteiten waarvoor kosten verhaald worden is de bouw van een of meer hoofdgebouwen anders dan gebouwen met een woonfunctie (zie artikel 8.13 aanhef en sub b Ob). Er zijn bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet nog geen activiteiten vanwege gebruikswijzigingen aangewezen.

7.3 Situatie projectgebied

Er is in het verleden een overeenkomst gesloten tussen initiatiefnemer en gemeente. Het kostenverhaal voor de gemeente is hiermee verzekerd.

HOOFDSTUK 8 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

8.1 Participatie

Participatie is onder de Omgevingswet een belangrijk aspect in de procedure van een ruimtelijke ontwikkeling. Een ontwikkeling heeft namelijk niet alleen invloed op de fysieke leefomgeving, maar ook op het welbevinden van mensen. Het is daarom van belang dat bewoners in een vroeg stadium worden betrokken bij het initiatief. Hiertoe is een participatieplan opgesteld.

8.1.1 Beschrijving participatie

Het participatieplan heeft als primair doel het informeren van bewoners over de voorgenomen ontwikkelingen.

Het participatieplan alsook het participatieverslag inclusief afschriften van bewonersbrieven zijn opgenomen in bijlage 4a en 4b, waar kortheidshalve naar wordt verwezen.

BIJLAGEN BIJ DE RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

Bijlage 1a – Landschappelijk inpassingsplan



DAMGAARDE NIEUW-BEIJERLAND | 't Terrein

In het bestemmingsplan Nieuw-Beijerland Zuid is bij de entree van Damgaard de mogelijkheid opgenomen om garage-units te plaatsen. Op het voorliggend paneel is het ontwerp uitgewerkt.

Bij het ontwerp van 't Terrein is rekening gehouden met een aantal specifieke kwaliteiten en inrichtingskenmerken:

- Knipoog naar het verleden

Het terrein is ooit een rangeerterrein geweest van de RTM. Hiernaast is een stukje van een oude luchtfoto (1935) te zien, met daarin wat tram-wagons. Op basis van historische documentatie is de ligging van het tramtracé achterhaald. De ligging van de rails wordt gemarkeerd in de toegangsweg naar de garages middels zwarte straatstenen. De ruimte tussen de rails wordt uitgevoerd in bruine stenen. De overige verharding is, overeenkomstig de reeds ingerichte buitenruimte, zwart-bruin genueanceerd.

- Plukgaarde

Het terrein bevat rijen fruitbomen, die een markante entree vormen van de woonwijk. Deze bomen fungeren als aantrekkelijke aankleding van de buitenruimte, en als een 'beeldmerk' van de wijk Damgaard. Ook fungeert de plukgaarde als 'depot'. Wanneer er in de wijk een boom vervangen moet worden, kan deze uit het depot worden betrokken.

- Speelvoorziening en wandelpad

In 't Terrein is een wandelpad (halfverharding) aangelegd. Dit pad biedt een recreatieve ontsluiting, en vormt de toegang tot de plukgaarde, met speelplaats en bankje. De ligging van pad is in het ontwerp omgelegd, zodat het pad door het groen loopt, en niet over het verharde terrein bij de garages.

Naast de speelplaats is er de mogelijkheid om ook het pleintje voor de garages te benutten als speelterrein.

- Landschappelijke inrichting

De garages worden uitgevoerd in grijsgemêleerd beton, met tòn-sur-tòn sectionaaldeuren. Door deze natuurlijk aandoende kleurstelling sluiten de garages zo veel mogelijk aan op het landschap.

Het terrein met de garages wordt 50 cm verlaagd geplaatst ten opzichte van het omringende maaiveld, zodat de garages niet of nauwelijks boven de fruitbomenstructuur uitsteken en de maximale hoogte binnen de kaders van het bestemmingsplan blijft.

De recent aangeplante windsingel van Italiaanse populieren blijft gehandhaafd als een groene achterwand van 't Terrein. De garages worden landschappelijk ingepast door de fruitboomrijen en door aan te planten brede ligusterhagen. Ook worden struwelen en bomen aangeplant ten behoeve van de landschappelijke inpassing. Langs de toegangsweg wordt het patroon van fruitbomen verdicht. Een en ander is uitgewerkt in een beplantingsplan.

- Uitwerking garage-units en terrein

Het ontwerp bevat in totaal 15 garages, bedoeld voor stalling van bijvoorbeeld caravans of opslag. Er komen twee typen garages:

- 8 units met afmeting 325x700x298 (b x l x h),
- 7 units met afmeting 348x700x348 (b x l x h).

Langs de toegangsweg wordt een nieuwe armatuur geplaatst, identiek aan de bestaande lichtmasten.



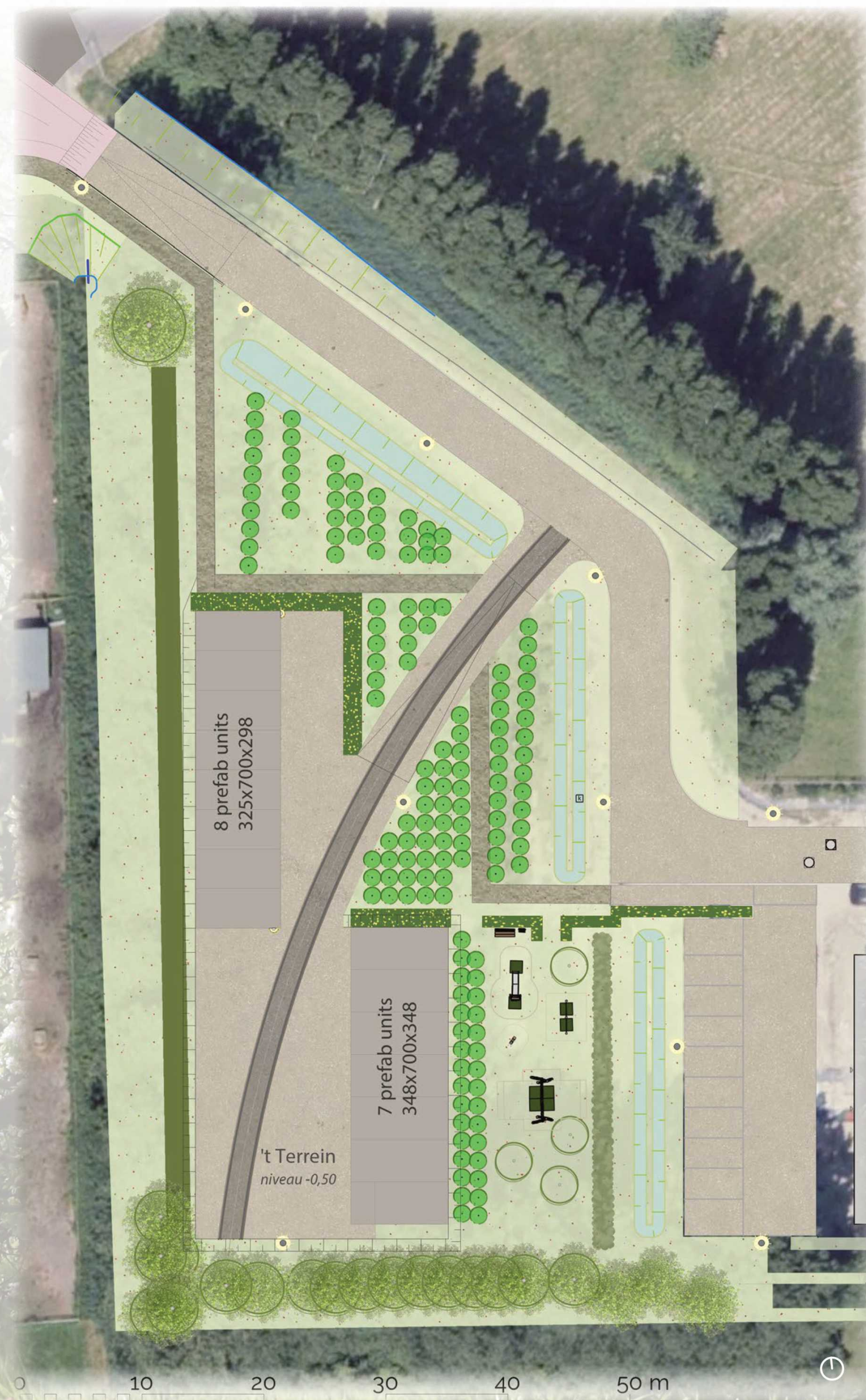
Grijze garages in groene omgeving.

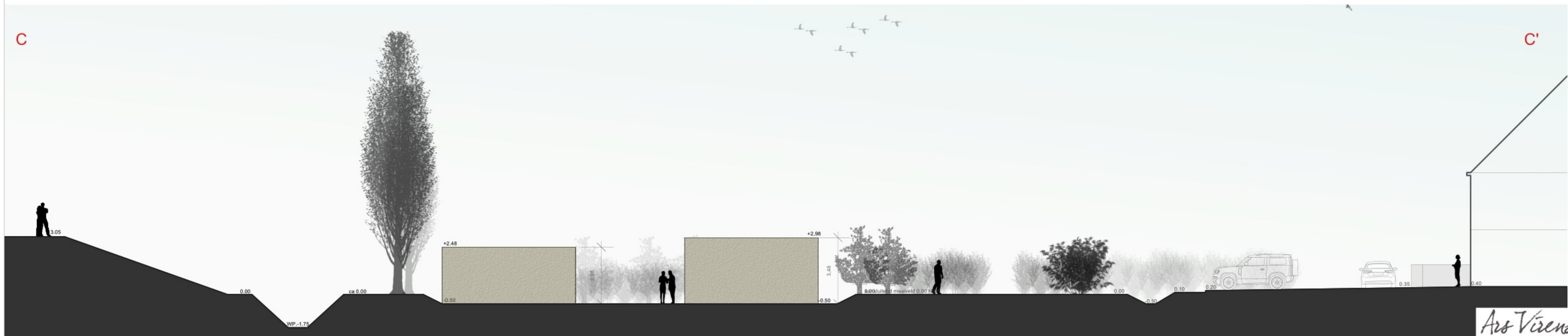
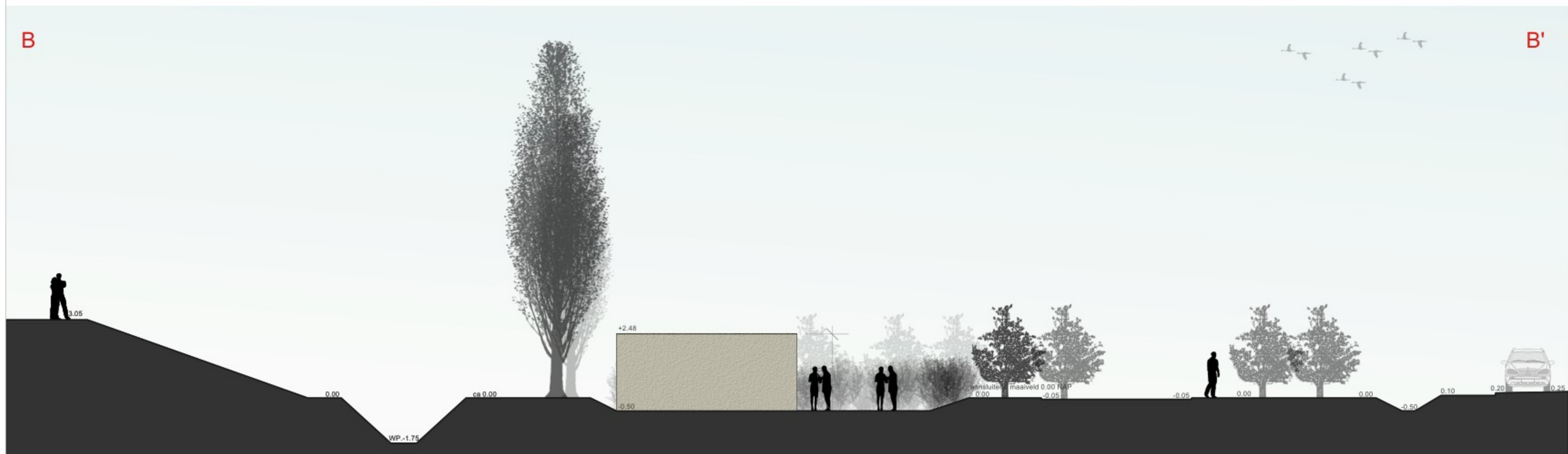
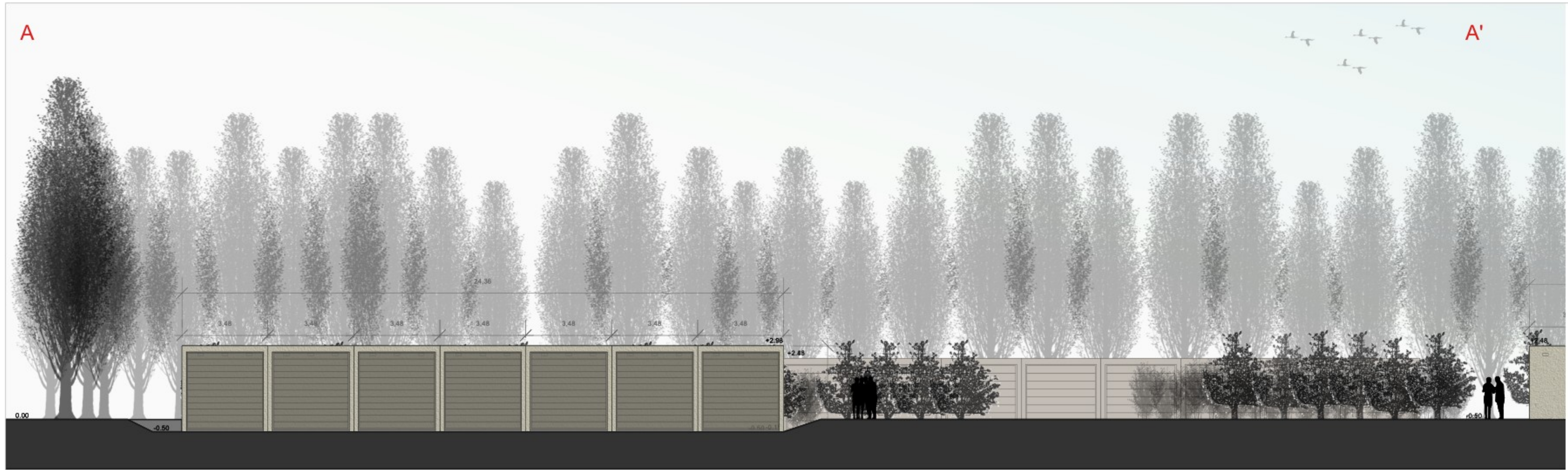


Grijze garages met tòn-sur-tòn deuren.



Hoge hagen langs de garages



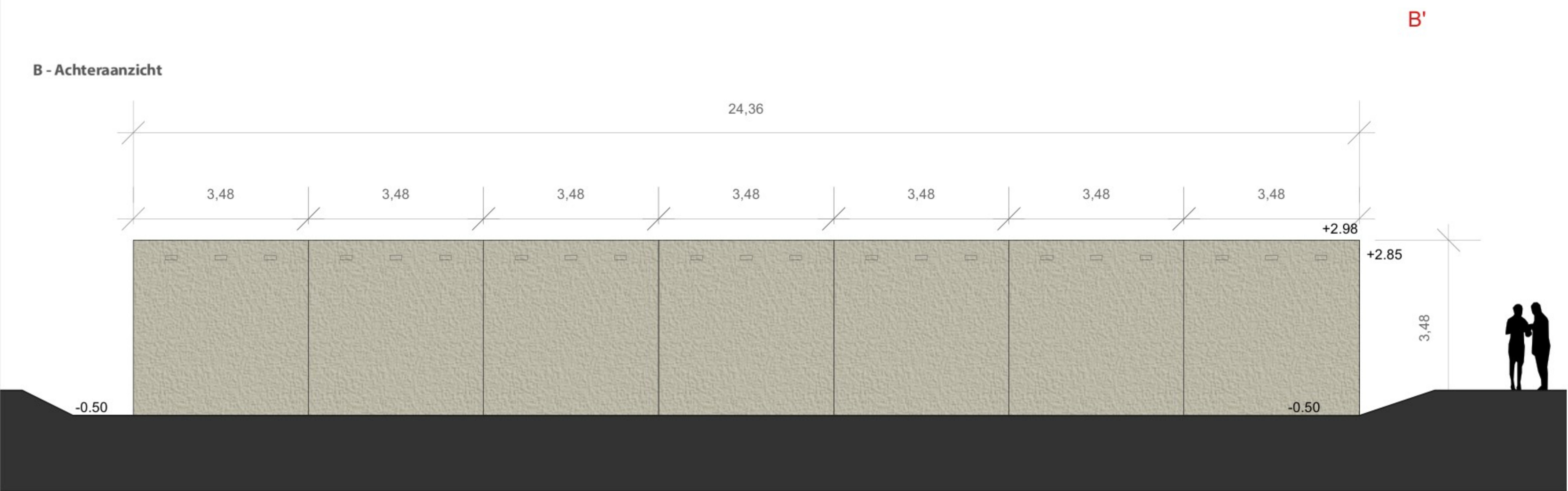


A - Vooraanzicht



A'

B - Achteraanzicht



B'

C - Zij-aanzicht



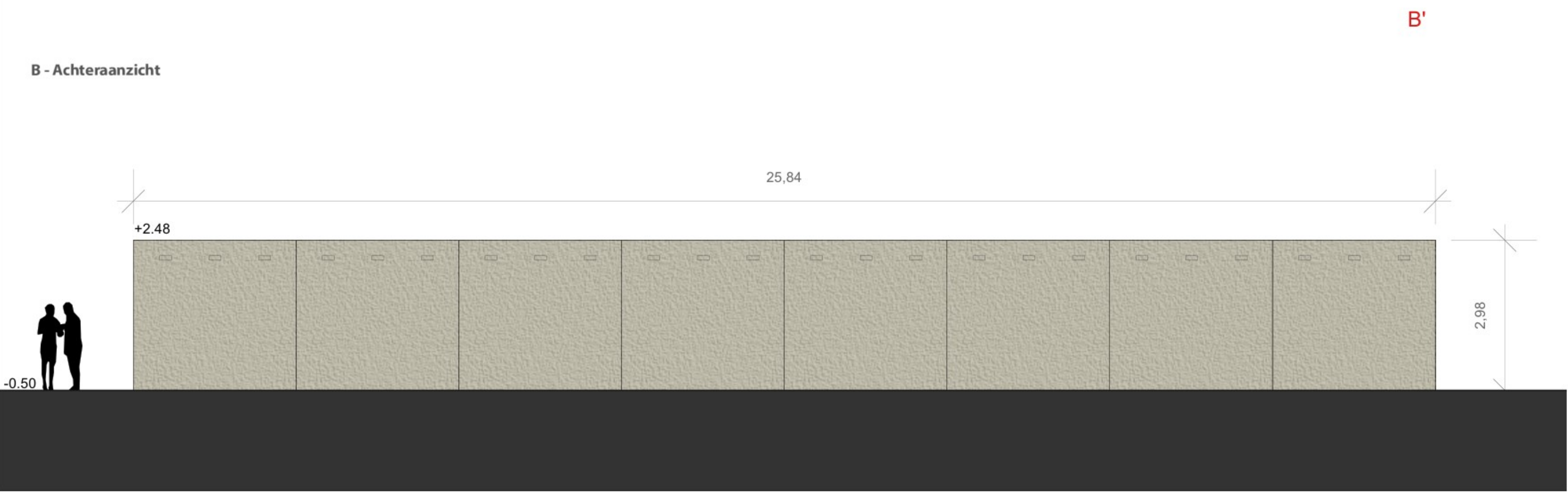
De garages worden uitgevoerd in:
- grijs-gemêleerd beton met bruin-beige tonen, monsterstukje kan desgewenst worden overlegd.
Hieronder foto van monsterstukje.
- antraciet (RAL 7039) sectionaaldeuren
- antraciet (RAL 7021) verticale afdekstrips tussen garages in
Peilen zijn in NAP



A - Vooraanzicht



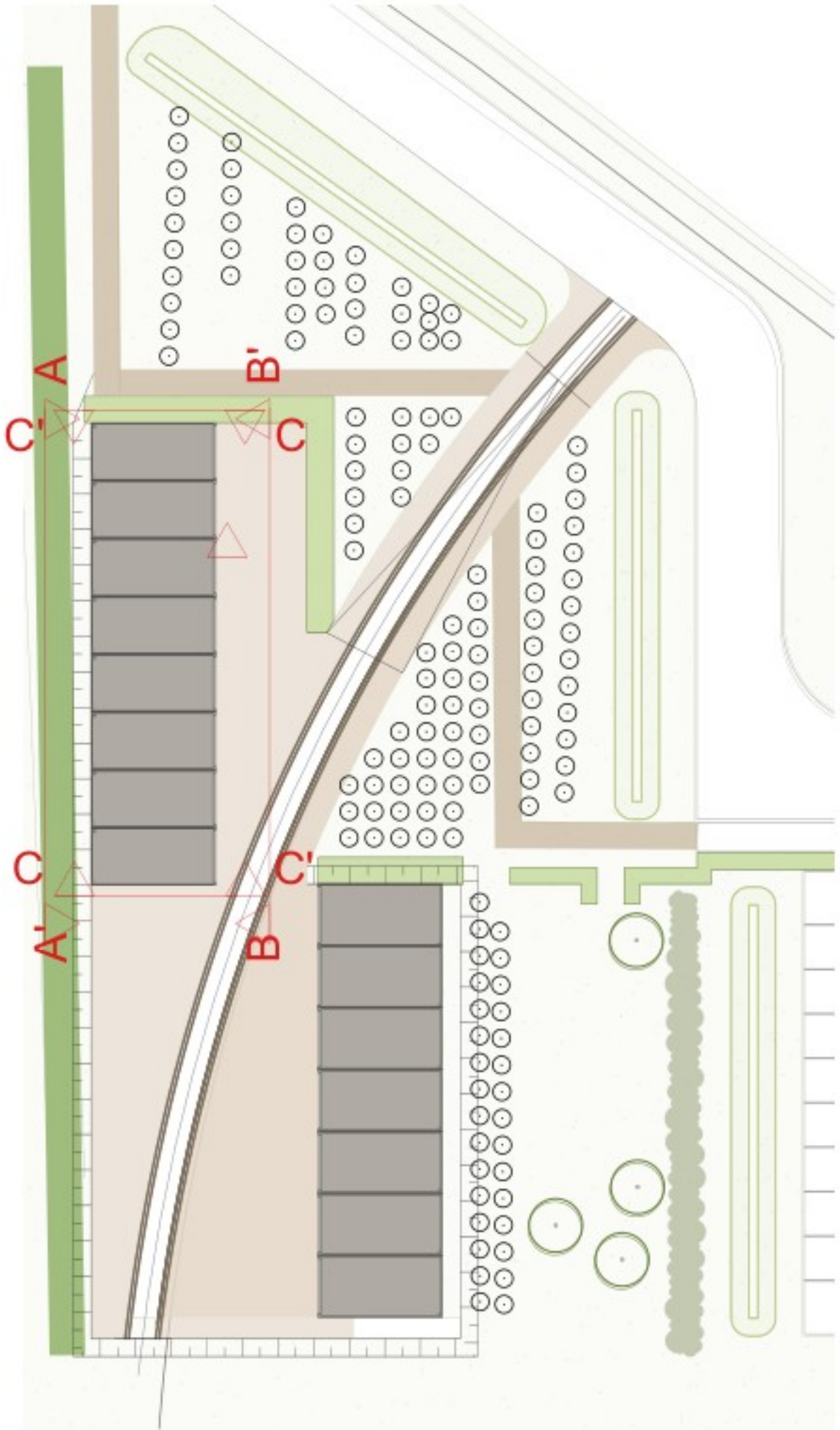
B - Achteraanzicht



C - Zij-aanzicht



De garages worden uitgevoerd in:
- grijs-gemêleerd beton met bruin-beige tonen, monsterstukje kan desgewenst worden overlegd. Hieronder foto van monsterstukje.
- antraciet (RAL 7039) sectionaaldeuren
- antraciet (RAL 7021) verticale afdekstrips tussen garages in
Peilen zijn in NAP





Ars Vivens

BUREAU VOOR BUITENRUIMTE

Bijlage 1b – Beplantingsplan



A. Bomen								
Code	Naam			maat			totaal	opmerkingen
A	Juglans regia			18/20			3	
B	Populus nigra 'Brandaris'			18/20			1	

B. Bosplantsoen								
Code	Naam	percentage	verband	maat	opp	st/m2	totaal	opmerkingen
BP.01	Corylus avellana	25%	Driehoeksverband	100-120	37,5	2	19	
	Ligustrum vulgare	15%	Driehoeksverband	100-120	37,5	2	11	
	Sambucus nigra	15%	Driehoeksverband	100-120	37,5	2	11	
	Viburnum opulus	25%	Driehoeksverband	100-120	37,5	2	19	
	Ribes nigrum	20%	Driehoeksverband	100-120	37,5	2	15	Bestaand

C. Hagen								
Code	Naam	percentage	verband	maat	m2	st/m2	totaal	opmerkingen
H.01	Ligustrum ovalifolium	100%	Driedubbele rij	40-60	38,7	12	464	
H.02	Ligustrum ovalifolium	100%	Driedubbele rij	40-60	12,9	12	155	

 Opgestapelde stammen en takkenrillen t.b.v. school- en foerageer gelegenheid kleine zoogdieren

Bijlage 1c - parkeermogelijkheden



Bijlage 2 – Watertoets

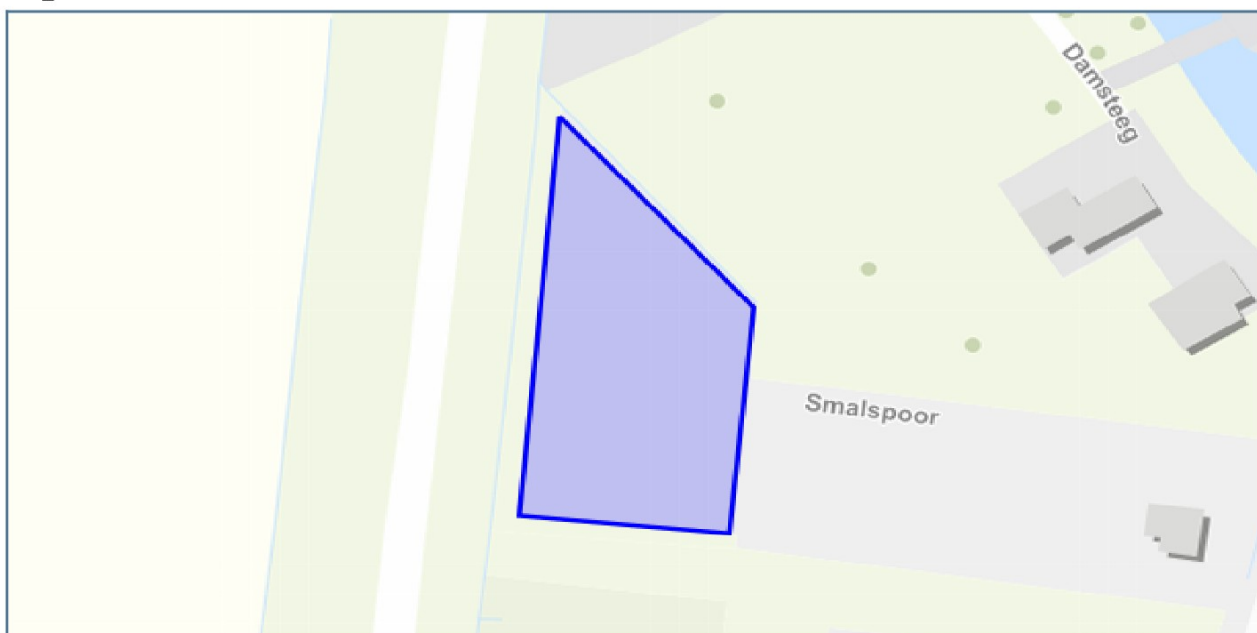
Digitale watertoets

De watertoets helpt u om aan de hand van de locatie van uw ruimtelijke plan en een aantal vragen te toetsen of u de belangen van het Waterschap raakt. Indien dit het geval is krijgt u tekst en uitleg over het vervolg proces.

Op basis van de check is onderstaande nodig

1. normale procedure

Op basis van onderstaande locatie



Vragen en antwoorden uit de check

Gaat het om een ruimtelijk plan dat uitsluitend een functiewijziging van bestaande bebouwing inhoudt?	nee
Is er in of rondom het plangebied sprake van wateroverlast of grondwateroverlast?	nee
Neemt in het plan het verhard oppervlak toe met meer dan 500 m ² ?	ja
Zonering oppervlaktewaterpersleidingen en lange duikers	nee
Zoneringen watergangen	nee
Zonering waterkeringen	nee
KRW wateren	nee

Details

1. normale procedure

Op basis van uw locatie en gegeven antwoorden blijkt dat u waterschapsbelangen raakt.

Wat moet ik doen?

Met de gegevens die u heeft opgegeven is bepaald dat bepaalde aspecten van het plan een zodanige invloed hebben op de belangen van het waterschap hollandse delta dat de normale procedure moet worden gevolgd.

Gebruik alstublieft de knop ""DIRECT AANVRAGEN"" om uw aanvraag voor een digitale watertoets daadwerkelijk naar het waterschap te versturen. Hiervoor is een eenmalige registratie benodigd.

Waar moet ik op letten?

Uw plan heeft invloed op het watersysteem, waterkeringen en weg. Het waterschap wil graag met u overleggen wat deze invloed is en welke maatregelen wellicht genomen kunnen worden in uw plan. U kunt hiervoor contact met ons opnemen via ons algemene nummer 088 97 43 400 of via de mail 2005005@wshd.nl. Naast de mogelijk reeds gegeven deeladviezen kunt u op onze website meer informatie vinden het beleid van het waterschap.

LET OP: Het (concept)wateradvies is geen aanvraag voor een Watervergunning. Onze conclusie en wateradvies mogen alleen gebruikt worden tijdens de (ruimtelijke) planvormingfase. U dient zelf na te gaan welke vergunningen nodig zijn om het plan te realiseren. Bij het waterschap dient u wellicht een Watervergunning aan te vragen of een melding te doen. Meer informatie over de Watervergunning vindt u op <https://www.wshd.nl/vergunning>.

Gebruik alstublieft de knop "DIRECT AANVRAGEN" om uw aanvraag voor een digitale watertoets daadwerkelijk naar het hoogheemraadschap te versturen. Hiervoor is een eenmalige registratie benodigd.

Bijlage 3 – Stikstofberekening

AERIUS-berekening

Garageboxen Damsteeg, Nieuw-Beijerland

AERIUS-BEREKENING

GARAGEBOXEN DAMSTEEG, NIEUW-BEIJERLAND

Status:	Definitief
Datum:	24 oktober 2025
Versie:	3
Projectnummer:	2023-699



Almelo, Groningen, Utrecht, Zwolle
0546 - 45 44 66 | info@bjz.nu | www.bjz.nu

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1	INLEIDING	4
HOOFDSTUK 2	VOORGENOMEN ONTWIKKELING	5
HOOFDSTUK 3	UITGANGSPUNTEN	6
3.1	Algemeen.....	6
3.2	Aanlegfase	6
3.3	Gebruiksfase	9
HOOFDSTUK 4	RESULTATEN & CONCLUSIE	10
4.1	Aanlegfase	10
4.2	Gebruiksfase	10
4.3	Conclusie.....	10
BIJLAGE BIJ DE STIKSTOFBEREKENING		11
Bijlage 1	Rekenresultaten aanlegfase.....	11
Bijlage 2	Rekenresultaten gebruiksfase.....	12

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

Voorliggende AERIUS-berekening heeft betrekking op het perceel dat kadastraal bekend staat als Gemeente Hoeksche Waard, sectie C, nummer 387. Het voornemen is om 15 garageboxen te realiseren op dit perceel.

In afbeelding 1.1 is de ligging van het projectgebied (rode ster) ten opzichte van de directe omgeving (rode omkadering) weergegeven.



Afbeelding 1.1 Ligging projectgebied (Bron: Plattekaart.nl)

In het kader van het voornemen is inzicht in de te verwachten effecten van stikstof op nabijgelegen Natura 2000-gebieden nodig. BJZ.nu is gevraagd om de te verwachten stikstofemissie als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling en de eventuele gevolgen daarvan inzichtelijk te maken.

De stikstofberekening is uitgevoerd met behulp van de voorgeschreven rekentool AERIUS Calculator 2025. In voorliggend rapport wordt een toelichting op de AERIUS berekening gegeven.

HOOFDSTUK 2 VOorgenomen Ontwikkeling

Zoals in de inleiding reeds genoemd is de initiatiefnemer voornemens om op het perceel 15 garageboxen te bouwen. De garageboxen worden landschappelijk ingepast door middel van onder andere fruitbomen. Er komt daarnaast een wandelpad voor de recreatieve ontsluiting. Om de oude historie beleefbaar te maken wordt de oude trambaan teruggebracht door deze met afwijkende steen aan te leggen.

De garageboxen komen aan de zuidwestzijde van het projectgebied. Het gaat om acht units van 3,25 bij 7 meter met een bouwhoogte van circa 3 meter en zeven units van 3,48 bij 7 meter met een bouwhoogte van circa 3,5 meter. Deze komen verdiept te liggen. De garageboxen zijn bedoeld voor opslag of stalling van bijvoorbeeld een caravan.

In afbeelding 2.1 staat het structuurontwerp van het projectgebied. Voor meer informatie wordt verwezen naar bijlage 1 van de bij voorliggende berekening horende ruimtelijke onderbouwing.



Afbeelding 2.1 Structuurontwerp garageboxen (Bron: Ars Virens)

HOOFSTUK 3 UITGANGSPUNTEN

3.1 Algemeen

Het projectgebied bevindt zich op circa 2,0 kilometer afstand van het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied 'Haringvliet'.

Ten behoeve van het voornemen is, in het kader van de stikstofdepositie als gevolg van het project, één AERIUS-berekening uitgevoerd voor de aanlegfase (realisatie voornemen). Ten aanzien van het gebruik van de garageboxen is er geen sprake van stikstof emitterende bronnen (zie verder paragraaf 3.3). In de volgende paragraaf worden de uitgangspunten voor de berekening van de aanlegfase toegelicht.

3.2 Aanlegfase

3.2.1 Algemeen

Binnen de aanlegfase (realisatie voornemen) is in voorliggend geval sprake van de volgende activiteiten (bronnen) die bijdragen aan de emissie van stikstof:

1. Verkeersgeneratie bouwverkeer van en naar het projectgebied;
2. Te benutten werktuigen binnen het projectgebied.

In de berekening is ervan uit gegaan dat de bouwactiviteiten binnen één jaar zullen plaatsvinden. Doordat de AERIUS-calculator rekent met een stikstofemissie/-depositie per jaar, zijn alle stikstofbronnen van de aanlegfase in één (reken)jaar opgenomen.

3.2.2 Verkeersgeneratie bouwverkeer

De realisatie van het voornemen heeft een tijdelijke toename van vervoersbewegingen tot gevolg, namelijk door de komst van het personeel (bouwvakkers en aannemers) en de aan- en afvoer van bouw materiaal en bouwafval. Dit heeft tijdelijke stikstofuitstoot tot gevolg.

In de onderstaande tabel zijn de totale verkeersbewegingen weergegeven.

Type verkeer	Aantal voertuigen	Aantal voertuigbewegingen (aantal voertuigen x2)
Licht verkeer	250	500
Middelzwaar verkeer	20	40
Zwaar verkeer	125	250

Bovenstaande gegevens zijn afkomstig van ervaringscijfers van BJZ.nu.

In voorliggend geval wordt er, gezien de ligging van het projectgebied, vanuit gegaan dat het bouwverkeer de locatie bereikt en verlaat via het Smalspoor. Het bouwverkeer gaat vervolgens over de Oudendijk en Spuidijk verder. Ter hoogte van de kruising Spuidijk/Veerstoep (N217) wordt gesteld dat het bouwverkeer slechts enkele procenten uitmaakt van het overige wegverkeer en qua rij- en stopgedrag niet langer te onderscheiden is van het overige wegverkeer. Het bouwverkeer gaat op in het heersende verkeersbeeld.

3.2.3 Emissies stationair draaien laden en lossen

Tijdens het laden en lossen van bouwmaterialen, beton, betonplaten, afvalcontainers, bestrating en zand draait een vrachtwagen stationair. Hierdoor is sprake van een NO_x emitterende bron. Om deze reden is de emissie van het laden en lossen van deze vrachtwagens in de berekening meegenomen. Gemiddeld draaien deze vrachtwagens 10 minuten stationair. Voor het laden en lossen is onderscheid gemaakt tussen middelzware en zware vrachtwagens. Voor zware vrachtwagens die mobiele werktuigen komen brengen en ophalen is worst-case uitgegaan dat deze de motor stationair laten draaien. De mobiele werktuigen die zelf van en naar het plangebied rijden laten hun motoren niet stationair draaien en zijn niet meegenomen in het aantal vrachtwagens.

In onderstaande tabel is het totaal aantal uren per jaar, de emissiefactoren en de emissie weergegeven.

Type	Rekenjaar	Vrachtaantal	Maximaal aantal laad-los minuten	Aantal uren totaal/jaar	Emissiefactor g/uur ¹		Emissie kg/jaar	
					NO _x	NH ₃	NO _x	NH ₃
Zwaar verkeer	2025	107	10	18	77,712	1,0116	1,4	0,018
Middelzwaar verkeer	2025	20	10	4	61,1784	0,712	0,24	0,003
Totaal							1,64	0,021

Het stationair draaien is als oppervlaktebron in de AERIUS-Calculator ingevoerd onder 'anders'. De bovenstaande emissies zijn gemodelleerd als een oppervlaktebron.

3.2.4 Emissies koude start bouwverkeer

In de AERIUS-Calculator is per 1 oktober 2024 het verkeer opgesplitst in rijdend verkeer en opstartend verkeer. De emissie van voertuigen met een koude motor zijn bij het opstarten tijdelijk veel groter. In onderzoek van TNO is naar voren gekomen dat binnen de periode van 1 minuut de voertuigen nog niet of nauwelijks van hun startlocatie zijn vertrokken. De emissie van de koude start vindt hoofdzakelijk plaats rondom de startlocatie van het voertuig en niet op de wegen met doorgaand verkeer. Na ongeveer 2 uur stilstand (zonder draaiende motor) is de motor weer koud. Dit is van belang voor het toekennen van emissie op locaties waar voertuigen tijdelijk stilstaan, zoals parkeerplaatsen.

Om het aantal koude starts te bepalen zijn onderstaande uitgangspunten gebruikt:

- Licht verkeer: alle voertuigen bereiken het plangebied aan het begin van de werkdag en verlaten het plangebied aan het eind van de werkdag: één koude start per voertuig;
- Middelzwaar verkeer: alle voertuigen doen het plangebied slechts korte tijd aan voor laden en lossen waarbij de motor stationair blijft draaien (zie vorige paragraaf). Er is geen sprake van een koude start;
- Zwaar verkeer: alleen de mobiele werktuigen die zelf van en naar het plangebied rijden kennen een koude start.

Dit leidt tot het volgende aantal koude starts: 250 koude starts voor licht verkeer en 17 koude starts voor zwaar verkeer. De emissie is in de AERIUS-Calculator als oppervlaktebron ingevoerd.

3.2.5 Emissies mobiele werktuigen

Tijdens de realisatie van het voornemen worden er werktuigen ingezet. Deze werktuigen stoten stikstof uit en dienen om deze reden in ogenschouw genomen te worden. Voor het berekenen van het diesilverbruik is gebruik gemaakt van de Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2025.

Voor het berekenen van het diesilverbruik is de volgende formule aangehouden:

$$LBPJ = (0.095 * P_{max} + 0.54) * D$$

LBPJ staat in de bovengenoemde formule voor literverbruik per jaar. P_{max} is het maximale vermogen van het werktuig en D staat voor het aantal draaiuren. Daarnaast is er rekening gehouden met het gebruik van AdBlue. Ligterink et al 2021² constateert dat voor Stage IV en V werktuigen dit 6% van het totale diesilverbruik bedraagt. Opgemerkt wordt dat werktuigen met een vermogen van 56 kW of minder geen AdBlue verbruik hebben, evenals werktuigen op benzine. Voor deze werktuigen is dan ook geen AdBlue verbruik opgenomen in de AERIUS-Calculator. In AERIUS kunnen bij het diesilverbruik en AdBlue verbruik geen decimale getallen ingevoerd worden, daarom zijn alle getallen voor het diesilverbruik naar boven afgerond en zijn alle getallen voor het AdBlue verbruik naar beneden afgerond.

¹ BU12, Instructie gegevensinvoer voor AERIUS-Calculator 2025, pagina 72

² Ligterink et al., 2021. 'AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NO_x en NH₃ uitstoot van mobiele werktuigen'. TNO_2021_R12305

In de onderstaande tabel zijn de gegevens zoals ingevoerd in de AERIUS-Calculator weergegeven. De werktuigen zijn in de AERIUS-berekening ingevoerd als 'oppervlaktebron - mobiele werktuigen'.

Werktuigen	Stage-klasse	Aantal uren totaal	Max. vermogen (kW)	Dieselvebruik totaal	Aantal liter AdBlue
Graafmachine	STAGE IV	100	200	1.954	117
Shovel	STAGE IV	40	100	402	24
Hei-/boorstelling	STAGE IV	32	100	322	19
Betonpomp	STAGE IV	32	150	474	28
Hoogwerker	STAGE IV	60	100	603	36
Mini graafmachine	STAGE IV	50	30	170	n.v.t.
Mini shovel	STAGE IV	50	28	150	n.v.t.
Trilplaat	Benzine, 2-takt	50	10	75	n.v.t.

3.3 Gebruiksfasen

Binnen de gebruiksfasen (beoogde situatie) is in voorliggend geval sprake van de volgende activiteiten (bronnen) die bijdragen aan de emissie van stikstof:

1. Gasverbruik garageboxen;
2. Verkeersgeneratie gebruiksverkeer van en naar het plangebied;
3. Emissie koude start gebruiksverkeer.

3.3.2 Gasverbruik woningen

Doordat de nieuwe garageboxen gasloos worden gebouwd, is ten aanzien van het gebruik van de garageboxen zelf geen sprake van stikstofemissie en depositie op Natura 2000-gebieden. De nieuwe garageboxen zelf bevatten daarmee geen bron die NO_x of NH_3 emitteren en zijn dan ook neutraal (zonder emissies) gemodelleerd in de AERIUS-berekening.

3.3.3 Verkeersgeneratie

De te realiseren garageboxen zijn bedoeld voor opslag van goederen, caravans en dergelijke. De garageboxen zijn ondergeschikt aan de nabijgelegen woningen. Uitgaande van deze 15 garageboxen en dat men 1 keer per dag naar de garagebox komt, is er een verkeersgeneratie van maximaal $15 \times 2 = 30$ motorvoertuigen per weekdagemaal.

Voor de route van het gebruiksverkeer wordt uitgegaan dat deze hetzelfde is als de route van het bouwverkeer, zoals beschreven in paragraaf 3.2.2.

3.3.4 Emissie koude start gebruiksverkeer

Zoals in de vorige paragraaf is genoemd, dient de emissie als gevolg van een koude start te worden meegenomen bij voorliggende stikstofberekening. De emissie van de koude start vindt hoofdzakelijk plaats rondom de startlocatie van het voertuig en niet op de wegen met doorgaand verkeer. Na ongeveer 2 uur stilstand (zonder draaiende motor) is de motor weer koud. Dit is van belang voor het toekennen van emissie op locaties waar voertuigen tijdelijk stilstaan, zoals parkeerplaatsen.

Uitgegaan wordt dat de voertuigen niet langer dan 2 uur bij de garageboxen staan. Er is geen sprake van de koude start.

HOOFDSTUK 4 RESULTATEN & CONCLUSIE

4.1 Aanlegfase

Uit de AERIUS-berekening met betrekking tot de aanlegfase blijkt dat in de aanlegfase van de voorgenomen ontwikkeling geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jr. Er is daarmee geen sprake van een stikstofdepositie met significant negatief effect op Natura 2000-gebieden. De onderdelen en resultaten van de AERIUS-berekening zijn in bijlage 1 bijgevoegd.

4.2 Gebruiksfase

Uit de AERIUS-berekening met betrekking tot de gebruiksfase blijkt dat in de gebruiksfase van de voorgenomen ontwikkeling geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jr. Er is daarmee geen sprake van een stikstofdepositie met significant negatief effect op Natura 2000-gebieden. De onderdelen en resultaten van de AERIUS-berekening zijn in bijlage 2 bijgevoegd.

4.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat voor de aanlegfase als de gebruiksfase geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. De gebruiksfase levert eveneens geen stikstofdepositie. Er is daarmee geen sprake van een stikstofdepositie met significant negatief effect op Natura 2000-gebieden. Het project betreft, ten aanzien van de effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, geen Natura 2000-activiteit en is gezien artikel 5.1 van de Omgevingswet niet vergunningsplichtig.

BIJLAGE BIJ DE STIKSTOFBEREKENING

Bijlage 1 Rekenresultaten aanlegfase

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- [Overzicht](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)
- [Resultaten](#)
- [Samenvatting situaties](#)

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

BJZ.nu
Damsteeg ong. ,
- Nieuw Beijerland

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Nieuw-Beijerland, Damsteeg
Aanlegfase

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

RtXw66bJCaBo
24 oktober 2025, 08:46
OwN2000-rekengrid

Totale emissie

Aanlegfase - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2025	1,0 kg/j	33,0 kg/j

Resultaten

Aanlegfase - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename
Grootste afname

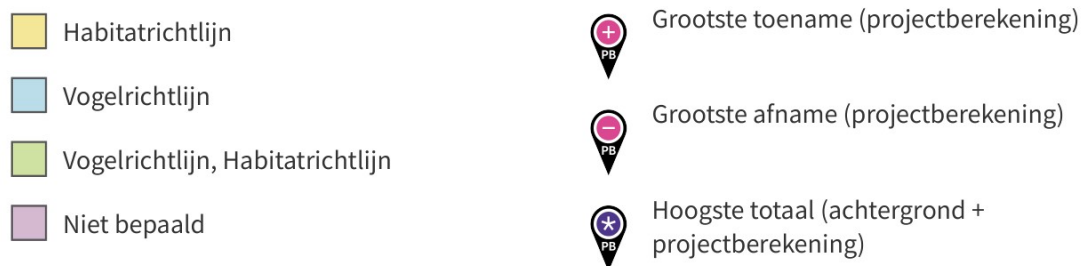
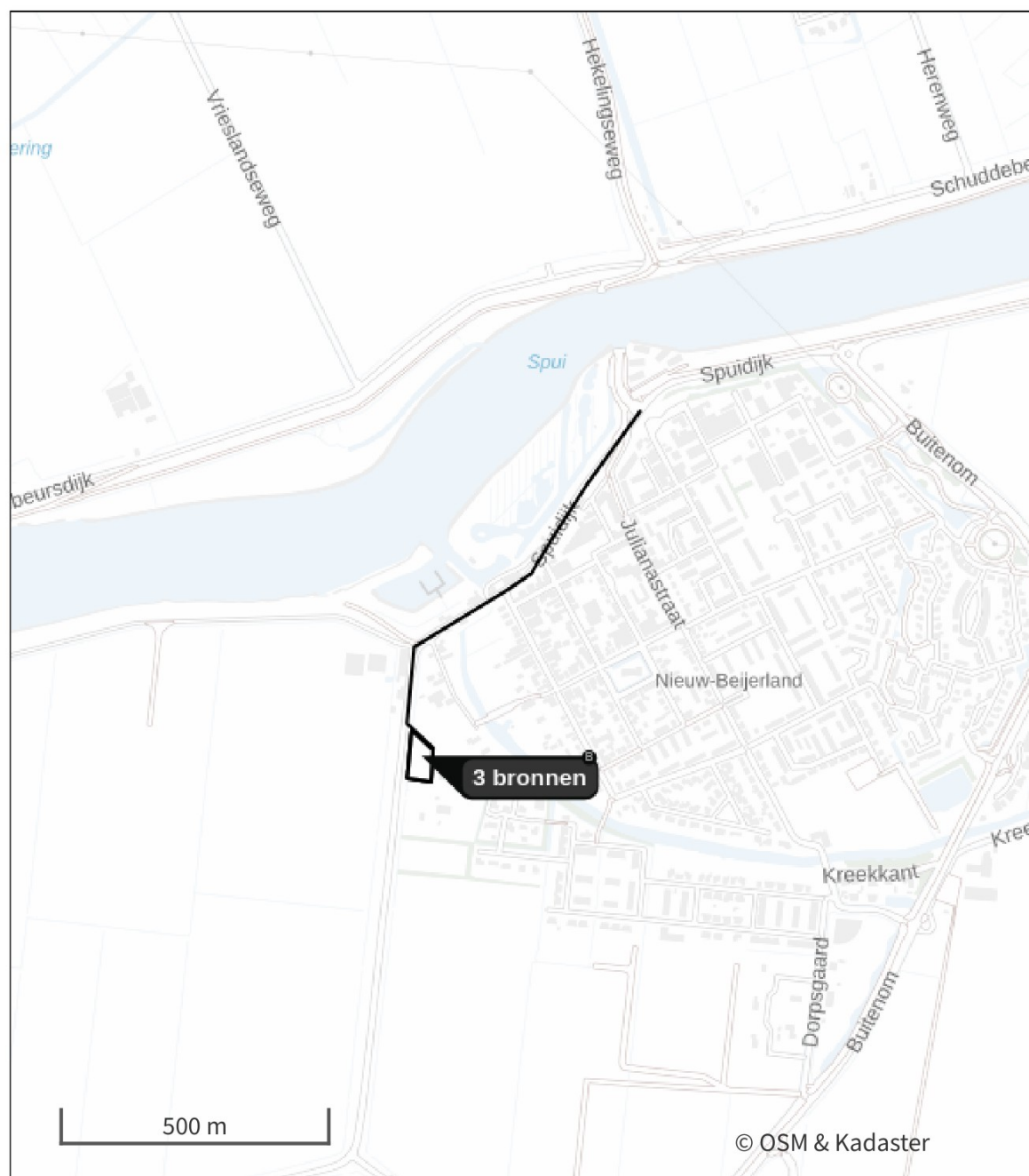
Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		
-		

Aanlegfase (Beoogd), rekenjaar 2025

Emissiebronnen

	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1 Mobiele werktuigen Mobiele werktuigen	0,9 kg/j	29,6 kg/j
3 Verkeer Koude start: overig Koude start	16,6 g/j	0,5 kg/j
4 Anders... Laden en Lossen	21,0 g/j	1,6 kg/j
 Verkeersnetwerk	24,1 g/j	1,2 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Aanlegfase"
(Beoogd) incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.

Aanlegfase, Rekenjaar 2025

1 Mobiele werktuigen

Naam	Mobiele werktuigen			NO _x	29,6 kg/j	
Locatie	X:82315,51 Y:425043,21			NH ₃	0,9 kg/j	
Oppervlakte	0,34 ha					
Naam/Stageklasse	Brandstof- verbruik/AdBlue verbruik	Draaiuren	Uittreedhoogte/Warmteinhoud	Spreiding/Temporele variatie	Stof	Emissie
Graafmachine Stage-IV, 2014- 2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1.954 l/j 117 l/j	100 u/j	<u>2,9 m</u> <u>0.027 MW</u>	<u>0,7 m</u> <u>Standaard Profiel</u> <u>Industrie</u>	NO _x NH ₃	11,2 kg/j 0,5 kg/j
Shovel Stage-IV, 2014- 2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	402 l/j 24 l/j	40 u/j	<u>2,9 m</u> <u>0.027 MW</u>	<u>0,7 m</u> <u>Standaard Profiel</u> <u>Industrie</u>	NO _x NH ₃	2,4 kg/j 96,5 g/j
Betonpomp Stage-IV, 2014- 2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	474 l/j 28 l/j	32 u/j	<u>2,9 m</u> <u>0.027 MW</u>	<u>0,7 m</u> <u>Standaard Profiel</u> <u>Industrie</u>	NO _x NH ₃	2,9 kg/j 0,1 kg/j
Hoogwerker Stage-IV, 2014- 2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	603 l/j 36 l/j	60 u/j	<u>2,9 m</u> <u>0.027 MW</u>	<u>0,7 m</u> <u>Standaard Profiel</u> <u>Industrie</u>	NO _x NH ₃	3,6 kg/j 0,1 kg/j
Mini graafmachine Stage-IV, 2014- 2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	170 l/j 0 l/j	50 u/j	<u>1,0 m</u> <u>0.006 MW</u>	<u>0,3 m</u> <u>Standaard Profiel</u> <u>Industrie</u>	NO _x NH ₃	3,7 kg/j 1,3 g/j
Mini shovel Stage-IV, 2014- 2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	160 l/j 0 l/j	50 u/j	<u>1,0 m</u> <u>0.006 MW</u>	<u>0,3 m</u> <u>Standaard Profiel</u> <u>Industrie</u>	NO _x NH ₃	3,5 kg/j 1,2 g/j
Trilplaat alle werktuigen op benzine, 2takt	75 l/j 0 l/j	0 u/j	<u>0,7 m</u> <u>0.000 MW</u>	<u>0,0 m</u> <u>Standaard Profiel</u> <u>Industrie</u>	NO _x NH ₃	0,3 kg/j 0,0 kg/j
Hei-/boorstelling Stage-IV, 2014- 2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	322 l/j 19 l/j	32 u/j	<u>2,9 m</u> <u>0.027 MW</u>	<u>0,7 m</u> <u>Standaard Profiel</u> <u>Industrie</u>	NO _x NH ₃	2,0 kg/j 77,3 g/j

2 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Route bouwverkeer			Links	Rechts	NO _x	1,2 kg/j	
Locatie	X:82480,82 Y:425359,16			Type scherm	-	-	NO ₂	0,3 kg/j
Lengte	845,53 m			Hoogte	-	-	NH ₃	24,1 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)			Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen							
Tunnelfactor	<u>1</u>							
Type hoogteligging	<u>Normaal</u>							
Weghoogte t.o.v. maaiveld	<u>0 m</u>							
Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen					In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	500,0 /jaar					0,0 %	
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	40,0 /jaar					0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	250,0 /jaar					0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar					0,0 %	

3 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koude start	NO _x	0,5 kg/j
Locatie	X:82315,51 Y:425043,21	NH ₃	16,6 g/j
Oppervlakte	0,34 ha		

Type voertuig	Koude starts
Licht verkeer	250,0 /jaar
Middelzwaar vrachtverkeer	0,0 /jaar
Zwaar vrachtverkeer	17,0 /jaar
Busverkeer	0,0 /jaar

4 Anders...

Naam	Laden en Lossen	Uittreedhoogte	<u>0,0 m</u>	NO _x	1,6 kg/j
Locatie	X:82315,51 Y:425043,21	Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>	NH ₃	21,0 g/j
Oppervlakte	0,34 ha	Spreiding	<u>0,0 m</u>		
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	<u>Continue Emissie</u>				

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2025.0.1_20251007_db4f14956b

Database versie 2025.0.1_db4f14956b_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://link.aerius.nl/website>

Bijlage 2 Rekenresultaten gebruiksfase

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- [Overzicht](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)
- [Resultaten](#)
- [Samenvatting situaties](#)

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

BJZ.nu
Damsteeg ong. ,
- Nieuw Beijerland

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Nieuw-Beijerland, Damsteeg
Gebruiksfas

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

Ro1ntdth4bxa
24 oktober 2025, 08:46
OwN2000-rekengrid

Totale emissie

Gebruiksfas - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2026	0,1 kg/j	2,1 kg/j

Resultaten

Gebruiksfas - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename
Grootste afname

Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		
-		



Gebruiksphase (Beoogd), rekenjaar 2026

Emissiebronnen	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
 Verkeersnetwerk	0,1 kg/j	2,1 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- | | |
|---|--|
|  Habitatrictlijn |  Grootste toename (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn |  Grootste afname (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrictlijn |  Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening) |
|  Niet bepaald | |

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Gebruiksfase"
(Beoogd) incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.

Gebruiksfasen, Rekenjaar 2026

1 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Route gebruiksverkeer	Links	Rechts	NO _x	2,1 kg/j
Locatie	X:82480,82 Y:425359,16	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,2 kg/j
Lengte	845,53 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,1 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	<u>1</u>				
Type hoogteligging	<u>Normaal</u>				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	<u>0 m</u>				
Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen			In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	30,0 /etmaal			0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal			0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal			0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal			0,0 %

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2025.0.1_20251007_db4f14956b

Database versie 2025.0.1_db4f14956b_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://link.aerius.nl/website>

Bijlage 4a – Participatieplan

Participatieplan realisatie garageboxen Damgaarde

In het bestemmingsplan voor Nieuw-Beijerland Zuid, deelgebied Damgaarde, is de mogelijkheid opgenomen om garageboxen te realiseren ter plaatse van 't Terrein aan het Smalspoor.

Het voorliggende participatieplan is het resultaat van de doordenking welke partijen op welke wijze geïnformeerd worden bij de realisatie. Het plan is opgesteld aan de hand van de Handreiking Participatie van Gemeente Hoeksche Waard.

Het ontwerp van het initiatief van de garageboxen is gepresenteerd tijdens een regulier voortgangsoverleg over Nieuw-Beijerland Zuid op 17 april 2023 aan [REDACTED]. Vanaf de eerste initiatieven is er zowel vanuit Damgaarde BV als vanuit gemeente aandacht voor het tijdig en zorgvuldig informeren van vooral bewoners.

Stap 1 – Betrokkenen

De primair betrokkenen zijn de bewoners van wijk Damgaarde, en in het bijzonder de bewoners van Smalspoor 17-23.

Verder wordt de gemeente betrokken, voornamelijk in de persoon van [REDACTED], als projectleider van de uitbreiding van Nieuw-Beijerland Zuid.

Stap 2 – Doel participatie

Het primaire doel is informeren over de voorgenomen ontwikkeling. Immers getuigt het van zorgvuldigheid wanneer men van ontwikkelingen op de hoogte gebracht te wordt via een persoonlijke brief in plaats vanuit de media bijvoorbeeld.

Voor de bewoners van de wijk, dus zowel de bewoners van Damgaarde als van Smalspoor kan het ook een voordeel zijn om tijdig geïnformeerd te worden, omdat zij voorrang krijgen bij het toewijzen van de garageboxen aan huurders.

Omdat een plan altijd verbeterd kan worden en de ontwikkelaar hiervoor open staat, worden suggesties vanuit de bewoners voor de inrichting zo mogelijk verwerkt in het inrichtingsplan. Suggesties kunnen worden toegelicht tijdens een overleg.

Stap 3 – Aanpak van participatie

Het plan voor de garageboxen is een onderdeel van de gehele ontwikkeling van de wijk. Andere zaken die spelen zijn het afronden van de woonrijp fase, het ontwerp en de realisatie van het speeltuintje en het onderhoud van de buitenruimte. Het speeltuintje en de garageboxen liggen beide in de Plukgaarde 't Terrein.

Ten aanzien van de ontwikkeling van de garageboxen is het belangrijk dat bewoners zich een goed beeld van het plan kunnen vormen. Ieder woonadres in de wijk Damgaarde en Smalspoor ontvangt een informatiebrief met daarbij het inrichtingsvoorstel met betrekking tot de garageboxen.

Stap 4 – Afstemming gemeente

Informatiebrieven worden voorafgaand aan de verspreiding gedeeld met de gemeente (i.c. de projectleider Nieuw-Beijerland Zuid). Dit om middels een tweede lezing eventuele fouten, gevoeligheden of verbeteringen te verwerken.

De informatiebrieven worden verspreid in zomer/najaar 2023, wanneer voldoende duidelijkheid is over de invulling van het plan.

De verspreiding van bewonersbrieven betreft de volgende adressen:

- Smalspoor 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21, 23;
- Damgaarde 1,2,3,4,5,6,7,8;
- Sproeipad 1,2,3,4,5;
- Damakkers 1,2,3,4,5.



Vervolgens zal weer een bewonersbrief worden verspreid als de ontwerpbeschikking ter inzage wordt gelegd.

Stap 5 – Uitvoering participatie

Het verslag van het participatietraject wordt bijgevoegd bij de BOPA. Voor het participatietraject geldt eveneens dat de ontwikkeling van de garageboxen gezien moet worden in het groter verband van de gehele wijk Damgaarde.

Het is het streven om in het vierde kwartaal van 2024 de ontwerpbeschikking ter inzage te leggen. Voorafgaand aan de terinzagelegging wordt een bewonersbrief verspreid, waarin deze processtap wordt aangekondigd en waarin teruggekoppeld wordt wat er met ontvangen reacties wordt gedaan ten aanzien van de inpassing van de garageboxen.

Wanneer tenslotte meer duidelijkheid is over de realisatie (uitvoering bouw, bestratingswerkzaamheden, oplevering) zal opnieuw een informatiebrief worden verspreid. In deze brief wordt wederom aangeboden dat bewoners van de wijk met korting een garagebox kunnen huren.

Bijlage 4b - Participatieverslag

Participatieverslag realisatie garageboxen Damgaarde

Het voorliggende participatieverslag is een beknopt verslag van de opvolging van het participatieplan dat is opgesteld voor realisatie van de garageboxen in de wijk Damgaarde.

Vraag 1 – Doel participatie

Het primaire doel was informeren over de voorgenomen ontwikkeling via een persoonlijke brief. Bij het verstrekken van informatie staat de ontwikkeling van de garageboxen in een breder perspectief, namelijk de gehele ontwikkeling van de wijk Damgaarde.

Dit doel is behaald. Met een bewonersbrief die op 13 juni 2023 is verspreid, is tegelijk een enquête uitgezet ten aanzien van de inrichting van het speeltuintje in de plukgaarde 't Terrein. In deze brief is aangekondigd dat de resultaten van de enquête alsook andere informatie over de inrichting van de wijk en de afronding van werkzaamheden zal worden teruggekoppeld aan de bewoners.

Deze aangekondigde tweede brief is een uitgebreide bewonersbrief, die verspreid is op 11 september 2023. Deze brief heeft als bijlage het inrichtingsvoorstel van 't Terrein, dus inclusief speeltuintje en garageboxen.

Via persoonlijke berichten en gesprekken zijn zowel positieve als negatieve reacties op de plannen gegeven.

Vraag 2 – Betrokkenen participatie

De betrokkenen zijn alle bewoners van Damgaarde. Primair omdat de voorgenomen ontwikkelingen betrekking hebben op de wijk waar zij wonen. En daarnaast om aan te geven dat de bewoners, indien gewenst, voorrang krijgen bij toewijzing van de garageboxen.

Vraag 3 – Uitvoering van participatie

Ten aanzien van de uitvoering van de participatie maakt de volgende tijdlijn een en ander inzichtelijk:



Het participatietraject is uitgevoerd middels de verspreiding van twee bewonersbrieven op 13 juni 2023 en 11 september 2023.

Positieve terugkoppelingen zijn doorgaans in de wandelgangen gegeven, of ook middels appjes en mailtjes. Per mail is door enkele bewoners ook nadere informatie gevraagd over de mogelijkheid om een garagebox te huren of te kopen.

Er ook negatieve, persoonlijk getint Whatsapp-berichten ontvangen, en wel vanuit Smalspoor 7 en Smalspoor 13. Naar aanleiding van deze berichten is er telefonisch contact geweest met bewoners van beide adressen. Met hen is afgesproken om een vervolgoverleg te hebben over het inrichtingsplan.

Hiertoe is er een groepsapp aangemaakt van de vier bewoners van Smalspoor 7 en Smalspoor 13 en 14, met als doel een afspraak te maken voor het vervolgoverleg. Dit overleg is uiteindelijk op 7 november belegd op het kantoor van [REDACTED], vennoot van Damgaarde B.V. Behalve de bewoners van Smalspoor 14 was er ook een bewoner van Smalspoor 13. In verband met persoonlijke omstandigheden hadden de bewoners van Smalspoor 14 op het laatste moment afgezegd.

Tijdens dit overleg is de geschiedenis van 't Terrein uiteengezet, is het plan toegelicht en is er gelegenheid geboden om wijzigingen in het plan te bespreken, zoals een alternatieve planopzet en de aanplant van meer groen. Niets bleek echter bespreekbaar. Er was maar één planoptie bespreekbaar, namelijk geen garageboxen. Deze mogelijkheid is vriendelijk maar beslist van de hand gewezen. Na nog twee uitdrukkelijke uitnodigingen om mee te denken met de verdere invulling van het plan zijn de bewoners zonder groeten vertrokken.

Naderhand is er door bewoners persoonlijk en scherp gereageerd naar andere bewoners en ook via Facebook en ingezonden brieven.

Zoals in het participatieplan omschreven is, is de ontwikkeling van de garageboxen niet los te zien van de ontwikkeling van de gehele wijk. Op 6 december 2023 is op feestelijke wijze de wijk symbolisch overgedragen naar de gemeente met een openingshandeling die door (voormalig) wethouder [REDACTED] is verricht. Alle bewoners zijn persoonlijk uitgenodigd voor de feestelijke bijeenkomst. De meeste bewoners van Damgaarde waren aanwezig, vanuit de rijwoningen van Smalspoor waren geen aanwezigen. Alle aanwezige bewoners (en ook andere betrokkenen) hebben het herinneringsboek Damgaarde ontvangen. Bij de bewoners die niet aanwezig waren zijn de boeken persoonlijk overhandigd.

We mogen terugkijken op een zeer geslaagde en gezellige bijeenkomst. Ook op het herinneringsboek zijn mooie reacties ontvangen.

Vraag 4 – Verwerking resultaten participatie

Op basis van de enquête die op 13 juni 2023 is verspreid, is het voorkeursscenario voor de speeltuin besteld bij de leverancier. Dit is ter informatie teruggekoppeld naar de bewoners in de bewonersbrief van 11 september 2023. In oktober 2023 zijn de speelvoorzieningen geplaatst.

Hoewel de participatie ten aanzien van de garageboxen geen inhoudelijke input heeft opgeleverd is besloten op de grote garageboxen een meter korter te maken, zodat deze nog een meter verder bij de woningen van Smalspoor 17-23 vandaan staan.

Vraag 5 – Betrokkenen naderhand informeren

Betrokkenen zijn geïnformeerd met de bewonersbrief van 11 september 2023. Met de bewoners die negatief hebben gereageerd is er een gesprek geweest op 7 november. Dit gesprek heeft inhoudelijk niets opgeleverd.

Nadere berichtgeving via een bewonersbrief volgt wanneer meer duidelijkheid is over het vervolgtraject.