

Toelichting bestemmingsplan

Oost Voorgors 2 en 4 te Middelharnis



Ontwerp september 2019
NL.IMRO.1924.MDHOostvoorgors2-BP20

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Vigerende bestemmingsplan	4
1.3 Leeswijzer	4
2. Beschrijving plangebied	5
2.1 Inleiding	5
2.2 Beschrijving plangebied en omgeving	5
2.3 Nieuwe situatie	5
3. Beleidskader	7
3.1 Inleiding	7
3.2 Rijksbeleid	7
3.3 Provinciaal beleid	8
3.4 Gemeentelijk beleid	9
4. Omgevingsaspecten	10
4.1 Bodem	10
4.2 Geluid	10
4.3 Luchtkwaliteit	11
4.4 Bedrijven en milieuzonering	11
4.5 Externe veiligheid	12
4.6 Waterhuishouding	13
4.7 Flora en fauna	14
4.8 Geur	15
4.9 Verkeer	15
4.10 Archeologie en cultuurhistorie	16
4.11 Vormvrije Mer	16
5. Juridische Plantoelichting	18
6. Uitvoering	19
6.1 Economische uitvoerbaarheid	19
6.2 Planschade	19
6.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	19

Bijlage

-Ecologische quick scan Wet natuurbescherming
(Buijs Eco Consult, 23 september 2019, nr. 190309-001)

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het perceel Oost Voorgors 2 te Middelharnis betreft een voormalig agrarisch perceel. Het voormalige agrarisch hoofdgebouw bestaat uit een woning met aangebouwde schuur. In een eerder stadium, is door de gemeente als medewerking verleend voor het realiseren van een tweede woning in de schuur. De eigenaar heeft het plan gevat om het bestaande hoofdgebouw te slopen voor de bouw van twee vrijstaande woningen.

Tijdens de procedure van het geldende bestemmingsplan 'Middelharnis' is onderzoek gedaan naar de parkeerproblematiek op het Oost Voorgors. Een parkeerprobleem is geconstateerd en de gemeente heeft gezocht naar een mogelijkheid om nieuwe openbare parkeerruimte te kunnen realiseren. Deze ruimte is gevonden in het oostelijk deel van het perceel Oost Voorgors 2 te Middelharnis. De betreffende gronden voor de parkeervoorziening worden door de gemeente aangekocht en op kosten van de gemeente ontwikkeld.

Het geldend bestemmingsplan 'Middelharnis' de bestemming 'Wonen' met de bouwaanduiding 'twee-aaneen'. Het bestemmingsplan staat het realiseren van vrijstaande woningen en van openbare parkeerplaatsen op het perceel niet toe.

Het perceel is kadastraal bekend als gemeente Middelharnis sectie B, nummer 6263 met een grootte van 1.480m².



Figuur 1.1: kadastrale kaart.



Figuur 1.2: zijaanzicht bestaande bebouwing.

1.2 Vigerende bestemmingsplan

Het voor het onderhavige perceel geldende bestemmingsplan ‘Middelharnis’ is door de gemeenteraad van de toenmalige gemeente Middelharnis vastgesteld op 25 april 2013. Het gehele perceel heeft de bestemming ‘Wonen’. Binnen deze bestemming mogen weliswaar woningen worden gebouwd, maar dan alleen maar ‘twee-aaneengebouwde’ woningen, geen vrijstaande woningen. De aanleg van openbare parkeerplaatsen past eveneens niet binnen deze bestemming.



Figuur 1.3 verbeelding vigerende bestemmingsplan

1.3 Leeswijzer

Deze toelichting omvat

Hoofdstuk 1: Inleiding

Hoofdstuk 2: Omschrijving plangebied

Hoofdstuk 3: Beleidskader

Hoofdstuk 4: Omgevingsaspecten

Hoofdstuk 5: Juridische plantoelichting

Hoofdstuk 6: Uitvoerbaarheid

2. Beschrijving plangebied en bouwplan

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het plangebied beschreven. Vervolgens wordt ingegaan op de randvoorwaarden en aandachtspunten.

2.2 Beschrijving plangebied en omgeving

Het perceel Oost Voorgors 2-4 ligt in Middelharnis, gemeente Goeree-Overflakkee. Het perceel ligt op de bebouwde kom, aan de oostelijke rand van het centrum van Middelharnis.

Op het perceel zijn twee eenaaneen gebouwde woningen aanwezig.



Figuur 2.1: overzicht bestaande bebouwing en gebruik grond

2.3 Nieuwe situatie

In de nieuwe situatie is de bestaande bebouwing afgebroken en worden er twee nieuwe vrijstaande woningen gebouwd. Op het woongedeelte van het perceel wordt de bestemming 'Wonen' gelegd, met twee bouwvlakken en de aanduiding 'vrijstaand'.

Op het oostelijke deel van het perceel met de bestemming verkeer wordt een openbare parkeerplaats gesitueerd.



Figuur 2.2 opzet nieuwe inrichting

3. Beleidskader

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de hoofdlijnen beschreven van het relevante beleid van het rijk, provincie en gemeente.

3.2 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

De SVIR vervangt de Nota Ruimte uit 2006. In de SVIR kiest het Rijk drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

In de SVIR wordt ten aanzien van het onderwerp ‘Verstedelijkings- en landschapsbeleid’ aangegeven, dat het Rijk dit overlaat aan de provincies en gemeenten. Het plan tot het omzetten van een bedrijfswoning en -bebouwing in een burgerwoning is hiermee primair een provinciale- c.q. gemeentelijke verantwoordelijkheid en is daarmee ook niet in strijd met de uitgangspunten van de SVIR.

Ladder voor duurzame verstedelijking

De in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen ‘ladder voor duurzame verstedelijking’ heeft als doel een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. De ladder beoogt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

Artikel 3.1.6, lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt ten aanzien van de werking van de ladder, dat de ladder toegepast moet worden bij bestemmingsplannen, die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken. Ingevolge artikel 1.1.1, eerste lid, van het Besluit ruimtelijke ordening wordt verstaan onder stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Op dit moment zijn er al twee woningen op onderhavige locatie aanwezig, er is derhalve geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Daarnaast blijkt uit jurisprudentie dat ook de bouw van een enkele woning niet als een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van artikel 3.1.6, tweede lid, Besluit ruimtelijke ordening wordt beschouwd (ABRvS 27 juni 2017, 201608869/1/R3.). Om deze reden hoeft de ladder der duurzame verstedelijking in dit geval niet te worden ‘afgelopen’.

3.3 Provinciaal beleid

Omgevingsvisie en Omgevingsverordening Zuid-Holland

De omgevingsverordening en de omgevingsvisie Zuid-Holland zijn op 1 april 2019 in werking getreden. Deze vervangen de Verordening Ruimte en de Visie Ruimte.

Het nieuwe omgevingsbeleid bestaat uit de volgende onderdelen:

- *De introductie op het Omgevingsbeleid, waarin opgenomen de ruimtelijke hoofdstructuur, een overzicht van de samenhangende beleidskeuzes per provinciale beleidsopgave en de ontwikkelrichting die is opgenomen onder ‘Ambities en sturing’.

- *Een beschrijving van de omgevingskwaliteit van Zuid-Holland, waaronder de provinciale inzet voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit.

De provincie wil met haar Omgevingsvisie een uitnodigend perspectief bieden, zonder een beoogde eindsituatie te schetsen. Daarom omvat de Omgevingsvisie geen eindbeeld voor 2030 of 2050, maar wel ambities die voortkomen uit actuele maatschappelijke opgaven.

Stedelijke ontwikkeling

Nieuwe stedelijke ontwikkelingen in het gebied buiten bestaand stads- en dorpsgebied (BSD) zijn op basis van artikel 6.10 van de verordening pas mogelijk als na toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking blijkt dat dit binnen bestaand stads- en dorpsgebied niet mogelijk is. Zoals onder 3.2 is beargumenteerd, is er in onderhavig plan geen sprake van een stedelijke ontwikkeling.

Bestaand stads-en dorpsgebied

In figuur 3.1 is de kaart van het bestaande stads- en dorpsgebied weergegeven. De provincie kiest ervoor om verstedelijking zoveel mogelijk in bestaand bebouwd gebied te concentreren. Hiermee worden investeringen in de gebouwde omgeving gebundeld, waardoor de kwaliteit van het bebouwde gebied behouden blijft en versterkt wordt.



Figuur 3.1 : kaart bestaand stads – en dorpsgebied met pijl bij planlocatie

Het plangebied ligt binnen bestaand stads- en dorpsgebied. Het plan voldoet aan het provinciaal planologisch beleid.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Eilandvisie Goeree-Overflakkee

De eilandvisie is op 12 februari 2015 vastgesteld door de gemeenteraad van Goeree-Overflakkee. Vanuit de visie zijn zes strategische kernthema's geformuleerd als de leidraad voor de toekomst:

1. De eilandidentiteit, het behoud van de unieke identiteit van het eiland.
2. De maatschappelijke balans, de versterking van de sociaaleconomische vitaliteit en het behoud van een voldoende zorg- en voorzieningenniveau.
3. De kwaliteit, van leven en van groei.
4. Duurzaamheid, Goeree-Overflakkee kan en wil het meest duurzame eiland worden.
5. Innovatie, de vestigingsvoorwaarde voor bedrijven en onderwijs en dus als bron voor werkgelegenheid.
6. Verbindingen, de versterking daarvan op het eiland en met de metropolen Rotterdam en Antwerpen, zowel sociaal, fysiek als digitaal. Deze thema's hebben elk een toetsvraag.

De omzetting van aaneengebouwde woningen naar twee vrijstaande woningen en de aanleg van een openbare parkeerplaats is niet in strijd met de kernthema's.

4. Omgevingsaspecten.

4.1. Bodem

De Woningwet bepaalt in artikel 8 dat de bouwverordening voorschriften bevat omtrent het tegen gaan van het bouwen van een bouwwerk op verontreinigde bodem. Het plangebied is al lang in gebruik voor woondoeleinden, het ligt niet voor de hand dat de bodem vervuild is. Voor dit moment is deze constatering voldoende. Op het moment dat er omgevingsvergunning wordt gevraagd voor de woningen zal een verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd.

4.2 Geluid

Het geluidsaspect is relevant in relatie tot industrielawaai, wegverkeerslawaai en/of spoorweglawaai. Toetsingskader is de Wet Geluidhinder en enkele uitvoeringsbesluiten.

Industrielawaai/spoorweglawaai

Het perceel ligt niet binnen een geluidscontour van een gezoneerd bedrijfsterrein dan wel een spoorweg.

Wegverkeerslawaai

Wettelijk kader:

Voor gevoelige bestemmingen binnen de zone van een weg dient een akoestisch onderzoek te worden overlegd. De breedte van de zone van een weg wordt omschreven in artikel 74 van de Wet geluidhinder:

Artikel 74

[1] Langs een weg bevindt zich een zone die aan weerszijden van de weg de volgende breedte heeft:

a. in stedelijk gebied:

1. voor een weg, bestaande uit 3 of meer rijstroken: 350 meter;
2. voor een weg, bestaande uit 1 of 2 rijstroken: 200 meter;

b. in buitenstedelijk gebied:

1. voor een weg, bestaande uit 5 of meer rijstroken: 600 meter;
2. voor een weg, bestaande uit 3 of 4 rijstroken: 400 meter;
3. voor een weg, bestaande uit 1 of 2 rijstroken: 250 meter.

[2] Het eerste lid geldt niet met betrekking tot:

- a. wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- b. wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt.

Artikel 82

Voorkeursgrenswaarde

Conform artikel 82, lid 1 van de Wet geluidhinder geldt voor de geluidbelasting op de

gevel van een geluidgevoelige bestemming binnen de zone van een weg een voorkeursgrenswaarde Lden van 48 dB.

Op dit moment is in het plangebied al één woning aanwezig en het geldende bestemmingsplan maakt planologisch gezien een tweede woning mogelijk. Het plangebied ligt in een gebied met straten die onderdeel vormen van een 30 km/uur zone. Er is om die rede geen geluidsonderzoek noodzakelijk. Er kan vanuit worden gegaan dat er door mede door de beperkte verkeersintensiteit in de omgeving er sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij de woningen.

4.3 Luchtkwaliteit

In de Wet milieubeheer zijn de grenswaarden op het gebied van de luchtkwaliteit vastgelegd. Daarbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) van belang. Projecten die slechts in zeer beperkte mate bijdragen aan luchtverontreiniging zijn op grond van het Besluit ‘niet in betekenende mate’ (NIBM) daarbij vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden.

De Wet milieubeheer voorziet onder meer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen. Luchtkwaliteitseisen vormen onder de Wet milieubeheer geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkelingen als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde of;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt of;
- een project ‘niet in betekenende mate’ bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

De bestaande woning wordt gesloopt en hiervoor komen twee vrijstaande woningen in de plaats. In de gebruikssituatie en daarmee in het aantal vervoersbewegingen komt geen verandering. Door de aanleg van de openbare parkeergelegenheid zal het aantal vervoersbewegingen toenemen. Echter gaat het om vervoersbewegingen die normaal gesproken altijd al in en om het perceel waren, deze aanpassing zorgt niet voor een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Het project draagt hierdoor niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging. De conclusie is dat vanuit het aspect luchtkwaliteit er geen belemmering bestaat voor de geplande ontwikkeling.

4.4 Bedrijven en milieuzonering

Ter bepaling van de mogelijkheid om milieubelastende bestemmingen te realiseren in de nabijheid van milieugevoelige bestemmingen, zoals woningen, wordt gebruik gemaakt van de systematiek van milieuzonering.

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

In de omgeving van de planlocatie is bedrijvigheid aanwezig. Er zijn bedrijven aanwezig op de percelen Oost Voorgors 1, 3 en 11. Het bestemmingsplan staat ter plaatse bedrijven tot categorie 2 toe. Op Oost Voorgors 1 is een garagebedrijf aanwezig, dit is ook een categorie 2 bedrijf (SBI-code 451, 452, 454: Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven).

Het bestemmingsplan voorziet in het handhaven van de woonbestemming op het perceel Oost Voorstraat 2-4. In de feitelijke gebruikssituatie komt geen verandering. Het gaat derhalve om een bestaande situatie met bedrijfs- en woonbestemmingen in elkaars nabijheid. Bij de bedrijfsvoering moeten de gevestigde bedrijven op grond van het Activiteitenbesluit al rekening houden met de aanwezigheid van de woningen aan de Oost Voorgors 2 en 4. Voor de aanwezige bedrijven is er geen achteruitgang in de bedrijfsmogelijkheden, voor de woningen aan het Oost Voorgors 2 en 4 zal sprake zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Overige bedrijven zijn op grotere afstand aanwezig.

Vanuit het aspect milieuzonering zijn er geen belemmeringen voor dit plan.

4.5 Externe veiligheid

Wettelijk kader

Op grond van het Besluit externe veiligheid inrichtingen milieubeheer (BEVI) ient bij een ruimtelijke ontwikkeling onderzocht te worden in hoeverre er sprake is van aanwezigheid van risicovolle inrichtingen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft en dienen de risicocontour voor het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6} contour) en het groepsrisico (GR) met de eventuele toename hiervan berekend te worden. Het GR dient in de toelichting op het besluit te worden verantwoord. Eenzelfde aanpak dient gevolgd te worden voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het water, het spoor en door de lucht en door buisleidingen. Het kader hiervoor wordt gegeven in de circulaire “Nota Risicozonering Vervoer Gevaarlijke Stoffen” (RNVGS).

Gemeenten en provincies zijn in dat kader verplicht de normen uit het BEVI na te leven. Dit houdt onder meer in dat er voldoende afstand aangehouden moet worden tussen kwetsbare objecten en risicovolle bedrijven en transportroutes.

Tevens houdt dat in dat rekening moet worden gehouden met het totale aantal aanwezige personen in de directe omgeving van een risicovol bedrijf of transportroute.

Het aspect externe veiligheid brengt zodoende met zich mee dat afstemming tussen de drie taakvelden ruimtelijke ordening, milieu en rampenbestrijding van groot belang is.

In het kader van de externe veiligheid is het derhalve van belang om te onderzoeken of er in of in de nabijheid van de plangebieden nabij de bouwlocatie relevante inrichtingen en transportroutes aanwezig zijn en zo ja of nader onderzoek noodzakelijk is.

Er vindt geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats in de omgeving van het plangebied.

In de directe omgeving van het plangebied bevinden zich geen gevaar zettende ondergrondse leidingen dan wel lpg-stations.

Ook wordt nog verwezen naar de risicokaart van de provincie Zuid-Holland. Uit deze kaart is op te maken dat er voor het plangebied geen risicovolle zaken aan de orde zijn. De wijziging van deze locatie heeft geen invloed op deze situatie en levert ook geen extra risico op.



Figuur 4.1 deel Risicokaart Zuid-Holland

Vanuit oogpunt van externe veiligheid kan het plan daarom als aanvaardbaar worden bestempeld.

4.6 Waterhuishouding

Waterbeheerprogramma 2016-2021

Vanaf 2016 is er een nieuw waterbeheer programma van kracht. Het programma bestaat uit een statisch en een dynamisch deel. Het statisch deel bevat de doelen die het waterschap wil bereiken, zowel op de lange termijn als voor de planperiode.

Het dynamisch deel bevat de maatregelen die nodig zijn om de doelen uit het statisch deel te realiseren.

Het plan bevat doelen en maatregelen voor de thema's Calamiteitszorg, Water en Ruimte, Waterveiligheid, Voldoende Water, Schoon water en Waterketen. Voor het thema water en ruimte is de nadere uitwerking van de deltabeslissing ruimtelijke adaptatie de belangrijkste ontwikkeling. Hierbij wordt uitgegaan van meerlaagse veiligheid: preventie (laag 1), ruimtelijke inrichting (laag 2) en crisisbeheersing (laag 3).

Voor Hollandse Delta ligt de nadruk op de eerste laag: een overstroming voorkomen door middel van (primaire) waterkeringen. Voor de tweede laag is als doel geformuleerd dat de ruimtelijke inrichting bijdraagt aan het beperken van de gevolgen van een overstroming.

Waterkwantiteit

Uit het oogpunt van waterkwaliteit moet schoon hemelwater bij voorkeur worden afgekoppeld en direct worden geloosd op oppervlaktewater. Dit vermindert de vuiluitworp uit het gemengde rioolstelsel en verlaagd de hydraulische belasting van de afvalwaterzuivering. Bij een toename van aaneengesloten verhard oppervlak in stedelijk gebied van 500 m² of meer moet voor hemelwater een lozingsvergunning worden aangevraagd in het kader van de Keur. Als er sprake is van toename aan verhard oppervlak, dan moet in principe 10% van deze toename worden gecompenseerd in de vorm van open water binnen het peilgebied waarin de toename van verharding plaatsvindt.

Beoordeling

Op dit moment is bebouwing aanwezig met bijbehorende verharding. Dit oppervlak is ongeveer gelijk aan het oppervlak van twee vrijstaande woningen met verharding in de nieuwe situatie. De aanleg van de openbare parkeerplaatsen vindt plaats op circa 450 m² (16 x 28 m) van het perceel. De toename van verharding overstijgt derhalve niet genoemde 500 m², waardoor er geen compenserend water behoeft te worden aangebracht.

Het plangebied bevindt zich niet in een beschermingszone van een waterkering of een watergang.

Conclusie

Uit oogpunt van wateraspecten zijn er geen belemmeringen om het plan tot uitvoer te brengen.

4.7 Flora en fauna

In het kader van de Wet natuurbescherming dient, voordat ergens ruimtelijke ingrepen plaatsvinden, te worden onderzocht of er belangrijke natuurwaarden voorkomen op een te bebouwen locatie.

Om deze reden is een Ecologische quick scan Wet natuurbescherming uitgevoerd (Buijs Eco Consult, 23 september 2019, nr. 190309-001). In deze quick scan zijn de volgende conclusies en aandachtspunten opgenomen:

- 1 De planlocatie is niet gelegen in en/of nabij Natura2000/ NNN-gebied. Aangezien geen sprake is van werkzaamheden in Natura 2000 en/of NNN gebied is kwaliteitsverlies danwel versnippering van deze natuurgebieden als gevolg van de plannen is niet aan de orde.
- 2 Vanwege voorgenomen sloop is nader onderzoek naar huismussen en vleermuizen noodzakelijk.
- 3 Op de planlocatie zelf zijn verder algemeen voorkomende soorten te verwachten. Voor ruimtelijke ontwikkelingen geldt voor deze soorten een provinciale vrijstelling.
- 4 Door de (voorbereidings)werkzaamheden (sloop) na het nader onderzoek en buiten het broed-/voortplantingsseizoen (15 maart t/m 15 juli) uit te voeren wordt invulling gegeven aan het principe van zorgvuldig handelen. Hiermee wordt voorkomen dat nesten van vogels worden verstoord. Indien werkzaamheden wel in deze periode uitgevoerd moeten worden is het noodzakelijk om voorafgaande deze periode een ecologisch werkprotocol op te laten stellen, eventuele maatregelen te nemen, en de werkzaamheden onder ecologische begeleiding uit te voeren.

Het vereiste nader onderzoek naar huismussen en vleermuizen zal worden uitgevoerd.

4.8 Geur

Het perceel bevindt zich niet binnen een geur- en/of stankcirkel. Daarnaast zijn er geen geurgevoelige functies aanwezig nabij het plangebied. Hierdoor levert het aspect geur/stank geen belemmeringen op voor de realisering van het plan.

4.9 Verkeer

Parkeren

Op het perceel Oost Voorgors 2-4 zijn in de nieuwe situatie twee vrijstaande woningen aanwezig. Ten aanzien van het parkeeraspect zijn de richtlijnen zoals opgenomen in CROW-publicatie 'Toekomstbestendig parkeren, publicatie nr. 381'. Het CROW maakt onderscheid in de stedelijkheidsgraad en de locatie. Voor het plangebied kan worden uitgegaan van 'matig stedelijk' als stedelijkheidsgraad en van 'rest bebouwde kom' als locatie. Hierna is de relevante parkeernorm opgenomen.

Koop, huis, vrijstaand									
	Parkeerkencijfers (per woning)								Aandeel oplaadpunten
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	1,1	1,9	1,3	2,1	1,6	2,4	1,9	2,7	0,8 - 1,7% per woning
Sterk stedelijk	1,2	2,0	1,4	2,2	1,7	2,5	2,0	2,8	
Matig stedelijk	1,4	2,2	1,5	2,3	1,8	2,6	2,0	2,8	
Weinig stedelijk	1,4	2,2	1,7	2,5	1,9	2,7	2,0	2,8	
Niet stedelijk	1,4	2,2	1,7	2,5	1,9	2,7	2,0	2,8	
Opmerking Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning									

Figuur 4.2: deel CROW publicatie 381

Bij een vrijstaande woning moeten tussen de 1,8 en 2,6 parkeerplaatsen worden aangebracht. Op eigen terrein is er voldoende ruimte voor het parkeren 2 tot 3 auto's . Daarnaast wordt er op het resterende deel van het plangebied een openbare parkeerplaats aangelegd waardoor er in de directe omgeving meer parkeergelegenheid komt.

Ontsluiting

Het perceel is en blijft ontsloten via de Oost Voorgors, deze weg is voldoende gedimensioneerd om de verkeersbewegingen te verwerken.

4.10 Archeologie en cultuurhistorie.

Archeologie

De bescherming van het archeologische erfgoed in de bodem en de inbedding ervan in de ruimtelijke ordening is het onderwerp van het Europese Verdrag van Valetta (Malta, 1992).

Het verdrag is geïmplementeerd in de Erfgoedwet die per 1 juli 2016 in werking is getreden. De gemeenten zijn verplicht om bij het vaststellen van ruimtelijke plannen rekening te houden met eventueel aanwezige archeologische waarden.

In het vigerende bestemmingsplan is voor het onderhavig perceel geen archeologische dubbelbestemming opgenomen. Uit de archeologische beleidskaart van de gemeente Goeree Overflakkee blijkt dat er op het perceel geen verwachtingswaarde ligt. Derhalve is er geen archeologisch onderzoek vereist.

4.11 Vormvrije M.e.r.

In mei van 2017 is een wijziging van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) en de Wet milieubeheer in werking getreden. Deze wijziging is een gevolg van een herziening van de Europese m.e.r.-richtlijn. Het bouwen van woningen is een activiteit die valt onder categorie D11.2 van het Besluit m.e.r..

Echter hierna wordt nogmaals gemotiveerd dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen ten gevolge van het plan optreden een en ander overeenkomstig de criteria genoemd in Bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn.

1. Kenmerken van de projecten

Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- De omvang van het project betreft de bouw van 2 woningen en de aanleg van een parkeerterrein.
- Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen betreft het afvoeren van hemelwater in de nabij gelegen watergang, er worden geen uitlogende materialen gebruikt.
- De productie van afvalstoffen is niet aanwezig. Huishoudelijk afvalwater wordt via de riolering afgevoerd.
- Er is geen sprake van verontreiniging en hinder. Verwezen wordt naar onderdeel bedrijven en milieuzonering onder 4.4.
- Er is geen risico van zware ongevallen en/of rampen, waaronder rampen door klimaatverandering. Verwezen wordt naar het onderdeel externe veiligheid zoals beschreven onder 4.5.
- Er zijn geen risico's voor de menselijke gezondheid. Verwezen wordt naar het onderdeel externe veiligheid, zoals beschreven onder 4.5.

2. Plaats van het project

Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- Het bestaande grondgebruik betreft bedrijfsmatig/horeca.
- Het gebied ligt niet in een beschermingszone, ligt binnen het bestaand stedelijk gebied en is een herontwikkeling passend in het bestaande gebied ter plaatse.
- Het gebied heeft archeologisch gezien geen hoge verwachting, de ingreep is zodanig dat geen archeologisch onderzoek behoeft te worden uitgevoerd. Verwezen wordt naar paragraaf 4.10.
- Het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied, te weten Het Oudeland ligt op ruim 450 m ten westen van het plangebied. De herontwikkeling van het plangebied heeft geen nadelige gevolgen voor en leidt niet tot een grotere belasting van het Natura 2000 gebied.

3. Kenmerken van het potentiële effect

Gezien de beperkte omvang van het project zijn er geen potentiële aanzienlijke effecten te verwachten. Dit is ook beschreven in hoofdstuk 4 van deze toelichting.

Op basis van de bovenstaande zal de gemeenteraad voorafgaand aan de ter inzage legging van het ontwerpwijzigingsplan een besluit nemen omtrent het ontbreken van de noodzaak om een milieueffectrapport op te stellen.

5. Juridische plantoelichting.

Dit bestemmingsplanplan bestaat uit een:

- Toelichting
- Regels
- Verbeelding

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het daarbij behorende Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in werking getreden. Deze wet vormt het wettelijk kader voor bestemmingsplannen. Vanaf 1 januari 2010 moeten alle nieuwe ruimtelijke plannen digitaal, uitwisselbaar en vergelijkbaar worden gemaakt. Het gaat om bestemmingsplannen, provinciale verordeningen, Algemene maatregelen van Bestuur (AMvB's) en structuurvisies. Uitgangspunt hierbij is dat gemeenten, provincies en departementen verantwoordelijk zijn voor het maken en beheren van hun eigen ruimtelijke plannen en verordeningen. Tevens worden deze plannen en verordeningen digitaal beschikbaar gesteld voor burgers, bedrijven en medeoverheden.

Een vergelijkbaar ruimtelijk plan is opgebouwd volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen, editie 2012 (SVBP2012), die is verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening. De SVBP2012 is toegepast in de planregels en verbeelding. Daarnaast is in de nieuwe Besluit ruimtelijke ordening een aantal bepalingen opgenomen waaraan de regels van bestemmingsplannen moeten voldoen. Het gaat hierbij om een aantal begrippen, wijze van meten, regels ten aanzien van het overgangsrecht en de antidubbeltelregel. Het voorliggende plan is opgebouwd en vormgegeven conform de bindende afspraken van de SVBP2012.

Opzet verbeelding.

Op het renvooi wordt de betekenis aangegeven van de bestemmingen en de aanduidingen. Binnen dit plan zijn de bestemmingen 'Wonen', 'Tuin' en 'Verkeer-Verblijfsgebied' van toepassing.

Opzet regels

Overeenkomstig SVBP2012 kent de indeling in hoofdstukken, waarin de regels zijn opgenomen, de volgende vaste volgorde. De juridische regeling bestaat uit vier hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk bevat de definities van begrippen, die voor het algemene begrip, de leesbaarheid en uitleg van het plan van belang zijn en de wijze van meten. In hoofdstuk twee wordt op de bestemmingen en hun gebruik ingegaan. Het derde hoofdstuk gaat in op de algemene regels. De overgangs- en slotregel maken onderdeel uit van het vierde hoofdstuk.

6. Uitvoerbaarheid.

6.1 Economische uitvoerbaarheid.

Het plan omvat de omzetting van aaneengebouwde woningen naar twee vrijstaande woningen en een openbare parkeerplaats. De grond is in eigendom bij de initiatiefnemer. Het bouwplan wordt uitgevoerd en betaald door initiatiefnemer. De gemeentelijke kosten van dit deel van het plan worden verhaald via legesheffing.

De aanleg van de parkeerplaatsen wordt uitgevoerd door de gemeente, in de kosten is voorzien in de gemeentelijke begroting.

6.2 Planschade.

Tussen de gemeente en de initiatiefnemer zal ter afdekking van eventuele planschadeclaims een planschadeovereenkomst ex artikel 6.4a Wro worden afgesloten.

6.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf xxx 2019 gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn wel/geen zienswijzen ingediend.