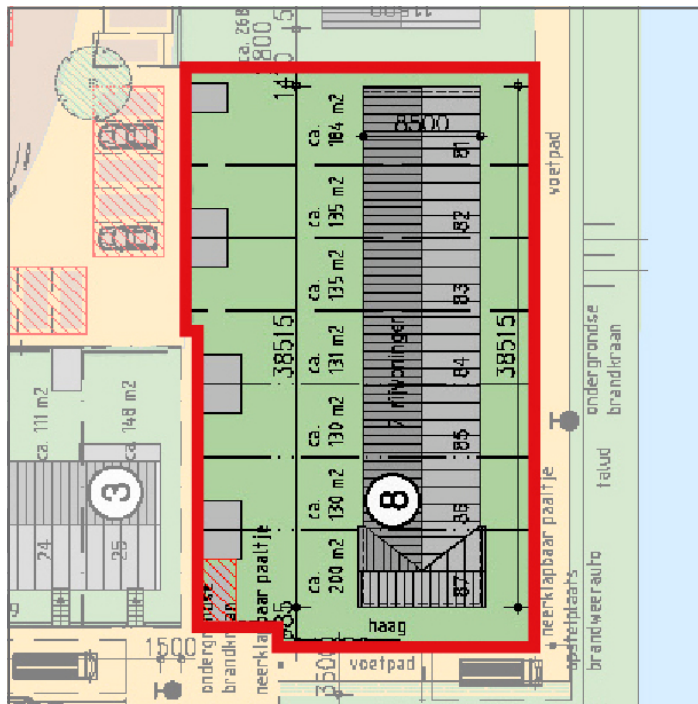


■ Gemeente Goeree-Overflakkee

■ Ruimtelijke onderbouwing “Zeven rijwoningen Westplaat”
t.b.v. een uitgebreide omgevingsvergunning

■ Definitief

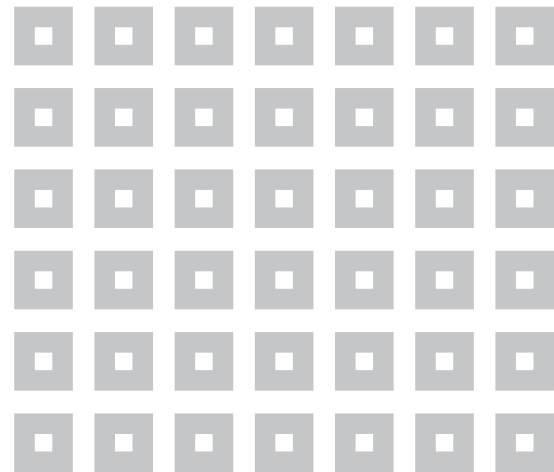
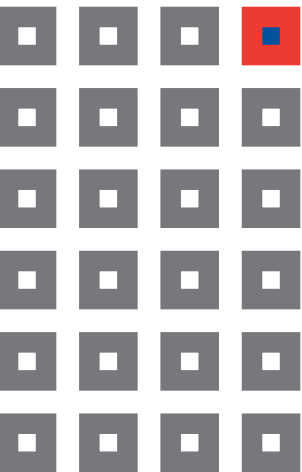


12 maart 2015

Gemeente Goeree-Overflakkee

*Ruimtelijke onderbouwing “Zeven rijwoningen Westplaat”
t.b.v. een uitgebreide omgevingsvergunning*

Definitief



werknummer: 710.301.00
datum: 12 maart 2015
bestand: J:\710\301\00\3.Projectresultaat\c.vaststelling

KuiperCompagnons BV
Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
Rotterdam

Inhoudsopgave

Deel A Inleiding

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en doel van het plan	1
1.2	Voorgaand bestemmingsplan	1
1.3	Bij het projectbesluit behorende stukken	1
1.4	Leeswijzer	2

Deel B Planbeschrijving

2	Planbeschrijving	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Ligging en begrenzing projectgebied	5
2.3	Bestaande situatie	5
2.4	Toekomstige situatie	5

Deel C Verantwoording

3	Ruimtelijke Ordening	9
3.1	Kader	9
3.2	Onderzoek	13
3.3	Conclusies	13
4	Mobiliteit	15
4.1	Kader	15
4.2	Onderzoek	16
4.3	Conclusie	18
5	Natuur	19
5.1	Kader	19
5.2	Onderzoek	20
5.3	Conclusie	21
6	Water	23
6.1	Kader	23
6.2	Onderzoek	26
6.3	Conclusie	26
7	Archeologie en cultuurhistorie	29
7.1	Archeologie	29
7.2	Cultuurhistorie	30

8	Milieu	33
8.1	Algemeen	33
8.2	M.e.r.-beoordeling	33
8.3	Bodemkwaliteit	33
8.4	Akoestische aspecten	34
8.5	Luchtkwaliteit	34
8.6	Milieuzonering	37
8.7	Externe veiligheid	37
8.8	Overige belemmeringen	40
8.9	Duurzaamheid	40

Deel D Uitvoerbaarheid

9	Uitvoerbaarheid	43
9.1	Economische uitvoerbaarheid	43
9.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	43
10	Afweging en conclusie	45
10.1	Afweging	45
10.2	Conclusie	45
11	Geometrische plaatsbepaling	47

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1: Geometrische plaatsbepaling

Deel A Inleiding

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel van het plan

Aan de noordzijde van Sommelsdijk en Middelharnis is de nieuwe wijk Westplaat gelegen. Deze wijk is nog in ontwikkeling. In het deelplan “Hart van West” is de bouw van 91 woningen voorzien, bestaande uit diverse woningtypes. Gezien de huidige marktomstandigheden is het wenselijk om in plaats van de eerder voorziene vier twee-onder-een-kapwoningen, zeven rijwoningen te bouwen. Deze woningen zijn op dezelfde locatie voorzien als de eerder voorziene twee-onder-een-kapwoningen.

Het doel van deze voorliggende ruimtelijke onderbouwing is om de bouw van de zeven rijwoningen mogelijk te maken. Deze voorliggende ruimtelijke onderbouwing maakt deel uit van een uitgebreide omgevingsvergunning. De uitgebreide omgevingsvergunning maakt de toekomstige zeven rijwoningen juridisch-planologisch mogelijk.

Ten aanzien van de inhoud en ruimtelijke onderbouwing van deze omgevingsvergunning dient op grond van artikel 5.20 Besluit omgevingsrecht (Bor) te worden voldaan aan het bepaalde in de artikelen 3.1.6 en 3.3.1, eerste lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Artikel 3.1.6 gaat in op de inhoud van de ruimtelijke onderbouwing, artikel 3.3.1 gaat in op de verplichtingen die voor deze ruimtelijke onderbouwing voortvloeien uit de Wet geluidhinder. In voorliggend stuk wordt aan al deze eisen invulling gegeven.

1.2 Voorgaand bestemmingsplan

De voorgenomen ontwikkeling (paragraaf 2.4) past niet binnen het vigerende bestemmingsplan “Middelharnis”, welke door de raad van de gemeente Goeree-Overflakkee op 25 april 2013 is vastgesteld.

In het bestemmingsplan is het projectgebied bestemd als ‘Wonen’. Ook is een bouwvlak opgenomen waarbinnen de zeven rijwoningen passen. In de bijbehorende bestemmingsplanregels is echter bepaald dat ter plaatse van de voorziene rijwoningen uitsluitend vrijstaande en twee-aaneen gebouwde woningen mogen worden gebouwd en dat het aantal bestaande (in dit geval vergunde) woningen niet mag worden vergroot. Met de bouw van de zeven rijwoningen wordt afgeweken van het toegestane bebouwingstype en worden drie woningen extra gebouwd in een andere verschijningsvorm.

Deze ruimtelijke onderbouwing beoogt de zeven rijwoningen mogelijk te maken, aangezien het vigerende bestemmingsplan “Middelharnis” dit niet mogelijk maakt.

1.3 Bij de uitgebreide omgevingsvergunning behorende stukken

De uitgebreide omgevingsvergunning “Zeven rijwoningen Westplaat” gaat vergezeld van de uitkomsten van de voor deze voorziene zeven rijwoningen verrichte onderzoeken, een geometrische plaatsbepaling en een ontwerpbesluit. In deze onderbouwing worden de keuzes die zijn gemaakt verantwoord en verduidelijkt. Vervolgens wordt hierin de uitvoerbaarheid van het project aangetoond.

Op deze uitgebreide omgevingsvergunning zijn tevens de digitaliseringsvereisten van toepassing uit de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012 (Rsro2012). Dit betekent dat voor het project “Zeven rijwoningen Westplaat” de plancontouren via de website www.ruimtelijkeplannen.nl beschikbaar zullen worden gesteld.

1.4 Leeswijzer

Deze ruimtelijke onderbouwing bestaat uit vier delen. Dit deel, deel A, bevat een aantal algemene planaspecten. Hierna volgt deel B. Daarin vindt de planbeschrijving plaats. Deel C vormt feitelijk de achterliggende onderbouwing voor de keuzes die in deel B worden gemaakt ten aanzien van, onder andere, ruimtelijke ordening, mobiliteit, natuur en landschap, water, archeologie en cultuurhistorie en milieu. In deel D, tenslotte, wordt de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan aangetoond.

Deel B Planbeschrijving



Afbeelding 1: de globale ligging begrenzing van het projectgebied (wit ingekleurd vlak)



Afbeelding 2: de globale ligging en begrenzing van het projectgebied (wit omljnd het projectgebied)

2 Planbeschrijving

2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van de situering van het projectgebied, de bestaande en de toekomstige situatie.

2.2 Ligging en begrenzing projectgebied

Het projectgebied bevindt zich in het noordoosten van de kern Sommelsdijk en ten noorden van de kern Middelharnis, in de uitbreidingswijk Westplaat. Op de hiernaast weergegeven afbeelding 1 is de globale ligging van het projectgebied weergegeven in groter verband.

Ik kleiner verband bevindt het projectgebied zich in de het deelplan “Hart van West”, ten westen van het Simon Vestdijkpad en ten oosten van de Anne Franklaan. De ligging van het plangebied in kleiner verband is weergegeven op afbeelding 2.

2.3 Bestaande situatie

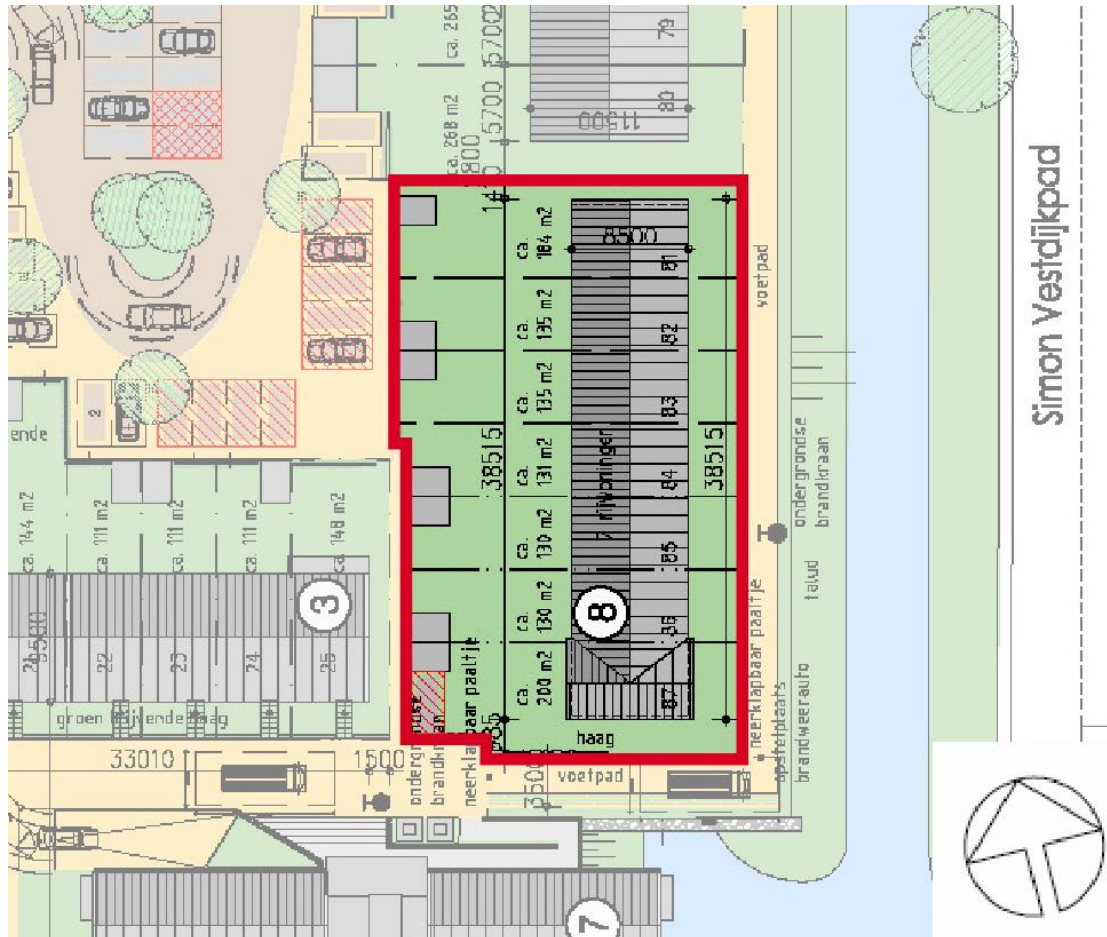
In de bestaande situatie is sprake van een bouwrijp terrein (zie afbeelding 3), waar ontwikkelingen al plaatshebben. In deelplan Hart van West zijn in totaal 91 woningen voorzien, waar de zeven beoogde rijwoningen deel van uitmaken. Het westelijke gedeelte van het deelplan is al gerealiseerd. Het oostelijke gedeelte is nog in ontwikkeling, waarbinnen het projectgebied zich bevindt. Bijbehorende ontsluitingswegen zijn al gerealiseerd: enerzijds het Simon Vestdijkpad ten oosten en anderzijds de Anne Franklaan ten zuiden en westen van het projectgebied. Ook is een watergang aanwezig ten oosten van het Simon Vestdijkpad.



Afbeelding 3: de bestaande situatie ter plaatse van het projectgebied (rood omcirkeld)

2.4 Toekomstige situatie

De zeven rijwoningen worden met de voorgevel richting het Simon Vestdijkpad (oosten) gesitueerd (zie afbeelding 4). Dit pad is enkel toegankelijk voor voetgangers en bestemmings- en calamiteitenverkeer. De achtertuinen zijn op het westen georiënteerd.



Afbeelding 4: het projectgebied (rood omcirkeld) liggend in deelgebied Hart van West

Alle woningen worden 8,5 meter diep en kennen een beukmaat van ongeveer 5,5 meter. Het oppervlak van de percelen op de kop van het woonblok zijn het grootste. Het perceel in het noorden kent een oppervlakte van ongeveer 180 m² en het perceel in het zuiden een oppervlakte van ongeveer 200 m². De tussenliggende percelen krijgen een oppervlakte van ongeveer 130 m². In overeenstemming met het vigerende bestemmingsplan worden de daarin opgenomen maximale goothoogtes niet overschreden. Dat betekent dat de goothoogtes van de rijwoningen maximaal 6 meter bedragen.

Alle achtertuinen zijn bereikbaar via de achterzijden van de percelen. In alle achtertuinen is ruimte gereserveerd voor een berging, grenzend aan de perceelsgrens. Op het meest zuidelijke perceel is ook ruimte voor een parkeerplaats gereserveerd. Deze parkeerplaats is bereikbaar via de Anne Franklaan. De overige woningen zijn enkel toegankelijk via een voetpad, uitkomend op de Anne Franklaan of het aangrenzende (voorzien) plein (noordwesten). Op de andere percelen zijn geen parkeerplaatsen voorzien.

Toekomstige situatie in vergelijking met vigerende planologische regiem

De toekomstige situatie wijkt af van het vigerende planologische regiem. Zoals uit afbeelding 4 al blijkt, is in de toekomst sprake van zeven rijwoningen. In het vigerende planologische regiem is één bouwvlak opgenomen. Binnen dit bouwvlak waren echter geen rijwoningen voorzien, maar twee twee-onder-een-kappers (zie afbeelding 5). De nu voorziene situatie betreft weliswaar rijwoningen, maar doet ruimtelijk gezien geen afbreuk aan haar omgeving. Andere woningen in de omgeving worden op geen enkele manier gehinderd. Daarnaast passen de rijwoningen binnen het in het vigerende bestemmingsplan opgenomen bouwvlak.

Als laatste sluit het nieuwe verkavelingsplan – en dan met name de zeven rijwoningen – aan op de stedenbouwkundige opzet van het deelgebied. In het deelgebied is veelal sprake van rijwoningen (zie afbeeldingen 2 en 3). De zeven rijwoningen sluiten hier op aan.



Afbeelding 5: het projectgebied (rood omcirkeld) liggend in het voorgaande verkavelingsplan

Deel C Verantwoording

3 Ruimtelijke Ordening

3.1 Kader

3.1.1 Nationaal beleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. Deze structuurvisie vervangt de Nota Ruimte. De structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In de structuurvisie schetst het rijk ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028.

De leidende gedachte in de SVIR is ruimte maken voor groei en beweging. De SVIR is de eerste rijksnota die de onderwerpen infrastructuur en ruimte integraal behandelt. In de SVIR richt het Rijk zich vooral op decentralisatie. De verantwoordelijkheid wordt verplaatst van rijksniveau naar provinciaal en gemeentelijk niveau.

Door urbanisatie, individualisering, vergrijzing en ontgroening nemen de ruimtelijke verschillen toe. Vanaf 2035 groeit de bevolking niet meer. De samenstelling van de bevolking, en daarmee de samenstelling van huishoudens, verandert. Ambities tot 2040 zijn onder andere het aansluiten van woon- en werklocaties op de (kwalitatieve) vraag en het zoveel mogelijk benutten van locaties voor transformatie en herstructurering. Ook wil het rijk ervoor zorgen dat in 2040 een veilige en gezonde leefomgeving met een goede milieukwaliteit wordt geboden. Dit moet voor zowel het landelijk als het stedelijk gebied gelden. In de SVIR is verder vastgelegd dat provincies en (samenwerkende) gemeenten verantwoordelijk zijn voor programmering van verstedelijking. (Samenwerkende) gemeenten zorgen voor (boven)lokale afstemming van woningbouwprogrammering die past binnen de provinciale kaders. Ook zijn de gemeenten verantwoordelijk voor de uitvoering van de woningbouwprogramma's.

Ter versterking van het vestigingsklimaat in de stedelijke regio's rondom de main-, brain- en greenports geldt een gebiedsgerichte, programmatische urgentieaanpak. In krimpregio's wordt het interbestuurlijke programma bevolkingsdaling doorgezet.

De zeven rijwoningen zijn passend binnen de SVIR. Sprake is van inbreiding en voldaan wordt aan de vraag naar dit type woningen.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het rijk legt met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de nationale ruimtelijke belangen juridisch vast. Enerzijds betreft het de belangen die reeds in de (ontwerp-) AMvB Ruimte uit 2009 waren opgenomen en anderzijds is het Barro aangevuld met onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het besluit is op 30 december 2011 in werking getreden.

Onderwerpen waarvoor het rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. Ter bescherming van deze belangen zijn reserveringsgebieden, begrenzings en vrijwaringszones opgenomen. In het besluit is aangegeven op welke wijze bestemmingsplannen voor deze gebieden moeten zijn ingericht. Indien geldende bestemmingsplannen niet voldoen aan het Barro dan moeten deze binnen drie jaar na inwerkingtreding van het besluit zijn aangepast.

Ook is bij besluit van 28 augustus 2012 het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangepast. In het Bro is de ladder voor duurzame verstedelijking (duurzaamheidsladder) opgenomen. Als gevolg van deze wijziging zijn gemeenten en provincies verplicht om in de toelichting van een ruimtelijk besluit de duurzaamheidsladder op te nemen, wanneer een zodanig besluit een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt. De voorgenomen ontwikkeling is geen nieuwe stedelijke ontwikkeling, maar een wijziging van het woningtype.k.

Nationale belangen worden met de voorziene zeven rijwoningen niet geschaad. Het Barro vormt hiermee geen belemmering voor de haalbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling van zeven rijwoningen.

3.1.2 Provinciaal beleid

Visie Ruimte en Mobiliteit en Verordening Ruimte

Op 9 juli 2014 hebben Provinciale Staten van de Provincie Zuid-Holland de Visie Ruimte en Mobiliteit, het Programma Ruimte, het Programma Mobiliteit en de Verordening Ruimte vastgesteld. Het beleid is op 1 augustus 2014 in werking getreden.

Deze tijd vraag om maatwerk, flexibiliteit en aanpassingsvermogen, onder andere omdat ontwikkelingen minder voorspelbaar zijn en demografische ontwikkelingen in de diverse regio's verschillen. Maatwerk, flexibiliteit, aanpassingsvermogen en samenwerking zijn sleutelbegrippen in de Visie Ruimte en Mobiliteit.

De provincie stelt de behoefte van de gebruiker centraal; het aanbod moet afgestemd zijn op de vraag. Daarbij zet de provincie in op een efficiënte benutting van de ruimte en de netwerken, met aandacht voor de (ruimtelijk) kwaliteit. De provincie heeft vier rode draden benoemd:

1. beter benutten van wat er is;
2. vergroten van de agglomeratiekracht;
3. verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
4. bevorderen van de transitie naar water- en energie efficiënte samenleving.

De vier rode draden zijn uitgewerkt in regelgeving, door het toepassen van:

- A. de ladder voor duurzame verstedelijking;
- B. de integrale kwaliteitskaart;
- C. het categoriseren van alle gebieden naar kwaliteiten gekoppeld met de aard en schaal van ontwikkelingen.

Ad A.

De provincie Zuid-Holland past de ladder voor duurzame verstedelijking uit het Bro toe en heeft deze aangevuld (Lid 1 Verordening Ruimte):

Lid 1 Ladder voor duurzame verstedelijking

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende eisen:

- a. de stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte, die zo nodig regionaal is afgestemd;
- b. in die behoefte wordt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, of
- c. indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stads- en dorpsgebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt gebruik gemaakt van locaties die:
 - i. gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld,
 - ii. passen in de doelstellingen en richtpunten van de kwaliteitskaart van de Visie ruimte en mobiliteit, waarbij artikel 2.2.1. van toepassing is, en
 - iii. zijn opgenomen in het Programma ruimte, voor zover het gaat om locaties groter dan 3 hectare.

Met de voorgenomen ontwikkeling is sprake van een inbreiding. De eerder voorziene twee twee-onder-een-kapwoningen (vier woningen) maken plaats voor zeven rijwoningen. Deze rijwoningen zijn voorzien op dezelfde locatie. Deze wijziging heeft te maken met de vraag naar rijwoningen. Door de rijwoningen op deze locatie te situeren, wordt aangesloten op de stedenbouwkundige verkaveling en hoeft niet te worden gebouwd op een nieuwe locatie. De locatie is tenslotte al aangewezen als een ontwikkellocatie van woningen en reeds bouwrijp gemaakt.

Ad B.

De integrale kwaliteitskaart is opgebouwd uit vier lagen: de laag van de ondergrond, de laag van de cultuur- en natuurlandschappen, de laag van de stedelijke occupatie en de laag van de beleving. De kwaliteitskaart is uitgewerkt in een aantal specifieke richtpunten per laag. Ontwikkelingen moeten rekening houden met deze richtpunten. De kwaliteiten zijn uitgewerkt in de gebiedsprofielen.

Het gebiedsprofiel Goeree-Overflakkee gaat in op het hierboven genoemde. Met betrekking tot het projectgebied worden geen uitspraken gedaan. Het projectgebied betreft een locatie die als ontwikkellocatie was aangewezen, daar waar het gebiedsprofiel voornamelijk ingaat op het buitengebied.

Ad C.

De provincie heeft gebieden ingedeeld in drie beschermingscategorieën:

- Beschermingscategorie 1: gebieden met topkwaliteit (bv. EHS en Natura2000 en cultuurhistorische kroonjuwelen). Ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden met beschermingscategorie 1 zijn in beginsel alleen mogelijk voor zover ze bijdragen aan het behoud of de ontwikkeling van de specifieke waarden.

- Beschermingscategorie 2: gebieden met bijzondere kwaliteit (weidevogelgebieden buiten EHS, groene buffers, graslanden in Bollenstreek en openbare recreatiegebieden). Ruimtelijke ontwikkelingen in deze gebieden zijn mogelijk, maar met inachtneming van het instandhouden van de specifieke waarden.
- Beschermingscategorie 3: overige gebieden.

Afhankelijk van de aard en de schaal van de ontwikkeling is er sprake van inpassing (gebiedseigen ontwikkeling, passend bij aard en schaal landschap), aanpassing (gebiedsvreemde ontwikkeling, met maatregelen passend te maken aan aard en schaal van het landschap) en transformatie (niet passend bij aard en schaal van het landschap). Voor ruimtelijke ontwikkelingen die (in eerste instantie) niet passen bij de aard en/of de schaal van het gebied zijn ontwerptimalisaties, inpassingsmaatregelen of aanvullende ruimtelijke maatregelen nodig om de ruimtelijke kwaliteit te behouden of te verbeteren.

Het gaat dan om:

- Duurzame sanering van leegstaande bebouwing, kassen en/of boom- en/of sierteelt;
- Wegnemen van verharding;
- Toevoegen of herstellen van kenmerkende landschapselementen
- Andere maatregelen waarbij de ruimtelijke kwaliteit verbetert.

Bij aanvullende ruimtelijke maatregelen gaat het onder andere om de maatregelen uit de bestaande regelingen Ruimte-voor-Ruimte en 'nieuwe landgoederen'. Vooralsnog blijft de provincie de regel hanteren dat in ruil voor de sloop van 1.000 m² bebouwing of 5.000 m² kassen een woning buiten BSD kan worden toegevoegd.

Het projectgebied ligt in een overig gebied (beschermingscategorie 3). De ontwikkeling is aan te merken als een inpassing en sluit aan op de ontwikkelingen die reeds plaatshebben. Qua architectuur en massa wordt aangesloten op overige al gerealiseerde bebouwing. Daarmee is de ontwikkeling gebiedseigen, passend bij de aard en schaal van haar omgeving.

3.1.3 Gemeentelijk beleid

Intergemeentelijke structuurvisie Goeree – Overflakkee

In de vastgestelde Intergemeentelijke Structuurvisie Goeree-Overflakkee (RSG) van december 2011 worden de ruimtelijke, sociaal-culturele en economische aspecten integraal behandeld en wordt de ruimtelijke koers van het eiland tot 2030 uitgezet. Dit betekent dat fundamentele keuzen gemaakt worden. De waargenomen trend van sociaal-economische terugloop dient te worden doorbroken. Enerzijds zonder de kernkwaliteiten van het eiland (kust, rust, natuur en ruimte) uit het oog te verliezen. Anderzijds door ruimte te bieden aan kwalitatieve plannen voor het eiland. De RSG zal uiteindelijk bestaan uit twee documenten, een visie en een onderbouwend analysedocument.

In de structuurvisie wordt de volgende centrale visie geschetst: Goeree-Overflakkee is een authentiek en vitaal belevingseiland in de Delta. Daarin is het ontspannen wonen, werken en recreëren in dorpen en landschappen met een hoge herkenbare ruimtelijke kwaliteit. Duurzaamheid staat hoog in het vaandel. De belangrijkste economische pijler is de toeristische sector. Ook andere economische initiatieven zijn welkom, als zij qua aard en schaal inpasbaar zijn in de cultuurhistorisch waardevolle landschapsstructuur en het open agrarisch karakter van het eiland.

De voorgenomen ontwikkeling past binnen de voorgenomen grootschalige ontwikkeling van Westplaat. De ontwikkeling zelf ligt binnen het deel plan “Hart van West” en sluit qua architectuur en massa aan op andere bebouwing in dat deelplan. Daarnaast wordt voldaan aan de toenemende vraag naar een rijwoning. Een dergelijke woning is goedkoper dan de eerder voorziene twee-onder-een-kapper-woningen (vier in totaal).

3.2 Onderzoek

Op nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau wordt aangesloten op het bestaande beleid. De voorgenomen bouw van zeven rijwoningen betreft een inpassing binnen een al in voorbereiding zijnde ontwikkeling. Naar rijwoningen is momenteel meer vraag dan naar de eerder voorziene twee-onder-een-kapwoningen (vier in totaal).

3.3 Conclusies

Gezien het bovenstaande vormen het nationale, provinciale, regionale en gemeentelijke beleid geen belemmering voor de haalbaarheid van de bouw van de zeven rijwoningen.

4 Mobiliteit

4.1 Kader

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020 van het voormalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat geeft een visie weer op het aspect 'verkeersveiligheid' in Nederland. De ambitieuze doelen (qua verkeersdoden en -gewonden) uit de Nota Mobiliteit moeten worden omgezet in beleid. Drie pijlers daarin zijn: samenwerking, integrale aanpak en "Duurzaam Veilig". Het verkeersveiligheidsbeleid in Nederland van de afgelopen jaren was succesvol; dat moet worden gecontinueerd. Op basis van generieke maatregelen (maatregelen die in de basis overal gelden, die de afgelopen jaren al zijn ingezet en die moeten worden gecontinueerd) alsook met specifieke aandachtsgebieden zou dit kunnen worden bewerkstelligd. Het is van groot belang dat er een goede afstemming en samenwerking plaatsvindt met alle betrokken partijen.

Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002 - 2020

In het Provinciaal Verkeer- en Vervoer Plan (PVVP) van 21 januari 2004 beschrijft de provincie Zuid-Holland hoe zij de komende jaren haar beleid op het terrein van verkeer en vervoer vorm wil gaan geven. Daarbij komen onderwerpen aan de orde als bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

De provincie Zuid-Holland kiest voor een beleid van beheerste groei van de mobiliteit. Daarbij moeten tegelijkertijd de individuele wensen en eisen die reizigers en het bedrijfsleven aan de kwaliteit van hun mobiliteit stellen niet uit het oog worden verloren. Om de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving in stand te houden is ten eerste een kwaliteitssprong van het openbaar vervoer op alle niveaus vereist.

Vervolgens dient een vermindering van congestie en een verbetering van de bereikbaarheid plaats te vinden. Om die reden worden kwaliteitseisen gesteld aan de trajectsnelheden van de verschillende typen wegverbindingen.

Tot slot wordt gestreefd naar een toename van het fietsgebruik. Daartoe zal een volwaardig fijnmazig netwerk van zowel verkeersveilige, sociaal veilige, als comfortabele verbindingen moeten worden gerealiseerd.

De groei van de mobiliteit mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van de leefomgeving. Eén van de ambities van de provincie is dan ook het duurzaam verbeteren van de omgevingskwaliteit in Zuid-Holland door het oplossen van de belangrijkste knelpunten in de omgevingskwaliteit (te hoge uitstoot van vervuilende stoffen, geluidsoverlast en ruimtelijke versnippering) en het voorkomen van nieuwe knelpunten.

4.2 Onderzoek

Huidige situatie

De ontwikkeling maakt deel uit van een grotere ontwikkeling: “Hart van West” in de uitbreidingswijk Westplaat. Voor de ontwikkeling is een stedenbouwkundige verkaveling opgesteld. Omdat al met de ontwikkelingen is gestart, zijn ook al ontsluitingswegen gerealiseerd. Het projectgebied ligt ten oosten van het Simon Vestdijkpad. Dit pad betreft een voetpad waar enkel bestemmings- en calamiteiten verkeer toegang tot heeft. Het voetpad is zowel aan de zuid- als aan de noordzijde afgesloten door neerklapbare paaltjes.

Ten zuiden van het projectgebied ligt een erftoegangsweg. Deze weg takt in het westen aan op de Anne Franklaan. De Anne Franklaan geldt als de belangrijkste ontsluitingsweg voor het deelplan “Hart van West”.

Ten noordwesten van de voorziene zeven rijwoningen bevindt zich een plein. Ook dit plein takt in het westen aan op de Anne Franklaan. Het plein is naast een erftoegangsweg voor de wijk ook een plein waar kan worden geparkeerd.

Voor een overzicht van de bestaande situatie wordt verwezen naar afbeelding 2 in deze ruimtelijke onderbouwing.

Toekomstig parkeren en bereikbaarheid

Met betrekking tot bereikbaarheid wijzigt niets in de toekomst. Omdat in de toekomst meer woningen mogelijk worden gemaakt (zeven in plaats van vier) dient het aspect parkeren opnieuw te worden afgewogen.

In het verkavelingsplan (afbeelding 6) is rekening gehouden met een toename van het aantal parkeerplaatsen. Voor de vier twee-onder-een-kapwoningen was de norm 2 parkeerplaatsen per woning, inclusief 0,3 bezoekersparkeerplaatsen. Het totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen bedroeg daarmee 8. Voor rijwoningen geldt een andere parkeernorm. Per woning zijn 1,8 parkeerplaatsen nodig, inclusief 0,3 bezoekersparkeerplaatsen. Het totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen voor de zeven woningen bedraagt daarmee afgerond 13 ($7 \times 1,8 = 12,6$). Dit betekent een toename van 5 parkeerplaatsen ten opzichte van de eerder voorziene situatie.

Op afbeelding 6 op de volgende pagina zijn de 13 benodigde parkeerplaatsen weergegeven (rood gearceerd). Omdat het aantal benodigde parkeerplaatsen binnen of nabij het projectgebied worden gerealiseerd, wordt het aspect parkeren haalbaar geacht. De overige parkeerplaatsen van het deelplan “Hart in West” zijn in een eerder stadium al afgewogen en hoeft niet nogmaals te worden afgewogen.

Omdat ten opzichte van de 91 woningen slechts drie extra woningen worden gerealiseerd, heeft dit geen invloed op de aanwezige infrastructuur. De wegen en straten hebben een dusdanige capaciteit, dat de extra verkeersbewegingen als gevolg van de extra rijwoningen, niet tot een belemmering leiden.

Ruimtelijke onderbouwing "Zeven rijwoningen Westplaat" t.b.v. een omgevingsvergunning

4.3 Conclusie

Gezien het voorgaande worden met betrekking tot het aspect mobiliteit geen problemen voorzien door de realisatie van de zeven rijwoningen.

5 Natuur

5.1 Kader

Soortenbescherming

De Flora- en faunawet (hierna: Ffw) beschermt alle in het wild levende zoogdieren, vogels, reptielen en amfibieën. Van deze soortgroepen zijn alleen huismuis, bruine en zwarte rat niet beschermd. Van de vissen, ongewervelde dieren (zoals vlinders, libellen en sprinkhanen) en planten zijn alleen de in de wet genoemde soorten beschermd.

De Ffw gaat uit van het 'nee, tenzij'-principe. Dit betekent dat alleen onder bepaalde (zeer stringente) voorwaarden een inbreuk mag worden gemaakt op de bescherming van soorten en hun leefomgeving. Daarnaast beschermt de wet niet alleen soorten in het algemeen, maar ook individuen van soorten.

Voor ruimtelijke ingrepen die gevolgen hebben voor een beschermde soort en/of zijn leefgebied moet een ontheffing op grond van de Ffw worden aangevraagd. Voor een aantal soorten geldt daarenboven het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor werkzaamheden die uit een bestemmingsplan / ruimtelijke onderbouwing voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan / ruimtelijke onderbouwing dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.

De wettelijk beschermde soorten zijn ingedeeld in de volgende vier categorieën.

1. Meer algemene soorten (tabel 1 Ffw): voor deze soorten is een algemene vrijstellingsregeling van kracht in geval van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling.
2. Andere, niet algemeen voorkomende soorten (tabel 2 Ffw), met uitzondering van beschermde inheemse vogels: ontheffing is alleen mogelijk indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort. Er is echter geen ontheffing nodig indien gewerkt wordt volgens een gedragscode. Deze code dient door een sector of ondernemer zelf opgesteld te worden en dient vervolgens goedgekeurd te zijn door het verantwoordelijke ministerie.
3. Strikt beschermde soorten (tabel 3 Ffw): voor deze soorten dient in geval van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling ontheffing te worden aangevraagd van de Ffw. Ontheffing wordt alleen verleend indien er geen alternatief is en geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort. Voor soorten in tabel 3 die ook op Bijlage IV van de Habitatrichtlijn (HR) voorkomen, wordt ontheffing echter alleen nog maar verleend indien er daarnaast sprake is van één van de volgende belangen:
 - b. de bescherming van flora en fauna;
 - d. de volksgezondheid of openbare veiligheid;
 - e. dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten.

Dit is het gevolg van een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRS) in januari 2009¹.

4. Beschermde inheemse vogels: deze vallen onder de Europese Vogelrichtlijn (VR). Ruimtelijke inrichting of ontwikkeling en dwingende redenen van groot openbaar belang zijn volgens rechtspraak van de ABRS geen reden om ontheffing te verlenen². Ontheffing is uitsluitend toegestaan op basis van de ontheffingsgronden die in de VR zijn genoemd. Overigens is het, indien geen ontheffing nodig is, volgens de huidige interpretatie van de wet wel verplicht rekening te houden met het broedseizoen van vogels. Voor sommige vogelsoorten met vaste verblijfplaatsen geldt dat deze vaste verblijfplaatsen en het essentiële leefgebied jaarrond beschermd zijn.

Indien voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van soorten van tabel 2 Ffw en/of tabel 3 Ffw niet (kunnen) worden ontzien, geldt dat het niet nodig is ontheffing aan te vragen als:

- de functionaliteit van de voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen gegarandeerd wordt (het beschadigen en vernielen wordt voorkomen door maatregelen of er zijn voldoende alternatieven), en;
- de voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen binnen of buiten het projectgebied niet verstoord worden.

Hetzelfde geldt voor de bestaande voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaats van vogels, met als extra toets dat aangetoond moet worden dat verstoring niet van wezenlijke invloed is op de populatie.

Overigens geldt voor alle in het wild levende planten- en diersoorten de zogenaamde zorgplicht (ook bekend als de algemene zorgplicht uit artikel 2 Ffw). Dit houdt in dat 'voldoende zorg' in acht moet worden genomen voor alle planten en dieren en hun leefomgeving. Concreet betekent dit dat bij ruimtelijke ontwikkeling gezorgd moet worden dat dieren niet gedood worden en dat planten verplant worden. Ook dient gelet te worden op bijvoorbeeld de voortplantingsperiode van amfibieën en de zoogperiode van zoogdieren.

Gebiedsbescherming

Het voormalig Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij (LNV; het huidige Ministerie van Economische Zaken) heeft in 1990 de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) geïntroduceerd. De EHS bestaat uit een netwerk van natuurgebieden. Het doel van de EHS is de instandhouding en ontwikkeling van deze natuurgebieden om daarmee een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan.

Bescherming van (natuur)gebieden heeft daarnaast ook plaats middels de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw). Daaronder vallen de volgende typen gebieden:

- Natura2000-gebieden (Vogel- en Habitatrichtlijngebieden);
- Beschermde Natuurmonumenten;
- Wetlands.

¹ Zie ABRS 21 januari 2009, zaak nr. 200802863/1

² Zie ABRS 13 mei 2009, zaak nr. 200802624/1

Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen beschermde natuurgebieden, en tevens voor ontwikkelingen buiten beschermde natuurgebieden die van invloed kunnen zijn op beschermde natuurgebieden, gelden (strengere) restricties. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht.

5.2 Onderzoek

De zeven rijwoningen worden binnen het bouwvlak gebouwd, dat in het bestemmingsplan “Middelharnis” is opgenomen voor de realisatie van de twee-onder-een-kapwoningen. In een eerder stadium is reeds het aspect natuur afgewogen. Inmiddels zijn de gronden al bouwrijp gemaakt. Aangenomen kan worden dat in het gebied geen beschermde flora en fauna meer aanwezig zijn. Het uitvoeren van onderzoek is daarom niet benodigd. Er zijn geen belemmeringen voor de uitvoering van het plan

5.3 Conclusie

Gezien het bovenstaande worden met betrekking tot het aspect natuur geen problemen voorzien voor de ontwikkeling van de zeven rijwoningen.

6 Water

6.1 Kader

6.1.1 Europees en rijksbeleid

Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en is opgesteld voor de planperiode 2009 - 2015. Het Nationaal Waterplan is in december 2009 door de ministerraad vastgesteld.

Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Het rijk streeft naar een duurzaam en klimaatbestendig waterbeheer en heeft de ambitie om de komende decennia te investeren in bescherming tegen overstromingen en in de zoetwatervoorziening.

Voor een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem is het van belang bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met waterhuishoudkundige eisen op de korte en de lange termijn. Om een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem te bereiken moet het water meer bepalend zijn bij de besluitvorming over grote ruimtelijke opgaven dan voorheen. De mate van bepalendheid wordt afhankelijk gesteld van, onder meer, de omvang en de aard van de ingrepen, bestaande functies, nieuwe andere ruimteclaims en de bodemgesteldheid van een gebied.

Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan is gedetailleerder dan de SVIR en blijft als uitwerking van de SVIR bestaan. Specifiek gaat het over de gebieden die deel uitmaken van de ruimtelijke hoofdstructuur, het IJsselmeer, de Noordzee en de rivieren. Ook de bescherming van vitale functies en kwetsbare objecten is een onderwerp van nationaal belang. Hiervoor geldt het Barro.

Waterwet

In de Waterwet zijn acht oude waterwetten samengebracht: de Wet op de waterhuishouding, de Wet op de waterkering, de Grondwaterwet, de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, de Wet verontreiniging zeewater, de Wet droogmakerijen en indijkingen (Wet van 14 juli 1904), de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (het zogenaamde 'natte gedeelte'), de Waterstaatswet 1900 en de Waterbodemparagraaf uit de Wet bodembescherming.

De Waterwet regelt het beheer van de waterkeringen, het oppervlaktewater en het grondwater, verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening en zorgt voor een eenduidige bestuurlijke procedure en daarbij behorende rechtsbescherming voor besluiten. De Waterwet dient als paraplu om de Kaderrichtlijn Water (KRW) te implementeren en geeft ruimte voor implementatie van toekomstige Europese richtlijnen.

De waterschappen krijgen een nieuwe bevoegdheid voor het verlenen van vergunningen voor grondwateronttrekkingen, bemalingen en infiltraties, met uitzondering van onttrekkingen voor drinkwater, koude en warmteopslag en grote industriële onttrekkingen van meer dan

150.000 m³/jaar. Gemeenten krijgen verdergaande taken en bevoegdheden in het kader van de zorgplicht voor het inzamelen van afvalwater in de riolering en voor hemelwater en grondwater.

Nationaal Bestuursakkoord Water

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21^e eeuw vastgelegd. De hoofddoelstellingen zijn: het waarborgen van het veiligheidsniveau bij overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Daarbij wordt de voorkeur gegeven aan ruimtelijke maatregelen boven technische maatregelen.

In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit nieuwe instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Uitvoering van de watertoets betekent in feite dat de gemeente en de waterbeheerder samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. De watertoets is sinds 2003 verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening 1985 (Bro 1985) en is overgenomen in het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten.

In 2008 is het NBW geactualiseerd met als doel de watersystemen in 2015 op orde te krijgen, met name op het gebied van wateroverlast en watertekort.

Kaderrichtlijn water

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) geeft een kader voor de bescherming van de ecologische en chemische kwaliteit van oppervlaktewater en grondwater. Zo dienen alle waterlichamen in 2015 een "goede ecologische toestand" (GET) te hebben bereikt en dienen sterk veranderende c.q. kunstmatige wateren in 2015 een "goed ecologisch potentieel" (GEP) te hebben bereikt. De chemische toestand dient in 2015 voor alle wateren (natuurlijk en kunstmatig) goed te zijn.

Waterbeheer 21^e eeuw (WB21)

In september 2000 heeft de commissie Waterbeheer 21^e eeuw advies uitgebracht over het toekomstig waterbeheer in Nederland. Belangrijk onderdeel van WB21 is het uitgangspunt van ruimte voor water. Er mag geen afwenteling plaatsvinden. Berging moet binnen het stroomgebied plaatsvinden. Dit betekent onder andere het aanwijzen en instandhouden van waterbergingsgebieden. Daarnaast wordt verdroging bestreden en worden watertekorten verminderd.

6.1.2 Provinciaal beleid

Op 1 januari 2010 is het *Provinciaal Waterplan 2010 - 2015* in werking getreden. Dit plan vervangt het provinciale Waterhuishoudingplan, dat was opgenomen in het Beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006 - 2010 en in het Grondwaterplan 2007 - 2013 (zie boven). In het Provinciaal Waterplan zijn de opgaven van de Europese Kaderrichtlijn Water, het Nationaal Bestuursakkoord Water en het Nationaal Waterplan vertaald naar strategische doelstellingen voor Zuid-Holland. Het Provinciaal Waterplan beschrijft op hoofdlijnen wat de provincie in de

periode tot 2015 samen met haar waterpartners wil bereiken. Het Waterplan heeft vier hoofdogaven:

- a. waarborgen waterveiligheid;
- b. zorgen voor mooi en schoon water;
- c. ontwikkelen duurzame zoetwatervoorziening;
- d. realiseren robuust en veerkrachtig watersysteem.

In het plan zijn deze opgaven verder uitgewerkt in 19 thema's én voor drie gebieden, in samenhang met economische, milieu- en maatschappelijke opgaven. Dit heeft geleid tot een integrale visie op de ontwikkeling van de Zuid-Hollandse Delta, het Groene Hart en de Zuidvleugel van de Randstad.

In de Verordening Ruimte stelt de provincie in ruimtelijke plannen voor nieuw te ontwikkelen gebieden of stedelijke herstructureringsgebieden het realiseren van voldoende open water als een harde voorwaarde. Als provinciale richtlijn gelden twee richtlijnen. Bij de eerste richtlijn dient binnen bestaand stedelijk gebied bij een toename aan verharding een percentage van 10% aan open water te worden gecompenseerd. De tweede richtlijn gaat uit van een nieuwe ontwikkeling. Bij een nieuwe ontwikkeling dient altijd 10% aan open water binnen het bruto projectgebied te worden gerealiseerd. In overleg en overeenstemming met de waterbeheerder kan hiervan worden afgeweken. Alleen in die gevallen waar het voorkomen van negatieve effecten op de waterhuishouding niet mogelijk is en waar de planvorming maatschappelijk noodzakelijk wordt bevonden is compensatie buiten het projectgebied mogelijk.

In de "*Deelstroomgebiedvisies*" in het werkgebied Zuid-Holland Zuid zijn voor het zuiden van Zuid-Holland procesafspraken gemaakt over de werkwijze waarop de wateropgave wordt berekend. Voor omgang met water in het stedelijk gebied wordt bovendien de volgende richtlijn genoemd: de drietrapsstrategie 1) vasthouden in de stad (dus binnen het bestaand stedelijk gebied oplossen), 2) bergen aan de rand (bij voorkeur binnen de rode contour) en 3) afvoeren naar het landelijk gebied. Daarnaast worden in het bestaand stedelijk gebied kansen gezien voor het combineren van water met andere functies. De combinaties met architectuur, recreatieverbindingen en openbaar groen treden hierbij het meest op de voorgrond.

6.1.3 Beleid waterbeheerder

Waterbeheerplan 2009 - 2015

Waterschap Hollandse Delta heeft een waterbeheerplan opgesteld voor de periode 2009-2015. In het waterbeheerplan geeft het waterschap onder andere aan wat de lange termijn doelstellingen voor het waterbeheer zijn. Het gaat hierbij om alle watertaken van het waterschap: waterkwantiteit (hoeveelheid), waterkwaliteit, waterkering (dijken) en waterketen (riolering en zuivering). Ook wordt aangegeven welk beleid gevoerd wordt voor watergerelateerde thema's en wat het waterschap in de planperiode wil doen om de doelstellingen te bereiken.

In het waterbeheerplan zijn ook de doelstellingen en maatregelen verankerd om te kunnen voldoen aan de verplichtingen van de Kaderrichtlijn Water (KRW). Het doel van deze Europese richtlijn is in de periode 2010-2027 alle wateren in een goede chemische en ecologische toestand te brengen, dus kwalitatief goed water. Het Rijk heeft de gegevens uit de

waterbeheerplannen van de waterbeheerders gebruikt bij het opstellen van stroomgebiedbeheersplannen, die worden doorgestuurd naar de Europese Commissie.

Waar bij ruimtelijke ontwikkeling meer verharding komt, dienen (extra) compenserende maatregelen te worden getroffen voor waterberging. 10% van het toegenomen verhard oppervlak dient als waterberging terug te komen in hetzelfde peilgebied. In uitzonderlijke gevallen kan waterberging buiten hetzelfde peilgebied plaatsvinden, maar alleen in overleg met het Waterschap.

6.1.4 Gemeentelijk beleid

Inspanningsverplichting Middelharnis

Middelharnis dient te voldoen aan een inspanningsverplichting die volgt uit het waterplan Goeree-Overflakkee. In het projectgebied zijn geen knelpunten aanwezig.

6.2 Onderzoek

Hieronder wordt een korte beschrijving gegeven van het projectgebied in de huidige situatie, alsmede een beschrijving van het plan. Vervolgens is het plan inhoudelijk getoetst aan de verschillende 'waterthema's', zoals die beschreven staan in de "Handreiking Watertoets". Toetsing aan deze thema's levert de watertoets op.

Bestaande situatie

Het projectgebied ligt binnen het peilgebied 31C, dat behoort tot het werkgebied van het Waterschap Hollandse Delta. In dit peilgebied gelden variërende streefpeilen. Peilgebied 31C kent een streefpeil voor het zomerpeil van -0,70 m N.A.P. en streefpeil van -0,90 N.A.P. voor het winterpeil.

In het projectgebied is geen oppervlaktewater aanwezig. Wel bevindt zich ten oosten van het projectgebied een watergang.

Gewenste eindsituaties

De gewenste eindsituatie ziet op de bouw van zeven rijwoningen. In het vigerende planologische regime is een bouwvlak opgenomen, waarbinnen mag worden gebouwd. Omdat de voorziene ontwikkeling van zeven rijwoningen passen binnen dit bouwvlak, is een nieuwe afweging niet nodig. Ten opzichte van de vergunde situatie, is door de bouw binnen het huidige bouwvlak, geen sprake van extra oppervlakteverharding.

Veiligheid

Het projectgebied is niet gelegen in of nabij een waterkering of in de kern- of beschermingszone van een waterkering. Het projectgebied ligt in een gebied (net als het gehele eiland Goeree-Overflakkee) waar een kleine kans op overstroming is.

Watervoorziening

De grondwaterstand hoeft met de realisatie van de zeven rijwoningen niet te worden aangepast. Wanneer geen wijzigingen van het waterpeil nodig zijn, zullen als gevolg van de voorziene zeven rijwoningen geen problemen te verwachten zijn met de watervoorziening. Ook omliggende gebieden zullen hier geen hinder van ondervinden.

Volksgezondheid

Geen problemen worden voorzien met betrekking tot de volksgezondheid in relatie tot water.

Waterkwaliteit en ecologie

Vervuilingsbronnen dienen zoveel mogelijk voorkomen te worden om vervuiling van water te voorkomen. Bij de bouw van de woningen zullen geen uitloegbare materialen zoals koper, lood, zink, teerhoudende dakbedekking of geïmpregneerde beschoeiingen gebruikt worden op delen die met hemelwater in contact komen (zoals de dakbedekking, goten en pijpen). Een alternatief is te voorkomen dat deze materialen kunnen uitlogen (bijvoorbeeld door het coaten van loodslabben).

Grondwateroverlast

Aanpassing van het grondwaterpeil is niet nodig ten behoeve van de voorziene zeven rijwoningen. Ook grondwateroverlast is niet te verwachten. Indien ondergrondse constructies worden gebouwd, waarvan de onderkant dieper ligt dan de hoogste grondwaterstand, wordt geadviseerd waterdicht te bouwen om te voorkomen dat overlast van grondwater ontstaat.

Onderhoud en bagger

In de huidige situatie voert de gemeente het beheer en onderhoud binnen de kern zelf uit en het waterschap daarbuiten. Het onderhoud van de gemeente bestaat uit het twee keer per jaar maaien van het talud. Het baggeren gebeurt in principe een keer in de zes jaar, mits de minimale diepte is bereikt, anders wordt het baggeren uitgesteld. In de toekomst is het wenselijk dat wel eens per zes jaar wordt gebaggerd. Het baggeren heeft namelijk niet alleen een gunstig effect op de waterkwaliteit, maar ook op waterkwaliteit en ecologie. Het waterschap Hollandse Delta hanteert voor het baggeren van het water een periodieke onderhoudscyclus waarbij het zogenaamde schouwvlak wordt gebaggerd.

Peilbesluiten

Formeel stelt het waterschap het peil vast in overleg met grondeigenaren en gebruikers en legt dat vast in een peilbesluit. Nieuwe plannen kunnen door de gemeente aan het waterschap worden voorgelegd, zodat die kunnen worden meegenomen in een volgend peilbesluit.

Afvalwater en riolering

Bij nieuwe ontwikkelingen wordt aangesloten op het nu al aanwezige gemengde rioleringsstelsel, waarbij hemelwater van daken, parkeerverharding en opritten wordt afgekoppeld van de droogweerafvoer (DWA) en afgevoerd via een hemelwaterafvoer (HWA) naar oppervlaktewater binnen het projectgebied of in de omgeving.

Verdroging

De voorgenomen ontwikkeling heeft geen wezenlijke invloed op karakteristieke grondwaterafhankelijke ecologische waarden. Het projectgebied is geen kwelgebied en watervervuiling vanuit het projectgebied zal zoveel mogelijk worden voorkomen.

Natte natuur

Het projectgebied is geen onderdeel van de ecologische hoofdstructuur (EHS). Negatieve effecten op EHS in de omgeving zijn niet te verwachten als gevolg van het plan.

6.3 Conclusie

De realisatie van de zeven rijwoningen in plaats van de vier twee-onder-een-kapwoningen, heeft geen negatieve invloed op de aanwezige waterhuishouding. De waterparagraaf zal in het kader van het wettelijk vooroverleg worden toegezonden aan het Waterschap Hollandse Delta voor formeel advies.

7 Archeologie en cultuurhistorie

7.1 Archeologie

7.1.1 Kader

Wet op de archeologische monumentenzorg

In de Wet op de archeologische monumentenzorg (2007) zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta (1992) binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen, waarbij in beginsel geldt: “de veroorzaker betaalt”. Het belangrijkste doel van de wet is het behoud van het bodemarchief “in situ” (ter plekke), omdat de bodem de beste garantie biedt voor een goede conservering van de archeologische waarden. Het is verplicht om in het proces van ruimtelijke ordening tijdig rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op die manier komt er ruimte voor overweging van archeologievriendelijke alternatieven.

Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland

De provincie Zuid-Holland hanteert het beleidsinstrument “Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS)”. In de CHS heeft de provincie bestaande en mogelijk te verwachten archeologische waarden in beeld gebracht. In het bijbehorende “Beleidskader Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland” zijn per waarderingscategorie algemene beleidsuitgangspunten geformuleerd. De waardering zoals vastgelegd in de cultuurhistorische hoofdstructuur geldt als uitgangspunt van beleid.

De CHS van de provincie Zuid-Holland laat zien dat het overgrote gedeelte van het projectgebied is gewaardeerd als een gebied zonder archeologische waarde. Slechts een klein gedeelte is gewaardeerd als een gebied waar kleine kans op archeologische waarde zijn. Omdat het eiland Goeree-Overflakkee over een eigen archeologische beleidskaart beschikt is deze leidend. Dit beleid wordt hieronder nader beschreven.

Gemeentelijk archeologiebeleid

De gemeente Goeree-Overflakkee heeft een archeologiebeleid opgesteld voor het gehele eiland Goeree-Overflakkee. Met dit beleid wordt voldaan aan de verplichting voor gemeenten om in hun nieuw op te stellen bestemmingsplannen aan te geven hoe wordt omgegaan met de in het geding zijnde archeologische waarden in het projectgebied.

7.1.2 Onderzoek

Zoals afbeelding 7 op de volgende bladzijde laat zien, gelden voor het projectgebied geen archeologische waarden. Het aspect archeologie vormt hierdoor geen belemmering voor de haalbaarheid van het plan. Omdat het gehele gebied is gewaardeerd als een gebied zonder archeologische waarden, is een archeologisch vervolgonderzoek niet benodigd.



Afbeelding 4: uitsnede van de beleidskaart archeologie Goeree-Overflakkee (rood omlijnd de globale ligging van het projectgebied)

7.1.3 Conclusie

Het aspect archeologie vormt gezien het voorgaande geen belemmering voor de haalbaarheid van de voorziene zeven rijwoningen.

7.2 Cultuurhistorie

7.2.1 Kader

Nota Belvedere

In de “Nota Belvedere; Beleidsnota over de relatie cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting” (1999) is door het rijk een visie gegeven op de wijze waarop met de cultuurhistorische kwaliteiten van gebieden en objecten in de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling in Nederland kan worden omgegaan. Het behoud en de benutting van het cultureel erfgoed is van grote betekenis omdat het kwaliteit toevoegt aan de culturele dimensie van de ruimtelijke inrichting. De voornaamste opgave is dan ook het vinden van een verantwoord evenwicht tussen de diverse ruimtelijke opgaven en de bestaande cultuurhistorische kwaliteiten.

Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland

Korthedshalve wordt verwezen naar paragraaf 7.1.1 waarin de Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland reeds beschreven wordt.

Regioprofielen Cultuurhistorie

De provincie Zuid-Holland wil waardevolle cultuurhistorische elementen behouden of inpassen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Om dit richting te geven, zijn Regioprofielen Cultuurhistorie opgesteld. De zestien regioprofielen dienen als een handreiking en sturingskader voor gemeenten, waterschappen, terreinbeheerders en adviesbureaus om cultuurhistorie op te nemen in ruimtelijke plannen. Ze zijn een uitwerking van de algemene

richtlijnen voor cultuurhistorie in ruimtelijke plannen zoals die staan in de provinciale Structuurvisie.

7.2.2 Onderzoek

Uit de CHS-kaart van de provincie Zuid-Holland blijkt dat binnen het projectgebied geen cultuurhistorische waarden aanwezig zijn.

7.2.3 Conclusie

Het aspect cultuurhistorie vormt gezien het voorgaande geen belemmering voor de haalbaarheid van de voorziene zeven rijwoningen.

8 Milieu

8.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden de ruimtelijke (on)mogelijkheden inzichtelijk gemaakt. Waar nodig dient een vertaling plaats te vinden naar de juridische regeling. Het uitgangspunt hierbij is dat de juridische regeling zowel de ruimtelijke kwaliteit als de milieukwaliteit voldoende dient te borgen.

8.2 M.e.r.-beoordeling

8.2.1 Kader

Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is het noodzakelijk om ten behoeve van een bestemmingsplan dat kaderstellend is voor projecten met grote milieugevolgen, een plan-m.e.r. op te stellen. Onderdeel D van de bijlage Besluit m.e.r. geeft de omvang van dergelijke projecten. Hierbij geldt sinds de aanpassing van het Besluit m.e.r. per 1 april 2011 de omvang als richtwaarde en niet als absolute drempelwaarde. Daarom is altijd een toets noodzakelijk of sprake is van een project met grote milieugevolgen. Deze toets dient plaats te vinden aan de hand van de criteria van Bijlage III, van de EU-richtlijn m.e.r. De hoofdcriteria waaraan moet worden getoetst zijn: kenmerken van de projecten, plaats van de projecten en kenmerken van het potentiële effect. Het mag duidelijk zijn dat wanneer een project ruim beneden de omvang uit de bijlage van het Besluit m.e.r. blijft, deze beoordeling beknopt kan zijn.

8.2.2 Afweging en conclusie

De bouw van zeven rijwoningen (drie woningen meer dan de vergunde situatie) blijft ruim beneden de omvang zoals genoemd in de bijlage van het Besluit m.e.r. Hierin staat namelijk een stedelijk ontwikkelingsproject van 100 hectare of meer of 2.000 of meer woningen. Daarbij geldt dat het projectgebied niet in de nabijheid van een beschermd natuurgebied ligt. Omvangrijke negatieve milieueffecten zijn dan ook uitgesloten, waardoor het opstellen van een plan-m.e.r. niet zinvol is.

8.3 Bodemkwaliteit

8.3.1 Kader

Wet bodembescherming

De Wet bodembescherming (Wbb) voorziet in maatregelen indien sprake is van ernstige bodemverontreiniging. Het doel van de Wbb is in de eerste plaats het beschermen van de (land- of water-) bodem zodat deze kan worden benut door mens, dier en plant, nu en in de toekomst. Via de Wbb heeft de Rijksoverheid de mogelijkheid algemene regels te stellen voor de uitvoering van werken, het transport van stoffen en het toevoegen van stoffen aan de bodem.

Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel. Bij

nieuwbouwactiviteiten dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te zijn gebracht. In het algemeen geldt dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op een schone bodem dienen te worden gerealiseerd.

Besluit bodemkwaliteit

Het doel van het Besluit bodemkwaliteit (2008) is de bodem beter te beschermen en meer ruimte te bieden voor nieuwe bouwprojecten. Ook geeft het besluit gemeenten en provincies meer verantwoordelijkheid om de bodem te beheren. Het Bouwstoffenbesluit (Bsb) is opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit.

Relatie Wabo, Wbb en Woningwet (Wonw)

De inwerkingtreding van de Wabo (1 oktober 2010) heeft ook effect gehad op de Wbb en de Woningwet (Ww): in de Wabo is aangegeven dat in de plaats van de aanhoudingsgrond (uit de Ww) een afstemmingsregeling wordt opgesteld waarbij de inwerkingtreding van de omgevingsvergunning wordt afgestemd op de acties ten aanzien van de bodemverontreiniging. Voorts geldt ten aanzien van de bodem dat artikel 8, tweede lid, onderdeel c, van de Woningwet gemeenten verplicht in hun bouwverordening voorschriften omtrent het tegengaan van bouwen op verontreinigde bodem op te nemen. Die voorschriften moeten in elk geval betrekking hebben op het verrichten van onderzoek naar aard en mate van verontreiniging van de bodem, op de aard en omvang van dat onderzoek en op inrichting van het op te stellen onderzoeksrapport.

Gemeentelijk of regionaal bodembeleid

In opdracht van het ISGO is door CSO Adviesbureau voor het eiland Goeree-Overflakkee een bodemkwaliteitskaart (21-09-2005, kenmerk: 04.K015) opgesteld. Het projectgebied valt in een zone 3: Woonbebouwing na 1970 op klei. De boven- en ondergrond in deze zone is relatief schoon.

8.3.2 Onderzoek

Het projectgebied bevindt zich in een gebied waar ontwikkelingen al plaatshebben. Daarnaast heeft in het vigerende planologische regime al een afweging plaatsgehad. In het vigerende bestemmingsplan "Middelharnis" is een bouwvlak opgenomen waarbinnen de voorgenomen ontwikkeling van zeven rijwoningen past. Het nogmaals afwegen van het aspect bodem is gezien het voorgaande niet benodigd.

8.3.3 Conclusie

Gezien het voorgaande vormt het aspect bodem geen belemmering voor de haalbaarheid van de voorziene zeven rijwoningen.

8.4 Akoestische aspecten

8.4.1 Kader

Wegverkeerslawaaï

Conform artikel 74 van de Wet geluidhinder (Wgh) 2007 bevindt zich aan weerszijden van een weg een zone waarbinnen akoestisch onderzoek dient te worden uitgevoerd. Alvorens

geluidgevoelige objecten - zoals woningen of scholen - kunnen worden geprojecteerd, dient te worden onderzocht of aan de normen van de Wgh wordt voldaan. De zonebreedte is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk gebied).

8.4.2 Onderzoek

De infrastructuur voor het deelplan 'Hart van West' is al gerealiseerd. Hoewel de vergunde situatie uitgaat van vier woningen, worden de voorziene zeven rijwoningen ook passend geacht. Drie extra woningen leveren een beperkte toename op van het aantal verkeersbewegingen, op de betreffende wegen. De wegen zijn berekend op een toename van het verkeer. De toename van het aantal verkeersbewegingen levert geen significante toename op van de geluidsbelasting op de zeven woningen of de woningen in de omgeving.

Het uitvoeren van een akoestisch onderzoek is gezien het voorgaande niet benodigd.

8.4.3 Conclusie

Vanuit de Wet geluidhinder vormt het aspect akoestiek geen belemmering voor de haalbaarheid van de voorziene zeven rijwoningen.

8.5 Luchtkwaliteit

8.5.1 Kader

Wettelijk kader

Het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt uitgevoerd op grond van hoofdstuk 5, titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer. De titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' is beter bekend als de Wet luchtkwaliteit.

De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een bundeling maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau die de luchtkwaliteit verbeteren en waarin alle ruimtelijke ontwikkelingen/projecten zijn opgenomen die de luchtkwaliteit in belangrijke mate verslechteren.

Het doel van de NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen. Voor wegverkeer zijn stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) de belangrijkste stoffen. De in de Wet luchtkwaliteit gestelde norm voor NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelde grenswaarde is voor beide stoffen 40 µg/m³. Daarnaast mag de PM₁₀ 24 uurgemiddelde grenswaarde van 50 µg/m³ maximaal 35 keer per jaar worden overschreden. Met het van kracht worden van het NSL zijn de tijdstippen waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden NO₂ en PM₁₀ vastgesteld op 11 juni 2011 voor PM₁₀ en 1 januari 2015 voor NO₂.

Naast de introductie van het NSL is het begrip 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit. Een project draagt NIBM bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan 1,2 µg/m³. In dat geval is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen.

Een ruimtelijke ontwikkeling vindt volgens de Wet luchtkwaliteit doorgang als ten minste aan één van de volgende voorwaarden is voldaan:

- de ontwikkeling is opgenomen in het NSL;
- de ontwikkeling aangemerkt wordt als een NIBM-project;
- de gestelde grenswaarden in bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden;
- projectsaldering kan worden toegepast.

Voor zover de ruimtelijke ontwikkeling is opgenomen in het NSL of de ontwikkeling kan worden aangemerkt als NIBM-project is toetsing aan de normen van de Wet luchtkwaliteit niet nodig.

Beoordeling luchtkwaliteit

In de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' (Regeling NIBM) zijn voor verschillende functiecategorieën cijfermatige kwantificaties opgenomen, waarbij een ontwikkeling als een NIBM-project kan worden beschouwd. Deze categorieën betreffen landbouwinrichtingen, spoorwegemplacements, kantoorlocaties, woningbouwlocaties en een combinatielocatie van woningbouw en kantoren.

De ontwikkeling van zeven rijwoningen past in één van de hiervoor genoemde functiecategorieën. Daardoor is geen onderzoek nodig om aan te tonen of aan de normen van de Wet luchtkwaliteit wordt voldaan.

8.5.2 Onderzoek

Onderzoek naar de luchtkwaliteit is niet benodigd omdat de voorziene zeven rijwoningen als een NIBM-project kunnen worden beschouwd. Wel wordt vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening beoordeeld of ter plaatse van het projectgebied, mogelijke hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen aanwezig zijn. Langs wegen zijn met name de stoffen NO_2 en PM_{10} van belang.

Goede ruimtelijke ordening

De bijbehorende jaargemiddelde achtergrondconcentraties NO_2 en PM_{10} in het jaar 2012 bedragen ten zuiden van het projectgebied - aan de Staverseweg - respectievelijk $24 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Dit is ruim lager dan de gestelde grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Voor het projectgebied is de verwachting dat deze achtergrondconcentraties niet hoger zijn. Bij de achtergrondconcentratie voor PM_{10} is rekening gehouden met de geldende correctie voor zeezout.

Voor de gemeente Goeree-Overflakkee is deze correctie $6 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De trend is dat de emissies van motorvoertuigen en achtergrondconcentraties voor de beide stoffen in de toekomst afnemen.

Gezien de lage achtergrondconcentraties worden geen overschrijdingen verwacht als gevolg van de realisatie van de extra woningen en worden de jaargemiddelde grenswaarden NO_2 en PM_{10} ter plaatse niet overschreden.

8.5.3 Conclusie

Zowel vanuit de Wet luchtkwaliteit als vanuit een goede ruimtelijke ordening vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de haalbaarheid van de voorziene zeven rijwoningen.

8.6 Milieuzonering

8.6.1 Kader

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevende afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure “Bedrijven en Milieuzonering” van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken.

8.6.2 Onderzoek

In de vergunde situatie was sprake van twee twee-onder-een-kapwoningen (vier woningen). In de nieuwe situatie is sprake van een toename van het aantal woningen (van vier naar zeven), maar is geen sprake van een functiewijziging. De voorziene zeven rijwoningen worden gesitueerd in een woonwijk. Omdat geen sprake is van een functiewijziging met de voorziene ontwikkeling van zeven rijwoningen, is het aspect milieuzonering geen belemmering voor de haalbaarheid.

8.6.3 Conclusie

Het aspect milieuzonering vormt gezien het voorgaande geen belemmering voor de haalbaarheid van de voorgenomen zeven rijwoningen.

8.7 Externe veiligheid

8.7.1 Kader

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren, zoals milieurisico's, transportrisico's en risico's die kunnen optreden bij de productie, het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen in inrichtingen. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden.

In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gelezen in samenhang met de regels omtrent externe veiligheid moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft en dienen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, berekend te worden.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of

langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden. Voor kwetsbare objecten wordt in zowel bestaande als nieuwe situaties het niveau van 10^{-6} per jaar als grenswaarde gehanteerd. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn alleen toegestaan onder een gewichtige motivering. Bestaande beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan binnen de PR 10^{-6} contour.

Het GR kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit (en drukt dus de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal 10 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit). De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Desondanks hebben overheden en betrokken private instellingen een inspanningsverplichting om te voldoen aan deze oriënterende waarde en dient een toename van het GR bestuurlijk te worden verantwoord.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) uit 2004 legt veiligheidsnormen op aan overheden die besluiten nemen over bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld chemische fabrieken, LPG-tankstations en spoorwegemplacementen waar goederentreinen met gevaarlijke stoffen rangeren. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij (beperkt) kwetsbare objecten waaronder woningen, ziekenhuizen, scholen, winkels, horecagelegenheden en sporthallen. Hierdoor ontstaan risico's voor mensen die in de buurt ervan wonen of werken.

Het besluit verplicht gemeenten en provincies bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen met externe veiligheid rekening te houden. Dit betekent bijvoorbeeld dat woningen op een bepaalde afstand moeten staan van een bedrijf dat werkt met gevaarlijke stoffen.

Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen over wegen, water en spoor

De regelgeving met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen over openbare wegen, water en spoorwegen is neergelegd in de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" (cRNVGS). Deze circulaire kan worden beschouwd als voorloper van een eventuele wettelijke verankering van de risiconormen en is geldig tot uiterlijk 31 juli 2012. In 2012 treedt het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) in werking. Hierin staan regels op het gebied van externe veiligheid voor de ruimtelijke inrichting rond wegen, waterwegen en spoorwegen met vervoer van gevaarlijke stoffen.

Vooruitlopend op de inwerkingtreding van het Btev zijn de Basisnetten Weg en Water als bijlage bij de cRNVGS opgenomen.

Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen via buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Daarmee zijn nieuwe kwetsbare objecten binnen de PR 10^{-6} contour niet toegestaan. Ook is vastgesteld dat wanneer binnen het invloedsgebied van een buisleiding een ruimtelijk besluit wordt genomen, de verantwoordingsplicht van toepassing is.

Het Bevb gaat uit van een belemmerde strook van 4 of 5 meter, afhankelijk van de werkdruk. Voor deze strook geldt een bouwverbod en een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden.

Net als bij het Bevi worden de risicoafstanden en rekenmethodiek die volgen uit het Bevb opgenomen in een regeling, de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb).

Beleidsvisie Externe Veiligheid

De beleidsvisie Externe Veiligheid van het eiland Goeree-Overflakkee is op 28 oktober 2008 bestuurlijk vastgesteld. In deze visie wordt door de gemeente Goeree-Overflakkee visie gegeven op externe veiligheid binnen de eigen kernen. Naar voren komt onder andere:

- de beheersing van risico's van de opslag, het gebruik en het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- het ambitieniveau van de gemeenten;
- de wijze waarop de gemeenten invulling geven aan de beleidsvrijheid wat betreft het groepsrisico en de richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten voor het plaatsgebonden risico;
- benodigde maatregelen om de geformuleerde ambities te realiseren en de daarvoor benodigde instrumenten. De maatregelen worden uitgewerkt in andere gemeentelijke documenten (bestemmingsplannen/streekplannen, milieuvergunningen en rampen-bestrijdingsplannen);
- werkafspraken en –processen.

De gemeente op Goeree-Overflakkee hanteert naast de normen die voortvloeien uit het Bevi en Revi de PREVAP-zones van de VRR. Het PREVAP-zonemodel hanteert 5 zones rond risicobronnen en classificeert per type gebouw het risicoprofiel in de betreffende zone. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op Goeree-Overflakkee wordt getoetst aan:

- 1) Grens en richtwaarde voor het PR;
- 2) PREVAPzone-model;
- 3) een verantwoording van het GR indien relevant;
- 4) de handreiking verantwoordingsplicht als uitgangspunt.

8.7.2 Onderzoek

Transportroute

De Staverseweg - op een afstand van ongeveer 1.500 meter - is aangewezen als transportroute voor gevaarlijke stoffen. Op een afstand van meer dan 1.200 meter bevindt zich een risicovolle inrichting. Zowel de transportroute als de risicovolle inrichting bevinden zich op een dusdanige afstand van de voorgenomen ontwikkeling dat deze geen belemmering vormen voor de haalbaarheid daarvan.

Hogedruk aardgasleiding

Ten westen van het projectgebied – op een afstand van ongeveer 1.000 meter - loopt in noord-zuidrichting een hogedruk aardgasleiding van 40 Bar (zie onderstaande tabel). Deze leiding valt onder de werkingssfeer van het nieuwe Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bebv). Op basis van dit besluit moet minimaal een belemmeringsstrook worden aangehouden van 5 meter. Volgens het Bevb moet dit met het rekenprogramma voor aardgas (CAROLA) worden berekend indien er sprake is van nieuwe ontwikkelingen of plannen binnen de strook van 5 meter. De 1%

letaliteitsgrens (invloedsgebied) ligt op 95 meter. De 100% letaliteitsgrens ligt slechts op 50 meter vanaf de leiding. Binnen deze afstanden liggen geen kwetsbare objecten. De voorgenomen ontwikkeling van de zeven rijwoningen valt niet binnen de hiervoor genoemde zones.

Tabel: Gegevens gasleiding

Volg-nummer	druk	Uitwendige diameter	afstand PR 10 ⁻⁶ - contour	Inventarisatie-afstand GR	1% letaliteitsgrens	100% letaliteitsgrens
WR 538	40,00 bar	8,63 inch	0 meter	95 meter	95 meter	50 meter

8.7.3 Conclusie

Gezien het voorgaande vormt het aspect externe veiligheid geen belemmering voor de haalbaarheid van de bouw van de zeven rijwoningen.

8.8 Overige belemmeringen

Inleidend

Naast de hiervoor beschreven milieuaspecten kunnen er nog andere belemmeringen in of nabij het projectgebied aanwezig zijn die van invloed kunnen zijn op de planvorming. Het gaat bijvoorbeeld om de aanwezigheid van straalpaden, planologisch relevante kabels en leidingen (zoals waterleidingen of rioleringsleidingen), beschermingszones en dergelijke.

Onderzoek

Binnen of in de omgeving van het projectgebied bevinden zich geen overige belemmeringen.

Conclusie

Gezien het bovenstaande vormt het aspect overige belemmeringen geen belemmering voor de haalbaarheid van de voorziene zeven rijwoningen.

8.9 Duurzaamheid

8.9.1 Kader

Nationaal klimaatbeleid

Teneinde de Kyotodoelstellingen te realiseren, is landelijk klimaatbeleid geformuleerd. De korte termijn doelstelling voor Nederland is de uitstoot van de belangrijkste broeikasgassen in de periode van 2008 - 2012 met 6% terug te dringen ten opzichte van 1990. Op de lange termijn wil de overheid de overgang naar een duurzame energiehuishouding bereiken (een aandeel van twintig procent duurzame energie in 2020) en verdere beperking van de CO₂-uitstoot realiseren (30% in 2020 ten opzichte van 1990). Dit is verwoord in het vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4).

De Nederlandse overheid wil de helft van de nodige emissiereductie behalen met binnenlandse maatregelen en de andere helft uit het buitenland met behulp van de flexibele instrumenten uit het Kyoto-protocol.

Duurzaam bouwen

Duurzaam bouwen staat voor het ontwikkelen en beheren van de gebouwde omgeving met respect voor mens en milieu zodat kan worden voorzien in de behoefte van de huidige generatie zonder dat voor toekomstige generaties de mogelijkheid wordt ontnomen om ook in hun behoeften te kunnen voorzien. Duurzaam bouwen is daarmee onderdeel van de kwaliteit van de gebouwde omgeving.

Intergemeentelijke Structuurvisie Goeree-Overflakkee

De gemeente ziet het komen tot een duurzame, veilige en klimaatbestendige regio als een grote uitdaging met interessante perspectieven. Daarbij wordt met eigentijdse concepten bezien waar concrete resultaten geboekt kunnen worden. Om de visie nader vorm te geven, kan gebruik worden gemaakt van de term “People-Planet-Profit” (PPP). Deze term wordt gehanteerd om invulling te geven aan maatschappelijk verantwoord ondernemen. De PPP benadering staat voor het samenbrengen van de drie elementen, people (mensen), planet (planeet/milieu) en profit (opbrengst/winst), om te kunnen komen tot duurzame ontwikkeling of producten. Met het gebruik maken van eigentijdse concepten wil de regio zich onderscheiden op het gebied van duurzaamheid en klimaat. In dit kader volgt nu een mogelijk concept wat wellicht aanknopingspunten biedt als het gaat om gebiedsontwikkeling, te weten Cradle2Cradle.

Stimuleren op hele eiland van zonne-energie, Bio-energie en aardwarmte

- Ontwikkelen van concrete projecten voor opwekking van duurzame energie. Inzet op het gebruik van aardwarmte bij nieuwe woonwijken en zonne-energiepanelen op daken van nieuwe woningen of op geschikte landlocaties.
- Benutten nieuwe mogelijkheden voor landbouw in combinatie met energieproductie (bio-energie).

Ecologisch gezond

Belangrijke pijler in het streven naar een duurzaam eiland is de “ecologische gezondheid”. Dat heeft meerdere dimensies, zoals behoud en uitbreiding van natuurgebieden, aanleg van ontbrekende schakels in de ecologische hoofdstructuur maar ook het behouden en zo mogelijk vergroten van de biodiversiteit. De landbouw heeft daarin een belangrijke taak als grootgrondgebruiker, bijvoorbeeld door milieuvriendelijke teelt en de aanleg van bloemrijke akkerranden. Daarnaast ligt er een uitdaging in toepassing van nieuwe en innovatieve concepten om - zo mogelijk - de natuur meer in de kernen te brengen.

8.9.2 Onderzoek

De gemeente Goeree-Overflakkee en zes bouwende partijen hebben een intentieverklaring Duurzame Woningbouw ondertekend. Zij hebben afspraken gemaakt over het duurzaam en energiezuinig bouwen van nieuwe woningen op Goeree-Overflakkee. De ondertekende partijen zetten zich in om woningen te realiseren die energiezuinig zijn en waarin onder andere gebruik wordt gemaakt van duurzaam hout en niet-uitloogbare materialen. De partijen dragen op deze manier bij aan de bevordering van de kwaliteit van de leefomgeving en het milieu (broeikas effect).

De gemeente is welwillend ten opzichte van het meewerken met nieuwe initiatieven in het kader van duurzaamheid. De voorziene zeven rijwoningen betreffen een inbreiding in een bestaand ontwikkelingsgebied. Hiermee is ingespeeld op duurzaamheid, omdat bestaand stedelijk gebied wordt benut.

8.9.3 Conclusie

In de Structuurvisie van Goeree-Overflakkee is het beleid ten aanzien van duurzaamheid opgenomen. De voorziene zeven rijwoningen zijn een duurzame oplossing omdat sprake is van inbreiding.

Deel D

Uitvoerbaarheid en procedure

9 Uitvoerbaarheid

9.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het besluit.

De voorziene zeven rijwoningen betreffen een ontwikkeling waarvan de kosten geheel worden gedragen door de initiatiefnemer.

9.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De voorziene zeven rijwoningen betreffen een vermeerdering van drie woningen ten opzichte van de vergunde situatie. Omdat naar de eerder voorziene twee-onder-een-kapwoningen (vier woningen) minder vraag is dan naar rijwoningen, is het verkavelingsplan van deelplan "Hart van West" aangepast. Ook passen de voorziene zeven woningen stedenbouwkundig (maat en massa) binnen de al gaande ontwikkeling. In schaal en massa van de woningen wordt aangesloten op de omgeving en gebruik wordt gemaakt van al bestaande infrastructuur. Ook zijn geen (milieu)belemmeringen voorzien voor de omgeving.

De omgevingsvergunning zal voorts op grond van artikel 3, lid 10, onder a Wabo worden voorbereid met de uitgebreide voorbereidingsprocedure uit afdeling 3.4 Awb. Onderdeel van deze procedure is de terinzagelegging van het plan voor de indiening van zienswijzen door belanghebbenden.

Conclusie

Gezien het voorgaande wordt het plan economisch en maatschappelijk uitvoerbaar geacht.

10 Afweging en conclusie

10.1 Afweging

De ruimtelijke onderbouwing maakt de bouw van zeven rijwoningen mogelijk. De zeven rijwoningen hebben met betrekking tot diverse milieuaspecten, flora en fauna, archeologie, water, geluid, luchtkwaliteit, bodem en leidingen geen negatieve invloed op de omgeving. De realisatie van de zeven rijwoningen wordt tevens maatschappelijk en economisch uitvoerbaar geacht.

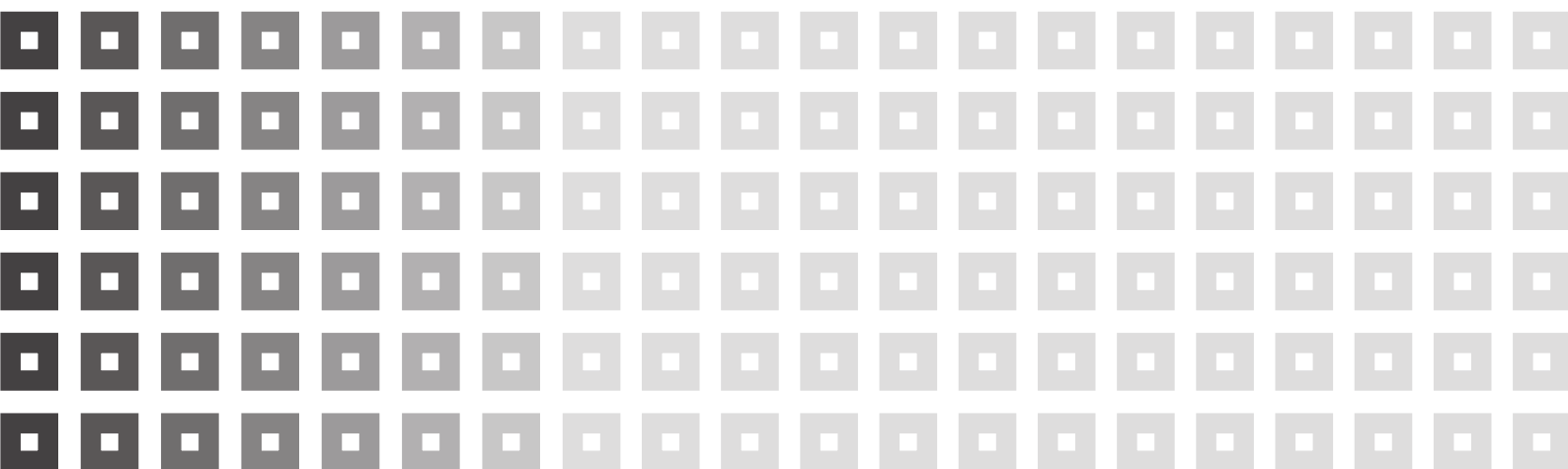
11.2 Conclusie

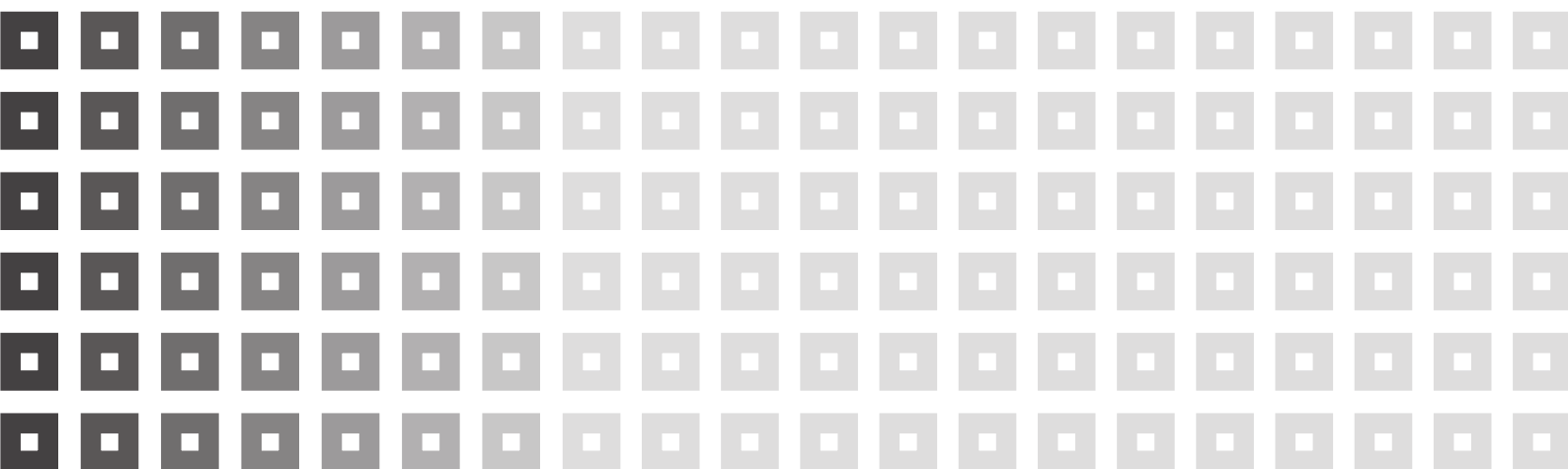
Naar aanleiding van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat er geen belemmeringen voor de bouw van de zeven rijwoningen zijn. Aan het project kan medewerking worden verleend door middel van een uitgebreide omgevingsvergunning.

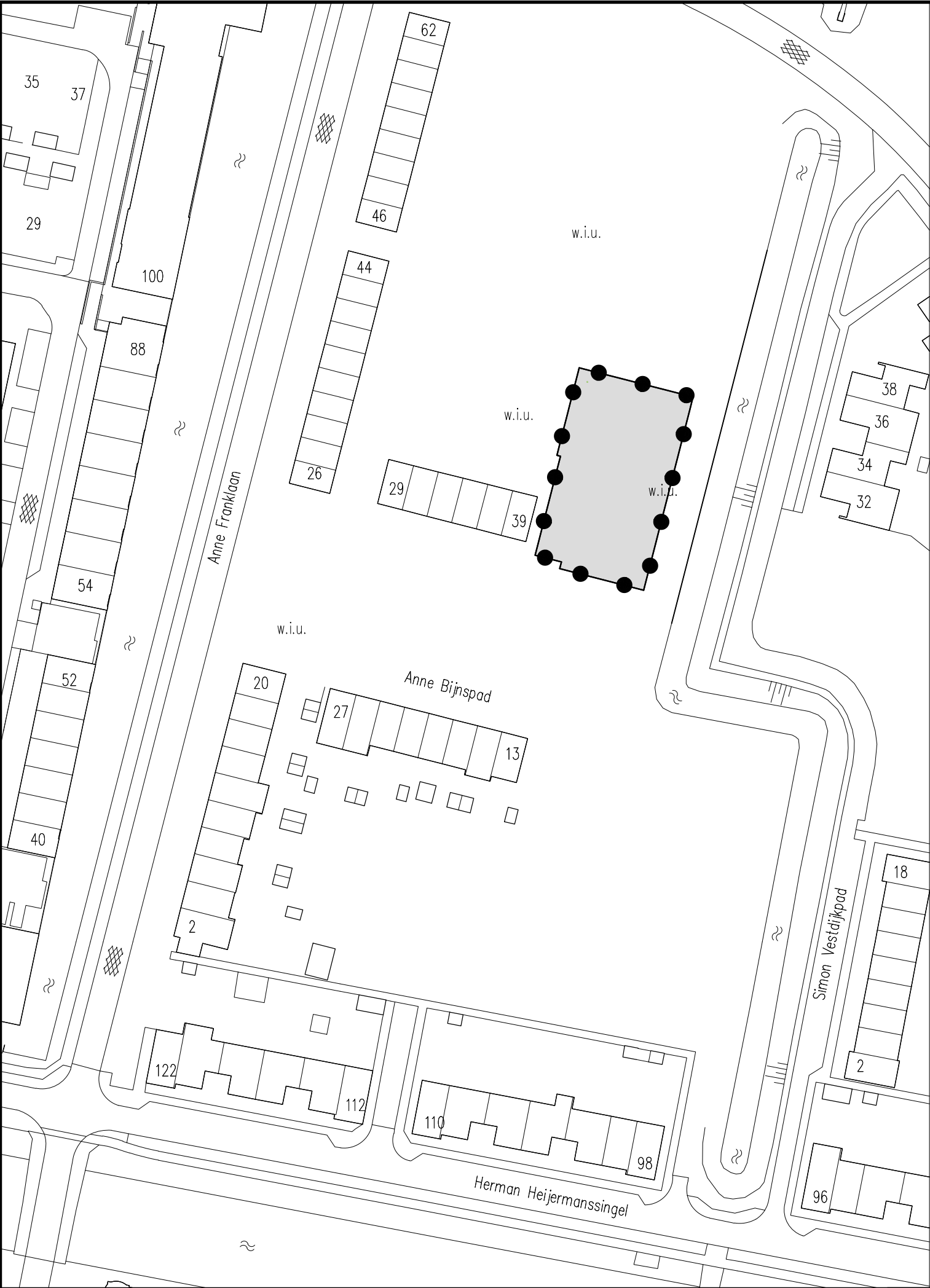
11 Geometrische plaatsbepaling

Op deze uitgebreide omgevingsvergunning zijn de digitaliseringsvereisten uit de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012 (Rsro2012) van toepassing. Dit betekent dat voor het project “Zeven rijwoningen Westplaat” de besluitgebiedcontouren via de website www.ruimtelijkeplannen.nl beschikbaar moeten worden gesteld.

Dit gebeurt middels de geometrische plaatsbepaling. De geometrische plaatsbepaling is een digitaal bestand dat weergeeft waar het projectgebied zich bevindt. Het gaat in feite om een besluitgebied waaraan onderhavige ruimtelijke onderbouwing is gekoppeld. In bijlage 1 is een verbeelding van de geometrische plaatsbepaling behorende bij de uitgebreide omgevingsvergunning opgenomen.







Besluitgebied

Besluitgebied

DEFINITIEF	
OVERLEG	
TERINZAGELEGGING ONTWERP	
VASTSTELLING	
GEWIJZIGD	
DATUM PLOT	9-10-2014
USER	Wout

Goeree-Overflakkee

Ruimtelijke onderbouwing

"Zeven rijwoningen Westplaat"

t.b.v. een uitgebreide omgevingsvergunning

IDN

WERKNR. 710.301.00

SCHAAL 1:1000

DATUM 9 okt. 2014

GETEKEND whl

N

NL.IMRO.1924

FORMAAT A3

PROJECTMAP
J:\710\301\003 Projectresultaat\verbeelding\dwg

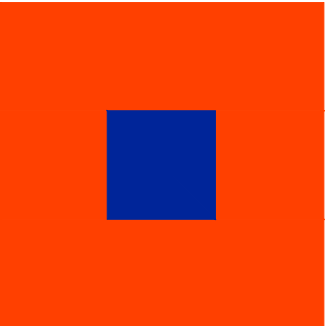
BESTAND
RO-RO-71030100-VB-ONT1.dwg

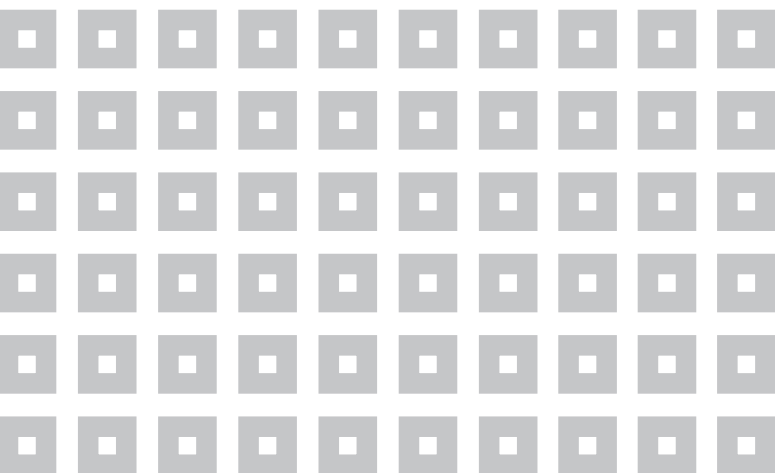
BLAD . --

KuiperCompagnons

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap BV
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape

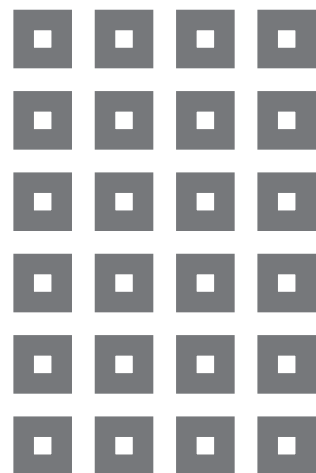
Postadres: Postbus 13042 3004 HA Rotterdam
Bezoekadres: Van Nelleweg 3042 3044 BC Rotterdam
Telefoon: 010 433 00 99
Fax: 010 404 56 69
E-mail: kuiper@kuiper.nl
Internet: www.kuiper.nl





KuiperCompagnons

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape



e-mail: kuiper@kuiper.nl

www.kuiper.nl

Van Nelle Ontwerpfabriek

Gebouw Thee 0

Van Nelleweg 3042

3044 BC Rotterdam

T 010 433 00 99

F 010 404 56 69