

Molenlanden



Bestemmingsplan Voorstraat 1/Sluis 1 Groot-Ammers

Toelichting

Gemeente Molenlanden

Bestemmingsplan Voorstraat 1/ Sluis 1 Groot-Ammers

Toelichting

Identificatie

Identificatiecode:
NL.IMRO.1927.BPvoorstr1-VG01

Projectnummer:
Onb.

Projectleider:
H. Habermehl

Planstatus

Datum:	Status:
11-01-2019	Vastgesteld



Inhoud

1.	Inleiding	5
1.1	Beknopte projectomschrijving	5
1.2	Aanleiding en doelstelling	5
1.3	Het vigerende bestemmingsplan	7
1.4	Leeswijzer	7
2.	Beschrijving plangebied en bouwplan	8
2.1	Inleiding	8
2.2	Ontstaansgeschiedenis	8
2.3	Huidige situatie	8
2.4	Toekomstige situatie (bouwplan)	8
2.5	Randvoorwaarden en uitgangspunten	10
3.	Beleidskader	11
3.1	Inleiding	11
3.2	Rijksbeleid	11
3.3	Provinciaal beleid	13
3.4	Regionaal beleid	13
3.5	Gemeentelijk beleid	14
4.	Onderzoeken	17
4.1	Bodem	17
4.2	Geluid	17
4.3	Verkeer	18
4.4	Luchtkwaliteit	19
4.5	Bedrijven en milieuzonering	20
4.6	Externe veiligheid	21
4.7	Waterhuishouding	24
4.8	Flora en fauna	25
4.9	Geur	26
4.10	Archeologie en cultuurhistorie	26
4.11	Kabels en leidingen	26
5.	Juridische toelichting	27
5.1	Juridische planopzet	27
5.2	Bestemmingswijzer	27
5.3	Plantoetsing en handhaving	28
6.	Uitvoering	29
6.1	Economische uitvoerbaarheid	29
6.2	Planschade	29
7.	Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening	30

Bijlagen:

I. Toetsing aan Bevi (Bureau Save 11.01.2010)

**II. Toelichting advies Bestemmingsplannen “Voorstraat 1/Sluis 1”,
“Voorstraat 5-7” en “Voorstraat 27” (Veiligheidsregio Zuid-Holland-Zuid
19.12.2012**

**III. Akoestische onderbouwing Nieuwbouw appartementen Voorstraat 1 in
Groot-Ammers (Kraaij Akoestisch Adviesbureau 28.09.2012, projectnr.
VL.1222.RO1**

**IV. Marktonderzoek en concurrentieanalyse Hofstede Makelaardij d.d. 17 maart
2015 En reactie Gemeente Molenwaard**

V. Reactie waterschap d.d. 20 oktober 2015

VI. Reactie provincie d.d. 28 september 2015

VII. Reactie gemeente mbt externe veiligheid d.d. 13 februari 2015

VIII. Tekening met risicocontour LPG station

IX. Verbeeldingskaart aangepast d.d. november 2018

VIII. Tekening met risicocontour LPG station

IX. Verbeeldingskaart aangepast d.d. november 2018



1. Inleiding

1.1 Beknopte projectomschrijving.

Het plangebied ligt in de bebouwde kern van Groot Ammers, gemeente Molenlanden. Op de percelen Voorstraat 1 / Sluis 1 is bebouwing aanwezig in de vorm van woonruimte met bedrijfsruimte. Het bestemmingsplan moet de realisering van een appartementsgebouw voor maximaal 7 appartementen op genoemde percelen mogelijk maken. De thans aanwezige bebouwing zal worden afgebroken.



Figuur 1: foto huidige bebouwing



Figuur 2: locatie plangebied

1.2 Aanleiding en doelstelling

De initiatiefnemer heeft bij de gemeente voormalige gemeente Liesveld een verzoek ingediend om de bestaande bebouwing te slopen en om daarvoor in de plaats een woongebouw op te richten met 7 appartementen. Bij brief van 11 februari 2011 kenmerk LSV1010928/UIT20238, hebben burgemeester en wethouders van de voormalige gemeente Liesveld in principe medewerking toegezegd door middel van het wijzigen van het bestemmingsplan. Er moest dan wel zijn aangetoond, dat aan bouwkundige en planologische voorwaarden wordt voldaan. In de voorliggende toelichting van het bestemmingsplan wordt op alle relevante ruimtelijke aspecten rond de realisering van een appartementsgebouw ingegaan.

In 2015 is het plan door de gemeente reeds gepubliceerd geweest voor zienswijze. Hiervan is geen gebruik gemaakt.

Nadien is door de eigenaar verzocht aan alternatief bouwplan in te dienen, waarbij er een extra verdieping is toegevoegd. Deze toevoeging is door de stedenbouwkundige goedgekeurd.

De gronden zijn kadastraal bekend gemeente Groot-Ammers, sectie A, nummer 5345 en 5346 en hebben een gezamenlijke grootte van 1.590 m².



Figuur 3: kadastrale kaart

1.3 Het vigerende bestemmingsplan

Het bouwplan is in strijd met het geldende bestemmingsplan Kernen Liesveld binnen de gemeente Molenlanden, aangezien het niet is toegestaan het aantal woningen binnen de gronden met de aanduiding 'Vulpunt LPG – LPG Zone' uit te breiden. Een dergelijke aanduiding is op het bouwperceel aanwezig.

1.4 Leeswijzer

Deze toelichting omvat een omschrijving op hoofdlijnen van het plangebied en het plan (hoofdstuk 2), een beschrijving van het relevante beleid voor het plangebied (hoofdstuk 3) en een omschrijving van de verschillende omgevingsaspecten (hoofdstuk 4). In hoofdstuk 5 van deze toelichting wordt een juridische toelichting gegeven. Hoofdstuk 6 omvat de aspecten planschade en economische uitvoerbaarheid. Tot slot wordt in hoofdstuk 7 het overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) beschreven.



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 Ontstaansgeschiedenis

Het grondgebied van de voormalige gemeente Liesveld was tot ongeveer 1000 jaar geleden slechts dun bevolkt vanwege het moerassige karakter en de frequente overstromingen door de rivieren. Het rivierengebied had echter condities die het juist een aantrekkelijk woongebied maakten. De eerste bewoners vestigden zich op de hogere donken die als geïsoleerde droge plekken boven het moerasgebied uitsteken en op de zandige oeverwallen langs de rivieren. In de periode 1000–1300 werd de Alblasserwaard in cultuur gebracht. Langs de rivier de Lek werden dijken aangelegd waarmee het gebied ingepolderd werd. Het slagenlandschap is ontstaan doordat bij de ontginning veel sloten werden gegraven in een regelmatig patroon. Zo ontstaan de kenmerkende, langgerekte bebouwingslinten. Vanaf deze basis werden min of meer haaks op de basis, sloten in het moeras gegraven. Hierdoor is het kenmerkende patroon van de smalle, opstreckende slagenverkaveling ontstaan. Het plangebied ligt langs de waterkerende dijk binnen de bebouwingscontour van Groot-Ammers.

2.3 Huidige situatie

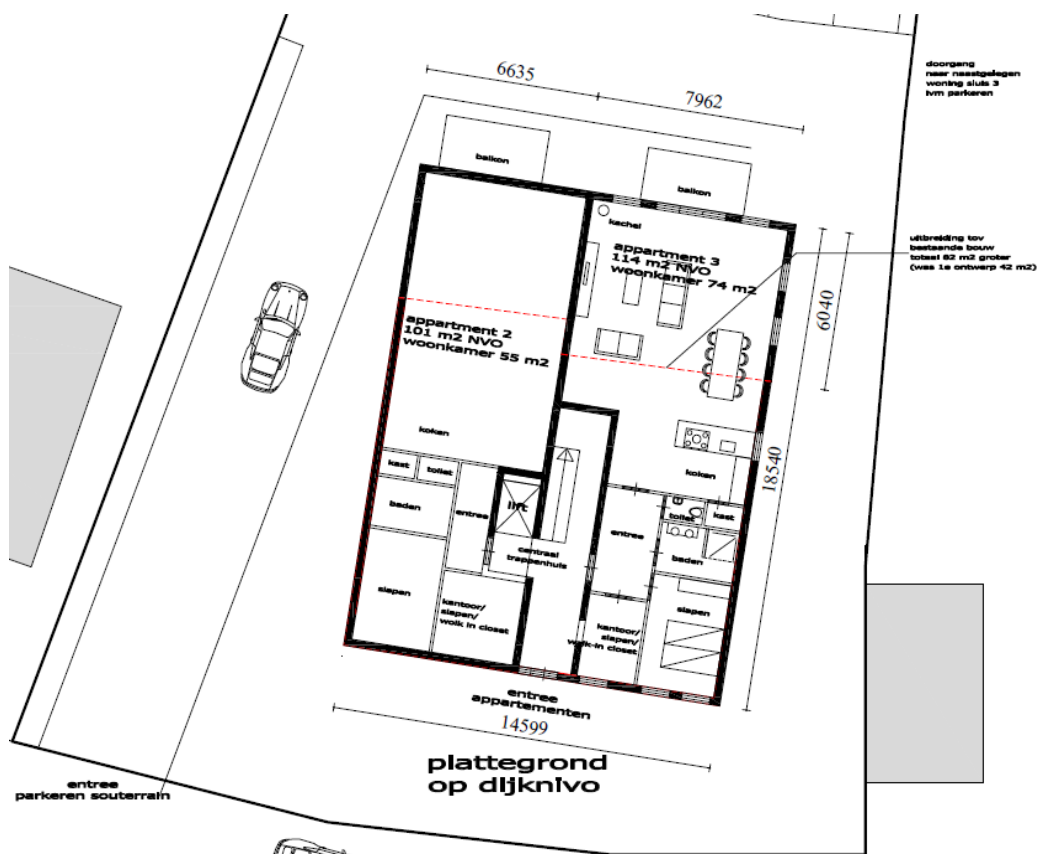
De plangebied is gelegen in de bebouwde kom van Groot Ammers. Ter plaatse van het bouwperceel is op dit moment woon- en bedrijfsbebouwing aanwezig. De bestaande bebouwing heeft een hoogte van 7,84 m en een oppervlakte op dijkniveau van 184 m².

2.4 Toekomstige situatie

Het te zijner tijd te realiseren bouwplan voorziet in het oprichten van een woongebouw met 7 appartementen. Hierna zijn ter illustratie tekeningen weergegeven van de mogelijk toekomstige gevelbeelden.

Onderstaand figuur 4 : Indicatie voorzijde nieuwbouw en figuur 5: Indicatie achterzijde nieuwbouw

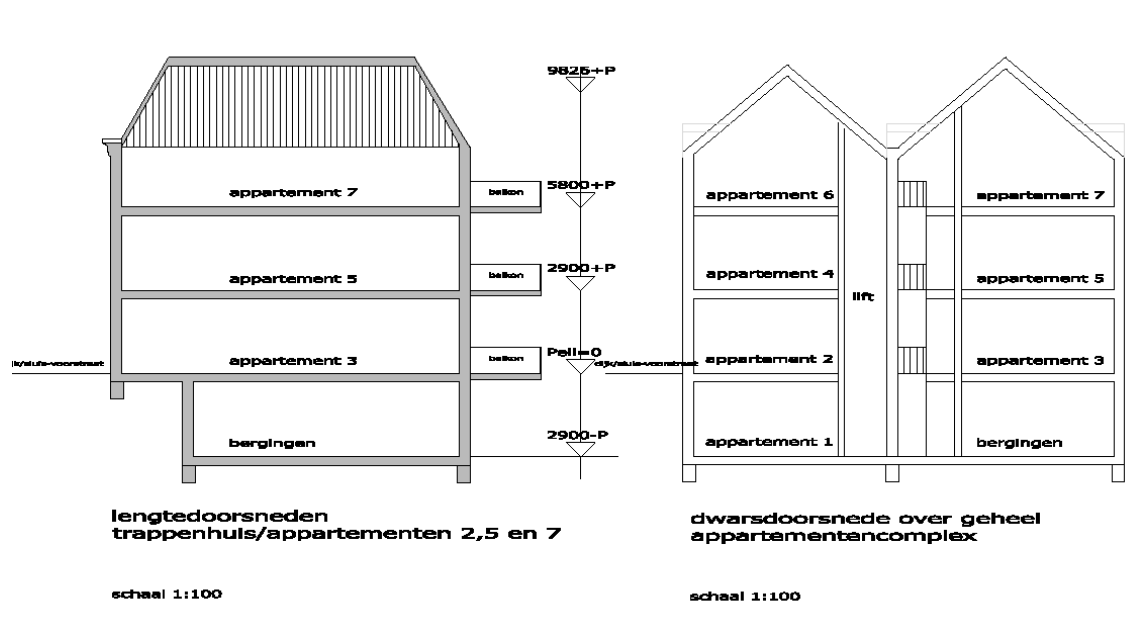




Figuur 6:

indicatie begane grond

In paragraaf 4.3 van deze toelichting wordt ingegaan op de verkeersaspecten die verband houden met dit plan.



Figuur 7: indicatie dwarsdoorsnede appartementengebouw

Het bouwplan heeft een bouwhoogte vanaf peil (dijkniveau) van 9,82 m en een oppervlakte op dijkniveau van 270,7 m². In het bestemmingsplan wordt een bouwplan met deze afmetingen mogelijk gemaakt.

2.5 Randvoorwaarden en uitgangspunten

De gemeente stelt de volgende randvoorwaarden:

- er dienen voldoende parkeerplaatsen te worden gerealiseerd op eigen terrein;
- het bouwplan moet voldoen aan de publicatie van 18 november 2010 inzake de verruiming van het aantal woningen dat gelegen mag zijn binnen de LPG-zone in Groot-Ammer;
- het bouwplan moet overigens voldoen aan bouwkundige- en esthetische eisen en planologische voorwaarden.

Als te zijner tijd de aanvraag om omgevingsvergunning om te bouwen wordt ingediend, zal het bouwplan worden voorgelegd aan de Welstandscommissie.

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

3.2.1 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. Gemeenten krijgen ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei geënt op het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. Het plan voor de bouw van enkele woningen in Groot-Ammers voldoet aan de uitgangspunten van de SVIR.

3.2.2 Ladder voor duurzame verstedelijking (SER-ladder)

Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, en is ‘de ladder voor duurzame verstedelijking’ daaraan toegevoegd. De ladder voor duurzame verstedelijking is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Het Rijk wil met de introductie van de ladder vraaggerichte programmering bevorderen. De ladder beoogt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Uit het Bro en de door het Ministerie van I&M uitgegeven ‘Handreiking bij de ladder voor duurzame verstedelijking’ blijkt dat het bij de SER-ladder om het volgende gaat. De SER-ladder kent drie treden die achter elkaar worden doorlopen.

Trede 1 Bepalen regionale vraag naar ruimte

Trede 1 vraagt de regionale ruimtevraag (kwantitatief én kwalitatief) voor stedelijke ontwikkelingen te bepalen. Dit betreft wonen, werken, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen. Het gaat om de ruimtevraag waarin elders in de regio nog niet is voorzien.

Eventuele andere initiatieven in de regio, zoals geplande woningbouwlocaties, binnenstedelijke herstructurering of leegstand dienen te worden meegenomen in de bepaling van de vraag naar nieuwe

verstedelijkingsruimte.

Met de regionale ruimtevraag in beeld kan worden beoordeeld of een voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. Zo ja, dan is trede 2 aan de orde.

Trede 2 Bouwen binnen bestaand stedelijk gebied

Trede 2 motiveert of de beoogde ontwikkeling plaats kan vinden binnen het bestaand stedelijk gebied. Dit kan door op lege plekken de ruimte 'in te vullen', een andere bestemming te geven aan een gebied, door herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden. De motivering vraagt om te inventariseren wat de potentiële ontwikkelingslocaties zijn waar in de behoefte kan worden voorzien en om een inschatting van de (financiële) haalbaarheid daarvan. Kan de vraag volledig opgevangen worden binnen bestaand gebied dan is de ladder succesvol doorlopen en is de motivering na de afronding van deze stap klaar. Wanneer de regionale ruimtevraag niet of niet geheel binnen bestaand stedelijk gebied opgevangen kan worden, is trede 3 aan de orde.

Trede 3 Bouwen buiten bestaand stedelijk gebied

In trede 3 gaat het om stedelijke uitleg en wel op een zodanige locatie die goed ontsloten is of kan worden. De resterende ruimtevraag, die resulteert uit trede 2 is kwalitatief en kwantitatief. Tot de kwalitatieve aspecten kunnen de eisen aan de bereikbaarheid en de ontsluitingskwaliteit van locaties behoren. Immers binnen het bestaand stedelijk gebied is gezocht naar vergelijkbare kwaliteiten en is het niet gelukt om een geschikt aanbod te vinden. Het resultaat van trede 3 is inzicht waar de resterende ruimtevraag buiten bestaand stedelijk gebied het beste kan worden opgevangen uitgaande van een goede ontsluiting.

Artikel 3.1.6, lid 2 van het Bro bepaalt ten aanzien van de werking van de ladder dat de ladder toegepast moet worden bij bestemmingsplannen, die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken. Bepalend is of er met dit bouwplan al dan niet sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het bouwplan aan de Voorstraat/Sluis betreft een herontwikkeling met vervangende nieuwbouw die qua functie al mogelijk is in het geldende bestemmingsplan. Het betreffende perceel heeft een bestemming Gemengd waarbinnen de woonfunctie is toegestaan. Het beoogde (woningbouw)programma is binnen het vigerende bestemmingsplan reeds uitvoerbaar. Op grond hiervan kan worden gesteld, dat dat er in voorliggend bestemmingsplan geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling i.g. artikel 3.1.6, lid 2 Bro. Om die reden kan toepassing van de ladder voor duurzame ontwikkeling achterwege blijven..

3.2.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Barro (voorheen AMvB Ruimte) bevat inhoudelijke regels van de rijksoverheid waaraan bestemmingsplannen, provinciale inpassingsplannen, uitwerkingsplannen, wijzigingsplannen, beheersverordeningen en omgevingsvergunningen met ruimtelijke onderbouwing moeten voldoen. Het Barro bevat regels over Project Mainportontwikkeling Rotterdam (Maasvlakte II), Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en Waddengebied, Defensie (militaire terreinen, munitie, militaire luchtvaart), Erfgoed (Unesco). Het Barro is niet van invloed op dit bouwplan.

Conclusie

Het plangebied ligt niet in een van deze gebieden. Het bouwplan is niet in strijd met de AMvB Ruimte.

3.3 Provinciaal beleid

Visie Ruimte en Mobiliteit en Verordening Ruimte 2014

Op 9 juli 2014 hebben Provinciale Staten de Visie Ruimte en Mobiliteit en de Verordening Ruimte 2014 vastgesteld.

Uitgangspunt hierin zijn vier zogenaamde rode draden:

1. Het beter benutten en opwaarderen van bestaande netwerken en bebouwde gebieden;
2. Het vergroten van de agglomeratiekracht;
3. Het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
4. Het bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

De provincie geeft richting en ruimte aan een optimale wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkelingen en gebiedskwaliteit. Stedelijke ontwikkelingen moeten binnen bestaand stads- en dorpsgebied (BSD) plaatsvinden. Het plangebied ligt binnen dat BSD en om die reden is het bouwplan in overeenstemming met het provinciale beleid.

3.4 Regionaal beleid

Regionale structuurvisie 'Authentiek & Vernieuwend'.

De acht gemeenten van de Alblasserwaard Vijfheerenlanden hebben voor hun regionale

beleid een Regionale Structuurvisie 'Authentiek & Vernieuwend' (2004) vastgesteld

waarin met betrekking tot de ruimtelijke inrichting de volgende vijf strategische

hoofdpijnen zijn op genomen:

1. Ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen in steden en dorpen op basis van een kernenprofilering en de eigen regionale behoefte;

2. Behoud van het rustige, open en authentieke karakter van het Middengebied met duurzame landbouw als voornaamste drager van het landschap en oog voor de leefbaarheid in de kernen;
3. Uitbouw van toeristisch-recreatieve productontwikkeling van de Noordrand met accenten op natuur, cultuurhistorie en benutting van waterfronten;
4. Stimulering van stedelijke vernieuwing, geleiding van de stedelijke dynamiek, vergroting waterbergingscapaciteit en verbetering van de infrastructuur in de zuidelijke Randzone;
5. Zorgvuldige inrichting van de zone Vianen-Gorinchem met aandacht voor groen, water, ecologie, recreatie, infrastructuur, beperkte woon- en werkfuncties en robuuste begrenzing van de oostwest-openheid.

De gemeenten onderscheiden primaire knooppunten, secundaire knooppunten, verzorgingskernen en kleine woonkernen. Deze differentiatie biedt een duidelijk ruimtelijk ontwikkelingskader voor de vitaliteit van de regio.

Daarnaast geeft het sturing aan investeringen in het voorzieningenniveau, de zorgstructuur, woningbouw en bedrijvigheid. Tevens geeft de structuurvisie een doorkijk op de langere termijn, na

2015. Daartoe zijn zoekgebieden aangegeven voor wonen en werken. Deze komen voor ontwikkeling in aanmerking als de noodzaak zich in de toekomst aandient. De invulling van te ontwikkelen gebieden gebeurt op basis van lokale structuurvisies, die regionaal zijn afgestemd. Daarbij moet er ruimte zijn voor lokaal maatwerk, zonder starre benadering van de bebouwingscontouren rond de kernen.

Daarnaast geldt voor alle gemeenten in de regio de opdracht van de zorg voor de leefbaarheid van de kernen.

Nu de bouwlocatie in de bebouwde kern van Groot-Ammers ligt, past dit initiatief binnen de regionale structuurvisie. Het onderhavige plan is voorgelegd aan het regionaal overleg woonvisie. Er zijn geen opmerkingen ontvangen, waardoor het plan niet in de regio behandeld hoeft te worden. Het plan wordt opgenomen op de planmonitor en past in het regionaal beleid.

3.5 Gemeentelijk beleid

3.5.1 Structuurplan

-Structuurplan

De gemeenteraad van de voormalige gemeente Liesveld heeft op 20 juni 2006 het structuurplan "Liesveld, langdurig leefbaar met kwaliteit en karakter" vastgesteld. Het structuurplan heeft betrekking op het hele gebied van de toenmalige gemeente Liesveld. In hoofdlijnen is aangegeven hoe de gemeente zich de komende jaren kan ontwikkelen.

De centrale strategische visie in het kort luidt: wij streven in Liesveld naar een duurzaam leefbare gemeente met versterking van de ruimtelijke kwaliteit en het landelijk karakter van zowel de dorpsgebieden als het buitengebied.

De belangrijkste beleidsuitgangspunten zijn:

- Behoud van het middengebied, vooral het rustige, open karakter en verdere

ontwikkeling van de ecologische verbindingzones met duurzame landbouw als voornaamste drager van het landschap;

□ Versterking van de noordrand door uitbouw van de recreatieve productontwikkeling, waterfrontontwikkeling en nadere vormgeving van de verzorgingsfuncties.

Accenten zijn nodig op natuur, cultuurhistorie en verbindingen met de rest van de regio;

□ Invulling van de kernenprofilering door regionale afstemming op het gebied van wonen, werken en voorzieningen.

Het plangebied ligt in de bebouwde kern van Groot-Ammers. De ruimtelijke kwaliteit van de woonbebouwing wordt versterkt met het bouwplan. Het onderhavige bouwplan past binnen de doelstelling van de structuurvisie.

3.5.2 Gebiedsvisie

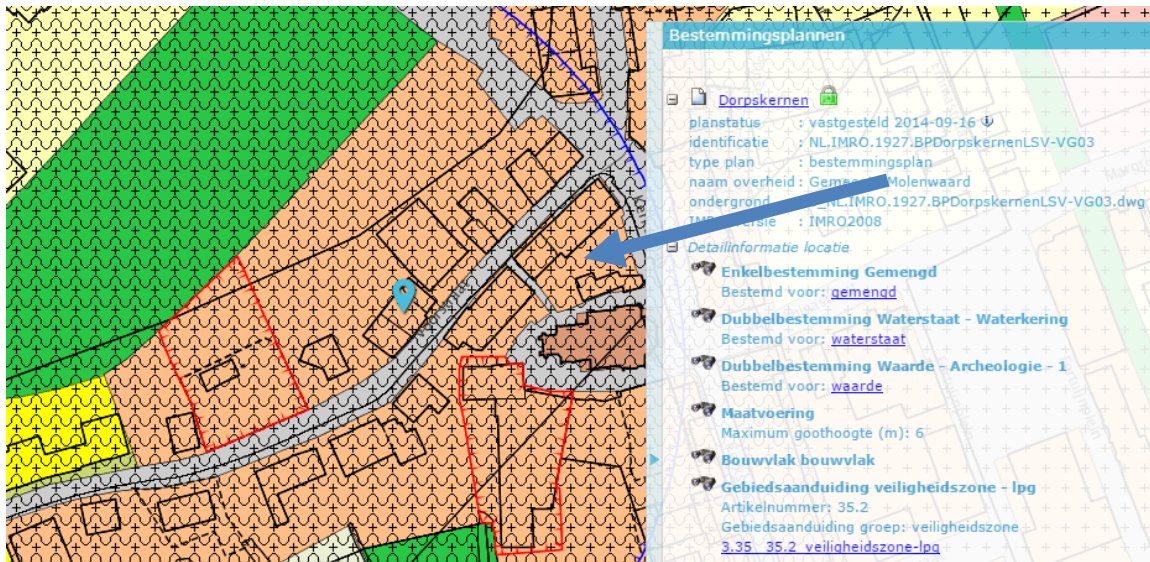
Ter voorbereiding op de herziening van de bestemmingsplannen voor de kernen van de toenmalige gemeente Liesveld is een Gebiedsvisie opgesteld. Uit die gebiedsvisie is op te maken dat voor de omgeving van de Voorstraat/Sluis het doel is om het cultuurhistorisch beeld van Groot-Ammers te handhaven.

Langs de dijk en de Kerkstraat gaat het om het beeld van dicht op elkaar staande panden met op een enkele plaats een smalle voortuin; behoud het beeld van afzonderlijke panden. Daarbij gaat het in het dorp om het voortbestaan en het functioneren van het oude centrum rond de kerk en het nieuwe dorpscentrum. Voorwaarde hiervoor is flexibiliteit binnen de beschikbare ruimte voor commerciële en aanvullende functies. Het beleid is daarom gericht op behoud van de bestaande functies, waarbij met name de functionele flexibiliteit versterkt dient te worden.

De nieuwbouwplannen voor het appartementengebouw passen binnen deze Gebiedsvisie.

3.5.3 Bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied geldt op dit moment het bestemmingsplan Dorpskernen Liesveld, nu bekend Gemeente Molenlanden.



Figuur 8 deel verbeelding bestemmingsplan Dorpskernen Liesveld

Het bestemmingsplan geeft aan het onderhavige perceel de bestemming 'Gemengd' en tevens de dubbelbestemmingen 'Waterstaat - Waterkering' en 'Waarde - Archeologie'. De bestemming 'Gemengd' maakt woningbouw mogelijk, echter is er ook een aanduiding 'veiligheidszone - lpg' aanwezig, die de bouw van nieuwe kwetsbare objecten niet mogelijk maakt.

3.5.4 Veiligheid

Het bouwperceel ligt in de veiligheidszone van het tankstation met LPG, dat is gevestigd op het perceel Sluis 18.

Voor de consequenties ten aanzien van het plaatsgebonden- en het groepsrisico is onderzoek verricht. In dat onderzoek is de bestaande situatie onderzocht, evenals enkele nieuwbouwplannen waaronder die op het perceel Voorstraat 1/Sluis 1. Het betreft het onderzoek van bureau Save d.d. 11 januari 2010, projectnr. 202070 091213 - DF66, getiteld 'Mogelijkheden voor nieuwbouw binnen invloedssfeer Autofood Mons BV: Toetsing aan het Bevi'. In paragraaf 4.6 inzake Externe veiligheid wordt nader op het de veiligheidsaspecten ingegaan.

3.6 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is niet mogelijk op basis van het vigerend bestemmingsplan, maar is wel in overeenstemming met het ruimtelijk beleid van het Rijk, de provincie Zuid- Holland en het gemeentelijk beleid.

4. Onderzoeken

4.1. Bodem

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient i.v.m. de uitvoerbaarheid van een plan rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de betreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt voor de desbetreffende functie (functiegericht saneren).

Het adres Voorstraat 1 – Sluis 1 komt niet voor in het bedrijvenoverzicht van de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid, zodat moet worden aangenomen dat in het verleden geen bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden. Gelet hierop is er op voorhand geen reden om aan te nemen dat er sprake is van bodemverontreiniging. Om deze reden heeft nu nog geen bodemonderzoek te worden uitgevoerd, dit kan worden overgelegd bij de aanvraag om omgevingsvergunning.

4.2 Geluid

Het wettelijk kader wordt omschreven conform de Wet geluidhinder 2007. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet inzicht worden geboden in de aanvaardbaarheid van de ontwikkeling vanuit akoestisch oogpunt. Het geluidsaspect is relevant in relatie tot industrielawaai, wegverkeerslawaai en/of spoorweglawaai. Toetsingskader is de Wet Geluidhinder en enkele uitvoeringsbesluiten.

Industrielawaai/spoorweglawaai

Er is geen spoorweg en/of een gezoneerd bedrijfsterrein in de directe nabijheid van het bouwperceel aanwezig.

Wegverkeerslawaai

Wat betreft wegverkeerslawaai dient op grond van het bepaalde in artikel 82, lid 1 van de Wet geluidhinder te worden gezien of er sprake is van een geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai binnen de voorkeursgrenswaarde L_{den} van 48 dB. De Voorstraat/Sluis vormt onderdeel van een 30 km zone. Langs wegen in een dergelijke 30 km/h zone ligt geen geluidszone als bedoeld in de Wet geluidhinder. Desondanks is het van belang om inzicht te hebben in de vraag of er uit oogpunt van geluid sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Om deze reden is toch akoestisch onderzoek ingesteld naar wegverkeerslawaai.

Uit dit onderzoek (Kraaij Akoestisch Adviesbureau, 28 september 2012, project VL.1222.R01) blijkt dat de geluidbelasting op de gevels van de vier appartementen met de gevel langs de Voorstraat/Sluis maximaal 67 dB bedraagt, exclusief de aftrek van 5 % als bedoeld in artikel 110 van de Wet geluidhinder. De maximale geluidbelasting komt hierdoor uit op 62 dB. Op

grond van het gemeentelijk beleid (Geluidbeleid hogere waarden Wgh en 30 km/uur-wegen) is een geluidbelasting van 64 dB aanvaardbaar indien er sprake is van een geluidluwe gevel of buitenruimte. De betreffende woningen beschikken over een geluidluwe gevel en buitenruimte, zodat wordt voldaan aan het gemeentelijk beleid. Bij de verdere uitwerking van het bouwplan zal uiteraard aandacht worden besteed aan de geluidsaspecten. Als op dat moment op basis van nieuwe ontwikkelingen sprake zal zijn van een lagere gevelbelasting, bijvoorbeeld door lagere (te verwachten) verkeersintensiteiten, dan wordt dat op dat moment nader bepaald.

Conclusie

Het bouwplan kan uit oogpunt van akoestiek worden gerealiseerd.

4.3 Verkeer

Ontsluiting.

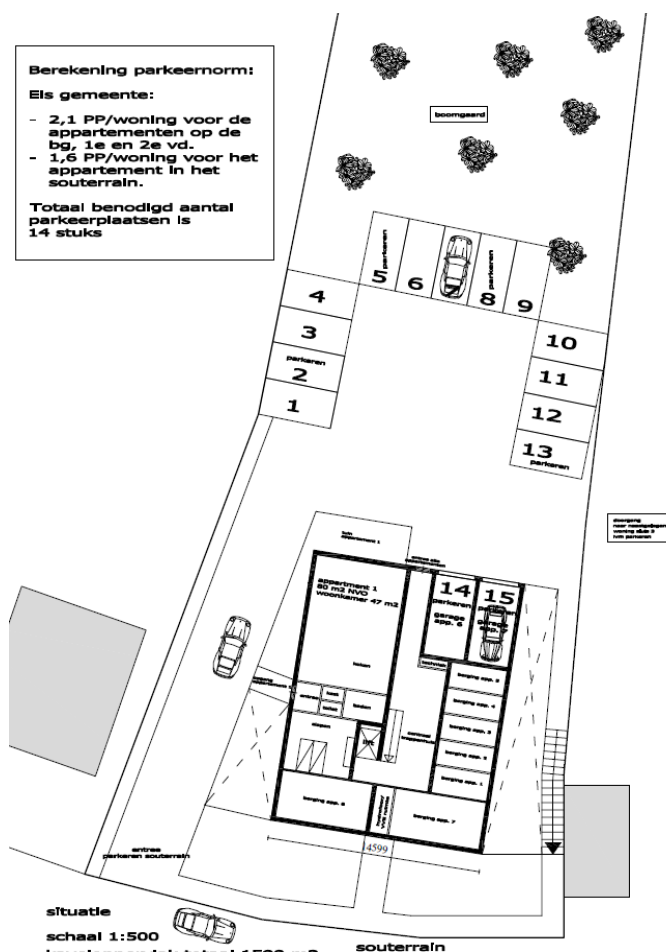
Het bouwperceel ligt aan de Voorstraat/Sluis. De weg is voldoende gedimensioneerd om de verkeersbewegingen van en naar het appartementengebouw af te wikkelen.

Parkeren.

De gemeentelijke bouwverordening schrijft in artikel 2.5.30 voor dat een bouwplan in voldoende parkeerplaatsen op eigen grond behoort te voorzien en wanneer dat niet het geval is dat het college van burgemeester en wethouders een ontheffing kunnen verlenen.



Bij de bepaling van de parkeerbehoefte maakt de gemeente gebruik van het door het CROW opgestelde normen die zijn verwerkt in de ASVV 2004. Voor de seniorenwoningen in het appartementengebouw kan worden uitgegaan van de



norm dat er per woning 2,1 parkeerplaatsen nodig zijn voor de appartementen op de begane grond, 1^e en 2^e verdieping. De norm voor de parkeerplaatsen nodig voor het appartement in het souterrain is 1,6 parkeerplaats. Dit resulteert in een parkeerbehoefte van 14 parkeerplaatsen. Op eigen terrein worden 15 parkeerplaatsen aangelegd, zie tekening, waardoor voldaan wordt aan de te stellen parkeereis. In nader overleg met de gemeente willen we nader bezien het aanbrengen van een parkeerplaats op dijkhoogte thv de entree van de appartementen om kort te parkeren en bezoek en/of boodschappen binnen te kunnen brengen.

Figuur 9 parkeerplaatsen op bouwperceel

4.4 Luchtkwaliteit

In hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer is de regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit vastgelegd. In artikel 5.16 is vastgelegd dat bestuursorganen bevoegdheden, zoals het vaststellen van een bestemmingsplan of het nemen van een projectbesluit, mogen uitoefenen wanneer sprake is van één van de volgende gevallen:

- Er is geen sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden.
- De concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht verbetert of blijft ten minste gelijk.
- Het plan draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht.
- De ontwikkeling is opgenomen in een vastgesteld programma, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Een nadere uitwerking van de regelgeving met betrekking tot het begrip 'niet in betekende mate' is vastgelegd in het 'Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'. Voor ontwikkelingen die 'niet in betekende mate' bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeft niet te worden getoetst aan de grenswaarden.

In de Regeling zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als 'niet in betekende mate' worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven.

Er is volgens deze regeling geen onderzoek nodig voor 'woningbouwlocaties, indien een dergelijke locatie, in geval van één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1.500 nieuwe woningen omvat, dan wel, in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling, netto niet meer dan 3.000 woningen omvat'.

Voor de volledigheid is uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening ook de heersende luchtkwaliteit in ogenschouw te nemen. Op basis van de landelijk beschikbare GCN-2012 kaarten (Grootschalige Concentratiekaarten Nederland) kan gesteld worden dat de jaargemiddelde achtergrondconcentratie voor stikstofdioxide 20,4 (2015) microgram per kubieke meter lucht bedraagt en voor fijn stof is dit 22,1 (2015) microgram per kubieke meter. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de luchtconcentraties ruim voldoen aan de normering Wet milieubeheer onderdeel luchtkwaliteit (grenswaarde voor stikstofdioxide en fijn stof bedragen 40 microgram per kubieke meter, te bereiken in 2015 respectievelijk in 2011). De algehele conclusie is dat vanuit het aspect luchtkwaliteit er geen belemmering bestaat voor de geplande ontwikkeling.

Conclusie

Gezien het beperkte aantal woningen behoeft er geen specifiek luchtkwaliteitsonderzoek te worden uitgevoerd. Uit het oogpunt van luchtkwaliteit worden geen belemmeringen ondervonden.

4.5 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.

De planlocatie bevindt zich in de bebouwde kern van de gemeente. In de directe omgeving is een tankstation met LPG-verkoop aanwezig, te weten op het perceel Sluis 18. De consequenties van de aanwezigheid van de LPG-installatie wordt in paragraaf 4.6 behandeld. Overigens zijn er in de omgeving geen bedrijven aanwezig, wiens milieuzone zich uitstrekt tot over het bouwperceel.

Er bestaan dan ook uit het oogpunt van milieuzonering geen belemmeringen voor de uitvoering van het plan.

4.6 Externe veiligheid

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen milieubeheer (BEVI) van kracht geworden. In overeenstemming met artikel 5 van dit BEVI dient bij een besluit in het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) 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 dus van belang om te onderzoeken of er in of in de nabijheid van het plangebied in Groot Ammers relevante inrichtingen en transportroutes aanwezig zijn en zo ja of nader onderzoek noodzakelijk is.

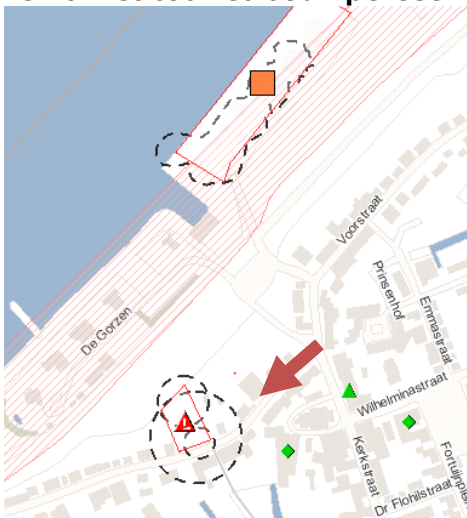
In ieder geval is er in de directe nabijheid een LPG-tankstation met vulpunt aanwezig, te weten op het perceel Sluis 18. In het tweede deel van deze paragraaf wordt hier nader op ingegaan. Eerst worden alle overige externe veiligheidsaspecten behandeld.

De planlocatie bevindt zich op circa 200 meter van de rivier De Lek, over welke rivier vervoer plaatsvindt van gevaarlijke stoffen. Deze vaarweg is belangrijk binnenvaarweg waarover vervoer van brandbare vloeistoffen plaatsvindt. Op grond van het Basisnet Water en de Circulaire RVGS wordt de vaarweg aangeduid als zwarte vaarweg. Voor deze categorie vaarwegen geldt dat de PR 10^{-6} -contour niet buiten de oever van de vaarweg is gelegen.

Voor belangrijke binnenvaarwegen (zwart) geldt verder dat er voorwaarden verbonden zijn aan de ontwikkeling van nieuwe bestemmingen binnen een afstand van 25 m tot de waterlijn in verband met de mogelijkheden tot bestrijding van een plasbrand op het water. Omdat de afstand tot de waterlijn circa 200m is, is er geen sprake van strijdigheid met het beleid op bovenstaande punten.

Verder is van belang dat op grond van het Basisnet Water bij belangrijke binnenvaarwegen (zwart) alleen een berekening en verantwoording van het GR nodig is indien de bevolkingsdichtheid op de oever meer dan 2.250 personen per ha (enkele zijde) of 1.500 personen per ha (beide zijden) bedraagt. Dit zijn zeer hoge dichtheden die ter plaatse van het plangebied en omgeving niet worden gehaald. Het GR ter hoogte van het plangebied ligt daarmee beneden 0,1 maal de oriënterende waarde. Gelet op de bevolkingsdichtheid en de afstand van het plangebied tot de waterlijn is een nadere beschouwing van het GR achterwege gelaten.

Er bevinden zich in de directe omgeving, behoudens genoemd LPG-tankstation met vulpunt, geen andere gevaarzettende ondergrondse leidingen dan wel andere risicovolle inrichtingen. Hierbij wordt verwezen naar de risicokaart van de provincie Zuid-Holland. De inrichting van Den Hartog B.V. op het haventerrein, een groothandel van brandstoffen en andere minerale producten, ligt op meer dan 200 m van het bouwperceel. De risicocontour van dit bedrijf reikt niet tot het bouwperceel.



Figuur 10 Risicokaart
LPG tankstation met vulpunt Sluis 18

Plaatsgebonden risico

De contour van het plaatsgebonden risico (10^{-6}) bedraagt 35 m gemeten vanaf het vulpunt. Het te realiseren appartementengebouw wordt op circa 45 m van het vulpunt gerealiseerd en valt daardoor niet binnen de contour van het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico

De contour van het groepsrisico (10^{-5}) bedraagt 150 m en het bouwperceel valt daarbinnen.

Zoals al eerder in deze onderbouwing vermeld, is in 2010 onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om extra woningen toe te voegen aan het

gebied dat onderdeel vormt van de risicocontour rond het (vulpunt) LPG-tankstation. Het betreft het onderzoek d.d. 11 januari 2010 van bureau Save (bijlage I). De gemeenteraad van de voormalige gemeente Liesveld heeft op 26 oktober 2010 besloten om het aantal woningen binnen de onderhavige LPG-zone te verruimen. Het aantal extra woningen is daarbij bepaald op 15. Dit besluit is op 18 november 2010 ter openbare kennis gebracht.

Voor het bouwperceel is in het rapport van Bureau Save rekening gehouden met een uitbreiding van het aantal woningen. Uitgangspunt is geweest dat op het perceel 4 vrijstaande woningen aanwezig zullen zijn met een bezettingsgraad van 2,4 personen, derhalve in totaal 9,6 personen die gemiddeld in het plangebied verblijven. Het plan bestaat nu om 7 appartementen te realiseren. De gemiddelde woningbezetting bij appartementen is lager dan bij vrijstaande woningen. Uitgaande van de berekening in het rapport van Bureau Save kan de gemiddelde woningbezetting 1,37 per appartement bedragen. Gezien de beperkte omvang van de appartementen is het reëel om te veronderstellen dat in de meeste appartementen 1 persoon woont en in sommige 2. De gemiddelde woningbezetting van 1,37 is daarmee realistisch. Dit betekent dat het woningbouwplan overeenstemt met de uitgangspunten van het onderzoeksrapport van Bureau Save en daarmee met het besluit van de gemeenteraad van 26 oktober 2010. Daarnaast is het aantal extra woningen van 15 waar het besluit van de gemeenteraad van 26 oktober 2010 van uit gaat, nog niet bereikt. De realisering van 7 appartement in plaats van de thans aanwezige twee woningen is hiermee uit oogpunt van externe veiligheid aanvaardbaar.

Bij de uitwerking van het bouwplan zal aandacht worden besteed aan het maken van een goede ontsluiting van de appartementen.

De Veiligheidsregio Zuid-Holland-Zuid heeft op 19 december 2012 advies uitgebracht over de veiligheidsaspecten rond o.a. deze ruimtelijke herontwikkeling. Dit advies is als bijlage II bij deze toelichting gevoegd.. De Veiligheidsregio trekt in dat advies de volgende conclusies:

- het plangebied ligt niet binnen de PR 10-6-contouren van de in de nabijheid gelegen risicobronnen.
- Het groepsrisico t.g.v. het LPG-tankstation is 0,15 maal de oriënterende waarde en moet worden verantwoord. Bij de andere risicobron is het groepsrisico zeer gering.
- De bereikbaarheid en de bluswatervoorzieningen zijn voldoende.
- Bij een ernstig incident bij het LPG-tankstation zullen er in het effectgebied mogelijk slachtoffers vallen.

In het advies staan ook diverse aanbevelingen. Korte tijdshalve wordt verwezen naar bijlage II. Bij de verdere uitwerking van de bouwplannen wordt aandacht besteed aan deze aanbevelingen.

Vanuit oogpunt van externe veiligheid kan het bouwplan met inachtneming van het advies van de Veiligheidsregio Zuid-Holland-Zuid als aanvaardbaar worden bestempeld.

4.7 Waterhuishouding

Op 27 november 2016 heeft het algemeen bestuur van Waterschap Rivierenland het Waterbeheerprogramma voor de periode 2016-2021 vastgesteld. Voor ruimtelijke ontwikkelingen streeft het waterschap naar minimaal het stand still-beginsel.

Dit betekent dat de waterhuishouding als gevolg van het bestemmingsplan niet mag verslechteren. Het Waterbeheerplan 2016-2021 gaat over het waterbeheer in het hele rivierengebied en het omvat alle watertaken van het waterschap: waterkwantiteit, waterkwaliteit, waterkering en waterketen. In het kader van het vooroverleg is het bestemmingsplan door de gemeente voorgelegd aan het Waterschap Rivierenland.

Waterneutraal inrichten

Aanleg van nieuw verhard oppervlak leidt tot versnelde afvoer van hemelwater naar de watergangen. Om te voorkomen dat wateroverlast ontstaat voert het Waterschap

Rivierenland dat toeziet op de aanleg van extra waterberging. Kleine plannen hebben

echter slechts een minimaal effect op de waterhuishouding.

Voor plannen met minder dan 500 m² extra verharding in stedelijk gebied is daarom geen watercompensatie vereist.

Op dit moment is er op de bouwlocatie al verharding aanwezig in de vorm van bebouwing en terreinverharding. Circa de helft van het perceel van 1.590 m² is verhard. In de nieuwe situatie wijzigt deze situatie niet wezenlijk. Aan bebouwing is er een toename van 82 m², de omvang van de terreinverharding neemt marginaal toe. De totale toename blijft ruim onder de 500 m² aan extra verharding. Gezien het beleid van het Waterschap is er de mogelijkheid voor eenmalige vrijstelling van watercompensatie voor 500 m² aan verhard oppervlak.

Schoon inrichten

Het vuilwater wordt afgevoerd via de bestaande riolering. Het schoon hemelwater afkomstig van het dak zal via een hemelwaterafvoerleiding direct op de aangrenzende watergang geloosd worden.

Veilig inrichten

Het plangebied ligt in een beschermingszone van de waterkering.

Voor activiteiten (bouwen, aanplanten, bestraten, enzovoorts) vlakbij dijken en sloten heeft Waterschap Rivierenland regels (keur). Voor deze activiteiten is een watervergunning nodig van het waterschap. Om deze reden zal voor het bouwplan watervergunning worden aangevraagd. Bij de behandeling van deze aanvraag om watervergunning kunnen de relevante wateraspecten nader aandacht krijgen.

Het bouwplan is door de verschuiving verder van de kernzone van de regionale kering verplaatst. Er ligt nog een buitenbeschermingszone van de primaire kering waar gebouwd mag worden.

De ligging van de woningen liggen boven het huidige maaiveld. Het waterschap heeft akkoord gegeven voor de bouw van de 7 woningen en zal bij afwijking van het profiel van de vrije ruimte ontheffing verlenen.

Op basis van de huidige legger ligt het maaiveld boven het profiel van de vrije ruimte is daardoor bouw deze 7 woningen toegestaan.

4.8 Flora en fauna

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

Het plangebied is niet aangewezen overeenkomstig de habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn of Natuur-beschermingswet en vormt geen onderdeel van de provinciaal ecologische hoofdstructuur. Er is geen sprake van een ecologische verbindingszone dan wel een recreatiegebied of een natuurgebied.

Voorts zijn geen specifieke natuurwaarden aanwezig op het perceel, in ieder geval niet op het gedeelte waar de bebouwing en verharding aanwezig is.

Op grond van dit bestaande gebruik van het perceel en de inrichting van de omgeving wordt een nader veldonderzoek niet nodig geacht.

4.9 Geur

Het plangebied bevindt zich niet binnen een geur- en/of stankcirkel, waardoor het aspect geur/stank geen belemmeringen oplevert voor de realisering van het bouwplan. Het bouwplan zelf bevat geen onderdelen die een geur of stankcirkel voor de omliggende bebouwing creëert.

4.10 Archeologische waarden en cultuurhistorie.

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). Nederland heeft dit Verdrag ondertekend en goedgekeurd. Sinds 1 september 2007 is de Wet Archeologische Monumentenzorg als onderdeel van de Monumentenwet van kracht. De bescherming van het archeologische erfgoed is een taak van de gemeente geworden. Er dient binnen bestemmingsplannen en bij ruimtelijke onderbouwingen als de onderhavige, aandacht te worden besteed aan archeologische aspecten.

Met het nieuwe wettelijke regime is er vooral sprake van een verschuiving van taken en verantwoordelijkheden naar de gemeenten. Het gemeentelijke archeologisch beleid is vastgelegd in de Archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart en in de Beleidsnota Archeologie. Op de genoemde gemeentelijke archeologische kaart ligt het project in een gebied met zeer hoge verwachting voor late middeleeuwen en nieuwe tijd, waarbij onderzoek verplicht is bij ingrepen groter dan 30 m² en dieper dan 30 cm.

Op dit moment is er bebouwing met een oppervlakte van 184 m² aanwezig. De nieuwe bebouwing heeft een oppervlakte van 250 m². De vergroting bedraagt derhalve 64 m², waardoor er vanwege de grotere omvang dan 30 m², archeologisch onderzoek verplicht is. Archeologisch onderzoek moet worden ingesteld, alvorens omgevingsvergunning voor de bouw kan worden verleend. Aangezien een groot deel van het onderzoek moet plaatsvinden onder bestaande bebouwing, is er voor gekozen om niet nu al een onderzoek uit te voeren, maar om dit te doen bij de aanvraag om omgevingsvergunning.

Er is ter bescherming van eventueel aanwezige archeologische waarden in het plangebied de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' opgenomen. Hierdoor is in het bestemmingsplan op een juiste wijze aandacht besteed aan het aspect archeologie.

4.11 Kabels en leidingen

Binnen het plangebied liggen wel diverse kabels en leidingen, maar geen daarvan heeft een planologisch relevante beschermingszone.



5. Juridische toetsing.

5.1 Juridische planopzet.

Bestemmingsplannen moeten op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en de daarbij behorende ministeriële regelingen op vergelijkbare wijze te worden opgebouwd en gepresenteerd. Daarnaast geldt de eis dat bestemmingsplannen digitaal uitwisselbaar gemaakt moeten worden. Het bestemmingsplan is afgestemd op de Wro, Bro en daarbij behorende regelingen o.a. van het waterschap. Het bestemmingsplan is tevens afgestemd op de terminologie en regelgeving zoals opgenomen in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Daarbij is het bestemmingsplan opgesteld aan de hand van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012).

In dit bestemmingsplan is de hoofdbestemming 'Gemengd'. Naast de bij die bestemming opgenomen regels is er de nodige flexibiliteit in het plan aangebracht door middel van de opname van algemene afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden. Deze opzet biedt flexibiliteit voor perceelsgewijze ontwikkelingen die mogelijk zijn ingevolge het vigerende bestemmingsplan en biedt tegelijkertijd rechtszekerheid voor de bewoners en gebruikers van de aangrenzende gebieden.

5.2 Bestemmingswijzer.

Bestemmingsregels

Binnen het plangebied wordt de bestemming Gemengd opgenomen. De gronden met bestemming Gemengd zijn bestemd voor met name wonen, detailhandel, nutsvoorzieningen, verkeers- en parkeervoorzieningen. De bestemming 'Gemengd' biedt ruimte om verschillende functies toe te staan die de leefbaarheid in de dorpen ten goede komt. Op deze wijze is het mogelijk om het basisvoorzieningenniveau binnen de dorpskernen op peil te houden. Binnen deze bestemming zijn derhalve meerdere functies mogelijk. In de bestemmingsomschrijving zijn de diverse functies genoemd. Het gaat hierbij om de combinatie van detailhandel, wonen, maatschappelijke functies en dienstverlening. De gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden binnen deze bestemming zijn vastgelegd in de regels en op de verbeelding.

Daarnaast zijn de dubbelbestemmingen Waarde – Archeologie 1 en 4 opgenomen ter bescherming van mogelijk aanwezige archeologische waarden. Hierbij geldt dat bouwen en een aantal genoemde werken en werkzaamheden, waarbij archeologische waarden in het geding kunnen zijn, slechts mogelijk zijn na voorafgaande toetsing door het bevoegd gezag aan de archeologische waarden. Vanwege de aanwezige archeologische verwachtingswaarde dient, eventueel voorafgaand aan werkzaamheden, een verkennend archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd door een hiertoe gecertificeerd bureau. Indien uit het onderzoek blijkt dat er resten aanwezig zijn, dan dient in overleg met het bevoegd gezag te worden bepaald hoe met deze resten wordt omgegaan.

Tevens is de dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering opgenomen ter bescherming van de in het plangebied aanwezige waterkering. Hierdoor worden de belangen van de waterbeheerder veiliggesteld. Binnen deze zone 'Waterstaat - Waterkering' is de Keur van kracht. Alle bouw- en graafwerkzaamheden zijn verboden en zijn getoetst door het waterschap of deze de stabiliteit van de waterkering kunnen aantasten, voordat een vergunning wordt afgegeven.

Het waterschap heeft positief geadviseerd t.a.v. de planopzet voor de realisatie van 7 appartementen, waarbij het gebouw 6 meter naar achteren wordt gebouwd.

Ten slotte is de aanduiding veiligheidszone – lpg opgenomen, ter bescherming van de belangen van de in de nabijheid aanwezige LPG-voorziening, alsmede ter bescherming van de in het gebied verblijvende personen.

5.3 Plantoetsing en handhaving.

De gemeente Molenlanden is belast met het toezicht op de uitvoering van de bouwwerkzaamheden overeenkomstig het bepaalde in dit bestemmingsplan. Bij de opstelling van de bouwregels is de bestemmingsplansystematiek van de voormalige gemeente Molenwaard zoveel mogelijk in acht genomen.



6. Uitvoering.

6.1 Economische uitvoerbaarheid.

Het bouwplan waar dit bestemmingsplan op toeziet, omvat een nieuwbouw van een woongebouw met zeven appartementen op het perceel Voorstraat 1/Sluis 1 in de bebouwde kom van Groot-Ammers.

Het bouwperceel is eigendom van de heer C.J.P. Bakker.

Met initiatiefnemer wordt een zogenaamde anterieure exploitatieovereenkomst afgesloten. Dit betekent dat het kostenverhaal is verzekerd. Er hoeft dan ook geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wro te worden vastgesteld. De realisering van het plan wordt verzorgd door initiatiefnemer. De financiële dekking voor het plan is hiermee geregeld en de economische uitvoerbaarheid gewaarborgd.

6.2 Planschade.

In de onder 6.1 bedoelde anterieure exploitatieovereenkomst wordt eveneens opgenomen, dat planschadebedragen die door de gemeente Molenlanden moeten worden toegekend in relatie tot dit bestemmingsplan, worden verhaald op de initiatiefnemer.

Inmiddels is de overeenkomst opgesteld en ondertekend retour gestuurd door de opdrachtgever aan de gemeente.

7. Overleg ex artikel 3.1.1. Besluit op de ruimtelijke ordening.

Na overleg met de gemeente Molenlanden is het ontwerp bestemmingsplan door het college van B&W goedgekeurd en ter inzage gelegd voor eventuele zienswijzen.

De ter inzage legging van het gewijzigd ontwerp van het bestemmingsplan heeft voor een ieder in periode van 6 weken vanaf 9 november 2018 tot en met 21 december 2018 plaats gevonden op het gemeentehuis in Nieuw Lekkerland en op ruimtelijke plannen.nl onder identificatienummer NL.IMRO.1927.BPvoorstraatAMS-OW02.

Er zijn op dit ontwerp bestemmingsplan geen zienswijzen ingediend.

Hierdoor wordt het plan nu voor vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad van de gemeente Molenlanden begin februari 2019.



Bijlagen:

I. Toetsing aan Bevi (Bureau Save 11.01.2010)

**II. Toelichting advies Bestemmingsplannen “Voorstraat 1/Sluis 1”,
“Voorstraat 5-7” en “Voorstraat 27” (Veiligheidsregio Zuid-Holland-Zuid
19.12.2012**

**III. Akoestische onderbouwing Nieuwbouw appartementen Voorstraat 1 in
Groot-Ammers (Kraaij Akoestisch Adviesbureau 28.09.2012, projectnr.
VL.1222.RO1**

**IV. Marktonderzoek en concurrentieanalyse Hofstede Makelaardij d.d. 17 maart
2015
En reactie Gemeente Molenwaard**

V. Reactie waterschap d.d. 20 oktober 2015

VI Reactie provincie d.d. 28 september 2015

VII Reactie gemeente mbt externe veiligheid d.d. 13 februari 2015

VIII Tekening met risicocontour LPG station

IX Verbeeldingskaart aangepast d.d. november 2018