

Rapport

Ruimtelijke onderbouwing Industriestraat 16 te
Noordwolde (gemeente Weststellingwerf)

projectnr. 261863
revisie 02
15 mei 2013

auteur(s)

drs. A.Kuijt

Opdrachtgever

C1000 De Jong
Industriestraat 18
8391 AG Noordwolde

datum vrijgave

15 mei 2013

beschrijving revisie 02

definitief

goedkeuring

ing. W.J.Elsinga

vrijgave

drs. A.Kuijt

Projectgroep bestaande uit:

Tekstbijdragen:

Fotografie:

Datum van uitgave:

15 mei 2013

Contactadres:

Tolhuisweg 57
8443 DV Heerenveen
Postbus 24
8440 AA Heerenveen

Copyright © 2013

Ingenieursbureau Oranjewoud

Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Inhoud

	blz.
1	Inleiding3
1.1	Aanleiding.....3
1.2	Vigerend bestemmingsplan.....4
1.3	Leeswijzer4
2	Planbeschrijving.....5
2.1	Huidige situatie.....5
2.2	Het plan7
3	Beleidskader11
3.1	Rijksbeleid11
3.2	Provinciaal beleid.....11
3.3	Gemeentelijk beleid12
4	Milieu-aspecten17
4.1	Archeologie.....17
4.2	Bodemkwaliteit en asbestinventarisatie18
4.3	Cultuurhistorie20
4.4	Ecologie21
4.5	Externe veiligheid22
4.6	Geluid23
4.7	Luchtkwaliteit24
4.8	Vormvrije m.e.r.-beoordeling.....25
4.9	Water.....26
5	Economische uitvoerbaarheid26
6	Maatschappelijke uitvoerbaarheid26

1 Inleiding

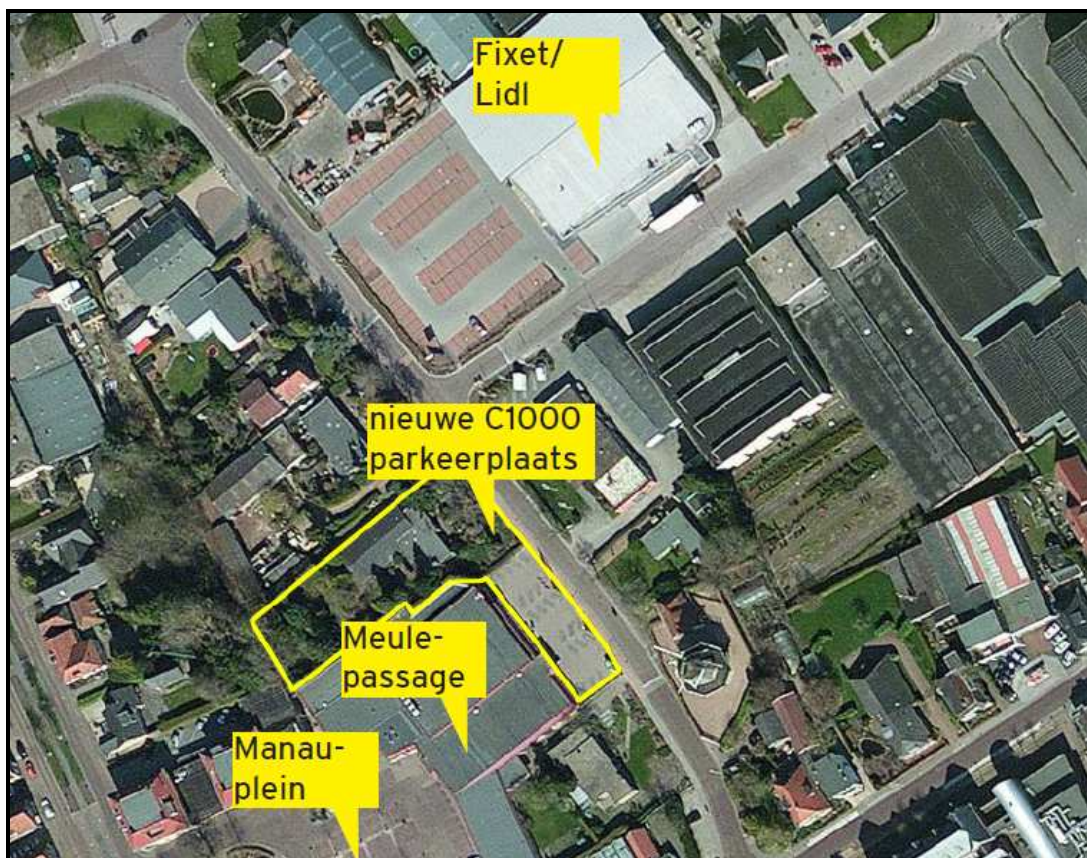
1.1 Aanleiding

Noordwolde is een belangrijke kern in de gemeente Weststellingwerf met een regionale functie. Veel bewoners uit omliggende gebieden zijn voor hun voorzieningen aangewezen op Noordwolde. Detailhandel in Noordwolde is van oudsher aanwezig aan de Hoofdstraat. In de afgelopen jaren is deze steeds meer verschoven in noordoostelijke richting aan de Industriestraat. Hier zit nu ook grootschalige detailhandel terwijl aan de Hoofdstraat de wat kleinschaliger detailhandel gevestigd zit. Gezamenlijk vormen deze gebieden het belangrijke winkelhart van Noordwolde.

Recent vormt het parkeren van de bezoekers aan dit winkelhart echter een probleem. De capaciteit is op een aantal momenten niet voldoende om de bezoekers een parkeerplek te kunnen geven. Daarom heeft de eigenaar van de C1000 het voornemen om hier verandering in te brengen. Door een bungalow aan de Industriestraat te slopen ontstaat er ruimte voor een nieuw parkeerterrein dat alle detailhandel in Noordwolde ten goede komt. Op het parkeerterrein zal tevens een locatie komen waar de winkelkarretjes gestald worden. Tevens wordt er een loods gebouwd waar opslag plaats vindt en stalling van voorraad van de winkel ten behoeve van bijzondere activiteiten (zoals b.v. kerstpakketten). Deze worden tijdelijk in de loods opgeslagen als extra capaciteit zodat de winkel ruim kan blijven voor de klanten.

Locatie

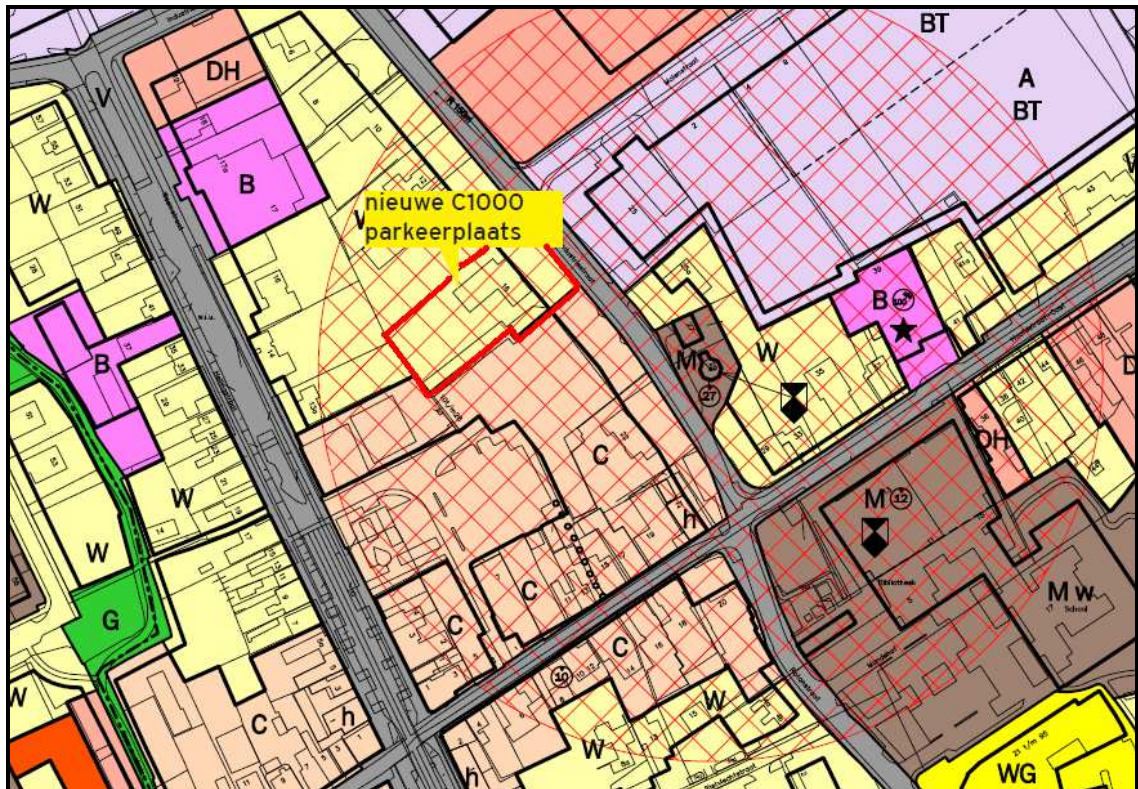
De locatie bevindt zich ten noordwesten van het "kruis" van de oorspronkelijke bebouwingslinten (Hoofdstraat West/Oost en Hellingstraat/Bovenstreek, tussen het Manauplein in het zuiden en de vestiging van de Fixet/Lidl in het noorden. Momenteel is de grond bebouwd met een bungalow en een schuur. De gemeente wil hieraan meewerken en start een procedure om de aanleg mogelijk te maken.



Figuur 1: ligging plangebied.

1.2 Vigerend bestemmingsplan

De gronden waarop het nieuwe parkeerterrein, de opslaglood en het gebouw ten behoeve van de stalling van winkelwagentjes wordt aangelegd liggen in het geldende bestemmingsplan Noordwolde. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 2 april 2007. In dit bestemmingsplan hebben de gronden waarop het parkeerterrein wordt aangelegd de bestemming 'Woondoeleinden'. Ook zijn de gronden gelegen binnen de molenbiotop.



Figuur 2: geldend bestemmingsplan Noordwolde

Naast bovenstaand bestemmingsplan zijn de gronden ook opgenomen in het facetbestemmingsplan kernen Weststellingwerf. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 17 september 2012. De doelstelling van dit facetbestemmingsplan is om woningbouw makkelijker te maken. Het heeft niet specifiek betrekking op onderhavig plangebied maar maakt de aanleg van het parkeerterrein en de beide gebouwen ook niet mogelijk.

Op grond van de regels van beide bestemmingsplannen is het niet mogelijk het parkeerterrein aan te leggen. Daarom wordt door middel van een omgevingsvergunning mogelijk gemaakt het parkeerterrein aan te leggen. Onderhavige ruimtelijke onderbouwing beschrijft de ontwikkelingen en mogelijke gevolgen voor de omgeving en maakt onderdeel uit van de te verlenen omgevingsvergunning.

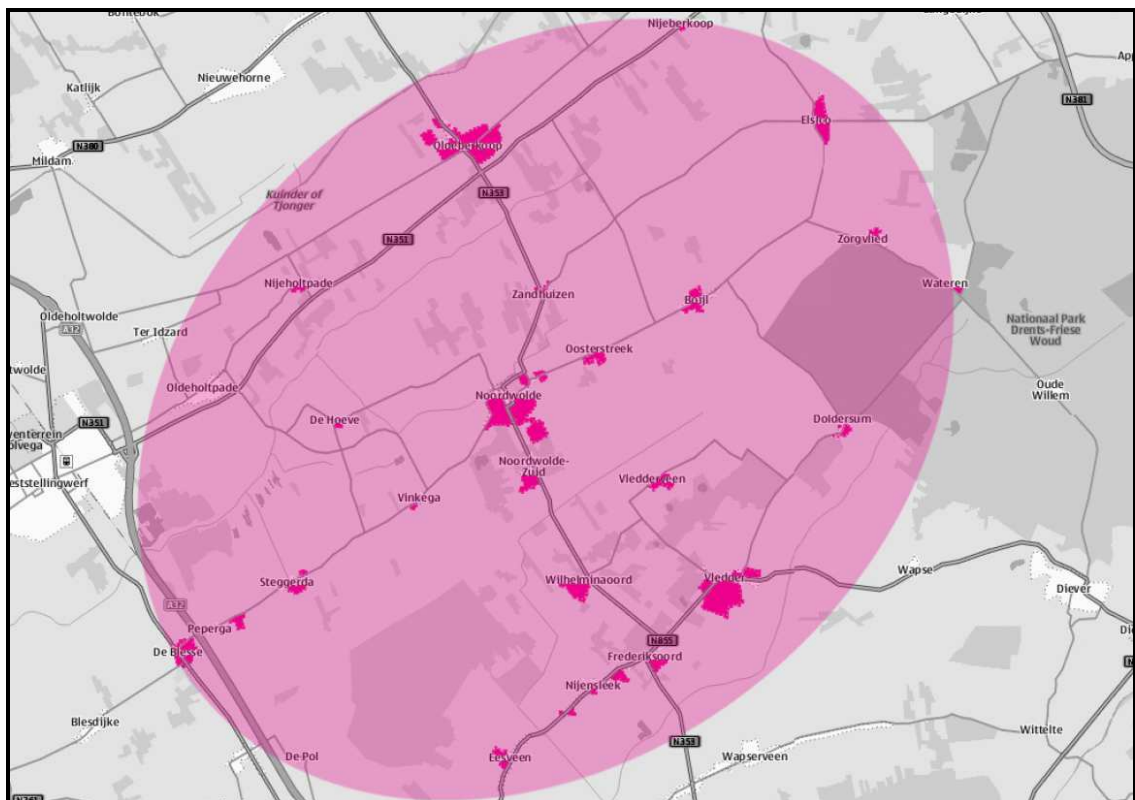
1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de huidige situatie van Noordwolde en het plangebied beschreven. Ook de nieuwe invulling van het plangebied komt daarbij aan bod. In hoofdstuk 3 wordt het relevante beleid beschreven dat van toepassing is op de verandering. Hoofdstuk 4 beschrijft de omgevingsaspecten. Hoofdstuk 5 en 6 tenslotte beschrijven de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van de plannen.

2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

Noordwolde heeft een vrij groot verzorgingsgebied: Oosterstreek, Noordwolde-Zuid, Zandhuizen, Oldeberkoop, Nijeberkoop, Nijeholtpade, Elsloo, Zorgvlied, Wateren, Boyl, Doldersum, Vledder, Frederiksoord, Wilhelminaoord, Nijensleek, Vinkega, Steggerda, De Hoeve. Dit komt door de ligging op een kruispunt van wegen, de toeristische impuls in het zomerseizoen en de robuuste naoorlogse stedenbouwkundige structuur, die schaalvergroting op kan vangen. Hierdoor heeft het dorp een aantal bovenlokale winkelvoorzieningen: twee grote supermarkten (C1000 en Lidl), een grote bouwmarkt (Fixet), een Kruidvat en een grote DA. Deze ontbreken in meer historische dorpen als Olderberkoop en Vledder. Het initiatief om de C1000 vestiging in Noordwolde uit te breiden met een parkeerplaats past in de trend dat bovenlokale voorzieningen zich clusteren en opschalen.



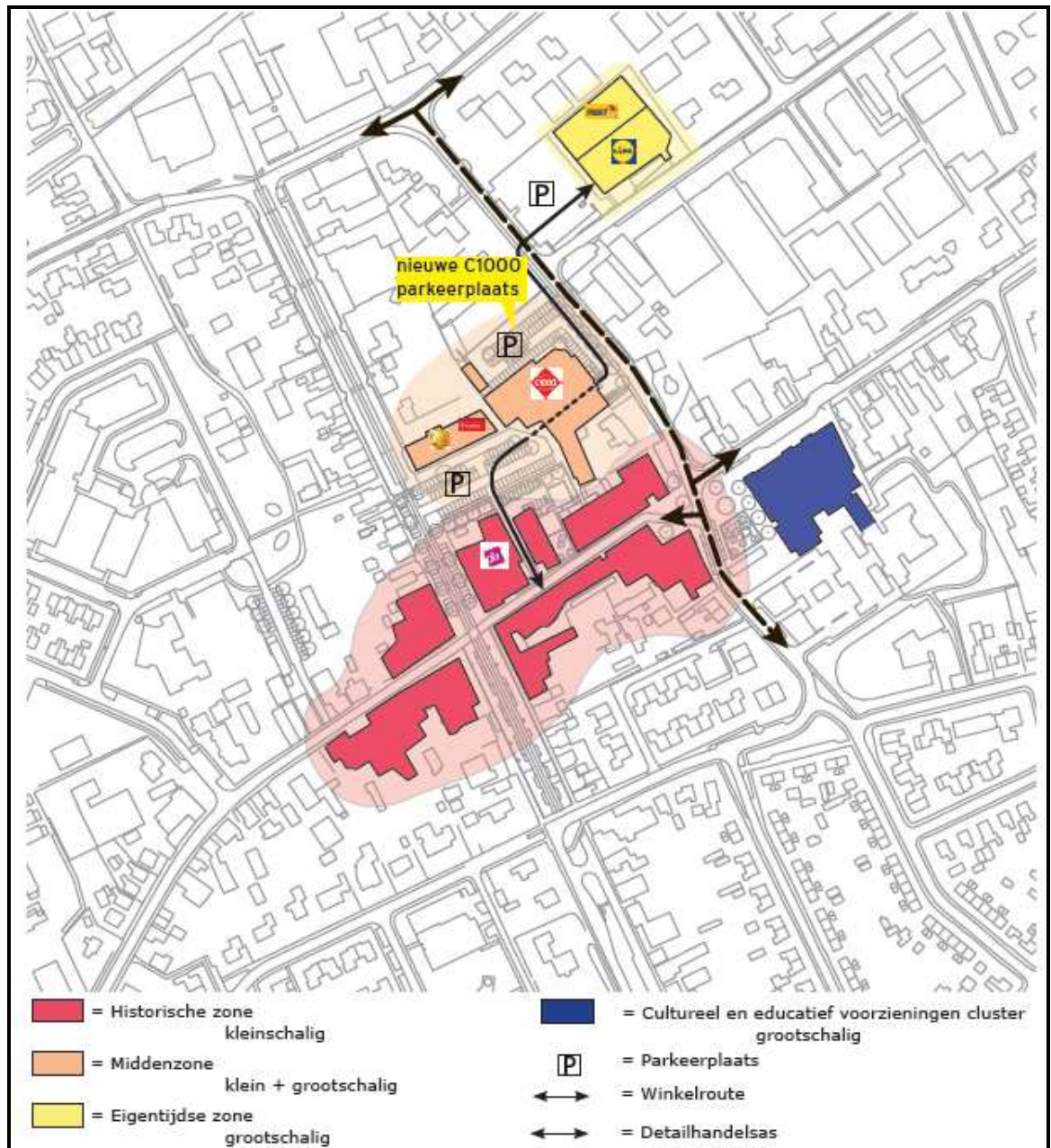
Figuur 3: verzorgingsgebied Noordwolde.

Het centrum- en detailhandelsgebied van Noordwolde wordt grotendeels gevormd door het oude dorpslint van de Hoofdstraat Oost en West en loopt deels parallel aan de Hoofdstraat Oost. Detailhandel wordt in het oude dorpslint voornamelijk gekenmerkt door kleinschaligheid. Meer grootschalige detailhandel in de vorm van een C1000, Lidl en Fixet bevinden zich achter dit lint aan de Industriestraat. Gespecialiseerde detailhandel met een bovenlokale functie, zoals een antiquair en een modelspoorwinkel bevinden zich buiten het centrumgebied.



Figuur 4: detailhandel in Noordwolde.

Duidelijk is, dat het oorspronkelijke, smalle bebouwingslint van de Hoofdstraat geen centrale rol inneemt voor de grootschalige detailhandel. Deze clusteren zich meer en meer om het Manaplein en de Industriestraat. De Industriestraat is in de zestiger jaren van de vorige eeuw aangelegd om het nauwe dorpscentrum van Noordwolde te ontlasten van het toenemende autoverkeer. Dit heeft de afgelopen decennia tot gevolg gehad dat functies met veel vloeroppervlak, een grote parkeer- en bevoorradingsbehoefte, gebouwd zijn langs de Industriestraat. Voorbeelden hiervan zijn de Meulepassage met C1000 supermarkt en de Vensterschool. Sinds de vestiging van de Lidl en de Fixet is de Industriestraat definitief een belangrijke, grootschalige winkelstraat geworden in Noordwolde. In de organisatie van deze grootschalige functies is het cruciaal om een goede 'loop' met de meer kleinschalige detailhandelsfuncties van de Hoofdstraat te bevorderen. Dit om combinatiebezoek te stimuleren. De Industriestraat en Rotanstraat moeten niet alleen als trekker functioneren, maar ook als verbindende schakels met het overige centrum van Noordwolde.



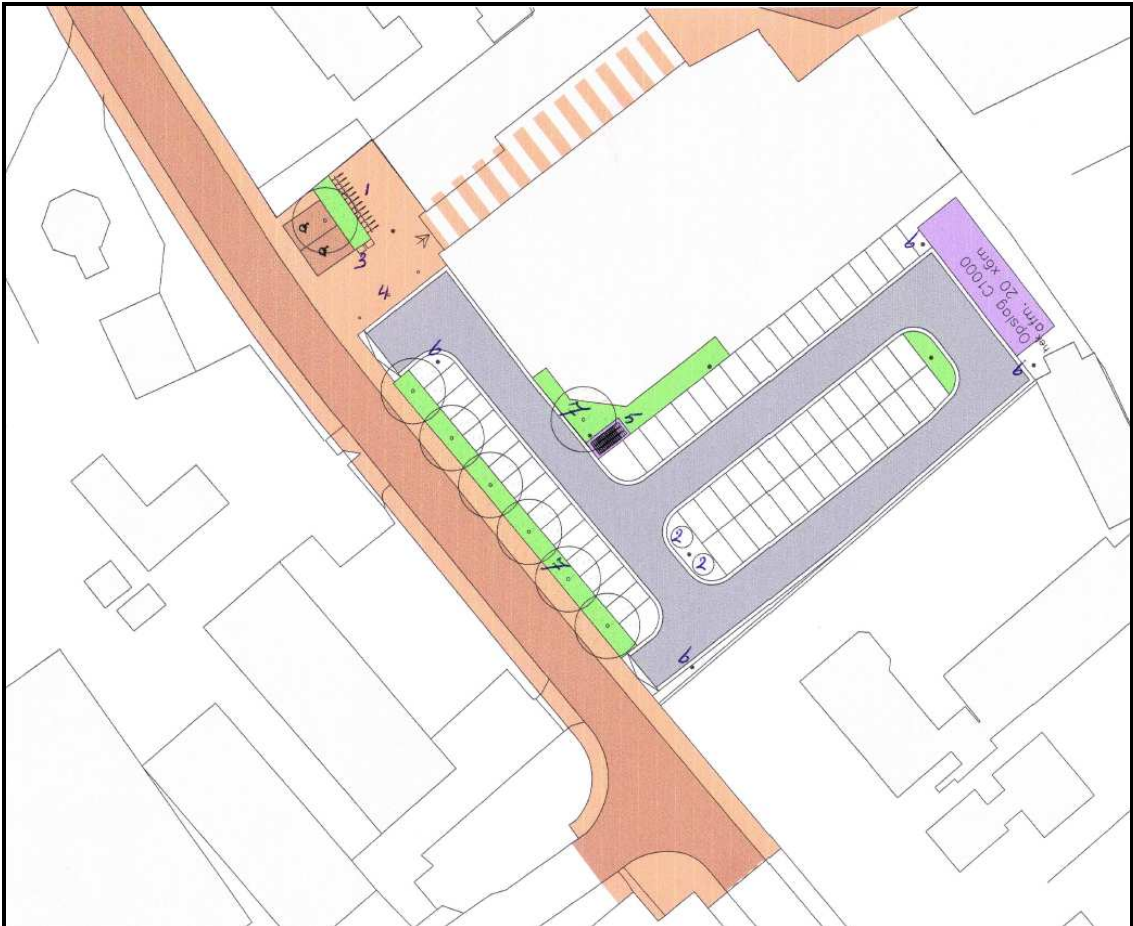
Figuur 5: kerngebieden in Noordwolde met bijbehorende loop-, transportroutes.

2.2 Het plan

Voor de inrichting van het terrein is door HOSPER Landschapsarchitectuur en Stedebouw een ruimtelijke motivatie opgesteld (Noordwolde C1000 pp, ruimtelijke motivatie, d.d. 29 maart 2013). Hierin wordt het plangebied uitvoerig geanalyseerd en een nieuwe invulling gegeven aan het plangebied. Deze motivatie is opgenomen in Bijlage 1.

De Industriestraat is een goede optie om een parkeerplaats aan te koppelen, omdat deze straat een doorgaand karakter heeft met voldoende wegbreedte voor zowel auto's als fietsers in twee richtingen. Ook is het positief dat deze straat voor de voetgangers een vrijliggend trottoir heeft. De aankoop van locatie Industriestraat 16 maakt het mogelijk een grote parkeerplaats aan te leggen, die de C1000 supermarkt gaat ondersteunen. De schaal van de parkeerplaats past, mits goed ingepast met hagen en bomen, bij de grotere gebouwen langs de Industriestraat, zoals de Lidl/Fixet en de Meulepassage C1000. De parkeergelegenheid wordt ontwikkeld door C1000 de Jong om de huidige parkeerproblematiek aan de Industriestraat op te lossen. De grootte (64 pp en 2 invalide pp) maakt dat het trottoir wordt

vrijgespeeld van wild-parkerende auto's (huidige situatie). Dit komt ten goede aan de voetgangersroute tussen de Lidl, het Manauplein en de Hoofdstraat. Mogelijk komt er ook wat parkeercapaciteit vrij op de intensief gebruikte parkeerplaatsen van het Manauplein. Dit kan ten goede komen aan de meer kleinschalige detailhandel in de Hoofdstraat.



Figuur 6: nieuwe inrichting parkeerplaats aan de Industriestraat.

Legenda

1. Fietsenklemmen
2. Glasbakken
3. Brievenbussen
4. Vlaggenmasten hoog ca. 4 m.
5. Winkelkarren overdekt.
6. Lichtmasten hoog ca. 4 m.
7. Beukenhaag met bomen (1e grootte)

Het nieuwe parkeerterrein

Het schetsontwerp voorziet in een groot aantal nieuwe parkeerplaatsen (64pp). Hier heeft niet alleen de C1000 voordeel van. Ook voor de bezoekers van het Manauplein komen er meer parkeerplekken beschikbaar. Dit omdat in de huidige situatie aan de Industriestraat, het huidige aantal parkeerplaatsen te weinig is voor het aantal klanten van de C1000 en er parkeerdruk ontstaat op het Manauplein. Ten oosten van de C1000 stelt het ontwerp 64 nieuwe parkeerplaatsen voor en 2 nieuwe minder validen parkeerplaatsen. Voorheen waren dit er 21. Dat is een toename van 45 parkeerplaatsen. Een heldere en comfortabele voetgangersroute sluit aan op de toekomstige herinrichting van het Manauplein. De voetgangers-route loopt van de Lidl/Fixet, naar de Meulepassage, en van daaruit via het Manauplein naar de Hoofdstraat. Zo ontstaat een goede "loop" tussen de drie winkelzones in Noordwolde.

Het voetpad langs de Industriestraat blijft volledig gehandhaafd. Tussen de parkeerplaats en het voetpad wordt een brede beukenhaag met grote bomen (1e grootte) geplant. Door middel van twee opritten wordt de parkeerplaats ontsloten. Met als resultaat dat het huidige chaotische wildparkeren direct voor de Meulepassage tot het verleden behoort. Ter hoogte van de Meulepassage verbreedt het voetpad zich tot een autovrije pleintje. Voetgangers kunnen er comfortabel de passage naar de C1000 en het Manaplein bereiken. Ook het fietsparkeren vindt er een plek. Evenals de brievenbussen en de vlaggenmasten.

Aan de achterzijde van de parkeerplaats komt een langwerpige, plaatstalen loods. De loods functioneert als opslag voor de supermarkt en meet 6 meter bij 20 meter met een goothoogte van 3 meter en een nokhoogte van 5.5 meter. Om zo min mogelijk op te vallen wordt de loods uitgevoerd in een donkergrijze kleur. De erfscheiding met Industriestraat nr. 14 is vol in beeld en wordt daarom ingeplant met klimop langs een stalen hekwerk. De opslagloods gaat dienen voor restantgoederen van de supermarkt en opslag van stelling materiaal of het gebruiken van deze ruimte voor het maken van bijvoorbeeld kerstpakketten. Ook zal de bedrijfsbus en een aanhanger in deze loods geparkeerd worden. Hier vindt dus niet een dagelijkse bevoorrading plaats door C1000 of welke andere leverancier dan ook. De parkeerbox voor de winkelwagens krijgt een centrale plek en is achter de bestaande rooilijn van de Meulepassage gepositioneerd. Dit om zo min mogelijk verstoring in het aanzicht van de Meulepassage te veroorzaken. Verlichting langs het terrein zorgt voor de noodzakelijke veiligheid. Deze verlichting zal zo uitgevoerd worden dat uitschijning naar naastliggende percelen geminimaliseerd wordt en de bundel licht op het parkeerterrein gericht wordt.

Het bestaande Manaplein

In de toekomst wordt door middel van een herinrichting het Manaplein ruimer (in de huidige situatie voldoen de afmetingen om de parkeerplaatsen in te draaien niet aan de normen) en meer voetgangervriendelijk. Op het plein zelf voorziet het herinrichtingsontwerp 61 parkeerplaatsen. Ook aan de Weemstraat komen er 6 parkeerplaatsen bij. In totaal dus 67 nieuwe plekken. In de huidige situatie passen er 60 auto's op het plein. Het nieuwe ontwerp van het Manaplein zorgt dus voor een toename in het aantal parkeerplaatsen van 7. In totaal zijn er in de toekomst 52 meer parkeerplaatsen vergeleken met de huidige situatie. Omdat het Manaplein op piekmomenten in de huidige situatie geen plek meer biedt en er de laatste jaren aan de Industriestraat parkeeroverlast is ontstaan levert de komst van de nieuwe parkeerplaats dus een flinke verbetering op voor de parkeersituatie rondom de Meulepassage aan de Industriestraat.



Figuur 7: overzicht huidige en toekomstige parkeercapaciteit Noordwolde.

Deze ruimtelijke onderbouwing maakt de realisatie van het parkeerterrein en de hierboven beschreven gebouwen mogelijk.

3 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt het relevante beleid beschreven dat van toepassing is op onderhavig verzoek.

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de Mobiliteitsaanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in de volgende documenten: PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke- en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid. Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR drie Rijksdoelen geformuleerd:

1. de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
2. de bereikbaarheid verbeteren;
3. zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

De provincies en gemeenten krijgen in het nieuwe ruimtelijke- en mobiliteitsbeleid meer bevoegdheden. Bijvoorbeeld op het gebied van landschappen, verstedelijking en het behoud van groene ruimte. Provincies en gemeenten zijn volgens het kabinet beter op de hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat er in een gebied moet gebeuren. Het opstellen van dit bestemmingsplan past in die lijn.

Conclusie Rijksbeleid

Rijksbeleid spreekt zich niet specifiek uit over dit (op het schaalniveau van het Rijk gezien) kleinschalige initiatief. Op een lager overheidsniveau, provincie en gemeente dienen hierover afwegingen gemaakt te worden.

3.2 Provinciaal beleid

Streekplan / Structuurvisie

Het Streekplan Fryslân 2007 (onder de Wro gelijkgesteld met een structuurvisie) is in december 2006 door Gedeputeerde Staten van Fryslân vastgesteld. Het bevat het provinciaal beleid voor de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie in de periode tot 2016.

Uitgangspunt in het streekplan is het begrip 'ruimtelijke kwaliteit'. Hiermee bedoelt de provincie, dat in ruimtelijke plannen, ontwerpen en de uitvoering uitdrukkelijk de gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde worden toegevoegd aan het plangebied en haar omgeving. Hierdoor wordt op de langere termijn een doelmatig gebruik van en een herkenbare ruimte gewaarborgd. De ruimtelijke inrichting draagt hiermee ook bij aan een duurzame ontwikkeling.

De herinrichting van een gebied binnen de bebouwde kom is een onderwerp dat niet specifiek aan bod komt in de structuurvisie. In zijn algemeenheid zal de aanleg van het parkeerterrein zorgen voor een verbetering van de leefomgeving in Noordwolde en dat wordt ondersteund door de provincie.

Provinciale Verordening Romte Fryslân

In de Wro wordt een onderscheid gemaakt tussen strategische visie en juridisch bindend beleid. Voor de formulering van het provinciale ruimtelijke beleid is de provinciale structuurvisie in de plaats gekomen van het streekplan. Op basis van het overgangsrecht van de Wro heeft het geldende Streekplan Fryslân 2007 de status van provinciale structuurvisie. Bij de totstandkoming van het Streekplan is hiermee rekening gehouden. De juridisch bindende elementen ter uitvoering van dat beleid worden neergelegd in bestemmingsplannen en in andere instrumenten van provincies en rijk (algemene regels in verordeningen / AMVB's). De provincie stelt hiertoe de Provinciale Verordening Romte Fryslân op. Gemeentelijke plannen moeten aan deze verordening voldoen. De verordening zelf voorziet niet in nieuw beleid. Uitsluitend geldend provinciaal ruimtelijk beleid is omgezet in algemeen geldende regels. Het gaat om beleid zoals opgenomen in:

- het Streekplan Fryslân 2007;
- het Streekplan Windstreek 2000;
- de Partiële herziening van het Streekplan ten behoeve van Glastuinbouw
- Noordwest Fryslân;
- het Derde provinciale Waterhuishoudingsplan.

Toekomstig nieuw provinciaal beleid zal via een herziening van de verordening door kunnen werken. De verordening is dus dynamisch en zal regelmatig worden aangepast.

De Verordening Romte Fryslân regelt die onderwerpen uit het Streekplan ca., waarvan de juridische doorwerking en borging in ruimtelijke plannen van gemeenten noodzakelijk is. Het onderliggende beleid staat in het Streekplan en enkele andere provinciale plannen. Dit betekent dat bij de interpretatie en toepassing van bepaalde artikelen in concrete situaties, soms teruggegrepen moet worden op dit provinciale beleid. De artikelsgewijze toelichting van deze verordening verwijst naar relevante paragrafen uit het Streekplan ca.

De verordening gaat niet specifiek over de aanpassing van infrastructuur in een bestaande kern. Ten aanzien van infrastructuur wordt in paragraaf 3.4 wel geschreven over grootschalige infrastructuur maar daar is hier geen sprake van.

Conclusie Provinciaal beleid

De gewenste ontwikkelingen past binnen de geformuleerde doelstellingen van de provincie Fryslân zoals beschreven in de verschillende beleidsdocumenten.

3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurplan Weststellingwerf 2000-2015

In het structuurplan geeft de gemeente voor de langere termijn richting aan de ruimtelijke ontwikkeling van het gemeentelijke grondgebied, onder meer door een zonering die is gekoppeld aan een aantal ontwikkelingsperspectieven. Het plan biedt een integraal toetsingskader voor de inpassing van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Ook bevat het plan een aantal concrete projectvoorstellen. Het structuurplan is uitdrukkelijk geen blauwdruk voor de toekomstige ruimtelijke inrichting van de gemeente. Het is vooral een ruimtelijk plan op hoofdlijnen, waarin de essentiële keuzen met betrekking tot toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen worden gemaakt voor zowel de kernen als het buitengebied. In het plan (bij zowel de analyse als de op basis daarvan gemaakte keuzen) hebben kwaliteits- en duurzaamheidsambities steeds de boventoon gevoerd. In het plan wordt ingegaan op de betekenis van ruimtelijke kwaliteit, identiteit en duurzaamheid.

In het structuurplan wordt aangegeven dat een structuurplan geen plan is waarin toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen van elke kern afzonderlijk tot in detail worden geregeld. Dat vindt doorgaans een plaats in de bestemmingsplannen. De kernen en linten zijn bovendien in een 'stationaire' fase beland, waarin het verbeteren van het woon- en leefklimaat een belangrijker item is geworden dan structurele uitbreidingen. De gemeente zet in het structuurplan daarom hoogstens de contouren, de algemene kwaliteitsmaatstaven en toetsingscriteria neer waaraan de verschillende (lokale) initiatieven zullen moeten voldoen. In het structuurplan wordt onder kop B3 de gewenste ontwikkeling voor Noordwolde beschreven. Hierin staat het volgende dat een relatie heeft met onderhavig initiatief.

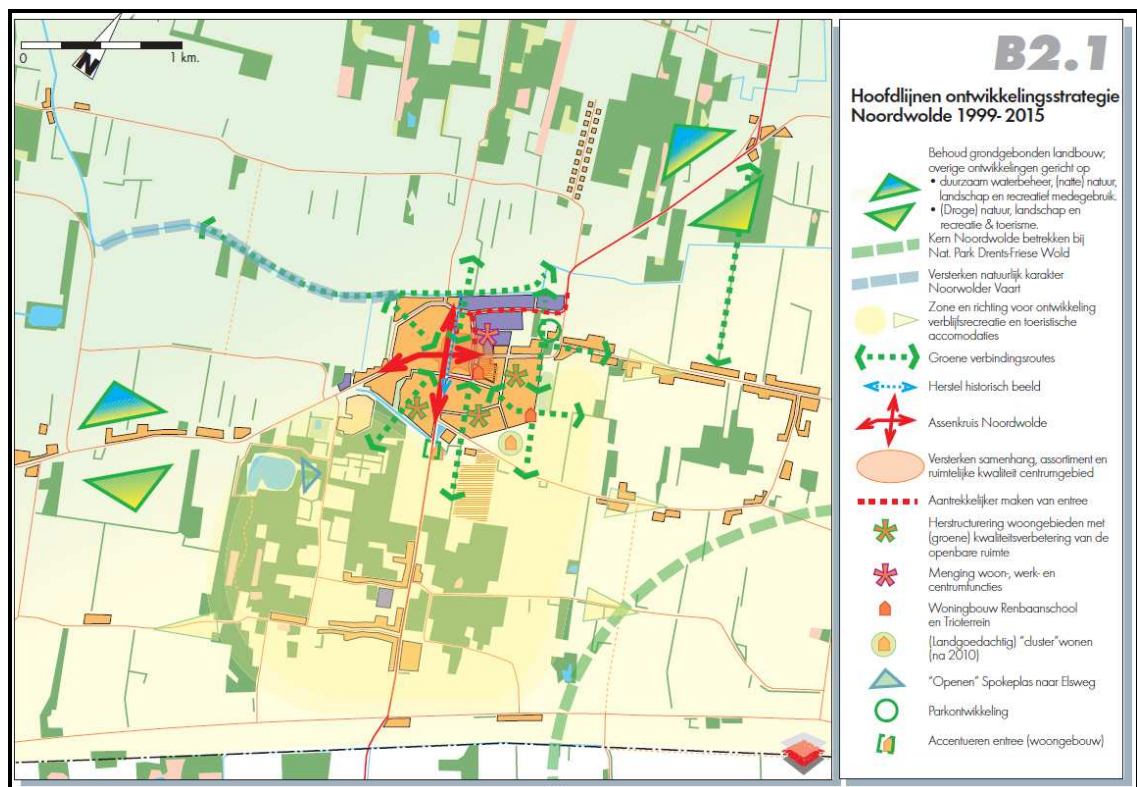
Noordwolde is weliswaar een aantrekkelijk en betaalbaar woondorp, maar er zijn of dreigen problemen op het terrein van de woonkwaliteit, de voorzieningenstructuur, de kwaliteit van de openbare ruimte, de economische ontwikkeling en recreatie & toerisme.

In de kern zelf worden de inspanningen gericht op een structurele kwaliteitsverbetering en het aantrekkelijker en veelzijdiger maken van de openbare ruimte. Enerzijds om het woon- en leefklimaat in het dorp verder te verbeteren, anderzijds om Noordwolde als een van de voorportalen van het Nationale Park 'Drents-Friese Wold' aantrekkelijker te maken voor bezoekers. Dorpsontwikkeling in Noordwolde betekent kwaliteitsverbetering en afronding en geen expansie. Daartoe zijn 'lichte' (herinrichting en aankleding van straten en pleinen, groene dooradering e.d.) en 'zware' kwaliteitsingrepen nodig, zoals herstructurering van woongebieden, verkeerskundig en stedenbouwkundig herstel van het assenkruis en herstructurering van het centrumgebied.

Een herinrichting van Nijverheidsstraat en Industriestraat waardoor de entree van het dorp een stuk aantrekkelijker wordt. Herprofilering van de weg en een laanbeplanting zijn de in te zetten middelen en in overleg met de ondernemers zouden ook de voorterreinen op een aantrekkelijker wijze ingericht kunnen worden.

Meer eenheid brengen in de nu verbrokkelende voorzieningenstructuur door indikking en concentratie. Het streven is opnieuw samenhang te brengen in het centrumgebied en kansen te scheppen voor een vulling van de tussenliggende gaten met nieuwe veelzijdige functies die passen in een dorpscentrum. De noodzakelijke indikking van het winkelbestand wordt mede bereikt door ook niet-winkels toe te laten, die wel een bijdrage leveren aan het verblijfsklimaat in het centrumgebied. Een logische en afwisselende routestructuur, die 'rondwalen op kleine schaal' mogelijk maakt, is daarvoor het uitgangspunt. De basis wordt gevormd door het assenkruis. In aanvulling daarop is een attractieve koppeling nodig tussen de Hoofdstraat Oost en de Meulepassage via het ertussen gelegen (her in te richten) parkeerterrein. Een goed aangrijpingspunt is het zoeken van een nieuwe functie voor het Rotacentrum. Een volgende ingreep is het scheppen van een aangename (retour)route vanuit de passage via de Industriestraat naar de molen, Hoofdstraat Oost en het Rietvlechtschoolcomplex, ondermeer door op de plek van de huidige bushalte en plantsoen een winkel of horecagelegenheid te situeren.

De aanleg van het nieuwe parkeerterrein draagt bij aan de verbetering van het centrum van Noordwolde en is passend binnen de algemene uitgangspunten van de structuurvisie van de gemeente.



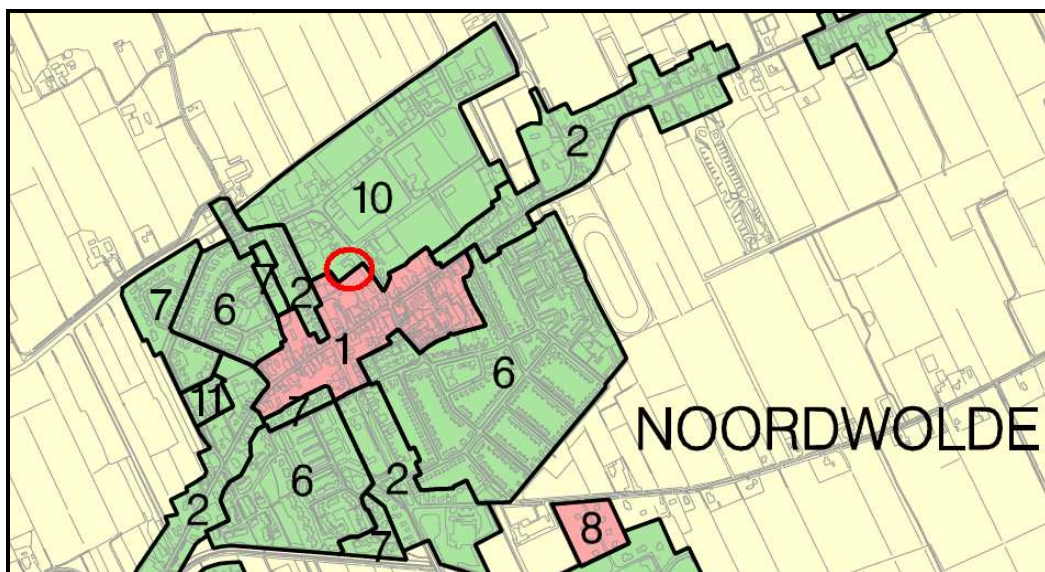
Figuur 8: hoofdpijnen ontwikkelingsstrategie Noordwolde.

Welstandsnota

Het welstandsbeleid van de gemeente is opgesteld vanuit de overtuiging dat de lokale overheid het belang van een aantrekkelijke bebouwde omgeving dient te behartigen. De gevels van gebouwen en andere bouwwerken vormen samen met de openbare ruimte de dagelijkse leefomgeving van de mensen in de gemeente. Dat betekent dat de verschijningsvorm van een bouwwerk geen zaak is van de eigenaar alleen; elke voorbijganger wordt ermee geconfronteerd, of hij nu wil of niet. Een aantrekkelijke, goed verzorgde omgeving verhoogt bovendien de waarde van het onroerend goed en versterkt het vestigingsklimaat. Het doel van het welstandstoezicht is om, in alle openheid, een bijdrage te leveren aan de belevingswaarde van de gemeente.

Gebiedsbeschrijving Noordwolde

De gemeentelijke ambities ten aanzien van Noordwolde richten zich op de verdere ontwikkeling van het dorp als woon- en recreatiekern. Dit betekent onder andere dat er in de kern zelf inspanningen worden gericht op een structurele kwaliteitsverbetering en het aantrekkelijker en veelzijdiger maken van de openbare ruimte. Daartoe zijn 'lichte' (herinrichting en aankleding van straten en pleinen e.d.) en 'zware' kwaliteitsingrepen nodig, zoals herstructurering van woongebieden, verkeerskundig en stedenbouwkundig herstel van het assenkruis en herstructurering van het centrumgebied. Dorpsontwikkeling in Noordwolde betekent uitdrukkelijk geen expansie. Het plangebied is gelegen in het gebied met cijfer 10 (bedrijventerrein). De C1000 zelf ligt in gebied 1 (Dorpskern). Verbetering van de openbare ruimte is passend binnen de welstands ambities van de gemeente voor Noordwolde.



Figuur 9: fragment Welstandsnota met daarop plangebied.

Project 'Bestemming Noordwolde'

Het project Bestemming Noordwolde is een meerjarig project, gericht op het verbeteren van de sociaal-economische positie en de fysieke leefomgeving van de inwoners van Noordwolde in het algemeen en die van mensen in een achterstandssituatie in het bijzonder.

De aanleiding voor dit project is de zorg van provincie Fryslân en gemeente Weststellingwerf rond de sociaal-economische en fysieke situatie in Noordwolde, mede als gevolg van het wegvallen van de rotanindustrie. Deze industrie was in de vorige eeuw de economische motor van het dorp Noordwolde. Binnen het project werken provincie Fryslân, in het kader van het project aandachtsgebieden, gemeente Weststellingwerf en het dorp Noordwolde samen om aan de doelstelling van het project vorm en inhoud te geven. Inhoudelijke afstemming vindt plaats binnen de kerngroep, waarin vertegenwoordigers vanuit het dorp, de provincie en de gemeente zitting hebben.

Het project past hier prima in. Ook het op pagina 8 genoemde herinrichten van het Manaplein maakt hier onderdeel van uit. Verder wordt als onderdeel hiervan de verbinding tussen het parkeerterrein van de Lidl en de C1000 aangepakt. Het verbeteren van de parkeersituatie bij de C1000 is hierop een goede aanvulling.

Conclusie gemeentelijk beleid

Het initiatief om de bestaande bungalow te slopen en er een parkeerterrein aan te leggen is passend binnen de doelstelling van de gemeente.

4 Milieu-aspecten

In dit hoofdstuk worden de relevante milieu-aspecten aan de orde gesteld. Hierbij komen aan de orde archeologie, bodem, cultuurhistorie, ecologie, externe veiligheid, geluid, luchtkwaliteit, vormvrije m.e.r.-beoordeling en water.

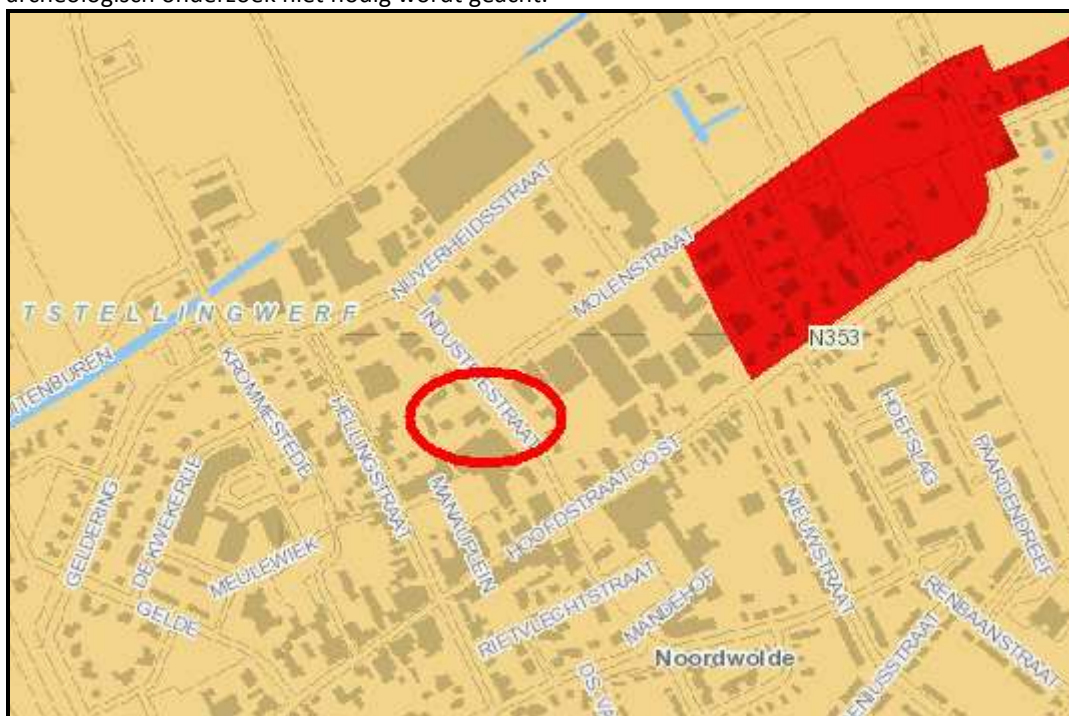
4.1 Archeologie

Algemeen

Het verdrag van Malta regelt de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Nederland heeft dit verdrag in 1992 ondertekend en in 1998 geratificeerd. Het Verdrag van Malta (ook wel Verdrag van Valletta genoemd) is geïmplementeerd in de Monumentenwet. De wet op de archeologische monumentenzorg is in april 2006 door de Tweede Kamer aangenomen en in december van dat jaar door de Eerste Kamer bekrachtigd. Op 1 september 2007 is de wet als onderdeel van de monumentenwet in werking getreden. Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische materiaal in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering. Het is verplicht om in nieuwe bestemmingsplannen (of procedures waarbij afgeweken wordt van het geldende bestemmingsplan zoals deze) rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologisch waarden. Om te bepalen of er archeologisch onderzoek nodig is heeft de provincie Fryslân de Fryske Archeologische Monumentenkaart Extra (FAMKE) gemaakt. Voor twee perioden zijn hierop adviezen gegeven met betrekking tot het uitvoeren van archeologisch onderzoek.

Onderzoek

Voor de periode ijzertijd-middeleeuwen kunnen zich resten bevinden uit de vroeg en vol-middeleeuwse veenontginningen. Daarbij bestaat de kans dat er zich huisterpjes uit deze tijd in het plangebied bevinden. De provincie beveelt aan om bij ingrepen van meer dan 5000m² een historisch en karterend onderzoek te verrichten, waarbij speciale aandacht moet worden besteed aan eventuele Romeinse sporen en/of vroeg-middeleeuwse ontginningen. De ontwikkeling is kleiner dan 5000m² zodat archeologisch onderzoek niet nodig wordt geacht.



Figuur 10a: Advieskaart IJzertijd/middeleeuwen.

Voor de periode steentijd-bronstijd beveelt de provincie aan om bij ingrepen met een oppervlakte van 2500 m² of meer een karterend booronderzoek uit te voeren waarbij minimaal 6 boringen per hectare worden uitgevoerd. In deze gebieden kunnen zich op enige diepte archeologische lagen uit de steentijd bevinden, die zijn afgedekt door een veen- of kleidek. De oppervlakte van het nieuwe parkeerterrein gaat ook niet boven deze oppervlakte uit zodat ook voor deze periode geen specifiek archeologisch onderzoek nodig is.



Figuur 10b: advieskaart steentijd/bronstijd

Conclusie archeologie

Het aspect archeologie vormt geen beperking voor de realisatie van het parkeerterrein. Mochten er tijdens de werkzaamheden toch vondsten gedaan worden dan dienen deze meteen gemeld te worden bij de gemeente en/of provinciaal archeoloog.

4.2 Bodemkwaliteit en asbestinventarisatie

Algemeen

De tijd dat elke vervuiling moest worden aangepakt ligt achter ons. Belangrijkste criterium hierbij is of de vervuiling zodanig is, dat er sprake is van risico's voor gezondheid of milieu. In de praktijk blijken er vrijwel nooit risico's te zijn voor de gezondheid van mensen. Milieurisico's (verspreiding en ecologie) komen wel voor, maar meestal gaat het erom dat eventuele vervuilingen afstemming vereisen met bepaalde ontwikkelingen. Op dit moment is er sprake van een omslag van saneren naar beheren en behoeven alleen de zogeheten "ernstige vervuilingen" in meer of mindere mate aangepakt te worden. De maatregelen worden daarbij afgestemd op de functie.

Regelgeving

Het nationale bodembeleid is geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). Het doel van de Wbb is om te voorkomen dat nieuwe gevallen van bodemverontreinigingen ontstaan. Voor bestaande bodemverontreinigingen is aangegeven in welke situaties (omvang en ernst van verontreiniging) en op welke termijn sanering moet plaatsvinden. Hierbij dient de bodemkwaliteit tenminste geschikt te worden gemaakt voor de functie die erop voorzien is, waarbij verspreiding van verontreiniging zoveel mogelijk wordt voorkomen. Het beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie.

Onderzoek

Op de locatie waar het parkeerterrein aangelegd wordt zijn een tweetal onderzoeken uitgevoerd die in de bijlagen zijn opgenomen. Het betreft:

1. Volledige rapportage Asbestinventarisatie Type A, projectnummer: AIR 4441, d.d. 26 maart 2013 (bijlage 2);
2. Verkennend bodemonderzoek Industriestraat 16 te Noordwolde, projectnummer 73024, d.d. 11 mei 2012 (bijlage 3);

Resultaten asbestonderzoek:

In de onderzochte woning en opstallen zijn diverse asbesthoudende bronnen aangetroffen. In onderstaande tabel zijn de asbesthoudende bronnen opgenomen.

Tabel 1: overzicht asbesthoudende en asbestverdachte toepassingen

Bron nr.	Toepassing	Locatie	Hoeveelheid	Binding	Monster nr.	Analyse	Risicoklasse
1	Golfplaat	Dak schuren	98m ² en 15m ²	Hechtgebonden	M1	Chrysotiel 10-15%	2
2	Vlakke plaat	Achtergevel schuur	6m ²	Hechtgebonden	M2	Chrysotiel 2-5%	2
3	Golfplaat	Achter schuur en tuin	6m ²	Hechtgebonden	Conform M1	Chrysotiel 10-15%	2
4	Restanten vlakke plaat	Maaiveld	50m ²	Hechtgebonden	M3	Chrysotiel 10-15%	2

Ten tijde van het onderzoek heeft er geen destructief onderzoek plaatsgevonden. Niet direct zichtbare asbestverdachte toepassingen zijn derhalve niet in kaart gebracht. Achter bijvoorbeeld wanden, onder vaste vloer afwerkingen, boven verlaagde vaste plafonds, koven en schachten etc. is niet geïnspecteerd. De mogelijkheid is aanwezig dat er nog asbesthoudende toepassingen aanwezig zijn. Alleen met een gericht licht of zwaar destructief onderzoek kan worden vastgesteld of er nog meer asbest verborgen is. Direct voorafgaand aan (totaal)sloop of in sommige gevallen bij renovatie is men verplicht tot het uitvoeren van een aanvullende asbestinventarisatie. Voorafgaand aan de daadwerkelijke sloop zal destructief onderzoek plaatsvinden en een plan opgesteld worden voor de daadwerkelijke sanering van de asbesthoudende materialen.

Resultaten bodemonderzoek

Bodem

Doel van het verkennend bodemonderzoek is het vaststellen of op de locatie sprake is van bodemverontreiniging. Dit in zodanige concentraties, dat er belemmeringen kunnen ontstaan bij het toekomstig gebruik van de bodem of dat er een potentiële bedreiging is voor de volksgezondheid en/of het milieu. De onderzoeksresultaten zijn getoetst aan de Wet Bodembescherming (Wbb).

Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat in de bovengrond een lichte verhoging aan koper, kwik, zink, PAK en PCB's is aangetroffen. De aangetroffen lichte verhoging aan koper, kwik, zink, PAK en PCB in de bovengrond wordt vaker aangetroffen in bewoonde en stedelijke gebieden met (lichte) bijmengingen aan puin in de bodem. De in dit onderzoek aangetroffen lichte verhoging aan koper, kwik, zink, PAK en PCB wordt dan ook gerelateerd aan de bijmengingen aan puin. De aangetroffen lichte verhogingen in de bovengrond zijn niet verontrustend en geven geen aanleiding tot nader onderzoek.

Asbest

Op de locatie ter plaatse van het puinpad en boring 12 (van 0,0 - 0,15 m-mv) zijn zintuiglijk stukjes asbestverdacht materiaal op en in de bodem waargenomen. Uit de resultaten van het asbestinventarisatie rapport blijkt dat de asbestverdachte materialen chrysotiel bevatten en dus asbesthoudend zijn. Het puinpad maakt geen onderdeel uit van de bodem en kan zodoende beschouwd worden als een asbest toepassing.

Vanwege de aanwezigheid van puin blijft formeel gezien de locatie 'asbestverdacht'. Dit betreft de boringen waarbij licht puin is aangetroffen. De status asbestverdacht kan alleen door een aanvullend onderzoek worden verworpen. Gezien de lichte mate aan bijmenging en het niet aantreffen van asbest in deze bijmenging wordt aanbevolen om in plaats van asbestonderzoek bij graafwerkzaamheden in deze zone uit te voeren in de aanwezigheid van een DLP-er. Dit advies zal opgevolgd worden.

Toepassen grond

Bij hergebruik van grond die eventueel bij graafwerkzaamheden op deze locatie vrijkomt, is het Besluit bodemkwaliteit (BBK) van toepassing. Ten aanzien van het BBK is de gemeente het bevoegd gezag. Indien op deze locatie grond vrijkomt wordt aanbevolen om de mogelijkheden tot hergebruik van de grond met de gemeente te overleggen. De bovengrond van MM2 en ondergrond van de onderzoekslocatie voldoet aan de norm voor achtergrondwaarde (schone grond). Indicatieve toetsing wijst uit dat de bovengrond van MM1 voldoet aan de norm industrie.

Grond met de kwaliteitsklasse achtergrondwaarde is multifunctioneel toepasbaar en mag worden toegepast in een ander werk dan wel als bodem. Grond met de kwaliteitsklasse industrie is onder bepaalde voorwaarden herbruikbaar. Hiervoor gelden de beleidregels van het bevoegd gezag (veelal de gemeente waarbinnen de grond wordt toegepast). De grond met de kwaliteitsklasse achtergrondwaarde of industrie mag altijd onbewerkt worden hergebruikt op de locatie/in het werk zelf (tijdelijke uitname en terugplaatsing).

Conclusie onderzoek

Uit de onderzoeksresultaten kan worden geconcludeerd dat de kwaliteit van de bodem voldoet aan de eisen, die gesteld worden bij de huidige en toekomstige gebruiksfunctie. De locatie kan op basis van de onderzoeksgegevens de hypothese 'Onverdachte locatie' worden gehandhaafd.

Conclusie bodemonderzoek en asbestinventarisatie

Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat de bodem gebruikt kan worden voor de gewenste voorziening parkeerterrein.

4.3 Cultuurhistorie

Op het gebied van cultuurhistorie is de Modernisering Monumentenzorg (MoMo) een belangrijke recente wijziging. Deze heeft invloed op meerdere gebieden van de monumentenzorg en cultuurhistorische waarden. Voor het bestemmingsplan is de verplichting om aan te tonen dat rekening is gehouden met cultuurhistorische waarden (art. 3.1.6, lid 2, sub a) van belang. Daarbij gaat het om zowel archeologische waarden, historisch-bouwkundige waarden als historisch-geografische waarden. Door de Rijkdienst voor het Cultureel Erfgoed is, naar aanleiding van een motie in de Eerste Kamer, gewerkt aan normen voor cultuurhistorisch onderzoek in het kader van het bestemmingsplan. Uitgangspunt is een inventarisatie, waardering en selectie van cultuurhistorische waarden en de vertaling daarvan in het bestemmingsplan. Deze vertaling gaat verder dan een beschrijving in de toelichting, maar vraagt in geval van bijzondere waarden ook om regels die de cultuurhistorische waarden beschermen.

Onderzoek

Fryslân heeft een rijke cultuurhistorie. Zowel in landschappen als in steden en dorpen kent de provincie een grote variatie aan cultuurhistorische objecten en structuren. De overgangen van de hogere zandgronden naar de lagere veengebieden en de zeekelegebieden enerzijds en de eilanden in de zoute delta anderzijds, vormen de basis voor de bewoningsgeschiedenis van Fryslân. Ondanks de vele ingrepen in het verleden zijn de verschillende ontwikkelingsstadia vaak nog goed herkenbaar. Deze rijke erfenis vormt een belangrijk onderdeel van de ruimtelijke kwaliteit en de culturele identiteit van de provincie. De provincie heeft het gebied niet aangewezen als een gebied met bijzondere waarden die op speciale bescherming verdienen op grond van cultuurhistorische waarden.

De omgeving van Noordwolde was van oudsher belangrijk voor het graven van turf. Om het gewonnen turf te kunnen vervoeren heeft men de Noordwolder sloot gegraven. Belangrijke wegen zijn de al eerder genoemde Hoofdstraat en Industriestraat die gezamenlijk een 'kruis' vormen. Het nieuwe parkeerterrein zal het karakter van het dorp kunnen versterken. Door de nieuwe parkeerplaatsen zal het straatbeeld verbeteren omdat er in de nieuwe situatie geen sprake meer zal zijn van wildgeparkeerde auto's.

Ook is de bungalow die gesloopt wordt niet van speciale waarde voor het dorpsgezicht. Ten aanzien van de cultuurhistorie van Noordwolde zal er door de komst van het parkeerterrein een verbetering optreden

Conclusie

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de uitvoering van de plannen omdat er geen sprake is van bijzondere cultuurhistorische waarden die beschermd moeten worden.

4.4 Ecologie

Algemeen

Ten aanzien van natuurwaarden zijn zowel gebiedsbescherming (Natuurbeschermingswet en Ecologische Hoofdstructuur) als soortbescherming (Flora- en faunawet) van belang.

Natuurbeschermingswet 1998

Uit een oogpunt van gebiedsbescherming is de Natuurbeschermingswet 1998, die op 1 oktober 2005 in werking is getreden, van belang. Deze wet onderscheidt drie soorten gebieden, te weten:

- a. door de minister van LNV aangewezen gebieden, zoals bedoeld in de Vogel- en Habitatrichtlijn;
- b. door de minister van LNV aangewezen beschermde natuurmonumenten;
- c. door Gedeputeerde Staten aangewezen beschermde landschapsgezichten.

De wet bevat een zwaar beschermingsregime voor de onder a en b bedoelde gebieden (in de vorm van verboden voor allerlei handelingen, behoudens vergunning van Gedeputeerde Staten of de minister van LNV). De bescherming van de onder c bedoelde gebieden vindt plaats door middel van het bestemmingsplan. De speciale beschermingszones hebben een externe werking, zodat ook ingrepen diebui ten deze zones plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Natuurbeschermingswet 1998 de uitvoering van het plan niet in de weg staat. Dit is het geval wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen vergunning ingevolge de Natuurbeschermingswet 1998 zal kunnen worden verkregen. Speciale beschermingszones maken onderdeel uit van een samenhangend Europees ecologisch netwerk: Natura 2000. Dit netwerk is vergelijkbaar met de Nederlandse Ecologische Hoofdstructuur, echter op Europees niveau.

Ecologische Hoofdstructuur

De Nota Ruimte geeft het beleidskader voor de duurzame ontwikkeling en een verantwoord toekomstig grondgebruik in de vorm van onder andere de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones. Het plangebied ligt niet in de EHS.

Flora en fauna

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Deze wet regelt de bescherming van wilde dier- en plantensoorten. In de wet zijn de voormalige Jacht- en Vogelwet opgenomen, alsmede desoortbeschermingsparagrafen uit de Natuurbeschermingswet. Tevens is een deel van de verplichtingen op grond van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn opgenomen. De Flora- en faunawet verbiedt om dieren te doden of hun rust- of verblijfplaats te verstoren. Ook legt de wet de zorgplicht van de burger voor de flora en fauna vast. Er zijn vrijstellingsbepalingen, onder andere in verband met de jacht en de schadebestrijding. Afwijkingen van de verbodsbepalingen zijn mogelijk indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

Onderzoek

Door ingenieursbureau Oranjewoud is een ecologisch onderzoek uitgevoerd in het plangebied. In het onderzoek 'Natuurtoets Industriestraat 16 te Noordwolde (gemeente Weststellingwerf), projectnr. 261863, revisie 00, 26 april 2013' worden de resultaten daarvan beschreven. Het gehele rapport is als bijlage 4 opgenomen. In het onderzoek worden de volgende conclusies getrokken.

Bij het kappen van bomen en het verwijderen van de overige vegetatie binnen het plangebied dient er ook rekening gehouden te worden met eventuele broedvogels tijdens het vogelbroedseizoen. Er wordt een (vrijblijvend) advies gegeven om de werkzaamheden buiten het broedseizoen (globaal half maart tot en half augustus) uit te voeren. Op deze wijze zijn voor het verwijderen van de vegetatie geen belemmeringen vanuit de Flora- en faunawet aan de orde. Indien het groen gedurende het broedseizoen verwijderd dient te worden is ecologische begeleiding nodig. Indien er geen broedende vogels aanwezig zijn kan er ook gedurende het voorjaar gekapt worden.

Voor wat betreft de EHS is er alleen bij directe aantasting sprake van vervolgstappen in de vorm van compensatie. Er bevindt zich geen EHS binnen het plangebied. Wel komt EHS voor in de omgeving van het plangebied, echter ruim buiten de invloedssfeer van de ingreep. Er is van directe aantasting van de EHS dan ook geen sprake. Uit de bureaustudie blijkt dat er binnen 3 kilometer van het plangebied geen Natura 2000-gebieden liggen. Vanwege de grote afstand, de aard en omvang van de ontwikkeling zijn effecten op Natura 2000-gebieden uit te sluiten. Er is daarom geen noodzaak voor een compensatieplan (EHS) of een voortoets (Nb-wet).

Conclusie

Indien er buiten het broedseizoen en conform de algemeen geldende zorgplicht gewerkt wordt, zijn er vanuit de natuurwetgeving geen belemmeringen voor de voorgenomen ingreep. Het aspect ecologie vormt daarmee geen beperking voor de realisatie van het parkeerterrein.

4.5 Externe veiligheid

Beleidskader

Bij Externe Veiligheid (EV) gaat het om de gevaren die de directe omgeving loopt in het geval er iets mis mocht gaan tijdens de productie, het behandelen of het vervoer van gevaarlijke stoffen. De daaraan verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven. Binnen de EV worden twee normstellingen gehanteerd:

- het Plaatsgebonden Risico (PR) richt zich vooral op de te realiseren basisveiligheid voor burgers;
- het Groepsrisico (GR) stelt beperkingen aan de maatschappelijke ontwrichting als gevolg calamiteiten met gevaarlijke stoffen.

Bebouwing is niet toegestaan binnen de zogenaamde 10-6 contour van het PR:

- rond inrichtingen waarin opslag / verwerking gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- langs transportroutes (weg, spoor, water, buisleiding) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

Risico's verbonden aan het transport gevaarlijke stoffen zijn in kaart gebracht in de diverse risicoatlassen. In het Besluit EV Inrichtingen (BEVI) is opgenomen dat voor iedere toename van het GR een verantwoordingsplicht geldt, ook als de verandering geen overschrijding van de norm veroorzaakt.

Onderzoek

De aanleg van het parkeerterrein zorgt niet voor de toevoeging van een nieuw risicovol object. Uit de risicokaart blijkt dat in de directe omgeving ook geen bedrijven aanwezig zijn die voor risico zorgen en of onder de werking van het besluit externe veiligheid vallen. Dichtstbijzijnde bedrijf is een tankstation aan de Nijverheidsweg, deze is echter niet van invloed op onderhavig plangebied. Door de aanleg van het parkeerterrein zal het plaatsgebonden alsmede groepsrisico niet toe- of afnemen.



Figuur 11: fragment risicokaart.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid geeft geen beperkingen voor de uitvoering van de plannen omdat er geen sprake is van realisatie van een gevoelig- of gevaarlijk object.

4.6 Geluid

Algemeen

Geluid is één van de factoren die de beleving van de leefomgeving in belangrijke mate bepalen. Door de toename van het verkeer en de bedrijvigheid wordt de omgeving in steeds sterkere mate belast met geluid. Dit leidt tot steeds meer klachten. In een aantal gevallen wordt de gezondheid beïnvloed door geluid. Hoge geluidsniveaus kunnen het gehoor beschadigen en ook de verstoring van de slaap kan op de lange duur slecht zijn voor de gezondheid. Door de toename van het geluid in de omgeving, wordt de behoefte aan stilte steeds meer als een noodzaak gevoeld.

Regelgeving

De Wet geluidhinder, de Luchtvaartwet en de Wet milieubeheer zijn in het kader van geluidhinder van belang. Bij nieuwe ontwikkelingen van geluidgevoelige bestemmingen dient de geluidssituatie in beeld gebracht te worden. De geluidsniveaus op de gevels van de nieuwe gebouwen worden getoetst aan de geluidsnormen. Er dient gekeken te worden naar vier bronnen van geluid, namelijk:

- wegverkeerslawaai;
- spoorlawaai;
- industrielawaai;
- vliegtuiglawaai.

Het juridisch kader voor wegverkeerslawaai, spoorlawaai en industrielawaai wordt gevormd door de Wet geluidhinder. Vliegtuiglawaai wordt geregeld in de Luchtvaartwet. Er liggen geen geluidszones van

het spoorlawaai, industrielawaai en vliegtuiglawaai over het plangebied, waardoor deze niet nader beschouwd worden.

Onderzoek

In het kader van de planontwikkeling is door advies en ingenieursbureau Oranjewoud een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek (*Akoestisch onderzoek nieuw parkeerterrein C1000 Industriestraat 16, Noordwolde, projectnummer 261863, revisie oo, d.d. 24 april 2013*) is inzicht te geven in de akoestische inpasbaarheid in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Hiertoe is de geluidbelasting bepaald op een aantal beoordelingspunten. De op deze punten bepaalde geluidbelasting is vervolgens vergeleken met de richtwaarden uit de VNG-publicatie 'Milieuzonering en bedrijven'. Het gehele rapport is als bijlage 5 opgenomen.

Onder representatieve omstandigheden bedraagt het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (LAr,LT) op de gevels van woningen van derden ten hoogste 48 dB(A) in de dagperiode en 44 dB(A) in de avondperiode als gevolg van het nieuwe parkeerterrein.

Het maximale geluidniveau (LAm_{ax}) bedraagt ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen ten hoogste 65 dB(A) in zowel de dag- als avondperiode. Het equivalente geluidniveau ten gevolge van verkeer van en naar de inrichting bedraagt ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen ten hoogste 45 dB(A) in de dagperiode en 41 dB(A) in de avondperiode.

Conclusie

Met bovenstaande niveaus wordt voldaan aan de richtwaarden zoals gesteld in het de VNG-publicatie 'Milieuzonering en bedrijven' voor gemengd gebied. Inpassing van het plan op het gebied van geluid is derhalve mogelijk.

4.7 Luchtkwaliteit

Algemeen

Door de uitstoot van uitlaatgassen door onder andere de industrie en het verkeer komen schadelijke stoffen in de lucht. Vooral langs drukke wegen kunnen de concentraties van verschillende stoffen zo hoog zijn dat deze de gezondheid kunnen aantasten. Om te voorkomen dat de gezondheid wordt aangetast door luchtverontreiniging dient bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen rekening gehouden te worden met de luchtkwaliteit ter plaatse.

Regelgeving

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer (Wm). In samenhang met Titel 5.2 zijn de grenswaarden voor luchtkwaliteit in Bijlage 2 van de Wm opgenomen. In Titel 5.2 Wm is bepaald dat bestuursorganen een besluit, dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, kunnen nemen wanneer:

- wordt voldaan aan de in bijlage 2 Wm opgenomen grenswaarden;
- een besluit (per saldo) niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- aannemelijk is gemaakt dat een besluit 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de concentratie van een stof;
- het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

In Titel 5.2 Wm is ook vastgelegd op welke plaatsen geen beoordeling van de luchtkwaliteit hoeft plaats te vinden. Dit wordt beschreven in het zogenaamde toepasbaarheidsbeginsel. Dit is onder andere het geval in gebieden in de buitenlucht waartoe leden van het publiek normaliter geen toegang hebben, op een arbeidsplaats als bedoeld in de Arbeidsomstandighedenwet 1998 en op de rijbaan en middenberm van een weg.

Bij Titel 5.2 Wm horen uitvoeringsregels die zijn vastgelegd in Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB) en ministeriële regelingen. De volgende AMvB's en regelingen zijn of kunnen relevant zijn bij luchtkwaliteitsonderzoeken: AMvB en Regeling niet in betekenende mate bijdragen; Regeling projectsaldering 2007; Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007; Besluit Gevoelige bestemmingen.

Besluit niet in betekenende mate bijdragen

In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (NIBM) is vastgelegd wanneer een project/plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een plan/project draagt niet in betekenende mate bij als de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel NO₂ als PM₁₀ niet meer bedraagt dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor die stoffen. Dit komt voor beide stoffen overeen met een maximale toename van de concentraties met 1,2 µg/m³. Projecten die niet in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven niet getoetst te worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Wel moet worden aangetoond dat als gevolg van het project de jaargemiddelde concentraties PM₁₀ en NO₂ niet met meer dan 1,2 µg/m³ toenemen. In de onder het Besluit NIBM vallende Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is tot slot een aantal categorieën van plannen (projecten) opgenomen waarvoor tot een bepaalde omvang zonder meer geldt dat deze plannen niet in betekenende mate bijdragen. Blijft de ontwikkeling binnen de voor deze categorieën opgenomen grenzen, dan is het project per definitie niet in betekenende mate, hoeft dit niet met berekeningen te worden aangetoond en hoeft ook in dat geval verder geen toetsing aan de grenswaarden plaats te vinden. Ook de aanleg van dit parkeerterrein valt onder deze regeling.

Conclusie

Dit project valt onder de werking van het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (Nibm). De toename van het verkeer zal dermate laag zijn dat er geen overschrijding zal plaatsvinden van de waarden uit de Wet milieubeheer.

4.8 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Inleiding

Per 1 april 2011 is het Besluit milieueffectrapportage gewijzigd. Eén van de belangrijkste wijzigingen in het Besluit is de invoering van een vormvrije m.e.r.-beoordeling voor activiteiten die genoemd worden in het Besluit milieueffectrapportage (kolom 1 van de D-lijst), maar onder de daar genoemde drempelwaarden liggen. Een stedelijk ontwikkelingsproject staat omschreven het Besluit onder D 11.2. De voorgenomen ontwikkeling (realiseren parkeerplaatsen en aanpassing infrastructuur) blijft weliswaar ruim onder de aangegeven drempelwaarden (kolom 2), maar op grond van de nieuwe wetgeving is alsnog een vormvrije m.e.r.-beoordeling noodzakelijk. In dat kader is een vormvrije m.e.r.-beoordeling gemaakt, waarin in principe voor alle milieuaspecten moet worden nagegaan of er sprake kan zijn van belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze maakt onderdeel uit van de toelichting van het bestemmingsplan (art. 2 lid 5 van het Besluit milieueffectrapportage).

De voorgenomen ontwikkeling

De ontwikkeling betreft de aanleg van parkeerplaatsen.

Onderzoek

Bij de beoordeling of een project belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben, is rekening gehouden met de criteria in Bijlage III bij de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling (richtlijn 85/337/EEG). De hoofdcriteria zijn:

- a. kenmerken van de projecten;
- b. plaats van de projecten;
- c. kenmerken van het potentiële effect;

De parkeerplaatsen zijn gelegen midden in een bestaande kern. De uitbreiding waarvoor deze procedure doorlopen wordt zal plaatsvinden op een terrein dat voorheen in gebruik was als woning en tuin. Potentiële effecten zijn mogelijk een kleine toename van verkeer van/naar deze locatie. In de directie omgeving is geen sprake van waardevolle natuurgebieden (EHS/Natura-2000 gebieden) die negatief beïnvloed worden door deze ontwikkeling. Ook zijn er uit de uitgevoerde omgevingsonderzoeken geen aspecten naar voren gekomen waaruit zou blijken dat deze uitbreiding een grote (negatieve) invloed kan hebben. In de directe omgeving is daarnaast geen sprake van grootschalige nieuwe ontwikkeling waarbij sprake kan zijn van cumulatieve aspecten.

Conclusie

De voorgenomen uitbreiding kan worden aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject zoals omschreven in het Besluit milieueffectrapportage onder D 11.2. De conclusie van de m.e.r.-beoordeling is dat het plan op zich en in samenhang met andere plannen geen belangrijke negatieve gevolgen zal hebben voor de kenmerken van het gebied zelf en voor het woon- en leefmilieu in de omgeving. Er worden geen negatieve effecten verwacht vanwege de ligging van het plangebied ten opzichte van gevoelige gebieden. De overall conclusie is op grond hiervan dat geen belangrijke nadelige milieugevolgen worden verwacht en dat het opstellen van een MER niet noodzakelijk wordt geacht.

4.9 Water

Algemeen

Schoon, voldoende en veilig water. Dat is voor iedereen belangrijk. Daarom is het nodig om bij ruimtelijke plannen, zoals bouwvergunningen en bestemmingsplannen, rekening te houden met water. Water moet namelijk voldoende ruimte krijgen in deze plannen. Daarom bestaat de watertoets. De watertoets is verplicht sinds 1 november 2003. Deze toets laat zien of een plan op de juiste locatie komt én of het plan rekening houdt met schoon, voldoende en veilig water. Gemeenten, provincies, het rijk en soms particulieren vragen de toets aan bij de waterbeheerder. Dit is meestal Wetterskip Fryslân en soms Rijkswaterstaat of de provincie Fryslân.

Onderzoek

Voor dit project is bij het Wetterskip Fryslân een watertoets aangevraagd via de site www.dewatertoets.nl. Hieruit is gebleken dat er een regulier advies gegeven moest worden. Dit is noodzakelijk vanwege de toename aan verharding die ontstaat na de aanleg van het parkeerterrein. Op dit moment is er sprake van een perceel van 2.280m² waarbij zo'n 550m² verhard is door de bestaande woning, bijgebouw en bijbehorende verharding. De toename aan verharding bedraagt ca. 1.860m². Over compenserende maatregelen wordt overlegd met het Wetterskip waarbij de mogelijkheid van doorlatende bestrating mede besproken wordt ter compensatie van de toename aan verharding. De afwatering van het terrein zal plaatsvinden op het reguliere riool, net als alle andere parkeerterreinen in de directe omgeving.

Conclusie

In overleg met de gemeente en het Wetterskip wordt een passende oplossing gecreëerd waarbij de wateraspecten geen beperkingen zullen geven voor de omgeving.

5 Economische uitvoerbaarheid

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening geldt de verplichting om bij een bestemmingsplan (of omgevingsvergunning waarbij afgeweken wordt van het bestemmingsplan) het kostenverhaal te regelen. In sommige gevallen is een exploitatieplan benodigd. Een uitzondering geldt als er een anterieure overeenkomst is afgesloten, waarin het kostenverhaal is geregeld. Hierin staan ook afspraken over de afhandeling van eventuele planschade, deze kosten komen voor rekening van de initiatiefnemer. Deze anterieure overeenkomst wordt afgesloten tussen initiatiefnemers en de gemeente. Daarmee is het kostenverhaal in voldoende mate gedekt.

6 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het kader van de vergunningverlening zal de omgevingsvergunning gedurende zes weken ter inzage gelegd worden. In deze periode kunnen inhoudelijke reacties gegeven worden op het voornemen om vergunning te verlenen voor onderhavig initiatief om een parkeerterrein aan de leggen aan de Industrieweg 16 te Noordwolde.

De ingekomen reacties zullen na afloop van de ter inzage periode door burgemeester en wethouders van een inhoudelijke reactie worden voorzien en betrokken worden bij de definitieve besluitvorming.