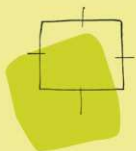


**Ruimtelijke onderbouwing omgevingsvergunning
Dorpsstraat 741 in Oudkarspel**

DEFINITIEF



BügelHajema

Plek voor ideeën

**Ruimtelijke onderbouwing omgevingsvergunning
Dorpsstraat 741 in Oudkarspel**

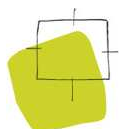
D E F I N I T I E F

Inhoud

Notitie + bijlagen

11 november 2011

Projectnummer 122.22.03.07.00



Ideeën voor een plek

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Beschrijving van de bestaande situatie	7
2.1	Functionele karakteristiek	7
2.2	Ruimtelijke karakteristiek	7
3	Beleidskader	9
3.1	Rijksbeleid	9
3.1.1	Nota Ruimte	9
3.2	Provinciaal beleid	9
3.2.1	Structuurvisie Noord-Holland 2040	9
3.2.2	Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie	10
3.3	Gemeentelijk beleid	11
3.3.1	Structuurvisie 2000-2020	11
3.3.2	Regionale woonvisie Noord-Kennemerland 2005-2015	11
3.3.3	Woonvisie 2005-2015	12
3.3.4	Welstandsnota Langedijk	12
4	Planologische randvoorwaarden	15
4.1	Waterhuishouding	15
4.2	Cultuurhistorie	16
4.3	Ecologie	18
4.4	Geluidhinder	21
4.5	Luchtkwaliteit	24
4.6	Externe veiligheid	25
4.7	Bodem	27
4.8	Bedrijven en (milieu)hinder	29
4.9	Verkeer en parkeren	29
5	Project-beschrijving	31
6	Economische uitvoerbaarheid	33

Bijlagen

Inleiding



De gemeente Langedijk heeft het verzoek gekregen om medewerking te verlenen aan de bouw van een woning op het perceel aan de Dorpsstraat 741 in Oudkarspel. Hiervoor is de gedeeltelijke sloop van de bestaande gebouwen op het perceel noodzakelijk.

AANLEIDING

Door middel van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan wordt de bouw van de woning planologisch-juridisch mogelijk gemaakt. Deze omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan hangt onder andere samen met de omgevingsvergunning voor het bouwen (om vergissingen te voorkomen: er is sprake van één omgevingsvergunning). De omgevingsvergunning biedt het kader voor de ontwikkeling. Het is mogelijk hieraan regels voor het gebruiken en het bouwen te koppelen.

Een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan moet samen gaan met een goede ruimtelijke onderbouwing. In een dergelijke onderbouwing is uiteengezet of er vanwege het project sprake is van een goede ruimtelijke ordening. De voorliggende notitie is een goede ruimtelijke onderbouwing voor de omgevingsvergunning Dorpsstraat 741 in Oudkarspel.

Het projectgebied van de omgevingsvergunning Dorpsstraat 741 in Oudkarspel betreft het perceel aan de Dorpsstraat 741 in Oudkarspel. Het projectgebied ligt in het oosten van Oudkarspel. In figuur 1 is het projectgebied in hoofdlijnen weergegeven.

PROJECTGEBIED



Figuur 1. Het projectgebied in hoofdlijnen (rood)
(Bron: Google Earth)

GELDENDE
BESTEMMINGSPLAN

De voor de gronden in het projectgebied geldende bestemmingsplannen zijn de bestemmingsplannen:

- “Oudkarspel”, zoals dat op 1 juli 2003 door de gemeenteraad is vastgesteld en door Gedeputeerde Staten is goedgekeurd op 10 februari 2004;
- “Oudkarspel Partiële herziening”, zoals dat op 5 februari 2008 door de gemeenteraad is vastgesteld.

Op grond van het bestemmingsplan zijn de gronden binnen het projectgebied bestemd als Woondoeleinden II en aangeduid als bedrijf. De bouw van de woning is hier niet toegestaan omdat deze gedeeltelijk buiten het bouwvlak wordt gebouwd.

LEESWIJZER

Na de inleiding in dit hoofdstuk is in hoofdstuk 2 een beschrijving van de bestaande situatie uiteengezet. In hoofdstuk 3 is het ruimtelijk beleidskader uiteengezet waarin een samenvatting van het betreffende (ruimtelijk) beleid van het rijk, de provincie en de gemeente is opgenomen. Hierna zijn in hoofdstuk 4 de planologische randvoorwaarden uiteengezet. Hierin is ook een samenvatting van de hiervoor noodzakelijke onderzoeken opgenomen. In hoofdstuk 5 is een beschrijving van het project uiteengezet. Als laatste is in hoofdstuk 6 de economische uitvoerbaarheid van het project uiteengezet.

B e s c h r i j v i n g v a n d e b e s t a a n d e s i t u a t i e

2

2.1

Functionele karakteristiek

Het projectgebied ligt in het lint langs de Dorpsstraat en de Voorburggracht, ongeveer 290 meter ten noorden van het knooppunt met de Provincialeweg (N504). Het projectgebied wordt langs de Dorpsstraat en de Voorburggracht ontsloten.

In het projectgebied is een landbouwmechanisatiebedrijf gevestigd. De gronden in het projectgebied zijn hier overeenkomstig voor in gebruik. In het lint langs de Dorpsstraat en de Voorburggracht en ook in de directe omgeving staan vooral woningen.

2.2

Ruimtelijke karakteristiek

De gronden binnen het projectgebied zijn overeenkomstig het gebruik ingericht voor een landbouwmechanisatiebedrijf. In het oosten van het projectgebied staat het bedrijfsgebouw van het bedrijf en in het westen staat een garagegebouw. De gronden zijn voorzien van een oppervlakteverharding.

Het bedrijfsgebouw, alsook de woningen in het lint langs de Dorpsstraat en de Voorburggracht in directe omgeving, zijn georiënteerd op de Dorpsstraat. De woningen bestaan vooral uit één bouwlaag met schild- of zadelkap. Enkele woningen hebben een mansardekap.

In figuur 2 is de bestaande situatie in en in de directe omgeving van het projectgebied weergegeven.



Figuur 2. Bestaande situatie in en in de directe omgeving van het projectgebied (rood)

3.1

Rijksbeleid

3.1.1

Nota Ruimte

Op 23 april 2004 is door het kabinet de “Nota Ruimte” vastgesteld. De nota is op 17 mei 2005 door de Tweede Kamer en achtereenvolgens op 17 maart 2006 door de Eerste Kamer aangenomen. In de “Nota Ruimte” heeft het kabinet haar beleid voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland voor de periode tot 2020 uiteengezet. In de nota zijn de hoofdlijnen van het beleid opgenomen.

Uitgangspunt van het beleid is “decentraal wat kan, centraal wat moet”. Dit betekent dat de ruimtelijke ontwikkeling en inrichting vooral een verantwoordelijkheid van de provincies en gemeenten is. Het beleid is vooral gericht op het bieden van ruimte voor ontwikkeling om zo krachtige steden en een levendig platteland te bevorderen.

Het kabinet zet in zijn beleid in op het bundelen van stedelijke ontwikkelingen. Daarbij wordt onder andere de ruimte binnen bestaand stedelijk gebied op de beste manier gebruikt. Het kabinet biedt gemeenten ruimte voor het bouwen voor de eigen woningbehoefte. Dit is uitdrukkelijk een taak van provincies en gemeenten. Hiervoor is regionaal overleg noodzakelijk wat betreft onder andere de verdeling van de woningen.

3.2

Provinciaal beleid

3.2.1

Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 is door Provinciale Staten de Structuurvisie Noord-Holland 2040 vastgesteld. Hierin zet de provincie haar visie op de (ruimtelijke) ontwikkeling van Noord-Holland uiteen. Daarbij omschrijft de provincie ook het beeld van Noord-Holland in 2040.

In de visie maakt de provincie de keuze om vooral in het bestaand stedelijk gebied ontwikkelingen mogelijk te maken. Hiermee zet de provincie in op het behouden en versterken van het open landelijk gebied. Door de uitbreiding van het stedelijk gebied te beperken wil de provincie inspelen op de verwachte

afname van het aantal inwoners in de periode na 2040. De provincie wil het landelijk gebied ontwikkelen op basis van het karakter van het landelijk gebied in Noord-Holland waardoor de provincie een bijzonder gebied blijft voor wonen, werken en recreatie en toerisme.

Noord-Holland moet een aantrekkelijke provincie blijven. In de structuurvisie heeft de provincie hiervoor verschillende provinciale belangen aangewezen. Hierbij zijn drie hoofdbelangen onderscheiden. Deze drie hoofdbelangen zijn samen het ruimtelijke streven van de provincie. In figuur 3 is dit in een overzicht weergegeven.

Ruimtelijke kwaliteit	Duurzaam ruimtegebruik	Klimaatbestendigheid
Behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen	Milieukwaliteiten	Voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast
Behoud en ontwikkeling van natuurgebieden	Behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken	Voldoende en schoon drink-, grond- en oppervlaktewater
Behoud en ontwikkeling van groen om de stad	Voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting	Voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie
	Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij	
	Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor economische activiteiten	
	Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor recreatieve en toeristische voorzieningen	

Figuur 3. Overzicht provinciale belangen

Om de provinciale belangen te waarborgen is door Provinciale Staten de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie vastgesteld.

3.2.2

Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

Door Provinciale Staten is op 21 juni 2010 de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie vastgesteld. De verordening is op 3 november 2010 in werking getreden. Hierin zijn de provinciale belangen zoals opgenomen in de Structuurvisie Noord-Holland 2040 uitgewerkt in algemene regels.

Bestaand bebouwd gebied en landelijk gebied

In de verordening zijn voor verschillende gebieden regels opgenomen. In hoofdlijnen zijn twee algemene gebieden onderscheiden: het bestaand bebouwd gebied en het landelijk gebied. Op de kaart bij de verordening ligt het projectgebied in het bestaand bebouwd gebied.

Bestaand bebouwd gebied

In de toelichting op de regels voor bestaand bebouwd gebied is opgemerkt dat gemeenten voor de gronden in het bestaand bebouwd gebied een bestemmingsplan moeten opstellen. Daarbij is er veel ruimte voor eigen beleid van de gemeenten.



Figuur 4. Fragment van de kaart bij de verordening, bestaand bebouwd gebied (rood)

3.3

Gemeentelijk beleid

3.3.1

Structuurvisie 2000-2020

De gemeenteraad heeft op 21 maart 2000 de “Structuurvisie 2000-2020” vastgesteld. Hierin heeft de gemeente haar ruimtelijk beleid voor de gemeente voor de periode tot 2015 uiteengezet. De structuurvisie is de basis voor op te stellen bestemmingsplannen van de gemeente.

In de structuurvisie merkt de gemeente op dat wat betreft het wonen het beleid is gericht op het verbeteren van de woonomgeving door voorzieningen hier te behouden of te vestigen, het bieden van uiteenlopend aanbod van woningen en het beheren van de woonomgeving.

3.3.2

Regionale woonvisie Noord-Kennemerland 2005-2015

In de periode januari-februari 2006 is door de gemeenteraden van de regio Noord-Kennemerland, waar de gemeente Langedijk onderdeel van is, de “Re-

gionale woonvisie Noord-Kennemerland 2005-2015” vastgesteld. Hierin zetten de gemeenten hun beleid voor het wonen voor de periode 2005-2015 uiteen.

In de regionale woonvisie hebben de gemeenten bepaald welke woningen waar gebouwd mogen worden. Op grond van het “Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord” moeten er in de regio in de periode tot 2025 ten minste 15.100 woningen worden gebouwd. Hoewel het aantal inwoners in deze periode naar verwachting kleiner is dan bij het opstellen van het ontwikkelingsbeeld werd verwacht, is er voorlopig nog geen aanleiding om het aantal van 15.100 te bouwen woningen te wijzigen. In de regio is nog steeds sprake van een onvoldoende aantal woningen.

In de regionale woonvisie merken de gemeenten op dat de gemeenten in beginsel woningen bouwen voor de eigen woningbehoefte. Uit de regionale woonvisie blijkt dat er in de gemeente Langedijk in de uitbreidingsgebieden voldoende mogelijkheden zijn om woningen voor de eigen behoefte van Langedijk te bouwen. Uitgangspunt is dat de helft van de te bouwen woningen in bestaand stedelijk gebied worden gebouwd. Ook blijkt dat het beleid van de gemeenten vooral ook gericht is op het bouwen van woningen voor jongeren en ouderen.

3.3.3

Woonvisie 2005-2015

Op 10 januari 2006 heeft de gemeenteraad de “Woonvisie 2005-2015” vastgesteld waarin zij haar beleid voor het bouwen van woningen uiteen heeft gezet. Deze visie was voor de gemeente Langedijk ook de basis voor de door de gemeenten in de regio Noord-Kennemerland opgestelde regionale woonvisie.

Het beleid van de gemeente is onder andere gericht op:

- het bouwen van woningen voor de eigen woningbehoefte;
- het bieden van mogelijkheden voor alle (nieuwe) inwoners in zowel de wijk alsook in het dorp;
- in het bijzonder mogelijkheden bieden aan onder andere mensen met een zorgbehoefte;
- waarborgen van leefbare wijken en dorpen.

3.3.4

Welstandsnota Langedijk

Op 2 december 2003 is de “Welstandsnota Langedijk” door de gemeenteraad vastgesteld. In de welstandsnota zet de gemeente haar welstandsbeleid uiteen. Dit beleid is er op gericht om de ‘redelijke eisen van welstand’ te waarborgen.

In de welstandsnota zijn verschillende welstandsgebieden onderscheiden. Op de welstandsbeleidskaart ligt het projectgebied in een gebied aangeduid als Dorpslinten.

Het welstandsbeleid voor dit gebied is wat betreft het gebied aangeduid als Dorpslinten gericht op het behouden en versterken van de bestaande situatie. Dit deel is aangeduid als bijzonder welstandsgebied. In de welstandsnota is een overzicht van de welstandseisen voor het gebied aangeduid als Dorpslinten alsook voor de gebouwen en dergelijke opgenomen. Welstandseisen zijn onder andere:

- De hoofdgebouwen zijn met de voorgevel op de weg gericht.
- De voorgevelrooilijn volgt de weg en in de voorgevelrooilijn zijn kleine verspringen opgenomen.
- Aan- en uitbouwen en bijgebouwen zijn wat betreft de plaats ondergeschikt aan het hoofdgebouw.
- Er is sprake van vooral niet-samengestelde bouwmassa's van één tot twee bouwlagen met duidelijke kap.
- Aan- en uitbouwen en bijgebouwen zijn wat betreft schaal ondergeschikt.

Planologische randvoorwaarden



4.1

Waterhuishouding

In het “Nationaal Waterplan” is het beleid met betrekking tot het water(beheer) vastgelegd. Het beleid is gericht op “een veilige en leefbare delta, nu en in de toekomst”.

WET- EN REGELGEVING

Op 22 december 2009 is de “Waterwet” (Wtw) in werking getreden. Uitgangspunt van de Wtw is een volledig beheer van het watersysteem. Op grond van de Wtw is er ook een goede samenhang tussen het waterbeleid en de ruimtelijke ordening.

In de nota “Anders omgaan met water” is bepaald dat de gevolgen van (ruimtelijke) ontwikkelingen voor de waterhuishouding uitdrukkelijk in onder andere ruimtelijke onderbouwingen moeten worden overwogen. Hiervoor moet de zogenoemde watertoets worden uitgevoerd. De watertoets is het vroeg informeren (van de waterbeheerder), het adviseren (door de waterbeheerder), het overwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige belangen in ruimtelijke plannen en besluiten.

Ook in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat in een ruimtelijke onderbouwing inzicht verkregen moet worden in de gevolgen van het project voor de waterhuishouding en hoe deze gevolgen in het project zijn betrokken.

De waterbeheerder in en in de directe omgeving van het projectgebied is het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). In september 2011 is het project door HHNK beoordeeld. De beoordeling is opgenomen in het e-mailbericht van de heer R. Beentjes van HHNK van 26 september 2011. Het e-mailbericht is in bijlage 1 bij de voorliggende ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

ONDERZOEK

In de beoordeling merkt HHNK op dat het project in overweging nemende HHNK geen onaanvaardbare nadelige gevolgen voor de waterhuishouding verwacht. HHNK geeft het advies om een gescheiden riolering aan te leggen.

De uitvoerbaarheid van het project wordt niet door onaanvaardbare nadelige gevolgen voor de waterhuishouding belemmerd. Wat dit betreft is er vanwege het project dan ook sprake van een goede ruimtelijke ordening.

CONCLUSIE

4.2

Cultuurhistorie

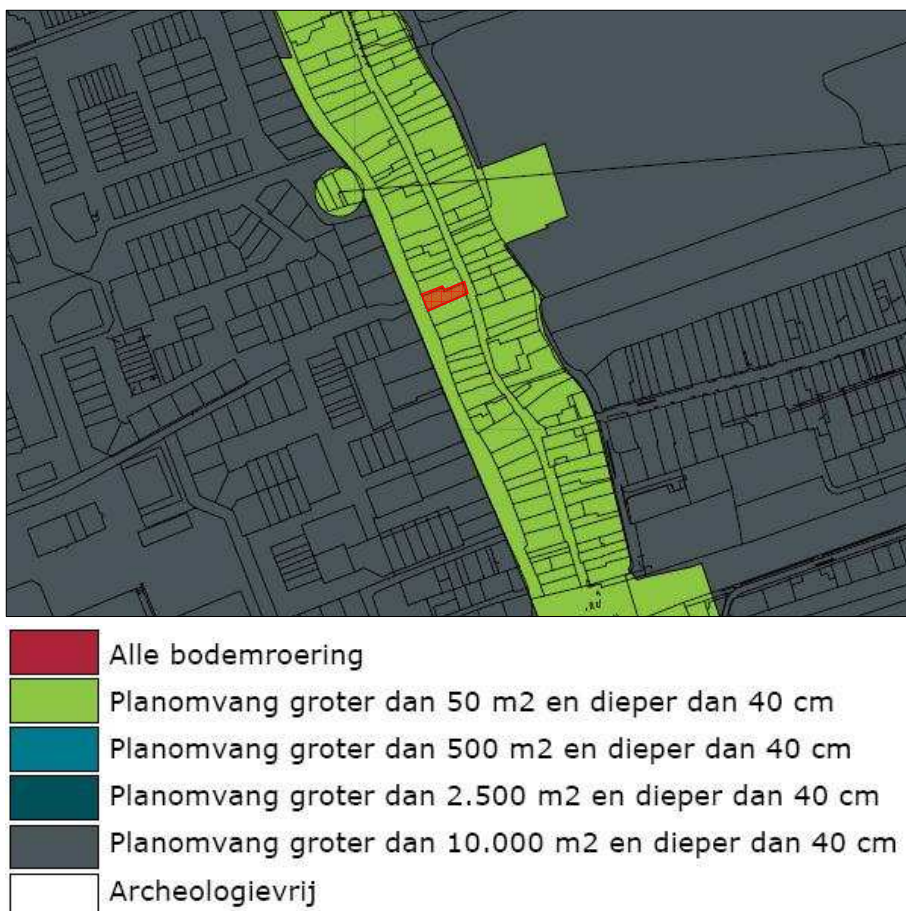
WET- EN REGELGEVING

Op 1 september 2007 is de “Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz)” in werking getreden. Met deze inwerkingtreding werd het “Verdrag van Malta”, dat op 16 april 1992 onder andere door Nederland is ondertekend, in de Nederlandse wet- en regelgeving verwerkt. Het “Verdrag van Malta” is gericht op het behouden van archeologische waarden in de bodem. Uitgangspunt hierbij is onder andere het uitvoeren van een onderzoek naar archeologische waarden in het projectgebied voor het verlenen van een omgevingsvergunning. Ook het zogenoemde veroorzakerprincipe is een uitgangspunt van het “Verdrag van Malta”. Dit betekent dat diegene die mogelijke archeologische waarden in de bodem verstoort, financieel verantwoordelijk is voor een voldoende onderzoek naar en het behoud van die archeologische waarden. Met de inwerkingtreding van de Wamz werd ook de “Monumentenwet 1988” (Mw 1988) gewijzigd. Op grond van de Mw 1988 moet in een ruimtelijke onderbouwing (mogelijke) archeologische waarden in de bodem van het projectgebied overwogen worden.

Op 15 februari 2011 heeft de gemeenteraad de Beleidsnota Cultuurhistorie gemeente Langedijk 2011 samen met de Beleidskaart Archeologie vastgesteld. In de beleidsnota heeft de gemeente haar beleid voor cultuurhistorie uiteengezet. Op de Beleidskaart Archeologie is weergegeven welke regels in de verschillende gebieden in de gemeente van toepassing zijn.

ONDERZOEK

In figuur 5 is het voor het projectgebied betreffende fragment van de Beleidskaart Archeologie weergegeven.



Figuur 5. Fragment van de Beleidskaart Archeologie (het projectgebied is in hoofdlijnen met een rode markering weergegeven)

Op de Beleidskaart Archeologie ligt het projectgebied in een gebied waar bij ontwikkelingen met een oppervlakte van ten minste 50 m² en een diepte van ten minste 0,40 m het uitvoeren van een archeologisch onderzoek noodzakelijk is.

Om meer inzicht te krijgen in de archeologische en cultuurhistorische waarden in het projectgebied is in juli 2011 door De Steekproef een archeologisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in het rapport Oudkarspel, Dorpsstraat 741 met als kenmerk 2011-07/08. Het rapport is als afzonderlijke bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

Uit de resultaten blijkt dat er in het projectgebied mogelijk archeologische waarden aanwezig zijn. Om meer inzicht te krijgen in de mogelijke archeologische waarden geeft De Steekproef het advies een inventariserend archeologisch onderzoek door middel van boringen uit te voeren.

Het inventariserend archeologisch onderzoek door middel van boringen wordt voor het verlenen van de omgevingsvergunning uitgevoerd. Bij het verlenen van de omgevingsvergunning worden de resultaten van het onderzoek overwogen.

Ook ligt het projectgebied in een gebied met andere cultuurhistorische waarden. Het betreft het oude dorp Oudkarspel langs de Langedijk. Het lint langs dijken is zeer kenmerkend voor West-Friesland. Door in- en uitbreidingen zijn deze dorpen vaak niet goed meer te herkennen. In het project zijn geen wijzigingen in de ruimtelijke karakteristiek van het lint voorzien.

CONCLUSIE De uitvoerbaarheid van het project wordt, wanneer uit de resultaten van het inventariserend archeologisch onderzoek blijkt dat er in het projectgebied geen archeologische waarden (of waarden die behouden moeten worden) aanwezig zijn, niet door onaanvaardbare nadelige gevolgen voor archeologische waarden belemmerd. Wanneer uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat er wel archeologische waarden aanwezig zijn moeten mogelijk aanvullende regels in de omgevingsvergunning opgenomen worden om het behoud van de archeologische waarden te waarborgen.

De uitvoerbaarheid van het project wordt niet door onaanvaardbare nadelige gevolgen voor andere cultuurhistorische waarden belemmerd. Wat dit betreft is er vanwege het project dan ook sprake van een goede ruimtelijke ordening.

4.3

E c o l o g i e

WET- EN REGELGEVING De Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn zijn met de inwerkingtreding van de Flora- en faunawet (Ffw) op 1 april 2002 en de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw) op 1 oktober 2005 in de Nederlandse wet- en regelgeving verwerkt.

De Ffw is gericht op het beschermen en het behouden van de goede staat van instandhouding van in het wild levende plant- en diersoorten en hun directe leefomgeving. Uitgangspunt hierbij is het zogenoemde 'nee, tenzij-principe'. Dit betekent dat werkzaamheden en dergelijke in beginsel niet zijn toegestaan. Onder voorwaarden kan hier op grond van een vrijstelling of ontheffing van worden afgeweken. In de Ffw is onder andere bepaald dat eenieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat zijn handelen of nalaten te handelen nadelige gevolgen kan hebben voor flora en fauna, gedwongen is dergelijk handelen of nalaten achterwege te laten. Dit voor zover dit in redelijkheid van hem kan worden gevraagd. Diegene moet alle maatregelen nemen die in redelijkheid van hem kunnen worden gevraagd om die nadelige gevolgen te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken.

De Nbw is gericht op het beschermen van (natuur)gebieden. Deze natuurgebieden betreffen onder andere de zogenoemde Speciale Beschermingzones op grond van de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Samen worden deze gebieden aangeduid als het Natura 2000-netwerk. Voor de bescherming van deze natuurgebieden is in de Nbw een uitgebreide wet- en regelgeving opgenomen.

Om inzicht te krijgen in de ecologische waarden in het in de directe omgeving van het projectgebied is in juli 2011 door BügelHajema Adviseurs een ecologisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten van het ecologisch onderzoek (een zogenoemde ecologische inventarisatie) zijn hierna in de ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

Voor het ecologisch onderzoek is op 20 juli 2011 door een ecooloog van Bügel-Hajema Adviseurs een onderzoek ter plaatse uitgevoerd.

Soortenbescherming

Uit de informatie van Het Natuurloket (kilometerhok 115-524 van 14 juli 2011) blijkt dat er in de directe omgeving enkele op grond van de Ffw licht beschermde diersoorten (één amfibie- en drie zoogdiersoorten) en één licht beschermde plantsoort ook een (middel)zwaar beschermde zoogdiersoort aanwezig is. Dit betreft waarschijnlijk een vleermuis als gewone vleermuis of laatvlieger.

Uit het onderzoek ter plaatse blijkt echter dat het projectgebied geen goed verblijf- of jachtgebied is voor vleermuizen. In het te slopen bedrijfsgebouw zijn geen openingen in het dak of in de aansluiting tussen het dak en de muren vastgesteld.

Ook blijkt dat er aan de gevel van het bedrijfsgebouw overblijfselen van zwaluwnesten aanwezig zijn. Eén zwaluwnest is nog helemaal aanwezig.



Figuur 6. De naar de Dorpsstraat gekeerde gevel van het te slopen bedrijfsgebouw (links) en het zwaluwnest aan de gevel (rechts)

Tussen de verharding in het gebied voor het bedrijfsgebouw is een fraai herts-hooi, fraaie vrouwenmantel, harig wilgenroosje, late guldenroede en Canadese fijnstraal aanwezig. Een deel hiervan kunnen uitgezaaide tuinplanten zijn. Het zijn allemaal zogenoemde pioniersoorten die overal verschijnen. Andere dieren en plantsoorten zijn niet vastgesteld.

Uit de resultaten van het onderzoek ter plaatse blijkt dat de ecologische waarde van het projectgebied beperkt is. Het gebruik en de inrichting van het projectgebied in overweging nemende worden alle op grond van de Ffw beschermde diersoorten in en in de directe omgeving van het project-

gebied niet verwacht. Alleen huiszwaluw heeft blijkbaar al een lange periode een nestplaats in het projectgebied.

Door de werkzaamheden worden geen verblijfsplaatsen van licht beschermde soorten vernield of verstoord. Voor de lichtbeschermde soorten is bij ruimtelijke ontwikkelingen een vrijstelling van toepassing. Een ontheffing is niet noodzakelijk. Alle van nature in Nederland voorkomende vogelsoorten alsook hun nestplaatsen zijn op grond van de Ffw beschermd. Het verstoren of vernielen van nestplaatsen van vogels is niet toegestaan. Bij de uitvoering van de werkzaamheden voor de sloop van het bedrijfsgebouw en de bouw van de woning moet dan ook het broedseizoen van vogels overwogen worden. Op grond van de Ffw is geen standaardperiode voor het broedseizoen aangewezen. Belangrijk is of er broedende vogels aanwezig zijn. Voor veel vogels is het broedseizoen de periode van 15 maart tot 15 juli.

Gebiedsbescherming

Het projectgebied ligt niet in of in de directe omgeving van op grond van de Nbw beschermde gebieden. Het dichtstbijzijnde beschermde gebied is het Natura 2000-gebied Schoorlse Duinen op een afstand ongeveer 7,9 kilometer. Op een afstand van 16,7 kilometer ligt het Natura 2000-gebied Markermeer en IJmeer. Op een afstand van ongeveer 50 meter, achter het lint langs aan de andere zijde van de Dorpstraat, ligt het dichtstbijzijnde gebied van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het betreft een open weidegebied met watergangen.

Er is geen koppeling tussen het projectgebied en het gebied van de EHS anders dan dat de zwaluwen niet in het projectgebied een nestplaats hebben en het gebied gebruiken als jachtgebied. Het project in overweging nemende, worden onaanvaardbare nadelige gevolgen voor de beschermde gebieden niet verwacht. De gebieden liggen op voldoende afstand van het projectgebied. Een vergunning op grond van de Nbw is dan ook niet noodzakelijk. Ook past het project wat betreft de EHS binnen de regels van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie onder de voorwaarde dat zwaluwen in de nieuwe situatie ook een nestplaats in het projectgebied kunnen vinden. Uit het bouwplan blijkt dat dit mogelijk is.

CONCLUSIE

Op basis van de resultaten van het ecologisch bureauonderzoek wordt, wanneer het broedseizoen van vogels voldoende bij het uitvoeren van de werkzaamheden wordt overwogen, het uitvoeren van een vooronderzoek op grond van de Ffw niet noodzakelijk geacht.

Ook een oriëntatiefase op grond van de Nbw of het uitvoeren van een onderzoek naar de ecologische waarden op grond van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie wordt niet noodzakelijk geacht. Wat betreft de gebiedsbescherming is het aan het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland om deze conclusie te bevestigen.

De uitvoerbaarheid van het project wordt niet door onaanvaardbare nadelige gevolgen voor ecologische waarden belemmerd. Wat dit betreft is er vanwege het project dan ook sprake van een goede ruimtelijke ordening.

4.4

Geluidhinder

Op 1 februari 1980 is de Wet geluidhinder (Wgh) in werking getreden. De Wgh is er op gericht om de geluidhinder vanwege onder andere wegverkeerslawaaai te voorkomen en te beperken. Deze wet is op 1 januari 2007 voor het laatst gewijzigd.

WET- EN REGELGEVING

In de Wgh is in artikel 74 bepaald dat bij elke weg in beginsel een (geluids)-zone aanwezig is. Dit met uitzondering van:

- wegen binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- wegen waarop een snelheid van ten hoogste 30 km per uur is toegestaan.

In de Wgh is bepaald dat de ten hoogste toegestane geluidsbelasting vanwege het wegverkeerslawaaai op een gevel van een woning binnen een geluidszone 48 dB is.

Op de wegen in de directe omgeving van het projectgebied is een snelheid van ten hoogste 30 km per uur toegestaan. Bij deze wegen is op grond van de Wgh geen geluidszone aanwezig. Dit betekent dat een akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting op de naar de wegen gekeerde gevels van de woning op grond van de Wgh niet noodzakelijk is.

ONDERZOEK

Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening zoals dat uitgangspunt is van de Wro moet het bestemmen van gronden met een voor wegverkeerslawaaai gevoelige bestemming worden voorkomen wanneer hier ter plaatste vanwege wegverkeerslawaaai een geluidsbelasting wordt verwacht waardoor mogelijk sprake is van geluidhinder. De afstand tussen het projectgebied en de Dorpsstraat en Voorburggracht en de verkeersdruk op de wegen in overweging nemende is er in het projectgebied mogelijk sprake van geluidhinder vanwege wegverkeerslawaaai.

Om meer inzicht te krijgen in de geluidsbelasting vanwege wegverkeerslawaaai op de naar de Dorpsstraat en Voorburggracht gekeerde gevels van de woning in het projectgebied is in juni 2011 door BügelHajema Adviseurs een akoestisch onderzoek uitgevoerd.

Dorpsstraat

De resultaten van het onderzoek naar de verwachte geluidsbelasting op de naar de Dorpsstraat gekeerde gevel van de woning zijn in bijlage 2 bij de voorliggende ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd met behulp van de Standaard Rekenmethode I, zoals die is weergegeven in het Reken- en Meetvoorschrift geluidshinder 2006.

Voor het akoestisch onderzoek is gebruik gemaakt van de verkeerstellingen die in januari 2008 op de Dorpsstraat, tussen de Zaagmolenweg en de Houtwerf, ten noorden van het projectgebied, zijn uitgevoerd. Uit de resultaten van de verkeerstellingen blijkt dat er op de Dorpsstraat een gemiddelde verkeersdruk is van 568 motorvoertuigen per dag. De verdeling van het licht verkeer, midden- en zwaar verkeer is in tabel 1 weergegeven.

Tabel 1. Verdeling van het verkeer over de dag op de Dorpsstraat

	verkeer (afgerond)		
	<i>licht</i>	<i>midden</i>	<i>zwaar</i>
dagperiode (07:00-19:00 uur)	93%	6%	1%
avondperiode (19:00-23:00 uur)	93%	6%	1%
nachtperiode (23:00-07:00 uur)	93%	6%	1%

De andere uitgangspunten van het akoestisch onderzoek zijn:

- De verdeling van het verkeer over de dagperiode per uur is 7,2%.
- De verdeling van het verkeer over de avondperiode per uur is 2,3%.
- De verdeling van het verkeer over de nachtperiode per uur is 0,6%.
- Het prognosejaar is 2021.
- De toename van het wegverkeer in de periode tot 2021 is 1,5%.
- De afstand van de naar de weg gekeerde gevel van de woning (waarneempunt) en het midden van de dichtstbijzijnde rijstrook is ongeveer 3 meter.
- De hoogte van de waarneempunten is 2 en 5 meter.
- De hoogte van de weg is 0 meter.
- De wegverharding is asfaltbeton.
- De rijstrookbreedte is 3 meter.
- Het deel van de grond tussen het waarneempunt en de weg dat als geluidsabsorberend kan worden aangemerkt is 0 ('bodemfactor').

Uit de resultaten van het akoestisch onderzoek blijkt dat de verwachte geluidsbelasting op de naar Dorpsstraat gekeerde gevel van de woning op een waarneemhoogte van 2 en 5 meter achtereenvolgens ten hoogste 51 en 49 decibel is. Dit betekent dat er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 decibel.

De vraag is nu of er sprake is van een goed woon- en leefmilieu. Uitgangspunt hiervoor is de Wgh. De geluidsbelasting van ten hoogste 51 decibel ter plaatse van de naar de Dorpsstraat gekeerde gevel van de woning is een overschrijding van de grenswaarde van 48 dB zoals opgenomen in de Wgh.

Maatregelen om de geluidsbelasting te beperken zijn niet voldoende of geschikt. Dit betekent dat wanneer de Wgh in deze situatie wel van toepassing

zou zijn, er een aanvraag hogere waarde gedaan zou worden. Op grond van de Wgh kan het college van burgemeester en wethouders (B en W) voor woningen in stedelijk gebied een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vaststellen. De ten hoogste toelaatbare hogere waarde is 63 decibel. De hogere waarde zou in deze situatie zeer waarschijnlijk worden vastgesteld. Er is dan ook sprake van een goed woon- en leefmilieu en een goede ruimtelijke ordening.

Hierbij wordt opgemerkt dat in de bestaande situatie langs de Dorpsstraat ook woningen op een overeenkomstige afstand van de Dorpsstraat staan. De geluidsbelasting op de gevels van deze woningen wordt in de bestaande situatie aanvaardbaar geacht.

Voorburggracht

Ook de resultaten van het onderzoek naar de verwachte geluidsbelasting op de naar de Voorburggracht gekeerde gevel van de woning zijn in bijlage 2 bij de voorliggende ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd met behulp van de Standaard Rekenmethode I, zoals die is weergegeven in het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006.

Voor het akoestisch onderzoek is gebruik gemaakt van de verkeerstellingen die in november 2010 op de Voorburggracht, tussen de Zaagmolenweg en de Nijverheidsstraat, zijn uitgevoerd. Uit de resultaten van de verkeerstellingen blijkt dat er op de Voorburggracht een gemiddelde verkeersdruk is van 4.328 motorvoertuigen per dag. De verdeling van het licht verkeer, midden- en zwaar verkeer is in tabel 2 weergegeven.

Tabel 2. Verdeling van het verkeer over de dag op de Voorburggracht

	verkeer (afgerond)		
	<i>licht</i>	<i>midden</i>	<i>zwaar</i>
dagperiode (07:00-19:00 uur)	88%	10%	1%
avondperiode (19:00-23:00 uur)	88%	10%	1%
nachtperiode (23:00-07:00 uur)	88%	10%	1%

De andere uitgangspunten van het akoestisch onderzoek zijn:

- De verdeling van het verkeer over de dagperiode per uur is 6,7%.
- De verdeling van het verkeer over de avondperiode per uur is 3,3%.
- De verdeling van het verkeer over de nachtperiode per uur is 0,9%.
- Het prognosejaar is 2021.
- De toename van het wegverkeer in de periode tot 2021 is 1,5%.
- De afstand van de naar de weg gekeerde gevel van de woning (waarneempunt) en het midden van de dichtstbijzijnde rijstrook is ongeveer 22,9 meter.
- De hoogte van de waarneempunten is 2 en 5 meter.
- De hoogte van de weg is 0 meter.

- De wegverharding is asfaltbeton.
- De rijstrookbreedte is 3 meter.
- Het deel van de grond tussen het waarneempunt en de weg dat als geluidsabsorberend kan worden aangemerkt is 0 ('bodemfactor').

Uit de resultaten van het akoestisch onderzoek blijkt dat de verwachte geluidsbelasting op de naar Voorburggracht gekeerde gevel van de woning op een waarneemhoogte van 2 en 5 meter ten hoogste 52 decibel is. Dit betekent dat er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 decibel.

De vraag is nu of er sprake is van een goed woon- en leefmilieu. Uitgangspunt hiervoor is de Wgh. De geluidsbelasting van ten hoogste 52 decibel ter plaatse van de naar de Voorburggracht gekeerde gevel van de woning is een overschrijding van de grenswaarde van 48 dB zoals opgenomen in de Wgh.

Maatregelen om de geluidsbelasting te beperken zijn niet voldoende of geschikt. Dit betekent dat wanneer de Wgh in deze situatie wel van toepassing zou zijn, er een aanvraag hogere waarde gedaan zou worden. Op grond van de Wgh kan B en W voor woningen in stedelijk gebied een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vaststellen. De ten hoogste toelaatbare hogere waarde is 63 decibel. De hogere waarde zou in deze situatie zeer waarschijnlijk worden vastgesteld. Er is dan ook sprake van een goed woon- en leefmilieu en een goede ruimtelijke ordening.

Hierbij wordt opgemerkt dat in de bestaande en nieuwe situatie er in het projectgebied tussen de Voorburggracht en de woning een bijgebouw staat. Hierdoor is er sprake van enige afscherming van het wegverkeerslawaai van de Voorburggracht. Uitgangspunt van de Standaard Rekenmethode I is dat er sprake is van een zogenoemd 'vrij veld' tussen de weg en het waarneempunt. Dit betekent dat de bepaalde geluidsbelasting op de naar de Voorburggracht gekeerde gevel van de woning zeer waarschijnlijk kleiner zal zijn.

CONCLUSIE De uitvoerbaarheid van het project wordt niet door geluidhinder vanwege wegverkeerslawaai belemmerd. Wat dit betreft is er vanwege het project dan ook sprake van een goede ruimtelijke ordening.

4.5

Luchtkwaliteit

WET- EN REGELGEVING

Op 1 maart 1993 is de Wet Milieubeheer (Wm) in werking getreden. Onder andere de Europese regelgeving voor de luchtkwaliteit is met de inwerkingtreding van de wijziging van de Wm (onderdeel luchtkwaliteitseisen) op 15 november 2007 in de Nederlandse wet- en regelgeving verwerkt.

Uitgangspunt van de Wm is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden. Hierin is bepaald wanneer en hoe overschrijdingen van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit moeten worden behandeld. In het NSL worden ook nieuwe ontwikkelingen zoals plannen voor de bouw van woningen overwogen. Plannen die binnen het NSL passen, hoeven niet meer te worden beoordeeld aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ook plannen die niet 'in betekenende mate' (nibm) gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit hoeven niet meer aan deze grenswaarden te worden beoordeeld. De eisen om te kunnen beoordelen of bij een plan sprake is van nibm, zijn vastgesteld in de algemene maatregel van bestuur (AMvB)-nibm.

In de AMvB-nibm is bepaald dat na dat het NSL of een programma voor de regio is vastgesteld een grenswaarde van 3% afname van de luchtkwaliteit als nibm kan worden aangeduid. Dit betekent een toename van ten hoogste 1,2 microgram per m³ NO₂ of PM₁₀.

Voor kleinere plannen heeft het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu samen met InfoMil de zogenoemde NIBM-tool ontwikkeld. Op basis hiervan wordt de toename van NO₂ en PM₁₀ vanwege het plan bepaald. Hierdoor kan eenvoudig worden bepaald of er sprake is van een 'in betekenende mate' afname van de luchtkwaliteit. De resultaten van de NIBM-tool zijn in bijlage 3 bij de toelichting opgenomen.

ONDERZOEK

In het plan is de bouw van één woning voorzien. Op basis van de uitgave nr. 256 Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden van het CROW wordt een aantal van ten hoogste 8 motorvoertuigen per (week)dag per woning verwacht. Dit betekent dat een toename van het aantal van ten hoogste 8 motorvoertuigen per (week)dag vanwege de woning wordt verwacht.

Uit de resultaten van de NIBM-tool blijkt dat de te verwachten toename van NO₂ en PM₁₀ achtereenvolgens 0,01 en 0,00 microgram per m³ is. Dit is geen overschrijding van de grenswaarde van 1,2 microgram per m³. Dit betekent dat er sprake is van een niet 'in betekenende mate' toename van NO₂ of PM₁₀ vanwege het plan. Een aanvullend onderzoek naar de luchtkwaliteit is dan ook niet noodzakelijk.

De uitvoerbaarheid van het project wordt niet door onaanvaardbare nadelige gevolgen voor de luchtkwaliteit belemmerd. Wat dit betreft is er vanwege het project dan ook sprake van een goede ruimtelijke ordening.

CONCLUSIE

4.6

Externe veiligheid

Op 13 juni 2001 is door de regering het vierde Nationale milieubeleidsplan (NMP4) vastgesteld. Hierin zet zij haar (nieuwe) externe veiligheidsbeleid uit-

WET- EN REGELGEVING

een. Dit beleid is gericht op het beheersen van de risico's in de omgeving vanwege het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook op de risico's die samenhangen met het gebruik van luchthavens is het externe veiligheidsbeleid van toepassing. Uitgangspunten van dit beleid zijn:

- het plaatsgebonden risico: het risico op een plaats, bepaald als de kans dat een persoon die onafgebroken op die plaats aanwezig is overlijdt als gevolg van een ongeval waarbij een gevaarlijke stof is betrokken;
- het groepsrisico: bepaald als de kans dat een groep van 10, 100 of 1.000 personen overlijdt als gevolg van een ongeval waarbij een gevaarlijke stof is betrokken.

Voor het plaatsgebonden en groepsrisico zijn normen opgesteld. Deze normen zijn uitgangspunt voor het ruimtelijk en milieubeleid. Wat betreft het plaatsgebonden risico wordt (voor 'nieuwe' ruimtelijke ontwikkelingen) een kans van één per miljoen jaar (10^{-6}) aanvaardbaar geacht. Op dit moment is deze norm een grenswaarde. Overschrijding van deze grenswaarde is niet toegestaan.

Voor het groepsrisico wordt een kans van:

- één per honderdduizend jaar (10^{-5} per jaar) op het overlijden van 10 personen of meer;
- één per tien miljoen jaar (10^{-7} per jaar) op het overlijden van 100 personen of meer;
- één per miljard jaar (10^{-9} per jaar) op het overlijden van 1.000 personen of meer bij inrichtingen aanvaardbaar geacht.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over onder andere (spoor)wegen wordt een kans van achtereenvolgens 10^{-4} , 10^{-6} en 10^{-8} aanvaardbaar geacht. Deze normen zijn oriënterende waarden. Dit betekent dat een overschrijding van deze normen is toegestaan wanneer de gemeente dit voldoende kan motiveren.

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden. De regelgeving zoals die in het Bevi is opgenomen, is gericht op het beperken van de risico's van een ongeval met gevaarlijke stoffen in inrichtingen (bedrijven) voor personen. De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico en de oriënterende waarde voor het groepsrisico zijn in het Bevi vastgesteld.

Het externe veiligheidsbeleid met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen is in de Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (nota Rnvgs) opgenomen. In de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is dit beleid verder uiteengezet. Dit beleid is waar mogelijk overeenkomstig het Bevi.

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. In het Bevb is bepaald dat er bij buisleidingen (veiligheids)zones aanwezig zijn.

ONDERZOEK



Figuur 7. Fragment van de risicokaart

Uit de informatie van de risicokaart blijkt dat er in of in de directe omgeving van het projectgebied geen risico's bekend zijn.

In en in de directe omgeving van het projectgebied zijn geen risico's bekend waardoor in het projectgebied sprake is van een overschrijding van de grenswaarde (10^{-6}) voor het plaatsgebonden risico of de oriënterende waarde voor het groepsrisico. Dit betekent dat de uitvoerbaarheid van het project niet door risico's vanwege het gebruik, de opslag of het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt belemmerd. Wat dit betreft is er vanwege het project dan ook sprake van een goede ruimtelijke ordening.

CONCLUSIE

4.7

Bodem

Op 1 april 2007 is de gewijzigde Woningwet (Ww) in werking getreden. In de Ww is bepaald dat door de gemeenteraad in de bouwverordening regels moeten worden opgenomen om het bouwen op verontreinigde bodem te voorkomen. Deze regels hebben onder andere betrekking op het uitvoeren van een (bodem)onderzoek naar de aard en schaal van de verontreiniging van de bodem. Ook is bepaald dat het college van Burgemeester en Wethouders (B en W) een beslissing op een aanvraag om bouwvergunning moeten aanhouden als blijkt dat de bodem is verontreinigd dan wel het vermoeden bestaat dat er sprake is van ernstige verontreiniging.

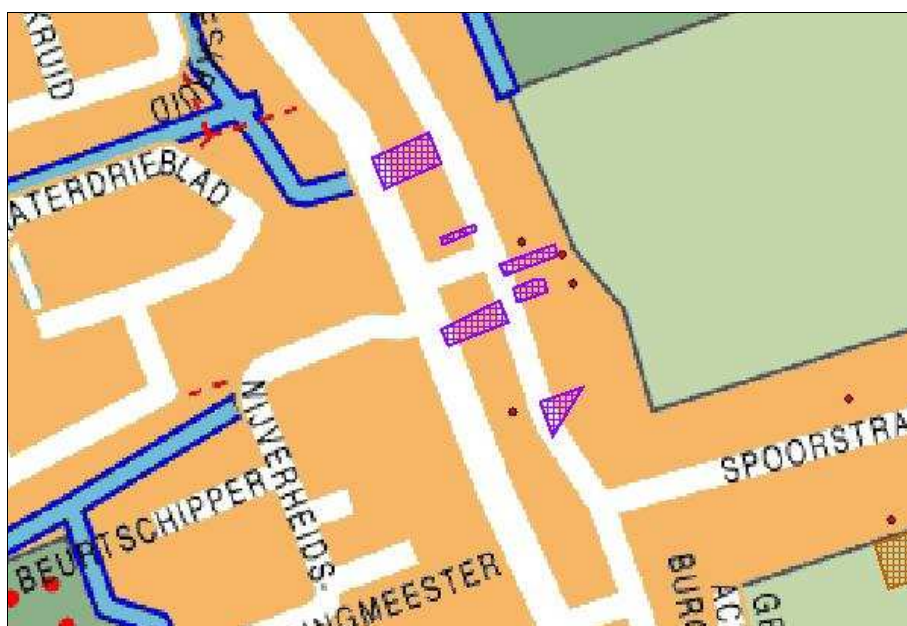
WET- EN REGELGEVING

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat in een ruimtelijke onderbouwing inzicht verkregen moet worden over de uitvoerbaarheid van het project. Dit betekent dat er onder andere inzicht verkregen moet worden in de noodzakelijke financiële investering van een (mogelijk noodzakelijke) bodemsanering. Een onderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem is dus feitelijk een onderdeel van de onderzoeksverplichting van B en W en de gemeenteraad bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning.

Hierbij moet worden opgemerkt dat ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening het bestemmen van gronden met een bodem van onvoldoende milieuhygiënische kwaliteit met een hiervoor gevoelige bestemming in beginsel moet worden voorkomen.

ONDERZOEK

De provincie Noord-Holland heeft het zogenoemde bodemloket ontwikkeld. Het bodemloket biedt informatie over bodemonderzoeken en -saneringen die zijn uitgevoerd. Ook is er informatie opgenomen over bedrijven of terreinen waar 'verdachte' werkzaamheden hebben plaatsgevonden die mogelijk bodemverontreiniging hebben veroorzaakt en waar mogelijk bodemonderzoek moet worden uitgevoerd. In figuur 8 is het voor het projectgebied betreffende fragment van de bodemkaart opgenomen.



Figuur 8. Fragment van de bodemkaart

Uit de informatie van het bodemloket blijkt dat er in februari 1999 een bodemonderzoek in het projectgebied is uitgevoerd. Ook blijkt dat het uitvoeren van aanvullend onderzoek niet noodzakelijk is.

Om meer inzicht te krijgen in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem is in april 2010 door Grondslag BV een bodemonderzoek uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in het rapport Verkennend Bodemonder-

zoek Dorpsstraat 74 te Oudkarspel met als kenmerk project 16169. Het rapport is als afzonderlijke bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

Uit de resultaten blijkt dat er in de grond en het grondwater lichte verontreinigingen zijn vastgesteld. De resultaten van het bodemonderzoek zijn naar de mening van Grondslag BV voldoende duidelijk. Aanvullend bodemonderzoek is dan ook niet noodzakelijk. Naar de mening van Grondslag BV wordt het gebruik van de gronden voor wonen niet door de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem belemmerd.

De uitvoerbaarheid van het project wordt niet door onvoldoende milieuhygiënische kwaliteit van de bodem belemmerd. Wat dit betreft is er vanwege het project dan ook sprake van een goede ruimtelijke ordening.

CONCLUSIE

4.8

Bedrijven en (milieu)hinder

Bedrijven (of andere milieubelastende bedrijvigheid) in de directe omgeving van woningen (of (andere) milieugevoelige gebieden) kunnen daar (milieu)hinder vanwege geur, stof, geluid, gevaar en dergelijke veroorzaken. Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening, zoals dat uitgangspunt is van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), is het waarborgen van voldoende afstand tussen bedrijven en woningen noodzakelijk.

WET- EN REGELGEVING

In de directe omgeving van het projectgebied zijn geen bedrijven gevestigd. (Milieu)hinder van bedrijven wordt dan ook niet verwacht.

ONDERZOEK

De uitvoerbaarheid van het project wordt niet door onaanvaardbare (milieu)hinder van bedrijven en voorzieningen belemmerd. Wat dit betreft is er vanwege het project dan ook sprake van een goede ruimtelijke ordening.

CONCLUSIE

4.9

Verkeer en parkeren

Op 30 juni 2009 is door de gemeenteraad het Verkeer- en vervoerplan Langedijk vastgesteld. Hierin heeft de gemeente haar verkeer- en vervoerbeleid uiteengezet.

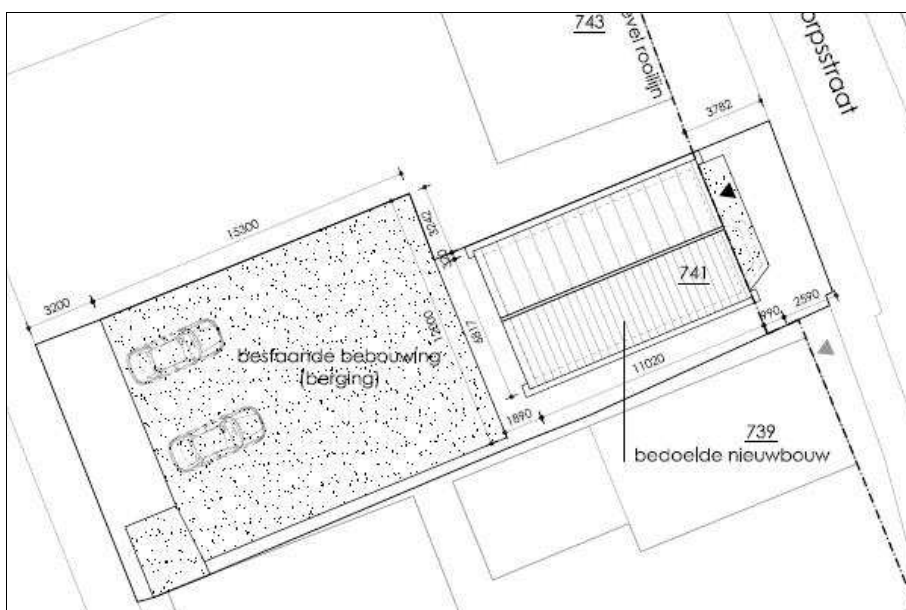
WET- EN REGELGEVING

In het Verkeer- en vervoerplan Langedijk is onder andere opgemerkt dat bij de bouw van onder andere nieuwe woningen het parkeren onderdeel moet zijn van ruimtelijke plannen. In beginsel moet, bij nieuwe ontwikkelingen, het parkeren op eigen terrein plaatsvinden. Uitgangspunt hierbij zijn de richtlijnen van het CROW.

ONDERZOEK	Op basis van de uitgave nr. 182 Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering van het CROW moet bij een woning zoals die in het project is voorzien 1,8 tot 1,9 parkeerplaatsen aanwezig zijn (woning midden, niet stedelijk, rest bebouwde kom).
	In het project zijn in het bestaande te behouden gebouw ten minste twee parkeerplaatsen voorzien. In figuur 9 is dit weergegeven.
CONCLUSIE	De uitvoerbaarheid van het project wordt niet door (verkeers)hinder van het parkeren van motorvoertuigen belemmerd.

Project - beschrijving

In het project is de sloop van het bedrijfsgebouw in het oosten van het projectgebied en de bouw van een woning voorzien. In figuur 9 en figuur 10 is achtereenvolgens de inrichting van het projectgebied in de nieuwe situatie en de naar de Dorpsstraat gekeerde gevel van de woning weergegeven.



Figuur 9. Inrichting van het projectgebied in de nieuwe situatie

Zoals opgemerkt in hoofdstuk 3.3.4 zijn in en in de directe omgeving onder andere de volgende welstandseisen van toepassing (tussen haken is de beoordeling van het project op basis van deze welstandseisen opgenomen):

- De hoofdgebouwen zijn met de voorgevel op de weg gericht.
(De woning is met de voorgevel op de Dorpsstraat gericht).
- De voorgevelrooilijn volgt de weg en in de voorgevelrooilijn zijn kleine verspringingen opgenomen.
(De voorgevel van de woning wordt in de voorgevelrooilijn van de woning op het perceel aan de Dorpsstraat 743 gebouwd).
- Aan- en uitbouwen en bijgebouwen zijn wat betreft de plaats ondergeschikt aan het hoofdgebouw.
(De voor de voorgevel te bouwen erker is wat betreft de plaats mogelijk niet ondergeschikt aan het hoofdgebouw maar dergelijke erkers zijn niet ongebruikelijk bij de woningen langs de Dorpsstraat. De bouw van de erker wordt stedenbouwkundig dan ook aanvaardbaar geacht).
- Er is sprake van vooral niet-samengestelde bouwmassa's van één tot twee bouwlagen met duidelijke kap.

- (De woning bestaat uit één bouwlaag met een duidelijk mansardekap).
Aan- en uitbouwen en bijgebouwen zijn wat betreft schaal ondergeschikt.
(De voor de voorgevel te bouwen erker is wat betreft de schaal ondergeschikt aan het hoofdgebouw).

Uit de welstandseisen en de beoordeling van het project op basis hiervan blijkt dat de te bouwen woning binnen het welstandsbeleid past. De te bouwen woning past dan ook binnen het stedenbouwkundige beeld langs de Dorpsstraat.



Figuur 10. De naar de Dorpsstraat gekeerde gevel van de woning

Voor de woning wordt gebruik gemaakt van de bestaande nutsvoorzieningen.

Economische uitvoerbaarheid



De voorliggende ruimtelijke onderbouwing is opgesteld naar aanleiding van het verzoek aan de gemeente Langedijk om medewerking te verlenen aan de gedeeltelijke sloop van de bestaande gebouwen en de bouw van een woning op het perceel aan de Dorpsstraat 741 in Oudkarspel. De noodzakelijke kosten voor het project voor de gedeeltelijke sloop van de bestaande gebouwen, de bouw van de woning en de voorliggende ruimtelijke onderbouwing met inbegrip van de noodzakelijke onderzoeken zullen door de verzoeker worden gedragen.

Op grond van artikel 6.12, lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moet de gemeenteraad bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan een zogenoemd exploitatieplan vaststellen. Het bouwplan voor de bouw van de woning is een bouwplan op grond van artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Wanneer echter sprake is van een situatie als bedoeld in artikel 6.12, lid 2 van de Wro is het vaststellen van een exploitatieplan niet noodzakelijk. Op grond van artikel 6.12, lid 2 van de Wro is het vaststellen van een exploitatieplan niet noodzakelijk wanneer:

- de te verhalen kosten ten hoogste € 10.000,00 zijn, of:
- er geen sprake is van kosten die direct met de exploitatie te maken hebben, maar alleen van kosten die te maken hebben met de planologische besluiten en/of, als voorbeeld, aansluitingen op nutsvoorzieningen.

Van deze situatie is in de voorliggende ruimtelijke onderbouwing sprake. De kosten hebben te maken met planologische besluiten (de omgevingsvergunning waarvoor de voorliggende ruimtelijke onderbouwing is opgesteld met inbegrip van de noodzakelijke onderzoeken, ambtelijke begeleiding van de omgevingsvergunning en dergelijke) en mogelijke aansluitingen op nutsvoorzieningen. Een exploitatieplan op grond van artikel 6.12, lid 1 van de Wro is dan ook niet noodzakelijk.

Door de herziening van de voor de betreffende gronden geldende bestemmingsplannen is er de kans dat door eigenaren van gronden in de directe omgeving van het projectgebied bij de gemeente op grond van artikel 6.1 van de Wro een verzoek tot tegemoetkoming in de planschade wordt ingediend. De mogelijke kosten die samenhangen met deze tegemoetkoming in de planschade zullen door de verzoeker worden gedragen. Hiervoor is tussen de gemeente Langedijk en de verzoeker een planschadeovereenkomst gesloten.

Op basis van deze overwegingen mag het project economisch uitvoerbaar worden geacht. Dit betekent dat de uitvoerbaarheid van het project niet door onvoldoende economische uitvoerbaarheid wordt belemmerd.

B i j l a g e n

B i j l a g e 1 :

B e o o r d e l i n g H H N K

Van: Beentjes, Rik [R.Beentjes@hhnk.nl]
Verzonden: maandag 26 september 2011 9:49
Aan: Pier Wiebe Rienstra
Onderwerp: RE: 122.22.03.07.00 Ruimtelijke onderbouwing Dorpsstraat 741 in Oudkarspel - advies voor watertoets
Opvolgingsmarkering: Opvolgen
Markeringsstatus: Rood

Geachte heer Rienstra, beste Pier Wiebe,

U heeft het hoogheemraadschap gevraagd advies te geven op een ontwikkeling aan de Dorpsstraat 741 in Oudkarspel. Er zal een bedrijfsgebouw worden gesloopt en een woonhuis worden teruggebouwd. De sloop en bouwwerkzaamheden beslaan een oppervlak van ± 80 m². Gezien de beperkte omvang van deze ontwikkeling verwachten wij geen significante effecten op het watersysteem. Mogelijk worden meer gebouwen op het perceel gesloopt en omgevormd tot tuin. Hierdoor zal de hoeveelheid verharding op het perceel zelfs afnemen.

Met het oog op de waterkwaliteit en vooruitlopend op mogelijke toekomstige ontwikkelingen adviseren wij om de afval waterstromen op het perceel gescheiden aan te leggen tot aan de perceelsgrens en daar aan te sluiten op het bestaande riool.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Rik Beentjes
Regioadviseur Kennemerland

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Bezoekadres:
Bevelandseweg 1, 1703 AZ Heerhugowaard

Postadres:
Postbus 250, 1700 AG Heerhugowaard

t. 072 5827191
e. r.beentjes@hhnk.nl
i. www.hhnk.nl

vrijdags afwezig

B i j l a g e 2 :
A k o e s t i s c h o n d e r z o e k

REKENBLAD SRM I (2006)										BügelHajema	
gemeente:		Langedijk					datum/tijd:		1-08-11 13:35		
ruimtelijke onderbouw:		omgevingsvergunning Dorpstraat 741 in Oudkarspel					bestandsnaam:		Dorpstraat (2m)		
situatie:		Dorpstraat 741 - Dorpstraat (2m)									
jaar basisgegevens:		2008		prognosejaar:			2021				
waarneempunten				geluidsbelasting op 3 m.				48 dB contour			
rijlijnummer				1				1			
intensiteit basisjaar				568				568			mvt
groeipercantage				23,0				23,0			%
etmaal int.(prognose) Qetm				699				699			mvt
periode				Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht		
uurintensiteit				7,2	2,3	0,6	7,2	2,3	0,6	%	
gemiddelde uur - intensiteit				46,8	14,9	3,9	46,8	14,9	3,9	mvt/u	
				3,0	1,0	0,3	3,0	1,0	0,3	mvt/u	
				0,5	0,2	0,0	0,5	0,2	0,0	mvt/u	
				0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	mvt/u	
				50,3	16,1	4,2	50,3	16,1	4,2	mvt/u	
snelheid waarneemhoogte wegdekhoogte objectfractie wegdekverharding afstand obstakel afstand-kruising bodemfactor afstand (schuin) afstand (hor.)				Vlv	30		30			km/u	
				Vmv	30		30			km/u	
				Vzv	30		30			km/u	
				Vmr	30		30			km/u	
				Hw	2,0		2,0			m	
				Hweg	0,0		0,0			m	
				fobj	0,0		0,0			-	
				DAB/referentiewegdek			DAB/referentiewegdek			-	
				a	0,0		0,0			m	
				b	0,00		0,25			m	
r	3,3		6,1			m					
d	3,0		6,0			m					
periode				Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht		
emissie				Elv	59,6	54,6	48,8	59,6	54,6	48,8	dB
				Emv	56,2	51,3	45,4	56,2	51,3	45,4	dB
				Ezv	51,7	46,7	40,9	51,7	46,7	40,9	dB
				Emr	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	dB
				Etotaal	61,7	56,7	50,9	61,7	56,7	50,9	dB
correctie				Ckruispunt (vri)	0,0		0,0			dB	
				Cobstakel	0,0		0,0			dB	
				Creflectie	0,0		0,0			dB	
				Ctotaal	0,0		0,0			dB	
				Dafstand	5,1		7,9			dB	
				Dlucht	0,0		0,1			dB	
				Dbodem	0,0		0,7			dB	
				Dmeteo	0,2		0,3			dB	
				Dtotaal	5,3		8,9			dB	
zichthoekcorrectie				N			N			dB	
periode				Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht		
dag/avond/nachtwaarde				56,4	51,4	45,6	52,8	47,8	42,0	dB	
dag/avond/nachtcorrectie				0	5	10	0	5	10	dB	
dag/avond/nachtwaarde na correctie				56,4	56,4	55,6	52,8	52,8	52,0	dB	
Lden				56,1			52,5			dB	
aftrek artikel 110g WGH 2006				5			5			dB	
Lden afgerond na aftr. art. 110g WGH 2006				51			48			dB	

REKENBLAD SRM I (2006)										BügelHajema		
gemeente:		Langedijk					datum/tijd:		1-08-11 13:36			
ruimtelijke onderbouw:		omgevingsvergunning Dorpstraat 741 in Oudkarspel					bestandsnaam:		Dorpstraat (5 m)			
situatie:		Dorpstraat 741 - Dorpstraat (5 m)										
jaar basisgegevens:		2008		prognosejaar:			2021					
waarneempunten				geluidsbelasting op 3 m.				48 dB contour				
rijlijnummer				1				1				
intensiteit basisjaar				568				568				mvt
groeipercantage				23,0				23,0				%
etmaal int.(prognose) Qetm				699				699				mvt
periode				Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht			
uurintensiteit				7,2	2,3	0,6	7,2	2,3	0,6	%		
gemiddelde uur - intensiteit	{	Qlv	46,8	14,9	3,9	46,8	14,9	3,9	mvt/u			
		Qmv	3,0	1,0	0,3	3,0	1,0	0,3	mvt/u			
		Qzv	0,5	0,2	0,0	0,5	0,2	0,0	mvt/u			
		Qmr	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	mvt/u			
		Qtot	50,3	16,1	4,2	50,3	16,1	4,2	mvt/u			
snelheid	{	Vlv	30			30			km/u			
		Vmv	30			30			km/u			
		Vzv	30			30			km/u			
		Vmr	30			30			km/u			
waarneemhoogte		Hw	5,0			5,0			m			
wegdekhoogte		Hweg	0,0			0,0			m			
objectfractie		fobj	0,0			0,0			-			
wegdekverharding			DAB/referentiewegdek			DAB/referentiewegdek			-			
afstand obstakel			0,0			0,0			m			
afstand-kruising	a		0,0			0,0			m			
bodemfactor	b		0,00			0,06			-			
afstand (schuin)	r		5,2			5,8			m			
afstand (hor.)	d		3,0			4,0			m			
periode				Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht			
emissie	Elv		59,6	54,6	48,8	59,6	54,6	48,8	dB			
		Emv	56,2	51,3	45,4	56,2	51,3	45,4	dB			
		Ezv	51,7	46,7	40,9	51,7	46,7	40,9	dB			
		Emr	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	dB			
		Etotaal	61,7	56,7	50,9	61,7	56,7	50,9	dB			
correctie	Ckruispunt (vri)		0,0			0,0			dB			
		Cobstakel	0,0			0,0			dB			
		Creflectie	0,0			0,0			dB			
		Ctotaal	0,0			0,0			dB			
		Dafstand	7,2			7,7			dB			
		Dlucht	0,0			0,0			dB			
		Dbodem	0,0			0,2			dB			
		Dmeteo	0,1			0,1			dB			
demping	Dtotaal	7,3			8,0			dB				
		N			N			dB				
zichthoekcorrectie												
periode				Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht			
dag/avond/nachtwaarde				54,4	49,4	43,6	53,7	48,7	42,9	dB		
dag/avond/nachtcorrectie				0	5	10	0	5	10	dB		
dag/avond/nachtwaarde na correctie				54,4	54,4	53,6	53,7	53,7	52,9	dB		
Lden				54,1			53,4			dB		
aftrek artikel 110g WGH 2006				5			5			dB		
Lden afgerond na aftr. art. 110g WGH 2006				49			48			dB		

REKENBLAD SRM I (2006)										BügelHajema	
gemeente: Langedijk										datum/tijd: 1-08-11 13:36	
ruimtelijke onderbouw: omgevingsvergunning Dorpstraat 741 in Oudkarspel										bestandsnaam: Voorburggracht (2 m)	
situatie: Dorpstraat 741 - Voorburggracht (2 m)											
jaar basisgegevens: 2010				prognosejaar: 2021							
waarneempunten				geluidsbelasting op 22,9 m				48 dB contour			
rijlijnsnummer				1				1			
intensiteit basisjaar				4328				4328			mvt
groeipercantage				20,0				20,0			% mvt
etmaal int.(prognose) Qetm				5194				5194			
periode				Dag			Avond			Nacht	
uurintensiteit				6,7			3,3			0,9	
gemiddelde				306,2			150,8			41,1	
uur -				34,8			17,1			4,7	
intensiteit				3,5			1,7			0,5	
				3,5			1,7			0,5	
				348,0			171,4			46,7	
snelheid				Vlv			30			km/u	
				Vmv			30			km/u	
				Vzv			30			km/u	
				Vmr			30			km/u	
waarneemhoogte				Hw			2,0			m	
wegdekhoogte				Hweg			0,0			m	
objectfractie				fobj			0,0			-	
wegdekverharding				DAB/referentiewegdek			DAB/referentiewegdek			-	
afstand obstakel				0,0			0,0			m	
afstand-kruising				a			0,0			m	
bodemfactor				b			0,00			-	
afstand (schuin)				r			22,9			m	
afstand (hor.)				d			22,9			m	
periode				Dag			Avond			Nacht	
emissie				Elv			67,7			64,7	
				Emv			66,9			63,8	
				Ezv			60,1			57,0	
				Emr			48,5			45,4	
				Etotaal			70,7			67,7	
correctie				Ckruispunt (vri)			0,0			dB	
				Cobstakel			0,0			dB	
				Creflectie			0,0			dB	
				Ctotaal			0,0			dB	
demping				Dafstand			13,6			dB	
				Dlucht			0,2			dB	
				Dbodem			0,0			dB	
				Dmeteo			1,0			dB	
				Dtotaal			14,8			dB	
zichthoekcorrectie				N			N			dB	
periode				Dag			Avond			Nacht	
dag/avond/nachtwaarde				56,0			52,9			47,3	
dag/avond/nachtcorrectie				0			5			10	
dag/avond/nachtwaarde na correctie				56,0			57,9			57,3	
Lden				56,8			53,4			dB	
aftrek artikel 110g WGH 2006				5			5			dB	
Lden afgerond na aftr. art. 110g WGH 2006				52			48			dB	

REKENBLAD SRM I (2006)						BügelHajema	
gemeente: Langedijk						datum/tijd: 1-08-11 13:36	
ruimtelijke onderbouw: omgevingsvergunning Dorpstraat 741 in Oudkarspel						bestandsnaam: Voorburggracht (5 m)	
situatie: Dorpstraat 741 - Voorburggracht (5 m)							
jaar basisgegevens: 2010			prognosejaar: 2021				
waarneempunten		geluidsbelasting op 22,9 m			48 dB contour		
rijlijnsnummer		1			1		
intensiteit basisjaar		4328			4328		mvt
groeipercentage		20,0			20,0		%
etmaal int.(prognose) Qetm		5194			5194		mvt
periode		Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
uurintensiteit		6,7	3,3	0,9	6,7	3,3	0,9
		306,2	150,8	41,1	306,2	150,8	41,1
gemiddelde uur - intensiteit	Qlv	34,8	17,1	4,7	34,8	17,1	4,7
	Qmv	3,5	1,7	0,5	3,5	1,7	0,5
	Qzv	3,5	1,7	0,5	3,5	1,7	0,5
	Qmr	3,5	1,7	0,5	3,5	1,7	0,5
		Qtot	348,0	171,4	46,7	348,0	171,4
snelheid	Vlv	30			30		
	Vmv	30			30		
	Vzv	30			30		
	Vmr	30			30		
waarneemhoogte	Hw	5,0			5,0		
wegdekhoogte	Hweg	0,0			0,0		
objectfractie	fobj	0,0			0,0		
wegdekverharding		DAB/referentiewegdek			DAB/referentiewegdek		
afstand obstakel		0,0			0,0		
afstand-kruising	a	0,0			0,0		
bodemfactor	b	0,00			0,00		
afstand (schuin)	r	23,3			48,2		
afstand (hor.)	d	22,9			48,0		
periode		Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
emissie	Elv	67,7	64,7	59,0	67,7	64,7	59,0
	Emv	66,9	63,8	58,1	66,9	63,8	58,1
	Ezv	60,1	57,0	51,3	60,1	57,0	51,3
	Emr	48,5	45,4	39,8	48,5	45,4	39,8
	Etotaal	70,7	67,7	62,0	70,7	67,7	62,0
correctie	Ckruispunt (vri)	0,0			0,0		
	Cobstakel	0,0			0,0		
	Creflectie	0,0			0,0		
	Ctotaal	0,0			0,0		
demping	Dafstand	13,7			16,8		
	Dlucht	0,2			0,3		
	Dbodem	0,0			0,0		
	Dmeteo	0,5			1,0		
zichthoekcorrectie	Dtotaal	14,4			18,2		
		N			N		
periode		Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
dag/avond/nachtwaarde		56,4	53,3	47,7	52,6	49,5	43,9
dag/avond/nachtcorrectie		0	5	10	0	5	10
dag/avond/nachtwaarde na correctie		56,4	58,3	57,7	52,6	54,5	53,9
Lden		57,2			53,4		
aftrek artikel 110g WGH 2006		5			5		
Lden afgerond na aftr. art. 110g WGH 2006		52			48		

B i j l a g e 3 :

N I B M - t o o l

**Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als
gevolg van een plan op de luchtkwaliteit**

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		8
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,01
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,00
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

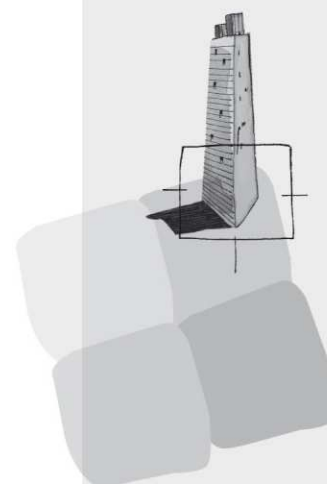
Colofon

Opdrachtgever
De heer R. Hoogendijk

Rapport
BügelHajema Adviseurs
De heer drs. ing. P.W. Rienstra

Projectleiding
BügelHajema Adviseurs
De heer drs. B. van der Veen

Projectnummer
122.22.03.07.00



BügelHajema Adviseurs bv
Bureau voor Ruimtelijke
Ordening en Milieu BNSP
Balthasar Bekkerwei 76
8914 BE Leeuwarden
T 058 215 25 15
F 058 215 91 98
E leeuwarden@bugelhajema.nl
W www.bugelhajema.nl

Vestigingen te Assen,
Leeuwarden en Amersfoort