



ADROMI GROEP

De Windhorst

Ruimtelijke onderbouwing bij een omgevingsvergunning voor de bouw van een woning aan de Dorpsstraat 8 te Hazerswoude-Dorp

Gemeente Alphen aan den Rijn



Versiedatum: 21 november 2016
Planidentificatie: NL.IMRO.0484.HZWDwinhorst-ON01
Datum vaststelling: -
Opdrachtgever: Verstoep Bouwkundigen
Projectnummer: ■ R201528/1601b
Opgesteld: Mevr. M. Suyker MSc
Gecontroleerd: Dhr. J. Wildschut

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1. Inleiding	4
1.1. Aanleiding en doel	4
1.2. Plangebied	4
1.3. Geldende bestemmingsplan.....	6
1.4. Opzet van het plan	6
2. Beleidskader	8
2.1. Algemeen.....	8
2.1. Europees beleid	8
2.2. Rijksbeleid.....	8
2.3. Provinciaal beleid: Zuid-Holland.....	10
2.4. Gemeentelijk beleid	12
2.5. Conclusie	14
3. Inventarisatie plangebied.....	16
3.1. Ruimtelijke structuur.....	16
3.2. Functionele structuur	17
3.3. Ontwikkelingen.....	17
4. Stedenbouwkundige visie.....	18
5. Milieu- en andere planologische aspecten	19
5.1. Bedrijvigheid.....	19
5.2. Bodem	20
5.3. Geluid	20
5.4. Externe veiligheid	22
5.5. Luchtkwaliteit en geur	24
5.6. Duurzaamheid	25
5.7. Archeologie.....	25
5.8. Flora en fauna.....	28
5.9. Beoordeling plan MER.....	30
5.10. Algehele conclusie milieu	30
6. Water.....	31
7. Juridische en bestuurlijke aspecten	33
8. Economische uitvoerbaarheid.....	34

8.1. Algemeen.....	34
8.2. Planschade.....	34
9. Inspraak en vooroverleg.....	35
10. Conclusie	36
Bijlagen	37

1. Inleiding

1.1. Aanleiding en doel

Onderhavige ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de bouw van een woning aan de Dorpsstraat 8 te Hazerswoude-Dorp. In de huidige situatie is op dit perceel al een woning aanwezig welke recent is vernieuwd. Naast deze reeds vergunde woning zal nog een tweede woning gebouwd worden. Aan de achterzijde is voorzien in twee garages (één voor elke woning).

Concreet zal het plan in planologische zin gestalte krijgen als omgevingsvergunning in de zin van artikel 2.1 lid 1 onder c, jo artikel 2.12 lid 1 onder a sub 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Ten behoeve van een dergelijke procedure is het onder meer noodzakelijk dat een ruimtelijke onderbouwing als de onderhavige wordt opgesteld.

Verstoep Bouwkundigen heeft Adromi B.V. opdracht gegeven voor het opstellen van een ruimtelijke onderbouwing waarmee het bouwplan voor bedoelde woning en garages mogelijk zal worden gemaakt. Voor het opstellen van deze ruimtelijke onderbouwing is gebruik gemaakt van door de opdrachtgever verstrekte informatie, foto's en kadastrale ondergronden. De in deze ruimtelijke onderbouwing vernoemde onderzoeksrapporten en overige documenten zijn als bijlage toegevoegd en kunnen als integraal onderdeel daarvan worden beschouwd.

1.2. Plangebied

1.2.1. Algemeen

De Dorpsstraat 80 ligt in Hazerswoude-Dorp, een dorp in de gemeente Alphen aan den Rijn. De gemeente Alphen aan den Rijn telt rond 2010 circa 69.425 inwoners¹. In 2015 telde Hazerswoude-Dorp slechts 5.603 inwoners². Het dorp is gelegen in het Groene Hart en wordt omringd door de plaatsen Leiden, Alphen aan den Rijn, Boskoop en Zoetermeer.

Tot 1 januari 2014 hoorde Hazerswoude-Dorp tot de gemeente Rijnsoude, samen met Hazerswoude-Rijndijk, Benthuizen en Koudekerk aan den Rijn. Vanaf dat moment is de gemeente Rijnsoude, waartoe Hazerswoude-Dorp behoorde, gefuseerd met de gemeente Alphen aan den Rijn. Hierdoor kwam het inwonersaantal van de gemeente Alphen aan den Rijn op circa 107.000³ inwoners.

De gemeente Alphen aan den Rijn omvat veelzijdige landschappen en bebouwingstypen. Naast kwekerijen, glastuinbouw en bloementeelt in veenpolders en hoger gelegen kleipolders is sprake van intensief bebouwd stedelijk gebied maar ook van kleinere kernen en lintbebouwing en van natuurgebieden zoals de Nieuwkoopse en Langeraarse Plassen.

Hazerswoude-Dorp betreft een kleine kern die zich vanuit lintbebouwing op de peilscheiding Westeinde-Voorweg heeft ontwikkeld. In de onderstaande figuur is het plangebied indicatief aangegeven met een rode cirkel.

¹ CBS. *Inwoneraantallen*, d.d. januari 2010

² Gemeente Alphen aan den Rijn. *Wijkprofiel Hazerswoude-Dorp*, 2015

³ CBS. *Inwoneraantallen*, d.d. maart 2015



Figuur: Hazerswoude-Dorp (Bron: Google Maps)

1.2.2. Directe omgeving

Het projectgebied ligt aan de Dorpsstraat in de zuidoosthoek van de kom van Hazerswoude-Dorp. In de nabije omgeving van de Dorpsstraat 8 bevinden zich vrijwel uitsluitend woningen (Dorpsstraat 1-5 oneven, Poelzoom 8, 10, 12a). Ten westen van het projectgebied is een woning aanwezig (Dorpsstraat 16). In westelijke richting strekt het dorp zich verder uit over een gebied van ongeveer anderhalve kilometer langs de Dorpsstraat. Aan de oostzijde van het projectgebied is, gescheiden door de Poelzoom, een woning gelegen (Dorpsstraat 4a/6, voormalige boerderij) en daarnaast de Oostvaart. Hier gaat de Dorpsstraat over in de Voorweg. De grens van het dorp bevindt zich hier en de bebouwing langs de Voorweg gaat allengs over in lintbebouwing.

Ten noordwesten van het projectgebied is aan de Dorpsstraat 9-13 een autobedrijf gevestigd (service, carwash, handel en verkoop van motorbrandstoffen). In de volgende afbeelding is de locatie en de directe omgeving weergegeven.



Figuur: Omgeving in het plangebied (Bron: Google Maps) en kadastrale percelen (Bron: Kadaster)

1.3. Geldende bestemmingsplan

Ter plaatse geldt thans nog het bestemmingsplan Hazerswoude-Dorp. Voor het perceel geldt hierin grotendeels een woonbestemming, met daarop geprojecteerd een vlak waar vrijstaande woningen mogen worden opgericht. Dit vlak is geprojecteerd ter plaatse van de huidige (herbouwde) woning.

Voor het achterste deel van het bouwperceel geldt een bedrijfsbestemming. Binnen deze bedrijfsbestemming is een bouwvlak weergegeven. Ter plaatse is bedrijvigheid uit categorie 1 tot en met 3.1 toegelaten alsook de oprichting van maximaal 1 bedrijfswoning per bouwperceel.

Tot slot is sprake van een archeologische dubbelbestemming.

In de volgende figuur is een uitsnede van het geldende bestemmingsplan weergegeven. De projectlocatie is indicatief groen omlijnd.



Figuur: Uitsnede bestemmingsplan verbeelding (Bron: gemeente Alphen aan den Rijn)

1.4. Opzet van het plan

1.4.1. Bestaande situatie

In de huidige situatie is op het perceel aan de Dorpsstraat 8 al een woonhuis herbouwd. De woning heeft de beschikking over een kleine voortuin en de voorgevel bevindt zich op circa 2,5 meter afstand van het trottoir van de Dorpsstraat. De reeds gebouwde woning beschikt over een achtertuin en een toegang tot die tuin via de ten oosten van de woningen gelegen weg. Het terrein waarop de nieuwe woning gerealiseerd zal worden is braakliggend en ligt direct ten westen van de reeds gebouwde woning. Aan de andere zijde wordt het braakliggende terrein begrensd door een bestaande woning.

1.4.2. Planologische ontwikkeling: gebruik

Het plan beoogt een volledige herinvulling van het perceel. Het bestemde gebruik van het westelijke gedeelte van het perceel zal als gevolg van de nieuwbouw niet wijzigen. Zoals voorheen al het geval was zal dit deel het perceel gebruikt worden voor woondoeleinden. Enkel zal hierbij sprake zijn van

nieuwe bebouwing buiten het oorspronkelijk aanwezige bouwvlak en is er in plaats van één woning sprake van twee woningen. Aan de oostzijde zal geen invulling meer worden gegeven aan de bedrijfsbestemming die op dit deel van het perceel rust. Daar waar dit plan betrekking heeft op de bedrijfsbestemming zal deze worden aangewend voor parkeren van personenwagens.

1.4.3. Planologische ontwikkeling: situering

In de beoogde situatie zal naast de bestaande woning een nieuwe woning worden gebouwd. Op de achterzijde van het perceel zullen twee bergingen/garages worden gebouwd voor de nieuwe bewoners en tevens zullen hier parkeerplaatsen worden aangelegd.

1.4.4. Planologische ontwikkeling: ontwerp

De nieuwe woning zal aansluitend aan de bestaande woning en meer naar achter gelegen worden gerealiseerd. De afstand ten opzichte van de weg wordt vergroot, waardoor de planopzet zich meer uit als twee individuele woningen. Bovendien wordt er de nodige ruimte gecreëerd ten opzichte van de naast gelegen woning. De nokrichting van het dak ligt haaks op de Dorpsstraat.

Aan de achterzijde zullen twee garages worden gebouwd ten behoeve van berging. De kleine garage wordt toegevoegd aan de al bestaande woning. De tweede, iets grotere garage zal behoren tot de nieuwe woning.

In de volgende figuur is een impressie gegeven van het plan.



Figuur: planimpressie (Bron: Verstoep Bouwkundige)

2. Beleidskader

2.1. Algemeen

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan het Europees beleid, het rijksbeleid, provinciaal beleid en het gemeentelijk beleid. Het Europees beleid wordt in de eerste paragraaf beschreven. Daarna volgt het rijksbeleid met name uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de Algemene Maatregel van Bestuur ruimte (AMvB Ruimte). Voor het provinciaal beleid wordt onder andere gebruik gemaakt van de provinciale structuurvisie.

2.1. Europees beleid

2.1.1. EG-vogelrichtlijnen

De Europese Raad heeft op 2 april 1979 de richtlijn 79/409/EEG vastgesteld ten behoeve van het behoud van de vogelstand. De Vogelrichtlijn is van toepassing op vogels, hun eieren, hun nesten en hun leefgebieden. Alle lidstaten dienen alle nodige maatregelen te nemen om de aangewezen soorten in bijlage 1 van de richtlijn op een niveau te behouden of te brengen dat voldoet aan de ecologische, wetenschappelijke en culturele eisen, rekening houdend met economische en recreatieve eisen. De Vogelrichtlijn is sinds oktober 2005 opgenomen in de Natuurbeschermingswet. In de Flora- en faunawet zijn de bepalingen over soortenbescherming opgenomen. In het kader van de Vogelrichtlijn zijn diverse gebieden aangewezen als speciale beschermingszone (Natura 2000-gebieden). Eén van die zones is De Wilck, deze bevindt zich op circa 3 km afstand van het plangebied. Onderhavig ruimtelijke onderbouwing is niet van invloed op het gebied De Wilck.

2.1.2. EG-habitatrichtlijnen

Op 2 mei 1992 heeft de Europese Raad de richtlijn 92/43/EEG vastgesteld ten behoeven van de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna, ook wel Habitatrichtlijn genoemd. Alle lidstaten dienen alle nodige maatregelen te nemen om de aangewezen plant- en diersoorten en habitattypen in een gunstige staat te behouden of te herstellen. Hierbij moet rekening gehouden worden met de economische, sociale en culturele eisen en de regionale en lokale bijzonderheden. Ook in het kader van de Habitatrichtlijn zijn speciale beschermingszones aangewezen (Natura 2000-gebieden). Zoals hierboven genoemd is De Wilck aangewezen als speciale beschermingszone. Onderhavig ruimtelijke onderbouwing is niet van invloed op het gebied De Wilck.

2.1.3. Verdrag van Malta

Het Verdrag van Malta is op 16 januari 1992 door de Europese Raad vastgesteld ten behoeve van het behoud van het Europese archeologische erfgoed in de bodem. Een belangrijk uitgangspunt van het Verdrag is dat de 'verstoorder' betaalt. In Nederland is de uitwerking van het Verdrag opgenomen in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg. Deze wet wijzigt de Monumentenwet 1988 en enkele andere wetten. Hieruit volgend worden door provincies archeologische attentiegebieden aangewezen. De effecten van dit plan op de archeologische waarden van het plangebied wordt verder uitgewerkt in paragraaf 5.7.

2.2. Rijksbeleid

2.2.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte & AMvB Ruimte

In het algemeen wordt het landelijk ruimtelijk beleidskader vertegenwoordigd door:

- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna ook: Structuurvisie Ruimte);

- Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (hierna ook: Barro).

In de Structuurvisie Ruimte is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk economische structuur van Nederland;
- b. het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c. het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (ook wel AMvB Ruimte of Barro). Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. Het Barro is op 22 augustus 2011 vastgesteld. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van:

- a. Rijkswaardewegen;
- b. Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- c. Kustfundament;
- d. Grote rivieren;
- e. Waddenzee en waddengebied;
- f. Defensie;
- g. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- h. Elektriciteitsvoorziening;
- i. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- j. Ecologische hoofdstructuur;
- k. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- l. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- m. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Van de in het Barro geregelde onderwerpen is voor het voorliggende plan niet van toepassing.

2.2.2. Besluit ruimtelijke ordening

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening is de zogenaamde ladder van duurzame verstedelijking vastgelegd. Deze houdt in dat van een voorgenomen stedelijke ontwikkeling beschreven moet worden dat deze voorziet in een actuele behoefte. Een ontwikkeling als de onderhavige betreft evenwel een zodanig omvang dat geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling in de zin van dit artikel⁴.

⁴ Zie o.m. ARRvS 23 april 2014, 201306183/1/R3.

Hoe dit ook zij, wordt met onderhavig bouwplan uitvoering gegeven aan inbreiding/verdichting boven een verdere uitbreiding van verstedelijkt gebied. Uitbreiding van verstedelijkt gebied mag pas aan de orde komen op het moment dat niet verder in de ruimtevraag kan worden voorzien door herstructurering, transformatie en dergelijke. Onderhavige ontwikkeling betreft een vorm van verdichting en ondersteunt het beleid op dit punt dus.

2.3. Provinciaal beleid: Zuid-Holland

2.3.1. Structuurvisie Ruimt en Mobiliteit

Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben op 9 juli 2014 de structuurvisie Ruimte en Mobiliteit vastgesteld. Het provinciebestuur presenteert in deze structuurvisie haar visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Zuid-Holland en de manier waarop ze deze wil realiseren. Meer dan voorheen stelt het provinciaal bestuur in zijn beleid voorop, dat de aanwezige infrastructuur een bepalende factor dient te zijn bij het beoordelen of nieuwe functies kunnen worden toegelaten.

Volgens het provinciaal bestuur dient de Structuurvisie niet als kader stellend te worden beschouwd. In plaats daarvan is juist de bestaande situatie het vertrekpunt van waaruit de provincie in samenwerking met andere partijen invulling zal geven aan de maatschappelijke vraag en de maatschappelijke doeleinden welke het provinciaal bestuur zichzelf in de Structuurvisie heeft gesteld. In lijn hiermee bevat de Structuurvisie zo vaak als mogelijk doelbepalingen in plaats van ge- en verbodsbepalingen.

In de Structuurvisie zijn vier ambities van het provinciaal bestuur verwoord. De overkoepelende ambitie vormt daarbij het “verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit”. Voor wat betreft bestaand bebouwd gebied kan de provinciale ambitie worden samengevat onder de term “verbetering van de inrichting van de beschikbare ruimte ter optimalisering van het gebruik dat daarvan wordt gemaakt”. De derde provinciale ambitie heeft betrekking op het landelijk gebied: “behoud en versterking van groene ruimte, agrarisch cultuurlandschap en biodiversiteit”. De vierde ambitie heeft betrekking op het beleid voor water en ondergrond. Het gaat daarbij om bescherming tegen overstromingen, goede waterkwaliteit en de benutting van bodem en ondergrond voor grondstoffenwinning, warmtewinning en opslag en dergelijke.

In het kader van onderhavig plan is met name het provinciale beleid van belang voor: het beter benutten en opwaardering bebouwde ruimte en de bebouwing in linten.

Volgens de ladder voor duurzame verstedelijking moet nieuwe stedelijke ontwikkeling primair plaatsvinden binnen het bestaand stads- en dorpsgebied. Hiervan is met de bouw van de woning als inbreiding sprake.

Het beleid geeft verder aan dat bij nieuwe ontwikkelingen het bestaande wegprofiel (breedte, beplanting en berm) in stand dient te worden gehouden, dat de ontwikkelingen aansluiten bij de bestaande afstand van bebouwing tot de weg en dat deze rekening houden met de (a)symmetrie van het lint. In onderhavig plan wordt de aanwezige bebouwingslijn gehandhaafd en sluit de nieuwe bebouwing aan bij de onderliggende bestaande structuren. Daarmee wordt voldaan aan het beleid.

2.3.2. Verordening ruimte

Een plan kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, onder de voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit dat de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de richtpunten van de kwaliteitskaart. Voor het plangebied geeft de kwaliteitskaart aan dat het een kwalitatief dorps(rand)gebied is. Onderhavig plan past binnen het beleid zoals gesteld in de verordening. Woningbouw past namelijk goed binnen de functie 'stads- en dorpsgebied', waarbij op grond van de ook in het provinciaal beleid geïncorporeerde ladder voor duurzame verstedelijking de voorkeur wordt gegeven aan inbreiding en verdichting boven uitbreiding.

Er dient daarbij rekening te worden gehouden met de contactkwaliteit; landschappelijke grenzen zorgen voor een scherp contrast tussen bebouwing en landschap. Stad en buitengebied brengen hun eigen eigenschappen maximaal tot expressie. Daar is in de onderhavige situatie eveneens sprake van, nu met onderhavige ontwikkeling geen afbreuk wordt gedaan aan de overgang tussen buitengebied en dorpskom.

2.3.3. Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002-2020

Op 21 januari 2004 is het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002-2020 (PVVP) vastgesteld. Hierin heeft de provincie Zuid-Holland het beleid rondom mobiliteit weergegeven. De provincie streeft naar een beheerste groei van de mobiliteit, waarbij de groei niet ten koste mag gaan van de kwaliteit van de leefomgeving en de verkeersveiligheid. Wensen van de individuele reiziger en het bedrijfsleven zijn het uitgangspunt. Onderdeel hiervan zijn het verminderen van files en het verbeteren van de bereikbaarheid.

Onderhavige situatie leidt tot een geringe toename van de te verwachten verkeersvraag, mede als de huidige, gedeeltelijk bedrijfsmatige, bestemming van het perceel in aanmerking wordt genomen. Deze is evenwel niet zodanig dat dit leidt tot een noodzaak voor capaciteitsvergroting van het bestaande wegennet.

Van belang is verder dat het perceel ontsloten wordt direct op de Dorpsstraat en een uitweg heeft op De Poelzoom. Met onderhavig plan zal dit niet veranderen, waardoor de bereikbaarheid behouden blijft.

2.3.4. Regionale Structuurvisie 2020 Holland Rijnland

De raad van de voormalige gemeente Rijnwoude heeft eind 2010 de Regionale Structuurvisie Holland Rijnland vastgesteld. In deze structuurvisie zijn de (gewenste) ruimtelijke ontwikkelingen tot 2020 (met doorkijk naar 2030) vastgelegd. In deze structuurvisie zijn zeven kernbeslissingen geformuleerd, voor zover van belang:

1 Topwoonregio

Blijkens de structuurvisie wordt gestreefd naar diversifiëring en differentiatie van het woningbestand binnen de regio.

2 Leiden vervult centrumfunctie

Onderhavige ontwikkeling zal geen afbreuk doen aan de functie van Leiden als het centrum van de regio.

3 Concentratie stedelijke regio

In de structuurvisie is vastgelegd dat invulling zal worden gegeven aan de woningbouwopgave in en nabij de grote kernen in de regio. Onderhavig plan heeft betrekking op een kleinschalige herstructurering in een bestaande kleine kern en doet geen afbreuk aan deze kernbeslissing uit de structuurvisie

4 Groen-blauwe kwaliteit

Onderhavige ontwikkeling doet geen afbreuk aan het streven uit de structuurvisie naar behoud en versterking van de water- en natuurwaarden in de regio. Op dit punt kan ook worden verwezen naar hoofdstuk 6 van deze ruimtelijke onderbouwing.

5. Groene hart, buitengebied

De structuurvisie spreekt zich uit tegen verdere verstedelijking van het onbebouwde gebied in de regio. Onderhavige ontwikkeling draagt bij aan de vermindering van de druk op het onbebouwde gebied en past dus in het beleid dat in de structuurvisie is verwoord.

6. Kennis en Greenports

Onderhavige kernbeslissing heeft betrekking op het economische ruimtelijke beleid in de regio. Op onderhavige ontwikkeling is deze kernbeslissing niet van toepassing.

7. Verbetering regionale bereikbaarheid

Onderhavige ontwikkeling betreft een kleinschalige verdichting van het bestaande gebied. De capaciteit van de Dorpsstraat en aansluitende infrastructuur is ruim voldoende om de hiermee samenhangende verkeersvraag op te vangen.

2.3.5. Landschapsontwikkelingsplan Rijn- en Vechtstreek

De gemeenten Alphen aan den Rijn, Kaag en Braassem, Nieuwkoop en Rijnwoude hebben in 2009 samen een Regionaal Landschapsontwikkelingsplan (LOP) voor de Rijn- en Vechtstreek opgesteld. Met de LOP streven de gemeenten ernaar om de landschappelijke kwaliteit en samenhang in het gebied te behouden, te versterken en te ontwikkelen. In Hazerswoude-Dorp is het doel om de beeldkwaliteit van het kwekerijen-landschap te vergroten en het wateroppervlakte te vergroten ten behoeve van de berging van hemelwater. Onderhavig plan is gesitueerd in de dorpskern en heeft geen invloed op het omliggende landschap en het wateroppervlakte.

2.4. Gemeentelijk beleid

2.4.1. Structuurvisie Alphen aan den Rijn 2031

De Structuurvisie Alphen aan den Rijn 2031, De Stad van Morgen' is in juni 2013 opgesteld door de gemeente Alphen aan den Rijn. Hiermee wil de gemeente toewerken naar een duurzame, vitale en gezonde leefomgeving door het bewaren, versterken en/of blootleggen van de specifieke kwaliteiten van de gebieden en het scheppen van fysieke, economische en sociale verbanden. Sociaal-maatschappelijke, economische en ecologische duurzaamheid staat hierin centraal. In plaats van nieuwe woningbouw in het buitengebied is intensivering in bestaand stedelijk gebied wenselijk. Hierdoor neemt de bebouwingsdruk op het buitengebied af en blijft de bereikbaarheid van

voorzieningen gewaarborgd. Onderhavig plan sluit hierbij aan door een extra woning in de dorpskern te bouwen.

2.4.2. Structuurvisie Buitengebied

De Structuurvisie Buitengebied is door de gemeente Alphen aan den Rijn in 2008 vastgesteld om nieuwe initiatieven te beoordelen en burgers en bedrijven te stimuleren om een bijdrage te leveren aan een mooier, duurzamer en betekenisvoller buitengebied. Van belang is om de stad compact te houden, zodat het buitengebied zo open mogelijk gehouden kan worden om daar ruimte te bieden aan landbouw, natuur en recreatie. Fysieke, sociale en economische banden tussen stad en platteland moeten versterkt worden en de landbouw moet een economische impuls krijgen. In onderhavige situatie wordt het buitengebied noch betrokken noch beïnvloed.

2.4.3. Woonvisie en Woonagenda

De gemeente Alphen aan de Rijn heeft in 2004 de Woonvisie 2004-2018 vastgesteld. De Woonvisie dient als afwegingskader waarop de gemeente de invulling van bouwlocaties baseert. Met de Woonvisie wil de gemeente bewerkstelligen dat iedere inwoner kan beschikken over de woning die hij of zij wil, dat er geen woningtekorten zijn en er een vermindering van de wachtlijsten is en dat Alphen aan de Rijn een plek voor iedereen wordt. De vraag naar woningen dient bewust en gestuurd op te vangen in de nieuwbouw en bestaande bouw. Onderhavig plan sluit aan op deze visie door binnen de bestaande bebouwing een nieuwe woning te bouwen.

Op 1 februari 2016 heeft de gemeente Alphen De Alphense Woonagenda in concept vastgesteld. Hiermee wordt de woonvisie tot en met 2025 vastgesteld. De vijf speerpunten van de Woonagenda zijn:

1. Wijken en kernen met identiteit
2. Keuzemogelijkheden door variatie
3. Een veilige en gezonde woonomgeving
4. Zelfredzame bewoners investeren in zichzelf en hun omgeving
5. Woningvoorraad met toekomstwaarde

Met deze speerpunten wil de gemeente de woonkwaliteit versterken, van zowel bestaande woningen als nieuwbouw. Onderhavig plan sluit aan bij de Woonagenda daar het past bij de identiteit van Hazerswoude-Dorp en het energiezuinig en levensloop bestendig gebouwd wordt.

2.4.4. Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan

Het gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP), de Structuurvisie Verkeer en Vervoer, is op 6 mei 2013 geactualiseerd. De gemeente Alphen aan den Rijn zet in op een duurzame mobiliteit met een optimale mix tussen bereikbaarheid, ruimtelijke en milieukwaliteit en leefbaarheid. De GVVP is met name gericht op de bereikbaarheid van de stad, het verwerpen van auto's uit het centrum en het vergroten van het fietsverkeer. Onderhavig plan vormt geen belemmering voor het GVVP.

2.4.5. Nota parkeernormen en voorzieningen Alphen aan den Rijn 2014

De Nota parkeernormen en voorzieningen van de gemeente Alphen aan den Rijn bevat onder meer parkeernormen. Voor wat betreft het aspect parkeren kan wat betreft onderhavig bouwplan het volgende worden aangegeven.

In de huidige situatie is sprake van een inrit vanaf de Dorpsstraat welke dient voor de ontsluiting van de woonpercelen Dorpsstraat 4a, 6, 8, 10 en 12a. Langs deze inrit is zijn een 6-tal parkeerplaatsen aanwezig, waarvan 5 parkeerplaatsen in eigendom zijn bij het onderhavige perceel Dorpsstraat 8 en waarover de eigenaar/initiatiefnemer de vrije beschikking heeft.

Voor beide woningen woning wordt een parkeernorm van 2,2 aangehouden (koopwoningen, binnen bebouwde kom exclusief Boskoop, vrijstaand of 2 onder 1 kap). In de huidige situatie wordt voor de woning Dorpsstraat 8 kortom voldaan aan de parkeernormering.

In de nieuwe situatie zal bij de woning Dorpsstraat 8 sprake zijn van een garage met oprit, welke ingevolge de ASVV⁵ dient te worden meegerekend als 1 parkeerplaats. Verder zal deze woning beschikken over 2 insteekparkeerplaatsen op eigen terrein. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de parkeernorm.

Bij de nieuwe woning zal eveneens sprake zijn van een garage met oprit. Daarnaast zal deze woning eveneens beschikken over een lange oprit waar plaats is voor 2 auto's. Deze lange oprit telt ingevolge de ASVV mee als 1 parkeerplaats. Tot slot zal deze woning over 1 extra insteekparkeerplaats op eigen terrein beschikken.

Voor beide woningen zal dus worden voldaan aan de parkeernormering.

2.4.6. Duurzaamheidsbeleid

De gemeente Alphen aan den Rijn heeft in juli 2015 het duurzaamheidsbeleid 'Van A naar D: Alphen aan den Rijn op weg naar Duurzaamheid' opgesteld. Het doel is om in 2050 een fossiele brandstofvrije en energie- en CO₂-neutrale samenleving te zijn. In 2020 dient 80% van de particuliere woningen minimaal een energielabel C te hebben. Onderhavig plan sluit aan bij het duurzaamheidsbeleid van de gemeente Alphen aan den Rijn. Immers de woning zal voldoen aan de huidige eisen van het Bouwbesluit.

2.4.7. Beleidsvisie externe veiligheid

Na de fusie van de gemeenten in 2014 was er de noodzaak om een nieuw Beleidsvisie externe veiligheid op te stellen. Deze visie is vastgesteld op 14 januari 2016. Om risico's minimaal te houden, worden er geen nieuwe kwetsbare objecten toegestaan in de directe nabijheid van al aanwezige risicobronnen en wordt de vestiging van nieuwe risicobronnen alleen toegestaan op locaties waar dit veilig kan. De woning en garages in onderhavig plan worden niet in de nabijheid van risicobronnen gebouwd. Verdere uitwerking van de externe veiligheid in relatie tot dit project omgevingsvergunning staat in paragraaf 5.4.

2.5. Conclusie

Alhoewel het bouwplan dus in strijd is met het bestemmingsplan Hazerswoude-Dorp, is de met dit project omgevingsvergunning toe te laten ontwikkeling wel in overeenstemming met het overige planologische beleid van de gemeente Alphen aan den Rijn, de provincie Zuid-Holland, de

⁵ *Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, CROW, 13 dec 2012*

rijksoverheid en de Europese Raad. In het navolgende wordt de voorgenomen ontwikkeling, welke in strijd is met het geldende bestemmingsplan, nader onderbouwd.

3. Inventarisatie plangebied

3.1. Ruimtelijke structuur

3.1.1. Wegenstructuur

De planlocatie is gelegen aan de Dorpsstraat 8 te Hazerswoude-Dorp. Op de Dorpsstraat geldt een snelheidslimiet van 30 km/uur. Voorts is ter plaatse sprake van een eenrichtingsstraat en is de weg qua profiel en de hier en daar aanwezige parkeerplaatsen zodanig ingericht dat de rijsnelheid beperkt blijft. Het planperceel wordt direct ontsloten op de Dorpsstraat en op De Poelzoom. Ook op De Poelzoom is de snelheidslimiet 30 km/uur daar de hele wijk in een 30 km/uur zone ligt.

Op circa 500 meter van de planlocatie loopt door Hazerswoude-Dorp de N209. Ter hoogte van Hazerswoude-Dorp is de snelheidslimiet van deze weg 50 km/uur.

3.1.2. Groen- en waterstructuur

Rechts van de planlocatie is de Oostvaart gelegen. Deze mondt uit in het Poelmeer. De groenstructuur is met name langs de wateren aanwezig. In onderstaande figuur is de groen- en waterstructuur in de omgeving van de planlocatie weergegeven.



Figuur: Groen- en waterstructuur (Bron: Hoogheemraadschap van Rijnland)

3.1.3. Bebouwingsstructuur

Hazerswoude-Dorp is ontstaan vanuit lintbebouwing en heeft zich ontwikkeld tot een kleine kern op de peilscheiding Westeinde-Voorweg. Buiten het dorp gaat de bebouwing weer over op lintbebouwing.

3.2. Functionele structuur

In 2015 telde Hazerswoude-Dorp 2.271 woningen met 5.603 bewoners (Gemeente Alphen aan den Rijn, Wijkprofiel Hazerswoude-Dorp, 2015). De woningen bestaan uit (half) vrijstaande woningen, rijenwoningen, overige eengezinswoningen en meergezinswoningen.² In de onderstaande tabel is de ouderdom van de woningen weergegeven.

Tabel: Ouderdom woningen Hazerswoude-Dorp in 2015²

Bouwperiode	Percentage woningen
t/m 1944	14%
1945-1969	25%
1970-1984	36%
Vanaf 1985	26%

In het dorp zijn 1 apotheek, 4 fysiotherapeuten, 1 huisartsenpraktijk, 1 tandarts en 3 kerken aanwezig. De winkels bevinden zich in de Dorpsstraat. Daarnaast is er een clubhuis, een sporthal/sportzaal en een zwembad.²

In Hazerswoude-Dorp zijn 483 bedrijven gevestigd. Het aantal ZZP'ers is 227.²

In de directe omgeving van de planlocatie is een autobedrijf gevestigd (Dorpsstraat 7-13). Dit bedrijf dient onder meer als tankstation en carwash en handelt in auto's. Aan de Dorpsstraat 6/De Poelzoom12a is een aannemersbedrijf aanwezig, waar er voornamelijk sprake is van opslag.

3.3. Ontwikkelingen

In 2015 waren er 6 bouwplannen in Hazerswoude-Dorp. Hierin stonden 273 woningen gepland. Daarnaast waren er ook bouwplannen aan de brandweerkazerne en bedrijventerrein Teelt.² In de komende jaren zullen deze bouwplannen tot stand komen.

4. Stedenbouwkundige visie

In de Dorpsstraat zijn er veel verschillende typen huizen, van rijwoningen tot (half) vrijstaande woningen. Alle woningen, inclusief die behoren tot rijenwoningen, hebben een individueel karakter. Dit individuele karakter ontstaat door verschillen in gevel, type dak, nokrichting, type gesteente en hoogte. Toch vormen de verschillende stijlen een geheel. Dit komt met name door een aantal overeenkomstige elementen, zoals het gebruik van witte vensters. Ook de nieuwe woning zal worden opgebouwd met deze overeenkomstige elementen. Om de individualiteit te vergroten, zal de nieuwe woning iets versprongen worden opgericht ten opzichte van de weg. Met deze maatregelen zal de nieuwe woning een geheel vormen met de omgeving. Daarnaast zal een groot deel van de bestrating aan de achterzijde van de woning worden weggehaald, waardoor de buurt een groener karakter krijgt.

5. Milieu- en andere planologische aspecten

In dit hoofdstuk komen enkele milieuaspecten aan de orde, welke tevens aandacht behoeven in een ruimtelijke onderbouwing.

5.1. Bedrijvigheid

5.1.1. Wettelijk kader

De wetgeving omtrent de bedrijvigheid in een gebied is beschreven in de Wet ruimtelijke ordening, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, de Wet milieubeheer en het Activiteitenbesluit.

5.1.2. Milieuzonering

Uit de aard van de woonfunctie hoeft geen rekening te worden gehouden met hinder als gevolg van het gebruik van het perceel. Wel relevant is dat de gewijzigde situering van de woonbebouwing geen beperkende werking mag hebben op de bedrijvigheid in de omgeving.

Hiervan is evenwel geen sprake. In de huidige situatie is aan de Dorpsstraat 7-13 een autobedrijf gevestigd (handel, tankstation, carwash en dergelijke – SBI 473.3, 45205, 452 en 454). Deze activiteiten worden in de regel ingedeeld in milieucategorie 2⁶. De bijbehorende maatgevende richtafstand bedraagt in principe 30 meter en wordt bepaald door de aspecten geur en geluid. De afstand van de dichtstbij gelegen nieuwe gevel tot de inrichtingsgrens van het garagebedrijf bedraagt circa 14 meter. De afstand tussen de gevel van het garagebedrijf en de nieuwe bebouwing bedraagt circa 30 meter.

Aan de Dorpsstraat 6/De Poelzoom12a is een aannemersbedrijf aanwezig. Ter plaatste is voornamelijk sprake van opslag. Het bedrijfsoppervlak bedraagt circa 750 m². Een dergelijk bedrijf wordt in de regel aangemerkt als een categorie 2 bedrijf (SBI 43.3). De maatgevende afstand bedraagt daarbij 30 meter voor geluid.

De bebouwing aan de Dorpsstraat kan worden gekarakteriseerd als gemengd gebied. Immers naast genoemde bedrijven zijn er in de verdere omgeving ook diverse bedrijven gevestigd die de Dorpsstraat niet een uitsluitend woonkarakter geven. In gemengd gebied kan de maatgevende afstand voor de aspecten geluid, stof en geur in principe worden gereduceerd. Een aannemersbedrijf en een garagebedrijf wordt op grond van die systematiek ingedeeld in categorie B. Categorie B bedrijvigheid kan worden toegelaten in gemengd gebied mits een bouwkundige scheiding aanwezig is tussen deze bedrijvigheid en gevoelige functies zoals wonen⁷. Hieraan zal in de onderhavige situatie worden voldaan.

Gezien de bestaande maatgevende situatie zijn de aspecten geur, luchtkwaliteit, veiligheid in deze niet bepalend. Voor wat betreft het aspect geluid is dit evenmin het geval. Zie hiervoor paragraaf 5.3.

⁶ Vereniging van Nederlandse Gemeenten, *Bedrijven en milieuzonering*, 16 april 2009

⁷ *Bedrijven en milieuzonering 2009*, pagina 178.

5.1.3. *Wet milieubeheer*

In de Wet milieubeheer zijn bepalingen opgenomen omtrent het voorkomen/beperkende van de effecten van bedrijvigheid op het milieu. Hoewel voor het achterste deel van het bouwperceel in de huidige situatie een bedrijfsbestemming geldt, zal in de nieuwe situatie geen sprake zijn van bedrijvigheid, maar van woongerelateerd gebruik (parkeren).

Er zal geen sprake zijn van oprichting van een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer. Andersom kunnen inrichtingen in de omgeving wel een effect hebben op de nieuwe woning. Daar het om een gemengd gebied gaat met categorie B bedrijvigheid, vormt onderhavig plan geen belemmering voor de bedrijvigheid in de omgeving.

5.1.4. *Conclusie bedrijvigheid*

Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling in het kader van milieuzonering geen belemmering vormt voor bedrijvigheid in de omgeving. Onderhavig plan vormt geen belemmering voor de bedrijvigheid in de omgeving.

5.2. **Bodem**

5.2.1. *Wettelijk kader*

Verontreiniging in de bodem kan zorgen voor gezondheidsproblemen en tast de kwaliteit van het natuurlijk leefmilieu aan. Het is daarom belangrijk bij ruimtelijke plannen die ontwikkelingen toelaten waarbij dit relevant is de bodemkwaliteit in overweging te nemen. De aanvaardbaarheid van verontreiniging wordt bepaald in de Wet bodembescherming (Wbb), het Besluit bodemkwaliteit en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

5.2.2. *Inventarisatie bodemkwaliteit*

In het onderhavige plan komt er naast de bestaande de woning een nieuwe woning en erachter twee garages. Bij een dergelijke wijziging is een verkennend bodemonderzoek noodzakelijk om uit te sluiten dat gebouwd zal worden op grond welke volgens huidige regelgeving en beleidsinzichten te veel verontreinigingen bevat.

Om die reden is in opdracht van initiatiefnemer door Lawijn Milieuadvies een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Uit de rapportage hiervan⁸ blijkt dat sprake is van lichte verontreinigingen met metalen en PAK, alsook van puinvoorkomens.

De geconstateerde verontreinigingen zijn evenwel niet zodanig dat deze in de weg staan aan de voorgenomen bebouwing en het voorgenomen gebruik.

Het voorgenomen woongebruik betreft geen gebruik met een inherent risico op bodembelasting.

5.3. **Geluid**

5.3.1. *Wettelijk kader*

Bij een project omgevingsvergunning als het onderhavige dient rekening te worden gehouden met de geluidbelasting als gevolg van wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielawaaï op de

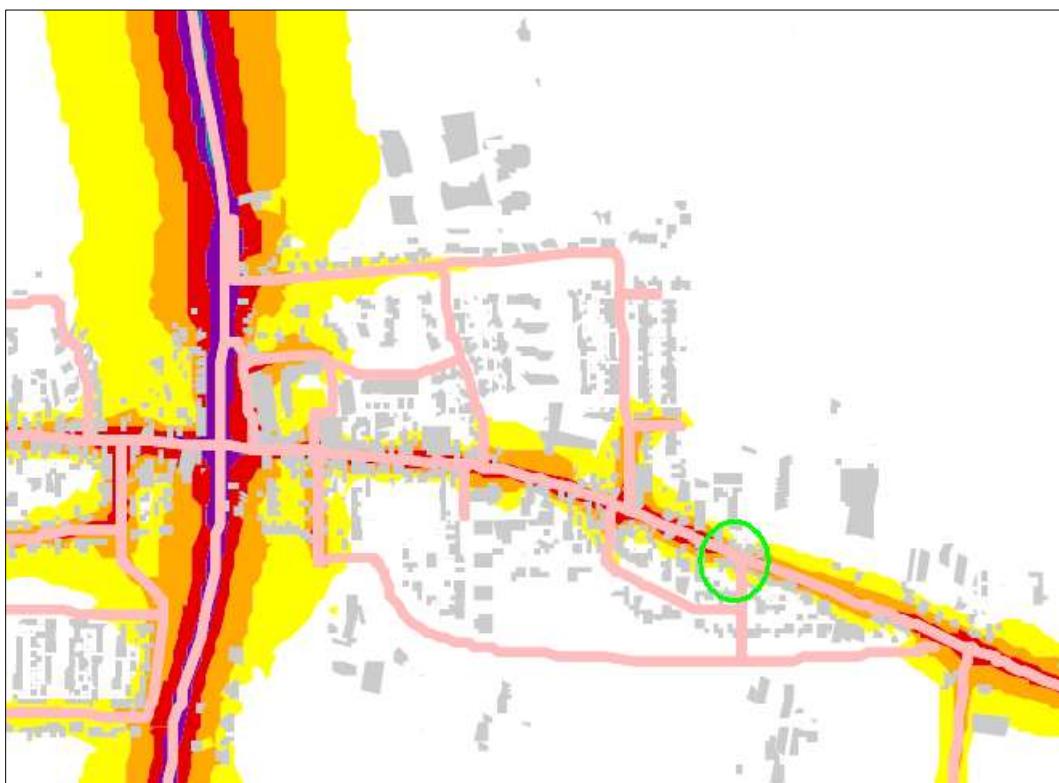
⁸ Lawijn, augustus 2015, nummer 15.2482-A1, bijlage 2

geluidgevoelige objecten in de zin van de Wet geluidhinder (artikel 1) en het Besluit geluidhinder (artikel 1.2). De beoogde bestemming heeft betrekking op geluidsgevoelige objecten in de zin van de Wet geluidhinder. Met betrekking tot vliegtuiglawaai zijn de Luchtvaartwet en de Wet luchtvaart van toepassing.

5.3.2. Verkeerslawaai

In de Wet geluidhinder (artikel 74) zijn onder andere voor wegen binnen de bebouwde kom formele zones met betrekking tot geluidhinder als gevolg van wegverkeerslawaai opgenomen. Deze zone bedraagt 200 meter voor wegen met een of twee rijstroken en 300 meter voor wegen met drie of meer rijstroken. In de onderhavige situatie is sprake van een gebied waarvoor een maximum snelheid van 30 km/u geldt, waardoor deze zonering op grond van de Wet geluidhinder niet van toepassing is.

De in de directe omgeving aanwezige wegenstructuur heeft hoofdzakelijk een perceel ontsluitend karakter met een zeer lage verkeersintensiteit. Dit betreft bijvoorbeeld De Poelzoom, de Zuiddijklaan, de Oostdreef, Poeliland, Eikenlaan, Torenstraat en het Raadhuisplein. De Zuiddijk zelf staat enkel open voor bestemmingsverkeer. De enige doorgaande weg betreft de Dorpsstraat/Voorstraat, waarvoor vanaf circa de Zuiddijklaan een eenrichtingsregime geldt voor vrachtwagens.



Figuur: Geluidbelastingskaart (Bron: Omgevingsdienst West Holland)

Deze veronderstellingen worden onderschreven door de zijdens de Omgevingsdienst West Holland opgestelde geluidbelastingskaart waarop te zien is dat rekening wordt gehouden met een geluidbelasting van minder dan 55 dB.

Gelet op een en ander kan ook zonder nader onderzoek worden geconcludeerd dat ter plaatse geen sprake zal zijn van een zodanige geluidbelasting door wegverkeer dat een akoestisch onderzoek nodig

is ter controle en afweging of sprake zal zijn van een zodanige geluidbelasting op de nieuwe woning dat dit in strijd zou zijn met een goede ruimtelijke ordening.

5.3.3. Railverkeerslawaai

De zonering van wegen met betrekking tot geluidhinder als gevolg van wegverkeerslawaai geldt ook voor spoorwegen. De dichtstbijzijnde spoorweg ligt op meer dan 2 km afstand van het plangebied. Railverkeerslawaai is daarom niet van toepassing op onderhavig plan.

5.3.4. Industrielawaai

Eén van de hinderaspecten die kan worden veroorzaakt door bedrijvigheid is industrielawaai. Situaties waarbij geluidgevoelige functies en bedrijvigheid in de directe omgeving samenkomen, moeten worden beoordeeld. In het onderhavige plan is het garagebedrijf aan de Dorpsstraat 7-13 relevant alsook het aannemersbedrijf aan de Dorpsstraat 6/De Poelzoom12a. Voor deze bedrijven zijn de bestaande woningen reeds bepalend voor de geluiduitstraling welke in de richting van het perceel Dorpsstraat 8 mag worden veroorzaakt.

Ook zonder nader akoestisch onderzoek is om die reden duidelijk dat het aspect industrielawaai geen belemmering zal vormen bij de totstandkoming van het onderhavige plan.

5.3.5. Vliegtuiglawaai

Boven het plangebied zijn geen laagvliegroutes gelegen.

5.3.6. Conclusie geluid

Geconcludeerd kan worden dat er met betrekking tot het onderhavige plan, voor wat betreft de aspecten wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai, industrielawaai en vliegtuiglawaai geen belemmering zijn.

5.4. Externe veiligheid

5.4.1. Wettelijk kader

Op het plangebied zijn omtrent externe veiligheid het Besluit externe veiligheid inrichtingen en het Activiteitenbesluit van toepassing. Voor het transport van gevaarlijke stoffen zijn het Besluit externe veiligheid transportroutes en de regeling basisnet van toepassing.

5.4.2. Algemeen

Doel van het externe veiligheidsbeleid is om de kans op overlijden van mensen in de omgeving van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen, binnen aanvaardbare grenzen te houden. Deze risicobenadering kent een tweetal begrippen om het risiconiveau weer te geven, het plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico is een maat voor het overlijdensrisico op een bepaalde plaats. Bij het plaatsgebonden risico gaat het om de kans per jaar dat een gemiddelde persoon op een bepaalde geografische plaats in de omgeving van een transportroute of industriële risicobron overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op deze transportroute, er van uitgaande dat die persoon onbeschermd en permanent op die plaats aanwezig is. Anders gezegd, het plaatsgebonden risico is een rekenkundig begrip. Het plaatsgebonden risico kan worden weergegeven

door een lijn op een kaart die de punten met een gelijk risico met elkaar verbindt (zogenoeten risicocontour). Dergelijke contouren zijn van belang bij de beoordeling of een risicovolle activiteit of een risicovolle bestemming op een bepaalde plaats kan worden toegelaten. Voor het plaatsgebonden risico is door de rijksoverheid voor nieuwe situaties een grenswaarde vastgesteld van 10^{-6} per jaar. Het groepsrisico drukt de kans uit per jaar dat een groep mensen van minimale omvang overlijdt als direct gevolg van één ongeval op de transportroute waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Het groepsrisico is te beschouwen als een maat voor de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van een incident. Dit risico laat zich niet in de vorm van een risicocontour op een kaart weergeven, maar kan wel worden vertaald in een dichtheid van personen per hectare.

Hoe meer personen per hectare in het schadegebied van een hier bedoeld ongeval aanwezig zijn, hoe groter het aantal (potentiële) slachtoffers is. Het groepsrisico is in tegenstelling tot het plaatsgebonden risico een oriënterende waarde.

5.4.3. Inventarisatie risicobronnen

Uit raadpleging van de risicokaart is gebleken dat zich in de nabijheid van de planlocatie geen risicobronnen bevinden. Evenmin is gebleken van in de omgeving aanwezige propaantanks of risicovolle inrichtingen waarvan de 10^{-6} contour zich buiten de inrichtingsgrenzen bevindt. Verder is de Dorpsstraat niet aangewezen als transportroute voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Evenmin zijn er vliegroutes welke van invloed zijn op het risiconiveau ter plaatse.

Het bij het garagebedrijf aanwezige tankstation levert geen (tot vloeistof gemaakt) brandbaar gas aan het wegverkeer.

Op de risicokaart is te zien dat in de buurt van de locatie geen sprake is van risicovolle leidingen. Op circa 500 meter van de planlocatie is sprake van een transportroute voor gevaarlijke stoffen (Gemeneweg N209). Evenmin zijn er vliegroutes welke van relevante invloed zijn op het risiconiveau ter plaatse.



Figuur: uitsneden risicokaart (Bron: Website risicokaart)

5.4.4. Beoordeling risico's

In de buurt van de locatie is er geen sprake van risicobronnen.

5.4.5. Conclusie externe veiligheid

Op grond van het bovenstaande geldt dat het aspect externe veiligheid de beoogde ontwikkeling niet in de weg staat. Volledigheidshalve wordt nog vermeld dat het aspect overstroming is reeds behandeld in hoofdstuk 6.

5.5. Luchtkwaliteit en geur

5.5.1. Wettelijk kader

De Wet milieubeheer, de Crisis- en herstelwet en het Activiteitenbesluit zijn van toepassing op het plangebied met betrekking tot de luchtkwaliteit en geur.

5.5.2. Inventarisatie huidige situatie

Buiten de aanwezige wegenstructuur zijn er in de directe omgeving van het plangebied geen activiteiten welke de kwaliteit van de buitenlucht als beschreven in de titel 5.2 en bijlage 2 van de Wet milieubeheer significant beïnvloeden. De toename van het aantal woningen op het perceel zal weliswaar leiden tot een iets grotere verkeersaantrekkende werking, maar het effect op de luchtkwaliteit is verwaarloosbaar. Op dit punt is hoe dan ook sprake van een ontwikkeling in de zin van het Besluit die niet in betekenende mate aan de luchtkwaliteit zal bijdragen.

5.5.3. Beoordeling plan

Gelet op de niet significante effecten op de verkeersbelasting zijn vanwege het onderhavig plan geen negatieve effecten voor de lokale luchtkwaliteit te verwachten. Derhalve is het dan ook niet noodzakelijk dat er verder onderzoek wordt gedaan naar de luchtkwaliteit.

5.5.4. Geur

In onderhavige situatie is sprake van een plan waarin de bouw van een aantal wooneenheden wordt toegelaten op een perceel waar reeds een woning aanwezig is. Geur technisch gesproken is dus sprake van de toevoeging van extra geurgevoelige objecten.

In de directe omgeving is evenwel geen sprake van bedrijvigheid ten aanzien waarvan het aspect geur een punt van aandacht vormt. Dit mede omdat voor de geurbelasting op woningen als gevolg van de bedrijvigheid aan de Dorpsstraat 7-13 de woningen aan de Dorpsstraat 7 en 16 reeds bepalend zijn. Daarbij worden bij het tankstation standaard reeds geurreducerende maatregelen (o.a. dampretoursysteem) genomen waardoor geen sprake is van hinder als gevolg van deze activiteit.

Voor de agrarische bedrijven buiten de kom van Hazerswoude-Dorp zijn andere dichterbij gelegen woningen reeds bepalend voor de maximaal toegelaten geurbelasting. Het aspect geur vormt derhalve geen belemmering voor totstandkoming van onderhavig plan.

5.6. Duurzaamheid

De woning en de garages zullen gebouwd worden met duurzame materialen. Er zal waar mogelijk gebruik worden gemaakt van duurzame maatregelen, bijvoorbeeld voor het opvangen van regenwater en het hergebruik ervan.

5.7. Archeologie

In een ruimtelijke onderbouwing als onderhavige dient gekeken te worden naar archeologische en cultuurhistorische aspecten welke eventueel aanwezig zijn op het betreffende perceel.

5.7.1. Wettelijk kader

De bescherming van het archeologische erfgoed in de bodem en de inbedding ervan in de ruimtelijke ontwikkeling is het onderwerp van het Europese Verdrag van Valletta (Malta, 1992). Nederland heeft dit Verdrag ondertekend en geratificeerd. De uitwerking van het Verdrag is opgenomen in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg, welke een uitwerking heeft op de Monumentenwet 1988. In een ruimtelijke onderbouwing als onderhavige, dient vanuit deze wetten en het Verdrag aandacht te worden besteed aan archeologische aspecten.

5.7.2. Archeologie

In de volgende afbeelding is een uitsnede weergegeven van de archeologische waardenkaart van de provincie Zuid-Holland. Blijkens de provinciale archeologische waardenkaart wordt rekening gehouden met een hoge verwachtingswaarde. Dit is overigens ook het geval op de archeologische waardenkaart van de voormalige gemeente Rijnwoude.



Figuur: Archeologische waardenkaart (Bron: Cultuurhistorische atlas Zuid-Holland)



Figuur: archeologische verwachtingswaarden (Bron: gemeente Rijnwoude)

Gelet hierop heeft archeologisch onderzoek plaatsgevonden. Dit onder meer via karterend booronderzoek uit 2006. Blijkens de rapportage hiervan⁹ wordt geen rekening gehouden met te behouden archeologische resten. Concreet is enkel sloopafval aangetroffen. Er is geen aanleiding te veronderstellen dat zich sinds uitvoering van dit onderzoek een wijziging heeft voorgedaan in de archeologische staat van de ondergrond.

Bij het bouwrijp maken van het terrein en in verband met de vernieuwing van de woning Dorpsstraat 8 is de grond geroerd. Hiervan is een aparte fotorapportage overgelegd. Bij het uitvoeren van deze grondroeringen zijn evenmin archeologische resten aangetroffen. Ook tijdens de werkzaamheden in de tuin zijn geen resten gevonden van de voormalige boerderij.

Het onderhavige terrein zal worden opgehoogd om het peil gelijk te trekken met de naastgelegen bebouwing. De ophoging zal 36 tot 52 cm bedragen. Om die reden zal de fundering voor een groot deel boven het huidige maaiveld worden aangebracht. Voor zover er wel werkzaamheden zullen plaatsvinden in de ondergrond, zullen deze funderingswerken zich enkel uitstrekken tot de toplaag,

⁹ Archomedia. A06-198-I - Bijlage 1, d.d. 19 juni 2006

waarin zoals aangegeven reeds de nodige grondroering heeft plaatsgevonden. Als bijlage bij deze toelichting¹⁰ is een fotorapportage overgelegd van de grondroeringen die hebben plaatsgevonden alsook een overzicht van de beoogde ophoging en de funderingswerken.

Gelet hierop staat afdoende vast dat uitvoering van onderhavig bouwplan niet zal leiden tot aantasting van te beschermen archeologische resten. Op grond van de Monumentenwet is sprake van een meldplicht indien tijdens de bouw desalniettemin archeologische resten worden aangetroffen. Deze vangnetregeling vormt in de gegeven omstandigheden aanvullende zekerheid dat geen archeologische resten zullen worden aangetast.

5.7.3. *Cultuurhistorie en beeldkwaliteit*

Op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Zuid-Holland zijn een aantal cultuurhistorische elementen aangeduid. De bebouwing langs de Dorpsstraat is aangeduid als 'polderlint'. De meeste typen van historische lijnelementen (rivieren, watergangen, dijken) zijn als zodanig niet bijzonder zeldzaam. Ze scoren daardoor - bij voldoende gaafheid en samenhang - doorgaans niet hoger dan "hoge waarde".

Bij de waardering van landschappelijke lijnen wordt voornamelijk gelet op de gaafheid van het historische lijnelement (bijvoorbeeld het profiel van een dijk of kanaal) en eventueel ook op de samenhang met andere elementen (bijvoorbeeld polderkades met weteringen, tiendwegen en het ontwerp en de bouwperiode van de aanwezige bebouwing). Gaafheid kan bijvoorbeeld zijn aangetast door ophoging van een dijk, asfaltering van een onverhard pad, verbreding van een tracé, dan wel doordat bebouwing is toegelaten welke wat betreft profilering, positionering, ontwerp, detaillering, bebouwingsdichtheid en schaal geen samenhangend geheel vormt in relatie tot mogelijk waardevol geachte beeldkwaliteit.

De samenhang tussen alle waardevolle elementen heeft in de praktijk inderdaad vaak te lijden gehad door aanleg van nieuwe wegen, industrieterreinen of woonwijken. Ten aanzien van het onderhavige perceel is sprake van polderlint als cultuurhistorisch waardevol element. Los hiervan is qua ontwerp gekozen voor een gebouw dat qua schaal, detaillering en geleding optimaal zal zijn ingepast in de omgeving. Zie hiervoor ook paragraaf 1.4.4.

¹⁰ Zie bijlage 3.



Figuur: cultuurhistorische waarden (Bron: provincie Zuid-Holland)

5.7.4. Conclusie

In relatie tot archeologie en cultuurhistorie zal er met betrekking tot het project omgevingsvergunning geen sprake zijn van belemmeringen die het plan in de weg staan.

5.8. Flora en fauna

5.8.1. Wettelijk kader

Voor de bescherming van plant- en diersoorten is de Flora- en faunawet (2002) normstellend. Deze wet vormt tevens de implementatie van Europese en internationale verplichtingen. De Flora- en faunawet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, hollen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. Bij (de voorbereiding van) ruimtelijke ontwikkelingen moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van de plannen niet in de weg staat.

5.8.2. Ecologische Hoofdstructuur en Natura 2000-gebieden

De basis voor het natuurbeleid is de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De provincie Zuid-Holland versterkt daarbinnen de bestaande natuurgebieden en verbindt natuurgebieden door middel van ecologische verbindingszones. De provincie beschermt de EHS door middel van het 'Nee, tenzij'-beginsel: de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in de Natura 2000-gebieden mag in principe niet verslechteren en er mogen geen verstorende factoren optreden voor de soorten waarvoor deze zones zijn aangewezen voor zover deze factoren een significant effect sorteren. De provincie staat geen nieuwe functies toe, tenzij is aangetoond dat ze niet schadelijk zijn voor de natuur.

Uit de provinciale EHS-kaart blijkt dat het onderhavige perceel niet tot de ecologische hoofdstructuur behoort. Het dichtstbijzijnde natuurgebied betreft een belangrijk weidevogelgebied op een afstand van circa 1 kilometer ten noorden van de projectlocatie. Zie hiervoor ook onderstaande kaartuitsnede.



Figuur: Ecologische hoofdstructuur (Bron: EHS-kaart provincie Zuid-Holland)

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is De Wilck. Dit gebied bevindt zich op circa 3 km afstand van het plangebied, zie onderstaand figuur.



Figuur: Natura 2000-gebied De Wilck (Bron: EHS-kaart provincie Zuid-Holland)

In de beoogde situatie zal er naast de bestaande bebouwing een nieuwe woning worden gebouwd.

Het betreffende kavel is gebruikt als bouwterrein voor de vernieuwing van de woning Dorpsstraat 8. Na gereedkomen van deze woning is het terrein geëgaliseerd en ingezaaid met gras. Op onderstaande foto is de huidige situatie inzichtelijk gemaakt.

Gelet op deze omstandigheden is niet aannemelijk dat zich in of op het terrein beschermde soorten gevestigd hebben. Nader onderzoek naar aanwezige soorten is overbodig.



5.8.3. Conclusie flora en fauna

Gezien de grote afstand ten opzichte van de ecologische hoofdstructuur en het Natura 2000-gebied, alsook gelet op de huidige inrichting van het terrein behoeft niet te worden gevreesd voor aantasting van flora of fauna en is er evenmin aanleiding om nader ecologisch onderzoek uit te voeren. Immers in de gegeven omstandigheden vormt de algemene zorgplicht uit de Flora & Faunawet afdoende bescherming, mochten er tijdens de bouw desalniettemin beschermde soorten worden aangetroffen.

5.9. Beoordeling plan MER

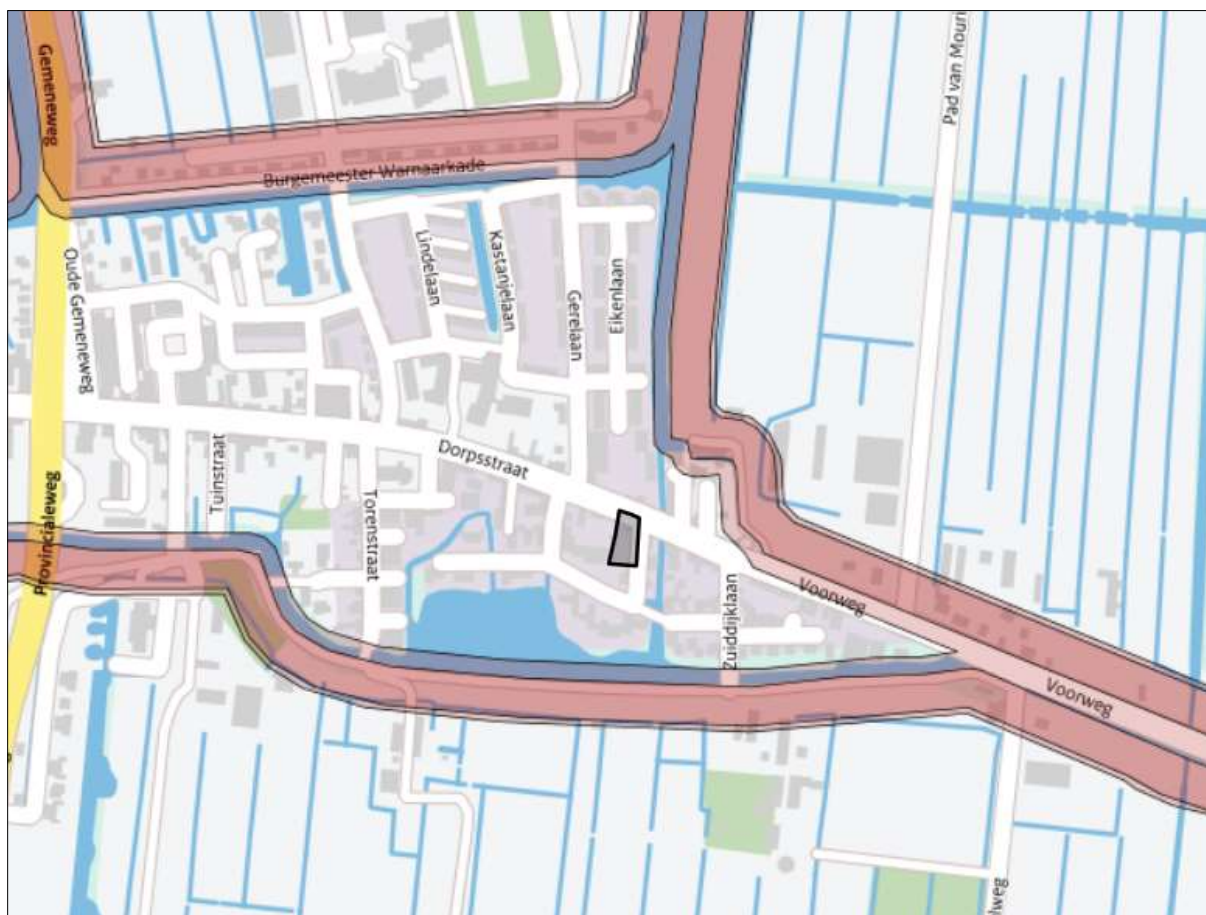
Er is sprake van een kleinschalige ontwikkeling in bestaand bebouwd gebied. Het besluit MER is niet van toepassing. Evenmin is het noodzakelijk voor deze ontwikkeling een zogenaamde vormvrije MER toets te doorlopen.

5.10. Algehele conclusie milieu

Ten aanzien van milieu, zoals in dit hoofdstuk behandeld, zijn geen aspecten naar voren gekomen die onderhavig plan zouden belemmeren.

6. Water

Het Hoogheemraadschap van Rijnland is verantwoordelijk voor schoon oppervlaktewater, veilige dijken en het waterpeil in het gebied. In de volgende figuur is een uitsnede van de digitale legger van het waterschap weergegeven. Het plangebied is indicatief grijs gemarkeerd.



Figuur 8.1: Beschermingszones Hoogheemraadschap (Bron: Legger Rijnland)

Zoals blijkt uit de kaartuitsnede is de projectlocatie niet gelegen in (een beschermingszone voor) een waterkering.

Conform artikel 3.1.4 van de Keur van het waterschap is sprake van een watervergunningplicht en dient compensatie plaats te vinden door de realisatie van extra oppervlaktewater wanneer het totale oppervlak aan verharding (gebouwen en niet waterdoorlatende verharding zoals straten en parkeervoorzieningen) met meer dan 500 m² toeneemt.

In de onderhavige situatie was sprake van een perceel met beperkte bebouwing dat grotendeels verhard was. Als uitvloeisel van het project omgevingsvergunning zal per saldo sprake zijn van een afname van het afwaterende (bebouwde of verharde) oppervlak. Dit omdat in de nieuwe situatie het verharde terreinoppervlak zal afnemen.

In beginsel ligt er geen wateropgave voor het peilgebied waarin de projectlocatie zich bevindt. Voor wat betreft het te hanteren bouwpeil zal kunnen worden aangesloten bij het bouwpeil van de bebouwing in de omgeving die voldoende drooglegging biedt.

Voor het afkoppelen is de 'Beslisboom aan- en afkoppelen verharde oppervlakken 2003' van de Werkgroep Riolering West-Nederland (wRw) van toepassing. Zo mogelijk zal op dit punt van bestaande voorzieningen gebruik worden gemaakt voor de afvoer van hemelwater van het dak.

Voor de parkeerplaatsen zal worden voorzien in een bermbodempassage in de vorm van een greppel welke infiltratie in de bodem mogelijk maakt. Voor het lozen van deze waterstromen is in principe geen vergunning in de zin van de Waterwet vereist.

Bij de bouw wordt, waar mogelijk, gebruik gemaakt van niet-uitlogende materialen om te voorkomen dat diffuse verontreinigingen het water zullen gaan belasten. Indien wel uitlogende materialen worden gebruikt, zullen deze worden voorzien van een coating. Tevens zal, waar mogelijk, gebruik worden gemaakt van duurzame maatregelen waarmee het regenwater kan worden opgevangen en hergebruikt, bijvoorbeeld voor de begieting van de tuin.

Het overige afvalwater van de woning zelf zal worden afgevoerd via het bestaande gemeenteriool. In overleg met de gemeente wordt het aansluitpunt bepaald. Vooral nog kan ervan worden uitgegaan dat de capaciteit van de ontvangende afvalwaterzuiveringsinstallatie ruim voldoende is om deze extra afvalwaterstromen te ontvangen en te verwerken.

Ter plaatse is sprake van een terreinhoogte van circa 1,50 meter –NAP. Blijkens de risicokaart is sprake van gebied met een kleine kans op overstromingen. Vanwege de ligging nabij diverse waterkeringen zijn er meerdere ontvluchtingsroutes beschikbaar. Verder kan dit betekenen dat een overstroming beperkt blijft tot 1 dijkkring, zodat niet het gehele omliggende gebied onbegaanbaar wordt. De overstromingssnelheid zal, vanwege de grote afstand tot grote watermassa's en de beperkte hoogteverschillen in de omgeving, laag zijn, zodat bij tijdige alarmering voldoende tijd zal zijn om te kunnen vluchten.

Gezien het voorgaande kan geconcludeerd worden dat er wat betreft de wateraspecten geen belemmeringen bestaan die realisering van het plan in de weg staan.

7. Juridische en bestuurlijke aspecten

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) biedt sinds 1 oktober 2010 de mogelijkheid indien de beoogde ontwikkeling niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening medewerking te verlenen. Hiertoe dient het besluit om medewerking te verlenen aan de benodigde omgevingsvergunning (artikel 2.12, aanhef en lid 1, sub a, onder 3 Wabo) te worden voorzien van een goede ruimtelijke ordening.

De aanvraag heeft betrekking op een bouwactiviteit (artikel 2.1 lid 1, onder a van de Wabo) en een planologische strijdige activiteit (artikel 2.1 lid 1, onder c van de Wabo). De uitgebreide voorbereidingsprocedure op grond van artikel 3.10 e.v. van de Wabo is van toepassing.

8. Economische uitvoerbaarheid

8.1. Algemeen

Het onderhavige plan heeft betrekking op gronden welke in eigendom zijn van de initiatiefnemer. De uitvoering komt dan ook niet ten laste van de publieke middelen. Ter vergoeding van de gemeentelijke exploitatiekosten is een anterieure overeenkomst afgesloten. Vanuit dit oogpunt bezien wordt het plan economisch uitvoerbaar geacht.

8.2. Planschade

Een ander aspect dat in het kader van de economische uitvoerbaarheid dient te worden beoordeeld, is de vraag of er aanleiding bestaat voor omwonenden om vergoeding te vragen van schade die volgens artikel 6.1 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) niet voor hun rekening dient te blijven. Bij de beoordeling van verzoeken om schadevergoeding ex artikel 6.1 Wro is het van belang om te bezien of er sprake is van een wijziging van een planologisch regime, waardoor een belanghebbende in een nadeliger positie is komen te verkeren, ten gevolge waarvan hij schade lijdt of zal lijden.

Plannen die zullen worden gerealiseerd door toepassing te geven aan artikel 3.10 van de Wet ruimtelijke ordening moeten worden vergeleken met het thans geldende planologische regime. Niet de feitelijke situatie is daarbij van belang, maar wat op grond van het geldende bestemmingsplan maximaal kan worden gerealiseerd. Ongeacht de vraag of verwezenlijking daadwerkelijk heeft plaatsgevonden of dat verwezenlijking voor de hand heeft gelegen, bijvoorbeeld gezien privaatrechtelijke verhoudingen. Als er sprake is van nadelige planologische mutatie, dan kan de daaruit mogelijk voortvloeiende schade per peildatum, in casu het moment van het in werking treden van de omgevingsvergunning, worden vastgesteld. Aansluitend moet worden beoordeeld of de schade redelijkerwijs geheel of gedeeltelijk ten laste van eventuele aanvragers om planschadevergoeding behoort te blijven.

Eventuele planschade voortvloeiend uit de realisering van onderhavig plan, is door middel van het sluiten van een overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer van het plan afgedekt.

9. Inspraak en vooroverleg

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient overleg plaats te vinden met organisaties en instanties die mogelijk een ruimtelijk belang hebben in of bij het plangebied. Het plan is voor vooroverleg c.q. ter beoordeling in een vroeg stadium voorgelegd aan het Hoogheemraadschap. Bovendien is het plan voorgelegd aan de Welstand en monumenten commissie. Bedoelde instanties staan niet afwijzend tegenover het plan.

Na afronding van het vooroverleg wordt de formele Wabo-procedure gestart. De eventuele aanpassingen die volgen uit de overlegreactie worden verwerkt in de ontwerpstukken.

Op een uitgebreide Wabo-procedure is artikel 3.8 Wro (gelezen in samenhang met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) van toepassing. De kennisgeving van het ontwerpbesluit en de ontwerpomgevingsvergunning moet in de Staatscourant worden geplaatst en moet ook via elektronische weg worden gepubliceerd. Het ontwerpbesluit en de ontwerpvergunning liggen gedurende zes weken ter inzage.

10. Conclusie

Onderhavig project omgevingsvergunning wordt economisch en maatschappelijk uitvoerbaar geacht. Gesteld kan worden dat de ontwikkeling welke onderhavig plan mogelijk zal maken ruimtelijk goed inpasbaar is en op de beoordeelde aspecten voldoet aan de beleidsmatige en wettelijke kaders. Er zijn dan ook geen aspecten die zich verzetten tegen onderhavige ontwikkeling.

Bijlagen

Bijlage 1 – Archomedia B.V. *Rapportage verkennend archeologisch onderzoek Dorpsstraat 8 – A06-198-1*, d.d. 19 juni 2006.

Bijlage 2 – Lawijn, *Rapportage verkennend bodemonderzoek Dorpsstraat 8 - 15.2482-A1*, augustus 2015.

Bijlage 3 – Fotorapportage grondroeringen