



Ruimtelijke onderbouwing

Middenbaan 74a

Barendrecht

Ruimtelijke onderbouwing

Middenbaan 74a

Barendrecht

GEGEVENS VAN DE AANVRAGER

Bouwbusiness projectmanagement & vastgoedontwikkeling B.V.
T.a.v. L. de Pagter
Stockholm 36
2993 LM BARENDRECHT



Kerkewijk 117
3904 JB Veenendaal
T. 0318 – 50 56 37

I. www.kubiek.nu
E. info@kubiek.nu

PLANGEGEVENS:

Projectnummer: **K18046**

Status	Datum
Concept:	20 augustus 2018
Definitief:	9 september 2019

Inhoud

1	Inleiding.....	6
1.1	Aanleiding.....	6
1.2	Ligging en begrenzing planlocatie	6
1.3	Vigerende planologische situatie	8
1.4	Leeswijzer	9
2	Beschrijving van de huidige en gewenste situatie.....	10
2.1	Huidige situatie.....	10
2.2	Gewenste situatie.....	12
3	Beleidskader	14
3.1	Rijksbeleid	14
3.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).....	14
3.1.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	15
3.1.3	Ladder voor duurzame verstedelijking	15
3.2	Provinciaal beleid	16
3.2.1	Visie Ruimte en Mobiliteit.....	16
3.2.2	Verordening ruimte 2014.....	16
3.3	Gemeentelijk beleid.....	17
3.3.1	Structuurvisie Barendrecht 2040.....	17
3.3.2	Structuurvisie Centrumaanpak.....	17
3.3.3	Centrumaanpak ruimtelijke kansenverkenning	18
3.3.4	Beeldkwaliteitsplan.....	19
4	Uitvoeringsaspecten	21
4.1	Flora- en fauna.....	21
4.1.1	Wettelijk kader.....	21
4.1.2	Effect te vergunnen activiteiten	21
4.1.3	Conclusie.....	22
4.2	Cultuurhistorie en archeologie	22
4.2.1	Cultuurhistorie	22
4.2.2	Archeologie	22
4.2.3	Conclusie.....	23
4.3	Verkeer en parkeren	23
4.3.1	Verkeer.....	23
4.3.2	Parkeren.....	24
4.4	Luchtkwaliteit.....	25
4.5	Bodemkwaliteit	26
4.6	Geluidhinder	26
4.6.1	Verkeerslawaaai.....	26
4.6.2	Conclusie.....	29
4.7	Bedrijven en milieuzonering	29

4.7.1	Wettelijk kader.....	29
4.7.2	Onderzoek / beoordeling.....	30
4.7.3	Conclusie.....	31
4.8	Externe veiligheid.....	31
4.8.1	Wettelijk kader.....	31
4.8.2	Onderzoek / beoordeling.....	33
4.8.3	Conclusie.....	33
4.9	Kabels en leidingen.....	33
4.10	Duurzaamheid.....	34
4.11	Water.....	34
4.11.1	Inleiding.....	34
4.11.2	Onderzoek / beoordeling.....	34
4.11.3	Conclusie.....	34
4.12	M.e.r.-beoordeling.....	34
4.12.1	Wettelijk kader.....	34
4.12.2	Beoordeling.....	35
4.12.3	Conclusie.....	35
5	Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid	36
5.1	Economische uitvoerbaarheid.....	36
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	36
6	Eindconclusie	37

Losse bijlagen:

1. **Kokon architectuur en stedenbouw:** Definitief ontwerp transformatie Middenbaan, 19 november 2018
2. **Regelink Ecologie & Landschap:** Broedvogel- en vleermuisonderzoek centrum Barendrecht, 2 november 2018
3. **EcoResult:** Memo ecologisch advies Middenbaan 74a, Barendrecht, 4 december 2018
4. **SPA WNP ingenieurs:** Bouwplan Middelbaan 74A in Barendrecht, akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï, 14 mei 2018, rapportnummer 201800131.R01
5. **Waterschap Hollandse Delta:** Samenvatting en resultaten watertoets, 20 augustus 2018
6. **Kokon architectuur en stedenbouw:** Bezonningsstudie, 29 augustus 2019

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

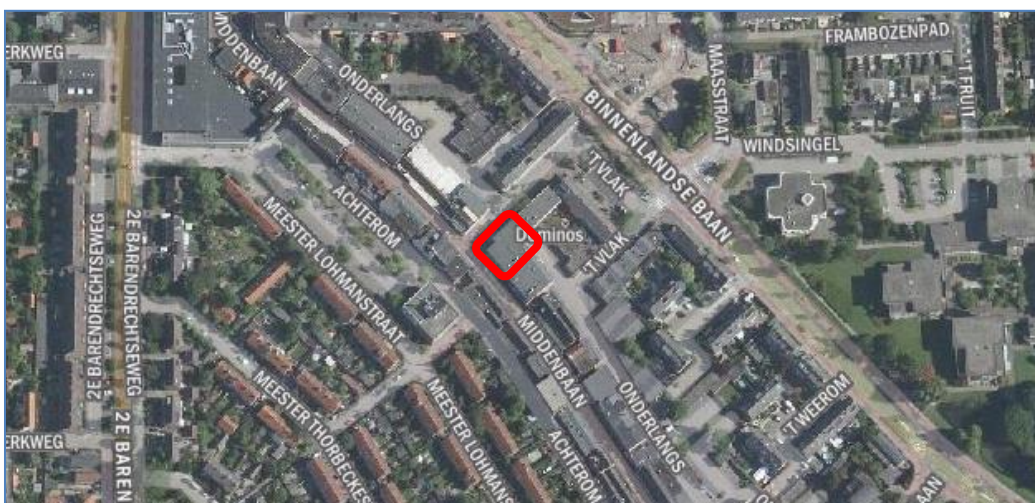
Aan de Middenbaan 74a in het centrum van Barendrecht bevindt zich een hoekpand met één bouwlaag. De verdieping van dit pand wordt thans niet benut. De eigenaar en initiatiefnemer van bovengenoemd pand is voornemens om het pand te verhogen met één verdieping, en op de eerste en tweede verdieping in totaal 8 appartementen te realiseren.

De optopping zal plaatsvinden middels een set-back of kapvorm met overstek. Daardoor zal de uitstraling van het pand, dat nu een plat dak heeft, verbeterd worden. De realisatie van woningen op deze locatie is niet in strijd met de bepalingen van het geldend bestemmingsplan. Echter, voor het verhogen van de bouwhoogte moet worden afgeweken van de maximaal toelaatbare bouwhoogte.

Met een zogeheten uitgebreide omgevingsvergunning (art. 2.12 lid 1a onder 3 Wabo) kan worden afgeweken van het bestemmingsplan om het voornemen alsnog planologisch te regelen. Het opstellen van een ruimtelijke onderbouwing is een verplicht onderdeel van deze procedure. Aangetoond dient te worden dat er sprake is van goede ruimtelijke ordening. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing beschrijft de beoogde ontwikkeling en toont aan dat voldaan wordt aan de eisen van goede ruimtelijke ordening. Hierin wordt aandacht besteed aan de verschillende stedenbouwkundige, milieutechnische en planologische uitgangspunten van de gewenste ontwikkeling.

1.2 Ligging en begrenzing planlocatie

De planlocatie is gelegen op de hoek van de Middenbaan en Het Vlak in Barendrecht en wordt aan de noord- en zuidwestelijke zijde door deze straten begrensd. Aan de noordoostzijde grenst de projectlocatie aan de bestaande bebouwing. Aan de oostzijde bevindt zich een achterttoegang voor gemotoriseerd verkeer. Het perceel is kadastraal bekend als gemeente Barendrecht, sectie D, nummer 8700 en heeft een grootte van 336 m². In onderstaande figuren zijn de ligging en de begrenzing globaal weergegeven.



Globale ligging planlocatie (bron: PDOK viewer)



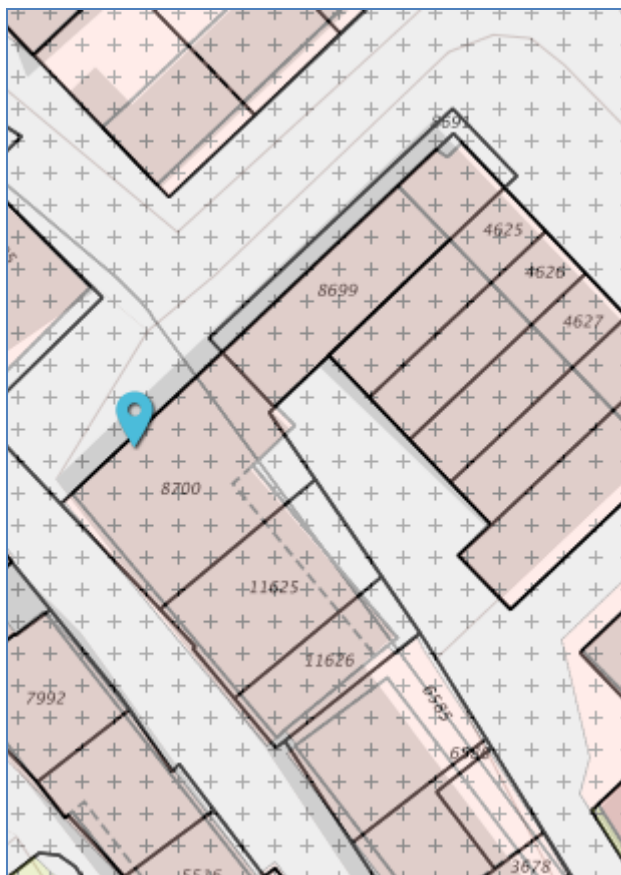


Uitsnede kadastrale kaart met aanduiding plangebied (bron: Kadaster)



1.3 Vigerende planologische situatie

Het plangebied ligt binnen de grenzen van het bestemmingsplan 'Woongebied Oost' van de gemeente Barendrecht, vastgesteld door de gemeenteraad op 7 mei 2013.



Uitsnede van het bestemmingsplan 'Woongebied Oost' (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

In het vigerende bestemmingsplan zijn de gronden bestemd als 'Centrum – Primair'. Voorts zijn de gronden bestemd voorzien van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 1'.

De bestemming 'Centrum – Primair'

De voor 'Centrum – Primair' aangewezen gronden zijn ondermeer bestemd voor:

- a. detailhandel;
- b. dienstverlening;
- c. wonen;
- d. maatschappelijke voorzieningen;
- e. parkeervoorzieningen.

Het plangebied is vrijwel geheel voorzien van een bouwvlak. Het bouwvlak mag voor 100% worden bebouwd. De maximaal toelaatbare bouwhoogte bedraagt 7 meter. Het geldende bestemmingsplan laat de realisatie van woningen toe. Het project overschrijdt echter de maximaal toegelaten bouwhoogte.



De dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 1'

Ter plaatse van de planlocatie geldt de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 1'. Aangezien er geen grondroerende werkzaamheden worden verricht die dieper reiken dan 0,5 m beneden maaiveld en die tevens een terreinoppervlakte van meer dan 100 m² beslaan legt de dubbelbestemming archeologie geen beperkingen aan onderhavig initiatief.

Conclusie

Het voornemen is in strijd met het vigerende bestemmingsplan, omdat de maximaal toegestane bouwhoogte (7 meter) overschreden zal worden.

1.4 Leeswijzer

Voorliggend rapport bevat de uiteenzetting van de gewenste nieuwe situatie ter plaatse van de planlocatie.

Deze ruimtelijke onderbouwing bestaat uit de volgende hoofdstukken. Hoofdstuk 1 geeft een korte beschrijving van de aanleiding, de ligging van de planlocatie in de omgeving en de huidige regeling uit het bestemmingsplan. In hoofdstuk 2 wordt nader ingegaan op de bestaande situatie en de gewenste toekomstige situatie. Hoofdstuk 3 bevat een uiteenzetting en toetsing aan het vigerende beleidskader van het Rijk, provincie Zuid-Holland en gemeente Barendrecht. In hoofdstuk 4 zijn de relevante omgevingsaspecten bij het initiatief opgenomen. Hoofdstuk 5 beschrijft de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid. Hoofdstuk 6 bevat de eindconclusie.



2 Beschrijving van de huidige en gewenste situatie

2.1 Huidige situatie

Het pand aan de Middenbaan 74a bevindt zich op een centraal punt in de winkelstraat Middenbaan op de hoek van de Middenbaan en Het Vlak. De Middenbaan en het deel van Het Vlak dat zich naast de projectlocatie bevindt, zijn voetgangersgebied. De Middenbaan is vanaf Het Vlak bereikbaar met een helling en een brede trap. Voor de zijgevel van het pand is gelegenheid voor fietsenstalling. Langs Het Vlak zijn bovenwoningen aanwezig. De buitenruimte van de Middenbaan is recent heringericht. De straat is te kwalificeren als een prettig verblijfsgebied.

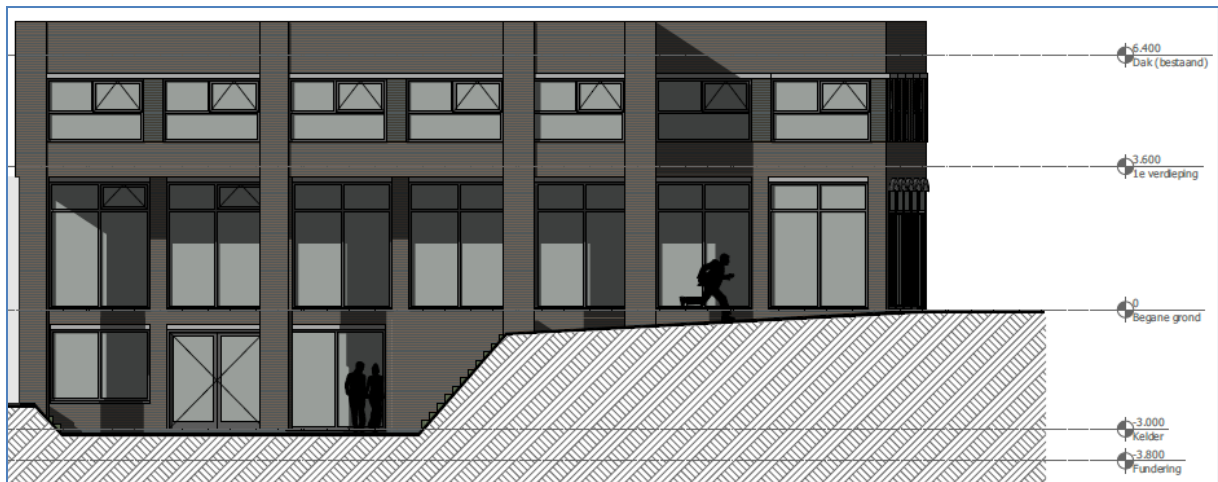
De locatie Middenbaan 74a maakt integraal deel uit van de bestaande winkelstraat. De straat Het Vlak is een van de routes vanaf het parkeerterrein bij het gemeentehuis naar de winkelstraat Middenbaan. Deze route is niet heel aantrekkelijk. Veel gevels aan Het Vlak zijn gedateerd en qua materialisering matig ingevuld. Het pand binnen de projectlocatie biedt in de huidige situatie in architectonische zin onvoldoende contrast met de omliggende panden, waardoor de ruimtelijke kwaliteit van mindere kwaliteit is dan deze zou kunnen zijn.

Aan de achterzijde is de ruimtelijke kwaliteit en de sociale veiligheid een aandachtspunt.



Het pand bevindt zich in het talud van een dijk. De goot- en bouwhoogte bedraagt blijkens de bouwtekening 6,40 m wat wordt overschreden door een borstwering. Aan de achterzijde bedraagt de goot- en bouwhoogte voor een deel 9,40 m door de aflopende grond. Het pand is voorzien van een kelder. Deze is vanaf Het Vlak toegankelijk.





2.2 Gewenste situatie

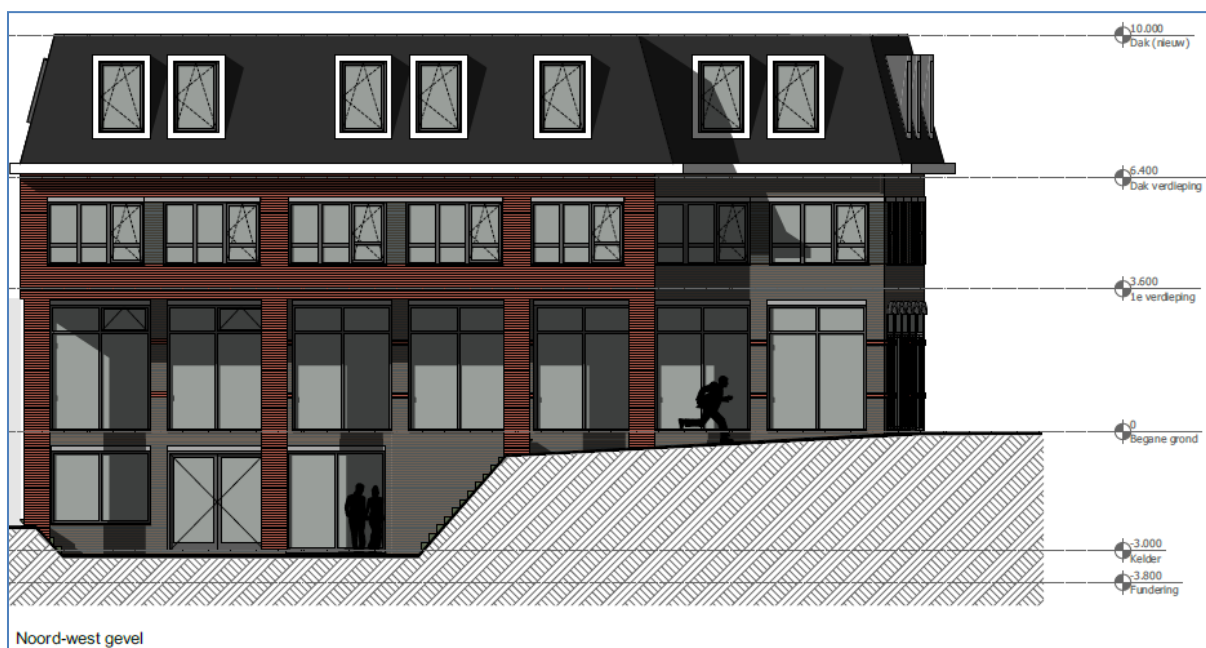
Het plan voorziet in de optopping van het pand met één bouwlaag. Door deze optopping uit te voeren met zichtbare gootlijst en pannenkap zal de ruimtelijke kwaliteit van de directe omgeving verbeterd worden. Het voornemen is om in de 2 bovenste verdiepingen appartementen te realiseren. In de kelder en op de begane grond blijft de winkelruimte in stand.

In totaal zullen er 8 appartementen gerealiseerd worden, 4 per verdieping. In de kelder, achter de winkelruimte, worden 7 bergingen gerealiseerd, daarnaast ook nog 1 buitenberging. In totaal worden er 8 bergingen gerealiseerd, voor elk appartement een.

De goothoogte van het pand zal gelijk blijven aan de huidige situatie: 6,40 meter aan de voorzijde en 9,40 meter aan een deel van de achterzijde. De bouwhoogte zal 10,00 meter bedragen aan de voorzijde en 13,00 meter aan een deel van de achterzijde.

De realisatie van woongelegenheid in winkelstraat is een goede ontwikkeling om de leefbaarheid en levendigheid van de winkelstraat te verbeteren. Het voornemen sluit aan bij de reeds bestaande situatie met winkelruimte op de begane grond en wonen daarboven. Door deze mix aan functies is en blijft het gebied levendig en aantrekkelijk.

Navolgende schetsen geven een beeld van de gewenste situatie.





Geveltekeningen (bron: Kokon architectuur en stedenbouw, zie ook bijlage 1)

De geveltekeningen zijn tevens als bijlage onderdeel van de ruimtelijke onderbouwing (bijlage 1).

De transformatie zal plaatsvinden door het bestaande casco te hergebruiken. De bestaande gevels zullen hierbij zo min mogelijk veranderd worden. De winkel zal tijdens de verbouwing geopend blijven.

Als bijlage zijn plattegronden van de gewenste situatie meegestuurd (bijlage 1). Hierin is de locatie van de bergingen weergegeven evenals de indeling van de appartementen op de bovenste 2 verdiepingen.



3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012), vormt de overkoepelende rijksstructuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, met een doorkijk naar 2040.

Het rijksbeleid richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie, natuur, waterveiligheid, milieukwaliteit en bescherming van het werelderfgoed. Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Daarbij wordt ingezet op een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Het Rijk heeft drie hoofddoelen geformuleerd:

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur;
- het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid, waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Het beleid met betrekking tot verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk, onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet', zoveel mogelijk over aan provincies en gemeenten. Gemeenten krijgen daarbij de ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. De sturing op verstedelijking, zoals afspraken over binnenstedelijk bouwen en doelstellingen voor herstructurering, laat het Rijk voor een groot deel los.

In totaal zijn 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd, die bijdragen aan het realiseren van de drie hoofddoelen. Het betreft onder meer het borgen van ruimte voor de hoofdnetwerken (weg, spoor, vaarwegen, energievoorziening, buisleidingen), het verbeteren van de milieukwaliteit, ruimte voor waterveiligheid, ruimte voor klimaatbestendige stedelijke ontwikkeling, ruimte voor behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten en ruimte voor een nationaal netwerk voor natuur.

Verder is één van de nationale belangen die de SVIR benoemt, het belang van een 'zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten'. Concreet betekent dit onder meer dat ruimte zorgvuldig moet worden benut en overprogrammering moet worden voorkomen. Om die doelstellingen te bereiken, is in 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening. Alle stedelijke ontwikkelingen dienen aan de Ladder voor duurzame verstedelijking getoetst te worden.

Conclusie

Het betreft een ontwikkeling van relatief beperkte omvang zonder strijdigheid met rijksbelangen. De ladder voor duurzame verstedelijking komt in paragraaf 3.1.3 aan de orde.



3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Gemeenten moeten bij het vaststellen van bestemmingsplannen, wijzigingsplannen of uitwerkingsplannen rekening houden met het Barro. Doel van het Barro is bepaalde onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte te verwezenlijken. In het Barro worden een aantal projecten opgesomd die een groot Rijksbelang hebben. Per project worden regels gegeven, waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. De regels zijn een uitwerking van de onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

In het Barro zijn veertien onderwerpen met bijzonder rijksbelang beschreven:

- Rijksvaarwegen;
- Project mainportontwikkeling Rotterdam;
- Kustfundament;
- Grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- Defensie;
- Hoofdvaarwegen en landelijke spoorwegen;
- Elektriciteitsvoorziening;
- Buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Natuurnetwerk Nederland;
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden;
- Ruimtereservering parallelle Kaagbaan.

Conclusie

Onderhavig project is niet in strijd met een van bovengenoemde vijftien onderwerpen. Het project is derhalve niet in strijd met het Barro.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Er dient een zorgvuldige afweging gemaakt te worden ten aanzien van het ruimtegebruik. Dit dient met behulp van de “Ladder voor duurzame verstedelijking” te worden onderbouwd. De wijze waarop deze toets plaats dient te vinden in stedelijk gebied is opgenomen in artikel 3.1.6 lid 2 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en luidt als volgt. “De toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling.” Om dit te onderbouwen dient voor een locatie binnen bestaand stedelijk gebied de volgende stappen te worden doorlopen:

- 1) beoordeling door betrokken overheden of beoogde ontwikkeling voorziet in een behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen;
- 2) indien er een vraag is aangetoond, beoordeling door betrokken overheden of deze binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten.



In de eerste plaats wordt opgemerkt dat het geldende bestemmingsplan woningen binnen de planlocatie bij recht mogelijk maakt. Binnen de bestaande bouwmassa worden vier appartementen gerealiseerd. In de toe te voegen bouwlaag worden eveneens vier appartementen gerealiseerd. Dit betekent dat de netto toename vier woningen bedraagt.

De ladder voor duurzame verstedelijking is alleen van toepassing wanneer sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Volgens artikel 1.1.1 lid 1, aanhef en onder i Bro is een stedelijke ontwikkeling een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Het begrip 'woningbouwlocatie', zoals opgenomen in de definitie is niet nader gedefinieerd in het Bro. Het moet echter gaan om een ruimtelijke ontwikkeling van enige omvang. Uit recente jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State blijkt dat de bouw van negen woningen niet is te beschouwen als een stedelijke ontwikkeling in de zin van het Besluit ruimtelijke ordening (zie uitspraak AbRS, 8 juli 2015, zaaknummer 201410097/1/R4).

Gelet op het voorgaande is er geen sprake van een 'woningbouwlocatie' als bedoeld in artikel 1.1.1 lid 1, aanhef en onder i Bro. Er wordt immers enkel voorzien in het realiseren van een extra bouwlaag met daarin een viertal appartementen. Hiermee kan de ontwikkeling in de planlocatie niet worden aangemerkt als een nieuwe stedelijke ontwikkeling en is de ladder voor duurzame verstedelijking niet van toepassing.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Visie Ruimte en Mobiliteit

Voor deze ruimtelijke onderbouwing is de versie geraadpleegd, die geconsolideerd is op 19 januari 2018. De planlocatie is gelegen binnen de aanduiding 'bebouwde ruimte'. De provincie geeft aan te streven naar een betere benutting van de bebouwde ruimte. Een randvoorwaarde bij beter benutten is namelijk dat de leefkwaliteit in de bebouwde ruimte behouden blijft en waar mogelijk wordt versterkt. Onderhavig initiatief past binnen deze doelstelling.

3.2.2 Verordening ruimte 2014

De provinciale Verordening ruimte (VR) is één van de instrumenten die de provincie Zuid-Holland heeft om het ruimtelijk beleid in de provinciale structuurvisie te realiseren. In de verordening is ook het deel van het ruimtelijk beleid opgenomen van het Rijk, dat door de provinciale verordening doorwerkt op het gemeentelijk niveau. Aan de volgende, in de verordening vastgelegde, eisen moet het bestemmingsplan voor het plangebied voldoen.

De planlocatie is gelegen binnen de bebouwingscontouren zoals deze zijn opgenomen in VR. Binnen deze bebouwingscontouren zijn verdichtingen en herstructureringen mogelijk.

Artikel 2.1.1, eerste lid van de VR luidt als volgt. Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende eisen:

- a. de stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte, die zo nodig regionaal is afgestemd;
- b. in die behoefte wordt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins.



Uit het gestelde in paragraaf is gebleken dat voldaan wordt aan het gestelde in de ladder voor duurzame verstedelijking. De capaciteit voor de woningen is reeds opgenomen in het geldende bestemmingsplan. Voorts vindt de ontwikkeling plaats binnen het bestaand stads- en dorpsgebied door middel van herstructurering.

Artikel 2.2.1, eerste lid bepaalt het volgende. Een bestemmingsplan kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, onder de volgende voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit:

- a. de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen);

Het gaat om een inpassingsplan waarbij de ruimtelijke kwaliteit van de gebouwde omgeving zal worden verbeterd. Het plan voldoet aan het gestelde in artikel 2.2.1, eerste lid van de VR.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Barendrecht 2040

In de Structuurvisie Barendrecht 2040 wordt de ruimtelijke toekomstvisie van de gemeente Barendrecht in het jaar 2040 uiteen gezet. Er wordt besproken waar de gemeente zoal op gaat inzetten de komende jaren, op diverse thema's en tot welk einddoel dit uiteindelijk moet leiden. Wat betreft het thema wonen is ten aanzien van onderhavig initiatief paragraaf 3.5 (p. 15) relevant. Hierin wordt beschreven dat de gemeente Barendrecht inzet op woningbouwontwikkeling binnen het bestaand stedelijk gebied om in te spelen op de lokale behoefte. Uitgangspunt is dat ook wordt gebouwd op herstructureringslocaties. Daarbij wordt er ook ingezet op verdichting en gestapelde woningbouw om zodoende ontwikkelingen mogelijk te blijven maken in een stedelijk gebied waar ruimte schaars is. Voor specifieke ontwikkelingen op het gebied van wonen wordt in de structuurvisie Barendrecht verwezen naar structuurvisie(s) specifiek opgesteld hiervoor. Deze zullen in de navolgende paragrafen aan bod komen.

Onderhavig initiatief voorziet in de optopping van reeds bestaande bebouwing aan de Middenbaan te Barendrecht. Conform het gewenste toekomstbeeld zoals uiteen gezet in de structuurvisie Barendrecht 2040 is onderhavig initiatief hiermee in lijn. Vanuit de structuurvisie Barendrecht 2040 worden dan ook geen bezwaren verwacht ten aanzien van voorliggende planontwikkeling.

3.3.2 Structuurvisie Centrumaanpak

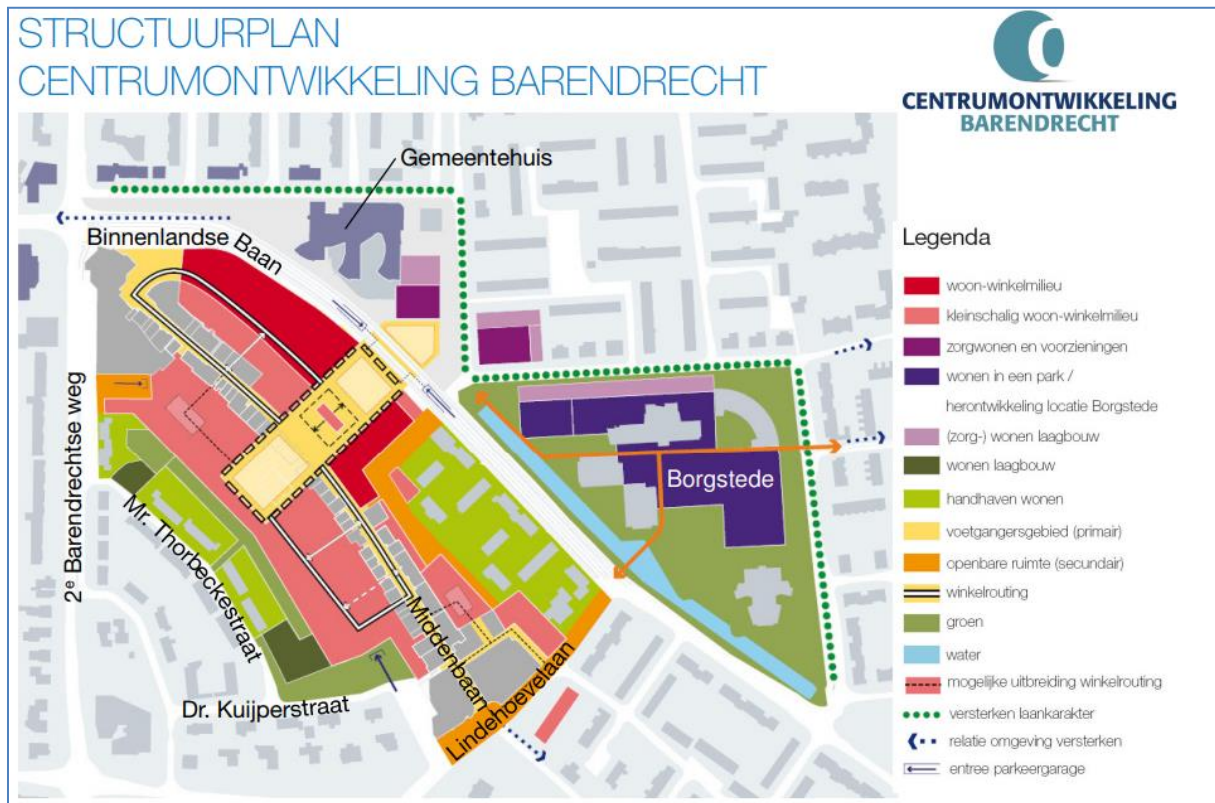
De structuurvisie Centrumaanpak is vastgesteld door de raad in 2009. Aangegeven is dat de gemeente Barendrecht de heeft ambitie om het gebied rond de Middenbaan en het gemeentehuis te ontwikkelen tot een nieuwe kloppende kern, die voldoet aan de eisen van deze tijd, die goed bereikbaar is, die een kwalitatief hoogwaardig voorzieningenniveau heeft, waar voldoende parkeergelegenheid wordt geboden en die past bij het inwoneraantal.

Naast uitbreiding van het winkelgebied ligt er een opgave om extra aanbod van woningen te realiseren, met name voor ouderen en jongeren. Het project laat de bestaande winkelruimte op de begane grond in stand en voegt acht appartementen in het winkelgebied toe. Gelet hierop draagt het project bij aan de realisatie van de doelstellingen uit de structuurvisie, waarin de locatie is aangeduid als "woon-werkmilieu".



Een vitale goed ingerichte Middenbaan is de basis voor een goed functionerend winkelgebied. Aan de achterkanten van de Middenbaan is uitbreidingsruimte voor individuele winkelpanden.

Door de parkeervoorzieningen zoveel mogelijk te concentreren in een grote ondergrondse parkeervoorziening wordt de parkeerstructuur overzichtelijk en helder. Op verschillende plekken komen entrees, zodat bezoekersstromen direct worden opgenomen in het winkelcircuit.



Conclusie

Het plan past binnen de beleidsdoelstellingen uit de Structuurvisie. Geconstateerd kan worden dat het plan een bijdrage levert aan het centrumplan van Barendrecht.

3.3.3 Centrumaanpak ruimtelijke kansenverkenning

Het parkeerterrein bij het gemeentehuis is hierin aangeduid als “entree winkelgebied”; de planlocatie ligt binnen de aanduiding “winkelgebied”. Wat betreft parkeren is voor Het Vlak aangegeven dat hier 47 parkeerplaatsen waren, en in de nieuwe situatie nul parkeerplaatsen. Het Vlak zal autovrij worden. Onderhavig plan past binnen het upgraden van het gebied Het Vlak.





3.3.4 Beeldkwaliteitsplan

De gemeente steekt in op het versterken van de kwaliteit van het centrumgebied van Barendrecht. De dijk met daarop de Middenbaan vormt het centrale element binnen het centrum. Het verbindt de Middenbaan met het oude dorp en in de andere richting met park Buitenoord. De afwisseling in bebouwing, verspringing in rooilijn, de uitgesproken bestrating en beplanting, maken de Middenbaan tot een herkenbare eenheid. In het beeldkwaliteitsplan zijn de kaders gegeven op welke wijze de ruimtelijke kwaliteit in dit gebied kan worden versterkt.

Via de stegen is de Middenbaan aan de achterliggende gebieden, het Achterom en het Onderlangs, gekoppeld. Voor onderhavig project is van belang dat de Middenbaan en het Onderlangs worden onderscheiden als afzonderlijke deelgebieden. Ook Het Vlak wordt onderscheiden als deelgebied, maar onderhavig project valt niet binnen dit deelgebied.

Nieuwbouw Middenbaan

In het beeldkwaliteitsplan is voor nieuwbouw langs de Middenbaan het volgende aangegeven. De architectuur voor vervangende nieuwbouw langs de Middenbaan is geïnspireerd door de dorpse sfeer rond het Doormanplein. Hiermee wordt ook met de middelen van de architectuur meer aansluiting bij de Oude Dorpskern gezocht. De belangrijkste kenmerken van deze dorpse bebouwing zijn:

- Kleine korrelgrootte van bebouwing.
- Apart leesbare panden door middel van stegen en verspringende rooilijnen van elkaar gescheiden.
- Klassieke gevelopbouw met winkelplint, middenstuk en dakopbouw.

Op de bijbehorende afbeelding, die afkomstig is uit het beeldkwaliteitsplan, is aangegeven dat optopping mogelijk is.



Algemeen	Aandachtspunten	• Pandsgewijze architectuur met overeenkomsten in materiaal. • Klassieke bouwstijl refererend aan de Oude Dorpskern. • Het effect dat elk gebouw apart leesbaar blijft wordt versterkt door panden door middel van stegen van elkaar te scheiden. • Grotere functionele eenheden kunnen binnen van elkaar te onderscheiden panden worden geplaatst.
Situering	Rooilijn	• Op de perceelsgrens, verspringingen van 0,3 tot 2,0 meter zijn toegestaan.
	Overgang openbaar-privé	• Op de stoep gebouwd, ver terugliggende entrees zijn niet wenselijk.
	Oriëntatie	• Op de Middenbaan.
	Parkeren	• Op eigen kavel.
Hoofdvorm	Korrelgrootte	• Aansluitend bij korrelgroottes de Oude Dorpskern, maximaal 15 meter.
	Bouwhoogte	• 2 lagen plus volledige kap of 3 lagen met kopgevel.
	Kapvorm en kaprichting	• Traditionele kap in langsrichting of dakschild, dan wel een topgevel.
	Gevelopbouw	• Winkelpint met zijpananten- middenstuk - dakopbouw met duidelijke beëindiging in de vorm van een dakrand. • Er dient een eenheid te bestaan in de geveldelen onderling. • De plint is ingekaderd met metselwerk van minimaal 1 meter breedte. • De begane grond kent een extra hoogte van 4,50 meter.
	Gevelgeleding	• Verticaliteit gevelvlak wordt geaccentueerd door staande ramen.
	Plasticiteit	• Geen uitstekende gebouwdelen zoals luifels en balkons, wel ramen in diepe neggen en kleinschalige verbijzondering.
Detaillering	Materiaal	• Baksteen binnen een warm terracotta kleurenpalet. • Matte keramische dakpannen in antraciet. • Kozijnen: hout, of goedgelijkend ander materiaal. • Accenten in wit stucwerk of natuursteen.
	Kleur	• Detaillering materiaaleigen kleuren. • Houtwerk in wit of gedekte Oud Hollandse kleuren.
	Detaillering	• Klassieke detaillering zoals: natuurstenen plinten sier- of sluitstenen banden in het metselwerk of baksteenversiering in het gevelvlakkraal-profielen bij kozijnen, geprofileerde kroonlijsten, consoles, waterlijsten en regenpijpen.

Onderlangs

Aan de achterzijde dienen de gevels de uitstraling van een “pakhuis” te hebben. Aangegeven is dat drie lagen plus volledige kap wordt nagestreefd. Aangegeven is dat het geleidelijk aan realiseren van woningen wenselijk is.

Conclusie

Geconstateerd kan worden dat het plan aansluit bij de eisen uit en een bijdrage levert aan de ambities uit het beeldkwaliteitsplan.



4 Uitvoeringsaspecten

4.1 Flora- en fauna

4.1.1 Wettelijk kader

Wet natuurbescherming

Op 1 januari 2017 is de nieuwe Wet natuurbescherming in werking getreden. Deze wet heeft de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet vervangen. Het doel is om met één wet en minder regels de wet makkelijker te kunnen toepassen. Vanaf 1 januari 2017 bepalen de provincies wat wel en niet mag in de natuur in hun gebied. Ook zorgen de provincies vanaf deze datum voor vergunningen en ontheffingen. De Rijksoverheid blijft verantwoordelijk voor het beleid van grote wateren, zoals het IJsselmeer.

De Wet natuurbescherming regelt de bescherming van Natura 2000-gebieden (voorheen geregeld in de Natuurbeschermingswet 1998). Ter bescherming van deze Natura 2000-gebieden voorziet de Wet natuurbescherming in een vergunningenregime voor het realiseren of verrichten van projecten en andere handelingen die de natuurlijke kenmerken van een aangewezen Natura 2000-gebied kunnen aantasten.

Voorts voorziet de Wet natuurbescherming in de bescherming van planten- en diersoorten binnen en buiten de beschermde natuurgebieden (voorheen geregeld in de flora- en faunawet). Het uitgangspunt is dat beschermde planten- en diersoorten geen schade mogen ondervinden. Voor het uitvoeren van werkzaamheden in de openbare ruimte is het niet altijd nodig een vrijstelling of een ontheffing aan te vragen. Voor onder andere reguliere werkzaamheden of ruimtelijke ontwikkelingen geldt een vrijstelling voor beschermde soorten op voorwaarde dat gehandeld wordt volgens een goedgekeurde gedragscode. Verder worden vrijstellingsregelingen op de nationaal beschermde soorten per provincie vastgesteld.

Wanneer het onmogelijk is schade aan streng beschermde planten en dieren tijdens ruimtelijke ontwikkelingen en inrichting te voorkomen, moet altijd een ontheffing worden aangevraagd. De voorwaarden verbonden aan een vrijstelling of een ontheffing zijn afhankelijk van de status van de planten- en diersoorten die in het plangebied voorkomen.

NNN

Het Natuurnetwerk Nederland is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. In het NNN liggen onder andere bestaande natuurgebieden en alle Natura 2000-gebieden. Het NNN is op provinciaal niveau uitgewerkt en middels ruimtelijke nota's en verordeningen voorzien van juridische doorwerking. In sommige provincies bestaan er naast het NNN ook nog andere groene zones die een zekere mate van bescherming genieten.

4.1.2 Effect te vergunnen activiteiten

Onderhavig initiatief voorziet in een functiewijziging van het pand Middenbaan 74a. De projectlocatie ligt binnen de bebouwde kom van Barendrecht en beslaat geen NNN gebied. De voorgenomen ingreep legt geen ruimtebeslag op het NNN. Het is niet de verwachting dat eventuele storende factoren die voortkomen uit de beoogde activiteiten, afgezet tegen de doelstelling van de nabijgelegen NNN, leiden tot (significant) negatieve effecten op het NNN.



In 2015 is door Regelink Ecologie & Landschap een broedvogel- en vleermuisonderzoek uitgevoerd in het centrum van Barendrecht (bijlage 2) in het kader van de centrumontwikkeling. Tijdens dit onderzoek is in het betreffende pand een gewone dwergvleermuis waargenomen, het gaat hierbij om een zomerverblijfplaats van maximaal enkele dieren. Daarom is door een ecooloog beoordeeld of de gewenste ontwikkeling negatieve gevolgen heeft voor de zomerverblijfplaats voor de gewone dwergvleermuis (bijlage 3). Uit dit advies blijkt dat niet op voorhand kan worden uitgesloten de ontwikkelingen geen schadelijke effecten hebben op de zomerverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis. Er zijn drie mogelijke vervolgstappen: 1) buiten de kritische periode werken; 2) ontheffing aanvragen; of 3) nieuw aanvullend onderzoek uitvoeren.

Initiatiefnemer heeft besloten een ontheffing aan te vragen. Deze ontheffing wordt tegelijkertijd aangevraagd met de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan. In het activiteitenplan dat onderdeel is van de ontheffingsaanvraag wordt toegelicht waarom en voor welke periode de ontheffing wordt aangevraagd, en wat er als alternatief wordt geboden aan de vleermuizen tijdens de werkzaamheden.

4.1.3 Conclusie

Gelet op het vorenstaande kan worden geconcludeerd dat er vanuit de Wet natuurbescherming geen beperkingen worden opgelegd aan deze ontwikkeling wanneer de hiervoor genoemde aanbevelingen en maatregelen in acht worden genomen en de ontheffing wordt verleend.

4.2 Cultuurhistorie en archeologie

4.2.1 Cultuurhistorie

De Middenbaan is niet aangemerkt als cultuurhistorisch waardevol. In de omgeving van de projectlocatie bevinden zich geen cultuurhistorisch waardevolle of beeldbepalende panden. Wel is de structuur van de Middenbaan in de cultuurhistorische waardekaart van de provincie Zuid-Holland aangemerkt als waardevol.

Het project draagt bij aan een versterking van deze waarden. Uit een oogpunt van cultuurhistorie is het project uitvoerbaar.

4.2.2 Archeologie

Wettelijk kader

Sinds 1 juli 2016 is de Erfgoedwet van kracht. Deze wet vervangt zes wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed:

1. Monumentenwet 1988
2. Wet verzelfstandiging rijksmuseumse diensten
3. Wet tot behoud van cultuurbezit
4. Wet tot teruggave cultuurgoederen uit bezet gebied
5. Uitvoeringswet UNESCO -verdrag 1970
6. Regeling materieel beheer museale voorwerpen

De Erfgoedwet hanteert de beschermingsniveaus zoals die in de gelden in de voorgaande regelingen. Voor de vergunningverlening van een beschermd archeologisch monument, het verbod tot beschadigen of vernielen van een rijksmonument en de bescherming van stads- en dorpsgezichten



geldt dat de Monumentenwet 1988 van kracht blijft tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Deze regels blijven dus gelden en zijn ongewijzigd overgenomen in de Erfgoedwet.

Doelstelling van de wetten is de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Als gevolg van dit verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed meegewogen zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen. De gehanteerde uitgangspunten zijn:

- archeologische waarden zoveel mogelijk in de bodem bewaren (behoud in situ);
- in ruimtelijke ordening (planvorming) al rekening houden met archeologische waarden;
- de bodemverstoorder betaalt archeologisch vooronderzoek en mogelijke opgravingen.

Gemeenten zijn verplicht om bij het vaststellen van bestemmingsplannen rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden.

Voorts zijn op basis van deze wet mogelijke (toevals)vondsten bij het verrichten van werkzaamheden in de bodem altijd beschermd. Er geldt een meldingsplicht bij het vinden van (mogelijke) waardevolle zaken. Dat melden dient terstond te gebeuren.

Beoordeling

Het voornemen betreft een optopping waarbij geen uitbreiding van het pand plaatsvindt. Er worden ten behoeve van dit initiatief dan ook geen bodemingrepen gedaan. Een archeologisch onderzoek is in dit geval dan ook niet noodzakelijk.

Conclusie

De gewenste ontwikkeling gaat niet gepaard met grondroerende werkzaamheden. Nader onderzoek in het kader van de archeologie is niet noodzakelijk.

4.2.3 Conclusie

Gelet op het voorgaande is er geen aanleiding voor het uitvoeren van een archeologisch onderzoek. Het initiatief tast de cultuurhistorische en archeologische waarden niet aan, zodat er vanuit dit gezichtspunt geen beperkingen worden gesteld aan de onderhavige planontwikkeling.

4.3 Verkeer en parkeren

4.3.1 Verkeer

Ontsluiting gemotoriseerd verkeer

In de huidige situatie wordt de projectlocatie ontsloten vanaf Het Vlak en de Binnenlandse Baan. De wegen zijn gecategoriseerd volgens Duurzaam veilig. De verkeersaders hebben een maximumsnelheid van 50 km/h en de verblijfsgebieden een maximum snelheid van 30 km/h.

Ontsluiting langzaam verkeer

Langs de Binnenlandse Baan ligt een vrij liggend fietspad. Voor de planlocatie kunnen fietsen worden gestald. In het pand zal voor de bewoners inpandig een fietsenstalling worden gerealiseerd.

Ontsluiting openbaar vervoer

Over de Binnenlandse Baan rijdt ook een buslijn. De projectlocatie ligt op loopafstand van station Barendrecht.



Verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling

Met de kencijfers uit publicatie 317 van het CROW zijn de berekeningen gemaakt van de verkeersgeneratie uitgaande van “sterk stedelijk” en “centrum”.

Voor de berekening van de verkeersgeneratie is uitgegaan de huidige situatie en de nieuwe situatie. In de huidige situatie is er op drie verdiepingen de functie “winkel” mogelijk. De vloeroppervlakte van de winkelfunctie in het pand bedraagt volgens de bouwtekeningen van de bestaande situatie minimaal 800 m²; er is immers sprake van een kelder, een begane grond en een verdieping. Voor een binnenstad of hoofdwinkel (stads)centrum 30.000 – 50.000 inwoners geldt een verkeersgeneratie van minimaal 23,0 en maximaal 30,8 per 100 m² bvo. Bij een oppervlakte van 800 m² komt dit neer op minimaal 184 mvt/etmaal¹ en maximaal 246,4 mvt/etmaal.

In de toekomstige situatie zal de winkel op de begane grond (en mogelijk in een deel van de kelder) behouden worden. Inzake woningen, wordt uitgegaan van huur, etage, midden/goedkoop. Per woning geldt een verkeersgeneratie van minimaal 1,8 mvt/etmaal en maximaal 2,6.

Er zal een bruto- winkelvloeroppervlak van ca 475 m² gehandhaafd blijven voor detailhandel (kelder en begane grond). Dit komt voor de winkelfunctie neer op minimaal 109,3 mvt/etmaal en maximaal 146,3 mvt/etmaal. Voor de woningen komt de verkeersgeneratie op 14,4 en maximaal 20,8 mvt/etmaal. In totaal bedraagt daarmee in de nieuwe situatie de verkeersgeneratie minimaal 123,7 mvt/etmaal en maximaal 167,1 mvt/etmaal.

De verkeersgeneratie in de nieuwe situatie ligt derhalve lager dan de verkeersgeneratie in de oorspronkelijke situatie. Aangenomen kan dan ook worden dat de ontwikkeling niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling zal leiden.

4.3.2 Parkeren

Met de kencijfers uit publicatie 317 van het CROW zijn de berekeningen gemaakt van de parkeerbehoefte, uitgaande van “sterk stedelijk” en “centrum”.

Voor de berekening van de parkeerbehoefte is uitgegaan de huidige situatie en de nieuwe situatie. In de huidige situatie is er op drie verdiepingen de functie “winkel” mogelijk. De vloeroppervlakte van de winkelfunctie in het pand bedraagt volgens de bouwtekeningen van de bestaande situatie minimaal 800 m². Voor een binnenstad of hoofdwinkel (stads)centrum 30.000 – 50.000 inwoners geldt een parkeerbehoefte van minimaal 2,9 en maximaal 3,9 per 100 m² bvo. Bij een oppervlakte van 800 m² komt dit neer op minimaal 23,2 parkeerplaatsen en maximaal 31,2 parkeerplaatsen.

In de toekomstige situatie zal de winkel op de begane grond (en mogelijk in een deel van de kelder) behouden worden. Er zal een bruto- winkelvloeroppervlak van ca. 475 m² gehandhaafd blijven (kelder en begane grond). Dit komt voor de winkelfunctie neer op minimaal 13,8 parkeerplaats en maximaal 18,5 parkeerplaatsen.

Er wordt uitgegaan inzake woningen, van huur etage midden/goedkoop. Per woning geldt een parkeerbehoefte van minimaal 0,6 parkeerplaats per woning en maximaal 1,4 parkeerplaats per

¹ Motorvoertuigen per etmaal



woning. Dit betekent een parkeerbehoefte voor de woningen van minimaal 4,8 en maximaal 11,2 parkeerplaatsen.

In totaal bedraagt daarmee in de nieuwe situatie minimaal 18,6 parkeerplaatsen en maximaal 29,7 parkeerplaatsen. Het benodigd aantal parkeerplaatsen komt daarmee in de nieuwe situatie lager uit dan in de oorspronkelijke situatie.

Binnen de planlocatie kunnen geen parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Doordat echter de parkeerbehoefte in de gewenste situatie lager is dan in de huidige situatie, kan aangenomen dat er vanuit het aspect parkeren geen belemmeringen zijn voor onderhavig initiatief.

4.4 Luchtkwaliteit

Wet milieubeheer

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van de luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (Wm). De in deze wet gehanteerde normen gelden overal, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing). Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wm in werking getreden. In de Wet milieubeheer zijn onder andere regels en grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen.

De *Wet luchtkwaliteit* (artikel 5.16, eerste lid, Wm) stelt dat ruimtelijke plannen doorgang kunnen vinden indien aan één van de onderstaande voorwaarden is voldaan:

- de plannen niet leiden tot het overschrijden van een grenswaarde;
- de luchtkwaliteit tengevolge van de plannen (per saldo) verbetert of ten minste gelijk blijft;
- de plannen niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan de concentratie van NO² en PM¹⁰ in de buitenlucht. Vanaf het in werking treden van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit op 1 augustus 2009 wordt onder een NIBM bijdrage een bijdrage van minder dan 3% van de grenswaarde verstaan;
- het project is opgenomen of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL).

AMvB en Regeling niet in betekenende mate (NIBM)

De Wet luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel niet in betekenende mate) leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een toename van de NO² en /of PM¹⁰ jaarconcentratie met maximaal 3% van de grenswaarden (of wel een toename van maximaal 1,2 µg/m³ NO₂ en/of PM₁₀). NIBM projecten kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Grotere projecten daarentegen kunnen worden opgenomen in het NSLprogramma, mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door maatregelen.

De AMvB en Regeling “niet in betekenende mate” bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als “in betekenende mate” moet worden beschouwd. Het betreft onder andere de onderstaande gevallen, waarbij een project als NIBM wordt beschouwd:

- Woningbouw: = 1500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg, en = 3000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.



- Kantoorlocaties: = 100.000 m² bruto vloeroppervlakte bij minimaal 1 ontsluitingsweg, en = 200.000 m² bruto vloeroppervlakte bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.
- Woningbouw en kantoorlocaties: $0,0008 \times \text{aantal woningen} + 0,000012 \times \text{bruto vloeroppervlak kantoren in m}^2 = 1,2$ bij één ontsluitingsweg en $0,0004 \times \text{aantal woningen} + 0,000006 \times \text{bruto vloeroppervlak kantoren in m}^2 = 1,2$ bij één ontsluitingsweg.

Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven. Tevens is in artikel 5 van het Besluit NIBM een anticumulatie bepaling opgenomen, die zegt dat de effecten van beoogde ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied moeten worden meegenomen in de beoordeling van het betreffende plan. Hiermee wordt voorkomen dat verschillende NIBM-projecten samen toch in betekende mate bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit.

Beoordeling

Het toevoegen van vier woningen kan, gezien de beperkte omvang, niet aangemerkt worden als een project dat in betekende mate van invloed is op de luchtkwaliteit. Toetsing van het aspect luchtkwaliteit is daardoor, op grond van artikel van de Regeling NIBM niet noodzakelijk. Er hoeft dus niet getoetst te worden aan de grenswaarden. Er wordt aan de grenswaarden uit de Wm voldaan.

Conclusie

Het project kan worden beschouwd als een NIBM-project. Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit kan dan ook achterwege blijven.

4.5 Bodemkwaliteit

De Wet Bodembescherming (Wbb) schrijft voor dat in het kader van een ruimtelijk planologische procedure moet worden aangetoond dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming zijn met het gewenste nieuwe gebruik. De bodemkwaliteit kan (negatief) van invloed zijn op de gewenste nieuwe ontwikkeling.

Indien sprake is van een functiewijziging zal er in veel gevallen een bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd op de planlocatie. Door middel van zo'n onderzoek kan in beeld worden gebracht of de bodemkwaliteit en de beoogde functie van het plangebied bij elkaar passen. Aangezien de locatie reeds bestemd is voor wonen en er slechts een overschrijding van de bestaande hoogte mogelijk wordt gemaakt, en er geen bodemroerende werkzaamheden worden is een bodemonderzoek niet noodzakelijk. Eveneens behelst onderhavig initiatief geen grondgebonden woningen.

Conclusie

Er zijn geen risico's voor de volksgezondheid en het milieu aanwezig met betrekking tot de voorgenomen activiteiten op het onderhavige perceel.

4.6 Geluidhinder

4.6.1 Verkeerslawaaï

Wettelijk kader

Langs alle (spoor)wegen – met uitzondering van 30 km/h-wegen en woonerven – bevinden zich op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) geluidszones waarbinnen de geluidshinder vanwege de



(spoor)weg getoetst moet worden. De breedte van de geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken/spoorstaven en van binnen- of buitenstedelijke ligging. Op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook bij 30 km /h-wegen de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting te worden onderbouwd.

De maximale ontheffingswaarde binnen de geluidszone bedraagt 55 dB(A) etmaalwaarde voor nieuwe situaties.

Beoordeling

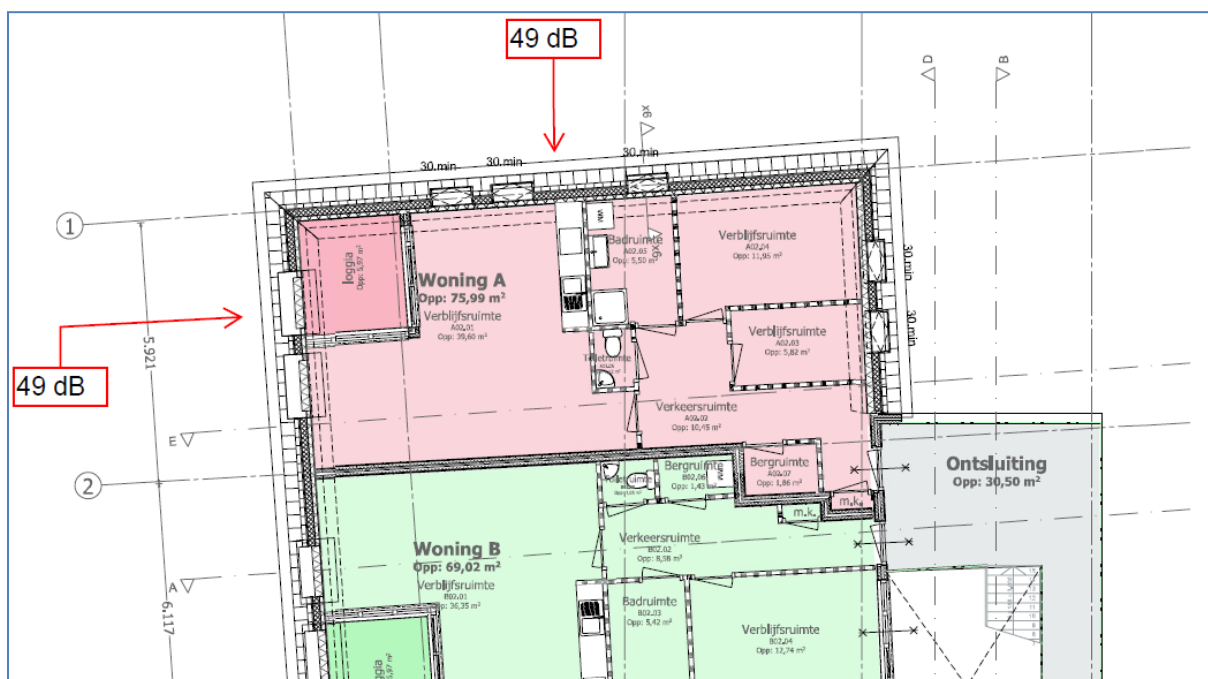
Het voornemen betreft de realisatie van 8 appartementen. Een woning wordt gezien als een geluidsgevoelig object in het kader van de Wgh, waardoor akoestisch onderzoek benodigd is. Dit onderzoek is uitgevoerd door SPAWNP ingenieurs op 14 mei 2018 (bijlage 4).

Resultaten onderzoek

De conclusies uit dit onderzoek zijn als volgt. De nieuwe appartementen liggen in de geluidszone van de Binnenlandse Baan. Voor de wegen Onderlangs en 't Vlak geldt een maximale rij snelheid van 30 km/uur. Er ligt geen geluidszone om een 30 km/uur weg, wel dient er sprake te zijn van een goede ruimtelijke ordening. Deze wegen zijn daarom ook onderdeel van onderhavig onderzoek.

Uit het onderzoek blijkt het volgende.

De geluidsbelasting ten gevolge van de Binnenlandse Baan bedraagt maximaal 49 dB. Dit is bij één appartement (woning A op de bovenste nieuw te bouwen verdieping) hoger dan de voorkeursgrenswaarde, maar lager dan de maximale ontheffing. Bij de overige 7 appartementen wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Gezien de situatie en de berekende waarden zijn er binnen het bouwplan geen reële maatregelen mogelijk om de geluidsbelasting bij het nieuwe appartement te reduceren tot maximaal 48 dB (de voorkeurswaarde). Om dit appartement toch te kunnen realiseren moet de gemeente Barendrecht hogere waarden ten gevolge van het wegverkeerslawaaï vaststellen en vastleggen in het Kadaster. Navolgend is weergegeven om welk appartement het gaat (woning A) en van welke kant de geluidbelasting komt (van de kant van de Binnenlandse Baan).



De woning waar hogere waarden voor verleend moeten worden (Woning A op de bovenste nieuw te bouwen verdieping) met de geluidbelasting weergegeven



Kadastrale ligging van de woning waar hogere waarden voor verleend moeten worden met de geluidbelasting weergegeven



Woning waar hogere waarden voor verleend moeten worden

De geluidsbelasting vanwege de 30 km/urwegen bedraagt maximaal:

- 51 dB ten gevolge van 't Vlak;
- 43 dB ten gevolge van Onderlangs.

Voor 't Vlak is de geluidsbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder, maar ruim lager dan de maximale ontheffing, zoals deze geldt voor gezoneerde wegen. Voor Onderlangs is



de geluidsbelasting ruim lager dan de voorkeurswaarde. Op basis hiervan wordt gesteld dat de geluidsbelastingen ten gevolge van 't Vlak en Onderlangs aanvaardbaar zijn.

Opgemerkt wordt dat voor 30 km/uur wegen door het bevoegd gezag geen hogere waarde kan worden verleend.

De totale gecumuleerde geluidsbelasting (zonder aftrek ex. Art. 110 Wgh, 't Vlak is hierin meegenomen) bedraagt maximaal 58 dB. In par. 5.3 is aangegeven dat de gecumuleerde geluidsbelasting hoger is dan 53 dB, maar ruim lager dan de gemeentelijke plandrempel van 63 dB. Door de gemeente is aangegeven dat er bij een (gecumuleerde) geluidsbelasting boven de 53 dB een onderzoek naar mogelijke maatregelen (Bouwakoestisch onderzoek in het kader van het Bouwbesluit 2012) wordt aanbevolen.

4.6.2 Conclusie

Geconcludeerd kan dan ook worden dat de totale gecumuleerde geluidsbelasting 58 dB bedraagt. Door de gemeente is aangegeven dat er bij een (gecumuleerde) geluidsbelasting boven de 53 dB een onderzoek naar mogelijke maatregelen (Bouwakoestisch onderzoek in het kader van het Bouwbesluit 2012) moet worden verricht.

4.7 Bedrijven en milieuzonering

4.7.1 Wettelijk kader

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stelt zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering verstaan we het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreëren anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Voor het bepalen van de aan te houden afstanden wordt de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' uit 2009 gehanteerd. Deze uitgave bevat een lijst, waarin voor een hele reeks van milieubelastende activiteiten (naar SBI-code gerangschikt) richtafstanden zijn gegeven ten opzichte van milieugevoelige functies. De lijst geeft richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een milieubelastende activiteit in een milieucategorie en daarmee ook voor de uiteindelijke richtafstand. De richtafstandenlijst gaat uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet zullen worden uitgeoefend, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting, in plaats van de richtafstanden.

De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de grens van de bestemming die de milieubelastende functie(s) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een milieugevoelige functie die op grond van het bestemmingsplan mogelijk is.



Hoe gevoelig een gebied is voor milieubelastende activiteiten is mede afhankelijk van het omgevingstype. De richtafstanden van de onderstaande richtafstandenlijst gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk' dan wel 'gemengd gebied'. De omgeving van het plangebied kan, gelet op de ligging in het centrum en de afwisseling van functies (woonfunctie, detailhandelfunctie, kantoorfunctie, horecafunctie) rondom het plangebied, worden gekarakteriseerd als gemengd gebied.

Milieucategorie	Richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied	Richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Richtafstanden en omgevingstype

Hiernaast gelden ten aanzien van bedrijven die onder de werkingssfeer van de Wet milieubeheer vallen, deze Wet en haar uitvoeringsbesluiten als toetsingskader voor de toegestane bedrijfshinder.

4.7.2 Onderzoek / beoordeling

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van horeca-activiteiten in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende horeca.

In de directe omgeving van het plangebied bevinden zich diverse winkels, alsmede een ijssalon. Ook op de begane grond bevindt zich een winkelruimte. Detailhandelsbedrijven vallen in categorie 1. Hiervoor geldt in gemengd gebied een afstandsindicatie van 0 meter. Gelet hierop wordt voldaan aan het bepaalde in de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering'.

Andersom gezien wordt een woning niet gezien als een milieubelastende functie, waardoor het geen hinder zal geven aan omliggende gevoelige functies.

Mogelijk worden er warmtepompen geplaatst. Een warmtepomp brengt in sommige gevallen geluidbelasting met zich mee. In het geval dat er warmtepompen worden geplaatst, zal enerzijds met het bestellen van de warmtepompen gekeken worden naar hoe geluidsarm de installatie is, anderzijds zullen ze zo geplaatst worden dat de bewoners van de appartementen, en daarmee ook gelijk de woningen in de omgeving, geen hinder zullen ondervinden van het geluid.



4.7.3 Conclusie

Gelet op het voorgaande vormt de milieuzonering geen belemmering voor de in dit plan besloten ruimtelijke ontwikkeling, mits de geadviseerde maatregelen worden getroffen. Geconcludeerd kan worden dat de voorgenen ontwikkeling in overeenstemming is te achten met een goede ruimtelijke ordening.

4.8 Externe veiligheid

4.8.1 Wettelijk kader

Sommige activiteiten brengen risico's op zware ongevallen met mogelijk grote gevolgen voor de omgeving met zich mee. Externe veiligheid richt zich op het beheersen van deze risico's. Het gaat daarbij om onder meer de productie, opslag, transport en het gebruik van gevaarlijke stoffen. Dergelijke activiteiten kunnen een beperking opleggen aan de omgeving. Door voldoende afstand tot de risicovolle activiteiten aan te houden kan voldaan worden aan de normen. Aan de andere kant is de ruimte schaars en het rijksbeleid erop gericht de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten. Het ruimtelijk beleid en het externe veiligheidsbeleid moeten dus goed worden afgestemd. De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op de volgende risico's:

- risicovolle (Bevi-)inrichtingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor.

Daarnaast wordt er in de wetgeving onderscheid gemaakt tussen de begrippen kwetsbaar en beperkt kwetsbaar en plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Kwetsbaar en beperkt kwetsbaar

Kwetsbaar zijn onder meer woningen, onderwijs- en gezondheidsinstellingen, kinderopvang- en dagverblijven en grote kantoorgebouwen (>1.500 m²). Beperkt kwetsbaar zijn onder meer kleine kantoren, winkels, horeca en parkeerterreinen. De volledige lijst wat onder (beperkt) kwetsbaar wordt verstaan is in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) opgenomen.

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in een contour van 10⁻⁶ als grenswaarde. Het realiseren van kwetsbare objecten binnen deze contour is niet toegestaan. Het realiseren van beperkt kwetsbare objecten binnen deze contour is in principe ook niet toegestaan. Echter, voor beperkte kwetsbare objecten is deze 10⁻⁶ contour een richtwaarde. Mits goed gemotiveerd kan worden afgeweken van deze waarde tot de 10⁻⁵ contour.

Het groepsrisico is gedefinieerd als de cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Het groepsrisico wordt niet in contouren vertaald, maar wordt weergegeven in een grafiek. In de grafiek wordt de groepsgrootte van aantallen slachtoffers (x-as) uitgezet tegen de cumulatieve kans dat een dergelijke groep slachtoffer wordt van een ongeval (y-as). Voor het groepsrisico geldt geen grenswaarde, maar een zogenaamde oriëntatiewaarde. Daarnaast geldt voor het groepsrisico een verantwoordingsplicht. Het bevoegd gezag moet aangeven welke mogelijkheden er zijn om het groepsrisico in de nabije toekomst te beperken, het moet aangeven op welke manier hulpverlening, zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid zijn ingevuld. Het bevoegd gezag moet tevens aangeven



waarom de risico's verantwoord zijn, en de veiligheidsregio moet in de gelegenheid zijn gesteld een brandweeradvies te geven. Hierbij geldt hoe hoger het groepsrisico, hoe groter het belang van een goede groepsrisicoverantwoording.

Risicovolle (Bevi-)inrichtingen

Voor (de omgeving van) de meest risicovolle bedrijven is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van belang. Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor mensen buiten de inrichting. Het Bevi is opgesteld om de risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven, te beperken. Het besluit heeft tot doel zowel individuele als groepen burgers een minimaal (aanvaard) beschermingsniveau te bieden. Via een bijhorende ministeriële regeling (Revi) worden diverse veiligheidsafstanden tot kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten gegeven. Aanvullend op het Bevi zijn in het Vuurwerkbesluit en het Activiteitenbesluit (Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer) veiligheidsafstanden genoemd die rond minder risicovolle inrichtingen moeten worden aangehouden.

Vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Met betrekking tot het beleid en de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de Structuurvisie buisleidingen van belang. Deze structuurvisie bevat een lange termijnvisie op het buisleidingentransport van gevaarlijke stoffen.

Het Bevb en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) zijn op 1 januari 2011 in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. Op basis van het Bevb wordt het voor gemeenten verplicht om bij de vaststelling van een bestemmingsplan, op basis waarvan de aanleg van een buisleiding of een kwetsbaar object of een risicoverhogend object mogelijk is, de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico in acht te nemen en het groepsrisico te verantwoorden.

Vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor

Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) stelt regels aan transportroutes en de omgeving daarvan. Zo moet een basisveiligheidsniveau rond transportassen (plaatsgebonden risico) en een transparante afweging van het groepsrisico worden gewaarborgd.

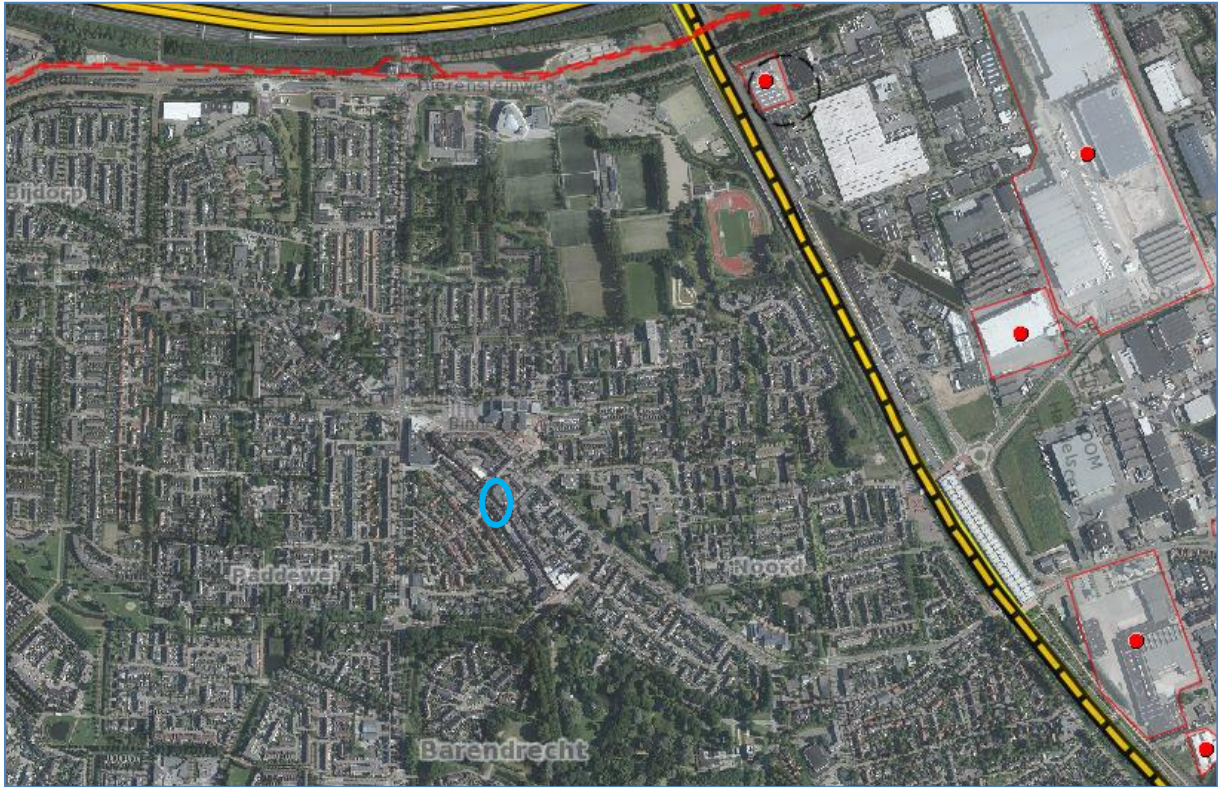
Als onderdeel van het Bevt is op 1 april 2015 tevens het basisnet in werking getreden. Het basisnet verhoogt de veiligheid van mensen die wonen of werken in de buurt van rijksinfrastructuur (auto-, spoor- en vaarwegen) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In de regeling ligt vast wat de maximale risico's voor omwonenden mogen zijn. Die begrenzing was er tot nu toe niet. Bovendien zorgt het basisnet ervoor dat gevaarlijke stoffen tussen de belangrijkste industriële locaties in Nederland en het buitenland vervoerd kunnen blijven worden.

Indien een bestemmingsplan betrekking heeft op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 m van een (basisnet)transportroute voor gevaarlijke stoffen, moet in de toelichting ingegaan worden op de dichtheid van personen in het invloedsgebied van de transportroute op het tijdstip waarop het plan wordt vastgesteld. Hierbij moet rekening worden gehouden met de personen die a) in dat gebied reeds aanwezig zijn, b) in dat gebied op grond van het geldende bestemmingsplan redelijkerwijs te verwachten zijn en c) de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen in het gebied waarop dat plan betrekking heeft.



4.8.2 Onderzoek / beoordeling

Een woonfunctie betreft een kwetsbaar object, zodat de functie getoetst dient te worden aan de wetgeving omtrent externe veiligheid. Voor de beoordeling of in de omgeving van het plangebied risicovolle inrichtingen en/of transportroutes gevaarlijke stoffen aanwezig zijn, is de risicokaart geraadpleegd. Onderstaande afbeelding toont een uitsnede van deze kaart.



Uitsnede risicokaart met aanduiding planlocatie (bron: www.risicokaart.nl)

Transport gevaarlijke stoffen

Er ligt in de directe omgeving van het plangebied geen hoofdvaarweg, spoorbaan, rijksweg of provinciale weg waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Ook is er in de directe omgeving van het plangebied geen buisleiding gelegen.

Inrichtingen

In de directe nabijheid van het plangebied zijn geen EV-relevante inrichtingen gevestigd, zodat er geen sprake is van een belemmering. Anderzijds is de voorgenomen planontwikkeling geen risicovolle inrichting in het kader van de BEVI.

4.8.3 Conclusie

Er bestaat vanuit het thema externe veiligheid geen belemmering voor de het toevoegen van vier woningen in het pand aan de Middenbaan 74a te Barendrecht.

4.9 Kabels en leidingen

Uit de toelichting en verbeelding van het vigerende bestemmingsplan is op te maken dat er geen planologisch relevante kabels en leidingen in de planlocatie of in de directe omgeving daarvan aanwezig zijn.



4.10 Duurzaamheid

Duurzaamheid vormt ten aanzien van het planvoornemen een belangrijk aspect. Initiatiefnemer onderkent dit en is voornemens om het thema duurzaamheid een plek te geven in onderhavig initiatief. Samen met een installatiebedrijf wordt het thema duurzaamheid onderzocht hoe en welke duurzame installaties het beste geplaatst kunnen worden. Mogelijk worden er warmtepompen geplaatst of zonnepanelen op het dak. De beste methode voor het verwarmen van de woningen wordt momenteel onderzocht en is een belangrijk onderdeel van de uitwerking van de plannen. Bij de aanvraag voor de omgevingsvergunning voor bouwen zal hier meer duidelijkheid over zijn.

4.11 Water

4.11.1 Inleiding

De wet bepaalt dat een ruimtelijk plan dient te beschrijven op welke wijze in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. Zeespiegelstijging, wateroverlast en watertekort zijn voor de toekomst te verwachten.

Het plangebied is gelegen in het beheersgebied van het Waterschap Hollandse Delta.

4.11.2 Onderzoek / beoordeling

Met onderhavig initiatief zal de waterhuishouding binnen de planlocatie niet onevenredig veranderen ten opzichte van de bestaande situatie. Er worden geen extra verhardingen aangelegd ten behoeve van de gewenste ontwikkeling. Het betreft enkel het verhogen van het gebouw. Er vindt geen uitbreiding van het bebouwd oppervlak plaats. De afvoer van hemelwater zal dan ook niet worden gewijzigd.

Niettemin is er een watertoets uitgevoerd. De resultaten van de watertoets zijn als separate bijlage opgenomen bij deze ruimtelijke onderbouwing (bijlage 5). Het volgende is gebleken. Gebieden die al een hoge grondwaterstand hebben moeten voor de nieuwbouw worden opgehoogd en/of gedraineerd worden. In gebieden waar op langere termijn sprake kan zijn van aanzienlijke bodemdaling moeten vooraf maatregelen worden genomen om problemen in de toekomstige situatie te voorkomen.

Er is een sonderingsonderzoek uitgevoerd om na te gaan of de verdieping bovenop het pand gebouwd kan worden. Hierin is naar voren gekomen dat dit mogelijk is, dus dat er van daaruit geen belemmering is voor het voornemen.

4.11.3 Conclusie

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is eveneens het bevoegd gezag geraadpleegd omtrent de ontwikkelingen aan de Middenbaan 74A. Er is te kennen gegeven dat, vanwege het uitsluitend toevoegen van een extra bouwlaag en dus geen wijzigingen in verhard oppervlak of hemelwaterafvoer, geen bezwaren zijn jegens onderhavig initiatief. .

4.12 M.e.r.-beoordeling

4.12.1 Wettelijk kader

In de Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat op basis van selectiecriteria vastgesteld dient te worden of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zal hebben of niet. Onderdeel D van de bijlage bevat activiteiten, plannen en besluiten waarvoor het maken van een m.e.r.-beoordeling



verplicht is. Voor elke activiteit die genoemd wordt in het Besluit m.e.r. maar die beneden de drempelwaarden van onderdeel D valt, moet beoordeeld worden of er sprake is van (mogelijke) nadelige milieugevolgen. Voor deze activiteiten dient een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd te worden. Deze motivering dient qua inhoud aan te sluiten bij de m.e.r.-beoordeling, maar heeft geen vormvereisten. Voorliggend initiatief kan gezien worden als 'stedelijk ontwikkelingsproject' uit Onderdeel D. De gewenste ontwikkeling blijft ruim onder de drempelwaarde van 2.000 woningen, waardoor een vormvrije m.e.r.-beoordeling volstaat.

In een vormvrije m.e.r.-beoordeling dient aandacht te worden besteed aan drie criteria die zijn opgenomen in Bijlage III van de Europese richtlijn 'betreffende milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten'. Dit zijn achtereenvolgens de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van het potentiële effect.

4.12.2 Beoordeling

Kenmerken

Het plan voorziet in de optopping van een pand in de binnenstad van Barendrecht. In het bestaande pand worden 4 appartementen gerealiseerd (op de 1^e verdieping), in de nieuw te realiseren bouwlaag komen eveneens 4 appartementen. De begane grond en de kelder blijven dienstdoen als winkelruimte.

Locatie

Het pand is gelegen in de binnenstad van Barendrecht. De directe omgeving van het plangebied bestaat uit woningen, winkels en horeca. Het pand ligt aan de Middenbaan, een 30 km/h weg dat door het centrum van Barendrecht loopt. De projectlocatie is niet gelegen in de nabijheid van beschermd natuurgebied.

Effecten

Het is niet te verwachten dat als gevolg van de nieuwe woningen onaanvaardbare cumulatieve effecten zullen optreden. Er worden bij de aanleg van de woning geen schaarse hulpbronnen gebruikt, de vrijkomende afvalstoffen kunnen zonder problemen verwerkt worden. De ontwikkeling heeft geen toename van geluidbelasting tot gevolg. Voor de woning kan worden voldaan aan een acceptabele binnenwaarde: de maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. De bijdrage aan de luchtverontreiniging kan gekenmerkt worden als 'niet in betekende mate'. Het plangebied heeft geen gevolgen voor beschermde natuurgebieden. Verstoring van beschermde plantensoorten vindt niet plaats, verstoring van beschermde diersoorten kan voorkomen worden door buiten de kritische periode te werken. Mogelijk dat voor de werkzaamheden een ontheffing aangevraagd zal worden, zodat ook binnen de kritische periode werkzaamheden plaats kunnen vinden. De ontwikkeling van de woningen leidt niet tot onacceptabele veiligheidsrisico's. Bedrijven in de omgeving worden niet belemmerd in eventuele ontwikkeling en de verkeersgeneratie neemt niet onevenredig toe.

De kenmerken, plaats en potentiële effecten van de ontwikkeling geven op basis van het voorgaande geen aanleiding ernstige milieugevolgen te verwachten die het nodig maken van een m.e.r.-beoordelingsprocedure te volgen.

4.12.3 Conclusie

Op basis van voorgaande kan gesteld worden dat er geen ernstige milieugevolgen te verwachten zijn die het nodig maken een m.e.r.-beoordelingsprocedure te volgen.



5 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

De planontwikkeling komt geheel voor rekening en risico van de initiatiefnemer. De ontwikkeling zal geschieden conform hetgeen bepaald is in de Wet Ruimtelijke ordening. De verwezenlijking van het plan is dan ook niet afhankelijk van gemeentelijke investeringen. De kosten voor de ambtelijke afhandeling van de procedure worden niet verrekend op basis van de daarvoor geldende leges. Hiervoor zal een anterieure overeenkomst worden opgesteld. Voor wat betreft planschade zal de gemeente met initiatiefnemer eveneens een (anterieure) overeenkomst afsluiten. Het plan wordt dan ook economisch haalbaar geacht.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voor onderhavig ontwerpbesluit wordt de uniforme voorbereidingsprocedure gevolgd als bedoeld in hoofdstuk 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht.

Van belang om te vernoemen is dat er een informatieavond met belanghebbenden uit de directe omgeving is georganiseerd op 25 april 2018. Op de desbetreffende avond zijn tussen de 15 en 20 mensen afgekomen, van de 48 adressen die genodigd waren. Een viertal heeft zijn of haar adres achtergelaten zodat zij op de hoogte kunnen worden gehouden wat betreft de vorderingen van de planontwikkeling. Initiatiefnemer is voornemens te voldoen aan deze verwachting.

Naar aanleiding van de gehouden informatieavond is er op verzoek van enkele belanghebbenden een afspraak gemaakt om de zonnestudie te bespreken en toe te lichten. Dit als vervolg op de inloopavond.

De omgevingsvergunning heeft ter inzage gelegen van 21 juni 2019 t/m 1 augustus 2019. Belanghebbenden konden in die periode zienswijzen indienen. Tegen het ontwerpbesluit zijn drie zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen hebben betrekking op bezonning en privacy. Als gevolg van deze zienswijzen is de bezonningsstudie uitgebreid en zijn meerdere woningen in de omgeving meegenomen. Bijlage 6 bevat de aangepaste bezonningsstudie. Uit deze aangepaste bezonningsstudie is gebleken dat er voor de betreffende woningen nauwelijks verschil zal optreden ten aanzien van de bezonning van woning en tuin.

Buiten de aanvulling op de bezonningsstudie zal er geen aanpassing worden gedaan aan de ontwerpvergunning met bijbehorende stukken. Verwezen wordt naar de nota zienswijzen, waarin uitgebreid is gereageerd op de zienswijzen.



6 Eindconclusie

Voorliggend initiatief tot toestaan van een extra bouwlaag op het pand binnen de projectlocatie voldoet aan de eisen van goede ruimtelijke ordening.

Er is geen sprake van strijdigheid met de belangen van het Rijk of de provincie Zuid-Holland. Daarnaast levert de voorgenomen ontwikkeling geen onevenredige overlast op voor haar omgeving. Met het initiatief treden geen overtredingen op in het kader van de flora en faunawetgeving. Het voornemen leidt niet tot een afname van verkeer en omliggende woningen en bedrijven worden in milieutechnische zin niet extra belemmerd. Het voornemen is niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Voorts biedt het initiatief een bijdrage aan het behoud en het versterken van de leefbaarheid in het centrum. De ruimtelijke uitstraling van het pand wordt versterkt. Het plan is in lijn met het beleid van de gemeente Barendrecht voor optopping van panden aan de Middenbaan en voor het doel van de locatie: een “woon-werkmilieu”.





KUBIEK
Ruimtelijke Plannen

Kerkewijk 117
3904 JB Veenendaal
T. 0318 – 50 56 37

I. www.kubiek.nu
E. info@kubiek.nu