

Midden-Delfland

Kastanjehof



bestemmingsplan

Midden-Delfland

Kastanjehof

bestemmingsplan

identificatie

identificatiecode:

NL.IMRO.1842.bpML08Kast10-va01

projectnummer:

200802.14582.00

opdrachtgever:

mw. ir. M.C. Koot

planstatus

datum:

03-07-2009

12-08-2009

08-01-2010

31-08-2010

status:

concept

voorontwerp

ontwerp

vastgesteld

opdrachtgever:

Van Thiel Ontwikkeling BV

Inhoud

1. Inleiding	blz. 5
1.1. Aanleiding	5
1.2. Plangebied	5
1.3. Vigerend bestemmingsplan	5
1.4. Leeswijzer	5
2. Huidige en toekomstige situatie	7
2.1. Planbeschrijving	7
2.2. Verkeer	9
3. Beleidskader	13
3.1. Inleiding	13
3.2. Rijksbeleid	13
3.3. Provinciaal beleid	13
3.4. Gemeentelijk beleid	14
3.5. Conclusie	15
4. Juridische planbeschrijving	17
4.1. Planvorm	17
4.2. Plansystematiek	17
4.3. Uitleg van de regels	18
5. Onderzoeken	23
5.1. Inleiding	23
5.2. Distributieplanologisch onderzoek	23
5.3. Water	23
5.4. Wegverkeerslawaaï	26
5.5. Milieuhinder bedrijvigheid	29
5.6. Horeca	29
5.7. Externe veiligheid	30
5.8. Kabels en leidingen	30
5.9. Bodemkwaliteit	31
5.10. Luchtkwaliteit	31
5.11. Ecologie	33
5.12. Archeologie	36
6. Uitvoerbaarheid	39
6.1. Economische uitvoerbaarheid	39
6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	39
6.3. Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	40

Bijlagen:

1. Wegverkeerslawaaï.
2. Toelichting Staat van Horeca-activiteiten.

Figuur 1.1 Ligging plangebied



1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De ontwikkeling aan de Kastanjehof betreft de herontwikkeling van het verouderde winkelcentrum Kastanjehof tot een modern winkelhart naast Veldesteijn. Naast het aantrekkelijker maken van de winkelruimten, betekent dit ook het verbeteren van de woonkwaliteit van de boven de winkelruimten gelegen woningen en nieuwbouw van winkel- en woonruimten. In opdracht van Van Thiel Ontwikkeling BV is een renovatie- en transformatieplan opgesteld, is distributieplanologisch onderzoek uitgevoerd en vervolgens een bouwplan uitgewerkt. Om een juridisch kader te bieden voor de voorgenomen ontwikkelingen is besloten deze plannen op te nemen in een nieuw bestemmingsplan.

1.2. Plangebied

De Kastanjehof ligt op korte afstand van het Kerkplein en het vormt als het ware het middestuk in het blok gelegen tussen de Langetaam, de Stationsstraat, de Huis te Veldelaan en de 's Herenstraat. Het plein van de Kastanjehof valt slechts voor een gedeelte binnen het plangebied. Zie figuur 1.1 voor de exacte ligging en begrenzing van het gebied.

1.3. Vigerend bestemmingsplan

In het plangebied vigeren de volgende bestemmingsplannen:

- bestemmingsplan 'Kern Maasland', vastgesteld door de gemeenteraad op 19 mei 2009;
- bestemmingsplan 'Historische kern Maasland', vastgesteld door de gemeenteraad op 7 april 2009.

1.4. Leeswijzer

Het bestemmingsplan 'Kastanjehof' bestaat uit een toelichting, de plankaart en de regels. De toelichting vormt het niet-juridisch bindende onderdeel van het bestemmingsplan en beoogt op heldere wijze uiteen te zetten welke afwegingen ten grondslag liggen aan de regeling en welke aspecten in de overweging zijn betrokken. Ten behoeve hiervan is de toelichting als volgt opgebouwd:

- hoofdstuk 2 geeft een weergave van de huidige en toekomstige situatie;
- hoofdstuk 3 vat de relevante beleidsstukken samen;
- hoofdstuk 4 geeft een uitleg bij de regels die bij dit plan behoren;
- hoofdstuk 5 toont de uitgevoerde onderzoeken op gebied van milieu, verkeer, bodem, archeologie, ecologie, etc;
- hoofdstuk 6 maakt de uitvoerbaarheid van het plan inzichtelijk.

Tot slot bevat de toelichting een aantal bijlagen behorende bij de uitgevoerde onderzoeken zoals omschreven in hoofdstuk 4.

2. Huidige en toekomstige situatie

7

2.1. Planbeschrijving

Huidige situatie

De Kastanjehof is een winkelcentrum uit de jaren '70/'80, bestaande uit een (leegstaande) buurtsupermarkt, een bakker, een kapsalon en twee horecavestigingen. Het centrum heeft een introverte uitstraling en voldoet niet meer aan de eisen van deze tijd.

Boven de winkelruimten zijn 10 woonappartementen aanwezig. Deze worden ontsloten via een galerij aan de achterzijde, aan de bedieningshof voor de winkels.

De supermarkt is in een grotere en moderne vorm verhuisd naar het nabij gelegen nieuwe Veldesteijncomplex, een nieuw winkelcentrum gericht op de dagelijkse boodschappen.

Toekomstige situatie

Nu er een nieuw foodwinkelcentrum in de buurt is gerealiseerd en de voormalige supermarkt is vrijgekomen, kan voor de Kastanjehof een nieuwe functie worden gezocht. Gekozen is voor een concept met boodschappenwinkels zoals een bakker, een drogist en een gemaks-winkel, in aanvulling op het aanbod in Veldesteijn. Zo vullen de twee complexen elkaar aan tot een compleet aanbod van frequent benodigde boodschappen.

De bebouwing en inrichting van de Kastanjehof zullen worden aangepast om de Kastanjehof tot een aantrekkelijk boodschappencentrum te maken. Zo worden aan de voorzijde nieuwe puien aangebracht die enerzijds meer winkelruimte tot gevolg hebben en anderzijds een meer extraverte uitstraling aan de winkels geven dan de huidige teruggelegen winkelfronten.

De bestaande bovenwoningen krijgen een nieuwe entree aan een nieuw pleintje op de kop van de bedieningshof. De bestaande trap wordt gerenoveerd en er wordt ruimte gecreëerd om een lift te kunnen plaatsen. De galerij op de eerste etage wordt overdekt met een transparante overkapping. Aan de buitenzijde van de bedieningshof worden bergingen voor de woningen gerealiseerd, samen met overdekte opstelplaatsen voor de containers van de winkels. De bedieningshof kan met poorten worden afgesloten, zodat alleen de bewoners en de winkeliers toegang hebben tot dit gebied.

De nu aanwezige laagbouw ter plaatse van de vroegere supermarkt wordt gesloopt. Ter plaatse wordt een compact vrijstaand gebouw gerealiseerd met op de begane grond 120 m² winkelruimte, bij voorkeur ingevuld met daghoreca, en op de verdieping 4 woningen. Deze woningen bestaan uit een laag met kap. De woningen hebben aan de westzijde ieder hun eigen ingang op de begane grond. Met de vervanging van de bestaande laagbouw door dit vrijstaande gebouw krijgt het winkelplein vanaf de Langetaam een meer open entree met aan weerszijden winkels. Zie figuur 2.1 voor een ruimtelijke weergave van de ontwikkeling.

Figuur 2.1 Ruimtelijke weergave van de winkels vanaf het plein



Het nieuwe blok wordt voorzien van een vernuftige verwerking van de koelinstallaties van de winkels op de begane grond. Er wordt namelijk een 'bak' in de vorm van een langgerekte schoorsteen over de lengte van het gehele dak geplaatst waarin naast koelinstallaties ook de overige technische voorzieningen zoals rookkanalen worden verwerkt. Naast een sierlijke dakvorm, heeft deze wijze van afwerking een geluidsreducerende werking tot gevolg.

Aan de Stationsstraat wordt een nieuwe boven- en benedenwoning gerealiseerd die het zicht op de minder fraaie blinde gevel van het bestaande complex wegneemt. Op de begane grond staat dit gebouw los van de winkelbebouwing om de bevoorradingshof van deze zijde bereikbaar te houden. Op de verdieping wordt, ook voor de ontsluiting van de bovenwoning, aangesloten op de galerij van de bestaande woningen. De hier aanwezige garage zal op een in het totaalplan passende wijze worden herbouwd.

In totaal wordt 270 m² winkelbebouwing afgebroken. Samen met het nieuwe blok, het naar voren verplaatsen van de winkelpuien, het integreren van de kiosk en het betrekken van het oude bergingsgebied bij de winkels zal het totaal bedrijfsvloeroppervlak voor de winkels met circa 36 m² worden vergroot.

Bij de herinrichting van het winkelgebied zullen ten minste 9 extra parkeerplaatsen worden aangelegd. Verder wordt aandacht besteed aan het stallen van fietsen en aan de verbinding met Veldesteijn.

Het laden en lossen zal evenals in de huidige situatie met name geschieden aan de achterzijde van de winkels. Overlast voor de bovengelegen woningen zal zoveel mogelijk worden beperkt door regels te stellen ten aanzien van laad- en lostijden.

2.2. Verkeer

Ontsluiting autoverkeer

De ontwikkeling betreft zes woningen en een vergroting van het bedrijfsvloeroppervlak van 36 m². De ontwikkeling is gelegen aan de Kastanjehof en wordt vanaf de Langetaam ontsloten. Ook is de locatie vanaf De Stationsstraat bereikbaar. Via de Langetaam en de Stationsstraat kan in westelijke richting via de Huis te Veldelaan naar de Koningin Julianaweg gereden worden en via de Langetaam tevens in oostelijke richting naar 'Het Ambacht'. De Stationsstraat wordt ter hoogte van de Kastanjehof afgesloten voor autoverkeer, waardoor er twee wegdelen ontstaan. De nieuwe boven- en benedenwoning zijn voor het autoverkeer zodoende alleen bereikbaar via het oostelijk deel van de Stationsstraat vanaf de 's Herenstraat. De 's Herenstraat kent eenrichtingsverkeer in noordelijke richting. Verkeer naar de woningen toe zal via de Kerkweg en het zuidelijk deel van de 's Herenstraat de woningen bereiken. Vertrekkend verkeer vanaf de woningen zal via het noordelijk deel van de 's Herenstraat naar de Langetaam of Prinses Beatrixlaan rijden.

Alle wegen binnen de kern Maasland zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 30 km/h. De Koningin Julianaweg kent een verzamelfunctie voor verkeer en ontsluit richting de A20 en Maassluis en richting de N468 naar Schipluiden. De ontsluiting voor autoverkeer is redelijk tot goed.

Ontsluiting langzaam verkeer

Het langzaam verkeer wordt op de wegen op en rondom de ontwikkeling conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig gemengd met het gemotoriseerd verkeer afgewikkeld. Alle wegen

zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h. Ten noorden van de locatie is een zelfstandig verbindend fietspad richting Schipluiden en Delft aanwezig. De ontsluiting voor fietsverkeer is goed.

Ontsluiting openbaar vervoer

Op circa 350 m vanaf de ontwikkeling is een bushalte gelegen langs de Hofsingel. De bus verbindt Maasland 1x per uur per richting met Delft en Maassluis. In deze plaatsen kan worden overgestapt op het landelijke spoornetwerk. Op 1,3 km van de locatie bevindt zich een busstation met regionale busdiensten. Gezien de laagfrequente bediening is de ontsluiting per openbaar vervoer matig.

Parkeren

Voor het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt uitgegaan van de parkeerkencijfers uit publicatie 182 (CROW, 2008). De gemeente Midden-Delfland, waar Maasland toe behoort, is een matig stedelijke gemeente. Aangezien de ontwikkeling is gelegen in het centrum en het middeldure woningen betreft, is het parkeerkencijfer 1,3 tot 1,5 parkeerplaats per woning. Voor de zes woningen moeten 8 tot 9 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Voor de functies die binnen de bestemming mogelijk zijn, wordt aangesloten bij het parkeerkencijfer voor wijk-/buurt-/dorpscentra. In de huidige situatie is reeds een vergelijkbare functie aanwezig (supermarkt), welke door onderhavig plan vervangen wordt door vergelijkbare functies. De toename van het bedrijfsoppervlak bedraagt 36 m². De toename van de parkeerbehoefte ten opzichte van de bestaande situatie bedraagt 1 parkeerplaats, uitgaande een kencijfer van 2,5 tot 4 parkeerplaatsen per 100 m² bvo.

De totale parkeerbehoefte van het plan bedraagt circa 9 tot 10 parkeerplaatsen. Ten opzichte van de huidige situatie worden 9 nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd in de Kastanhof. Gesteld kan worden dat de parkeerbehoefte van de ten opzichte van de huidige situatie uit te breiden voorzieningen en de nieuw te realiseren woningen kan worden opgevangen. Er worden derhalve geen parkeerproblemen verwacht.

Verkeersgegevens

De verkeersgegevens die ten grondslag liggen aan het onderzoek met betrekking tot wegverkeerslawaaai zijn opgenomen in tabel 2.1. De verkeersintensiteiten van de verschillende wegen zijn gebaseerd op tellingen, die in 2006 hebben plaatsgevonden. De gegevens zijn vanaf 2006 geëxtrapoleerd naar 2020, uitgaande van een autonome groei van 1,5% per jaar. Omdat voor de Langetaam en de Stationsstraat geen intensiteitsgegevens beschikbaar zijn, is voor die wegen een aanname gedaan op basis van de functie van de weg en de te ontsluiten percelen.

Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie van zes woningen bedraagt op basis van kencijfers uit publicatie 256 (CROW, 2007) circa 40 mvt/etmaal. De verkeersintensiteit wordt met deze verkeersgeneratie opgehoogd. De verkeersgeneratie van de functies op de begane grond wordt niet meegenomen in het onderzoek, omdat er sprake is van vervanging van bestaande functies en de geringe vergroting van het bedrijfsvloeroppervlak niet tot noemenswaardige verhoging van de verkeersgeneratie zal leiden. Het extra verkeer als gevolg van de ontwikkeling leidt niet tot knelpunten op de ontsluitende wegen.

Tabel 2.1 Verkeersgegevens in mvt/etmaal (afgerond op 50-tallen)

	2006	2009 excl. ontw.	2009 incl. ontw.	2020 excl. ontw.	2020 incl. ontw.
's Herenstraat	1.150	1.200	-*	1.400	-*
Langetaam	1.000	1.050	1.100	1.250	1.300
Stationsstraat**	50	50	-*	50	-*

* Via deze wegen wordt de ontwikkeling niet ontsloten.

** Er is sprake van een doodlopende straat, waardoor de verkeersintensiteit minimaal is.

3.1. Inleiding

Ontwikkelingen worden breder gedragen naarmate overheidsbeleid hierin voorziet of de ontwikkelingen in overeenstemming zijn met de beleidslijnen op de verschillende niveaus. In de volgende paragrafen wordt het beleid uiteengezet op rijks, provinciaal en gemeentelijk niveau, waarna wordt geconcludeerd in hoeverre de ontwikkelingen op de Kastanjehof hiermee overeenkomen.

3.2. Rijksbeleid

Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid (2008)

In juni 2008 heeft het kabinet de Realisatieparagraaf Nationaal ruimtelijk beleid vastgesteld welke is toegevoegd aan de Nota Ruimte. Deze paragraaf geeft inzicht in welke nationale belangen het kabinet heeft gedefinieerd en op welke wijze het Rijk deze wil verwezenlijken. In het bijzonder welke belangen zullen worden gewaarborgd in de AMvB-ruimte. De Realisatieparagraaf beschrijft enerzijds voor de Nota Ruimte hoe het beleid van de PKB-teksten wordt gerealiseerd en anderzijds, voor de andere vigerende ruimtelijke nota's, hoe de PKB-teksten die zijn bedoeld door te werken tot op lokaal niveau worden gerealiseerd.

Volgens de realisatieparagraaf dient in bestaand stedelijk gebied optimale benutting van bestaand bebouwd gebied plaats te vinden om verrommeling een halt toe te roepen. Bunde-ling van verstedelijking en economische activiteiten betekent dat nieuwe bebouwing voor deze functies grotendeels geconcentreerd wordt gelokaliseerd, dat wil zeggen in bestaand bebouwd gebied, aansluitend op het bestaande bebouwde gebied of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten. Hierdoor neemt de noodzaak af om open ruimte te gebruiken voor bebouwing. Het kabinet streeft er naar om tussen de 25 en 40 procent van alle nieuwe woningen, winkels en kantoren binnen de bestaande steden en dorpen te bouwen.

3.3. Provinciaal beleid

Provinciale Structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland' (2010)

De provincie heeft een integrale structuurvisie tot 2020 ontwikkeld voor de ruimtelijke ordening in Zuid-Holland. De nieuwe Structuurvisie vervangt de vier streekplannen en de Nota Regels voor Ruimte. Op 2 juli 2010 stelden Provinciale Staten de definitieve Provinciale Structuurvisie vast. De kern van Visie op Zuid-Holland is het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit binnen Zuid-Holland. Dit draagt bij aan een goede kwaliteit van leven en een sterke economische concurrentiepositie. De visie is opgebouwd uit vijf integrale hoofdpogaven, namelijk:

- aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel;
- duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie;

- divers en samenhangend stedelijk netwerk;
- vitaal, divers en aantrekkelijk landschap;
- stad en land verbonden.

Op de functiekaart behorende bij de structuurvisie is het plangebied aangeduid als stads- en dorpsgebied met de aanduiding 'Provinciaal landschap'. Het provinciaal beleid is bij stedelijke ontwikkelingen gericht op intensiveren van het bestaande gebruik, bijvoorbeeld door stapelen of geschikt maken van bebouwing voor meerder functies. De onderhavige ontwikkeling sluit hierbij aan.

Regionaal Structuurplan Haaglanden

Het Regionaal Structuurplan Haaglanden (RSP) is zoveel mogelijk in het streekplan Zuid-Holland West opgenomen. Het RSP geldt als referentiekader voor de bestemmingsplannen van de gemeente in het stadsgewest Haaglanden. In het structuurplan wordt het plangebied aangeduid als bestaand stads- en dorpsgebied. Net als in het streekplan ligt de nadruk op herstructureren in en intensiveren van bestaand stedelijk gebied naast het plegen van woningbouw op nieuwbouwlocaties. Met de ontwikkeling die met onderhavig bestemmingsplan mogelijk gemaakt wordt, is ruim baan gegeven aan herstructurerings- en intensiveringsmogelijkheden.

Structuurvisie detailhandel Stadsgewest Haaglanden

Ter beoordeling van nieuwe uitbreidingsplannen zijn in de structuurvisie beslissingschema's opgenomen voor regionale plantoetsing. Hierbij geldt dat zodra een plan wordt ingediend waarbij hetzij het metrage uitstijgt boven het aangegeven planvolume dan wel wanneer het plan resulteert in een hoger totaalmetrage per inwoner dan aangegeven, een regionale afweging moet plaatsvinden. Bij onderhavige ontwikkeling gaat het om niet om een uitbreiding maar om een herschikking van bestaande ruimte zodat het voresntaande niet van toepassing is.

3.4. Gemeentelijk beleid

Gebiedsvisie Midden-Delfland ® 2025

Op initiatief van de gemeente Midden-Delfland hebben de zeven betrokken gemeenten, het Hoogheemraadschap, de provincie Zuid-Holland, de twee stadregio's, het Rijk en het Recreatieschap Midden-Delfland in samenwerking met grondeigenaren en andere private partijen een gebiedsvisie opgesteld.

De gebiedsvisie is het antwoord op de uit 1977 daterende Reconstructiewet (die in 2008 is afgelopen), die het gebied met succes heeft beschermd tegen de oprukkende verstedelijking van de Zuidvleugel. Dit heeft ervoor gezorgd dat Midden-Delfland gebied nu één van de laatste nog opengebleven, agrarische cultuurlandschappen in de Zuidvleugel van de Randstad is. Het besef dat dit unieke landschap behouden, beschermd en versterkt moet worden, wordt breed gedragen.

In de gebiedsvisie worden sfeerbeelden beschreven die richtinggevend zijn voor de toekomstige ontwikkelingen op het gebied van landschap, groene gebieden, water, cultuurhistorie en recreatie. Zo zijn natuur en landschap maximaal beschermd en goed toegankelijk. De cultuurhistorie is alom aanwezig en de zorg voor landschap en dorpen is direct zichtbaar. De typerende dorpsgezichten (waaronder Maasland), het water en de groene ruimte geven het landschap zijn karakteristieke uiterlijk.

Vitale Dorpen, Streefbeeld behoud door ontwikkeling (in concept)

De gemeente stelt een visie op voor de dorpen van Midden-Delfland tot 2025, bestaande uit een streefbeeld, strategie en het uitvoeringsprogramma. Het streefbeeld is geen eindbeeld, maar een gemeenschappelijke richting voor het stellen van prioriteiten.

Het streefbeeld gaat uit van doorontwikkeling van eigen aard en kwaliteiten. Maasland behoudt zijn huidige dorpsgrenzen. Cultuurhistorie en het pittoreske karakter moeten behouden blijven. Uitgangspunten zijn:

- inbreiding door compact bouwen zonder hoogbouw;
- behoud van de identiteit van het dorp;
- een rustig en multifunctioneel centrum;
- voldoende winkels;
- ruimte voor cultuur en sport;
- mogelijkheden voor combinaties van wonen en werken.

Vigerende bestemmingsplannen

Het bestemmingsplan 'Kern Maasland' vormt voor het overgrote deel het geldende toetsingskader voor het plangebied. De planlocatie omvat ingevolge dit bestemmingsplan de volgende bestemmingen: V - VB (Verkeer - Verblijf), GD (Gemengd).

Binnen de bestemming V - VB is het onder meer toegestaan te parkeren, huisvuil te verzamelen, groen- en waterpartijen en nutsvoorzieningen te realiseren.

Binnen de bestemming GD is horeca tot en met categorie 1b toegestaan, met uitzondering van het Chinees restaurant. Voor het oppervlak van dit restaurant is categorie 1c toegestaan. Detailhandel wordt op kleine schaal toegelaten door een maximaal bedrijfsvloeroppervlakte per vestiging voor te schrijven. Wonen is alleen toegestaan op de verdiepingen. Bouwhoogten betreffen 4 m en 9 m.

In de zuidwesthoek van het plangebied vigeert het plan 'Historische kern Maasland' en omvat in onderhavig geval de bestemmingen VV (verkeer en verblijfsdoeleinden) en P (autoboxen en bergplaatsen). Afgezien van autoboxen of bergplaatsen ter plaatse van en ten behoeve van de bestemming P, zijn op de gronden die binnen dit bestemmingsplan vallen geen gebouwen toegestaan, waarbij verder geldt dat de maximale goot- dan wel bouwhoogte 3 m bedraagt.

3.5. Conclusie

De ontwikkelingen aan de Kastanhof voorzien in de intensivering van het ruimtegebruik en in de versterking van ruimtelijke kwaliteit binnen een reeds verstedelijkt gebied en past hiermee in rijks- en provinciaal beleid. De ontwikkeling past tevens binnen de gemeentelijke beleidskaders. Zo betreft het een inbreidingslocatie met behoud van de identiteit van het dorp of zelfs versterking hiervan en wordt voorzien in ruimte voor winkels. Door een nieuw bestemmingsplan op te stellen wordt de ontwikkeling ook planologisch ingepast.

4. Juridische planbeschrijving

17

4.1. Planvorm

Het onderliggende bestemmingsplan is ontwikkelingsgericht. Gelet op de centrumlocatie van het plangebied en het definitief vastgestelde bouwplan is het gewenst om een gedetailleerde planvorm aan te houden.

Het bestemmingsplan voorziet in een juridisch-planologische regeling voor de ontwikkelingen die op en rond de Kastanjehof worden uitgevoerd. Het plein zelf ondergaat geen wijzigingen en om deze reden is ervoor gekozen het plein buiten het plangebied te laten. De toepasselijke regels voor dit gedeelte van het hof zijn zodoende te vinden in het vigerende bestemmingsplan 'Kern Maasland'. Dit geldt ook voor de winkelruimten die aan de Kastanjehof zijn gevestigd tegenover het te renoveren woon-/winkelcomplex.

4.2. Plansystematiek

Opbouw planregels

De regels van het plan bestaan uit de volgende onderdelen:

- inleidende regels;
- bestemmingsregels;
- algemene regels;
- overgangs- en slotregel.

Leeswijzer plankaart

Plankaart en bestemmingsregels

Op de plankaart zijn de voorkomende functies apart bestemd. Hierdoor is het mogelijk om met bijbehorend renvooi (verklaring van de bestemmingen) te zien welke bestemmingen aan de gronden binnen het plangebied zijn gegeven. In de bijbehorende regels zijn de bouwregels en de gebruiksregels alsmede ontheffingsregels te vinden.

Bestemmingsvlak en bouwvlak

De bestemmingen Gemengd en Wonen bestaan uit twee vlakken: een bestemmingsvlak en een bouwvlak. Het bestemmingsvlak geeft aan waar een bepaald gebruik is toegestaan. Het bouwvlak is een gebied dat op de plankaart is weergegeven waarvoor de mogelijkheden om gebouwen te bouwen in de regels zijn neergelegd. Bouwvlakken worden op de plankaart doorgaans voorzien van aanduidingen die betrekking hebben op de maatvoering. De bestemming Verkeer - Verblijfsgebied bestaat alleen uit een bestemmingsvlak.

Aanduidingen

Op de plankaart is een onderscheid gemaakt tussen drie verschillende aanduidingen. De aanduidingen die betrekking hebben op afmetingen zowel ten aanzien van het bouwen als ten aanzien van het gebruik, zijn maatvoeringsaanduidingen. Op de plankaart is sprake van

maatvoeringsaanduidingen ten behoeve van de maximale bouw- en goothoogte. De tweede groep aanduidingen betreft de functieaanduidingen. Hiermee wordt nader gespecificeerd welk gebruik in de verschillende deelgebieden is toegestaan. De in dit plan gebruikte functieaanduiding betreft 'garage'.

Op de plankaart is daarnaast één bouwaanduiding opgenomen. Bouwaanduidingen hebben in het algemeen betrekking op de wijze van bouwen en de verschijningsvorm van bouwwerken. De in het plangebied voorkomende bouwaanduiding is 'onderdoorgang'.

4.3. Uitleg van de regels

Inleidende regels

Begrippen (artikel 1)

De begrippen die het bestemmingsplan gebruikt worden zijn in dit artikel gedefinieerd. Dit wordt gedaan om interpretatieverschillen te voorkomen.

Wijze van meten (artikel 2)

Dit artikel maakt duidelijk hoe de lengte, breedte, hoogte, diepte en oppervlakte en dergelijke van gronden en bouwwerken worden gemeten of berekend. Alle begrippen waarin maten en waarden voorkomen worden in dit artikel verklaard.

Bestemmingsregels

Gemengd (artikel 3)

De bestemming Gemengd is gegeven aan de gronden waarop verschillende functies kunnen worden uitgeoefend. De begane grond van de panden die op deze gronden staan, dan wel worden opgericht kan worden gebruikt voor detailhandel, dienstverlening en verschillende soorten maatschappelijke functies. Horeca is toegestaan tot categorie 1b van de Staat van Horeca-activiteiten. Dit omvat kleinschalige horeca zoals een restaurant of een lunchroom. In de bijlage bij de regels is een compleet overzicht te vinden van toegelaten horeca-activiteiten. Als uitzondering op de toegelaten categorie 1b, is over een oppervlak van 250 m² horeca in de categorie 1c van de Staat van Horeca-activiteiten toegestaan. Deze toedeling zorgt ervoor dat, naast het café, het Chinese restaurant met afhaalmogelijkheid zijn activiteiten kan voortzetten. Overigens is een ontheffingsbevoegdheid voor het college van burgemeester en wethouders opgenomen om een horeca-activiteit toe te laten die één categorie hoger is ingeschaald, dan wel niet in de Staat is opgenomen. Voorwaarde hierbij is dat dit horecabedrijf naar aard en invloed op de omgeving gelijk kan worden gesteld met een bedrijf uit categorie 1b, dan wel 1c.

Vanaf de eerste verdieping zijn alleen woningen toegestaan. Aan de noordoostzijde van het plangebied worden bergingen opgericht (ter plaatse van de aanduiding 'garage') zowel voor de woningen als voor de functies die op de begane grond (kunnen) worden uitgeoefend.

In de woningen is het toegestaan op beperkte schaal bedrijfsmatige activiteiten/aan-huis-gebonden beroepen te ondernemen. Hierbij kan worden gedacht aan de uitoefening van een beroep als pedicure, notaris, etc. Als voorwaarde geldt dat de woonfunctie in grote mate wordt behouden. Om deze reden mag onder meer niet meer dan 25% van de woning in gebruik worden genomen voor een aan-huis-gebonden beroep, met een maximum van 40 m².

Overigens kunnen burgemeester en wethouders de bestemming Gemengd (gedeeltelijk) wijzigen naar Wonen waarmee op de begane grond woningen kunnen worden gerealiseerd. Onder de uitleg bij artikel 10 wordt hier nader op ingegaan.

De bouwregels die op deze gronden gelden zijn voor een deel consoliderend van aard. Zo geldt een bouwhoogte van 9 m voor de hoofdbebouwing, zoals deze ook in het vigerende plan is opgenomen. Voor de hoek op de Stationsstraat/Kastanjehof blijft een lagere bouwhoogte gelden, namelijk 4 m. Voor het nieuw te realiseren blok op de locatie waar de laagbouw van de voormalige supermarkt was gesitueerd overschrijdt de bouwhoogte de oorspronkelijk toegestane hoogte. De maximale bouwhoogte van 11 m is opgenomen om de specifieke afwerking van de nok ten behoeve van technische voorzieningen te kunnen realiseren. Daarnaast zorgt de goothoogte van 6,5 m ervoor dat er geen recht opgetrokken gevel kan worden gerealiseerd en de ruimte ten opzichte van de omliggende bebouwing visueel wordt vergroot. De bouwhoogte van de bergingen is gesteld op maximaal 3 m.

Verkeer - Verblijfsgebied (artikel 4)

De openbare ruimte rondom de bebouwing binnen het plangebied heeft de bestemming Verkeer - Verblijfsgebied gekregen. Hierbinnen staat een verblijfsfunctie centraal. Op deze gronden is het toegestaan parkeerplaatsen te realiseren. Ook kan deze ruimte worden aangewend voor voet- en fietspaden en overige voorzieningen die bij deze bestemming behoren, zoals nuts- en speelvoorzieningen.

Overigens kunnen burgemeester en wethouders de bestemming Verkeer - Verblijfsgebied in een deel van het plangebied wijzigen naar Wonen, waarmee erven bij de eventueel te realiseren woningen tot stand worden gebracht. De uitleg bij artikel 10 gaat hier nader op in,

Wonen (artikel 5)

Binnen de bestemming Wonen kan een gebouw worden opgericht ten behoeve van het wonen, inclusief een garage op de locatie waar de aanduiding 'garages' is weergegeven. Het bestemmingsvlak is groter dan het bouwvlak waarmee de benedenwoning aan de achterzijde voorzien is van een erf.

De bouwhoogte voor het bouwwerk dat binnen het bouwvlak kan worden opgericht heeft een maximum van 10 m en ter plaatse van de onderdoorgang aan de westzijde van de boven- en benedenwoning 7 m. Vanwege de realisatie van deze onderdoorgang geldt aan deze zijde een goothoogte van 7 m, Een goothoogte van 4 m is vastgesteld aan de oostzijde van de woningen gelet op de ruimtelijke aansluiting op de naastgelegen woningen. Ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' wordt voorzien in een doorgang van de Stationsstraat naar de Langetaam via de achterzijde van het winkelcomplex, Voor de garage geldt een maximale goothoogte van 3 m en een maximale bouwhoogte van 5 m.

In de woningen is het toegestaan op beperkte schaal bedrijfsmatige activiteiten/aan-huis-gebonden beroepen te ondernemen. Hierbij kan worden gedacht aan de uitoefening van een beroep als pedicure, notaris, etc. Als voorwaarde geldt dat de woonfunctie in grote mate wordt behouden. Om deze reden mag onder meer niet meer dan 25% van de woning in gebruik worden genomen voor een aan-huis-gebonden beroep, met een maximum van 40 m².

Algemene regels

In dit onderdeel van de regels komen algemene regels aan de orde die gelden voor alle bestemmingen in het bestemmingsplan. De algemene regels bestaan uit de volgende artikelen.

Antidubbeltelregel (artikel 6)

De antidubbeltelregel wordt opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld. De formulering van

de antidubbeltelregel wordt bindend voorgeschreven in artikel 3.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Algemene bouwregels (artikel 7)

Dit artikel bevat een algemene regeling voor een geringe overschrijding van bouwgrenzen door ondergeschikte onderdelen van gebouwen, zoals bijvoorbeeld de overschrijding door een erker tot maximaal 2 m. Voorts is een regeling opgenomen met betrekking tot hoogtematen waarin onder meer is geregeld dat de maximaal toegelaten hoogten mogen worden overschreden door ondergeschikte bouwdelen, zoals schoorstenen en liftkokers.

Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening (artikel 8)

De regel geeft invulling aan de afstemmingsbepaling tussen de bouwverordening en het bestemmingsplan ingevolge artikel 9 van de Woningwet. Artikel 9 van de Woningwet regelt primair dat de bouwverordening buiten toepassing blijft voor zover deze niet overeenstemt met het desbetreffende bestemmingsplan. Voor zover het bestemmingsplan geen regels bevat ten aanzien van een onderwerp dat in de bouwverordening is geregeld, is de bouwverordening wel van toepassing, tenzij het bestemmingsplan anders bepaalt. De bepaling voorkomt dat de bouwverordening onbedoeld aanvullend werkt bij onderwerpen die in het bestemmingsplan bewust niet zijn geregeld, bijvoorbeeld omwille van globaliteit. De relevante onderwerpen staan allemaal in paragraaf 2.5 van de bouwverordening.

Algemene ontheffingsregels (artikel 9)

In dit artikel wordt omschreven in welke gevallen ontheffing kan worden verleend voor overschrijding van de bouwgrenzen, voor zover deze afwijkingen niet onder de regel 'algemene bouwregels' valt te scharen. Dit betreft bijvoorbeeld de bevoegdheid om vrijstelling te verlenen ten behoeve van afwijking van de voorgeschreven maten en percentages. Ontheffing is overigens alleen mogelijk wanneer hiermee geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan aspecten als de woon- en milieusituatie van aangrenzende percelen.

Algemene wijzigingsregels (artikel 10)

In dit artikel wordt een opsomming gegeven van de regels waarmee door middel van een wijzigingsbevoegdheid ex artikel 3.6 Wro het mogelijk is enige flexibiliteit in het plan aan te brengen.

Bestemmingsgrenzen

De wijzigingsregel in dit plan betreft de overschrijding van de bestemmingsgrenzen. Deze bevoegdheid mag nadrukkelijk niet worden gebruikt om zodanig aanzienlijke wijzigingen van bestemmingen te bewerkstelligen, dat daarmee de essentie van het plan wezenlijk wordt veranderd.

Wro-zone - wijzigingsgebied

De tweede wijzigingsbevoegdheid is door middel van een zonering op de plankaart weergegeven. Binnen deze zone kunnen burgemeester en wethouders de bestemming op de begane grond van de betreffende panden wijzigen in de bestemming Wonen. De aangrenzende openbare ruimte aan de rand van het plein van de Kastanhof kan tevens in de bestemming Wonen worden gewijzigd, waarmee in een erf wordt voorzien bij de nieuwe woningen. Bij wijziging van Gemengd naar Wonen en van Verkeer - Verblijfsgebied naar Wonen is artikel 5 (Wonen) van overeenkomstige toepassing.

De achterliggende gedachte achter deze bevoegdheid is flexibiliteit bieden in het invullen van functies aan het Kastanhof, waarbij in eerste instantie de detailhandelfunctie voorop staat. Wijzigende marktomstandigheden kunnen er echter toe leiden dat winkelruimte niet ver-

huurbaar blijkt. Mocht de invulling van de panden niet realiseerbaar blijken met detailhandel of overige functies zoals toegestaan binnen de bestemming Gemengd, kunnen burgemeester en wethouders ervoor kiezen medewerking te verlenen aan de wijziging van de betreffende gronden naar de bestemming Wonen.

Opgemerkt wordt dat de wijzigingsbevoegdheid niet direct voor alle gronden binnen het Wro-zone – wijzigingsgebied hoeft te worden aangewend. Als gevolg van deze mogelijkheid behelst een belangrijke voorwaarde de bescherming van de bereikbaarheid van de bestaande winkels en de bestaande winkelstructuur. Hiermee wordt beoogd dat geen onsamenhangend geheel van woningen en winkels ontstaat, waarmee winkels die op het moment van gebruikmaking van deze bevoegdheid gedupeerd zouden kunnen worden als gevolg van verminderde bereikbaarheid. Het is zodoende van belang dat bij de wijziging van (een deel van) de bestemming Gemengd naar Wonen een logische aansluiting wordt gevonden bij de bestaande winkelstructuur.

Algemene procedureregel (artikel 11)

Dit artikel beschrijft de procedure die burgemeester en wethouders moeten volgen bij het verlenen van een ontheffing.

Werking wettelijke regelingen (artikel 12)

In de regels van een bestemmingsplan wordt in een (toenemend) aantal gevallen met verwijzing naar een (andere) wettelijke regeling een procedure, begrip en/of functie uit die andere regeling van toepassing verklaard. De van toepassing verklaarde wettelijke regeling geldt zoals deze luidt op het moment van de toepassing van de bestemmingsplanregels. Wijziging van de wettelijke regeling na de vaststelling van het bestemmingsplan zou anders zonder Wro-procedure een wijziging van het bestemmingsplan met zich mee kunnen brengen.

Overgangs- en slotregel

Bestaande afstanden en maten (artikel 13)

Met dit artikel worden de bestaande afwijkingen van het plan voor wat betreft bouwoverschrijdingen positief bestemd. Hiermee wordt voorkomen dat de huidige grenzen van het bestaande winkel/wooncomplex door een eventuele foutieve belijning of hoogteregeling onder het overgangsrecht zou worden gebracht.

In het afsluitende onderdeel van de regels komen de overgangs- en slotregel (artikel 14 en 15) aan de orde.

5.1. Inleiding

De verplichting om een goede ruimtelijke onderbouwing aan het bestemmingsplan ten grondslag te leggen, impliceert onderzoek naar verschillende sectorale aspecten. Aspecten als water, verkeer, ecologie en verschillende milieuaspecten zijn onlosmakelijk verbonden met het creëren van een ruimtelijke ordening. Onderstaande paragrafen maken inzichtelijk op welke wijze het onderzoeksaspect betrokken wordt bij de ontwikkelingen die dit plan mogelijk maakt en welke consequenties dit eventueel heeft voor het bestemmingsplan.

5.2. Distributieplanologisch onderzoek

In 2008 is door Droogh Trommelen en partners distributieplanologisch onderzoek uitgevoerd¹. Aan de hand van bevolkingscijfers, het huidige winkelaanbod in Maasland en een vergelijking met soortgelijke kernen in Nederland is berekend dat 3.300 m² wvo een haalbare omvang van winkelvoorzieningen in Maasland is. Invulling van Kastanjehof met winkels past hierin. Op basis hiervan zijn drie scenario's voor de Kastanjehof ontwikkeld: gericht op boodschappenwinkels, gericht bezochte winkels of overige voorzieningen. De eigenaar van het complex heeft gekozen voor ontwikkeling van de Kastanjehof tot boodschappencentrum in aanvulling op het complex Veldesteijn.

5.3. Water

Inleiding

Het is wettelijk verplicht een watertoets uit te voeren bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Dit is een procedure waarbij de initiatiefnemer in een vroeg stadium overleg voert met de waterbeheerder over de beoogde ontwikkeling. De watertoets heeft als doel het voorkomen van negatieve effecten die nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk hebben op het duurzame waterbeheer. Hiertoe dient de waterbeheer deze paragraaf goed te keuren alvorens het plan wordt vastgesteld.

In het plangebied is het Hoogheemraadschap van Delfland verantwoordelijk voor het waterbeheer, de gemeente Midden-Delfland voor de riolering en de provincie Zuid-Holland voor het diepe grondwater.

Hieronder wordt ingegaan op de relevante beleidskaders. Daarna worden de huidige water-relevante situatie en de effecten van de beoogde ontwikkelingen per waterrelevant aspect beschreven.

1) Projectnr. 710.0108, Maasland invulling Kastanjehof, 4 maart 2008, Droogh Trommelen en partners.

Beleid duurzaam waterbeheer

Beleid waterbeheerder

In het Waterbeheersplan 2006-2009 wordt het beleid van het Hoogheemraadschap van Delfland beschreven. Het plan bevat doelen voor de taken Hoogheemraadschap: de zorg voor veilige dijken; het voorkomen van wateroverlast; het tegengaan van watertekorten, verdroging en verzilting; het verbeteren van de waterkwaliteit en het zuiveren van afvalwater. Inmiddels is het Ontwerp Waterbeheersplan 2010-2015 vastgesteld. Dit plan beschrijft de strategische keuzes, de doelen voor het waterbeheer en de financiële consequenties daarvan. De complexiteit van het gebied en de omvang van de noodzakelijke investeringen dwingen tot het stellen van prioriteiten.

In het kader van de afstemming van het waterbeleid met ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening heeft het Waterschap in 2007 een Waterkansenkaart opgesteld. Deze Waterkansenkaart kan gezien worden als de nadere, gebiedsspecifieke uitwerking van de Deelstroomgebiedsvisie Midden-Holland. Ten slotte is in 2007 een Handreiking Watertoets, ruimte voor water in ruimtelijke plannen opgesteld. Met deze handreiking wordt inzicht gegeven in de wijze waarop het Hoogheemraadschap Delfland procedureel en inhoudelijk omgaat met de watertoets.

Gemeentelijk waterbeleid

Op dit moment is de gemeente samen met het Hoogheemraadschap van Delfland bezig met het opstellen van het waterplan 2010-2015. Het waterplan is een integratiekader voor het totale waterbeheer in Midden-Delfland. Hierbij heeft de gebiedsvisie Midden-Delfland@2025 centraal gestaan. Dit is uitgewerkt in een drietal strategische thema's, zijnde: de wateropgave (veiligheid, waterkwantiteit, waterkwaliteit, de afvalwaterketen en beheer en onderhoud), Landschap (agrarische sector en recreatie) en Samenwerking (watertoets, grondwater en (in ontwerp) het waterfonds).

In het Gemeentelijk Rioleringsplan 2006-2010 heeft de gemeente haar visie op het stedelijk waterbeheer vastgelegd. Binnen dit plan is er sprake van drie verschillende zorgplichten: stedelijk afvalwater, afstromend hemelwater en afvloeiend grondwater. De doelstellingen van de zorgplichten sluiten aan bij de uitgangspunten van de KRW. De hierin beschreven ontwikkelingen en het meerjaren onderhoudsprogramma is de basis voor de vastgestelde gemeentelijke rioolheffing over deze periode.

Huidige situatie

Het winkelcentrum Kastanjehof ligt in de kern Maasland in de gemeente Midden-Delfland en is een gemengde bestemming toebedeeld. Deze bestaat voornamelijk uit detailhandel en wonen (boven de winkels). Het plangebied is bijna volledig verhard en het brutoppervlak is circa 0,2 ha.

Bodem en grondwater

Conform de bodemkaart van Nederland bestaat de ondergrond van nature uit zeekleigrond met een grondwatertrap II. Dat wil zeggen dat de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) van nature hoger dan 0,4 m beneden het maaiveld is en de gemiddeld laagste grondwaterstand (GLG) tussen de 0,5 m en 0,8 m beneden het maaiveld is.

De omgeving van de kern (Dijkpolder) heeft een maaiveldhoogte variërend van circa NAP -1,3 m tot NAP -1,7 m. De maaiveldhoogte van de kern varieert van NAP 0 m tot NAP +2 m. De kern van Maasland is in de loop der tijd opgevuld met gebiedsvreemd zandgrond en er is diverse verharding aangebracht. Het gebied maakt geen onderdeel uit van een grondwaterbeschermingszone.

Veiligheid en waterkering

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een kwetsbare veiligheidszone en er bevinden zich geen waterkeringen in het gebied.

Waterhuishouding

Het plangebied ligt in de Dijkpolder (streefpeil van NAP zomerpeil -2,30, winterpeil -2,40). In 2005 heeft het hoogheemraadschap in deze polder een tekort aan waterberging van 75.600 m³ berekend. In 2010 wordt de wateropgave opnieuw bekeken. In het plangebied zelf is geen open water aanwezig.

Waterkwaliteit en ecologie

Er bevinden zich geen waterpartijen met ecologische waarde of ecologische verbindingzones in en rondom het plangebied.

Afvalwater en riolering

De huidige bebouwing is aangesloten op een gemengd rioolstelsel.

Toekomstige situatie

Door de verhuizing van de supermarkt ontstaat ruimte voor nieuwe winkels om ter plaatse detailhandel uit te oefenen of voor de komst van andere functies. Tevens bevat het plan een wijzigingbevoegdheid om de leeggekomen ruimte in te richten voor grondgebonden woningen en een deel van het verhard oppervlak in het openbaar gebied groen in te richten.

Bodem en grondwater

Ter voorkoming van grondwateroverlast hanteert het Waterschap een minimale drooglegging van 0,7 m ten opzichte van het oppervlaktewaterpeil. De nieuwe inrichting dient aan deze norm te voldoen.

Veiligheid en waterkering

De ontwikkelingen in het plangebied hebben geen gevolgen voor de waterveiligheid in de omgeving.

Waterhuishouding

De nieuwe inrichting van het plangebied leidt niet tot een toename van verhard oppervlak. In het kader van de stedelijke wateropgave hanteert het Hoogheemraadschap van Delfland een watercompensatie eis van 325 m³/ha bruto plangebied. Dit komt voor het plangebied neer op 72 m³ oppervlakte watercompensatie. Aangezien er geen open water in het plangebied aanwezig is, dient deze compensatie elders in de Dijkpolder te worden opgelost. In het kader van het waterplan 2010-2015 wordt er een gemeentelijke regeling (waterfonds) opgezet. Indien watercompensatie niet op eigen terrein te realiseren is, biedt dit fonds mogelijkheden tot het afkopen van deze compensatie. Vervolgens draagt de gemeente zorg voor oplossingen binnen het betreffende peilgebied.

Waterkwaliteit en ecologie

Deze ontwikkeling heeft geen invloed op het hydrologisch ecosysteem in de omgeving. Verder geldt ter voorkoming van diffuse verontreiniging van water en bodem, dat er bij alle bouwplannen geen zink, lood-, koper- of PAK's-houdende bouwmaterialen mogen worden toegepast.

Afvalwater en riolering

In het gebied ligt geen gemengd rioolstelsel. Om te voldoen aan de Leidraad Riolerings West-Nederland en de Beslisboom Afkoppelen wordt het hemelwater en vuilwater bij de

erfgrens gescheiden aangeleverd, zodat t.z.t. afstromend hemelwater van schone oppervlakken afgekoppeld afgevoerd kan worden naar het rioolstelsel voor hemelwater. Op deze manier wordt t.z.t. voorkomen dat schoon hemelwater wordt afgevoerd naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie.

Conclusie

Met in achtneming van het bovenstaande, kan worden geconcludeerd dat het bestemmingsplan geen negatieve gevolgen heeft voor de bestaande waterhuishoudkundige situatie. De waterrelevante ontwikkelingen voldoen aan de doelstellingen van duurzaam waterbeheer. Deze waterparagraaf is ter goedkeuring toegezonden aan het Hoogheemraadschap. De opmerkingen van hun zijde, zullen in een latere fase worden meegenomen in dit bestemmingsplan.

5.4. Wegverkeerslawaaï

Beoogde ontwikkeling

Met de ontwikkeling zullen zes nieuwe woningen worden gerealiseerd; vier appartementen en een boven- en benedenwoning. Nieuwe woningen zijn volgens de Wet geluidhinder (Wgh) nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen waarvoor akoestisch onderzoek dient plaats te vinden.

Toetsingskader

Normstelling

Langs alle wegen – met uitzondering van 30 km/h-wegen en woonerven – bevinden zich op grond van de Wgh geluidszones waarbinnen de geluidshinder vanwege de weg moet worden getoetst. De breedte van de geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en van binnen of buiten stedelijke 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 geluidshinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat L_{den} (L day-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. Deze waarde vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

Nieuwe situaties

Voor de geluidsbelasting aan de buitengevels van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen de wettelijke geluidszone van een weg geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. In bepaalde gevallen is vaststelling van een hogere waarde mogelijk. Hogere grenswaarden kunnen alleen worden verleend nadat is onderbouwd dat maatregelen om de geluidsbelasting aan de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Deze hogere grenswaarde mag de uiterste grenswaarde niet te boven gaan. Voor de beoogde binnenstedelijke ontwikkeling geldt een uiterste grenswaarde van 63 dB. Wanneer de gestelde uiterste grenswaarde wordt overschreden, biedt de Wgh de mogelijkheid woningen te realiseren met een dove gevel, dat wil zeggen, een gevel met slechts incidenteel te openen delen. De geluidswaarde binnen de woningen (binnenwaarde) dient in alle gevallen te voldoen aan de in het Bouwbesluit neergelegde norm van 33 dB.

Correctie op basis van artikel 110g Wgh

Krachtens artikel 110g van de Wet geluidhinder mag het berekende geluidsniveau van het wegverkeer worden gecorrigeerd in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden. Van deze aftrek is gebruikgemaakt.

Onderzoek

De nieuw te bouwen woningen aan de Stationsstraat en de Langetaam liggen niet binnen een geluidszone van een gezoneerde weg. Op basis van het snelheidsregime zijn alle wegen in de buurt van de Stationsstraat en de Langetaam gedezoneerd.

30 km/h-wegen

Zoals uit het voorgaande kan worden geconcludeerd geldt voor wegen die zijn ondergebracht in een 30 km/h-gebied geen wettelijke geluidszone en is langs deze wegen akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaï in nieuwe situaties op grond van de Wgh niet verplicht. Op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening echter aanneemelijk te worden gemaakt dat sprake is van een aanvaardbaar geluidsniveau. Indien dit niet aanneemelijk is, dient te worden onderbouwd of maatregelen ter beheersing van de geluidsbelasting aan de gevels noodzakelijk, mogelijk en doelmatig zijn. Ter onderbouwing van de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting wordt bij gebrek aan wettelijke normen aangesloten bij de benaderingswijze die de Wgh hanteert voor gezoneerde wegen. Vanuit dat oogpunt worden de eerder vermelde voorkeursgrenswaarde en de uiterste grenswaarde uit de Wgh als referentiekader gehanteerd.

Daarnaast is van belang dat zodanige gevelmaatregelen worden genomen dat de maximaal aanvaarde binnenwaarde op grond van het Bouwbesluit ten hoogste 33 dB bedraagt.

Rekenmethodiek en invoergegevens

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd volgens Standaard Rekenmethode I (SRM I) conform het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2006. De berekeningen zijn opgenomen in bijlage 1. De verkeersgegevens die ten grondslag liggen aan dit akoestisch onderzoek zijn beschreven in paragraaf 2.2 (verkeer).

De wegdekverharding bestaat op alle genoemde wegen uit klinkers. Voor de voertuigverdeling van het verkeer op alle wegen is uitgegaan van een buurtverzamelweg.

Er is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting ten gevolge van de Langetaam, 's Herenstraat en Stationsstraat. In onderstaande tabellen zijn de resultaten weergegeven, evenals de minimale afstand tot de weg. In tabel 5.1 zijn de resultaten weergegeven voor de appartementen boven de functies in het nieuw te realiseren blok. In tabel 5.2 zijn de resultaten weergegeven van de boven- en benedenwoning langs de Stationsstraat. Gezien de relatief grote afstand is voor de appartementen akoestisch onderzoek voor de 's Herenstraat achterwege gelaten.

Tabel 5.1 Appartementen

	afstand weg	1,5 m	4,5 m	7,5 m
Langetaam	10 m	-	52 dB	51 dB
Stationsstraat	30 m	-	31 dB	31 dB

Tabel 5.2 Boven- en benedenwoning

	afstand weg	1,5 m	4,5 m	7,5 m
Langetaam	45 m	40 dB	42 dB	42 dB
's Herenstraat	55 m	40 dB	42 dB	42 dB
Stationsstraat	3 m	45 dB	43 dB	41 dB

Ten gevolge van de Langetaam wordt de voorkeursgrenswaarde zoals die geldt voor gezonde wegen aan de gevels van de appartementen met 4 dB overschreden tot 52 dB. Ten gevolge van de Stationsstraat is er geen sprake van overschrijding.

Ten gevolge van de Stationsstraat wordt de voorkeursgrenswaarde zoals die geldt voor gezonde wegen aan de gevels van de boven- en benedenwoning niet overschreden. Ten gevolge van de overige wegen is er eveneens geen sprake van overschrijding.

Maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting

De geluidsbelasting op de gevel van de woningen kan worden gereduceerd door maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied. Er is een aantal maatregelen aan de bron denkbaar. De eerste mogelijkheid is het beperken van de verkeersomvang, de snelheid of wijziging van de samenstelling van het verkeer. Deze maatregelen zijn alleen mogelijk als de functie van de weg wordt gewijzigd. Dit stuit op overwegende bezwaren van verkeers- en vervoerskundige aard. Onderhavige wegen zijn van belang voor de toegang en de ontsluiting van de aangelegene percelen en woonstraten. Voor een goede bereikbaarheid dienen deze wegen in de huidige functie te worden behouden.

Een andere maatregel aan de bron is het toepassen van een geluidsreducerende wegdekverharding bijvoorbeeld het asfalteren van de Langetaam en de Stationsstraat in plaats van de huidige elementenverharding. Gezien de ligging van de geluidsgevoelige bestemmingen zal de geluidsreducerende wegdekverharding over een lengte van 90 à 100 m moeten worden uitgevoerd. Toepassen van een geluidsreducerende wegdekverharding stuit vanwege de kosten ad € 30.000 tot € 40.000 op overwegende bezwaren van financiële aard. Bovendien past asfaltverharding niet bij het karakter van woonstraten en heeft klinkerverharding een snelheidsremmend effect.

Maatregelen in het overdrachtsgebied in de vorm van geluidsafschermende voorzieningen (scherm of wal) stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard. Dergelijke geluidsafschermende voorzieningen zijn in binnenstedelijk gebied vrijwel niet stedenbouwkundig inpasbaar. Bovendien zijn de geluidsafschermende voorzieningen onvoldoende doeltreffend. Doordat de geluidsafschermende voorziening dient te worden onderbroken ter plaatse van de aanliggende wegen en de perceelaansluitingen, wordt het effect van de afscherming voor een belangrijk deel teniet gedaan. Ook stuit een geluidsafschermende voorziening op overwegende bezwaren van financiële aard vanwege de hoge kosten. Een andere maatregel zoals het vergroten van de afstand tussen weg en de ontwikkeling is niet mogelijk. Het bouwplan is dan niet meer inpasbaar.

Geconcludeerd kan worden dat redelijkerwijs geen maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting op de gevel van de woningen ten gevolge van de Langetaam en Stationsstraat te reduceren. Daarnaast overschrijdt de geluidsbelasting de uiterste grenswaarde van 63 dB, zoals die geldt voor gezonde wegen, niet. Onderhavige wegen zijn op basis van de Wgh gedezoneerd.

Gezien de configuratie van de bebouwing ten opzichte van de Langetaam en Stationsstraat kan worden gesteld dat de bebouwing in voldoende afscherming zal voorzien, zodat een geluidsluwe zijde mogelijk is.

Conclusie

De voorkeursgrenswaarde van 48 dB zoals die geldt voor gezonde wegen wordt overschreden. De uiterste grenswaarde wordt echter niet overschreden. Er is sprake van een maximale overschrijding van de voorkeursgrenswaarde zoals die geldt voor gezonde we-

gen van 4 dB ten gevolge van de Langetaam. Maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting zijn niet mogelijk of doelmatig en gesteld kan worden dat in een geluidsluwe zijde kan worden voorzien. Het akoestisch klimaat is aanvaardbaar.

Bovendien is er sprake van 30 km/h die op basis van de Wgh gedezoneerd zijn. Vaststelling van hogere waarde is dan ook niet mogelijk.

Het aspect geluidshinder staat realisatie van de ontwikkeling niet in de weg.

5.5. Milieuhinder bedrijvigheid

Normstelling en beleid

Bij realisering van nieuwe milieugevoelige functies dient rekening te worden gehouden met milieuhinderende activiteiten in de omgeving. Uitgangspunten daarbij zijn dat er ter plaatse van de woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en dat bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt.

Afstemming van bestaande en nieuwe functies gebeurt door het aanhouden van zogenaamde richtafstanden. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' van de VNG (herziene versie, 2009). Bij deze richtafstanden wordt rekening gehouden met milieuaspecten als geur-, stof- en geluidshinder. De richtafstanden gelden ten opzichte van een rustige woonwijk. Uit jurisprudentie en de genoemde VNG-publicatie blijkt dat in het geval van een gemengd gebied of in een gebied geschikt voor functiemenging verkleinde richtafstanden gelden.

Onderzoek en conclusie

De ontwikkelingen aan de Kastanjehof betreffen de herontwikkeling van het verouderde winkelcentrum tot een modern winkelhart. Ook is er sprake van kleinschalige nieuwbouw van 4 appartementen en 2 woningen. In de huidige situatie zijn er reeds appartementen boven het winkelcentrum gesitueerd en zijn er woningen gelegen op een afstand van circa 10 m afstand van het winkelcentrum. De nieuwe woningen worden gedeeltelijk boven en direct naast het winkelcentrum gerealiseerd.

Op basis van de VNG-publicatie geldt voor supermarkten (SBI-code 471) en detailhandel (SBI-codes 4722, 4724 en 4773) een richtafstand van 10 m ten opzichte van een rustige woonwijk. De winkelgebieden van dorpskernen kunnen worden beschouwd als een gebied met functiemenging. Om deze reden kan met één afstandsstap worden afgeweken van de richtafstandenlijst. Dit houdt in dat het winkelcentrum direct naast woningen of onder woningen toelaatbaar is. Er wordt derhalve geconcludeerd dat het aspect milieuhinder de uitvoering van het project niet in de weg staat.

5.6. Horeca

Normstelling en beleid

Bij de aanwezigheid van horecavoorzieningen is het van belang dat ter plaatse van woningen een goed woon- en leefklimaat kan worden gerealiseerd en dat horecavoorzieningen op een gewenste locatie hun bedrijf kunnen uitoefenen. Vergelijkbaar met de zonering van bedrijfsactiviteiten wordt daarbij gebruik gemaakt van een Staat van Horeca-activiteiten (SvH). De SvH bestaat uit een lijst van horeca-activiteiten die is gerangschikt naar mate van hinderlijkheid. Er is vooral gekeken naar het aspect geluidshinder en de verkeersaantrekkende

werking van de onderscheiden categorieën. Per gebied wordt vastgesteld welke categorie van horecavoorzieningen toelaatbaar wordt geacht. Voor een nadere toelichting op de regeling van horecavoorzieningen met de Staat van Horeca-activiteiten wordt verwezen naar bijlage 2.

Algemene toelaatbaarheid

Ter plaatse wordt horeca tot en met categorie 1b algemeen toelaatbaar geacht. Het gaat om lichte horecavoorzieningen die in beginsel alleen overdag en 's avonds zijn geopend en daardoor slechts beperkt hinder voor omwonenden veroorzaken. Horeca uit een hogere categorie dan de algemene toelaatbaarheid wordt mogelijk gemaakt via een maatbestemming.

Inventarisatie horecavoorzieningen

Binnen het plangebied zijn twee horecavoorzieningen gevestigd. Het betreft een café en een chinees restaurant (China Garden, Kastanjehof 8). Vanwege de mogelijkheden tot het afhalen van eten heeft laatstgenoemd restaurant een relatief grote verkeersaantrekkende werking. Het bedrijf valt daarom in categorie 1c van de SvH. Het bedrijf past niet binnen de algemene toelaatbaarheid (1b) en wordt daarom middels een maatbestemming mogelijk gemaakt.

Conclusie

Er wordt geconcludeerd dat het aspect horeca geen beperking vormt voor de uitvoering van dit project.

5.7. Externe veiligheid

Normstelling en beleid

Bij ruimtelijke plannen wordt ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten gekeken, namelijk:

- bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of leidingen.

In het externe veiligheidsbeleid wordt doorgaans onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven.¹⁾ Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Onderzoek en conclusie

Uit informatie van de risicoatlassen (AVIV 2001, 2003) en het basisnet blijkt dat er in de omgeving van het projectgebied geen gevaarlijke stoffen worden vervoerd over de weg, het spoor, het water of door leidingen. Uit informatie van de provinciale risicokaart blijkt dat er in de directe omgeving geen risicovolle bedrijven zijn gevestigd. Er wordt derhalve geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid geen belemmering oplevert voor de beoogde ontwikkeling.

1) Dat wil zeggen vierentwintig uur per dag en gedurende het gehele jaar.

5.8. Kabels en leidingen

In de directe omgeving van het plangebied zijn geen planologisch relevante leidingen gelegen. Ook zijn er geen hoogspanningslijnen, straalpaden of telecomverbindingen in de omgeving van de ontwikkeling. Er wordt derhalve geconcludeerd dat het aspect kabels en leidingen geen belemmering vormt voor de uitvoering van het project.

5.9. Bodemkwaliteit

Normstelling en beleid

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening dient de bodemkwaliteit ter plaatse te worden onderzocht. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de betreffende functiewijziging. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

De provincie hanteert de richtlijn dat bij de beoordeling van ruimtelijke plannen ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch onderzoek, moet worden verricht. Indien uit het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging dan dient het volledig verkennend bodemonderzoek te worden verricht. Afhankelijk van de bestemming en toepassing zal bij de afvoer van de grond om een onderzoek conform het protocol uit het Bouwbesluit worden gevraagd.

Onderzoek

Binnen het plangebied is tweemaal een bodemonderzoek uitgevoerd. Omdat het eerste bodemonderzoek niet het gehele plangebied betrof, werd het noodzakelijk geacht voor de niet onderzochte gronden tevens bodemonderzoek uit te zetten.

Resultaten onderzoek 1

Bij het eerste bodemonderzoek zijn in de bodem, noch in het grondwater verontreinigingen met de onderzocht parameters aangetroffen.¹ Nader onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht en de onderzoeksopzet wordt als adequaat beoordeeld. Voor de gronden binnen het plangebied waarop dit onderzoek betrekking heeft gehad vormt de bodemkwaliteit zodoende geen belemmering voor de geplande ontwikkelingen.

Resultaten onderzoek 2

Op dit moment wordt het aanvullende bodemonderzoek uitgevoerd. Zodra de resultaten bekend zijn, zullen deze worden verwerkt in deze paragraaf.

Conclusie

Op dit moment bestaat nog geen volledig beeld van de bodemkwaliteit ter plaatse. Zodra de resultaten uit het tweede bodemonderzoek bekend zijn, zal een conclusie worden getrokken.

5.10. Luchtkwaliteit

Normstelling en beleid

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door de Wet milieubeheer Luchtkwaliteitseisen (ook wel Wet luchtkwaliteit (Wlk) genoemd). De Wlk bevat grenswaarden voor

1) Inpijn Blokpoel ingenieursbureau, Locatie Kastanjehof 1-19 en 2-18 te Maasland, 11 februari 2008.

zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 5.3 weergegeven. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

Tabel 5.3 Grenswaarden maatgevende stoffen Wlk

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig vanaf
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2010
fijn stof (PM ₁₀) ¹⁾	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2005
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³	2005

1) Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wlk behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Op grond van artikel 5.16 van de Wlk kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit (zoals de vaststelling van een bestemmingsplan) uitoefenen indien:

- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 1 onder b2);
- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht (lid 1 onder c);
- het voorgenomen besluit is genoemd of past binnen het omschreven Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van ruimtelijke plannen uit oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens tevens rekening gehouden met de luchtkwaliteit ter plaatse van het projectgebied.

Besluit niet in betekenende mate (NIBM)

In het Besluit NIBM en de bijbehorende regeling is exact bepaald in welke gevallen een project vanwege de beperkte gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 1% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀;
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 500 woningen of een kantooroppervlak van 33.333 m² (langs één ontsluitingweg).

Onderzoek en resultaten

De ontwikkelingen aan de Kastanjehof betreffen de herontwikkeling van het verouderde winkelcentrum tot een modern winkelhart. Ook is er sprake van kleinschalige nieuwbouw van 4 appartementen en 2 woningen. De ontwikkeling van 6 wooneenheden behoort tot de aangewezen gevallen (< 500 woningen) waarvan bekend is dat deze 'niet in betekenende mate'

bijdragen aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de omgeving. De gevolgen voor luchtkwaliteit hoeven daarom niet te worden getoetst aan de grenswaarden van de Wlk.

Omdat er in de directe omgeving van de ontwikkeling alleen wegen zijn gelegen met een relatief lage verkeersintensiteit, biedt de achtergrondconcentratie reeds voldoende inzicht in de luchtkwaliteit ter plaatse. In 2009 bedraagt de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide 26,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Voor fijn stof gaat het om een jaargemiddelde 24,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 9 overschrijdingen van de 24-uursgemiddelde waarde. De concentraties luchtverontreinigende stoffen blijven ruimschoots onder de grenswaarden uit de Wlk.

Conclusie

Er wordt geconcludeerd dat de Wlk de realisatie van het project niet in de weg staat. Uit het oogpunt van luchtkwaliteit is er sprake van een goed woon- en leefmilieu ter plaatse van de beoogde ontwikkeling.

5.11. Ecologie

Inleiding

In deze paragraaf is de bestaande situatie vanuit ecologisch oogpunt beschreven en is vermeld welke ontwikkelingen in dit bestemmingsplan relevant zijn in het kader van ecologie. Vervolgens is aangegeven waaraan deze ontwikkelingen – wat ecologie betreft – moeten worden getoetst. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen het toetsingskader dat wordt gevormd door het beleid van Rijk, provincie en gemeente, en het toetsingskader dat door wettelijke regelingen wordt bepaald.

Bestaande situatie

Het plangebied ligt aan de Kastanjehof te Maasland. Het plangebied bestaat uit verhard terrein (parkeerplaats), opgaande begroeiing en gebouwen.

Beoogde ontwikkelingen

Het project Kastanjehof betreft de herontwikkeling van het verouderde winkelcentrum Kastanjehof. Voor deze ontwikkeling zullen de volgende werkzaamheden plaats vinden:

- mogelijk kappen en/of verwijderen opgaand groen;
- algehele renovatie van het woongedeelte;
- sloop van garage;
- nieuw winkel-/woonpand;
- bouw van twee woningen.

Toetsingskader

Beleid

Nota Ruimte

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

Normstelling

Flora- en faunawet

Wat de soortenbescherming betreft is de Flora- en faunawet (Ffw) van belang. Deze wet is gericht op de bescherming van dier- en plantensoorten in hun natuurlijke leefgebied. De Ffw stelt (artikel 2):

1. een ieder neemt voldoende zorg in acht voor de in het wild levende dieren en planten, alsmede voor hun directe leefomgeving;
2. de zorg, bedoeld in het eerste lid, houdt in ieder geval in dat een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen voor flora of fauna kunnen worden veroorzaakt, verplicht is dergelijk handelen achterwege te laten voor zover zulks in redelijkheid kan worden gevergd, dan wel alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem kunnen worden gevergd teneinde die gevolgen te voorkomen of, voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken.

De Ffw bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen (artikel 11). De wet maakt hierbij een onderscheid tussen 'licht' en 'zwaar' beschermde soorten. Indien sprake is van bestendig beheer, onderhoud of gebruik dan wel van ruimtelijke ontwikkeling of inrichting, gelden voor sommige, met name genoemde soorten, de verbodsbepalingen van de Ffw niet. Er is dan sprake van vrijstelling op grond van de wet. Voor zover deze vrijstelling niet van toepassing is, bestaat de mogelijkheid om van de verbodsbepalingen ontheffing te verkrijgen van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (Ministerie van LNV). Voor de zwaar beschermde soorten wordt deze ontheffing slechts verleend, indien:

- er sprake is van een wettelijk geregeld belang (waaronder het belang van land- en bosbouw, bestendig gebruik en ruimtelijke inrichting en ontwikkeling);
- er geen alternatief is;
- geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort.

Met betrekking tot vogels hanteert het Ministerie van LNV de volgende interpretatie van de verbodsbepalingen uit artikel 11.

Deze verbodsbepalingen beperken zich bij vogels tot alleen de plaatsen waar wordt gebroed, inclusief de functionele omgeving om het broeden succesvol te doen zijn, én slechts gedurende de periode dat er wordt gebroed. Er zijn hierop echter verschillende uitzonderingen:

- nesten van blauwe reiger, spechten, uilen en kraaiachtigen zijn, indien ze nog in functie zijn, jaarrond beschermd;
- nesten van in bomen broedende roofvogelsoorten zijn jaarrond beschermd. Deze soorten zijn niet in staat een geheel eigen nest te bouwen en maken gebruik van oude kraaiennesten of nesten waar zij eerder hebben gebroed. Hier geldt dat er voldoende nestgelegenheid aanwezig moet blijven en dat niet elk kraaiennest in een territorium behoeft te worden gespaard bij een ingreep;
- nesten van grotendeels of geheel van menselijke activiteiten afhankelijke soorten (zoals ooievaar, torenvalk, kerkuil, steenuil en zwaluwen) zijn, indien ze nog in functie zijn, jaarrond beschermd. Het vervangen, repareren of in de directe omgeving verplaatsen van een kast voor één van bovengenoemde soorten wordt niet gezien als een overtreding, zolang er maar nestgelegenheid beschikbaar blijft.

Voor het onderhavige bestemmingsplan is van belang dat bij de voorbereiding van dit plan moet worden onderzocht of de Ffw de uitvoering van de voorziene ontwikkelingen niet in de weg staat.

Onderzoek

Gebiedsbescherming

Het plangebied maakt geen deel uit van een Natura 2000-gebied en is niet nabij een beschermd natuurgebied gelegen. Het plangebied maakt ook geen deel uit van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Derhalve komt gebiedsbescherming in deze paragraaf niet meer aan de orde.

Soortenbescherming

Via het Natuurloket (www.natuurloket.nl) kan een indicatie worden verkregen van de beschikbaarheid van soortengegevens bij verschillende Particuliere Gegevensbeherende Organisaties (PGO's). Volgens de verspreidingsatlassen (Broekhuizen, 1992 en Limpens, 1997) zijn in en nabij de planlocatie verschillende soorten waargenomen.

Zoogdieren

Het Natuurloket geeft aan dat zoogdieren niet onderzocht zijn binnen het betreffende kilometerhok. Mogelijk biedt het winkelcentrum en de garage wel vaste verblijfplaatsen (achter dakranden, in spouwmuren, tussen kieren en naden) aan vleermuizen. Er staan enkele bomen op de planlocatie, naar verwachting bieden deze bomen geen vaste verblijfplaatsen en maken deze bomen geen essentieel deel uit van vliegroutes en/of foerageergebied van vleermuizen.

Het plangebied vormt mogelijk ook het leefgebied van algemene soorten als egel en huisspitsmuis. Er zijn verder geen beschermde zoogdieren te verwachten op de planlocatie.

Vogels

Volgens het Natuurloket zijn vogels slecht onderzocht binnen het betreffende kilometerhok. Naar verwachting maken alleen enkele algemene vogelsoorten als merel, spreeuw, koolmees en pimpelmees gebruik van de opgaande begroeiing. De gebouwen kunnen worden gebruikt als nestplaats voor huis- en/of gierzwaluwen.

Amfibieën

Het Natuurloket geeft aan dat amfibieën niet onderzocht zijn binnen het betreffende kilometerhok. Mogelijk maken algemene soorten amfibieën als bruine kikker en gewone pad incidenteel gebruik van het plangebied. Overige beschermde soorten zijn hier niet te verwachten.

Overige soorten

Er zijn, gezien de voorkomende biotopen en het intensieve beheer, geen beschermde en/of bijzondere planten, reptielen, insecten of overige soorten te verwachten op de planlocatie.

In de onderstaande tabel wordt weergegeven welke beschermde soorten in het plangebied (naar verwachting) voorkomen en onder welk beschermingsregime deze vallen.

Tabel 5.4 Beschermde soorten in het plangebied en het beschermingsregime

vrijstellingsregeling Ffw (categorie 1)	ontheffingsregeling Ffw	
	(categorie 2)	(categorie 3)
egel en veldmuis	alle soorten inheemse vogels	alle vleermuizen
bruine kikker en gewone pad		

Toetsing en conclusie

Soortenbescherming

De planontwikkeling kan leiden tot verstoring van alle aanwezige soorten. Voor deze ingrepen zal geen ontheffing nodig zijn voor de soorten uit categorie 1 waarvoor een wettelijke vrijstelling van de verbodsbepalingen uit de Ffw geldt. Indien de planwerkzaamheden buiten het broedseizoen (globaal van half maart t/m half juli) van de betreffende aanwezige vogelsoorten worden opgestart staan de vogel beschermende bepalingen uit de Flora- en faunawet het plan niet in de weg. Er zijn hierop echter uitzonderingen, nesten van zwaluwen zijn, indien ze nog in functie zijn, jaarrond beschermd.

Het vervangen, repareren of in de directe omgeving verplaatsen van een kast voor één van bovengenoemde vogelsoorten wordt niet gezien als een overtreding, zolang er maar nestgelegenheid beschikbaar blijft.

Vaste verblijfplaatsen van vleermuizen zijn mogelijk aanwezig in de gebouwen (winkelcentrum en garage) op de planlocatie. Voorafgaand aan de renovatie van het winkelcentrum en de sloop van de garage dient dan ook te worden gekeken (nader onderzoek door ecooloog) naar de geschiktheid van het plangebied voor vleermuizen. Indien uit nader onderzoek blijkt dat er vaste rust-, verblijfs- en voortplantingsplaatsen van vleermuizen aanwezig blijken te zijn en aangetast worden, dient ontheffing te worden aangevraagd bij het Ministerie van LNV. In het geval van zwaar beschermde soorten (categorie 3) geldt een relatief zware procedure waarbij eisen worden gesteld aan mitigatie en compensatie. Indien de vereiste maatregelen worden genomen zal de gunstige staat van instandhouding van deze soorten niet in gevaar komen, temeer daar deze allen regionaal en landelijk vrij algemeen zijn. Daarmee is ontheffing voor deze soorten in alle redelijkheid te verwachten.

Met inachtneming van genoemde voorwaarden (onder soortenbescherming) staat de Flora- en faunawet het bestemmingsplan niet in de weg. Tevens vormt de Natuurbeschermingswet geen beletsel.

5.12. Archeologie

Toetsingskader

Als gevolg van het Verdrag van Valetta, dat in 1998 door het Nederlandse parlement is goedgekeurd en in 2006 zijn beslag heeft gekregen in de gewijzigde Monumentenwet 1988, stellen Rijk en provincie zich op het standpunt dat in het ruimtelijk beleid zorgvuldig met het archeologische erfgoed moet worden omgegaan. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient in beginsel voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

Onderzoek

Door het archeologisch onderzoeksbureau Becker en de Graaf is een quickscan uitgevoerd¹⁾ Voor het plangebied geldt een hoge archeologische verwachting. Er worden in het plangebied afzettingen verwacht van een kreek die in het begin van de late middeleeuwen actief is geweest. Indien deze kreek door het plangebied heeft gelopen zullen oudere afzettingen zijn geërodeerd. Wanneer de top van het veen onder het middeleeuwse overstromingsdek intact is, kunnen hierin resten uit de ijzertijd en Romeinse tijd worden aangetroffen, met name als er kreken in de buurt hebben gelegen die het gebied ontwaterden. In en op de middeleeuwse afzettingen kunnen archeologische waarden uit de late middeleeuwen en nieuwe tijd aanwe-

1) Becker en de Graaf, Quickscan Archeologie, Kastanjehof, Maasland, Noordwijk augustus 2009.

zig zijn. Gezien de ligging nabij de oude kern van Maasland en de huizen die op een kaart uit het begin van de 19^e eeuw te zien zijn, is de kans op de aanwezigheid hiervan groot. Gezien het ontbreken van directe archeologische indicatoren (voor zover bekend in ARCHIS) op de planlocatie en de zeer beperkte omvang van de geplande verstoringen wordt aanbevolen om geen archeologisch onderzoek uit te laten voeren in het plangebied. De archeoloog heeft verklaard hiermee akkoord te gaan¹.

Indien bij graafwerkzaamheden toch archeologische waarden worden aangetroffen dienen deze conform artikel 53 de Monumentenwet 1988 bij het Rijk te worden gemeld.

Conclusie

Met instemming van de gemeentelijk archeoloog is afgezien van het uitvoeren van archeologisch onderzoek. Dit is het gevolg van het ontbreken van een directe aanleiding tot archeologische sporen en de geringe omvang van de geplande verstoringen. Dit plan heeft op deze reden geen bepalingen te bevatten ten aanzien van de bescherming van archeologische waarden. De dubbelbestemming archeologie zoals deze op het plangebied rust onder het vigerende bestemmingsplan Kern Maasland, zal zoende niet in het huidige plan terugkeren.

1) J.P.L. Bakx, archeoloog, Erfgoed Delft e.o., mailbericht van 6 augustus 2009.

6.1. Economische uitvoerbaarheid

Financiële uitvoerbaarheid

Ingevolge het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) heeft de gemeente de onderzoeksverplichting om de financieel- economische uitvoerbaarheid van het plan te toetsen (art 3.1.6 lid 1 sub f Bro). Dit geldt ook voor projecten waarbij sprake is van een particuliere ontwikkelaar die op eigen initiatief een locatie ontwikkelt. In het plangebied is i.c. géén sprake van een gemeentelijke exploitatie. Er is één particuliere grondexploitant: Van Thiel Ontwikkeling BV. Door deze ondernemer is informatie overhandigd waaruit blijkt dat de opbrengst de kosten overstijgt waarmee het plan financieel uitvoer kan worden geacht.

Kostenverhaal

Ingevolge de Wet ruimtelijke ordening is de gemeente verplicht om kosten te verhalen op particuliere grondexploitanten. Dit moet door middel van de vaststelling van een exploitatieplan bij het ruimtelijk plan. Van deze verplichting kan worden afgezien indien de gemeente het kostenverhaal op een andere wijze heeft verzekerd.

Tussen Van Thiel Ontwikkeling BV. en de gemeente is een planschadeovereenkomst gesloten waarmee is verzekerd dat eventuele planschadeclaims ten laste van Van Thiel Ontwikkeling BV zullen komen.

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Conform de gemeentelijke inspraakverordening moeten ingezetenen van de gemeente en belanghebbenden worden geïnformeerd over het bestemmingsplan. Daartoe wordt het plan gedurende zes weken ter visie gelegd en worden belanghebbenden in de gelegenheid gesteld en hun reacties mondeling dan wel schriftelijk kenbaar te maken. Tevens is door de van Thiel Ontwikkeling BV op 13 juli 2009 een informatiebijeenkomst gehouden waarin omwonenden zijn voorgelicht over de voorgenomen ontwikkelingen en de bouwplannen hebben kunnen inzien. Circa 40 mensen hebben van deze avond gebruikgemaakt. De algemene indruk tijdens deze avond was positief van aard. Voorts heeft men een antwoord/reactie formulier kunnen invullen. Er zijn acht reactieformulieren geretourneerd. De reacties betreffen met name de parkeersituatie en zorg om de uitstraling en inrichting van het pleintje.

Het bestemmingsplan heeft voorts vanaf 28 augustus 2009 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Er zijn van belanghebbenden geen nadere zienswijzen ingekomen zodat aangenomen mag worden dat belanghebbenden en omwonenden met de plannen in kunnen stemmen.

6.3. Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het overleg ingevolge artikel 3.1.1 Bro wordt het bestemmingsplan 'Kastanjehof' aan de volgende overlegpartners toegestuurd:

1. Dagelijks Bestuur Stadsgewest Haaglanden;
2. Gastransport Services District West;
3. Kamer van Koophandel Haaglanden;
4. Hoogheemraadschap van Delfland;
5. Ministerie van Economische Zaken, Directie regionale zaken, vestiging West;
6. provincie Zuid-Holland;
7. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
8. TenneT TSO bv;
9. VAC-Wonen Midden-Delfland;
10. Vereniging Maaslandse Ondernemers;
11. VROM-Inspectie regio Zuid - West;
12. VWS Pipeline Control bv;
13. Westland Energie Infrastructuur bv.

De Kamer van Koophandel Den Haag heeft bij brief van 21 september 2009, kenmerk S-664/MvO/ES laten weten dat het voorliggende bestemmingsplan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Van het Hoogheemraadschap Midden Delfland zijn in eerste instantie per e-mail enkele tekstwijzigingen ontvangen. Deze zijn doorgevoerd. Bij hertoetsing constateerde het Waterschap dat de hierna aan de orde komende door de provincie Zuid Holland ten aanzien van de waterparagraaf gestelde voorwaarde (niet vermelden van het waterfonds) ten onrechte had geleid tot het schrappen van de betreffende paragraaf. Het Hoogheemraadschap heeft bij brief d.d. 6 januari 2010, kenmerk 825773 medegedeeld met het plan in te kunnen stemmen, indien de betreffende paragraaf wordt opgenomen. Dit is ook geschiedt.

De Provincie Zuid Holland heeft bij brief d.d. 17 september 2009, kenmerk PZH-2009-131145090 medegedeeld dat niet de nog niet definitief zijnde Provinciale Structuurvisie als provinciaal beleid moet worden genoemd maar dat de bestaande streekplannen en de nota Regels voor Ruimte als uitgangspunt dienen te worden genomen. Dit is in de toelichting gewijzigd. Ook heeft de Provincie opmerkingen ten aanzien van de waterparagraaf. Vermelding van het waterfonds was niet nodig omdat de verharding niet toeneemt en er dus geen compensatie vereist is. Zoals hiervoor is aangegeven kon het waterschap hier niet mee instemmen en is de desbetreffende paragraaf gehandhaafd.

Tennet heeft bij brief d.d. 28 augustus 2009, kenmerk TI-PG-GRZ 09-1165 MWY/LT dat geen eigendommen van hun bedrijf bij dit bestemmingsplan zijn betrokken.

De VROM Inspectie regio Zuid-West heeft bij brief d.d. 23 september 2009, kenmerk 20090050937-MAR-ZW laten weten dat het voorgenomen bestemmingsplan voor de betrokken rijksdiensten geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Van de overige instanties is geen reactie ontvangen.

Bijlage 1 Wegverkeerslawaaï

1

Ontvanger : 4,5 meter Waarneemhoogte [m] : 4,5

Rijlijn : Langetaam

Wegdekhoogte [m] : 0,00

Afstand horizontaal [m] : 10,00

Verhardingsbreedte [m] : 3,00

Afstand schuin [m] : 10,68

Bodemfactor [-] : 0,49

Afstand kruispunt [m] : 0,00

Objectfractie [-] : 0,60

Afstand obstakel [m] : 0,00

Zichthoek [grad] : 127

Wegdektype [-] : GewElm - Gewone elementenverharding

Q_etmaal : 1300,00

% Daguur : 7,00

% Avonduur : 2,60

% Nachtuur : 0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	94,00	98,00	96,00	30	4,00	66,19	62,07	56,29
3	Middelzware Motorvoert...	5,70	1,90	3,80	30	4,00	62,59	53,51	50,83
4	Zware Motorvoertuigen	0,30	0,10	0,20	30	4,00	53,00	43,93	41,24
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			67,91	62,70	57,48
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie : 0,90

LAeq, dag : 56,73

C_zichthoek : 0,00

LAeq, avond : 51,52

D_afstand : 10,29

LAeq, nacht : 46,30

D_lucht : 0,08

Aftrek Art. 110g [dB] : 5

D_bodem : 1,44

Lden, excl. Art.110g [dB] : 57

D_meteo : 0,27

Lden, incl. Art.110g [dB] : 52

Rijlijn	: Stationsstraat				
Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	30,00
Verhardingsbreedte [m]	:	3,00	Afstand schuin [m]	:	30,23
Bodemfactor [-]	:	0,81	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	1,00	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	GewElm - Gewone elementenverharding			
			Q_etmaal	:	50,00
			% Daguur	:	7,00
			% Avonduur	:	2,60
			% Nachtuur	:	0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	94,00	98,00	96,00	30	4,00	52,04	47,92	42,14
3	Middelzware Motorvoert...	5,70	1,90	3,80	30	4,00	48,44	39,36	36,68
4	Zware Motorvoertuigen	0,30	0,10	0,20	30	4,00	38,85	29,78	27,09
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			53,76	48,55	43,33
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	1,50	LAeq, dag	:	36,38
C_zichthoek	:	0,00	LAeq, avond	:	31,17
D_afstand	:	14,80	LAeq, nacht	:	25,95
D_lucht	:	0,21	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	3,14	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	36
D_meteo	:	0,72	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	31

Ontvanger : 7,5 meter **Waarneemhoogte [m]** : 7,5

Rijlijn : Langetaam

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	10,00
Verhardingsbreedte [m]	:	3,00	Afstand schuin [m]	:	12,06
Bodemfactor [-]	:	0,49	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,60	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	GewElm - Gewone elementenverharding			

Q_etmaal	:	1300,00
% Daguur	:	7,00
% Avonduur	:	2,60
% Nachtuur	:	0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	94,00	98,00	96,00	30	4,00	66,19	62,07	56,29
3	Middelzware Motorvoert...	5,70	1,90	3,80	30	4,00	62,59	53,51	50,83
4	Zware Motorvoertuigen	0,30	0,10	0,20	30	4,00	53,00	43,93	41,24
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			67,91	62,70	57,48
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,90	LAeq, dag	:	56,25
C_zichthoek	:	0,00	LAeq, avond	:	51,05
D_afstand	:	10,81	LAeq, nacht	:	45,82
D_lucht	:	0,09	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	1,45	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	56
D_meteo	:	0,20	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	51

Rijlijn : Stationsstraat

Wegdekhoogte [m] : 0,00

Verhardingsbreedte [m] : 3,00

Bodemfactor [-] : 0,81

Objectfractie [-] : 1,00

Zichthoek [grad] : 127

Wegdektype [-] : GewElm - Gewone elementenverharding

Afstand horizontaal [m] : 30,00

Afstand schuin [m] : 30,75

Afstand kruispunt [m] : 0,00

Afstand obstakel [m] : 0,00

Q_etmaal : 50,00

% Daguur : 7,00

% Avonduur : 2,60

% Nachtuur : 0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	94,00	98,00	96,00	30	4,00	52,04	47,92	42,14
3	Middelzware Motorvoert...	5,70	1,90	3,80	30	4,00	48,44	39,36	36,68
4	Zware Motorvoertuigen	0,30	0,10	0,20	30	4,00	38,85	29,78	27,09
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			53,76	48,55	43,33
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie : 1,50

C_zichthoek : 0,00

D_afstand : 14,88

D_lucht : 0,22

D_bodem : 3,05

D_meteo : 0,48

LAeq, dag : 36,63

LAeq, avond : 31,42

LAeq, nacht : 26,20

Aftrek Art. 110g [dB] : 5

Lden, excl. Art.110g [dB] : 36

Lden, incl. Art.110g [dB] : 31

Ontvanger : 1,5m Waarneemhoogte [m] : 1,5

Rijlijn : 's Herenstraat

Wegdekhoogte [m] : 0,00 Afstand horizontaal [m] : 55,00
Verhardingsbreedte [m] : 3,00 Afstand schuin [m] : 55,01
Bodemfactor [-] : 0,89 Afstand kruispunt [m] : 0,00
Objectfractie [-] : 1,00 Afstand obstakel [m] : 0,00
Zichthoek [grad] : 127
Wegdektype [-] : GewElm - Gewone elementenverharding

Q_etmaal : 1400,00
% Daguur : 7,00
% Avonduur : 2,60
% Nachtuur : 0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	94,00	98,00	96,00	30	4,00	66,52	62,40	56,61
3	Middelzware Motorvoert...	5,70	1,90	3,80	30	4,00	62,91	53,84	51,15
4	Zware Motorvoertuigen	0,30	0,10	0,20	30	4,00	53,33	44,25	41,56
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			68,23	63,02	57,80
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie : 1,50 LAeq, dag : 44,83
C_zichthoek : 0,00 LAeq, avond : 39,62
D_afstand : 17,40 LAeq, nacht : 34,40
D_lucht : 0,37 Aftrek Art. 110g [dB] : 5
D_bodem : 4,94 Lden, excl. Art.110g [dB] : 45
D_meteo : 2,18 Lden, incl. Art.110g [dB] : 40

Rijlijn : Langetaam

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 45,00
Verhardingsbreedte [m]	: 3,00	Afstand schuin [m]	: 45,01
Bodemfactor [-]	: 0,87	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,60	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: GewElm - Gewone elementenverharding		

Q_etmaal	: 1300,00
% Daguur	: 7,00
% Avonduur	: 2,60
% Nachtuur	: 0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	94,00	98,00	96,00	30	4,00	66,19	62,07	56,29
3	Middelzware Motorvoert...	5,70	1,90	3,80	30	4,00	62,59	53,51	50,83
4	Zware Motorvoertuigen	0,30	0,10	0,20	30	4,00	53,00	43,93	41,24
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			67,91	62,70	57,48
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,90	LAeq, dag	: 45,41
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 40,20
D_afstand	: 16,53	LAeq, nacht	: 34,98
D_lucht	: 0,31	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 4,63	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 45
D_meteo	: 1,93	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 40

Rijlijn : Stationsstraat

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 3,00
Verhardingsbreedte [m]	: 3,00	Afstand schuin [m]	: 3,09
Bodemfactor [-]	: 0,00	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 1,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: GewElm - Gewone elementenverharding		

Q_etmaal	: 50,00
% Daguur	: 7,00
% Avonduur	: 2,60
% Nachtuur	: 0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	94,00	98,00	96,00	30	4,00	52,04	47,92	42,14
3	Middelzware Motorvoert...	5,70	1,90	3,80	30	4,00	48,44	39,36	36,68
4	Zware Motorvoertuigen	0,30	0,10	0,20	30	4,00	38,85	29,78	27,09
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			53,76	48,55	43,33
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 1,50	LAeq, dag	: 50,14
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 44,93
D_afstand	: 4,90	LAeq, nacht	: 39,71
D_lucht	: 0,03	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 0,00	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 50
D_meteo	: 0,19	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 45

Ontvanger : 4,5 meter **Waarneemhoogte [m]** : 4,5

Rijlijn : 's Herenstraat

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	55,00
Verhardingsbreedte [m]	:	3,00	Afstand schuin [m]	:	55,13
Bodemfactor [-]	:	0,89	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	1,00	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	GewElm - Gewone elementenverharding			

Q_etmaal	:	1400,00
% Daguur	:	7,00
% Avonduur	:	2,60
% Nachtuur	:	0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	94,00	98,00	96,00	30	4,00	66,52	62,40	56,61
3	Middelzware Motorvoert...	5,70	1,90	3,80	30	4,00	62,91	53,84	51,15
4	Zware Motorvoertuigen	0,30	0,10	0,20	30	4,00	53,33	44,25	41,56
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			68,23	63,02	57,80
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	1,50	LAeq, dag	:	46,83
C_zichthoek	:	0,00	LAeq, avond	:	41,62
D_afstand	:	17,41	LAeq, nacht	:	36,40
D_lucht	:	0,37	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	3,91	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	47
D_meteo	:	1,20	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	42

Rijlijn : Langetaam

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 45,00
Verhardingsbreedte [m]	: 3,00	Afstand schuin [m]	: 45,16
Bodemfactor [-]	: 0,87	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,60	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: GewElm - Gewone elementenverharding		

Q_etmaal	: 1300,00
% Daguur	: 7,00
% Avonduur	: 2,60
% Nachtuur	: 0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	94,00	98,00	96,00	30	4,00	66,19	62,07	56,29
3	Middelzware Motorvoert...	5,70	1,90	3,80	30	4,00	62,59	53,51	50,83
4	Zware Motorvoertuigen	0,30	0,10	0,20	30	4,00	53,00	43,93	41,24
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			67,91	62,70	57,48
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,90	LAeq, dag	: 47,25
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 42,04
D_afstand	: 16,55	LAeq, nacht	: 36,81
D_lucht	: 0,31	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 3,69	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 47
D_meteo	: 1,02	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 42

Rijlijn : Stationsstraat

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 3,00
Verhardingsbreedte [m]	: 3,00	Afstand schuin [m]	: 4,80
Bodemfactor [-]	: 0,00	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 1,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: GewElm - Gewone elementenverharding		

Q_etmaal	: 50,00
% Daguur	: 7,00
% Avonduur	: 2,60
% Nachtuur	: 0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	94,00	98,00	96,00	30	4,00	52,04	47,92	42,14
3	Middelzware Motorvoert...	5,70	1,90	3,80	30	4,00	48,44	39,36	36,68
4	Zware Motorvoertuigen	0,30	0,10	0,20	30	4,00	38,85	29,78	27,09
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			53,76	48,55	43,33
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 1,50	LAeq, dag	: 48,28
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 43,07
D_afstand	: 6,81	LAeq, nacht	: 37,85
D_lucht	: 0,04	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 0,00	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 48
D_meteo	: 0,13	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 43

Ontvanger : 7,5 meter Waarneemhoogte [m] : 7,5

Rijlijn : 's Herenstraat

Wegdekhoogte [m] : 0,00

Afstand horizontaal [m] : 55,00

Verhardingsbreedte [m] : 3,00

Afstand schuin [m] : 55,41

Bodemfactor [-] : 0,89

Afstand kruispunt [m] : 0,00

Objectfractie [-] : 1,00

Afstand obstakel [m] : 0,00

Zichthoek [grad] : 127

Wegdektype [-] : GewElm - Gewone elementenverharding

Q_etmaal : 1400,00

% Daguur : 7,00

% Avonduur : 2,60

% Nachtuur : 0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	94,00	98,00	96,00	30	4,00	66,52	62,40	56,61
3	Middelzware Motorvoert...	5,70	1,90	3,80	30	4,00	62,91	53,84	51,15
4	Zware Motorvoertuigen	0,30	0,10	0,20	30	4,00	53,33	44,25	41,56
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			68,23	63,02	57,80
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie : 1,50

LAeq, dag : 47,33

C_zichthoek : 0,00

LAeq, avond : 42,12

D_afstand : 17,44

LAeq, nacht : 36,90

D_lucht : 0,37

Aftrek Art. 110g [dB] : 5

D_bodem : 3,77

Lden, excl. Art.110g [dB] : 47

D_meteo : 0,82

Lden, incl. Art.110g [dB] : 42

Rijlijn : Langetaam

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 45,00
Verhardingsbreedte [m]	: 3,00	Afstand schuin [m]	: 45,50
Bodemfactor [-]	: 0,87	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,60	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: GewElm - Gewone elementenverharding		

Q_etmaal	: 1300,00
% Daguur	: 7,00
% Avonduur	: 2,60
% Nachtuur	: 0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	94,00	98,00	96,00	30	4,00	66,19	62,07	56,29
3	Middelzware Motorvoert...	5,70	1,90	3,80	30	4,00	62,59	53,51	50,83
4	Zware Motorvoertuigen	0,30	0,10	0,20	30	4,00	53,00	43,93	41,24
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			67,91	62,70	57,48
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,90	LAeq, dag	: 47,67
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 42,46
D_afstand	: 16,58	LAeq, nacht	: 37,24
D_lucht	: 0,31	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 3,56	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 47
D_meteo	: 0,69	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 42

Rijlijn : Stationsstraat

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 3,00
Verhardingsbreedte [m]	: 3,00	Afstand schuin [m]	: 7,39
Bodemfactor [-]	: 0,00	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 1,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: GewElm - Gewone elementenverharding		

Q_etmaal	: 50,00
% Daguur	: 7,00
% Avonduur	: 2,60
% Nachtuur	: 0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	94,00	98,00	96,00	30	4,00	52,04	47,92	42,14
3	Middelzware Motorvoert...	5,70	1,90	3,80	30	4,00	48,44	39,36	36,68
4	Zware Motorvoertuigen	0,30	0,10	0,20	30	4,00	38,85	29,78	27,09
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			53,76	48,55	43,33
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 1,50	LAeq, dag	: 46,39
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 41,18
D_afstand	: 8,69	LAeq, nacht	: 35,96
D_lucht	: 0,06	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 0,00	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 46
D_meteo	: 0,12	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 41

Bijlage 2 Toelichting Staat van Horeca-activiteiten

1

Categorie I 'lichte horeca'

Bedrijven die in beginsel alleen overdag en 's avonds behoeven te zijn geopend (vooral verstrekking van etenswaren en maaltijden) en daardoor slechts beperkte hinder voor omwonenden veroorzaken. Binnen deze categorie worden de volgende subcategorieën onderscheiden:

1a. Aan de detailhandelsfunctie verwante horeca

- automatiek;
- broodjeszaak;
- cafetaria;
- croissanterie;
- koffiebar;
- lunchroom;
- ijssalon;
- snackbar;
- tearoom;
- traiteur.

1b. Overige lichte horeca

- bistro;
- restaurant (zonder bezorg- en/of afhaalservice);
- hotel.

1c. Bedrijven met een relatief grote verkeersaantrekkende werking

- bedrijven genoemd onder 1a en 1b met een bedrijfsoppervlak van meer dan 250 m²;
- restaurant met bezorg- en/of afhaalservice (onder andere pizza, Chinees en Mc-Drives).

Categorie 2 'middelzware horeca'

Bedrijven die normaal gesproken ook delen van de nacht geopend zijn en die daardoor aanzienlijke hinder voor omwonenden kunnen veroorzaken:

- bar;
- bierhuis;
- biljartcentrum;
- café;
- proeflokaal;
- shoarma/grillroom;
- zalenverhuur (zonder regulier gebruik ten behoeve van feesten en muziek-/dansevenementen).

Categorie 3 'zware horeca'

Bedrijven die voor een goed functioneren ook 's nachts geopend zijn en die tevens een groot aantal bezoekers aantrekken en daardoor grote hinder voor de omgeving met zich mee kunnen brengen:

- dancing;
- discotheek;
- nachtclub;
- partycentrum (regulier gebruik ten behoeve van feesten en muziek-/dansevenementen).