

Bestemmingsplan Voormalig Domburgterrein

Gemeente Bodegraven-Reeuwijk



Bestemmingsplan

Voormalig Domburgterrein

Gemeente Bodegraven-Reeuwijk

Toelichting

Regels

Verbeelding

Schaal 1:1.000

Datum:

Maart 2013

Datum vaststelling:

6 maart 2013

Projectgegevens:

TOE04-BOD00001-01c

REG04-BOD00001-01b

TEK04-BOD00001-01b

Identificatienummer:

NL.IMRO.1901.12VoormDomburg-BP80

CROONEN ADVISEURS
ruimtelijke vormgeving & ordening

Postbus 435 – 5240 AK Rosmalen

T (073) 523 39 00 – F (073) 523 39 99

E info@croonen.nl – I www.croonenadviseurs.nl

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Plangebied	2
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	2
1.4	Leeswijzer	3
2	Planbeschrijving	5
2.1	Huidige situatie	5
2.2	Stedenbouwkundig plan	6
2.3	Cultuurhistorie en archeologie	10
2.4	Vertaling naar het bestemmingsplan	14
3	Beleidskader	17
3.1	Nationaal beleid	17
3.2	Provinciaal beleid	17
3.3	Regionaal beleid	22
3.4	Gemeentelijk beleid	23
4	Milieuhygiënische en planologische verantwoording	29
4.1	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	29
4.2	Wegverkeerslawaaï	30
4.3	Spoorwegverkeerslawaaï	31
4.4	Geluid van bedrijven aan de Doortocht	33
4.5	Cumulatieve geluidsbelasting	34
4.6	Luchtkwaliteit	36
4.7	Bedrijven en milieuzonering	37
4.8	Externe veiligheid	51
4.9	Bodem	53
4.10	Flora en fauna	54
4.11	Water	56
4.12	Kabels en leidingen	57
4.13	Explosieven	57
5	Juridische aspecten	59
5.1	Plansystematiek	59
5.2	De bestemmingen	59
6	Haalbaarheid	63
6.1	Financieel	63
6.2	Maatschappelijk	63

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het voormalige slachthuisterrein van exportslachterij Domburg aan de Doortocht in Bodegraven zal worden herontwikkeld als woongebied. Het Domburgterrein maakt deel uit van de grotere ontwikkelingslocatie Molenvliet, waarvoor de gemeenteraad in 2004 een herontwikkelingsvisie heeft vastgesteld. Oogmerk was om het hele gebied fasegevoel om te vormen van bedrijventerrein naar aantrekkelijke woongebieden, in aansluiting op de kern van Bodegraven. Op basis van deze herontwikkelingsvisie is in 2004/2005 een overeenkomst gesloten met een ontwikkelende partij. In 2008 is deze overeenkomst ontbonden, aangezien het plan niet haalbaar bleek. Vervolgens is in 2009 een overeenkomst gesloten met een andere partij. Het oorspronkelijke plan van deze partij, dat de realisering van circa 160 koop- en huurwoningen beoogde, bleek eveneens niet haalbaar.

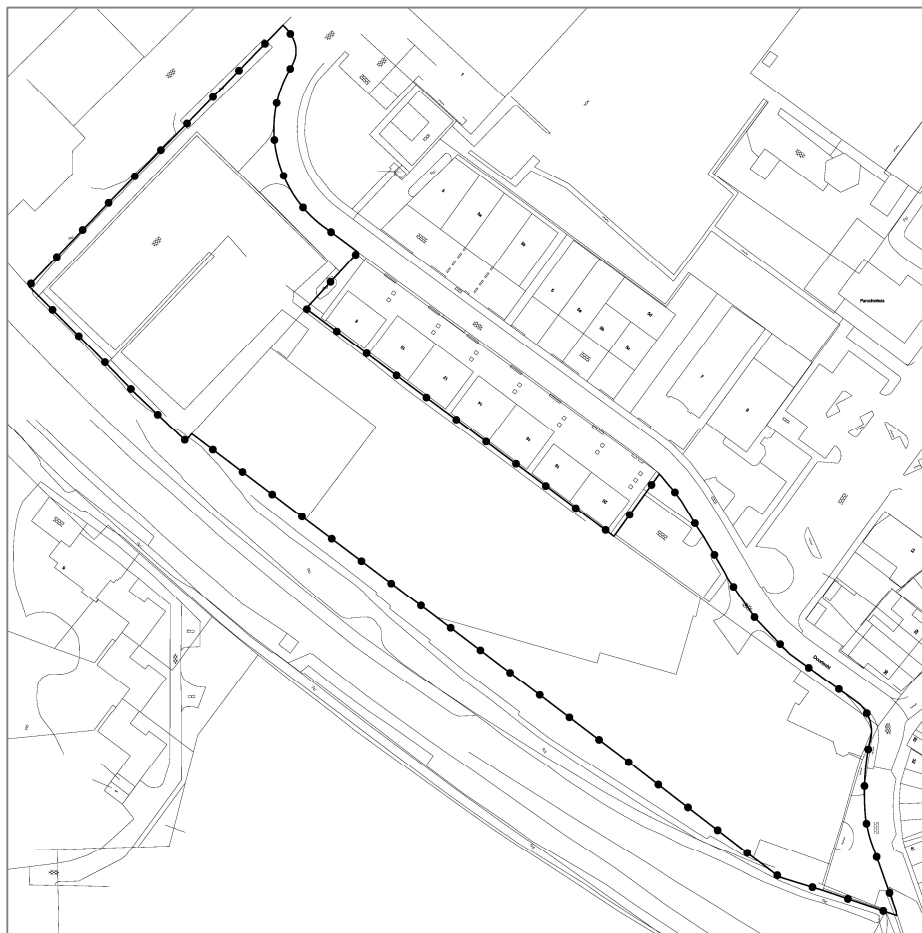
Voor het voormalige Domburgterrein is in de jaren 2010 en 2011 vervolgens een aangepast stedenbouwkundig plan gemaakt met de naam Nieuw-Domburg, dat voorziet in de realisering van 80 grondgebonden woningen met bijbehorende groen- en verkeersvoorzieningen. Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld om de herontwikkeling van het Domburgterrein tot woongebied mogelijk te maken. Het bestemmingsplan 'Voormalig Domburgterrein' voorziet in een adequate juridisch-planologische regeling voor de realisering van woningen in verschillende typologieën en de aanleg van de openbare ruimte in het nieuwe woongebied. De systematiek van het bestemmingsplan sluit aan op de systematiek van het bestemmingsplan 'Kern Bodegraven', dat in 2010 is vastgesteld en betrekking heeft op het centrumgebied en de woongebieden van Bodegraven.



Figuur 1: ligging plangebied in Bodegraven

1.2 Plangebied

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan betreft het volledige terrein waarop de herontwikkeling betrekking heeft. Het plangebied grenst in het zuiden aan de spoorlijn Bodegraven - Leiden. De noordelijke en oostelijke plangrens worden gevormd door de Doortocht en de Oud Bodegraafseweg. De bedrijfskavels aan de zuidzijde van de Doortocht maken geen deel uit van het plangebied. In het westen grenst het plangebied aan een bedrijfsterrein waar voorheen een bouwmarkt was gevestigd.



Figuur 2: grens plangebied

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Het plangebied maakt deel uit van het plangebied van het bestemmingsplan 'Overtocht', dat op 22 december 1994 is vastgesteld door de gemeenteraad van de voormalige gemeente Bodegraven. Het plangebied was in dit bestemmingsplan bestemd als 'bedrijfsdoeleinden, categorie 4', waardoor de vestiging van bedrijven tot en met milieucategorie 4 mogelijk was. Bij besluit van 11 juli 1995 hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland goedkeuring onthouden aan de plandelen met de bestemmingen 'bedrijfsdoeleinden, categorie 3' en 'bedrijfsdoeleinden, categorie 4'.

Vanwege het onthouden van goedkeuring aan de hele bedrijfsbestemming vigeert voor het plangebied het bestemmingsplan 'Oud Bodegraven/Dammekant'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van de voormalige gemeente Bodegraven op 13 november 1968 en (gedeeltelijk) goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 31 december 1969. Het plangebied heeft in dit bestemmingsplan de bestemming 'Bedrijfsterrein'. Op het slachthuisterrein is een groot bouwvlak opgenomen, waarbinnen gebouwen mogen worden opgericht. De goothoogte van gebouwen mag maximaal 6,6 meter bedragen.

Voor een klein gedeelte van het plangebied (de uiterste oostelijke hoek) geldt het bestemmingsplan 'Kern Bodegraven', dat is vastgesteld door de gemeenteraad van de voormalige gemeente Bodegraven op 20 mei 2010. De gronden binnen het plangebied hebben in dit bestemmingsplan de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied'.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de planbeschrijving opgenomen. In dat hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de bestaande situatie en aan het stedenbouwkundig plan voor het voormalige Domburgterrein. Daarnaast is aangegeven hoe het stedenbouwkundig plan is vertaald in het bestemmingsplan. In hoofdstuk 3 wordt aandacht besteed aan het relevante nationale, provinciale, regionale en gemeentelijke beleid. Hoofdstuk 4 betreft de relevante milieuaspecten. Hoofdstuk 5 bevat de juridische toelichting. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

2.1.1 Historische ontwikkeling

De kern Bodegraven is ontstaan als Romeinse nederzetting op de zuidelijke oever van de Oude Rijn, die de noordgrens van het Romeinse Rijk vormde. In de Middeleeuwen werd begonnen met de ontginning van de veengebieden aan weerszijden van de rivier, volgens een vast patroon van evenwijdige sloten die haaks op de Oude Rijn en de overige watergangen in het gebied stonden. Sinds de 17^e eeuw vormt de Oude Rijn een belangrijke vaarweg tussen Utrecht en Leiden. Door de ligging van Bodegraven op de grens tussen rivier en polder kreeg het dorp betekenis als op- en overslaglocatie voor landbouwgoederen. Tot de 19^e eeuw bestond Bodegraven uit twee nederzettingen aan weerszijden van de rivier. Het achterland bestond uit veen en was zeer nat; ontwatering vond plaats via stroomgeulen. De Oud Bodegraafseweg, die de oostgrens van het plangebied vormt, is aangelegd op de plaats van de eind 19^e, begin 20^e eeuw gedempte wetering Oud Bodegrave.

De aanleg van de spoorlijn in 1869 had een nieuwe dynamiek tot gevolg in het gebied tussen de spoorlijn en de rivier. De nederzetting aan de zuidzijde van de Oude Rijn groeide naar het spoor toe, waarbij de oorspronkelijke landschappelijke structuur de ligging van de straten bepaalde. In de loop van de 20^e eeuw raakten ook de gronden rond het plangebied van voorliggend bestemmingsplan intensiever bebouwd en werd het plangebied in gebruik genomen als bedrijfsterrein. Na de Tweede Wereldoorlog vond grootschaligere uitbreiding van Bodegraven plaats. In plaats van een organische groei, die was gebaseerd op de ligging aan de Oude Rijn en de onderliggende landschapsstructuur, is in deze periode sprake van planmatige ontwikkeling, met name aan de zuidzijde van de kern. Naast uitbreiding vindt vanaf het eind van de 20^e eeuw op een aantal locaties in de bestaande kern herstructurering plaats. Op deze wijze zijn onder meer de bedrijfskavels aan weerszijden van de Doortocht gerealiseerd. Ook het voormalige Domburgterrein is aan te merken als herstructureringslocatie binnen het stedelijk gebied van Bodegraven.

2.1.2 Ruimtelijke en functionele structuur

Het plangebied is gelegen tussen de spoorlijn in het zuiden en de bedrijfspcelen aan de Doortocht in het noorden en bestaat uit het voormalige slachthuisterrein van slachterij Domburg en Baas. De bebouwing van het slachthuis is inmiddels gesloopt waardoor het plangebied in de huidige situatie braakliggend is. Het plangebied ligt tussen de zone langs de Oude Rijn ('historisch Bodegraven') in het noorden en de bedrijfsterreinen die zich ten zuiden en westen van het plangebied bevinden. Ten noordoosten van het plangebied ligt het centrumgebied van Bodegraven. Molen De Arkduif, die aan de Oude Rijn staat, vormt een beeldbepalend herkenningspunt in de stedelijke structuur van Bodegraven. De spoorlijn vormt een ruimtelijke barrière tussen het plangebied en de gronden ten zuiden van de spoorlijn, waar een grootschalig bedrijf is gevestigd.

Binnen Bodegraven vormt de spoorlijn (in combinatie met de groenzones naast de spoorlijn), net als de Oude Rijn, een structuurbepalende oost-westgerichte lijn die een geleiding van het stedelijk gebied tot gevolg heeft. De gebieden ten noorden en ten zuiden van de spoorlijn hebben slechts een beperkte relatie met elkaar. Aan de noordzijde van de spoorlijn ligt een watergang over de hele lengte van het plangebied.

De bedrijventerreinen ten noorden, westen en zuiden van het plangebied worden gekenmerkt door een bebouwingsstructuur van veelal plat afgedekte bedrijfshallen van verschillende grootte. Ten westen en noordwesten van het plangebied bevinden zich de gebouwen van een bouwmarkt en een tuincentrum. Aan weerszijden van de Doortocht, direct ten noorden van het plangebied, staan kleinschaligere bedrijfsgebouwen, waar ruimte is voor lichte bedrijvigheid (milieucategorie 1 en 2). De panden zijn 6 tot 8 meter hoog. Aan de voorzijde van de bedrijfsgebouwen wordt geparkeerd. De achterzijden van de bedrijfspanden, die bestaan uit gesloten gevels, grenzen rechtstreeks aan het plangebied. Verder naar het noorden ligt het gebied Molenvliet, waar sprake is van een grote verscheidenheid aan functies.

De ruimtelijke structuur aan de Oud Bodegraafseweg is kleinschaliger. Ter hoogte van het plangebied zijn met name woningen met een bouwhoogte van één à twee bouwlagen met kap gesitueerd. Historische panden en meer recent gerealiseerde gebouwen wisselen elkaar af. Tussen de woningen komen een aantal niet-woonfuncties voor, waaronder horeca en een aantal maatschappelijke voorzieningen. De oostelijke straatwand van de Oud Bodegraafseweg heeft een vrij gesloten karakter, omdat de panden aaneengebouwd zijn of op korte afstand van de zijdelingse perceelsgrens staan. De bebouwing grenst rechtstreeks aan de openbare ruimte. De westelijke straatwand heeft een meer open karakter, waarbij aan de voorzijde van de woningen tuinen aanwezig zijn. Verder in noordelijke richting wordt de bebouwing aan de Oud Bodegraafseweg grootschaliger, wat onder meer tot uiting komt in een aantal appartementengebouwen en een supermarkt.

2.2 Stedenbouwkundig plan

2.2.1 Ruimtelijke structuur

Ten behoeve van de herontwikkeling van het Domburgterrein is een stedenbouwkundig plan opgesteld dat uitgaat van de bouw van 80 grondgebonden woningen in verschillende typologieën (Stedenbouwkundig Ontwerp Molenzicht, ELV architecten, november 2011). Het stedenbouwkundig plan gaat uit van een transformatie van het plangebied naar een aantrekkelijke woonbuurt aan de rand van het centrumgebied van Bodegraven. Het streven is om deze ‘achterkant’ van Bodegraven te transformeren tot een ‘voorkant’, met een eigen karakter dat past binnen de ruimtelijke opbouw van de kern.

De basis voor het stedenbouwkundig plan wordt gevormd door de historische kenmerken van het gebied, de slotenverkeveling, de ontsluiting en de lintbebouwing aan de Oud Bodegraafseweg.

In de periode rond 1900 was in en rond het plangebied sprake van een oost-westgerichte slagenverkaveling, min of meer haaks op de Oud Bodegraafseweg. Deze verkavelingsrichting stamt uit de periode dat de gronden werden ontwaterd via de wetering Oud Bodegraven, die op de plaats van de huidige Oud Bodegraafseweg lag. In het westelijk deel van het plangebied lagen noord-zuidgerichte slagen, die haaks op de Oude Rijn waren gesitueerd. Beide richtingen komen terug in het stedenbouwkundig plan. In het oostelijk en het westelijk deel van het plangebied worden twee koppen gerealiseerd die bestaan uit woonblokken met aaneengebouwde woningen. De koppen worden met elkaar verbonden door een oost-westgerichte woonstraat, die aan weerszijden wordt begeleid door woningen. Op de plek waar deze woonstraat uitkomt op de koppen van de woonbuurt zijn noord-zuidgerichte wegen gesitueerd. Hierdoor ontstaat een directe (zicht)relatie tussen de Doortocht en de spoorzone. De westelijke weg wordt begeleid door een watergang, die een voortzetting vormt van de bestaande watergang aan de noordzijde van de Doortocht. Deze watergang komt uit in de spoorlood.



Figuur 3: stedenbouwkundig plan en impressie, ELV Architecten, november 2011)

De eengezinswoningen in de koppen van het plangebied zijn zodanig gesitueerd dat per blok sprake is van een alzijdige uitstraling. De woningen zijn zowel georiënteerd op de spoorzone en op de noordelijk gelegen Doortocht als op de bestaande wegen ten westen en oosten van de woningen.

Hierdoor wordt onder meer langs de Oud Bodegraafseweg voorzien in een nieuwe bebouwingswand. Het profiel van de Oud Bodegraafseweg, dat ter hoogte van het plangebied relatief breed is, blijft behouden. De openbare ruimte wordt heringericht met enkele bomen, waardoor de bocht in het lint wordt benadrukt. Hierdoor wordt de zichtbaarheid van de Oud Bodegraafseweg als historische structuur versterkt. Aan de zijde van de Doortocht is ruimte voor enkele groene plekken, waar tevens kan worden geparkeerd.

Het middendeel van de woonbuurt bestaat uit twee-onder-één-kapwoningen (ten zuiden van de woonstraat) en aaneengebouwde c.q. patiowoningen (ten noorden van de woonstraat). Op het meest westelijke perceel van de rij twee-onder-één-kapwoningen is in het stedenbouwkundig plan een vrijstaand-geschakelde woning voorzien, die zich voegt in de ritmiek van de twee-onder-één-kapwoningen. De aaneengebouwde c.q. patiowoningen worden gerealiseerd op korte afstand van de bestaande bedrijfsgebouwen aan de Doortocht. Tussen de bedrijfsgebouwen en de woningen blijft een strook van één meter breed vrij van bebouwing, zodat de achterzijde van de bedrijfshallen en van de nieuwe woningen bereikbaar blijft ten behoeve van (incidenteel) onderhoud. Deze strook ligt deels op de bedrijfspercelen en deels binnen het plangebied van dit bestemmingsplan. Het gedeelte van de strook dat binnen het plangebied ligt, wordt niet uitgegeven. Door deze situering worden de (onaantrekkelijke) gevels van de bedrijfsgebouwen vanaf de spoorlijn aan het oog onttrokken. Bovendien biedt deze situering de mogelijkheid om de woonstraat in het plangebied een maximale profielbreedte te geven. De woningtypologie, die bestaat uit woningen die worden voorzien van een binnentuin, maakt het mogelijk om geluidwerende maatregelen te treffen zonder afbreuk te doen aan het woon- en leefklimaat ter plaatse van de nieuwe woningen.

2.2.2 Woningen

In het stedenbouwkundig plan is gekozen voor een eenheid in architectuur en materialisering van de woningen, zodat het gebied een sterk eigen karakter krijgt. De aaneengebouwde en halfvrijstaande woningen krijgen over het algemeen een hoogte van twee bouwlagen met kap, met een maximale bouwhoogte van 12 meter. De woningen die aan de zijde van de Oud Bodegraafseweg worden gerealiseerd, hebben een hoogte van één bouwlaag met kap, met een maximale bouwhoogte van 9 meter. Door in dit deel van het plangebied lagere woningen te realiseren, wordt aangesloten bij het karakter van de Oud Bodegraafseweg, dat kleinschaliger is dan het karakter van de bedrijventerreinen aan de noord-, west- en zuidzijde van het plangebied. De aaneengebouwde c.q. patiowoningen bestaan deels uit bouwdelen van één bouwlaag en deels uit bouwdelen van twee bouwlagen met kap. Voor deze woningen geldt een maximale bouwhoogte van 10 meter. In het plangebied zijn in totaal 80 woningen voorzien: 43 aaneengebouwde woningen in de koppen van het plangebied, 20 aaneengebouwde c.q. patiowoningen aan de noordzijde van de centrale woonstraat en 17 woningen aan de zuidzijde van de centrale woonstraat (16 twee-onder-één-kapwoningen en één vrijstaand-geschakelde woning). Hiermee wordt in het plangebied voorzien in een mix van woningtypes.

2.2.3 Ontsluiting en parkeren

De ontsluiting van de nieuwe woonbuurt vindt voor gemotoriseerd verkeer plaats via twee aansluitingen op de Doortocht. Eén van deze aansluitingen ligt ten oosten van de bestaande bedrijfspercelen; de andere ligt direct ten westen daarvan. Vanaf de Oud Bodegraafseweg is het plangebied slechts bereikbaar voor langzaam verkeer, via de openbare ruimte aan de zuidzijde van het oostelijke woonblok. In geval van een calamiteit kan deze route ook door gemotoriseerd verkeer worden gebruikt. Een tweede calamiteitenroute bevindt zich in het noordwestelijk deel van het plangebied. Deze calamiteitenroute verbindt de meest westelijke (doodlopende) woonstraat met de Doortocht.

Parkeren vindt in de nieuwe woonbuurt deels plaats in het openbaar gebied en deels op eigen terrein. Op basis van de voor deze ontwikkeling geldende parkeernormen dienen in het plangebied 126 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Hierbij is uitgegaan van de volgende normen:

– goedkope aaneengebouwde woningen:	24 x 1,25 = 30 parkeerplaatsen
– middeldure aaneengebouwde woningen:	19 x 1,4 = 26,6 parkeerplaatsen
– tweekappers en vrijstaande woning:	17 x 1,6 = 27,2 parkeerplaatsen
– aaneengebouwde c.q. patiowoningen:	20 x 1,6 = 32 parkeerplaatsen
– compensatie parkeerplaatsen Oud Bodegraafseweg	10 parkeerplaatsen

Bij de aaneengebouwde c.q. patiowoningen worden op eigen terrein twee parkeerplaatsen per woning gerealiseerd. Bij de twee-onder-één-kapwoningen en de vrijstaande woning wordt bij iedere woning één parkeerplaats op eigen terrein aangelegd. Dit resulteert in 57 parkeerplaatsen op eigen terrein. Voor de berekening van de parkeerbilans zijn voor de parkeerplaatsen op eigen terrein reductiefactoren toegepast zoals opgenomen in tabel 6.3/1 van de ASVV 2004. Uitgaande van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein (inclusief reductiefactor) is bepaald hoeveel parkeerplaatsen in de openbare ruimte dienen te worden gerealiseerd. In het stedenbouwkundig plan zijn in totaal 77 parkeerplaatsen in de openbare ruimte voorzien. Hiermee wordt binnen het plangebied voorzien in voldoende parkeerplaatsen om de parkeerbehoefte volledig op te vangen.

2.2.4 Groen en water

De groen- en waterstructuur van de nieuwe woonbuurt haakt aan op de belangrijkste groenstructuur die in de huidige situatie aanwezig is: de groenstrook met watergang langs de spoorlijn. De watergang die ten noorden van het plangebied aanwezig is, wordt doorgetrokken in het plangebied en sluit aan op de spoorloot. Langs de westelijke rand van het plangebied, wordt (opgaand) groen aangeplant, dat de woonbuurt scheidt van de bedrijfspercelen ten westen van het plangebied. Binnen het plangebied worden groene plekken ingericht langs de Doortocht en de Oud Bodegraafseweg. Het karakter van de Oud Bodegraafseweg als historische route wordt daarbij benadrukt door de aanplant van bomen langs de weg. Op markante plekken langs deze weg zijn wat grotere bomen voorzien.

2.3 Cultuurhistorie en archeologie

2.3.1 Algemeen

Het archeologisch en cultuurhistorisch erfgoed wordt in Nederland als zeer waardevol beschouwd. De Monumentenwet 1988 (die in 2007 is gewijzigd door de Wet op de archeologische monumentenzorg) legt de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het archeologische erfgoed bij gemeenten. Eén van de gemeentelijke taken is het integreren van archeologie in ruimtelijke plannen. Daarnaast moet bij ruimtelijke plannen het aspect cultuurhistorie worden meegenomen. Per 1 januari 2012 dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening in de toelichting van een bestemmingsplan te worden aangegeven op welke wijze met cultuurhistorische waarden rekening is gehouden. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan het rijksbeleid omtrent cultuurhistorie, dat in het kader van de Modernisering van de Monumentenzorg (MoMo) is verschoven van een objectgerichte benadering naar een gebiedsgerichte benadering. Het bestemmingsplan heeft een belangrijke rol bij de gebiedsgerichte bescherming van cultuurhistorische en archeologische waarden. Het gemeentelijk beleid hieromtrent is vastgelegd in de Kadernota Erfgoedbeleid (zie paragraaf 3.4.4).

In de directe omgeving van het plangebied is sprake van een aantal elementen met cultuurhistorische waarde. In het stedenbouwkundig plan voor het voormalig Domburgterrein worden deze cultuurhistorische waarden gerespecteerd. De historische verkaveling van het gebied is uitgangspunt geweest voor de stedenbouwkundige opzet van het nieuwe woongebied. Hierna wordt kort aandacht besteed aan de belangrijkste cultuurhistorisch waardevolle elementen in en rond het plangebied en aan het archeologisch onderzoek dat is verricht.

2.3.2 Limes

De Oude Rijn vormde ooit de noordgrens van het Romeinse Rijk. De zogenaamde Limes ('grens') was een militaire zone, die bestond uit een weg, verdedigingswerken en burgernederzettingen. Het was een belangrijke handelsroute en gaf de aanzet tot de eerste infrastructuur van Nederland. Het Nederlandse deel van de Limes staat op de nominatielijst voor het Werelderfgoed en wordt ook door de provincie Zuid-Holland en de gemeente Bodegraven-Reeuwijk als zeer waardevol beschouwd. In Bodegraven was, nabij de huidige Oud Bodegraafseweg, een castellum aanwezig. Het castellum heeft vermoedelijk op enige afstand ten noorden van het voormalige Domburgterrein gestaan. Het provinciale beleid is erop gericht dat in ruimtelijke plannen in de Limeszone wordt aangegeven hoe deze plannen zich verhouden tot de plaatsing van de Limes op de Werelderfgoedlijst. Een belangrijk aspect hierbij is kennisvermeerdering. Voor de gemeente Bodegraven-Reeuwijk is de opgave om een compleet beeld te krijgen van de Romeinse historie van de plek. Archeologisch onderzoek kan hier een belangrijke bijdrage aan leveren. Elke bodemvondst kan zorgen voor een nieuwe kijk op het leven van de Romeinen en de inheemse bevolking in het gebied. Het stedenbouwkundig ontwerp is zijdelings geïnspireerd door de Limes. Het ontwerp was reeds definitief voordat de Limes op de voorlopige lijst van Werelderfgoed is geplaatst.

Bij de verdere uitwerking van de plannen kan mogelijk nog ingespeeld worden op de ligging van het plangebied nabij het castellum.

Historie van het plangebied

Het plangebied ligt nabij de Limes, de Romeinse rijksgrens waarlangs vanaf 40 na Christus legerkampen (castella) en wachtposten (stationes) werden gebouwd. Castella lagen op strategische punten langs de grens, met name bij zijgeulen van de Rijn of in de buurt van doorwaadbare plaatsen. Waarschijnlijk bevonden zich op regelmatige afstand tussen de castella ook nog kleinere militaire wachtposten. In Bodegraven heeft in de periode van circa 60 tot 200 na Christus een (mini)castellum gestaan. Eerdere of latere vondsten worden echter zeker niet uitgesloten. De precieze ligging van het castellum is niet bekend. Er zijn twee opties:

- het castellum lag naast het veenriviertje Oud Bodegrave;
- het castellum lag over het verlandse riviertje Oud Bodegrave.

In 1995 is door de Archeologische Werkgemeenschap voor Nederland (AWN) een opgraving uitgevoerd nabij de Willemstraat. Daarbij werd een houten constructie gevonden, die een duidelijk militaire signatuur had. Deze bestond uit twee torens met aan weerszijden een noordoost-zuidwest georiënteerde wal. Op basis van dendrochronologische datering van het hout is de toren gebouwd in 61 na Christus. Vrij kort na de bouw, de opgravers vermoeden in 69 na Christus als gevolg van de Bataafse opstand, is het poortgebouw door brand verwoest. Tijdens de Bataafse opstand werden alle militaire versterkingen aan de Rijn tot in Xanten in Duitsland in de as gelegd. Vaak wordt deze opstand tijdens opgravingen teruggevonden in de vorm van een brandlaag. Een dergelijke brandlaag is ook in Bodegraven aangetroffen. Het plangebied ligt mogelijk in de voormalige vicus (nederzetting) bij het castellum.

Over de periode van 200 na Christus tot circa 1500 is niets bekend. Met betrekking tot de Late Middeleeuwen en de Nieuwe tijd zijn historische kaarten bekend uit 1514, 1696, 1829, 1839-1859 en 1887. Op geen van deze kaarten staat in het plangebied bebouwing aangegeven. Net ten noorden van het plangebied is vanaf 1829 een boerderijplaats afgebeeld. In de 19e eeuw was het plangebied in gebruik als weiland. In de jaren dertig van de 20e eeuw vestigde exportslachterij Baas zich op het terrein. De slachterijactiviteiten op het terrein werden in 2002 gestaakt. In 2004 zijn alle opstallen op het terrein gesloopt. Sindsdien ligt het terrein braak.

2.3.3 Archeologisch onderzoek

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is in december 2004 door RAAP een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd (Plangebied Oud Bodegraafsweg 43, kenmerk RAAP-notitie 949). Hierbij is op basis van een bureauonderzoek en karterend booronderzoek bepaald of binnen het plangebied archeologisch waardevolle artefacten voorkomen of kunnen worden verwacht. Het onderzoek bestond uit archeologische begeleiding van de sloop van de opstallen en een karterend booronderzoek.

Doel van het onderzoek was om eventueel aanwezige archeologische resten op te sporen en, voor zover mogelijk, een eerste indruk te geven van de kwaliteit (gaafheid en conservering), aard, datering, omvang en diepteligging ervan. Tijdens het veldonderzoek zijn in het plangebied geen (eenduidige) archeologische resten aangetroffen.

Op grond van het ontbreken van (duidelijke) aanwijzingen voor de aanwezigheid van archeologische resten en de mate van verstoring is ten aanzien van het westelijk deel van het plan geen vervolgonderzoek aanbevolen. Vanwege de nabijheid van het Romeinse castellum en eventueel daarmee samenhangende archeologische sporen is in geconcludeerd dat graafwerkzaamheden in een strook van 50 meter aan de Oud Bodegraafseweg archeologisch begeleid moeten worden. Het onderzoek uit 2004 is opnieuw beoordeeld overeenkomstig de huidige wetgeving. Ook naar de huidige maatstaven is het plangebied voldoende onderzocht om een selectiebesluit te nemen. Er is derhalve geen noodzaak om een nieuw onderzoek uit te voeren.



Figuur 4: resultaten archeologisch onderzoek met overzicht boringen en gebied waarin archeologische begeleiding is geadviseerd (bruin vlak)

Het huidige plangebied wijkt enigszins af van het plangebied waar onderzoek is verricht. Op een klein deel van het terrein is destijds geen onderzoek verricht. Gelet op het feit dat het een zeer beperkte uitbreiding van de planlocatie betreft en gezien de resultaten van het onderzochte deel van de locatie worden op het niet-onderzochte deel geen archeologische resten verwacht. Aanvullend onderzoek is dan ook niet noodzakelijk.

De verplichting om graafwerkzaamheden binnen een afstand van 50 meter van de Oud Bodegraafseweg archeologisch te begeleiden, is in voorliggend bestemmingsplan vermeld in een juridische regeling. De betreffende gronden zijn op de verbeelding voorzien van de aanduiding 'archeologische waarden'. Ter plaatse van deze aanduiding kunnen burgemeester en wethouders aan de omgevingsvergunning voor het bouwen de verplichting verbinden tot archeologische begeleiding. Ook voor werkzaamheden waarbij de bodem geroerd wordt, kan archeologische begeleiding als voorwaarde aan de omgevingsvergunning worden verbonden.

2.3.4 Oud Bodegraafseweg

De Oud Bodegraafseweg is één van de structuurbepalende lijnen in het stedelijk gebied van Bodegraven. Het betreft een bebouwingslint dat is gerealiseerd op de plaats van de voormalige wetering Oud Bodegrave. Het tracé van de Oud Bodegraafseweg is in het stedenbouwkundig plan gerespecteerd. Door de aanplant van bomen langs de weg wordt het historische tracé benadrukt. De woningen die aan de Oud Bodegraafseweg worden gerealiseerd, zijn lager dan de woningen in het overige deel van het plangebied. Hiermee wordt aangesloten bij het relatief kleinschalige karakter van dit deel van de Oud Bodegraafseweg.

2.3.5 Molenbiotoop De Arkduif

Op enige afstand ten noorden van het voormalig Domburgterrein staat molen De Arkduif (Overtocht 45). De molen is een rijksmonument en vormt een karakteristiek element in de stedenbouwkundige en cultuurhistorische structuur van de Oude Rijnzone in Bodegraven. Rond de molen is sprake van een molenbiotoop, die ook in de provinciale Verordening Ruimte is vastgelegd. Binnen de molenbiotoop gelden beperkingen ten aanzien van de hoogte van bebouwing en beplanting, om de windvang en het vrije zicht op de molen te beschermen. De molenbiotoop heeft een straal van 400 meter, gemeten vanuit het middelpunt van de molen. Op basis van de regels zoals opgenomen in de Verordening Ruimte gelden de volgende beperkingen voor bebouwing en beplanting:

- binnen een straal van 100 meter mag geen bebouwing worden opgericht of beplanting aanwezig zijn hoger dan de onderste punt van de verticaal staande wiek;
- tussen de 100 en 400 meter van de molen mag de hoogte van bebouwing en beplanting niet hoger zijn dan de onderste punt van de verticaal staande wiek, vermeerderd met $1/30$ e van de afstand tussen de bebouwing/beplanting en het middelpunt van de molen.

Voor de onderste punt van de verticaal staande wiek geldt voor De Arkduif een hoogte van 5,9 meter + NAP. Het plangebied ligt in het gebied tussen de 150 meter en 400 meter van de molen.

De bebouwing die het dichtste bij de molen is gesitueerd (de aaneengebouwde woningen in het noordwestelijk deel van het plangebied) staat op een afstand van circa 188 meter van het middelpunt van de molen. De bouwhoogte die hier ingevolge de molenbiotoop maximaal toelaatbaar is, bedraagt $5,9 + 1/30 \times 188 = 12,15$ meter + NAP.

Voorliggend bestemmingsplan maakt op deze locatie bebouwing mogelijk met een maximale bouwhoogte van 12 meter, terwijl het planpeil van de locatie ligt op 1,1 m +/- NAP. Hiermee voldoet de bebouwing op deze locatie aan de bepalingen van de molenbiotoop. Ook voor de overige bebouwing in het plangebied is een maximale bouwhoogte van 12 meter toegestaan. Aangezien deze bebouwing op meer dan 180 meter van de molenbiotoop staat, levert de nieuwe bebouwing geen belemmeringen op voor de windvang en het zicht op de molen.

Geconcludeerd kan worden dat de nieuwe woningen in het plangebied passen binnen de regels van de molenbiotoop. Omdat het bestemmingsplan geen hogere bebouwing toestaat dan ter bescherming van de molenbiotoop toelaatbaar is, is het niet zinvol om de molenbiotoop op te nemen op de verbeelding en in de regels van het bestemmingsplan. Bij de inrichting van het openbaar gebied zal daarnaast rekening worden gehouden met de molenbiotoop, onder andere door geen bomen aan te planten die te hoog worden. Voor de bomen in het woongebied kan worden gedacht aan zuilhaagbeuken, sierperen, lijsterbessen of bloemes, die maximaal 8 tot 12 meter hoog kunnen worden.

2.4 Vertaling naar het bestemmingsplan

Voor het bestemmingsplan is gekozen voor een relatief gedetailleerde systematiek, waarin door middel van bouwvlakken is vastgelegd waar de nieuwe woningen kunnen worden gerealiseerd. Voor de regels is aangesloten bij het in 2010 vastgestelde bestemmingsplan 'Kern Bodegraven'.

De gronden die worden uitgegeven als woonpercelen zijn in het bestemmingsplan bestemd als 'Wonen'. Er zijn bouwvlakken opgenomen waarbinnen de nieuwe woningen kunnen worden gerealiseerd. Per bouwvlak is de woningtypologie (aaneengebouwd of twee-aaneen) aangegeven. In de regels is bepaald dat ter plaatse van de aanduiding 'twee-aaneen' de eindwoningen ook vrijstaand mogen worden gebouwd. Daarnaast is per bouwvlak het maximum aantal woningen vastgelegd. Tenslotte zijn op de verbeelding de maximale goot- en bouwhoogte van de nieuwe woningen geregeld. Voor de woningen van twee bouwlagen met kap en de aaneengebouwde woningen zijn een goot- en bouwhoogte van 7,5 en 8 respectievelijk 10 en 12 meter opgenomen. Voor de lagere woningen aan de zijde van de Oud Bodegraafseweg zijn een goot- en bouwhoogte van 6 respectievelijk 9 meter geregeld. De gronden aan de achterzijde van de bouwvlakken (de achtertuinten) zijn aangeduid als 'bijgebouwen'. Uitzondering zijn de gronden tussen het bouwvlak van de aaneengebouwde c.q. patio-woningen en de bedrijfshallen aan de Doortocht. In deze strook (die een meter breed is, gemeten tussen de gevels van de bedrijfsgebouwen en de achterste begrenzing van het bouwvlak), zijn geen bijgebouwen toegestaan. De strook wordt, voor zover gelegen binnen het plangebied, bovendien niet uitgegeven. Overeenkomstig de gemeentelijke standaardregeling mogen per woonperceel aan- en uitbouwen en bijgebouwen worden gerealiseerd, waarbij niet meer dan 50% van de gronden ter plaatse van de aanduiding 'bijgebouwen' mag worden bebouwd.

De belangrijkste groenvoorzieningen in het plangebied zijn bestemd als 'Groen'. Het betreft de groenstrook aan de westzijde van het plangebied en het groene gebied in de noordwestelijke hoek van het plangebied. Het open water binnen het plangebied is bestemd als 'Water'. Deze bestemming geldt voor de (nieuw aan te leggen) watergang binnen de woonbuurt. De overige groenvoorzieningen zijn uit oogpunt van flexibiliteit opgenomen in de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied'. Binnen deze bestemming zijn groenvoorzieningen algemeen toegestaan. Alle wegen binnen het plangebied en de te realiseren parkeerplaatsen in het openbaar gebied zijn opgenomen in de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied'.

3 Beleidskader

3.1 Nationaal beleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die op 13 maart 2012 door de minister is vastgesteld, vormt de nieuwe, overkoepelende rijksstructuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, met een doorkijk naar 2040. In de SVIR 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig' is de inhoud van een groot aantal beleidsstukken, waaronder de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit en diverse planologische kernbeslissingen, opgenomen.

Het rijksbeleid richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie, natuur, waterveiligheid, milieukwaliteit en bescherming van het werelderfgoed. Het beleid met betrekking tot verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk, onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet', over aan provincies en gemeenten. Gemeenten krijgen daarbij de ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports Amsterdam en Rotterdam maakt het Rijk afspraken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking. Overige sturing op verstedelijking, zoals afspraken over binnenstedelijk bouwen, rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering, laat het Rijk los. Er is enkel nog sprake van een 'ladder' voor duurzame verstedelijking (gebaseerd op de 'SER-ladder'), die is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. In het mobiliteitsbeleid komt de gebruiker centraal te staan en wordt de samenhang tussen de verschillende modaliteiten en tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit versterkt.

Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland, door middel van een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. In totaal zijn 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd, die bijdragen aan het realiseren van de drie hoofddoelen. In de realisatieparagraaf van de SVIR zijn per nationaal belang de instrumenten uitgewerkt die hiervoor worden ingezet. Eén van de belangrijkste instrumenten is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). In het Barro zijn regels opgenomen ter bescherming van de nationale belangen.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Zuid-Holland

Op 2 juli 2010 hebben Provinciale Staten de structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland' vastgesteld. De structuurvisie is een integrale ruimtelijke visie voor de periode tot 2020, met een doorkijk tot 2040.

In de structuurvisie zijn de provinciale belangen benoemd en is aangegeven welke instrumenten de provincie inzet om deze belangen te behartigen. De kern van de structuurvisie 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. Duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid zijn belangrijke pijlers. De structuurvisie wordt periodiek herzien.

Gestreefd wordt naar een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk. Goede bereikbaarheid en een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur zijn daarin kenmerkende kwaliteiten. In de structuurvisie is aangegeven welke zaken de provincie Zuid-Holland van provinciaal belang acht. Hiervoor zijn vijf integrale hoofdopgaven benoemd:

- aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel;
- duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie;
- divers en samenhangend stedelijk netwerk;
- vitaal, divers en aantrekkelijk landschap;
- stad en land verbonden.

In de structuurvisie is de ruimtelijke hoofdstructuur van Zuid-Holland in het jaar 2020 vastgelegd. De hoofdstructuur wordt gevormd door drie eenheden: het stedelijk gebied in het westen en midden van de provincie, het landelijk gebied in het oosten, noorden en zuiden van de provincie en de Zuidvleugelgroenstructuur die het stedelijk netwerk en het landelijk gebied verbindt.

Tot dusver stond in het provinciaal ruimtelijk beleid het ordenen van functies centraal. De provinciale structuurvisie richt zich echter nadrukkelijk ook op het versterken van de ruimtelijke kwaliteit. Ruimtelijke kwaliteit kan worden uitgedrukt in de begrippen gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde. Bij belevingswaarde gaat het onder meer om cultureel besef, (ruimtelijke) diversiteit, variatie en betekenis. De huidige belevingswaarde is niet altijd en overal positief. Het provinciaal beleid is dan ook gericht op het bestrijden van verrommeling en het beschermen en versterken van hoogwaardige kwaliteiten. Sturen op ruimtelijke kwaliteit is sterk verbonden met de uitwerking op regionaal en gemeentelijk niveau. Met name in het bestaand stedelijk gebied hebben gemeenten de nodige beleidsvrijheid. De provincie ziet erop toe dat ruimtelijke kwaliteit wordt meegewogen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Er moet in dat kader rekening worden gehouden met gebiedskenmerken als ontwikkelingsgeschiedenis, schaal en maat, ruimtelijke opbouw, karakteristiek en verschijningsvorm.

Sturing vindt plaats op basis van ruimtelijke kwaliteiten en ruimtelijke functies, die in beeld zijn gebracht op een kwaliteitskaart en een functiekaart. Het plangebied van dit bestemmingsplan ligt volgens de Kwaliteitskaart 2020 in het 'stedelijk netwerk met hoogwaardig openbaar vervoer'. Op de Functiekaart 2020 was het plangebied oorspronkelijk aangeduid als 'stads- en dorpsgebied met hoogwaardig openbaar vervoer' en 'bedrijventerrein'.

Naar aanleiding van de beoogde herontwikkeling van het voormalig Domburgterrein is in de Actualisering 2012 van de provinciale structuurvisie de aanduiding 'bedrijventerrein' vervallen. De status van het gebied is daardoor gewijzigd van 'bedrijventerrein' in 'stads- en dorpsgebied'. Gedeputeerde Staten hebben op 27 november 2012 de Actualisering 2012 van de Structuurvisie Zuid-Holland vastgesteld. Behandeling door Provinciale Staten van Zuid-Holland vindt eind januari 2013 plaats. Na deze actualisering is het bestemmingsplan in overeenstemming met de provinciale structuurvisie.



Figuur 5: wijzigingen Functiekaart 2020 (Actualisering 2012 Provinciale Structuurvisie)

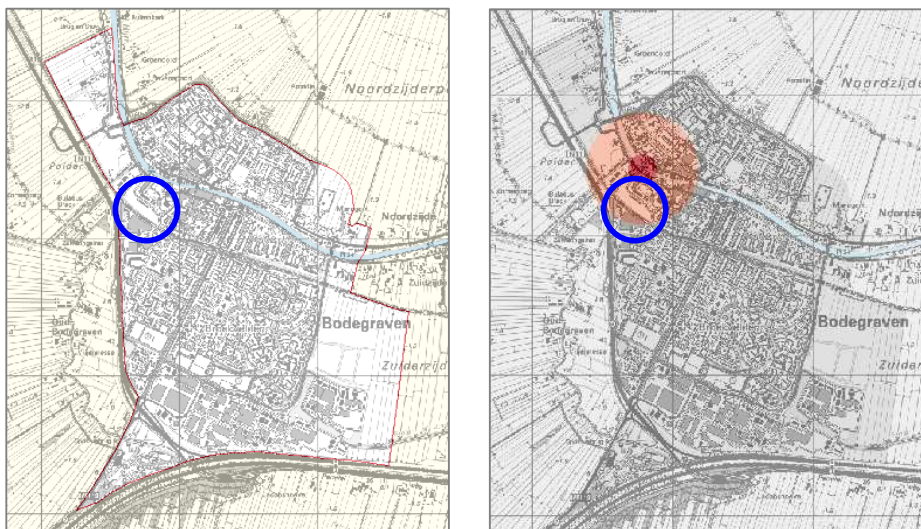
De kern Bodegraven is geen onderdeel van een stedelijke agglomeratie, maar is wel gelegen aan het Zuidvleugelnet en maakt daarom deel uit van het stedelijk netwerk van Zuid-Holland. Het provinciaal beleid is gericht op het concentreren van verstedelijking in en rond de steden in het stedelijk netwerk. Deze concentratie heeft enerzijds agglomeratievoordelen en heeft anderzijds tot gevolg dat het contrast tussen stad en land behouden blijft. Versterking van het stedelijk netwerk gaat uit van het zo goed mogelijk benutten van de ruimte in het bestaand gebied, door het ruimtegebruik te intensiveren. Voor alle stedelijke ontwikkelingen geldt in principe: eerst intensiveren van bestaand gebruik, vervolgens nagaan of door herstructureren de beschikbare ruimte beter kan worden benut en pas daarna uitbreiden. Alle kernen in de provincie zijn omgeven door bebouwingscontouren, die de grens van de bebouwingsmogelijkheden voor wonen en werken aangeven. De bebouwingscontouren zijn strak getrokken rond het bestaand stedelijk gebied en de kernen, rekening houdend met plannen waarmee de provincie heeft ingestemd en waarbinnen de woningbouwopgave tot 2020 kan worden geacommodeerd.

De herontwikkeling van het voormalige Domburgterrein betreft de herstructurering van een binnenstedelijke locatie die zijn functie (slachthuisterrein) heeft verloren.

Herstructurering van deze binnenstedelijke locatie past binnen het provinciaal beleid, dat uitgaat van intensivering van het bestaand stedelijk gebied om extra ruimtebeslag in het landelijk gebied zoveel mogelijk te voorkomen. Met de ontwikkeling van het nieuwe woongebied wordt aangesloten bij de bestaande kwaliteiten van de locatie en de omgeving ervan. Realisering van woningbouw op deze locatie heeft ruimtelijke kwaliteitswinst tot gevolg. Transformatie van het gebied naar woningbouw pas ook binnen de Structuurvisie Zuid-Holland.

3.2.2 Verordening Ruimte

In de Verordening Ruimte zijn, op basis van de provinciale belangen zoals benoemd in de structuurvisie, regels opgenomen waaraan gemeentelijke bestemmingsplannen moeten voldoen. Er gelden onder meer regels voor de nieuwbouw van woningen, kantoren, bedrijventerreinen en detailhandel, voor agrarische bedrijven en voor de ecologische hoofdstructuur. In de Verordening Ruimte is onder meer vastgelegd dat nieuwvestiging of uitbreiding van stedelijke functies, op een aantal uitzonderingen na, in principe binnen de bebouwingscontouren dient plaats te vinden. De Verordening Ruimte wordt, net als de provinciale structuurvisie, periodiek herzien.



Figuur 6: bebouwingscontour rond Bodegraven (links) en molenbiotop De Arkduif (rechts) met aanduiding plangebied

Het voormalige Domburgetrein ligt binnen de bebouwingscontour die rond de kern Bodegraven is getrokken. Voor woningbouw gelden de regels zoals opgenomen in artikel 6 van de Verordening Ruimte. In dat artikel is bepaald dat in de toelichting van een bestemmingsplan, met het oog op het voorzien in een aantoonbare, regionaal of intergemeentelijk afgestemde behoefte aan woningbouwlocaties, wordt beschreven op welke wijze rekening is gehouden met de volgende voorkeursvolgorde:

- a het voorzien in de behoefte binnen bestaand stedelijk en dorpsgebied door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten;

- b het voorzien in de behoefte direct aansluitend aan het bestaand stads- en dorpsgebied op locaties die passend, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

De herontwikkeling van het voormalige Domburgterrein betreft een herstructurering/transformatie binnen het bestaand stedelijk gebied. Daarmee voldoet het initiatief aan stap a van de voorkeursvolgorde en past het binnen het provinciaal beleid zoals opgenomen in de Verordening Ruimte. In de Actualisatie 2012 van de Verordening Ruimte komt het huidige artikel 6 te vervallen. Inhoudelijk blijft het provinciaal beleid echter ongewijzigd.

Wel is in de Verordening Ruimte sprake van de verplichting tot regionale programmering of regionale afstemming voor bestemmingsplannen die een nieuwe ontwikkeling mogelijk maken. In het geval van woningbouw op het voormalig Domburgterrein geldt dat de geplande woningen passen binnen het gemeentelijk woningbouwprogramma en het concept van de Regionale Agenda Wonen (voor een nadere toelichting zie paragraaf 3.4.3). Daarmee wordt voldaan aan het vereiste van regionale afstemming. De provincie Zuid-Holland heeft per brief d.d. 6 december 2012 laten weten de eerder ingediende zienswijze in te trekken, aangezien er naar aanleiding van gesprekken met de regio Midden-Holland en de gemeente Bodegraven-Reeuwijk geen redenen zijn om een reactieve aanwijzing te overwegen. Op basis van deze brief kan worden geconcludeerd dat de provincie instemt met het bestemmingsplan 'Voormalig Domburgterrein' en het daarin opgenomen woningbouwprogramma.

Bodegraven ligt volgens de Verordening Ruimte binnen nationaal landschap het Groene Hart. Bestemmingsplannen die binnen de begrenzing van een nationaal landschap liggen mogen slechts ontwikkelingen mogelijk maken die de kernkwaliteiten van deze gebieden behouden of versterken. Ten gevolge van de herontwikkeling van het voormalige Domburgterrein worden de kernkwaliteiten van het Groene Hart niet aangetast. Het stedenbouwkundig plan gaat uit van de historische structuur van het gebied en sluit aan bij de maat en schaal van Bodegraven.

Het plangebied ligt daarnaast binnen de molenbiotop van molen De Arkduif. In de Verordening Ruimte zijn regels opgenomen met betrekking tot de bescherming van de windvang en het vrije zicht op traditionele windmolens. Voor ruimtelijke plannen binnen 400 meter van de molen gelden beperkingen voor de hoogte de bebouwing en beplanting. De bebouwing die in de nieuwe woonbuurt wordt gerealiseerd, bestaat uit woningen met een hoogte van twee bouwlagen met kap. De maximale hoogte van de woningen is niet hoger dan ingevolge de regels van de Verordening Ruimte is toegestaan. In paragraaf 2.3.5 is hier uitgebreid aandacht aan besteed.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Focus Oude Rijn - Transformatievisie 2020

In samenwerking met de provincie Zuid-Holland en het Hoogheemraadschap van Rijnland hebben de zes gemeenten in de Oude Rijnzone de Transformatievisie 2020 opgesteld. De transformatievisie is in februari 2007 vastgesteld door de Stuurgroep Oude Rijnzone en is op hoofdlijnen overgenomen in de provinciale structuurvisie. Het doel van de Transformatievisie 2020 is het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. In tegenstelling tot in het open landschap van het Groene Hart kunnen in de Oude Rijnzone woningen en bedrijventerreinen worden gerealiseerd. Dit is nodig om te voorzien in de regionale behoefte en om het Groene Hart vitaal en leefbaar te houden. De Oude Rijnzone is op een aantal locaties nogal rommelig en ecologische en recreatieve verbindingen met het achterland ontbreken. Hoewel de visie met name is gericht op de (open) gebieden tussen de kernen, worden ook (algemene) uitspraken gedaan over het bestaand stedelijk gebied.

Centraal in de transformatievisie staan herstructurering, het creëren van een hoogwaardige en duurzame omgeving voor wonen, werken en recreëren en het realiseren van ecologische en recreatieve verbindingzones. Als basis voor de samenwerking zijn vier doelstellingen geformuleerd:

- versterken van de groenblauwe kwaliteit;
- herstructurering en transformatie;
- nieuwe locaties voor wonen en werken;
- benutten van en investeren in infrastructuur.

Om de ruimtelijke kwaliteit van de Oude Rijnzone te versterken, zijn met name de leesbaarheid van het landschap, de afwisselende woon- en werkrivier, de openheid en doorzichten en het unieke cultuurhistorische erfgoed van belang. Om de openheid zoveel mogelijk te behouden wordt woningbouw in de meeste gemeenten (waaronder Bodegraven) geconcentreerd in de Oude Rijnzone. De combinatie van oude werkgebieden en nieuwe woongebieden langs de rivier, typeren de rivier als woon- en werkrivier. Toevoegen van woningen gebeurt in eerste instantie binnenstedelijk, door inbreidingslocaties te ontwikkelen. In tweede instantie worden verouderde werkgebieden geherstructureerd en getransformeerd, wat moet leiden tot kwaliteitsverbetering en ruimtewinst. Ten slotte worden de mogelijkheden voor nieuwe woonlocaties onderzocht.

De realisering van woningbouw op het voormalig Domburgterrein past binnen het regionaal beleid zoals vastgelegd in de Transformatievisie 2020. De transformatievisie heeft weliswaar niet specifiek betrekking op het plangebied van voorliggend bestemmingsplan, maar doet wel algemene uitspraken over woningbouw in het stedelijk gebied in de Oude Rijnzone. Door herstructurering van het in onbruik geraakte slachthuis-terrein aan de Doortocht worden woningen gerealiseerd op een binnenstedelijke locatie. Door het realiseren van een aantrekkelijke nieuwe woonbuurt die past in de stedelijke structuur van Bodegraven is sprake van ruimtelijke kwaliteitswinst.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Vitaliteit op een knooppunt - Structuurvisie Bodegraven 2010-2020

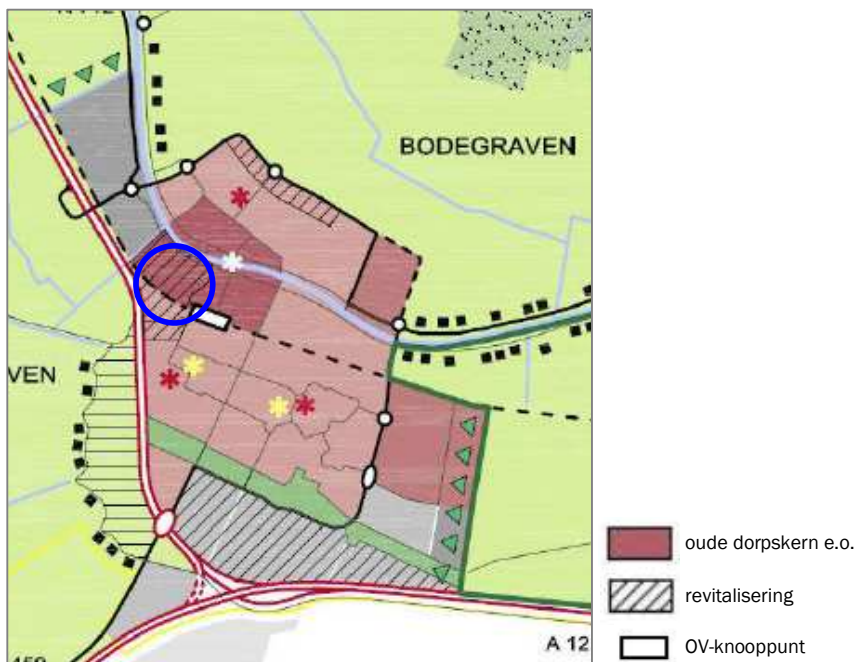
De Structuurvisie Bodegraven 2010-2020 'Vitaliteit op een knooppunt' is op 15 juni 2011 vastgesteld door de gemeenteraad van Bodegraven-Reeuwijk. De structuurvisie is een actualisering van de structuurvisie uit 2004 en vormt een integraal kader voor de ruimtelijke ontwikkeling van Bodegraven in de periode tussen 2010 en 2020, met een doorkijk naar 2030. Het accent in de vorige structuurvisie lag met name op het initiëren en aanjagen van ruimtelijke ontwikkelingen. In de nieuwe structuurvisie ligt het accent daarnaast op ruimtelijke kwaliteit, herontwikkeling en vernieuwing. De ruimtelijke ontwikkelingen die in de structuurvisie zijn opgenomen, zijn regionaal afgestemd.

Op basis van een analyse van de ruimtelijke kwaliteiten van Bodegraven en de te verwachten ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen zijn zeven kernambities geformuleerd. Bodegraven blijft daarbij in alle opzichten werken aan 'vitaliteit op een knooppunt', met als doel een duurzame ontwikkeling van de gemeente tot een vitaal knooppunt in het Groene Hart, waarbij behoud en versterking van het groenblauwe netwerk samengaan met een geleide ruimtelijke ontwikkeling van de kernen Bodegraven en Nieuwerbrug. De zeven integrale kernambities zijn:

- vitaal en beleefbaar platteland;
- vitale woonkernen en woonwijken met voor elk wat wils;
- vitaliteit door een goed voorzieningenaanbod;
- vitaliteit door ruimtelijke kwaliteit;
- vitaliteit door een goede bereikbaarheid;
- vitale economie;
- vitaliteit door een duurzame ontwikkeling.

Voor het voormalige Domburgterrein zijn met name de ambities 'vitale woonkernen en woonwijken met voor elk wat wils' en 'vitaliteit door ruimtelijke kwaliteit' van belang. Voor een goed functioneren van de Bodegraafse woningmarkt is het van belang dat woningbouwplannen aansluiten op de behoefte van de Bodegraafse huishoudens, zowel in omvang als in kwaliteit. Waar de focus de afgelopen decennia met name lag op uitbreidingslocaties, is het beleid in de komende jaren gericht op het maken van een kwaliteitsslag in de bestaande kernen, onder andere door revitalisering van een aantal binnenstedelijke locaties. Senioren en jonge huishoudens zijn belangrijke doelgroepen. Bij nieuwe woningbouwontwikkelingen wordt gestreefd naar differentiatie, maatwerk en duurzame ontwikkeling.

In het kader van de ambitie 'vitaliteit door ruimtelijke kwaliteit' is versterking van de recreatieve en groenblauwe structuren van belang, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Het door de gemeenteraad vastgestelde 'beleids- en beheerplan groen 2009 t/m 2013' is hierbij richtinggevend. Daarnaast is het van belang om een evenwicht te behouden tussen het dorpse karakter, de beleving vanuit het Groene Hart en het creëren van meer stedelijke elementen. Door versterking van de straatprofielen van een aantal wegen, waaronder de Oud Bodegraafseweg, kan de identiteit en oorsprong van Bodegraven worden verbeterd.



Figuur 7: ruimtelijke structuurvisie Bodegraven met aanduiding plangebied

Op de structuurvisiekaart (figuur 7) ligt het plangebied in de 'oude dorpskern e.o.'. Het gebied is daarnaast aangeduid als 'revitalisering'. In de uitvoeringsparagraaf van de structuurvisie is het voormalige Domburgterrein benoemd als project voor de periode 2010-2015. De beoogde ontwikkeling op het voormalige Domburgterrein past binnen het gemeentelijk beleidskader zoals benoemd in de Structuurvisie Bodegraven 2010-2020. Het stedenbouwkundig plan gaat uit van de realisering van verschillende woningtypologieën in een aantrekkelijke woonbuurt, die past binnen de ruimtelijke structuur en de karakteristieken van Bodegraven. De Oud Bodegraafseweg wordt door het toevoegen van een bebouwingswand en de aanplant van bomen versterkt.

3.4.2 Stedenbouwkundige visie met beeldkwaliteit - toekomstbeeld voor Bodegraven

In mei 2010 is de Stedenbouwkundige visie met beeldkwaliteit voor de kern Bodegraven vastgesteld door de gemeenteraad. In de visie zijn de Bodegraafse kwaliteiten in beeld gebracht en is de Bodegraafse identiteit vastgelegd. Op basis daarvan is een stedenbouwkundige visie geformuleerd die heeft geresulteerd in een set met (ruimtelijke) uitgangspunten waaraan nieuwe ontwikkelingen worden getoetst. Daarnaast kan de stedenbouwkundige visie dienen als basis om de ruimtelijke kwaliteiten van Bodegraven om te zetten in kansen voor een duurzame verbetering en ontwikkeling van Bodegraven. Het doel is het maken van een kwaliteitsslag zodat toekomstige ontwikkelingen ook structureel een bijdrage leveren aan de versterking van de Bodegraafse kernkwaliteit als compacte kern aan de Oude Rijn.

De voor Bodegraven herkenbare cultuurhistorische en landschappelijke kenmerken zijn weergegeven in de Bodegraafse identiteit.

De identiteit wordt bepaald door de groenstructuur, waterstructuur en infrastructuur en door de karakteristieke bebouwing (de groene, blauwe, grijze en rode dragers). De verhouding tussen de dragers, hun opbouw en hun ruimtelijke opzet bepalen het karakter van Bodegraven. Op het kaartbeeld 'Bodegraafse identiteit' zijn de dragers weergegeven. In de omgeving van het plangebied speelt met name de Oud Bodegraafseweg een rol. Deze weg is aangeduid als grijze drager (karakteristieke weg met smal profiel en grillige structuur met veel bochten) en als blauwe drager (verdwenen vaart).



Figuur 8: stedenbouwkundige visie met aanduiding plangebied

De bebouwingwand van de Oud Bodegraafseweg en het ten oosten van de Oud Bodegraafseweg aangeduide voormalige Romeinse castellum (onderdeel van de Limes) zijn als rode drager benoemd. Noordelijk van het plangebied is de bebouwingstructuur met daarin ander andere de kerktoren en molen De Arkduif als rode drager aangeduid.

Naast de ruimtelijke dragers, die hun oorsprong vinden in de verkavelingsrichting van het landschap (loodrecht op de Oude Rijn), wordt de hoofdstructuur van Bodegraven bepaald door ruimtelijke geleidingen. Door onderscheid te maken tussen dragers en geleidingen kan de oorspronkelijke structuur van Bodegraven beter leesbaar en beleefbaar worden gemaakt. Als geleidingen zijn onder meer de Oude Rijn en de spoorlijn aangemerkt. In de stedenbouwkundige visie (figuur 8) zijn de volgende ruimtelijke uitgangspunten benoemd:

- versterking van de dragers en geledingen (waaronder de structuur Oud Bodegraafseweg en zone rondom de spoorlijn);
- versterking van de identiteit van het (historische) centrum;
- versterking van de samenhang groen-blauw-grijs.

Daarnaast zijn uitgangspunten genoemd voor de beeldkwaliteit, onder andere met betrekking tot de beoogde variatie in hoogte en volume, het versterken van de groene verbinding aan de westzijde en het realiseren van kwaliteit in het centrum.

Op de kaart van de stedenbouwkundige visie ligt de locatie van het voormalige Domburgterrein aan de rand van het centrumgebied. De Oud Bodegraafseweg is aangeduid als 'versterken groene verbinding'. Voor het plangebied is daarnaast de aanduiding 'bijzondere accenten bebouwing' richting de spoorlijn opgenomen. De spoorlijn is als 'groene zone' aangeduid. In de stedenbouwkundige opzet zijn de uitgangspunten uit de stedenbouwkundige visie vertaald in een concreet plan. De oorspronkelijke landschapsstructuur en de Oud Bodegraafseweg worden gerespecteerd. De eengezinswoningen op de koppen van het plangebied zijn gericht op de spoorlijn en vormen daarmee een bebouwingsfront in deze richting.

3.4.3 Woningmarktanalyse en regionale woningbouwplanning

Door Companen is een woningmarktanalyse opgesteld voor de gemeente Bodegraven-Reeuwijk (woningmarktanalyse 'één gemeente, meerdere woningmarktgebieden', 23 september 2011). De centrale vraag van de analyse was het in beeld brengen van de te verwachten ontwikkeling van de kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte voor de komende tien jaar.

Geconcludeerd is dat, hoewel er sprake is van één gemeente, het verstandig is om in het woonbeleid rekening te houden met de verschillen tussen de voormalige gemeenten Bodegraven en Reeuwijk. Op grond van de te verwachten marktontwikkeling is voor de voormalige gemeente Bodegraven in de periode 2010-2020 de realisering van circa 750 woningen geadviseerd. Dit is voldoende voor het invullen van de autonome woningbehoefte. Kwalitatief worden met name kansen gezien in het realiseren van (geschikte) woningen in het huursegment en aan eengezins-huurwoningen. In de koopsector is (beperkte) vraag naar middeldure rij-/hoekwoningen en dure (half)vrijstaande woningen. Daarnaast zijn er kansen voor de toevoeging van middeldure halfvrijstaande woningen en is er vraag naar appartementen en grondgebonden nultredenwoningen. In de voormalige gemeente Bodegraven zijn in de periode 2010-2020 circa 1.000 woningen gepland. Uitgaande van een planuitval van rond de 30% wordt hiermee aangesloten bij de behoefte van circa 750 woningen die is becijferd. Het aantal geplande woningen sluit daardoor aan bij de verwachte vraag. Wel is het wenselijk om de bouwplannen in tijd te spreiden, zodat zoveel mogelijk sprake is van een constante bouwstroom. Op het voormalige Domburgterrein worden 80 grondgebonden woningen gerealiseerd in verschillende typologieën.

Door deze variatie aan woningtypes wordt een afwisselende woonbuurt gecreëerd en kan aan de woonwensen van diverse doelgroepen worden voldaan. Het plan zal in de periode 2013-2015 gefaseerd worden ontwikkeld.

Naar aanleiding van de in 2011 uitgevoerde woningmarktanalyse zijn de woningbouw-aantallen in de gemeente Bodegraven-Reeuwijk teruggebracht en zijn woningbouwpro-gramma's van een aantal nieuwbouwprojecten aangepast. Voor de locatie voormalig Domburgterrein heeft dit geleid tot een aanpassing van het programma naar catego-rieën woningen die kansrijk worden geacht. Tevens is het programma verlaagd van cir-ca 150 tot 80 woningen. Op basis van prognoses van de Provincie Zuid-Holland blijkt er nog een aanzienlijke behoefte te zijn aan nieuwe woningen in Bodegraven en de regio Midden-Holland. Dit heeft onder andere te maken met huishoudensverdunding en na-tuurlijke bevolkingsgroei de komende jaren. Op dit moment stemmen de regiogemeen-ten in Midden-Holland de woningbouwplannen af in een Regionale Agenda Wonen. Het plan voor het voormalig Domburgterrein past binnen de aantallen te realiseren won-ingen zoals in het inmiddels gereed zijnde concept van de Regionale Agenda Wonen be-noemd. Dit is voor de Provincie Zuid-Holland aanleiding geweest de eerder ingediende zienswijze in te trekken.

3.4.4 Kadernota Erfgoedbeleid

De Kadernota Erfgoedbeleid is op 4 juli 2012 vastgesteld door de gemeenteraad. De kadernota is een nota op hoofdlijnen die betrekking heeft op het cultuurhistorisch erf-goed van de gemeente in de brede zin van het woord. In de nota wordt aandacht be-steed aan monumentenzorg, cultuurhistorie, landschapsbehoud en archeologie. De in de gemeente Bodegraven-Reeuwijk aanwezige cultuurhistorische waarden zijn van groot belang. Het beleid is er niet slechts op gericht om deze waarden te behouden en te versterken, maar ook om ze meer gebiedsgericht te beschouwen en in positieve zin te benutten, door ze herkenbaar en erfahrbaar te maken. De gemeente Bodegraven heeft een unieke combinatie van de volgende cultuurhistorische waarden:

- de Limes (noordgrens van het Romeinse Rijk);
- de Oude Hollandse Waterlinie;
- het veenweidelandschap (uit de periode 1750-1950).

Ingevolge de Kadernota moeten cultuurhistorische belangen worden verankerd in de ruimtelijke ordening. Voor de bescherming van de archeologische waarden van de gronden dienen regels te worden opgenomen in (actualiserende) bestemmingsplan-nen. Uitgangspunt hiervoor is de archeologische beleidsadvieskaart, die deel uitmaakt van het archeologisch beleidsrapport 'Bewoning en ontginning rondom Rijn en Wieric-ke' (mei 2011). Daarnaast wordt de erfgoedzorg meegenomen in de nieuwe structuur-visie voor de voormalige gemeente Reeuwijk, wordt in de toelichting van (actualiseren-de) bestemmingsplannen een cultuurhistorische paragraaf opgenomen en zal cultuur-historie een prominente rol spelen bij nieuwe ontwikkelingen binnen de gemeente.

Voor het plangebied is archeologisch onderzoek verricht (zie hoofdstuk 4). Uit het onderzoek is gebleken dat in het plangebied geen behoudenswaardige archeologische sporen worden verwacht. In paragraaf 2.3 is aandacht besteed aan de cultuurhistorisch waardevolle elementen in de omgeving van het plangebied. Bij bouw- en graafwerkzaamheden binnen 50 meter van de Oud Bodegraafseweg is archeologische begeleiding nodig. Hiertoe is in dit bestemmingsplan een regeling opgenomen.

Binnen het plangebied komen verder geen cultuurhistorisch waardevolle elementen voor. In het stedenbouwkundig plan voor het voormalige Domburgterrein is aangesloten bij de cultuurhistorische waardevolle elementen in de omgeving, onder andere doordat de molenbiotoop en het tracé van de Oud Bodegraafseweg worden gerespecteerd. Geconcludeerd kan worden dat er uit oogpunt van archeologie en cultuurhistorie geen belemmeringen zijn voor de beoogde ontwikkeling.

4 Milieuhygiënische en planologische verantwoording

Ten behoeve van de herontwikkeling van het voormalige Domburgterrein zijn door de Milieudienst Midden-Holland de relevante milieuaspecten onderzocht. De onderzoeksresultaten zijn gebundeld in een milieukundige onderbouwing (productnummer 201102102, rapportage 29 januari 2013), die als separate bijlage is opgenomen. In de volgende paragrafen zijn de belangrijkste conclusies uit het advies overgenomen.

4.1 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r. gewijzigd en in lijn gebracht met de Europese richtlijn hieromtrent. Het gevolg van deze wijziging is dat bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dat een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt in algemene zin beoordeeld moet worden of er sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen, waardoor het opstellen van een MER (milieueffectrapport) noodzakelijk zou zijn. Omdat het plan voor de herontwikkeling van het voormalige Domburgterrein onder de drempelwaarde van kolom 2 van bijlage D van het Besluit m.e.r. valt, kan bij de toetsing worden volstaan met een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Of er eventuele belangrijke of aanzienlijke milieugevolgen zijn, wordt bepaald aan de hand van de selectiecriteria uit de Europese richtlijn, Bijlage III. Deze criteria zijn:

- kenmerken van de ontwikkeling;
- plaats van de ontwikkeling;
- kenmerken van de potentiële effecten.

Kenmerken van de ontwikkeling

Het plan betreft een woningbouwproject dat beperkt van omvang is en bovendien redelijk solitair is gelegen.

Plaats van de ontwikkeling

De locatie waar de woningbouw zal worden gerealiseerd ligt in een bestaande verstedelijkte omgeving met een gemiddelde bevolkingsdichtheid. Gevoelige natuurgebieden of andere gebieden die wettelijk zijn beschermd, liggen op een dusdanige grote afstand, dat deze ontwikkeling daar geen negatieve invloed op zal hebben.

Kenmerken van de potentiële effecten

Realisering van het project leidt niet tot aanzienlijke onomkeerbare effecten. Hierdoor is er reden om aan te nemen dat belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. De resultaten van de onderzochte milieuaspecten (zie paragraaf 4.2 en verder) onderbouwen deze conclusie. Geconcludeerd kan worden dat er geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen vanwege het plan. Het uitvoeren van een m.e.r. is niet noodzakelijk.

4.2 Wegverkeerslawaaï

4.2.1 Wettelijk kader

Wegverkeerslawaaï kan de leefkwaliteit van een gebied sterk beïnvloeden. Mensen die veelvuldig worden blootgesteld aan een hoog niveau van wegverkeerslawaaï kunnen hier lichamelijke en psychische klachten door oplopen. De Wet geluidhinder (Wgh) verplicht ertoe onderzoek uit te voeren naar de geluidsbelasting op geluidsgevoelige bestemmingen binnen vastgestelde onderzoeksgebieden (zones) langs wegen. Tevens stellen de Wgh en het Besluit geluidhinder (Bgh) regels aan de maximale geluidsbelasting op deze bestemmingen. Voor de geluidsgevoelige bestemmingen zijn voorkeursgrenswaarden opgesteld. Deze voorkeursgrenswaarden worden mede bepaald door de locatie van de gevoelige bestemmingen en het type weg.

SWUNG

SWUNG (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid) is een grootschalige aanpassing van de Wet geluidhinder. De invoering van de van geluidproductieplafonds voor de rijksinfrastructuur (voor rijkswegen- en spoorwegen opgenomen in SWUNG-1) is per 1 juli 2012 geregeld via een nieuw Hoofdstuk 11 Geluid in de Wet milieubeheer. In hoofdlijnen gaat het daarbij om de aanleg en reconstructies van genoemde bronnen. Indien er sprake is van te projecteren woningen en andere geluidgevoelige bebouwing, wordt voorlopig de aanpak conform de huidige Wet geluidhinder gehanteerd. Aan een wetsvoorstel voor de provinciale en gemeentelijke wegen en gezoneerde industrieterreinen (SWUNG-2) wordt momenteel gewerkt.

Overgangsrecht SWUNG

Wanneer een ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd voor de inwerkingtreding van SWUNG, moet de verdere procedure worden afgewikkeld volgens de oude wetgeving. Daarbij horen dan ook de besluiten en reken- en meetvoorschriften van vóór SWUNG. Wanneer een ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd tot twaalf maanden nadat de wet van kracht is geworden, mag gekozen worden tussen de oude en nieuwe wet. Hetzelfde geldt voor een omgevingsvergunning die is ingediend binnen drie maanden na de ingang van SWUNG. De gekozen versie van de wet wordt in het project toegepast, totdat het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning onherroepelijk is. Op het onderhavige project is het overgangsrecht van SWUNG van toepassing.

Akoestische situatie project

Indien bij de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen niet aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan, kan worden geconcludeerd dat de locatie niet zonder meer geschikt is voor de beoogde ontwikkeling. Indien toch wordt beoogd de ontwikkeling doorgang te laten vinden, dient een onderzoek te worden uitgevoerd naar de haalbaarheid van maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren. Indien maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn ofwel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard kan in sommige gevallen een hogere waarde worden vastgesteld.

Ter bepaling of deze hogere waarde inderdaad kan worden vastgesteld is de Beleidsregel Hogere Waarden regio Midden-Holland (april 2007) van toepassing. In situaties waarin aan deze beleidsregel wordt voldaan kunnen hogere waarden worden vastgesteld tot de maximale grenswaarde die in de Wgh is vastgelegd.

4.2.2 Onderzoekresultaten

Door adviesbureau Peutz is onderzoek verricht naar het wegverkeerslawaai vanwege de Doortocht, de Oud Bodegraafseweg en de N11 (rapportage 28 februari 2012). Uit de rekenresultaten blijkt dat voor de drie onderzochte wegen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Voor de drie wegen dienen hogere waarden te worden vastgesteld. Voor de N11 wordt zelfs de maximale grenswaarde van 53 dB overschreden. Dit geldt voor een deel van de aaneengebouwde woningen in de noordwestelijke hoek van het plangebied. Het betreft de rekenhoogte van 7,5 meter (3^e bouwlaag) en 10,5 meter (4^e bouwlaag). De betreffende woningen dienen op deze hoogten uitgevoerd te worden met een dove gevel aan de zijde van de N11. In het bestemmingsplan is hiervoor een bepaling opgenomen. De ten hoogste vast te stellen hogere waarde vanwege de N11 bedraagt 53 dB.

Voor de Doortocht en Oud Bodegraafseweg wordt wel aan de maximale grenswaarde voldaan. De hoogste aan te vragen waarden bedragen 58 dB voor de Doortocht en 60 dB voor de Oud Bodegraafseweg. Gezien de geluidsbelasting moet er aan de voorwaarden uit de Beleidsregel Hogere waarden Regio Midden-Holland worden voldaan. Hiertoe is in de regels van het bestemmingsplan een koppeling gelegd met het hogere waardebesluit. In het kader van het hogere waardenbesluit moet overigens onderzocht zijn of er maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting te verminderen en of er aan de aanvullende eisen uit het beleid voldaan kan worden. In paragraaf 4.5 wordt hier aandacht aan besteed.

4.3 Spoorwegverkeerslawaai

4.3.1 Wettelijk kader

Spoorwegverkeerslawaai kan de leefkwaliteit van een gebied sterk beïnvloeden. Mensen die veelvuldig worden blootgesteld aan hoog niveau van spoorwegverkeerslawaai kunnen hier lichamelijke en psychische klachten door oplopen. De Wet geluidhinder (Wgh) en het Besluit geluidhinder (Bgh) verplichten ertoe onderzoek uit te voeren naar de geluidsbelasting op geluidsgevoelige bestemmingen binnen vastgestelde onderzoeksgebieden (zones) langs spoorwegen. Tevens stelt de Wgh regels aan de maximale geluidsbelasting op deze bestemmingen. Voor de geluidsgevoelige bestemmingen zijn voorkeursgrenswaarden opgesteld.

SWUNG

SWUNG (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid) is een grootschalige aanpassing van de Wet geluidhinder. De invoering van de van geluidproductieplafonds voor de rijksinfrastructuur (voor rijkswegen- en spoorwegen opgenomen in Swung-1) is per 1 juli 2012 geregeld via een nieuw Hoofdstuk 11 Geluid in de Wet milieubeheer.

In hoofdlijnen gaat het daarbij om de aanleg en reconstructies van genoemde bronnen. Indien er sprake is van te projecteren woningen en andere geluidgevoelige bebouwing, wordt voorlopig de aanpak conform de huidige Wet geluidhinder gehanteerd. Aan een wetsvoorstel voor de provinciale en gemeentelijke wegen en gezoneerde industrieterreinen (SWUNG-2) wordt momenteel gewerkt.

Overgangsrecht SWUNG

Wanneer een ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd voor het in werking treden van SWUNG, moet de verdere procedure worden afgewikkeld volgens de oude wetgeving. Daarbij horen dan ook de besluiten en reken- en meetvoorschriften van vóór SWUNG. Wanneer een ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd tot twaalf maanden nadat de wet van kracht is geworden, mag gekozen worden tussen de oude en nieuwe wet. Hetzelfde geldt voor een omgevingsvergunning die is ingediend binnen drie maanden na de ingang van SWUNG. De gekozen versie van de wet wordt in het project toegepast, totdat het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning onherroepelijk is. Op het onderhavige project is het overgangsrecht van SWUNG van toepassing.

Akoestische situatie project

Indien bij de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen niet aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan, kan worden geconcludeerd dat de locatie niet zonder meer geschikt is voor de beoogde ontwikkeling. Indien toch wordt beoogd de ontwikkeling doorgang te laten vinden, dient een onderzoek te worden uitgevoerd naar de haalbaarheid van maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren. Indien maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn ofwel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard kan in sommige gevallen een hogere waarde worden vastgesteld. Ter bepaling of deze hogere waarde inderdaad kan worden vastgesteld is de Beleidsregel Hogere Waarden regio Midden-Holland (april 2007) van toepassing. In situaties waarin aan deze beleidsregel wordt voldaan kunnen hogere waarden worden vastgesteld tot de maximale grenswaarde die in het Bgh is vastgelegd.

4.3.2 Onderzoeksresultaten

Door adviesbureau Peutz is onderzoek verricht naar het spoorwegverkeerslawaaï vanwege de spoorlijn Leiden - Woerden (rapportage 28 februari 2012). Uit de rekenresultaten blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt overschreden. De hoogste geluidsbelasting bedraagt 65 dB. De maximale grenswaarde wordt hiermee niet overschreden. Voor de woningen moet een hogere waarde procedure doorlopen worden, hetgeen in paragraaf 4.5 verder wordt uitgewerkt. Gezien de geluidsbelasting moet er aan de aanvullende eisen uit de Beleidsregel Hogere waarden Regio Midden-Holland worden voldaan. In het kader van het hogere waardenbesluit moet overigens onderzocht zijn of er maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting te verminderen en of er aan de voorwaarden uit het beleid voldaan kan worden. In paragraaf 4.5 wordt hier aandacht aan besteed.

4.4 Geluid van bedrijven aan de Doortocht

4.4.1 Onderzoekresultaten

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting vanwege de naastgelegen bedrijven aan de Doortocht. Bij het realiseren van woningen en bedrijven op korte afstand dient onderzocht te worden of er knelpunten kunnen optreden. Uit het boekje 'Bedrijven en Milieuzonering' van de VNG (editie 2009) blijkt dat voor categorie 1 en 2 bedrijven uitgegaan dient te worden van een aandachtsgebied voor geluid van respectievelijk 10 en 30 meter, geldend tot woningen in een 'rustig woongebied'. Voor woningen in het omgevingstype 'gemengd gebied', waar in dit geval sprake van is (zie paragraaf 4.7.3) bedragen de richtafstanden 0 respectievelijk 10 meter. Een gedeelte van de nieuwe woningen wordt binnen een afstand van 10 meter van de bedrijven aan de Doortocht gerealiseerd, zodat geluid nader dient te worden onderzocht.

Door adviesbureau Peutz is onderzoek gedaan naar de geluidbelasting ten gevolge van de bedrijfsactiviteiten van de bedrijven aan de Doortocht (rapportage 28 februari 2012). Op basis van de categorie-indeling is in het rapport een geluidsbelasting van dit type bedrijf aangehouden. Daarnaast zijn de huidige activiteiten van de bedrijven onderzocht. Aan de hand hiervan zijn de geluidsbelasting van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau en de maximale geluidsniveaus bepaald. Deze geluidsniveaus zijn vervolgens vergeleken met de geluidnormen die in het Activiteitenbesluit zijn opgenomen ter plaatse van de gevel van geluidsgevoelige gebouwen.

Uit het onderzoek blijkt dat direct achter de bedrijven, op de plangrens, op een hoogte van 10,5 meter de geluidsbelasting ten hoogste 60 dB(A) bedraagt. Op een hoogte van 1,5 meter bedraagt de geluidsbelasting van deze bedrijven ten hoogste 44 dB(A). Ongeveer in het midden van het bouwvlak, bedraagt de geluidsbelasting ten hoogste 48 dB(A) op een hoogte van 10,5 meter. De woningen worden gebouwd op korte afstand (minder dan 1 meter) van de plangrens.

Een geluidsbelasting van 50 dB(A) komt overeen met de voorkeursgrenswaarde van industrielawaai in de Wet geluidhinder. Bij deze waarde heerst een goed woon- en leefklimaat. In een groot deel van het plangebied wordt voldaan aan deze waarde. Een geluidsbelasting van 65 dB(A) komt overeen met de maximale grenswaarde van industrielawaai in de Wet geluidhinder. Bij deze waarde heerst een matig leefklimaat. De berekende geluidsbelasting overschrijdt deze waarde niet. Geconcludeerd wordt dan ook dat de geluidsbelasting van de bedrijven op korte afstand van invloed is, maar op enige afstand niet meer.

Om de woningen te beschermen tegen het geluid van de bedrijven dienen de gevels die een hogere geluidbelasting ondervinden dan 50 dB(A) als dove gevel te worden uitgevoerd. Bij industrielawaai wordt uitgegaan van een binnenniveau van 35 dB(A). Om bij een geluidsbelasting van 60 dB(A) nog te voldoen aan dit binnenniveau wordt geadviseerd om een dove gevel te realiseren met een minimale gevelwering van 25 dB. Het realiseren van een dove gevel is in het bestemmingsplan als bouwregel opgenomen.

Uit de resultaten blijkt daarnaast dat de hoogste maximale geluidsniveaus ten gevolge van:

- het neerzetten van containers 76 dB(A) bedragen (alleen dagperiode);
- vrachtwagens 72 dB(A) bedragen (dag-, avond- en nachtperiode);
- laden en lossen 68 dB(A) bedragen (dagperiode).

Elke periode heeft in de milieuregelgeving (het Activiteitenbesluit) een eigen norm. De norm in de dagperiode bedraagt 70 dB(A), in de avondperiode 65 dB(A) en in de nachtperiode 60 dB(A). Maximale geluidsniveaus in de dagperiode ten gevolge van het rijden van vrachtwagens en het laden en lossen zijn uitgezonderd van toetsing. De geluidsbelastingen van de maximale geluidsniveaus (LA_{max}) overschrijden de normen uit het Activiteitenbesluit in de avond- en nachtperiode met ten hoogste 5 dB respectievelijk 10 dB. Bij de realisatie van de woningbouw kan een knelpunt ontstaan voor de bedrijven. Het is dan ook zaak om geluidbeleid op te stellen voor de bedrijven aan de Doortocht, teneinde dit knelpunt te ondervangen. In het beleid wordt geregeld dat de bedrijven in de avond- en nachtperiode toch kunnen laden en lossen door het opleggen van maatwerkvoorschriften. Hiervoor dient de gevelwering van de toekomstige woningen meer dan 20 dB(A) te bedragen. Deze gevelwering is als minimale gevelwering opgenomen in het Bouwbesluit 2012. Hiervoor hoeven derhalve geen aanvullende maatregelen in het bestemmingsplan te worden getroffen.

4.5 Cumulatieve geluidsbelasting

4.5.1 Wettelijk kader

Ingevolge artikel 110f van de Wet geluidhinder moet onderzoek worden gedaan naar de effecten van de samenloop van verschillende geluidsbronnen. De gemeente Bodegraven-Reeuwijk heeft de Beleidsregel Hogere Waarden Regio Midden-Holland vastgesteld. In deze beleidsregel zijn voorwaarden opgenomen voor het vaststellen van hogere waarden. Eén van de voorwaarden betreft de eis dat geluidsgevoelige bestemmingen bij hogere waarden van 53 dB wegverkeerslawaai of 60 dB railverkeerslawaai en hoger ten minste over één geluidsluwe gevel moeten beschikken.

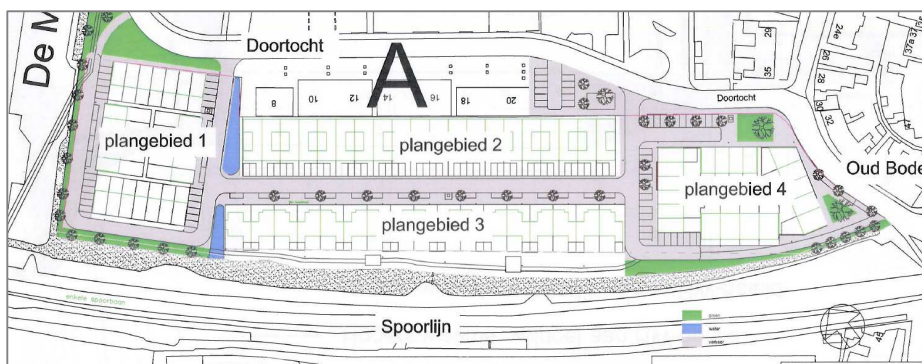
Een tweede voorwaarde is dat bij het realiseren van een buitenruimte, een buitenruimte geluidsluw dient te zijn. Een buitenruimte is geluidsluw, als deze is gelegen aan een geluidsluwe gevel. Deze voorwaarden betekenen dat voor één gevel de cumulatieve geluidsbelasting niet meer mag bedragen dan de voorkeursgrenswaarde van de soort lawaai waarvoor de geluidsbelasting wordt bepaald. De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai bedraagt 48 dB en voor railverkeerslawaai 55 dB. Verder geldt dat het aantal dove gevels per woning tot maximaal 1 dient te worden beperkt.

4.5.2 Onderzoekresultaten

In het plangebied komt het geluid van drie wegen, een spoorlijn en bedrijven bij elkaar. De resultaten van het akoestisch onderzoek naar geluid zijn in de paragrafen 4.2, 4.3 en 4.4 weergegeven. De volgende geluidsbronnen zijn relevant:

- wegen (Doortocht, Oud Bodegraafseweg en N11);
- spoorlijn Leiden - Woerden;
- bedrijven aan de Doortocht.

De cumulatie van bovenstaande geluidsbronnen is onderzocht door adviesbureau Peutz (rapportage 28 februari 2012). De berekende geluidsbelastingen van het weg- en railverkeerslawaai en het geluid van de bedrijven aan de Doortocht zijn gecumuleerd. De hoogste geluidsbelasting bedraagt 66 dB. De bepalende bron is de Oud Bodegraafseweg. De cumulatieve waarden zijn bepaald op de grens van het plangebied. Aan de hand van deze resultaten is het niet mogelijk om te controleren of voldaan wordt aan de voorwaarden uit het hogere waardenbeleid. Om toch te toetsen aan de voorwaarden, is in het rapport een mogelijk bouwplan opgenomen. Op dit bouwplan zijn eveneens de geluidsbelastingen bepaald en is onderzocht of voldaan wordt aan de voorwaarden uit het hogere waardenbeleid.



Figuur 9: deelgebieden 1 t/m 4 ten behoeve van cumulatieberekeningen (in de tekening benoemd als 'plangebied' 1 t/m 4)

Uit het onderzoek blijkt dat in deelgebied 4 (de aaneengebouwde woningen in de zuidoostelijke hoek van het plangebied) niet bij alle woningen aan de voorwaarden van een geluidsluwe gevel en geluidsluwe buitenruimte kan worden voldaan. Voor de overige deelgebieden kan wel voldaan worden aan de eis van een geluidsluwe gevel en geluidsluwe buitenruimte. In deelgebied 1 (de aaneengebouwde woningen in de noordwestelijke hoek van het plangebied) zullen enkele woningen mogelijk twee dove gevels moeten krijgen (worst case scenario). Op basis van een doorrekening van een concreet stedenbouwkundig plan blijkt dat door de afscherpende werking van de woonblokken aan de zijde van de N11 bij alle woningen kan worden volstaan met één dove gevel. De woningen in dit deelgebied hebben wel allemaal een geluidsluwe gevel en een geluidsluwe buitenruimte.

4.5.3 Conclusie

De gecumuleerde geluidsbelasting op de grens van de bouwvlakken loopt uiteen van 59 dB tot 66 dB. Dit is een vrij hoge geluidsbelasting. Vanwege de ligging nabij een doorgaande weg, een spoorlijn en bedrijven, is een dergelijke geluidsbelasting te verwachten. Het plangebied ligt binnen de bebouwde kom van Bodegraven en nabij het centrum. Om deze redenen wordt de geluidsbelasting acceptabel geacht.

In deelgebied 1 tot en met 3 wordt voldaan aan de voorwaarden van een geluidsluwe gevel en geluidsluwe buitenruimte uit het Hogere waarde beleid. De reden hiervoor is dat het bouwplan in deelgebied 1 bestaat uit een vrijwel aaneengesloten bebouwing. Aan de achterzijde van de woningen ontstaat dan een bijna afgesloten binnentuin. Door de deelgebieden 2 (de aaneengebouwde c.q. patiowoningen) en 3 (de halfvrijstaande woningen) parallel aan elkaar te positioneren ontstaat hier een geluidsluwe ruimte, alleen doorsneden door een lokale weg.

In deelgebied 4 wordt niet voldaan aan de voorwaarden van een geluidsluwe gevel en geluidsluwe buitenruimte uit het hogere waardenbeleid. De reden is dat deelgebied 4 aan drie zijden door geluidsbronnen wordt belast. Geconcludeerd wordt dan ook dat door een bouwplan goed op te zetten, op het grootste deel voldaan kan worden aan het hogere waardenbeleid. Het plangebied ligt in de bebouwde kom en nabij het centrum van Bodegraven. Het stedenbouwkundig plan is zo goed mogelijk ingedeeld voor wat betreft geluid. Daarom kan overwogen worden om af te wijken van het hogere waardenbeleid. Dit is gemotiveerd in het hogere waarde besluit. De afwijking van het hogere waardenbeleid in deelgebied 4 betreft de eis voor een geluidsluwe gevel en geluidsluwe buitenruimte. In de deelgebieden 1 tot en met 3 wordt wel voldaan aan de voorwaarden uit het hogere waarde beleid.

Uit de resultaten van het akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai is gebleken dat er mogelijk woningen zullen zijn met meer dan één dove gevel. Deze woningen zijn gelegen in deelgebied 1. Voor deze woningen wordt wel voldaan aan de eis dat een geluidsluwe gevel aanwezig moet zijn. Gezien de situering van het bouwplan ten opzichte van de N11 kan het nodig zijn dat één of enkele woningen twee dove gevels moeten krijgen. Voor de afweging voor het al dan niet toestaan van twee dove gevels geldt een gelijke afweging als bij de geluidsluwe gevel en buitenruimte in deelgebied 4. In de regels zijn bepalingen opgenomen zodat bij het bouwen van de woningen wordt voldaan aan de voorwaarden van het hogere waardenbesluit.

4.6 Luchtkwaliteit

4.6.1 Onderzoeksresultaten

Het wettelijk kader voor de luchtkwaliteit wordt gevormd door titel 5.2 van de Wet milieubeheer, het Besluit 'niet in betekenende mate' en het Besluit gevoelige bestemmingen. De meest kritische stoffen ten gevolge van het verkeer zijn stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). De grenzen voor deze stoffen zijn opgenomen in de Wet milieubeheer. Vanaf 2011 zijn de grenswaarden voor PM₁₀ (jaargemiddelde en 24-uursgemiddelde concentratie) van kracht. Voor NO₂ geldt dat vanaf 2015 moet worden voldaan aan de (jaargemiddelde en uurgemiddelde) grenswaarden. Op grond van artikel 5.16 lid 1 van de Wet milieubeheer kan een ontwikkeling doorgang vinden als sprake is van één of meer van de volgende gevallen:

- a er is geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden;
- b de luchtkwaliteit verbetert of blijft ten minste gelijk;
- c het plan draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de concentraties van NO₂ en PM₁₀ in de buitenlucht;

- d het plan is opgenomen in een vastgesteld programma, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

In de Regeling 'niet in betekenende mate' is aangegeven welke projecten per definitie 'niet in betekenende mate' bijdragen. Voor woningbouwlocaties geldt dat deze 'niet in betekenende mate' bijdragen als sprake is van minder dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg of minder dan 3.000 woningen bij twee gelijkwaardige ontsluitingswegen. Daarbij geldt wel een anticumulatie-bepaling, die voorschrijft dat de effecten van beoogde ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied moeten worden meegenomen in de beoordeling van het betreffende plan. Hiermee wordt voorkomen dat verschillende 'nibm'-projecten samen toch in betekenende mate bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit.

Voorliggend bestemmingsplan maakt de bouw van maximaal 80 woningen mogelijk. Het plan valt daarmee ruimschoots binnen de grenzen zoals vastgelegd in de Regeling 'niet in betekenende mate'. Omdat echter in de omgeving van het plan meerdere ontwikkelingen in de planperiode van het NSL plaatsvinden (bedrijventerrein Rijnhoek, ontwikkelingen Noordrand) is de anticumulatie-bepaling in acht genomen. Daarom zijn de concentraties NO₂ en PM₁₀ berekend voor de huidige situatie in 2012, voor de situatie in 2015 inclusief plan (het jaar dat aan de grenswaarde voor NO₂ voldaan moet worden) en voor de toekomstige situatie in 2022 inclusief plan. De relevante wegen zijn de Doortocht, Oud Bodegraafseweg en de N11.

Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ in het plangebied in alle jaren aan de grenswaarden voldoen. De grenswaarde voor de 24-uursgemiddelde PM₁₀-concentratie wordt maximaal 16 keer per jaar overschreden, waarmee wordt voldaan aan de grenswaarde van 35-maal overschrijdingen. Ook de nabijheid van de N11 leidt niet tot een overschrijding van de grenswaarden.

4.6.2 Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat in het plangebied in de huidige en de toekomstige situatie ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ zoals opgenomen in de Wet milieubeheer. Op grond van artikel 5.16 lid 1 sub a van de Wet milieubeheer zijn er derhalve geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

4.7 Bedrijven en milieuzonering

4.7.1 Algemeen

Bedrijvigheid is een milieubelastende activiteit. Tengevolge van aanwezige bedrijvigheid kan mogelijk hinder voor de omgeving optreden met betrekking tot de milieuaspecten geluid, geur, stof en gevaar. Nieuwe situaties, waarin milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies met elkaar worden gecombineerd, moeten worden beoordeeld op mogelijke hindersituaties. Daarbij wordt getoetst aan de Wet milieubeheer, Algemene Maatregelen van Bestuur onder de Wet milieubeheer en de brochure Bedrijven en Milieuzonering (VNG, 2009).

De VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering geeft richtafstanden per categorie en per type bedrijvigheid aan. Binnen deze richtafstanden is bij een gemiddelde bedrijfsvoering hinder van het bedrijf te verwachten.

De te beoordelen situaties zijn te herleiden tot drie groepen met bijbehorende aanpak, te weten:

— *Nieuwe milieugevoelige functies nabij bestaande bedrijven*

In deze situatie dient primair te worden beoordeeld of hinder te verwachten is van de specifieke bestaande bedrijven. Deze beoordeling is met name gebaseerd op de Wet Milieubeheer en bijbehorende AMvB's. Daarnaast zal moeten worden meegewogen of ter plaatse van de nieuwe milieugevoelige functies bij eventuele vestiging van een nieuw bedrijf op het bestaande bedrijfsperceel een probleemsituatie ontstaat. Deze afweging vindt met name plaats op basis van de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering.

— *Nieuwe bedrijfsbestemmingen nabij bestaande milieugevoelige functies*

In deze situatie is de bedrijfscategorie zoals deze wordt opgenomen in het bestemmingsplan leidend. Afhankelijk van deze categorie zal tenminste een afstand van bijvoorbeeld 10 meter (cat. 1), 30 meter (categorie 2) of 50 meter (categorie 3.1) tussen de gevoelige functies en belastende activiteiten moeten worden gerespecteerd. In het geval de bestemmingswijziging wordt gerealiseerd ten bate van de vestiging van een specifiek bedrijf, kunnen de omstandigheden van dit bedrijf worden meegewogen. In elk geval dient tenminste aan de Wet milieubeheer te worden voldaan.

— *Nieuwe milieugevoelige functies nabij nieuwe bedrijfsbestemmingen*

In dit geval is de bedrijfscategorie zoals deze wordt opgenomen in het bestemmingsplan leidend. Afhankelijk van deze categorie zal tenminste een afstand van bijvoorbeeld 10 meter (categorie 1), 30 meter (categorie 2) of 50 meter (categorie 3.1) tussen de gevoelige en belastende bestemmingen moeten worden gerespecteerd.

De richtafstanden in de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering gelden ten opzichte van een milieugevoelige functie in het omgevingstype 'rustige woonwijk' of 'rustig buitengebied'. Indien milieugevoelige functies zijn gesitueerd in het omgevingstype 'gemengd gebied' kan een correctie van de richtafstanden plaatsvinden. Van een 'gemengd gebied' is sprake bij gebieden die een verhoogde milieubelasting kennen, bijvoorbeeld doordat sprake is van een matige tot sterke functiemenging of doordat een gebied direct langs de hoofdinfrastructuur is gelegen. In geval van 'gemengd gebied' kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen. Verlaging kan met één afstandstap kan in dat geval plaatsvinden zonder dat dit ten koste gaat van de woon- en leefklimaat.

4.7.2 Inventarisatie mogelijk relevante bedrijven

In het geval van de woningbouwontwikkeling op het voormalig Domburgterrein is sprake van een situatie waarin nieuwe woningen worden gerealiseerd in de nabijheid van bestaande bedrijven.

Om in beeld te brengen welke bedrijven mogelijk van invloed zijn op (de ontwikkelingsmogelijkheden in) het plangebied, zijn de bedrijven in de omgeving geïnventariseerd. Daarbij is zowel gekeken naar de bedrijven die in de huidige situatie in de omgeving van het plangebied zijn gevestigd, als naar de maximale planologische gebruiksmogelijkheden van de bedrijfspercelen op basis van de vigerende bestemmingsplannen. In dit geval zijn de volgende bedrijfslocaties mogelijk relevant:

- Oud Bodegraafseweg 79 (Dronendriehoek);
- Overtocht 64 (Verslusterrein);
- Doortocht 4 en 6 (locatie Formido);
- Doortocht oneven zijde (Doortocht 3 t/m 9 oneven);
- Doortocht even zijde (Doortocht 8 t/m 20 even);

Om te bepalen of deze bedrijfslocaties inderdaad van invloed zijn op de woningbouwontwikkeling op het voormalige Domburgterrein is in beeld gebracht wat de afstand is tussen de nieuwe woningen en de bestaande bedrijfspercelen. Deze afstand is vervolgens vergeleken met de indicatieve afstand die volgens de VNG-brochure geldt voor de bedrijven die in de huidige situatie op de bedrijfspercelen zijn gevestigd én voor de indicatieve afstand die volgens de VNG-brochure geldt indien wordt uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden (mogelijkheden op basis van het vigerende bestemmingsplan). Indien de nieuwe woningen buiten de indicatieve afstanden zijn geprojecteerd, is nader onderzoek niet noodzakelijk. Indien de nieuwe woningen binnen de indicatieve afstand staan, is specifiek onderzoek nodig om te bezien of ter plaatse van de nieuwe woningen sprake is van een goed woon- en leefklimaat en of de nieuwe woningen de bedrijven kunnen belemmeren in hun (toekomstige) bedrijfsvoering.

4.7.3 Omgevingstype voormalig Domburgterrein

Om te bepalen welke indicatieve afstanden van toepassing zijn voor de woningen op het voormalig Domburgterrein, is het van belang om te bepalen of sprake is van het omgevingstype 'rustige woonwijk' of van het omgevingstype 'gemengd gebied'. Indien sprake is van 'gemengd gebied', kunnen de indicatieve afstanden immers met één afstandstrede worden verlaagd, zonder dat dit ten kost gaat van het woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen.

Gelet op de omgeving van het plangebied zullen de geprojecteerde woningen komen te liggen in een gebied waarbij de omgeving getypeerd kan worden als 'gemengd gebied' met woningen, detailhandel en kleine bedrijven. In de omgeving van het plangebied is daarnaast sprake van een aantal andere hinderfactoren, die ervoor zorgen dat in het plangebied sprake is van een relatief hoge akoestische belasting. Naast de Rijksweg N11, die op korte afstand ten zuidwesten van het plangebied ligt, veroorzaken ook de spoorlijn (langs de zuidelijke grens van het plangebied) en de wegen Doortocht en Oud Bodegraafseweg een relatief hoge milieubelasting in het plangebied. Zowel vanwege de niet-woonfuncties in de (gemengde) omgeving van het plangebied als vanwege de wegen en spoorwegen in de omgeving van het plangebied is dan ook sprake van een hogere milieubelasting dan waarvan in een 'rustige woonwijk' moet worden uitgegaan.

Voor het voormalig Domburgterrein wordt dan ook uitgegaan van het omgevingstype 'gemengd gebied'. Dat het woongebied op zichzelf wordt ontwikkeld als monofunctioneel woongebied, doet hier niets aan af. Het betreft immers geen woongebied dat op een rustige locatie (bijvoorbeeld aan de rand van de kern) wordt gerealiseerd, maar een woongebied in het bestaand stedelijk gebied van Bodegraven, in de nabijheid van het centrumgebied en diverse andere voorzieningen (station, supermarkten). Het streven is er dan ook niet op gericht om op deze locatie een 'rustige woonwijk' in de zin van de VNG-brochure te realiseren, maar juist om te komen tot een woongebied dat midden in het stedelijk gebied ligt en waar voorzieningen op korte afstand bereikbaar zijn. Een hogere 'achtergrondbelasting' voor geluid is in een dergelijke woonbuurt acceptabel en is, gezien de aanwezige geluidbronnen in de omgeving, zelfs onontkoombaar.

Voor het nieuwe woongebied op het voormalige Domburgterrein wordt daarom uitgegaan van het omgevingstype 'gemengd gebied'. Dit betekent dat de volgende richtafstanden van toepassing zijn:

milieucategorie bedrijf	richtafstand tot woning in 'gemengd gebied'
1	0 meter
2	10 meter
3.1	30 meter
3.2	50 meter
4.1	100 meter
4.2	200 meter

4.7.4 Bedrijvigheid en richtafstanden

Voor alle mogelijk relevante bedrijfslocaties (zie paragraaf 4.7.2) is onderzoek gedaan naar de bedrijvigheid in relatie tot de afstand tot de nieuwe woningen in het plangebied. Hierna wordt per locatie toegelicht of kan worden voldaan aan de indicatieve afstanden uit de VNG-brochure.

Oud Bodegraafseweg 79 (Dronenhoek)

Voor de locatie Oud Bodegraafseweg 79 vigeert het bestemmingsplan 'Dronenwijk 1982', alsmede de eerste herziening van dat bestemmingsplan uit 1989. Op het perceel zijn bedrijven in de milieucategorieën 1 en 2 toegestaan. De indicatieve afstand tot de woningen op het voormalig Domburgterrein bedraagt derhalve maximaal 10 meter (uitgaande van milieucategorie 2). De afstand tussen de bedrijfslocatie en het plangebied van dit bestemmingsplan bedraagt 35 meter. Er wordt derhalve ruimschoots voldaan aan de indicatieve afstand. De (bestaande) bedrijven op de locatie Dronenhoek worden bovendien al beperkt in hun bedrijfsvoering door de bestaande woningen aan de Dronendriehoek en de Oud Bodegraafseweg, die op kortere afstand van de bedrijven staan dan de nieuwe woningen op het voormalig Domburgterrein. Deze bedrijven worden derhalve niet in hun (planologische) mogelijkheden beperkt door de nieuwbouw.

Overtocht 64 (Versluysterrein)

Voor het zogenaamde Versluysterrein aan de Overtocht 64 vigeert het bestemmingsplan 'Oud Bodegraven/Dammekant'. Het terrein was weliswaar opgenomen in het plangebied van het bestemmingsplan 'Overtocht', maar Gedeputeerde Staten hebben op 11 juli 1995 goedkeuring onthouden aan de bestemmingen 'bedrijfsdoeleinden, categorie 3' en 'bedrijfsdoeleinden, categorie 4' zoals opgenomen in dat bestemmingsplan. Voor het Versluysterrein geldt daarom het in 1968 vastgestelde bestemmingsplan 'Oud Bodegraven/Dammekant'.

In het bestemmingsplan 'Oud Bodegraven/Dammekant' is, zoals gebruikelijk in bestemmingsplannen uit die periode, geen milieuzonering opgenomen. Ingevolge de van toepassing zijnde bestemming, zijn op het Versluysterrein 'verzorgende en ambachtsbedrijven' toegestaan. Hoewel er in het bestemmingsplan geen begrip is opgenomen voor 'verzorgende bedrijven' of 'ambachtsbedrijven', kunnen bedrijven in de hogere milieucategorieën ingevolge het bestemmingsplan 'Oud Bodegraven/Dammekant' niet op deze locatie worden gevestigd. Het woord 'ambacht' suggereert dat de werkzaamheden overwegend handmatig dienen te zijn, in tegenstelling tot industriële bedrijven of productiebedrijven. Onder het woord 'verzorgend' zou toeleverend kunnen worden verstaan, wat neerkomt op groothandel en opslag. De gronden zijn dan ook bestemd voor bedrijven in categorie 2 of ten hoogste categorie 3. De activiteiten van bedrijven in milieucategorie 4 of hoger hebben een zodanig karakter, dat dergelijke bedrijven niet als 'verzorgend bedrijf' of 'ambachtsbedrijf' kunnen worden aangemerkt. Hiervan uitgaande bedraagt de maximale milieucategorie voor bedrijven op het Versluysterrein 3.2, waardoor sprake is van een maximale richtafstand van 50 meter. De nieuwe woningen op het Domburgterrein staan op ruim 50 meter van het Versluysterrein en worden bovendien van dit terrein gescheiden door de bebouwing op het perceel Doortocht 4 en 6, die een gesloten gevelwand vormt tussen de nieuwe woningen en het Versluysterrein en daardoor een geluidwerende functie heeft. De bedrijfsactiviteiten op het Versluysterrein hebben daarom geen negatieve gevolgen voor het woon- en leefklimaat ter plaatse van de nieuwe woningen.

De (bestaande) bedrijven op de locatie Versluysterrein worden bovendien al beperkt in hun bedrijfsvoering door de bestaande woningen aan de Vlietkade en de Molenkade, die op kortere afstand van de bedrijven staan dan de nieuwe woningen op het voormalig Domburgterrein. Vanuit juridisch-planologisch oogpunt zijn er vanwege de nieuwe woningen op het voormalig Domburgterrein dan ook geen belemmeringen met betrekking tot de bouw- en gebruiksmogelijkheden voor de bedrijfspercelen op het Versluysterrein.

Doortocht 4 en 6 (locatie Formido)

Ingevolge het vigerende bestemmingsplan 'Overtocht' zijn op de percelen Doortocht 4 en 6 bedrijven in de milieucategorieën 1 en 2 toegestaan. De indicatieve afstand tot de woningen op het voormalig Domburgterrein bedraagt derhalve maximaal 10 meter (uitgaande van milieucategorie 2).

De afstand tussen de bedrijfslocatie en de gevels van de nieuwe woningen bedraagt circa 13 meter. Er wordt derhalve voldaan aan de indicatieve afstand uit de VNG-brochure.

De locatie Doortocht 6 ligt op korte afstand ten westen van het plangebied. Op deze locatie was tot voor kort (eind 2011) een filiaal van Formido gevestigd. Op de locatie is inmiddels een (tijdelijk) kinderspeelcentrum aanwezig. Dit kinderspeelcentrum heeft zijn activiteiten in een gesloten gebouw en wordt beoordeeld als categorie 2. Het dichtstbijzijnde deel van de locatie betreft parkeervoorzieningen voor personenauto's. Gelet op de heersende geluidsbelasting zal deze parkeervoorziening geen invloed hebben op het woon- en leefklimaat van de geprojecteerde woningen.

Microbrouwerij De Molen heeft aangegeven zijn activiteiten in de toekomst mogelijk te willen uitbreiden naar het perceel Doortocht 4/6. Een microbrouwerij is aan te merken als een bedrijf in milieucategorie 2, waarvoor een indicatieve afstand van 10 meter geldt tot woningen in een 'gemengd gebied'. Aan deze afstand wordt, zoals hierboven aangegeven, voldaan. Desondanks is door de Omgevingsdienst Midden-Holland een berekening uitgevoerd, waarbij een geluidbron op het dak van het bedrijfspand, het éénmaal per dag laden en lossen met een vrachtwagen, een vorkheftruck en geluid vanuit een open (laad- en los)deur zijn meegerekend. Uit de berekeningen blijkt dat in het geval van een categorie 2 bedrijf een langtijdgemiddelde geluidbelasting op de nieuwe woningen optreedt van 45 dB(A). Hiermee wordt voldaan aan de eis van 50 dB(A), die geldt ingevolge het Activiteitenbesluit. In de dagperiode is zelfs ruimte voor meer activiteiten (bijvoorbeeld twee keer laden/lossen per dag), zonder dat de norm wordt overschreden. Op basis van deze berekening kan dus worden geconcludeerd dat er vanwege het langtijdgemiddelde geluidniveau geen belemmeringen zijn voor de vestiging van een nieuw bedrijf in milieucategorie 2 op het perceel Doortocht 6.

Bij het laden en lossen zal naar verwachting sprake zijn van een maximaal geluidniveau (piekbelasting) van circa 70 dB(A). In de dagperiode worden laad- en losactiviteiten ingevolge het Activiteitenbesluit uitgesloten van toetsing, zodat de nieuwe woningen geen belemmering betekenen voor het laden en lossen in de dagperiode. Voor de dagperiode is een maximaal geluidniveau van 70 dB(A) bovendien aan te merken als een aanvaardbaar geluidniveau. In de avond- en nachtperiode is 70 dB(A) echter te hoog. De laad- en losactiviteiten kunnen daarom in beginsel niet 's avonds plaatsvinden. Dit laat onverlet dat uit het onderzoek is gebleken dat de activiteiten van een categorie 2 bedrijf op de locatie Doortocht 4 en 6 kunnen worden uitgevoerd zonder dat normen worden overschreden. Ter plaatse van de nieuwe woningen is in dat geval sprake van een goed woon- en leefklimaat en de bedrijfsactiviteiten kunnen plaatsvinden zonder dat (ingrijpende) extra maatregelen nodig zijn. Het onderzoek bevestigt daarmee de op basis van de indicatieve afstand getrokken conclusie, namelijk dat de afstand tussen de bedrijfspercelen aan de Doortocht 4 en 6 en de nieuwe woningen groot genoeg is.

Doortocht oneven zijde (Doortocht 3 t/m 9 oneven)

Op de bedrijfspercelen aan de noordzijde van de Doortocht (Doortocht 3 t/m 9 oneven) zijn ingevolge het vigerende bestemmingsplan 'Overtocht' bedrijven in de milieucategorieën 1 en 2 toegestaan. De indicatieve afstand tot de woningen op het voormalig Domburgterrein bedraagt derhalve maximaal 10 meter (uitgaande van milieucategorie 2). De afstand tussen de bedrijfspercelen en het plangebied van dit bestemmingsplan bedraagt circa 50 meter. Er wordt derhalve ruimschoots voldaan aan de indicatieve afstand. Een nadere toetsing is daarom niet nodig.

Doortocht even zijde (Doortocht 8 t/m 20 even)

Op de bedrijfspercelen aan de zuidzijde van de Doortocht (Doortocht 3 t/m 9 oneven) zijn ingevolge het vigerende bestemmingsplan 'Overtocht' bedrijven in de milieucategorieën 1 en 2 toegestaan. De indicatieve afstand tot de woningen op het voormalig Domburgterrein bedraagt derhalve maximaal 10 meter (uitgaande van milieucategorie 2). De afstand tussen de bedrijfspercelen en de nieuwe woningen op het voormalig Domburgterrein bedraagt minder dan 10 meter. Nader onderzoek is dan ook noodzakelijk. In de volgende paragraaf wordt hier uitgebreid aandacht aan besteed.

4.7.5 Onderzoek Doortocht 8 t/m 20 even

Het plangebied ligt op korte afstand van een aantal bedrijven aan de Doortocht. Het vigerende bestemmingsplan voor deze bedrijven staat bedrijvigheid in maximaal milieucategorie 2 toe (richtafstand van 10 meter tot een woning in een 'gemengd gebied'). Voor een aantal geprojecteerde woningbouwvlakken (deelplan 2) wordt niet voldaan aan de richtafstand van 10 meter. Deze woningbouwvlakken liggen direct tegen de achterzijde van een aantal bedrijfspercelen aan. De betreffende bedrijven liggen aan de even zijde van de Doortocht met de huisnummers 8, 10, 12, 14, 16, 18 en 20. In dergelijke gevallen, waarbij niet kan worden voldaan aan de richtafstanden, is op grond van de VNG-brochure een gemotiveerde afwijking van de afstanden mogelijk. Bij een afwijking is een gemotiveerd antwoord op de volgende vragen noodzakelijk:

- Kan ter plaatse een goed woon- en leefklimaat worden gerealiseerd en zo ja, onder welke voorwaarden?
- Worden de bestaande bedrijven niet onevenredig in hun bedrijfsvoering geschaad?

In de VNG-brochure is een stappenplan opgenomen dat kan worden doorlopen in het geval nieuwe woningen op relatief korte afstand van bestaande bedrijven worden gerealiseerd. Het stappenplan omvat de volgende stappen:

- 1 bepaal met behulp van de algemene richtafstandentabel de relevante bedrijven in de omgeving van het plangebied;
- 2 bepaal op grond van het vigerende bestemmingsplan de toelaatbare milieucategorieën van deze bedrijven;
- 3 indien de milieuzones de gewenste woningbouwlocatie overlappen:
 - a pas de woningbouwplannen aan; of

- b ga na wat de daadwerkelijke bedrijfsactiviteiten zijn. Indien de daadwerkelijke activiteiten kleinere richtafstanden opleveren, beoordeel dan of het benedenwaarts aanpassen van de richtafstanden (aanpassing van het bestemmingsplan voor de bedrijfspercelen) wenselijk is;
- 4 Indien de daadwerkelijke bedrijfsactiviteiten van de gevestigde bedrijven strijdig zijn met de gewenste woningbouw:
- a pas de woningbouwplannen aan; of
 - b doe desgewenst vervolgonderzoek naar de werkelijke milieubelasting van de bedrijven.

In het geval van het voormalige Domburgterrein zijn door de Omgevingsdienst de relevante bedrijven in beeld gebracht (**stap 1**, zie paragraaf 4.7.2 en 4.7.4). Gebleken is dat een aantal nieuwe woningen is geprojecteerd binnen de richtafstand van de bedrijven aan de even zijde van de Doortocht (nr. 8 t/m 20 even). Het vigerende bestemmingsplan staat op deze locatie bedrijven in maximaal milieucategorie 2 toe, met een richtafstand van 10 meter tot een woning in 'gemengd gebied' (**stap 2**).

Het voormalige Domburgterrein is, als binnenstedelijke locatie nabij het centrum van Bodegraven, geschikt om te herontwikkelen tot woongebied, wat onder meer is vastgelegd in de gemeentelijke structuurvisie. Vanwege de langgerekte vorm van het plangebied en de beoogde stedenbouwkundige kwaliteit zijn de mogelijkheden voor de ruimtelijke invulling van het gebied beperkt. Het stedenbouwkundig plan is onderworpen aan een alternatievenonderzoek, waar een aantal varianten in beeld is gebracht waarbij wél wordt voldaan aan de indicatieve afstand van 10 meter (**stap 3a**). Het alternatievenonderzoek is als separate bijlage opgenomen. Op basis van het alternatievenonderzoek is geconcludeerd dat het weliswaar mogelijk is om tussen de bedrijfspercelen en de gevels van de woningen op het voormalige Domburgterrein een afstand van 10 meter aan te houden, maar dat alle alternatieven waarbij dit het geval is in ruimtelijk opzicht nadelen hebben ten opzichte van de oorspronkelijke verkaveling. De belangrijkste nadelen van de onderzochte alternatieven zijn een verslechtering van de kwaliteit van de openbare ruimte, een minder sterke stedenbouwkundige structuur en/of een minder gunstige situering van de woningen, doordat (noordgerichte) achtertuinen direct grenzen aan de bedrijfshallen aan de Doortocht. Geconcludeerd is dat het oorspronkelijke stedenbouwkundig plan, met patiowoningen op korte afstand van de bedrijfshallen, in ruimtelijk opzicht de voorkeur heeft.

Het wordt echter niet wenselijk geacht om de bestaande bedrijven aan de Doortocht in hun planologische mogelijkheden te beperken (**stap 3b**). Om die reden is onderzoek gedaan naar de milieubelasting van de bedrijven die op dit moment aan de zuidzijde van de Doortocht zijn gevestigd en eventueel nieuw te vestigen bedrijven op deze percelen (**stap 4b**). Het onderzoek heeft zich enerzijds gericht op de mogelijke belemmeringen die de nieuwe woningen opleveren voor de bestaande bedrijven aan de even zijde van de Doortocht (alsmede de maximale planologische mogelijkheden op deze bedrijfspercelen) en anderzijds op de woon- en leefkwaliteit ter plaatse van de geprojecteerde woningen. Omdat er nog meer bedrijven in de omgeving zijn gelegen is voor de afweging omtrent de woon- en leefkwaliteit tevens naar deze bedrijven gekeken.

4.7.6 Resultaten

De bedrijven aan de even zijde van de Doortocht liggen buiten het plangebied van het vast te stellen bestemmingsplan. Het vigerende bestemmingplan 'Overtocht' waar deze bedrijven in zijn gelegen, is in 1994 vastgesteld. Volgens dit bestemmingsplan zijn bedrijven in categorie 1 en 2 van de bij het bestemmingsplan behorende 'Staat van bedrijfsactiviteiten' toegestaan. De geprojecteerde woningbouwvlakken van deelplangebied 2 komen te liggen aan de achterzijde van de bedrijven waar een dichte wand in de bedrijfshallen aanwezig is. De bedrijfspercelen 10 en 12, 14 en 16 en 18 en 20 zijn geschakeld, waardoor er drie buitengangen langs de geschakelde percelen naar de achterzijde lopen. Aan deze zijgangen zijn deuren gelegen die als vluchtweg gebruikt worden. In de richting van de geprojecteerde woningbouwvlakken zijn deze gangen thans afgesloten door een hekwerk. Bij het bedrijf Van Wijk aan de Doortocht 12 is aan het eind van de gang een houten deur in het hekwerk aanwezig. Andere doorgangen zijn niet aanwezig.

Uit akoestisch onderzoek (zie paragraaf 4.4) is gebleken dat de noordelijke gevel van de geprojecteerde aaneengebouwde c.q. patiowoningen dient te worden uitgevoerd als dove gevel. De geluidbelasting van de (bestaande en eventueel nieuw te vestigen) bedrijven aan de zuidzijde van de Doortocht is hier namelijk hoger dan de waarden die ingevolge het Activiteitenbesluit zijn toegestaan. Door de gevel als dove gevel uit te voeren, wordt de gevel niet aangemerkt als een gevel waarop de geluidbelasting van de bedrijven dient te worden getoetst. Door toepassing van een dove gevel worden de bedrijven aan de zuidzijde van de Doortocht dus niet in hun activiteiten belemmerd vanwege de nieuwe woningen. In de regels van het bestemmingsplan is een regeling opgenomen die realisering van een dove gevel verplicht stelt. In het begrip dat voor een dove gevel is opgenomen (artikel 1 van de regels) is tevens bepaald dat de dove gevel een zodanige gevelwering moet hebben dat sprake moet zijn van een goed binnenklimaat (33 dB respectievelijk 35 dB(A)). Hierdoor is ter plaatse van de nieuwe woningen tevens sprake van een goed woon- en leefklimaat.

Overigens zijn er situaties denkbaar waarbij niet alleen de achtergevel van de aaneengebouwde woningen, maar ook andere gevels als dove gevel moeten worden uitgevoerd. Dit is bijvoorbeeld het geval als delen van de woningen (bijvoorbeeld dakopbouwen) niet aaneen worden gebouwd. De zijgevels van de woningen/opbouwen moeten in dat geval ook als dove gevel worden uitgevoerd om te voorkomen dat de bedrijven aan de Doortocht worden belemmerd. Om die reden is in het bestemmingsplan een bepaling opgenomen, die het verplicht dat alle gevels die zijn gericht naar één van de op de verbeelding opgenomen gevellijnen als dove gevel moeten worden uitgevoerd. De aanduiding 'gevellijn' ligt zowel aan de achterzijde (noordzijde) als aan de west- en oostzijde van het bouwvlak. Hierdoor moeten alle gevels die naar de achterzijde of één van de zijkanten zijn gericht, doof worden uitgevoerd. Gevels van dakopbouwen of gevels die grenzen aan een binnentuin/patio, vallen ook onder deze regeling.

Omdat het goed mogelijk is dat bij beoordeling van een concreet bouwplan blijkt dat niet al deze gevels als dove gevel hoeven te worden uitgevoerd, is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen. Als uit akoestisch onderzoek blijkt dat de bedrijven aan de Doortocht niet worden belemmerd, is het mogelijk om een deel van de gevels van een woning niet als dove gevel uit te voeren. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als de geluidbelasting op een gevel (bijvoorbeeld een gevel die grenst aan een patio) minder bedraagt dan de 50 dB(A) die als norm geldt in het Activiteitenbesluit, of als door middel van een andere oplossing (bijvoorbeeld een geluidsscherm op het dak, dat een dakopbouw afschermt) de geluidbelasting op de gevel onder de 50 dB(A) wordt gebracht. Hierdoor maakt het bestemmingsplan het mogelijk om de akoestische situatie op bouwplanniveau te beoordelen en aan de hand daarvan te bepalen welke gevels doof moeten worden uitgevoerd. Het bestemmingsplan dwingt in feite de 'worst-case situatie' af (alle gevels gericht naar een gevellijn moeten verplicht worden uitgevoerd als dove gevel), maar biedt via een afwijkingsmogelijkheid de flexibiliteit om hiervan af te wijken.

Bestaande bedrijven aan de even zijde van de Doortocht (nr. 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20)

Vanwege de korte afstand tussen de geprojecteerde woningbouwvlakken en de bestaande bedrijven aan de even zijde van de Doortocht (hierna: de bedrijven) zijn de ruimtelijk relevante milieuaspecten geluid, geur, stof en gevaar (zie Bedrijven en Milieuzonering Voorbeeld toetsingskaders) beschouwd.

Geluid

De geluidsbronnen van de bestaande bedrijven bevinden zich inpandig of aan de straatzijde (Doortocht). De verplichte dove gevels van de geprojecteerde woningen zullen een groot deel van de geluidsemisies voor wat de bestaande situatie betreft reduceren. Door middel van specifiek gemeentelijk geluidbeleid wordt enerzijds ruimte geboden aan de bedrijven (met name om in de avond- en nachtperiode te kunnen laden en lossen), terwijl anderzijds wordt voorkomen dat vanwege deze bedrijven, alsmede de overige bedrijven aan de Doortocht, ter plaatse van de geprojecteerde woningen geluidshinder ontstaat. Door middel van maatwerkvoorschriften wordt aan de bedrijven de mogelijkheid geboden om in de avond- en nachtperiode te laden en lossen (zie ook paragraaf 4.4). Om ter plaatse van de woningen te voorzien in een goed woon- en leefklimaat dient de gevelwering van de toekomstige woningen ten minste 20 dB(A) te bedragen. Deze gevelwering is als minimale gevelwering opgenomen in het Bouwbesluit 2012. Hiervoor hoeven derhalve geen aanvullende maatregelen in het bestemmingsplan te worden getroffen.

Geur

Voor het aspect geur wordt in de milieuregelgeving de NeR (Nederlandse emissie Richtlijn) gehanteerd, waarbij geurzones wettelijk kunnen worden vastgesteld. Deze geurzones zijn ruimtelijk relevant. Er zijn echter in de bestaande situatie geen activiteiten waarbij geuremissies vrijkomen die onder de bepalingen van de NeR vallen. De huidige bedrijven veroorzaken geen geurhinderlijke emissies.

Er zijn aan de zuidzijde van de bedrijfshallen en aan de gevels die uitkomen op de zijgangen geen uitmondungen van luchtbehandelingsinstallaties. Activiteiten die buiten aan de voorzijde van de bedrijfspanden kunnen worden uitgevoerd liggen op meer dan 10 meter van de woningbouwvlakken. Geur die bij deze activiteiten eventueel kan vrijkomen, kan zich ter plaatse zodanig verspreiden dat er bij de woningen geen hinder ontstaat.

Stof

Vanwege de dichte wand aan de zijde van de woningbouwvlakken, is er geen overdracht van stof mogelijk. Ook de luchtbehandelingsinstallaties (zoals ruimteventilatie en airco-units) op het dak van de bedrijfspanden veroorzaken geen stofhinder. Er zijn geen activiteiten waarbij gewerkt wordt met stoffen die op basis van de NeR in een stofklasse vallen (en dus ruimtelijk relevant zijn). In het bedrijf Dirk Heeren aan de Doortocht 8 en 10 vindt houtbewerking plaats, waarbij afgezogen houtmot inpandig wordt afgezogen en opgeslagen (conform de vigerende milieuvorschriften). Activiteiten, die buiten aan de voorzijde van de bedrijfspanden kunnen worden uitgevoerd liggen op meer dan 10 meter van de woningbouwvlakken. Stof dat eventueel daarbij kan vrijkomen, kan zich ter plaatse zodanig verspreiden dat er bij de woningbouwvlakken geen hinder ontstaat.

Gevaar

Bedrijfsactiviteiten die op basis van gevaaraspecten afstand moeten houden van woningen (zogenaamde Bevi-inrichtingen (Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen)), vinden in de bedrijfspanden niet plaats. De bestaande bedrijven hebben echter naar verwachting wel beperkte hoeveelheden gevaarlijke stoffen in opslag. Hierbij moet gedacht worden aan schoonmaakmiddelen, spuitbussen en smeerolie. Vanwege de beperkte hoeveelheden zijn er op basis van het aspect gevaar geen belemmeringen.

Maximale planologische mogelijkheden voor de bedrijfspanden aan de even zijde van de Doortocht (nr. 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20)

In de voorgaande paragraaf is aandacht besteed aan de huidige bedrijfsactiviteiten die plaatsvinden in de panden aan de zuidzijde van de Doortocht. Gebleken is dat er vanwege de huidige bedrijven geen belemmeringen zijn voor de beoogde ontwikkeling van woningen in het plangebied. Wel dienen de woningen die grenzen aan de bedrijfspanden te worden voorzien van een dove gevel aan de zijde van de bedrijfspanden en zal via maatwerkvoorschriften ruimte worden geboden voor laad- en losactiviteiten in de avond- en nachtperiode. Omdat het niet wenselijk wordt geacht om de planologische mogelijkheden op de bedrijfspanden aan de Doortocht in te perken, is ook onderzoek gedaan naar de maximale planologische mogelijkheden die gelden voor de betreffende percelen (en dus naar de mogelijkheden voor nieuwvestiging van bedrijven).

De activiteiten die volgens het vigerende bestemmingsplan zijn toegestaan (Bestemmingsplan 'Overtocht 1994') in de bedrijfspanden aan de even zijde van de Doortocht (hierna: de bedrijfspanden) zijn beperkt tot maximaal categorie 2 van de bij het bestemmingsplan behorende 'Staat van bedrijfsactiviteiten'.

Deze activiteiten komen zo goed als overeen met de activiteiten uit de categorieën 1 en 2 uit lijst 1 van de bijlagen van de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering 2009. Deze toegestane activiteiten zijn ook op de ruimtelijk relevante milieuaspecten geluid, geur, stof en gevaar (zie Bedrijven en Milieuzonering Voorbeeld toetsingskaders) beschouwd.

Geluid

Door middel van specifiek gemeentelijk geluidbeleid wordt enerzijds ruimte geboden aan de bedrijven (met name om in de avond- en nachtperiode te kunnen laden en lossen), terwijl anderzijds wordt voorkomen dat vanwege deze bedrijven, alsmede de overige bedrijven aan de Doortocht, ter plaatse van de geprojecteerde woningen geluidshinder ontstaat. Door de toepassing van een dove gevel ter plaatse van de nieuwe woningen zullen ook nieuw te vestigen bedrijven die vanwege het aspect geluid een richtafstand van 10 meter tot een woning in 'gemengd gebied' hebben, zich op de bedrijfspercelen kunnen vestigen.

Geur

Na analyse is gebleken dat er geen activiteiten, die volgens het vigerend bestemmingsplan Overtocht 1994 zijn toegestaan en waarbij geuremissies kunnen vrijkomen, onder de bepalingen van de NeR (Nederlandse emissie Richtlijn) vallen. In de afweging hoeft de NeR niet te worden betrokken. Activiteiten met geuremissies die wel mogelijk zijn, zijn het bedrijfsmatig bereiden van voedingsmiddelen (restaurant, catering), een brood- en banketbakker, vlees-/viswinkels, autoherstelbedrijven en drukkerijen. Wanneer de betreffende woningen zijn gerealiseerd, worden nieuwe bedrijven met deze activiteiten niet belemmerd. Ze dienen echter wel mogelijk extra maatregelen te treffen. Het komt er hierbij op neer dat voorzieningen moeten worden getroffen en regels moeten worden nageleefd op basis van Milieuwetgeving (Activiteitenbesluit) en Bouwbesluit. Volgens het Activiteitenbesluit kan het ertoe leiden dat ontgeuringsinstallaties moeten worden geïnstalleerd of dat uitmondingen van afzuiginstallaties op voldoende afstand van de woningen moeten worden gesitueerd. In het kader van het Bouwbesluit zijn eisen gesteld bij bepaalde bedrijfsruimten aan wand- of plafondconstructies met betrekking tot dampdichtheid. Ook met de aanwezigheid van de nieuwe woningen blijven deze activiteiten planologisch mogelijk.

Stof

Activiteiten met stofemissies die mogelijk zijn, zijn houtbewerking, lassen en opslag van bulkgoederen (groothandel). Voor deze activiteiten gelden in de milieuwetgeving regels waarbij stofhinder in de omgeving wordt voorkomen. Wanneer de betreffende woningen zijn gerealiseerd, zullen nieuwe bedrijven met deze activiteiten niet worden belemmerd. Deze bedrijven dienen echter wel mogelijk extra maatregelen te treffen, zoals het anders situeren van uitmondingen van afzuigsystemen en luchtbehandelingsinstallaties. Ook met de aanwezigheid van de nieuwe woningen blijven de activiteiten, waarbij stofhinder kan worden, veroorzaakt planologisch mogelijk.

Gevaar

Na analyse is gebleken dat er volgens het vigerende bestemmingsplan 'Overtocht 1994' geen activiteiten zijn toegestaan, waarbij op basis van gevaarsaspecten afstand dient te worden gehouden van woningen (zogenaamde Bevi-inrichtingen). Nieuw te vestigen bedrijven kunnen eventueel gevaarlijke stoffen in opslag hebben. Ongeacht de afstand tot woningen gelden voor de opslag van gevaarlijke stoffen maatregelen en voorzieningen, zoals de verplichting tot het realiseren van opslagkasten of -kluizen. In het kader van de milieuregelgeving dient het een en ander aan maatregelen en voorzieningen te worden uitgevoerd. Ook met de aanwezigheid van de nieuwe woningen blijven de activiteiten waarbij op beperkte schaal met gevaarlijke stoffen wordt gewerkt en gevaarlijke stoffen worden opgeslagen planologisch mogelijk.

Conclusie

Uit het voorgaande blijkt dat de realisering van de nieuwe woningen niet tot gevolg heeft dat de planologische mogelijkheden op de bedrijfspercelen aan de zuidzijde van de Doortocht (nr. 8 t/m 20 even) worden beperkt. De bedrijven die zich ingevolge het vigerende bestemmingsplan 'Overtocht 1994' op de bedrijfspercelen mogen vestigen (maximaal milieucategorie 2), kunnen dat ook nog na de realisering van de woningen op het voormalige Domburgterrein. Wel zullen de bedrijfsactiviteiten mogelijk zodanig moeten worden ingericht dat kan worden voldaan aan de regelgeving van het Activiteitenbesluit. Door het treffen van relatief eenvoudige maatregelen (bijvoorbeeld door het anders situeren van uitmondingen van afzuigsystemen) kan hieraan worden voldaan. De planologische mogelijkheden voor de vestiging van bedrijven worden derhalve niet ingeperkt.

De geprojecteerde woningen zullen op korte afstand (1 meter) komen te staan van de bestaande dichte wand van de bedrijfspanden. Het is theoretisch mogelijk dat in die wand raam- en/of deuropeningen worden gemaakt. Door het opleggen van maatwerkvoorschriften in het kader van het Activiteitenbesluit kunnen in dat geval mogelijke conflicterende situaties (hinder van geluid, geur en/of stof) worden voorkomen. De strekking van een veel voorkomend middelvoorschrift betreft het enkel openhouden van deuropeningen ten behoeve van het doorlaten van personen en/of goederen. Voor het overige dienen deuropeningen dan gesloten te zijn. Wijzigingen in deze muur blijven in de toekomst mogelijk, echter bestaande en toekomstige bedrijven moeten rekening houden dat daar vanuit de milieuregelgeving restricties aan verbonden kunnen zijn.

Overige bedrijfslocaties

De bedrijven aan de oneven zijde van de Doortocht liggen op circa 50 meter afstand van het plangebied. Deze afstand is groter dan de richtafstand en derhalve op voldoende afstand van de geprojecteerde woningbouwvlakken. Deze bedrijven en bedrijfspanden hebben thans dezelfde planologische mogelijkheden als aan de even zijde en worden derhalve evenmin planologisch belemmerd.

De locatie Doortocht 6 ligt op korte afstand ten westen van het plangebied. De geprojecteerde woningbouwvlakken liggen echter op circa 13 meter van de grens van dit perceel. Op deze locatie was tot voor kort (eind 2011) een filiaal van Formido gevestigd. Nu is er een (tijdelijk) kinderspeelcentrum gevestigd. Dit kinderspeelcentrum heeft zijn activiteiten in een gesloten gebouw en wordt beoordeeld als categorie 2. Het dichtstbijzijnde deel van de locatie betreft parkeervoorzieningen voor personenauto's. Gelet op de heersende geluidsbelasting zal deze parkeervoorziening geen invloed hebben op het woon- en leefklimaat van de geprojecteerde woningbouwvlakken. Ingevolge het vigerende bestemmingsplan zijn op deze locatie activiteiten in maximaal milieucategorie 2 toegestaan. Gezien de afstand tot de woningen in het plangebied (13 meter), wordt voldaan aan de indicatieve afstand van 10 meter, die geldt tot woningen in een 'gemengd gebied'. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat vestiging van bedrijven in milieucategorie 2 op deze locatie tot de mogelijkheden blijft behoren. De planologische mogelijkheden worden derhalve niet beperkt.

Aan de andere zijde van de spoorbaan zijn eveneens bedrijven gevestigd (Dronendriehoek). Deze bedrijven liggen op circa 40 meter afstand van het plangebied en worden al beperkt in hun bedrijfsvoering door de bestaande woningen aan de Dronendriehoek en Oud Bodegraafseweg. Deze bedrijven zullen derhalve geen invloed hebben op het woon- en leefklimaat van de geprojecteerde woningen.

4.7.7 Conclusie

Op basis van het stappenplan uit de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) is de aanvaardbaarheid van de nieuwe woningen in relatie tot de bestaande en nieuw te vestigen bedrijven in de omgeving van het plangebied onderzocht. Uit een inventarisatie, gebaseerd op de richtafstanden van de VNG-brochure, is gebleken dat slechts de bedrijven aan de zuidzijde van de Doortocht relevant zijn voor het voormalige Domburgterrein (stap 1 en 2 van het stappenplan). Omdat het uit stedenbouwkundig oogpunt niet gewenst is om het bouwplan aan te passen en het tevens niet gewenst is om de planologische mogelijkheden van de bedrijven in te perken (stap 3a en 3b van het stappenplan) is nader onderzoek verricht (stap 4 van het stappenplan). Daarbij is getoetst of de bestaande en eventueel nieuw te vestigen bedrijven worden belemmerd door de woningen én of ter plaatse van de nieuwe woningen sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat.

Uit het onderzoek is gebleken dat de bestaande bedrijven aan de zuidzijde van de Doortocht in juridisch-planologisch opzicht niet worden belemmerd door de nieuwe woningen, mede doordat de gevels van de woningen die zijn gericht naar de bedrijven als 'dove gevel' zullen worden uitgevoerd en doordat via maatwerkvoorschriften ruimte wordt geboden voor laad- en losactiviteiten in de avond- en nachtperiode. De eisen die het Bouwbesluit bevat voor de gevelwering (minimaal 20 dB(A)) en de eisen die worden gesteld aan een dove gevel zijn daarbij voldoende om binnen de woningen een goed woon- en leefklimaat te borgen.

Daarnaast is geconcludeerd dat ook de planologische mogelijkheden voor nieuwvestiging op de bedrijfsperven niet worden ingeperkt door de realisering van woningen op het voormalige Domburgterrein. De vestiging van bedrijven in milieucategorie 2 (overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan) blijft zonder meer mogelijk. Wel is het mogelijk dat bij bepaalde bedrijfsactiviteiten (bijvoorbeeld bij geur- of stofhinder) maatregelen moeten worden getroffen om hinder naar de nieuwe woningen te voorkomen. Hierbij dient rekening te worden gehouden met geldende regels uit de milieuwetgeving en het Bouwbesluit. Dit kan ertoe leiden dat de bedrijfsvoering op een andere wijze dient te worden opgezet of dat een bedrijfsruimte anders moet worden ingericht. De bedrijfsactiviteiten zullen in dat geval zodanig moeten worden ingericht dat kan worden voldaan aan de regelgeving van het Activiteitenbesluit, al dan niet in combinatie met maatwerkvoorschriften. Het betreft relatief eenvoudige maatregelen (bijvoorbeeld een andere locatie van uitmondingen) die de vestiging van deze bedrijven niet in de weg staan. De huidige en eventueel nieuw te vestigen bedrijven worden in planologisch opzicht dan ook niet belemmerd door de realisering van de nieuwe woningen.

Gelet op de bestaande bedrijven in de omgeving van het plangebied en de maximale planologische mogelijkheden van de nabij gelegen bedrijfspanden aan de Doortocht kan een aanvaardbaar woon- en leefkwaliteit ter plaatse van de woningen worden gegarandeerd. De milieuregelgeving (Activiteitenbesluit) biedt, in combinatie met de eisen van het Bouwbesluit, voldoende waarborgen om hinder ter plaatse van de nieuwe woningen te voorkomen. Vanuit juridisch-planologisch oogpunt zijn er geen belemmeringen met betrekking tot de bouw- en gebruiksmogelijkheden voor de omringende bedrijfsperven. Met betrekking tot de milieutechnische invulling kan er sprake zijn van ondergeschikte uitvoeringsmaatregelen die genomen moeten worden. Deze ondergeschikte maatregelen zullen echter leiden tot onevenredige belemmering van de bedrijfsvoering.

4.8 Externe veiligheid

4.8.1 Onderzoekresultaten

Activiteiten met gevaarlijke stoffen leveren risico's op voor de omgeving. Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Rnvg) vormen het wettelijk kader voor het omgaan met deze risico's. De circulaire Rnvg wordt in de loop van 2013 vervangen door het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev), waarin de Basisnetten weg, spoor en water worden opgenomen.

Door het stellen van eisen aan afstanden tussen de activiteiten met gevaarlijke stoffen en (beperkt) kwetsbare objecten (zoals woningen, kantoren en scholen) worden de eventuele gevolgen van deze risico's zoveel mogelijk beperkt. Als 'harde' afstandseis voor externe veiligheid geldt een contour voor het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6}), die wordt aangegeven als een afstand ten opzichte van de activiteit met gevaarlijke stoffen (risicobron). Binnen deze PR 10^{-6} contour mogen geen (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig zijn of worden geprojecteerd. Afhankelijk van de aard van de risicobron is er daarnaast sprake van een bepaald invloedsgebied.

Binnen dit invloedsgebied moet worden onderzocht hoe groot de kans per jaar is dat een groep van ten minste 10 (zich binnen dit invloedsgebied bevindende) personen overlijdt ten gevolge van een ramp of zwaar ongeval met de betreffende risicobron. De uitkomst van dit onderzoek geeft de hoogte van het groepsrisico (GR) weer en wordt uitgedrukt in een curve, waarbij als norm voor het GR een oriënterende waarde is vastgesteld. De hoogte van het GR moet door middel van een bestuurlijke afweging worden verantwoord. Als binnen het invloedsgebied (beperkt) kwetsbare bestemmingen worden geprojecteerd, geldt ook voor de hiermee samenhangende toename van het GR een bestuurlijke verantwoordingsplicht.

Ter voorbereiding van het bestemmingsplan is onderzocht of er risicobronnen binnen of in de nabijheid van het plangebied zijn gelegen die van invloed zijn op de beoogde ontwikkeling. Uit het onderzoek zijn de volgende risicobronnen naar voren gekomen:

- lpg-station (Overtocht 64) op ongeveer 110 meter ten noorden van het plangebied;
- transport van gevaarlijke stoffen over de N11 op circa 90 meter ten westen van het plangebied;
- hogedruk aardgasleiding op circa 280 meter ten westen van het plangebied.

Het plaatsgebonden risico in verband met deze risicobronnen vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling, aangezien de PR 10^{-6} contouren niet over het plangebied liggen (vanwege de N11 en de aardgasleiding is zelfs sprake van een PR 10^{-6} contour van 0 meter).

De ontwikkeling van woningbouw op het voormalige Domburgterrein kan wel van invloed zijn op de hoogte van het groepsrisico. De toename van het groepsrisico voor het lpg-station is berekend met de lpg-tool. Het GR langs de N11 is overeenkomstig het Basisnet Weg lager dan 0,1 x de oriënterende waarde en zal door de ontwikkeling in het plangebied niet significant toenemen. Om die reden is geen GR berekend. Ook voor de aardgasleiding is geen berekening verricht. In het kader van het bestemmingsplan 'Kern Bodegraven' is in 2009 reeds een berekening uitgevoerd, waarbij is geconcludeerd dat het GR maximaal 0,32 x de oriënterende waarde bedraagt. Gezien de afstand tot de gasleiding (280 meter) zal de ontwikkeling in het plangebied niet leiden tot een significante toename van het GR.

4.8.2 Verantwoording groepsrisico

Het groepsrisico moet, zowel vanwege het lpg-station als vanwege de N11 en de hogedruk aardgasleiding, worden verantwoord. De Milieudienst heeft hiertoe een verantwoording van het GR opgesteld (17 februari 2012). In het kader van deze verantwoording heeft de Veiligheidsregio Hollands Midden een positief advies uitgebracht. In de verantwoording zijn de volgende maatregelen opgenomen:

- uitsluitend vestiging 'zeer kwetsbare groepen' (zoals kinderdagverblijven en verzorgingshuizen) niet binnen 150 meter van het LPG tankstation;
- binnen het plangebied zijn voldoende mogelijkheden om van de risicobronnen af te vluchten;
- nieuwe gebouwen worden uitgevoerd met afschakelbare ventilatie;

- de bereikbaarheid van het plangebied en de bluswatervoorziening binnen het plangebied zullen voldoen aan de Praktijkrichtlijnen van de Regionale Brandweer Hollands Midden (juli 2005).

Voorliggend bestemmingsplan maakt binnen een afstand van 150 meter van het Ipg-station de realisering van gebouwen ten behoeve van 'zeer kwetsbare groepen' niet mogelijk. Doordat in de verkeersstructuur van de nieuwe woonbuurt meerdere (calamiteiten)ontsluitingen zijn voorzien, zijn er voldoende mogelijkheden om van de risicobronnen af te vluchten. De overige maatregelen betreffen bouwkundige maatregelen (ventilatiesysteem) of uitvoeringsmaatregelen (bluswatervoorziening) die niet in een bestemmingsplan geregeld kunnen worden. Op basis van de door de Milieudienst opgestelde groepsrisicoverantwoording wordt het GR verantwoord geacht.

4.9 Bodem

4.9.1 Onderzoekresultaten

De Omgevingsdienst Midden-Holland heeft met behulp van het Bodem Informatie Systeem (BIS) alle bekende informatie verzameld over onder meer de voormalige en huidige bedrijven in het plangebied en de bodemonderzoeken die in het plangebied zijn verricht. Uit de inventarisatie is gebleken dat in het verleden binnen het plangebied meerdere inrichtingen waren gevestigd waar potentieel bodembedreigende activiteiten zijn uitgevoerd. Het betreft met name een slachterij en een fietsenfabriek. Uit het BIS blijkt dat binnen het plangebied of overlappend met het plangebied zes bodemonderzoeklocaties aanwezig zijn, die in de periode tussen 1992 en 2010 (meermaals) zijn onderzocht. Uit de verrichte bodemonderzoeken is gebleken dat binnen het plangebied enkele lichte verontreinigingen aanwezig zijn. Er zijn echter geen vervolgacties noodzakelijk. Wel is aanbevolen om een aangetroffen lichte verontreiniging met PAK (carbolineum) te verwijderen voorafgaand aan de geplande woningbouw.

Op de locatie zijn slakken gebroken en tijdelijk opgeslagen en partijen bakstenen en zand tijdelijk opgeslagen. Deze partijen dienen voorafgaand aan de nieuwbouw verwijderd te worden. Uit het bestand met slootdempingen blijkt dat er in het verleden binnen het plangebied één slootdemping bekend is. Het dempingmateriaal bevat puin, baksteen, hout en kolengruis. Daarnaast is, zoals ook bij de bodemonderzoeken beschreven, minerale olie aangetroffen. De verontreiniging is van beperkte omvang en er zijn geen vervolgacties noodzakelijk. Op een gedeelte van het terrein is een puinverharding aanwezig van circa een halve meter. Eventuele verontreinigingen die veroorzaakt zijn door het uitloggen van eventuele verontreinigingen uit de partijen grond en/of slakken zullen in de puinlaag aanwezig zijn. Omdat deze puinlaag formeel geen bodem is, is onderzoek niet noodzakelijk. Wel wordt geadviseerd om de puinlaag voorafgaand aan de nieuwbouw te verwijderen en af te voeren naar een erkende verwerker.

Op de delen van het plangebied waar geen puinlaag aanwezig is, is de bodem door de opslag van grond van onbekende kwaliteit en/of slakken mogelijk wel verontreinigd. Er dient een bodemonderzoek uitgevoerd te worden, waarbij onderzocht wordt of de bovengrond verontreinigd geraakt is door de opslag.

Op 12 oktober 2011 is een nieuwe Bodemkwaliteitskaart en Nota Bodembeheer vastgesteld door de gemeenteraad. Het plangebied is gelegen in zone 4: oude bebouwing 1. Geadviseerd wordt om vrijkomende grond her te gebruiken binnen het plangebied. Toe te passen grond moet, omdat er woningbouw wordt gerealiseerd, tenminste voldoen aan Klasse Wonen (volgens Bodemkwaliteitskaart).

4.9.2 Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat de locatie voldoende is onderzocht. De bodemkwaliteit is geschikt voor het beoogde gebruik, namelijk wonen. Wel is door de Milieudienst op basis van de bekende gegevens geadviseerd om voorafgaand aan de nieuwbouw:

- ter plaatse van de bodem, waar geen sprake is van een puinlaag, bodemonderzoek uit te voeren om te bepalen of de bodem verontreinigd is door de grond en slakkenopslag die op de locatie heeft plaatsgevonden;
- de aanwezige puinlaag (circa een halve meter dikte) te verwijderen en deze te laten afvoeren naar een erkende verwerker;
- de aangetroffen verontreiniging van beperkte omvang met PAK (carbolineum) te verwijderen.

4.10 Flora en fauna

4.10.1 Onderzoekresultaten

Ten behoeve van de bestemmingsplanherziening is een verkennend ecologisch onderzoek (quickscan) uitgevoerd (Reimerink, 2011a,b). Hierbij zijn de sloot aan de rand van het plangebied, alle aanwezige bomen en de potentiële winterverblijf- en rustplaatsen van amfibieën in het plangebied beoordeeld. In het kader van de quickscan is onderzocht of er beschermde soorten planten en dieren en/of beschermde gebieden (kunnen) voorkomen in (de omgeving van) het plangebied. Hiervoor zijn de volgende bronnen geraadpleegd:

- landelijke en provinciale beleidsdocumenten en online plankaarten;
- flora- en faunatoets Locatie Molenzicht te Bodegraven (Watersnip Advies, Van Vliet et al., 2010).

Daarnaast is op 11 oktober 2011 een veldbezoek aan het plangebied gebracht waarbij de geschiktheid van het plangebied voor beschermde soorten is beoordeeld en enkele openstaande vragen over beschermde soorten zijn beantwoord.

Op basis van bureauonderzoek is bepaald of het plangebied in de (nabijheid van de) ecologische hoofdstructuur of een Natura 2000-gebied ligt. Daarnaast is bepaald of het plangebied binnen de groene gebieden van de provinciale structuurvisie is gelegen en of er binnen het plangebied sprake is van andere provinciaal beschermde natuurwaarden. Op basis van het veldbezoek is vastgesteld of er in het plangebied plant- en diersoorten (kunnen) voorkomen die beschermd zijn in het kader van de Flora- en faunawet.

Hierbij is een inschatting gemaakt van de eventuele effecten van de voorgenomen activiteiten op mogelijk aanwezige beschermde soorten en op de beschermde gebieden.

Gebiedsbescherming

Uit het bureauonderzoek is gebleken dat in de omgeving van het plangebied geen Natura 2000 gebieden voorkomen. Op circa 200 meter afstand liggen gebieden die zijn aangewezen als onderdeel van de ecologische hoofdstructuur (EHS). Deze gebieden liggen aan de westzijde van de spoorlijn en zijn daardoor geïsoleerd van het plangebied. Vanwege het lokale karakter van de werkzaamheden zijn geen effecten op de EHS te verwachten.

Soortbescherming

Er is geïnventariseerd welke beschermde diersoorten (mogelijk) voorkomen in het plangebied. Het voorkomen van vaatplanten, reptielen, insecten en overige ongewervelden is uingesloten omdat geschikt habitat voor deze soorten ontbreekt. In het plangebied is alleen de Gewone pad aangetroffen. Strikt beschermde amfibieën (zoals de Rugstreeppad) zijn niet aangetroffen. Voor overige (strikt) beschermde amfibieën is de pionierhabitat ongeschikt of kan op basis van verspreidingsgegevens worden uitgesloten dat ze in het plangebied voorkomen. Afhankelijk van de periode van uitvoering worden er geen effecten in het kader van de Flora- en Faunawet verwacht; wel wordt aangeraden te werken met een amfibieënscherm rondom het bouwterrein om een kolonisatie van het bouwterrein door de beschermde Rugstreeppad te voorkomen.

In de sloot is de Kleine modderkruiper aangetroffen. De strikt beschermde Bittervoorn is niet aangetroffen. Indien de sloot onderdeel vormt van het bouwterrein kan voor de Kleine modderkruiper een negatief effect op de functionaliteit van de watergang optreden. Om negatieve effecten te voorkomen, dient bij werkzaamheden aan de watergang te worden gewerkt op basis van een gedragscode.

Voor vleermuizen en andere beschermde zoogdieren biedt het plangebied geen geschikt leefgebied, ondermeer vanwege de stedelijke ligging, de versnippering door infrastructuur en de weinig ontwikkelde begroeiing. Daarnaast ligt het plangebied buiten het verspreidingsgebied.

In het hele plangebied kunnen algemene broedvogels voorkomen. Nesten van vogels, mits in gebruik, zijn beschermd tijdens het broedseizoen (indicatief circa half maart tot half juli). Broedende vogels zijn altijd beschermd. Nesten van jaarrond beschermde soorten worden in het plangebied niet verwacht omdat de habitat niet geschikt is (categorie 1-4) of er is geen sprake van zwaarwegende ecologische omstandigheden die bescherming rechtvaardigen (categorie 5).

4.10.2 Conclusie

Getoetst is of ten gevolge van de herontwikkeling van het plangebied de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet worden overtreden of natuurwaarden van beschermd gebied worden aangetast (planologische uitvoerbaarheid).

Als in het voorgenomen plan de watergang vergraven of gedempt wordt, kan voor de Kleine modderkruiper een negatief effect op de functionaliteit van de watergang optreden. Een dergelijk effect is een overtreding van artikel 11 van de Flora- en faunawet. Bij de uitvoering dient voorkomen te worden dat de populatie(s) geïsoleerd raakt. Er moet dan volgens een gedragscode worden gewerkt waarbij de fauna in de watergang overgezet dient te worden naar een ander deel van de watergang waar geen effecten van het voorgenomen plan te verwachten zijn.

In het kader van de Flora- en faunawet worden geen effecten verwacht op vogels, mits de werkzaamheden buiten de broedperiode plaatsvinden. Afhankelijk van de periode van uitvoering worden er in dit kader ook geen negatieve effecten verwacht voor amfibieën. Wel wordt aangeraden te werken met een amfibieënscherm rondom het bouwterrein om een kolonisatie van het bouwterrein door de beschermde Rugstreeppad te voorkomen. Effecten in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 en EHS kunnen ook worden uitgesloten.

Geconcludeerd kan worden dat de beoogde ontwikkeling uit het oogpunt van flora en fauna uitvoerbaar is. Door het treffen van maatregelen in de uitvoering (werken volgens een gedragscode voor de Kleine modderkruiper en plaatsen van een amfibieënscherm) kunnen negatieve effecten op beschermde soorten worden voorkomen. Overigens zal de watergang in het plangebied (langs de spoorlijn) niet worden gedempt of vergraven. Wel wordt de nieuwe watergang in het plangebied aangesloten op de bestaande watergang.

4.11 Water

4.11.1 Onderzoekresultaten

In het kader van het stedenbouwkundig plan heeft in de loop van 2010 meerdere malen overleg plaatsgevonden tussen de initiatiefnemer en het Hoogheemraadschap van Rijnland. In overleg met het hoogheemraadschap is bepaald welke maatregelen kunnen worden getroffen om uit oogpunt van waterhuishouding te komen tot een uitvoerbaar plan.

In het nieuwe woongebied wordt een gescheiden rioolstelsel aangelegd. Het hemelwater wordt afgekoppeld en geloosd op het oppervlaktewater (de bestaande spoorloot en de nieuwe watergang in de woonbuurt). Op basis van de verharde oppervlakte van het voormalige slachthuisterrein en de verharde oppervlakte in het nieuwe woongebied is de wateropgave bepaald. In de volgende tabel zijn de relevante oppervlaktes opgenomen.

	slachthuisterrein	woongebied
dakvlak	3.590 m ²	5.484 m ²
open verharding	410 m ²	4.673 m ² *
gesloten verharding	9.400 m ²	4.880 m ²
totaal verhard	13.400 m²	15.037 m²
groen	2.800 m ²	918 m ²
water	0 m ²	245 m ²
totaal	16.200 m²	16.200 m²

* de tuinen van de nieuwe woningen zijn gerekend als open verharding, evenals de grastegels. De open verharding is vervolgens meegeteld als verharding

Het initiatief leidt tot een toename van circa 1.637 m² aan verharding. Op grond van de richtlijnen van het Hoogheemraadschap geldt voor stedelijke herstructureringsgebieden de verplichting op 15% van de toename aan verharding (in dit geval 245 m²) te compenseren in de vorm van open water. In het plangebied wordt circa 245 m² open water aangelegd. Hiermee wordt aan de 15%-norm van het Hoogheemraadschap voldaan.

4.11.2 Overleg hoogheemraadschap

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Voormalig Domburgterrein' is in vooroverleg gestuurd aan het Hoogheemraadschap van Rijnland. Het Hoogheemraadschap heeft geen reactie ingediend naar aanleiding van het vooroverlegverzoek.

4.12 Kabels en leidingen

In de noordwestelijke hoek van het plangebied ligt een rioolpersleiding. De leiding is, inclusief een beschermingszone (zakelijk rechtstrook) van 2,5 meter aan weerszijden van de leiding, opgenomen in de dubbelbestemming 'Leiding - Riool'. Bescherming van de leiding is geregeld door middel van een bouwverbod (met afwijkmogelijkheid) en een omgevingsvergunningstelsel voor werken en werkzaamheden.

In het oostelijk deel van het plangebied ligt een drinkwaterleiding die in beheer is bij Oasen. Deze leiding wordt in het kader van de herontwikkeling van het voormalig Domburgterrein in overleg met Oasen verlegd en is daarom niet opgenomen op de verbeelding.

4.13 Explosieven

In 2002 is een verkennend historisch onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van explosieven de locatie van de (voormalige) Formidoterrein en het voormalige Domburgterrein. In de conclusie van dat rapport staat vermeld dat er blindgangers aanwezig kunnen zijn onder het parkeerterrein van het voormalig Domburgterrein.

Het verdachte gebied op het voormalige Domburgterrein is door middel van een detectieonderzoek onderzocht en vrij van explosieven verklaard. Het overige deel van het plangebied was niet verdacht (vrijwaringsrapport 4 september 2003).

In 2009/2010 is een aanvullend vooronderzoek uitgevoerd naar de locatie van het voormalige Formidoterrein. In de conclusie van die rapportage is een gebied aan beide zijden van het spoor verdacht verklaard. Het gehele voormalige Domburgterrein ligt binnen dit verdachte gebied. Door het bedrijf dat het onderzoek heeft uitgevoerd is per brief d.d. 25 oktober 2010 aangegeven, dat bij het verdacht verklaren van het spoor, gekeken is naar gelegenheidsdoelen zoals bruggen en stations. Het gebied van het voormalige Domburgterrein ligt niet in de buurt van een van deze gelegenheidsdoelen. Het onderzoekende bedrijf heeft op basis hiervan gesteld, dat het voormalige Domburgterrein als onverdachte locatie kan worden aangemerkt, zoals vermeld in de conclusie van de rapportage van 2002. Hiermee is de uitvoerbaarheid van de werkzaamheden niet in het geding.

5 Juridische aspecten

5.1 Plansystematiek

Het onderhavige bestemmingsplan heeft tot doel een juridisch-planologische regeling te scheppen voor de nieuwbouw van maximaal 80 woningen en bijbehorende groen- en verkeersvoorzieningen op het voormalige Domburgterrein. Bij het opstellen van het onderhavige bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geformuleerde uitgangspunten. Daarnaast is aangesloten bij de terminologie van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Gestreefd is naar uniformering en standaardisering van bestemmingen en planregels. Voor de regels is aangesloten bij het in 2010 vastgestelde bestemmingsplan 'Kern Bodegraven'. Waar nodig zijn de regels specifiek toegesneden op het bouwplan voor het voormalige Domburgterrein.

Voor het bestemmingsplan is gekozen voor een relatief gedetailleerde systematiek, waarin door middel van bouwvlakken is vastgelegd waar de nieuwe woningen kunnen worden gerealiseerd. De nieuwe woningen (hoofdgebouwen) kunnen binnen de bouwvlakken worden gerealiseerd. Buiten de bouwvlakken kunnen onder voorwaarden aan- en uitbouwen en bijgebouwen worden gerealiseerd. Hierna wordt inhoudelijk ingegaan op de afzonderlijke bestemmingen binnen het onderhavige bestemmingsplan.

5.2 De bestemmingen

In dit bestemmingsplan komen de volgende bestemmingen voor.

Groen

De structurele groenvoorzieningen in het plangebied zijn opgenomen in de bestemming 'Groen'. Het betreft met name de groene rand rond het westelijke woonblok, die een buffer vormt tussen de woningen en de spoorlijn, de Doortocht en het (bedrijfs)perceel ten westen van het plangebied. De gronden met de bestemming 'Groen' zijn bestemd voor beplantingen, paden en calamiteitsroutes, speelvoorzieningen, beeldende kunst, water en waterhuishoudkundige voorzieningen en nutsvoorzieningen. De oppervlakte van speelvoorzieningen mag maximaal 200 m² per locatie bedragen. Binnen deze bestemming zijn gebouwen toegestaan in de vorm van nutsgebouwen. In de regels zijn bepalingen opgenomen voor de realisering van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Verkeer - Verblijfsgebied

De bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' is opgenomen voor alle wegen en straten binnen het plangebied. Binnen deze bestemming zijn onder andere wegen, voet- en fietspaden, parkeervoorzieningen, groen en speelvoorzieningen toegestaan. De oppervlakte van speelvoorzieningen mag maximaal 200 m² per locatie bedragen. Binnen deze bestemming zijn gebouwen toegestaan in de vorm van nutsgebouwen. In de regels zijn bepalingen opgenomen voor de realisering van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Water

De watergang binnen het nieuwe woongebied is bestemd als 'Water'. De gronden met deze bestemming zijn bestemd voor water met bijbehorende voorzieningen, waaronder bermen, paden en voetgangers- en fietsersbruggen. Binnen de bestemming 'Water' mogen geen gebouwen worden gebouwd. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt een maximale bouwhoogte van 4 meter.

Wonen

De gronden waarop de nieuwe woningen zullen worden gerealiseerd, zijn bestemd als 'Wonen'. De gronden met deze bestemming zijn bestemd voor woningen met bijbehorende voorzieningen, zoals tuinen, erven, bergingen, groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen en paden. Niet-publieksgerichte aan-huis-verbonden beroepen en bedrijven zijn (onder voorwaarden) rechtstreeks toelaatbaar. Publieksgerichte aan-huis-verbonden beroepen en bedrijven zijn slechts toelaatbaar via een omgevingsvergunning voor het afwijken.

Hoofdgebouwen mogen worden gebouwd binnen de bouwvlakken zoals opgenomen op de verbeelding. Per bouwvlak zijn de typologie (aaneengebouwd of twee-aaneen) en de maximale goot- en bouwhoogte aangegeven. In de regels is bepaald dat hoofdgebouwen uitsluitend mogen worden gebouwd indien wordt voldaan aan de voorwaarden zoals opgenomen in het Besluit 'Vaststelling hogere geluidsgrenswaarden', dat als bijlage bij de regels is opgenomen.

Op de verbeelding is door middel van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - dove gevel' (genummerd als 1 en 2) aangegeven welke woningen voorzien moeten worden van een dove gevel. Voor de betreffende woningen geldt dat alle gevels die zijn gericht naar de aanduiding 'gevellijn' als dove gevel moeten worden uitgevoerd. Het betreft dus niet alleen de gevels die direct grenzen aan de aanduiding 'gevellijn', maar ook bijvoorbeeld de (zij)gevels van eventuele dakopbouw en de gevels die grenzen aan een patio/binnentuin en zijn gericht naar de zijde van het bouwvlak waar een 'gevellijn' is opgenomen. In artikel 1 van de regels zijn begrippen opgenomen voor 'gevel' en voor 'dove gevel'. Het bestemmingsplan dwingt op deze manier de bouw en instandhouding van dove gevels af. Het is echter goed denkbaar dat, indien een akoestisch onderzoek wordt uitgevoerd op basis van een gedetailleerd bouwplan, blijkt dat het niet nodig is om alle gevels van een woning als dove gevel uit te voeren. Om die reden zijn twee afwijkingsmogelijkheden opgenomen in de bestemming 'Wonen':

- de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - dove gevel 1' geldt voor de woningen in het zuidwestelijk deel van het plangebied en is opgenomen in verband met de geluidbelasting vanwege de N11, die de maximaal te verlenen hogere waarde overschrijdt. Indien uit akoestisch onderzoek blijkt dat een dove gevel niet overal nodig is (bijvoorbeeld omdat de woningen elkaar deels afschermen), kan via afwijking het bouwen van een woning zonder dove gevel worden toegestaan.
- de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - dove gevel 2' geldt voor de aaneengebouwde woningen die grenzen aan de bedrijfspercelen aan de Doortocht (nr. 8 t/m 20 even).

Doordat deze woningen worden uitgevoerd met een dove gevel, worden de bedrijven in het kader van het Activiteitenbesluit voor wat betreft hun geluidproductie niet getoetst op deze gevels. Op deze manier is gegarandeerd dat de nieuwe woningen de (bestaande en eventueel nieuw te vestigen) bedrijven niet in hun activiteiten beperken. De aanduiding 'gevellijn' is zodanig gelegd dat zowel de achtergevel als de zijgevels van de woningen als dove gevel moeten worden uitgevoerd. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor de (zij)gevels van dakopbouwen en de gevels die zijn gericht naar een patio/binnentuin. Als uit akoestisch onderzoek blijkt dat de belangen van de bedrijven aan de Doortocht niet worden geschaad als een gedeelte van de gevels van een woning niet als dove gevels wordt uitgevoerd, kan via afwijking worden toegestaan dat niet alle gevels van een woning als dove gevel worden gebouwd.

Aan- en uitbouwen en aangebouwde bijgebouwen en overkappingen zijn toegestaan binnen het bouwvlak en ter plaatse van de aanduiding 'bijgebouwen' (opgenomen voor de achtertuinen van de woningen) en 'specifieke bouwaanduiding - bijgebouwen 2' (opgenomen voor de bergingen die worden gerealiseerd in de voortuinen van de patiowoningen). Vrijstaande bijgebouwen en overkappingen zijn uitsluitend toegestaan binnen het bouwvlak en ter plaatse van de aanduiding 'bijgebouwen' (achtertuinen).

In de regels zijn bepalingen opgenomen voor de maximale goot- en bouwhoogte van aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen. Daarnaast is bepaald dat de gronden ter plaatse van de aanduiding 'bijgebouwen' per bouwperceel voor maximaal 50% mogen worden bebouwd tot een maximum van 60 m². Op de gronden die zijn aangeduid als 'specifieke bouwaanduiding - bijgebouwen 2' is per bouwperceel maximaal 6 m² aan bijgebouwen toegestaan. Via afwijking kunnen in de voortuinen van de woningen erkers worden toegestaan.

Leiding - Riool (dubbelbestemming)

Ter bescherming van de riooltransportleiding die in het westelijk deel van het plangebied ligt, is de dubbelbestemming 'Leiding - Riool' opgenomen. In de dubbelbestemming is bepaald dat uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn toegestaan die ten dienste staan van de rioolleiding. Door middel van een omgevingsvergunning kan het bevoegd gezag ook gebouwen en bouwwerken toestaan ten behoeve van de overige bestemmingen die voor de gronden gelden. In dat geval dient schriftelijk advies te worden ingewonnen bij de leidingbeheerder. Ter bescherming van de leiding geldt daarnaast een omgevingsvergunningstelsel voor werken en werkzaamheden.

6 Haalbaarheid

6.1 Financieel

Overeenkomstig artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening dienen gemeentelijke kosten die worden gemaakt bij de uitvoering van nieuwe bouwplannen te worden verhaald op de ontwikkelende partij. Hiertoe dient een overeenkomst te worden gesloten met de initiatiefnemer. Indien deze overeenkomst niet privaatrechtelijk tot stand kan worden gebracht (door middel van een anterieure overeenkomst) is de gemeente verplicht een exploitatieplan op te stellen om haar kostenverhaal te verzekeren.

In onderhavig geval is een gronduitgifte- en exploitatieovereenkomst gesloten tussen de gemeente Bodegraven-Reeuwijk en de ontwikkelende partij. Op 14 december 2011 heeft de gemeenteraad besloten in te stemmen met het aangaan van de gronduitgifte- en exploitatieovereenkomst. Daarnaast zijn door de gemeenteraad middelen beschikbaar gesteld ten behoeve van de realisering van het woningbouwprogramma en de inrichting van de openbare ruimte, conform het stedenbouwkundig plan Molenzicht. De gronduitgifte- en exploitatieovereenkomst is een anterieure overeenkomst zoals bedoeld in hoofdstuk 6 van de Wet ruimtelijke ordening. Omdat een anterieure overeenkomst is gesloten, hoeft voor de ontwikkeling van het voormalige Domburgterrein geen exploitatieplan te worden opgesteld.

6.2 Maatschappelijk

6.2.1 Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Voormalig Domburgterrein' heeft van donderdag 31 mei 2012 tot en met woensdag 11 juli 2012 ter inzage gelegen en is daarnaast digitaal toegankelijk gemaakt. Op 14 juni 2012 heeft een inloopavond plaatsgevonden in het gemeentehuis waar de plannen zijn gepresenteerd en vragen konden worden gesteld. Gedurende de termijn van terinzagelegging zijn twee inspraakreacties ontvangen. De reacties zijn samengevat en beantwoord in de 'Nota inspraak en vooroverleg bestemmingsplan Voormalig Domburgterrein', die als separate bijlage is opgenomen.

6.2.2 Vooroverleg

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Voormalig Domburgterrein' is overeenkomstig artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening in vooroverleg gezonden naar de betrokken personen en instanties. De Provincie Zuid-Holland heeft (op basis van e-formulier) geen aanleiding voor opmerkingen. Van de overige vooroverleginstanties is geen reactie ontvangen. Er kan vanuit worden gegaan dat deze partijen instemmen met het voorontwerpbestemmingsplan.

6.2.3 Vaststelling

Het ontwerpbestemmingsplan 'Voormalig Domburgterrein' heeft van 13 september tot en met 24 oktober 2012 ter visie gelegen, waarbij aan eenieder de mogelijkheid is geboden om een zienswijze in te dienen. Gedurende de periode van tervisielegging zijn 4 zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in de 'Zienswijzennota bestemmingsplan Voormalig Domburgterrein', die als separate bijlage is opgenomen. Naar aanleiding van de zienswijzen hebben verschillende aanpassingen plaatsgevonden in het bestemmingsplan. In de zienswijzennota is een overzicht van wijzigingen opgenomen.

Naast aanpassingen die voortvloeien uit de ingediende zienswijzen, is een tweetal ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. De ambtshalve wijzigingen hebben betrekking op de juridische regeling omtrent dove gevels en op een aanpassing in de beleidsparagraaf van de toelichting. In de zienswijzennota zijn de ambtshalve wijzigingen toegelicht.

De gemeenteraad heeft het bestemmingsplan 'Voormalig Domburgterrein' in haar vergadering van 6 maart 2013 gewijzigd vastgesteld.