

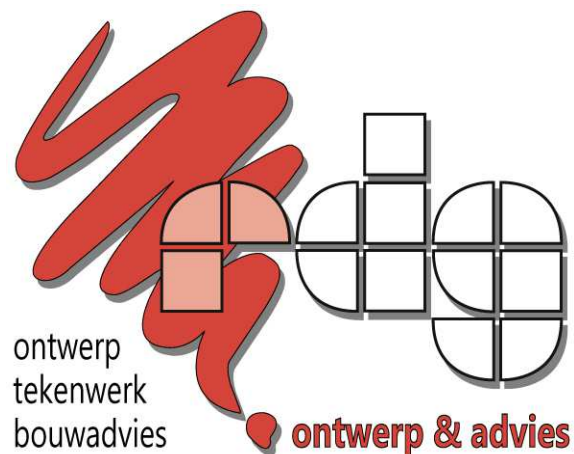
Ruimtelijke Onderbouwing

**854/Nieuwbouw garageboxen,
Dronenweg 6 te Bodegraven**

Opdrachtgever:

Landdijk VOF
Beneluxweg 18
2411 NG Bodegraven

Datum: 12 september 2017
Status: definitief
Gewijzigd versie: 26-09-2018



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Beschrijving plangebied	4
	2.1 Begrenzing/verkeersontsluiting	
	2.2 Stedenbouw/welstand	
	2.3 Ontstaansgeschiedenis/cultuurhistorie.....	5
3.	Beleidskader	7
	3.1 Rijksbeleid	
	3.2 Provinciaal beleid.....	8
	3.3 Gemeentelijk beleid	
	3.4 Parkeerbeleid.....	10
4.	Planbeschrijving	11
	4.1 Perceel/bebouwing	
	4.2 Parkeerbalans	
	4.3 Stedenbouw/welstand	
5.	Milieuaspecten	12
	5.1 Bodemkwaliteit	
	5.2 Waterhuishouding	
	5.3 Watertoets/waterparagraaf	
	5.4 Archeologie	
	5.5 Externe veiligheid.....	13
	5.6 Verkeersaspecten.....	14
	5.7 Ecologie	
	5.8 Luchtkwaliteit.....	16
	5.9 Besluit m.e.r.....	18
	5.10 Geluid.....	19
	5.11 Bedrijven en milieuzonering	
	5.12 Duurzaamheid	
6.	Uitvoerbaarheid	20
	6.1 Economische haalbaarheid	
	6.2 Maatschappelijk - communicatie	
7.	Motivering	21
8.	Bijlage 1: m.e.r. scan	22
9.	Bijlage 2: conclusie/aanbevelingen quickscan ecologie	24

1. Inleiding

Door Landdijk VOF wordt aan de gemeente Bodegraven-Reeuwijk medewerking gevraagd voor de bouw van 18 garageboxen, aan de Dronenweg 6, 2411 HB te Bodegraven. Kadastraal bekend: sectie C nummer 8284 en 6875 (ged).

Op 8 juni jl. hebben Landdijk VOF een anterieure overeenkomst gesloten waarin over en weer afspraken worden gemaakt over de te bouwen garageboxen aan de Dronenweg 6. Gemeente Bodegraven-Reeuwijk geeft hierin aan medewerking te zullen verlenen aan een afwijkingsprocedure welke doorlopen moet worden om deze ontwikkeling mogelijk te maken.

Het onderhavige perceel is eind 2016 door gemeente Bodegraven-Reeuwijk te koop aangeboden. De opstallen op het perceel werden voorheen gebruikt als moskee. De maatschappelijke bestemming welke op deze gronden zijn aangewezen, geven ruimte voor:

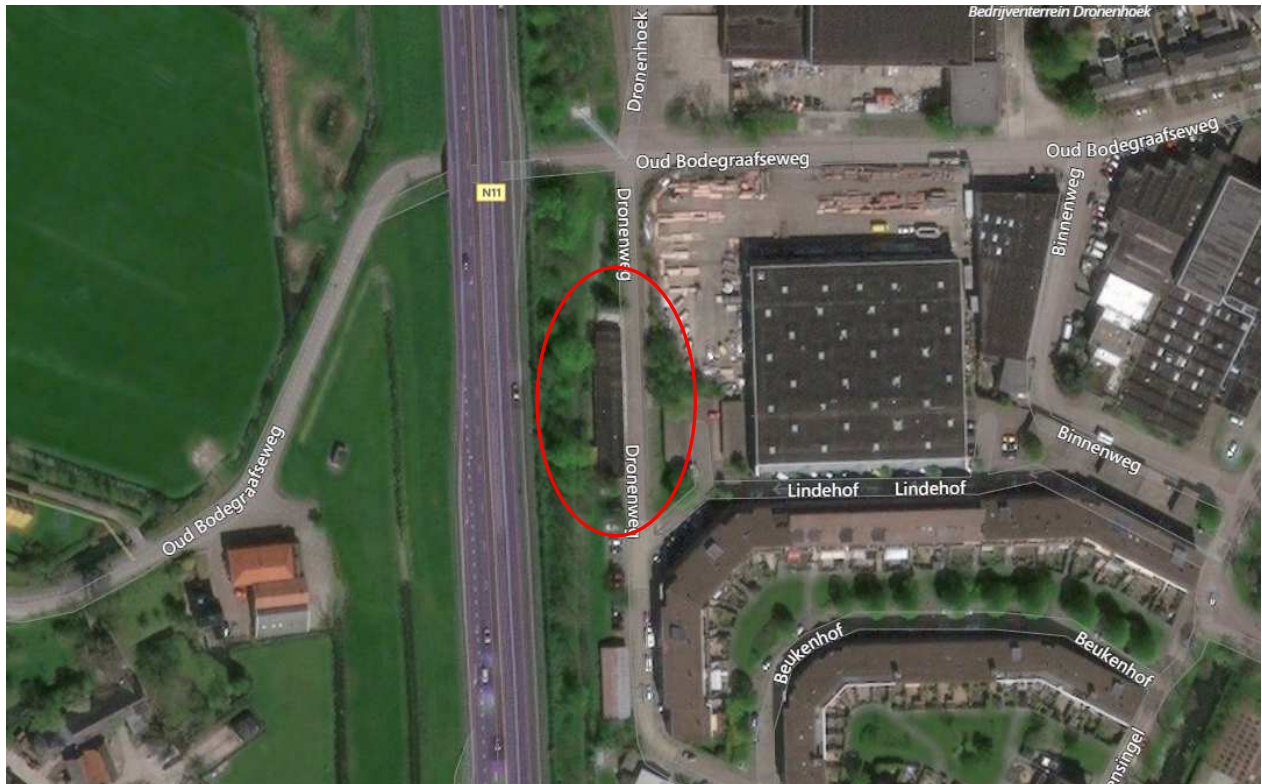
- a. Maatschappelijke voorzieningen;
- b. Sporthal;
- c. Ondersteunende horeca;
- d. Speel terreinen;
- e. Wonen;
- f. Het behoud, beheer en herstel van de cultuurhistorische en monumentale waarden van gebouwen, ter plaatse van de aanduiding "cultuurhistorische waarden".

Voor de ontwikkeling van garageboxen moet een afwijkingsprocedure doorlopen worden, waarbij middels een goede ruimtelijke onderbouwing het in stand blijven van een goed woon- en leefklimaat voor de omgeving moet worden gemotiveerd.

2. Beschrijving Plangebied

2.1 Begrenzing/verkeersontsluiting

Het perceel Dronenweg 6 is gelegen aan de buitenzijde van bedrijventerrein Dronenhoek in de gemeente Bodegraven-Reeuwijk. Evenwijdig aan het perceel ligt de N11. Recht tegenover het perceel is het bedrijf van Ultimate Wood gevestigd, handel in hout. Aan de linkerkant van het perceel ligt kortbij de kruising Dronenweg/Lindehof. Aan deze kruising ligt een lint van geschakelde eengezinswoningen van de Lindehof.



Afbeelding 1: Overzicht perceel Dronenweg 6

2.2 Stedenbouw/welstand

Het gebied tussen de Oude Rijn en de A12 bestaat uit het rivierenlandschap. Opvallend is de lintbebouwing op de oeverwallen en de van oudsher open komgebieden. In de loop der tijd zijn deze gebieden doorsneden met infrastructuur (de Oude Rijn, A12, spoorlijn Leiden-Utrecht en N11) wat ten koste is gegaan van het oorspronkelijke open karakter. Verdere verdichting heeft plaats gevonden door enkele boerderijen uit het bebouwingslint van de Oude Rijn te verplaatsen naar het midden van de polder.

Haaks op de oost-westlopende infrastructuur liggen de Enkele en Dubbele Wiericke en de Wierickerschans, die als onderdeel van de Hollandse Waterlinie een grote cultuurhistorische betekenis hebben. Deze watergangen maken tevens onderdeel uit van de te realiseren ecologische verbinding tussen de Krimpenerwaard en de Nieuwkoopse plassen.

De stedenbouwkundige uitstraling van de locatie en directe omgeving wordt gekenmerkt door bedrijfspanden (opslag) in eenvoudige rechte massa's. Het perceel wordt aan de achterzijde omsloten door een groene zone met daarachter de geluidswand van de N11.

Vanaf de kruising Dronenweg/Lindehof ontstaat een structuur van woningbouw.



Afbeelding 2: Dronenweg t.h.v. no. 6 (links)

2.3 Ontstaansgeschiedenis/cultuurhistorie

De plek waar anno 2013 de plaats Bodegraven ligt, is in de Romeinse Tijd bewoond geweest. Tijdens graafwerkzaamheden aan weerszijden van de Oude Bodegraafseweg in de nabijheid van de Van Tolstraat zijn hiervoor aanwijzingen gevonden. Ook zijn aan de Koningstraat tijdens graafwerkzaamheden sporen van een Romeinse nederzetting gevonden. Waarschijnlijk te beveiliging van het achterland werd door de Romeinen een controlepost, en mogelijk een castellum opgericht langs een veenwater dat de Oude Bodegrave genaamd werd. Dit veenwater stroomde vanuit het zuiden richting Bodegraven en mondde ter hoogte van de Oud Bodegraafseweg in de Oude Rijn.

Onder invloed van onder meer Germaanse invallen, de Volksverhuizing en frequente wateroverlast kwam er een eind aan de Romeinse aanwezigheid. Waarschijnlijk is daarna in dit gebied voor langere tijd onbewoond gebleven. Op grond van veldnamen en het verkavelingspatroon meent Karszen dat rond 800 een domeingood de hogere gronden langs de Oude Bodegrave in exploitatie had. In de loop van de tijd werden steeds meer hoger gelegen gronden in gebruik genomen en is de bevolking waarschijnlijk langzaam gegroeid. In de 12^e eeuw werd deze groei bekrachtigd met de bouw van een kerk, de St. Gallus. Voor de economische ontwikkeling van Bodegraven, dat voornamelijk op landbouw en veeteelt georiënteerd zal zijn geweest, was de aanleg van de eerste sluis in de Oude Rijn van groot belang. Deze in 1363 gebouwde sluis lag ter hoogte van het dorp. Het noodgedwongen stilliggen van de schepen, zal tot de nodige handelsactiviteiten hebben geleid. Mede hierdoor zal het dorp verder zijn gegroeid.

Voor 1489 waren er 222 huizen geteld. Na een grote brand in 1489 werden er tijdens een volkstelling nog maar zo'n 133 huizen geteld. Ook in de 16^e en 17^e eeuw werd het dorp een aantal keren getroffen door rampspoed.

In de 18^e eeuw groeide Bodegraven weer. De bebouwing concentreerde zich hierbij ten noorden van de Oude Rijn. Aan de zuidzijde van de rivier was alleen de Van Tolstraat en een gedeelte van de Overtocht bebouwd. In de 17^e en 18^e eeuw groeide Bodegraven uit tot een "deftig dorp". Kaasboeren, kaaskopers en gegoede burgers uit Gouda en Leiden namen er hun intrek. Langzamerhand doet ook de industrialisatie haar intrede. In 1870 werd Bodegraven wederom getroffen door een grote brand. Hierbij brandden er ongeveer 100 huizen, de Lutherse kerk en het gemeentehuis af. De aanleg van de spoorlijn en het bijbehorende station (1878) en het oprichten van een wekelijkse kaasmarkt (1882) zorgden voor een nieuwe impuls. In de 20^e eeuw, met name na WOII, groeide Bodegraven gestaag. De aanleg van de rijksweg Utrecht-Den Haag speelde hierin een belangrijke rol in de economische ontwikkeling. Na 1950 trok ook de woningbouw erg aan en werd de strook tussen de spoorlijn en de autosnelweg volgebouwd. In de jaren '70 is begonnen met de bouw van Broekenvelden, gevolgd in de jaren '90 met het aangrenzende Groote Wetering.

Momenteel wordt er hard gebouwd aan het nieuwe bedrijventerrein Rijnhoek nabij de N11. Bedrijventerrein Broekenvelden is na de uitvoering van een nieuw Masterplan met bijbehorend

bestemmingsplan weer helemaal up-to-date en voor Grote Wetering ligt er een uitbreiding “Grote Wetering 2” in het verschiet.

Voor de woningbouw worden in het centrum diverse “inbrei”-locaties bebouwd, waarbij de voormalige, veelal industriële bestemming wordt gewijzigd naar gestapelde en seriematige woningbouw. Bedrijventerrein Dronenhoek staat op de nominatie voor transformatie naar woningbouw.

3. Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in de volgende documenten: PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Daar streeft het Rijk naar met een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Dit doet het Rijk samen met andere overheden. Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijks betrokkenheid.

Het Rijk formuleert drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

Het rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte staan de plannen voor ruimte en mobiliteit.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte bepaalt welke kader stellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend

Nota Belvedere

De Nota Belvedere geeft een visie op de wijze waarop met de cultuurhistorische kwaliteiten van het fysieke leefmilieu in de toekomstige ruimtelijke inrichting van Nederland kan worden omgegaan, en geeft aan welke maatregelen daartoe moeten worden getroffen. Door de overheid wordt erkend dat er tussen de zorg voor het cultuurhistorisch erfgoed en de dynamiek van de ruimtelijke inrichting een spanning bestaat. Er moet gezocht worden naar een nieuw evenwicht tussen behoud en ontwikkeling. Het cultuurhistorisch erfgoed speelt een grote rol bij de ontwikkeling van plaats of streekidentiteit. Er kan bijv. een economisch belang zijn omdat het versterken van de cultuurhistorische kwaliteiten een gunstig effect heeft voor recreatie en toerisme. In de Nota Ruimte zijn de waardevolle cultuurhistorische gebieden meegenomen bij de selectie van twintig nationale landschappen. Gemeente Bodegraven-Reeuwijk valt onder "Nationaal Landschap Groene Hart". Het Groene hart vormt door zijn gevarieerde en overwegend landelijk karakter een tegenpool voor het stedelijke gebied eromheen. Landbouw, natuur en recreatie zijn de voornaamste functies van het Groene Hart.

De bestemmingswijziging m.b.t. de Dronenweg 6 heeft geen ruimtelijke impact en levert geen strijdigheid op met het rijksbeleid.

3.2 Provinciaal beleid

Structuurvisie Zuid Holland

Bodegraven maakt deel uit van de provincie Zuid-Holland, dat daarmee een vanzelfsprekende partner is in het realiseren van gemeenschappelijke doelen. De provinciale visie op Zuid-Holland is verwoord in (het ontwerp van) de provinciale structuurvisie: het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit binnen Zuid-Holland. Dat draagt bij aan een goede kwaliteit van leven en een sterke economische concurrentiepositie. Duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid zijn belangrijke pijlers. Zuid-Holland wil dit bereiken door realisering van een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk. Kenmerkende kwaliteiten daarin zijn: goede bereikbaarheid en een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur. De provinciale structuurvisie kent vijf integrale hoofdopgaven:

- Aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel;
- Duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie;
- Divers en samenhangend stedelijk netwerk;
- Vitaal, divers en aantrekkelijk landschap;
- Stad en land verbonden.

Zuid-Holland wil dat voor alle stedelijke ontwikkelingen het principe geldt: eerst intensiveren van bestaand gebruik, vervolgens nagaan of door herstructureren de beschikbare ruimte in het bestaand bebouwd gebied beter benut kan worden en pas dan uitbreiden. Dit geldt ook buiten het stedelijk netwerk. De provincie kiest ervoor om verstedelijking zoveel mogelijk in bestaand bebouwd gebied te concentreren. Hiermee wordt de kwaliteit van het bebouwde gebied behouden en versterkt. Op de Functiekaart zijn het stedelijk netwerk en alle daarbuiten gelegen kernen in Zuid-Holland omgeven door bebouwingscontouren. Deze geven de grens van de bebouwingmogelijkheden voor wonen en werken weer. De bebouwingscontouren zijn strak getrokken om het bestaand stedelijk gebied en de kernen, rekening houdend met plannen waar de provincie al mee heeft ingestemd. Verstedelijking buiten deze bebouwingscontouren is in principe niet toegestaan, het zogenoemde 'nee tenzij'-beleid. Uitzonderingen op deze regel zijn situaties waarbij door de bouw van een beperkt aantal woningen of een bedrijfsvestiging, de kwaliteiten in een gebied kunnen worden versterkt.

Visie ruimte en mobiliteit (VRM)

De Visie ruimte en mobiliteit (VRM) is een structuurvisie op provinciaal niveau en bevat de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid. De VRM bestaat uit meerdere onderdelen: de visie, het Programma ruimte, het Programma mobiliteit en de Verordening ruimte. Het beleid voor ruimte en mobiliteit bevat geen eindbeeld, maar wel een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van Zuid-Holland als geheel. De visie geeft zekerheid over een mobiliteitsnetwerk dat op orde is en de reiziger en de vervoerder keuzevrijheid biedt, en bevat voldoende flexibiliteit om in de ruimtelijke ontwikkeling te reageren op maatschappelijke initiatieven.

Er zijn 4 rode draden die richting geven aan de gewenste ontwikkeling en het handelen van de provincie:

- beter benutten en opwaarderen van wat er is
- vergroten van de agglomeratiekracht
- verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit
- bevorderen van een water- en energie-efficiënte samenleving.

Ruimtelijke kwaliteit is een belangrijk onderdeel van de VRM. De provincie werkt aan een goed ingericht Zuid-Holland waar ruimte is voor nieuwe initiatieven.

Een provincie waar de inwoners met plezier, wonen, werken en recreëren. Nu en later.

Ingrepen die we nu doen, hebben lange tijd effect. Wegen, bebouwing en recreatiegebieden gaan decennia lang mee.

Daarom is het van belang dat deze ontwikkelingen zorgvuldig gebeuren met aandacht voor de omgeving. Met het beleid over ruimtelijke kwaliteit stimuleren we dat initiatiefnemers zoveel mogelijk voortbouwen op de bestaande kwaliteiten, en daarmee op de identiteit, van Zuid-Holland. Dus sterker maken wat al sterk is. Daarbij hoort: de juiste ontwikkeling op de juiste plek.

Ruimtelijke kwaliteit gaat daarom niet over een 'mooie', maar over 'de beste' oplossing. Een plan past in de omgeving, voegt iets toe en kan lange tijd mee. Bij nieuwe ontwikkelingen houden wij rekening met het gebruik, de beleving en het beheer en onderhoud. Zo versterken wij onze infrastructuur, groengebieden en stedelijk gebied.

De voorgenomen planontwikkeling is in overeenstemming met het beleid van de Structuurvisie en de VRM.

Ladder voor duurzame verstedelijking (Ladder)

De Ladder voor duurzame verstedelijking is gewijzigd per 1 juli 2017. De Ladder als motiveergrond voor ruimtelijke plannen blijft, maar wordt lichter in het gebruik. Gemeenten moeten plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken, motiveren volgens de Ladder.

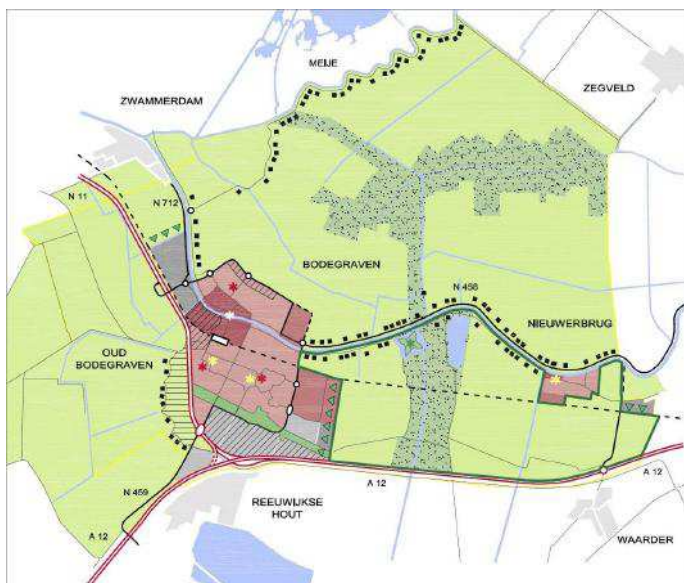
Het doel van de Ladder is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving. De Ladder geeft daarmee invulling aan het nationaal ruimtelijk belang gericht op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij ruimtelijke besluiten. Dit belang staat beschreven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte binnen een breder kader van een goede ruimtelijke ordening.

De Ladder is niet van toepassing op het project aan de Dronenweg 6, daar het geen stedelijke voorziening betreft.

3.3 Gemeentelijk beleid

In 2011 is de structuurvisie “Vitaliteit op een knooppunt 2010-2020” voor het Bodegraafse deel van de gemeente vastgesteld. Het was wenselijk om de oude structuurvisie uit 2004 te herzien vanwege ruimtelijke-, demografische- en sociaal-economische ontwikkelingen, wetgeving (nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening en grondexploitatie) en beleid. Met deze nieuwe structuurvisie is een passend antwoord geformuleerd op vele ruimtelijke ontwikkelingen die in het noordelijk deel van de gemeente (in en rondom de kern Bodegraven) plaatsvinden.

De gemeente Bodegraven ziet zich in de nabije toekomst gesteld voor een aantal ruimtelijke opgaven. Het veenweidelandschap is nu een prachtig slagenlandschap. Hoe houden we dat mooi en voorkomen we verrommeling? Welke ruimte heeft de agrarische sector nodig? Wat betekent natuurontwikkeling zoals de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en Groene Ruggegraat voor het platteland van Bodegraven? Maar we staan in Bodegraven ook voor demografische vraagstukken zoals de afnemende bevolkingsgroei en de vergrijzing. Dat betekent een wijzigende woningbehoefte en kwalitatieve woningvraag welke ook ruimtelijke consequenties heeft. Daarnaast willen we blijvend werken aan de ruimtelijke kwaliteit, in de breedste zin van het woord: van de openbare ruimte in onze kernen en wijken en verplaatsing van overlast gevende bedrijvigheid, tot behoud en versterking van het karakteristieke platteland. Met deze visie heeft de gemeente Bodegraven één actueel kader voor de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Bodegraven over de periode 2010-2020 met een doorkijk naar 2030. Waar het accent in de vorige structuurvisie lag op het initiëren en aanjagen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen ligt in de nieuwe structuurvisie de focus daarnaast ook op ruimtelijke kwaliteit, herontwikkeling en vernieuwing.



Afbeelding 4: plangebied structuurvisie

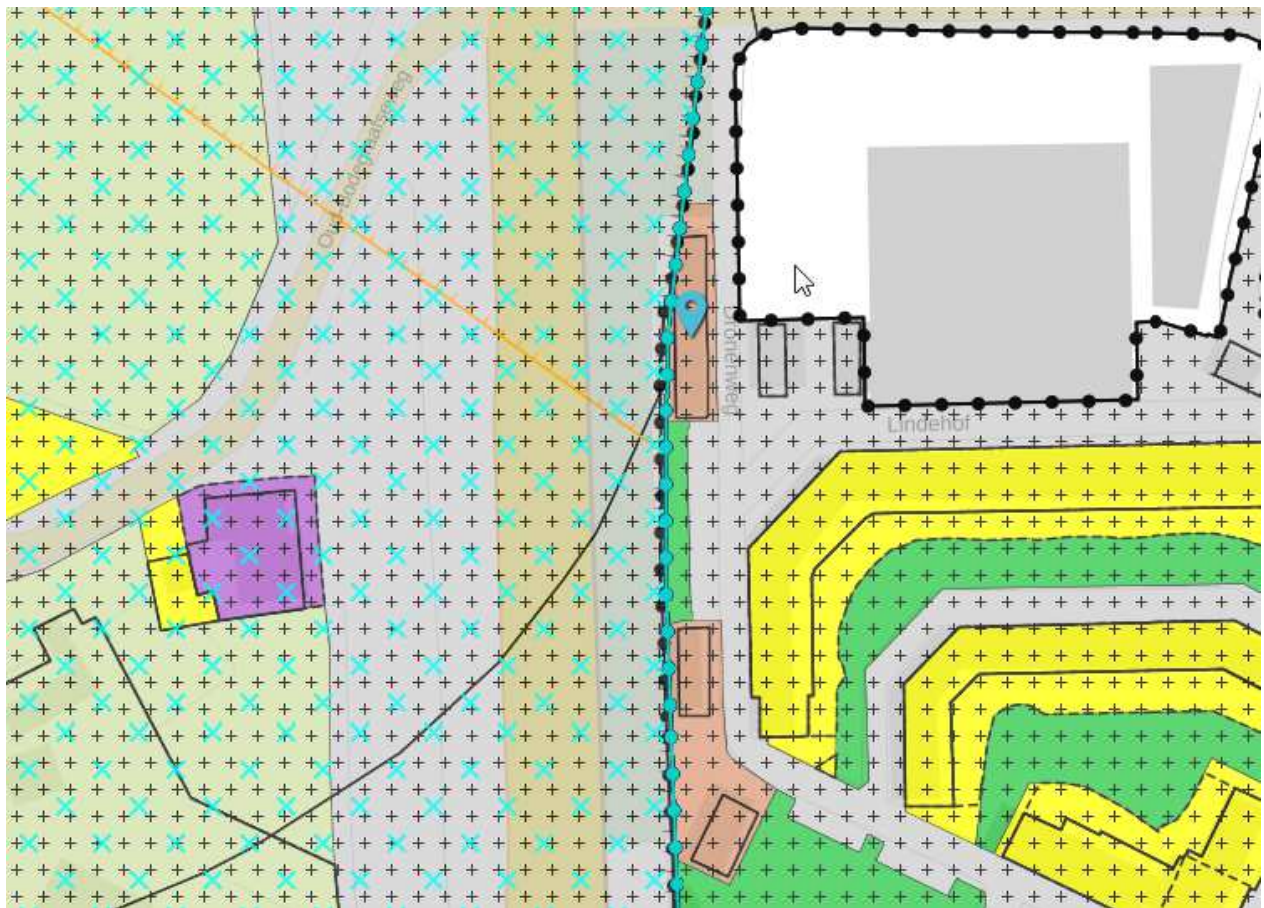
Bestemmingsplan Kern Bodegraven

Op 20 mei 2010 heeft de raad van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk het bestemmingsplan Kern Bodegraven vastgesteld. Het perceel heeft de bestemming "maatschappelijk". De maatschappelijke bestemming welke op deze gronden zijn aangewezen, geven ruimte voor:

- a. Maatschappelijke voorzieningen;
- b. Sporthal;
- c. Ondersteunende horeca;
- d. Speelterrinen;
- e. Wonen;
- f. Het behoud, beheer en herstel van de cultuurhistorische en monumentale waarden van gebouwen, ter plaatse van de aanduiding "cultuurhistorische waarden".

De ontwikkeling van garageboxen zijn hiermee strijdig, echter heeft gemeente Bodegraven-Reeuwijk bij de openbare verkoop van het perceel reeds aangegeven, de voorkeur te hebben voor sloop van de opstal ten behoeve van de ontwikkeling van garages of een nieuw te bouwen gebouw met een passende functie in de omgeving. De gemeente is bereid om hieraan medewerking te verlenen.

Middels een separate procedure wordt de ontwikkeling m.b.t. de Dronenweg 6 behandeld.



Afbeelding 5: Plankaart bestemmingsplan "Kern Bodegraven" (mei 2010)

3.4 Parkeerbeleid

In de Nota Parkeernormen, vastgesteld op 10-05-2016 door gemeente Bodegraven-Reeuwijk, zijn aanbevelingen voor een goede parkeerbalans opgenomen. De parkeernorm is gebaseerd op het gemiddelde van de kengetallen uit de CROW-publicatie 317 (ASVV-2012)

De parkeernorm voor het plangebied wordt gedefinieerd als "Matig stedelijk" in de categorie "Rest bebouwde kom"

Tevens is het uitgangspunt dat het parkeren geheel op eigen terrein dient te geschieden.

Het CROW-kencijfer voor kerken of religieuze instellingen is tussen 0,1 – 0,2 parkeerplaats per zitplaats. Van deze functie kunnen alleen globale parkeerkencijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen. In de huidige situatie geeft dit op gezette tijden een redelijke parkeerdruk.

Links van de locatie liggen 15 stuks openbare parkeerplaatsen, recht tegenover het perceel is een lange strook met langsparkeervakken gesitueerd.

4. Planbeschrijving

4.1 Perceel/bebouwing

Het huidige perceel meet ongeveer 506m² en is bebouwd met 352m² oppervlak aan opstallen, gebruikt als voormalig moskee. Het onbebouwde terrein is grotendeels verhard met straatwerk.

De huidige opstal wordt compleet gesloopt en er worden 18 aanéén geschakelde garageboxen gebouwd.

Na nieuwbouw bedraagt het bebouwd oppervlak 480m² en de inhoud komt op ca. 1.344m³.

4.2 Parkeerbalans

In de nieuwe situatie met de functiewijziging zal de parkeerdruk aanzienlijk afnemen. De piekmomenten ten tijde van de openstelling van de moskee komen geheel te vervallen.

Een parkeernorm voor separate garageboxen is niet opgenomen in de ASVV-2012. Met het gebruik van garageboxen voor opslag van motorvoertuigen,- fietsen en opslag van goederen kan er echter worden uitgegaan dat met de bestemmingswijziging de parkeerdruk aanzienlijk zal afnemen.

De nabij het perceel liggende, openbare parkeerplaatsen volstaan in de nieuwe situatie.

Ten opzichte van de huidige situatie is de verwachting dat ook het verkeersbewegingen zal afnemen en dat zeker piekmomenten slechts gering of geheel niet meer voorkomen.

4.3 Stedenbouw/welstand

De Welstandsnot Bodegraven-Reeuwijk, vastgesteld op 15-02-2017 en in werking getreden 15-08-2017 geeft aan dat er voor de bedrijventerreinen een soepel welstandniveau geldt. Gebouwen zijn eenvoudig van opbouw en bestaan bij voorkeur uit een ongedeelde en evenwichtige hoofdmassa. Materialen bij voorkeur met structuur zoals baksteen en houten betimmering met tevens een terughoudende kleurstelling.

Stedenbouwkundig zullen er geen belemmeringen optreden met de ontwikkeling van de garageboxen.

5. Milieuaspecten

5.1 Bodemkwaliteit

Op 22 december 2016 heeft Antea Group in opdracht van Omgevingsdienst Midden-Holland – Bodem een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (rapportno. 413798 – kenmerk ODMH 2016258930). Het bodemonderzoek is gebaseerd op de richtlijnen uit de NEN 5740 (Onderzoeksstrategie bij verkennend onderzoek).

Vooraf is de hypothese gesteld dat de locatie “onverdacht” zou zijn. Deze stelling wordt verworpen vanwege de aangetroffen licht verhoogde gehalten aan zware metalen in de grond en een licht verhoogd gehalte aan barium in het grondwater.

Om te beoordelen of een locatie geschikt is voor de voorgenomen functie, gebruikt de ODMH als toetsingskader de interventiewaardes voor grond uit de Circulaire Bodemsanering. Aangezien de gemeten concentraties kleiner zijn dan de betreffende interventiewaarde is er geen aanleiding tot het uitvoeren van een vervolgonderzoek.

De resultaten van dit onderzoek vormen gezien vanuit het beleid van de ODMH, geen milieuhygiënische belemmering voor het toekomstig gebruik, namelijk garageboxen met voornamelijk stalling van auto's en opslag van goederen.

5.2 Waterhuishouding

Er vindt slechts een beperkte uitbreiding plaats van het bestaande bouwoppervlak. T.o.v. het huidige aanwezige verhard oppervlak verandert er niets. Het huidige terrein is reeds gedeeltelijk verhard, het overige deel is groen. Het hemelwater wordt via de terreinriolering afgevoerd op het openwater wat achter het bouwperceel loopt.

5.3 Watertoets/waterparagraaf

Sinds de wijziging in 2003 van het Besluit op de ruimtelijke ordening, moet elke ruimtelijke onderbouw voorzien zijn van een passage over de wateraspecten. Aangezien dit project niet echt ingrijpend is voor de omgeving, voldoet waarschijnlijk alleen een zogenoemd *wateradvies* van het water. Dit wateradvies wordt opgesteld door het waterschap. Zij kunnen een dergelijk advies geven aan de hand van de gegevens uit deze ruimtelijke onderbouw, de nodige kaartmaterialen (bestemmingsplan, ontwerp- en bouwtekeningen) en de volgende aandachtspunten:

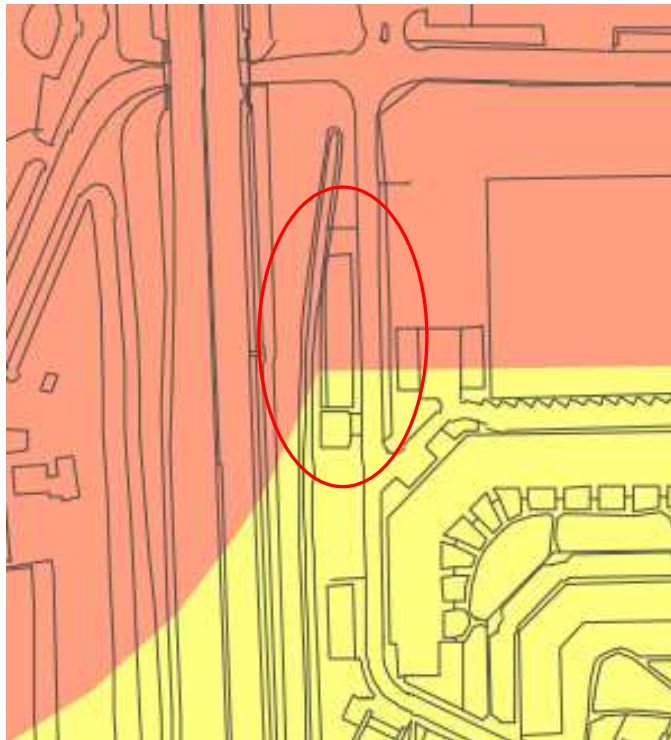
- Wijze afwatering perceel: *het water wordt vanaf het platte dak (bitumen) afgevoerd via verzamelleidingen (hwa) en afgevoerd op het openwater.*
- Wijze van bouwrijp maken: *opstallen slopen met hydraulische graafmachine.*
- Situatie riolering: *in het wegprofiel is gemeenteriolering aanwezig.*
- Materiaalgebruik daken en hwa's: *Het dak wordt uitgevoerd met een plat dak met bitumineuze dakbedekking. De hemelwaterafvoer zijn van pvc.*
- Aanwezigheid kelders: *geen.*
- Wijze van fundatie: *De garageboxen worden onderheid met prefab betonpalen.*
- Huidig/nieuw gebruik perceel: *voormalig moskee.*
- Huidig verhard oppervlak: *van het totale perceel van ongeveer 506m² grondoppervlak is momenteel 450m² verhard met gebouw en straatwerk. Het onverharde deel is groen.*
- Toekomstig verhard oppervlak: *het bebouwd oppervlak wordt 480m².*
- Type aansluitende verharding: *klinkerstraatwerk/betontegels.*
- Aanwezigheid waterkering: *n.v.t.*
- Aanwezigheid oppervlakte water: *direct achter het bouwperceel.*
- Grondwateronttrekking: *er wordt tijdens de bouw geen grondwater onttrokken.*
- Steiger/beschoeiing: *n.v.t.*

5.4 Archeologie

Volgens de huidige archeologische verwachting- en beleidsadvieskaart ligt de locatie Dronenweg 6 in deels in AW categorie 3 maar voornamelijk in AW categorie 2. Deze verschillende categorieën staan voor:

AW categorie 3 betreft archeologisch interessant gebied i.v.m. mogelijke aanwezigheid Limesweg. In geval van werkzaamheden binnen een straal van 50 m rondom het (vermeende) wegtracé.
 AW categorie 2: overige archeologische vindplaatsen.

Voor deze laatste categorie geldt dat in geval van bodemingrepen dieper dan 40cm¹ +/- maaiveld en/of groter dan 100m² dient er voorafgaand aan ruimtelijke planvorming archeologisch onderzoek plaats te vinden. Doel van het onderzoek is het vaststellen van de aanwezigheid van archeologische resten.



Gemeente Bodegraven-Reeuwijk

Archeologische beleidsadvieskaart

RAAP-rapport 2283, schaal 1:15.000

legenda

medebestemming Archeologische Waarden (AW)

AW1

AW2

AW3

bestemmingsplanregels

vrijstellingsgrens: bodemingrepen dieper dan 35 cm -Mv en plangebied groter dan 50 m²

vrijstellingsgrens: bodemingrepen dieper dan 40 cm -Mv en plangebied groter dan 100 m²

vrijstellingsgrens: bodemingrepen dieper dan 40 cm -Mv en plangebied groter dan 50 m² (archeologisch onderzoek specifiek naar aanwezigheid limesweg)

Afbeelding 9: archeologische waardekaart

Gemeente Bodegraven-Reeuwijk heeft een archeologische quickscan uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat het uitvoeren van een archeologisch onderzoek niet noodzakelijk is.

Een archeologisch onderzoek is niet noodzakelijk en zal dan ook niet worden uitgevoerd.

5.5 Externe veiligheid

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

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

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

De functie "garageboxen" betreft geen (beperkt) gevoelige functie, waardoor het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.

Er wordt geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de beoogde veiligheid.

5.6 Verkeersaspecten

De verkeersaantrekkende werking van de huidige activiteiten in de Richtafstandenlijsten voor milieubelastende activiteiten zal waarschijnlijk komen op indicatie 1P. Indicatie 1P betekent dat de moskee potentieel een geringe verkeersaantrekkende werking voor personenvervoer heeft. Met de bestemmingswijziging zal de verkeersaantrekkende werking van deze kleinschalige stalling- en opslagfunctie niet significant toenemen.

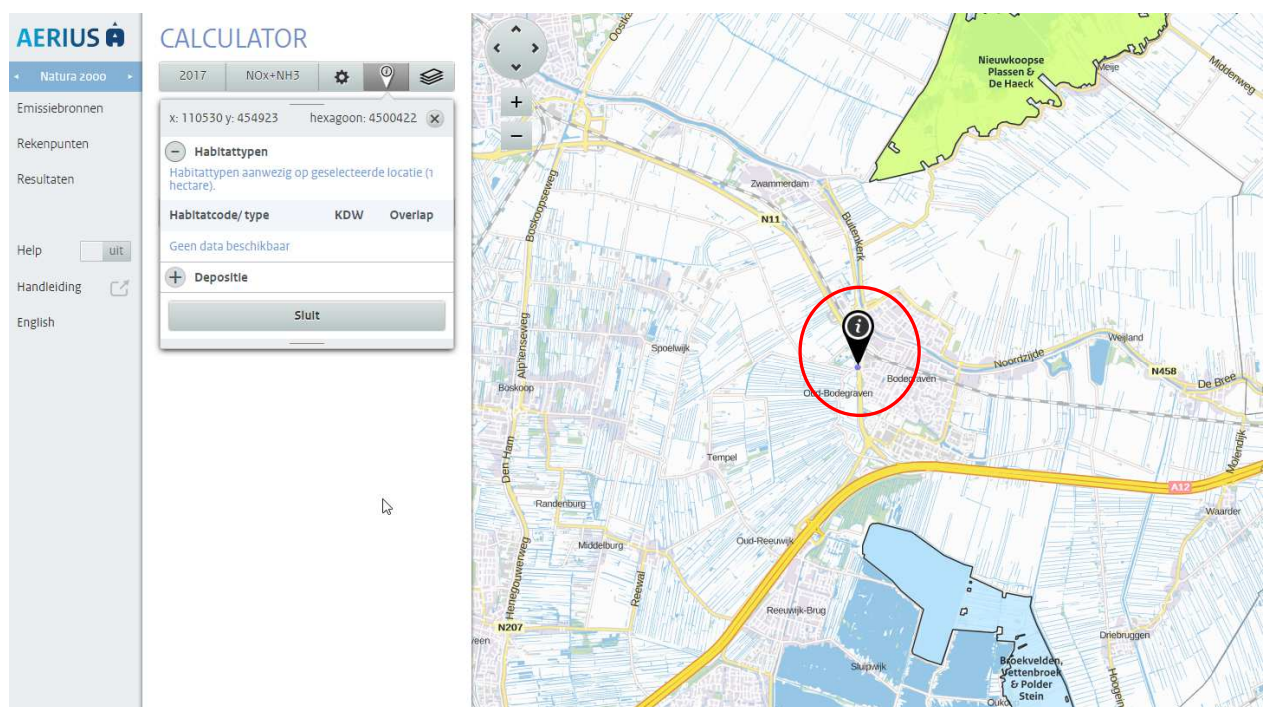
Er wordt geconcludeerd dat de verkeer aantrekkende werking niet dermate toeneemt en daardoor geen belemmering vormt voor de beoogde bestemmingswijziging.

5.7 Ecologie

In het kader van de uitvoerbaarheid van ruimtelijke plannen is het van belang om aandacht te besteden aan beschermde natuurwaarden. De effecten op natuurwaarden moet men beoordelen in relatie tot bestaande wet- en regelgeving op het gebied van soortenbescherming en gebiedsbescherming. De wettelijke grondslag hiervan ligt per 1 januari 2017 in de Wet natuurbescherming (Wnb) en in het provinciaal ruimtelijk natuurbeleid. De Wnb regelt onder andere de soortenbescherming van planten en dieren, dit betreft de in het wild voorkomende vogels onder de vogelrichtlijn, de dier- en plantensoorten onder de habitatrichtlijn. Dier- en plantensoorten die in de bijlage van de wet genoemd worden vallen ook onder de beschermde soorten, op deze lijst mogen provincies een 'lijst met vrijstellingen' opstellen (artikel 3.11 van de Wnb). In de Wnb is eveneens de bescherming van Natura 2000-gebieden geregeld. Plannen en projecten met negatieve effecten op deze gebieden zijn vergunningsplichtig. Relevant daarbij is dat de Wnb een externe werking kent. Van externe werking is sprake als activiteiten buiten een Natura 2000-gebied van invloed zijn op de natuurwaarden in een Natura 2000-gebied.

Natura 2000, Beschermde Natuurmonumenten en Wetlands

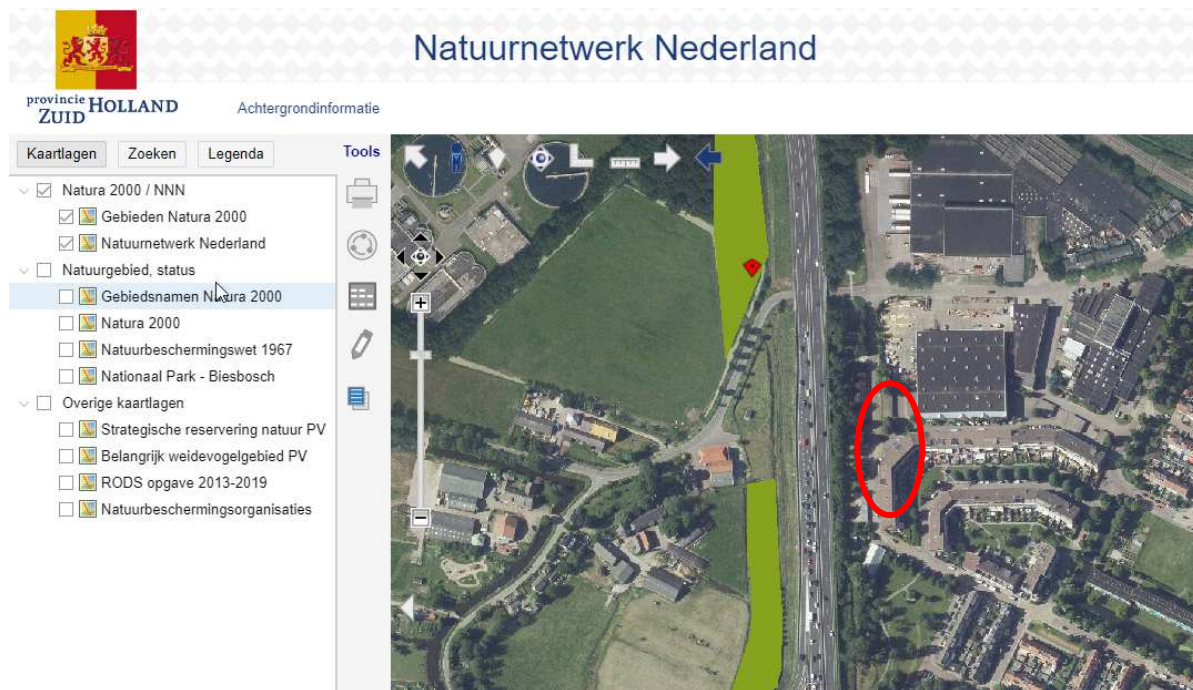
Zoals te zien in de volgende figuur is de planlocatie niet in een Natura 2000 gebied, Beschermd Natuurmonument of Wetland gelegen. Het dichtstbijzijnde beschermd gebied is gelegen op een afstand van ongeveer 2,0 kilometer van de planlocatie. Met deze ontwikkeling wordt de voormalige moskee herbestemd, er is geen uitbreiding van gebouwen of dieren. Er is daarom geen sprake van uitbreiding van ammoniakemissie. Ook is geen sprake van een verandering van de inrichting welke op andere onderdelen van direct invloed kan zijn op enige gebied. Er is er bij deze wijziging dus geen sprake van nadelige effecten op de nabijgelegen gebieden.



Afbeelding 11: Natura 2000 gebieden, Beschermde Natuurmonumenten en Wetlands (Bron: Aerials, Ministerie van EL&I).

Natuurnetwerk Nederland

Zoals te zien in de volgende figuur is de planlocatie niet in de Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen EHS) gelegen. Het meest dichtbijgelegen gebied ligt op ongeveer 100m¹.



Afbeelding 12: planlocatie t.o.v. de NNN.

Soortenbescherming

De Wnb regelt onder andere de soortenbescherming van planten en dieren, dit betreft de in het wild voorkomende vogels onder de vogelrichtlijn, de dier- en plantensoorten onder de habitatrichtlijn. In maart 2018 heeft een verkennend ecologisch onderzoek op de bouwlocatie plaats gevonden. De onderzoek en bijbehorende resultaten zijn opgenomen in de rapportage Watersnip-rapport 18A009, uitgave maart 2018. De conclusie van het rapport geeft aan dat er geen ontheffingen nodig zijn. Wel dient een algemene zorgplicht in acht genomen te worden voor beschermde soorten, broedende vogels e.d. In **bijlage 2** zijn de conclusie en aanbevelingen uit de quickscan opgenomen als onderdeel van deze ruimtelijke onderbouwing.

Conclusie

Ten aanzien van Natura 2000 gebieden, Beschermde Natuurmonumenten en Wetlands dient aangetoond te worden dat de voorgenomen ontwikkeling geen nadelige gevolgen of significante effecten zal hebben op dergelijke gebieden. De planlocatie is niet in een Natura 2000 gebied, Beschermde Natuurmonument of Wetland gelegen.

Met de voorgenomen ontwikkeling mag geen aantasting van de natuurlijke waarden van de Natuurnetwerk Nederland (NNN) plaatsvinden. De planlocatie is niet in een NNN gelegen, waarmee geen sprake zal zijn van een aantasting van de natuurlijke waarden.

Ten aanzien van flora en fauna dient te worden bekeken of de voorgenomen ontwikkeling mogelijke

aantasting van (leefgebieden van) beschermde soorten flora en fauna tot gevolg heeft. Omdat er geen dermate ruimtelijke ingrepen zijn gemoeid met deze wijziging is er geen sprake van aantasting van de leefomgeving van beschermde soorten.

In de ontwikkeling worden geen bomenrijen van 20 bomen of meer gekapt en er geen sprake van een gebied groter dan 10 are. Vervolgens is er dan ook geen herplantplicht.

Hiermee kan worden gesteld dat ten aanzien van het aspect ecologie geen belemmeringen te verwachten zijn.

Het perceel ligt niet in de NNN of in provinciaal weidevogelgebied. Er zijn dus geen ecologische bezwaren. De bestemmingswijziging heeft ook geen gevolgen voor wat betreft externe werking op Natura2000 gebieden.

5.8 Luchtkwaliteit

Al de ontwikkelingen van de afgelopen jaren op het gebied van luchtkwaliteit hebben geleid tot een aanpassing van de Wet Milieubeheer m.b.t. luchtkwaliteitseisen. De Wet Luchtkwaliteit is één van de maatregelen die de overheid heeft getroffen om:

- negatieve effecten op de volksgezondheid als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging aan te pakken;
- mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling te creëren ondanks de overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Luchtkwaliteitseisen vormen geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtverontreiniging.
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

In de algemene maatregel van bestuur "Niet in betekenende mate bijdragen" (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Per 1 augustus 2009 geldt als NIBM 3% van de grenswaarde. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. De bijdrage van NIBM-projecten aan de luchtverontreiniging wordt binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) gecompenseerd met algemene maatregelen.

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

Jaar van planrealisatie		2018
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		5
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,00
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,00
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Afbeelding 14: berekening met NIBM-tool

De bestemmingswijziging m.b.t. de Dronenweg 6 is in niet betekenende mate van invloed op de luchtkwaliteit.

5.9 Besluit m.e.r.

Het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is essentieel om te kunnen bepalen of bij de voorbereiding van een plan of een besluit een m.e.r.-(beoordelings)procedure moet worden doorlopen. Het doel van de m.e.r. is het milieubelang volwaardig mee te laten wegen bij de vaststelling van deze plannen en besluiten. Een belangrijk product van de m.e.r.-procedure is het milieueffectrapport, dat wordt afgekort tot MER. Bij sommige besluiten is niet meteen duidelijk of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. In deze grensgevallen moet eerst worden beoordeeld of sprake is van een m.e.r.-plicht. Dit gebeurt door middel van een aparte procedure, de zogenoemde m.e.r.-beoordeling.

Het beoogde plan maakt ontwikkelingen mogelijk die vallen onder categorie D11.2 van het besluit m.e.r. (stedelijk ontwikkelingsproject). Aan de hand van de criteria genoemd in bijlage III van de m.e.r. richtlijn wordt hieronder gemotiveerd dat door de ontwikkeling geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden:

- de omvang van het project > kleinschalig project met geheel hergebruik van een bestaand perceel.
- de cumulatie met andere projecten > geen, het is een op zichzelf staand project.
- gebruik van natuurlijke hulpbronnen > geen.
- de productie van afvalstoffen > geen, het betreft kleinschalige opslagunits zonder productie of industriële functie.
- verontreiniging en hinder > idem als hierboven.
- het risico van zware ongevallen en/of rampen, waaronder rampen door klimaatverandering, risico's voor de menselijke gezondheid > geen.

Aan de hand van de mer-scan is bepaald dat voor dit plan geen verplichtingen op grond van regelgeving zijn op het gebied van milieueffectrapportage (**zie bijlage 1**).

Aan de hand van de mer-scan en de genoemde criteria heeft de ontwikkeling geen nadelige milieugevolgen.

5.10 Geluid

Het beoogde plan maakt geen geluidgevoelige bestemmingen mogelijk, waardoor dit aspect geen belemmeringen oplevert.

In de bestaande situatie had de moskee potentieel een geringe verkeersaantrekkende werking voor personenvervoer.

Met de bestemmingswijziging zal de verkeersaantrekkende werking van deze kleinschalige stalling- en opslagfunctie niet significant toenemen. Hierdoor zullen de woningen in de directe omgeving niet nadelig worden belast v.w.b. geluid.

Er wordt geconcludeerd dat de verkeer aantrekkende werking niet dermate toeneemt en daardoor geen belemmering vormt voor de beoogde bestemmingswijziging.

5.11 Bedrijven & milieuzonering

Garageboxen kunnen gezien worden als “opslaggebouwen (verhuur opslagruimte)”, SBI-code 53109, milieucategorie 2. Hiervoor is geluid het maatgevende aspect (30 meter). De woningen aan de Lindehof liggen op de grens van deze maatgevende 30 meter.

Aangezien het hier een gemengd gebied van wonen en bedrijven betreft, kan hier worden volstaan met de richtafstanden.

Er wordt geconcludeerd dat bij “normaal” gebruik van de garageboxen, kan worden volstaan met de richtafstanden en heeft de ontwikkeling geen nadelige gevolgen op de woningen.

5.12 Duurzaamheid

De gemeente Bodegraven-Reeuwijk heeft als doelstelling om in 2035 een klimaat neutrale gemeente te zijn. In de Routekaart Klimaatneutraal Bodegraven-Reeuwijk 2035 heeft de gemeente acties geformuleerd om de doelstellingen te bereiken. De focus ligt daarin onder meer op energiebesparing, duurzame energie en aanpassen aan veranderend klimaat. Een van de actiepunten is dat bij nieuwbouw rekening moet worden gehouden met piekneerslagen door het ontharden van particuliere terreinen. Ook heeft de gemeente de leefbaarheid van bewoners meegenomen in de Routekaart Klimaatneutraal 2035. Dit houdt in het vergroten van de leefbaarheid van de gemeente door onder meer het toepassen van groene daken en een groene inrichting.

Juist bij nieuwbouw liggen er kansen om het CO₂-neutraal te maken. Andere duurzaamheidsaspecten zijn op zo'n moment ook eenvoudig te realiseren. Wettelijk gezien kan er geen verdere verduurzaming worden afgedwongen dan het Bouwbesluit. De gemeente zou gezien haar ambities wel afspraken kunnen maken over verdergaande verduurzaming. Garageboxen kunnen zowel onverwarmd als verwarmd worden gebouwd. Indien er voor verwarmde garageboxen wordt gekozen, wordt geadviseerd een duurzame vorm van verwarming te kiezen. Een goede optie hiervoor is een elektrische warmtepomp.

In het kader van een klimaat neutrale gemeente is het van belang de kansen te benutten voor het opwekken van duurzame energie. Ook al zal het elektriciteitsgebruik van de garageboxen beperkt zijn, de daken kunnen wel benut worden voor het leveren van zonne-energie aan de omgeving. Zonne-energie is een belangrijke en breed geaccepteerde optie.

De garageboxen worden sober uitgevoerd. Dit betekent dat ze onverwarmd zijn. Tevens worden ze elektrisch uitgevoerd met alleen een lichtpunt (Led) en een enkel wcd op zwakstroom.

In de huidige ontwikkeling zullen geen zonnepanelen op de daken van de garageboxen worden geplaatst. Wel worden de daken qua belasting dusdanig uitgevoerd dat in de toekomst plaatsing van panelen wel mogelijk is.

Het gebouwde oppervlakte neemt met de nieuwe ontwikkeling licht toe, echter het verharde oppervlakte nagenoeg niet. Het toepassen van open bestrating is met het oog op onderhoud niet wenselijk. Aangezien het garageboxen betreft zullen deze niet frequent bezocht worden. De trigger om het terrein (te laten) onderhouden is niet groot. De uitvoering van garageboxen en terrein in een onderhoudsarme uitvoering is belangrijk om verarming van de omgeving tegen te gaan.

6. Uitvoerbaarheid

6.1 Economische haalbaarheid

Het gehele perceel met opstallen is in eigendom van Landdijk VOF uit Bodegraven. Zij treden geheel op als initiatiefnemer en zullen de kosten rondom de procedure (leges en vrijstelling) en de uitvoering van het plan dragen. Voor gemeente zijn er geen kosten verbonden aan dit project.

Bij het voeren van een projectafwijkingbesluit wordt een exploitatieovereenkomst met de initiatiefnemer afgesloten. Hierin worden o.a. de afwenteling van planschade en de bijdrage in de ambtelijke kosten opgenomen.

6.2 Maatschappelijk - communicatie

Na het indienen van aanvraag voor medewerking in de afwijkingprocedure heeft de initiatiefnemer een voorlichtingsavond georganiseerd voor de buurtbewoners en geïnteresseerden. Op 26 oktober jl. heeft deze drukbezochte avond plaatsgevonden en hebben de initiatiefnemers het plan in woord en beeld gepresenteerd.



Nieuwbouw op locatie Dronenweg 6

REDACTIE on 28/06/2017 at 09:12

In 2015 werd in Bodegraven een nieuwe moskee in gebruik genomen. Daarbij kwam de bestaande moskee aan de Dronenweg 6 in handen van de Gemeente Bodegraven-Reeuwijk. Onlangs heeft de Gemeente het perceel verkocht met de bedoeling om het vrijkomende terrein te bestemmen voor garageboxen.

Het perceel is gekocht door projectontwikkelaar Landdijk in Bodegraven met de intentie om het bestaande gebouw af te breken en 18 garageboxen op het terrein te bouwen. Het plan zal in overleg met de Gemeente Bodegraven-Reeuwijk ontwikkeld worden.

De directie van Landdijk wordt gevormd door Mariette en Fronno Koning.

Voor het zover is zal er voor omwonenden en belangstellenden een informatie bijeenkomst georganiseerd worden. Tijdens deze gelegenheid zal, aan de hand van een impressie, uitleg worden gegeven van het bouwplan zoals men voornemens is dat te realiseren. Naar verwachting zal de bijeenkomst plaats vinden in september 2017. De planning is om in 2018 met de bouw te starten.

Nadat alle procedures doorlopen zijn en het betreffende bouwplan goedgekeurd is, zal met de verkoop van de garageboxen worden begonnen. Daarvoor zal t.z.t. de betreffende informatie gepubliceerd worden.



Informatie bijeenkomst Bouw garage boxen

24-10-2017

bron: Van de redactie

BODEGRAVEN - Landdijk projectontwikkeling is voornemens garageboxen te bouwen op het terrein van de voormalige moskee Dronenweg 6. Op donderdag 26 oktober wordt hierover een bijeenkomst gehouden. Aan de hand van enkele tekeningen worden de plannen toegelicht en kunt u vragen stellen. U bent van harte welkom. Gegadigden voor de aankoop van één of meerdere boxen kunnen zich die avond ook aanmelden.



Datum : donderdag 26 oktober 2017

Tijd : van 20.00 uur tot 21.00 uur

Plaats : voormalige moskee aan de Dronenweg 6 te Bodegraven

Voor nadere informatie:

Landdijk projectontwikkeling

Tel. 0172 61 52 22

7. Motivering

Met de onderbouwde motivering uit deze ruimtelijke onderbouwing, achten wij de impact van de bestemmingswijziging van “maatschappelijk” naar “gemengd – garageboxen” voor de omgeving en de milieuaspecten, zeer gering.

8. Bijlage 1

19-6-2018

Mer-scan - Kenniscentrum InfoMil

Overzicht

Geen drempels overschreden

Er worden geen drempelwaarden overschreden. Er is wel sprake van een activiteit die wordt genoemd in kolom 1 van onderdeel C of D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage.

Als voor deze activiteit een plan wordt voorbereid geldt een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Voor het uitvoeren van de beoordeling kan gebruik gemaakt worden van bijlage II bij de [richtlijn 2001/42/EG](#) (SMB-richtlijn). Er gelden geen procedurele verplichtingen voor deze beoordeling.

Indien belangrijke nadelige gevolgen kunnen worden uitgesloten wordt dit in het plan gemotiveerd. Indien belangrijke nadelige gevolgen niet kunnen worden uitgesloten wordt bij het plan een milieueffectrapport gemaakt.

Als voor deze activiteit een besluit wordt voorbereid moet het bevoegd gezag beoordelen of belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu als gevolg van de activiteiten kunnen worden uitgesloten. Voor het uitvoeren van de beoordeling moet gebruik gemaakt worden van bijlage III bij de [richtlijn 2011/92/EU](#) (richtlijn milieu-effectbeoordeling). De procedurele stappen die voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling gelden zijn opgenomen in [paragraaf 7.6](#) Wet milieubeheer. Dit zijn dezelfde verplichtingen als bij de formele m.e.r.-beoordeling. Met uitzondering van het bekendmaken van het m.e.r.-beoordelingsbesluit.

Disclaimer

Deze applicatie is een interpretatie van de tekst van het Besluit milieueffectrapportage en komt hier niet voor in de plaats. Hoewel aan de ontwikkeling van deze applicatie de grootst mogelijke zorg is besteed kunnen aan het gebruik hiervan geen rechten worden ontleend.

Actualiteit m.e.r-scan

De applicatie is gebaseerd op het Besluit milieueffectrapportage zoals dat luidt na inwerkingtreding op **7 juli 2017** van:

het Besluit van 21 april 2017 tot wijziging van het Besluit milieueffectrapportage in verband met de implementatie van de herziening van de mer-richtlijn, de uitvoering van het tweede amendement van het Verdrag van Espoo en het herstel van enkele implementatiegebreken.

Andere redenen voor m.e.r.

In veel gevallen omvat een project meerdere activiteiten die elk aanleiding kunnen geven voor verplichtingen op grond van de regelgeving over milieueffectrapportage. Bekijk daarom alle activiteiten die in uw plan of project voorkomen.

Daarnaast kan een m.e.r.-plicht ontstaan op basis van een aanwijzing van activiteiten, plannen en besluiten in de Provinciale milieuverordening. Provincies kunnen de aanwijzen ter bescherming van het milieu binnen gebieden die van bijzondere betekenis zijn of waarin het milieu reeds in ernstige mate is verontreinigd of aangetast (artikel 7.6 Wet milieubeheer). Op dit moment (1 juli 2013) zijn er bij ons geen provincies bekend die van deze mogelijkheid gebruik hebben gemaakt.

Voor meer informatie over andere mogelijkheden die tot een m.e.r kunnen leiden, zie de Handleiding Milieueffectrapportage: [Wanneer is m.e.r. of m.e.r.-beoordeling verplicht?](#)

Start

Inleiding

Ik wil weten of er voor een activiteit verplichtingen gelden

[Wijzigen](#)

Rubrieken

Rubrieken

Uitvraag rubrieken

Ruimtelijke ordening en landinrichting

[Wijzigen](#)

Activiteiten

Activiteiten

Ruimtelijke ordening en landinrichting

<https://www.infomil.nl/onderwerpen/integrale/mer/mer-scan/>

1/2

19-6-2018

Mer-scan - Kenniscentrum InfoMil

De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.

[Wijzigen](#)

Drempels

Drempels

D11.2

Nee

[Wijzigen](#)

9. Bijlage 2

18A000 VEO Dronenweg 6 Bodegraven

5 Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk volgt een opsomming van de conclusies en aanbevelingen. Daarnaast wordt er aangegeven of er bij het realiseren van de nieuwbouwplannen schade verwacht wordt aan de (streng) beschermde soorten binnen het plangebied.

5.1 Conclusies en aanbevelingen

- Voor een deel van de beschermde soorten (Bastaardkikker, Bruine kikker, Gewone pad, Meerkikker, Kleine watersalamander, Bosmuis, Bunzing, Egel, Haas, Hermelijn, Wezel, Dwergmuis, Dwergspitsmuis, Huisspitsmuis, Konijn, Ree, Veldmuis, Vos en Woelrat) geldt een algemene vrijstelling in het kader van de Wet Natuurbescherming door de provincie Zuid-Holland. Er hoeft voor deze soorten geen ontheffing aangevraagd te worden. Wel dient voor deze soorten de algemene zorgplicht in acht genomen te worden.
- Binnen het plangebied zijn geen nesten aangetroffen die komend voorjaar weer in gebruik kunnen worden genomen door vogels. Indien bomen en struiken verwijderd worden, dient dit bij voorkeur buiten het broedseizoen van vogels te gebeuren, zodat overtreding van de Wet natuurbescherming wordt voorkomen. Het broedseizoen loopt globaal van 15 maart tot 15 juli. De Wnb hanteert echter geen standaard periode voor het broedseizoen; van belang is of een nest bewoond is. Indien een bewoond nest wordt aangetroffen, mogen er geen werkzaamheden uitgevoerd worden die het nest verstoren. Het gebouw is door zijn beperkte hoogte, het ontbreken van invliegopeningen en van ruimtes voor nesten onder het dak niet geschikt voor jaarrond beschermde nesten van Gierzwaluw en Huismus. Ook voor jaarrond beschermde nesten van uilen en/of roofvogels zijn geen geschikte locaties aangetroffen binnen het plangebied. Vogelnesten die jaarrond beschermd worden door de Wnb, zijn niet aangetroffen binnen het plangebied. *Voor aanvang van werkzaamheden tijdens het broedseizoen dient een terzake kundige een inspectie uit te voeren ten aanzien van eventuele broedende vogels.*
- Uit de bureaustudie blijkt dat de beschermde Rugstreeppad (wnb-hrl / Rode lijst status 'gevoelig' voorkomt in de directe omgeving van het plangebied (0-1km). Het huidige plangebied is niet geschikt als leefgebied voor deze soort. Op het moment dat er werkzaamheden gaan plaatsvinden kan het plangebied mogelijk wel geschikt worden als voortplantings- en overwinteringsgebied. Geadviseerd wordt te voorkomen dat er gedurende de voortplantingsperiode (globaal half april – augustus) water stagneert en er plassen en poelen ontstaan waar de Rugstreeppad haar eieren in af kan zetten. Tevens dient voorkomen te worden dat er lang zand/grond braak ligt gedurende de overwinteringsperiode (globaal van november – maart). Dit om ingraven voor overwintering te voorkomen.
- Uit de geraadpleegde verspreidingskaarten blijkt dat de beschermde Ringslang (wnb-andere soorten / Rode lijst status 'kwetsbaar') voorkomt in de directe omgeving van het plangebied (0-1km). Het plangebied voldoet echter niet aan de eisen die deze soort stelt aan zijn leefgebied. De aanwezigheid van deze soort binnen het plangebied kan worden uitgesloten.

- Uit de bureaustudie blijkt tevens dat de beschermde Waterspitsmuis (wnb-andere soorten / Rode lijst status 'kwetsbaar') voorkomt in de omgeving van het plangebied (1-5km). Binnen het plangebied is geen geschikt leefgebied aanwezig voor deze soort. De aanwezigheid van de Waterspitsmuis kan worden uitgesloten.
- Uit de bureaustudie blijkt dat verschillende beschermde vleermuissoorten voorkomen in de omgeving van het plangebied, zoals Gewone dwergvleermuis, Laatvlieger, Rosse vleermuis, Ruige dwergvleermuis (0-1km) en Baardvleermuis, Gewone grootoorvleermuis en Watervleermuis. Het gebouw binnen het plangebied is niet geschikt voor verblijfplaatsen van gebouwbewonende vleermuissoorten, door de constructie van golfplaten muren en het bitumen dak. De aanwezige bomen zijn ook niet geschikt voor boombewonende soorten, door de afwezigheid van kieren en scheuren. Het aanwezige groen is te beperkt om te kunnen dienen als foerageergebied. De directe ligging langs de N11 zorgt tevens voor verstoring door geluid. Door de geplande werkzaamheden zal er geen schade ontstaan aan de gunstige staat van instandhouding van de populaties vleermuizen.
- Uit de bureaustudie blijkt dat de beschermde libellensoort Groene glazenmaker (wnb-hrl / Rode lijst status 'bedreigd') en waterslak Platte schijfhoren (wnb-hr / Rode lijst status 'kwetsbaar') voorkomen in de directe omgeving van het plangebied (0-1km). Er is voor deze soorten echter geen geschikt leefgebied aanwezig binnen het plangebied. De aanwezigheid van de Groene glazenmaker en Platte schijfhoren kan worden uitgesloten.

5.2 Algemene Zorgplicht

Voor planten- en diersoorten geldt in het kader van de Wet Natuurbescherming de algemene zorgplicht. Deze bepaalt dat een ieder die weet dat zijn of haar handelen nadelige gevolgen kan hebben voor flora en/of fauna, deze handelingen achterwege dient te laten of verplicht is om maatregelen te nemen (voor zover redelijkerwijs kan worden gevraagd) die deze negatieve gevolgen zoveel mogelijk voorkomen, beperken of ongedaan maken. De zorgplicht kan gezien worden als algemene fatsoenseis die voor iedereen geldt.