Bestemmingsplan

Hoofdstraat 154 te Hillegom

Gemeente Hillegom

BURO SRO

stedenbouw + ruimtelijke ordening + ontwikkelingsmanagement

Planstatus:	*vastgesteld*
Plan identificatie:	*NL.IMRO.0534.bphoofdstraat154-VA01*
Auteur:	*Buro SRO*
Datum:	*11 augustus 2010*

Buro SRO
't Goylaan 11
3525 AA Utrecht
030-2679198
www.buro-sro.nl

BTW nummer:	NL8187.16.071.B01
KvK nummer:	30232281
Rabobank rekeningnummer:	1421.54.024 t.n.v. Buro SRO B.V. te Utrecht

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4

1.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan 4
1.2 Procedure 5
1.3 Juridische Planopzet 6
1.4 Leeswijzer 6

2. Het initiatief 7

2.1 Huidige situatie 7
2.2 Toekomstige situatie 8

3. Beleid 11

3.1 Rijksbeleid 11
3.2 Provinciaal beleid 14
3.3 Gemeentelijk beleid 18

4. Haalbaarheid van het bestemmingsplan 25

4.1 Inleiding 25
4.2 Bedrijven en milieuzonering 25
4.3 Externe veiligheid 25
4.4 Geluid 27
4.5 Luchtkwaliteit 28
4.6 Bodem 29
4.7 Ecologie 29
4.8 Water 31
4.9 Parkeren 32
4.10 Archeologie en cultuurhistorie 32

5. Uitvoerbaarheid 34

5.1 Economische uitvoerbaarheid 34
5.2 Maatschappelijk uitvoerbaarheid 34

6. Bijlage 36

1. Inleiding

1.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan

De heer J.W. Der Nederlanden heeft het initiatief genomen om het gebouw aan de Hoofdstraat 154 te Hillegom te verbouwen. De verbouwing betreft de splitsing van het bestaande winkelpand op de begane grond in twee winkelpanden en de verbouwing van de bovengelegen opslagruimte met woning tot drie woningen.
De beoogde ontwikkeling past niet binnen de kaders van het vigerend bestemmingsplan. Tijdens het vigeren van de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) bestond de mogelijkheid om op basis van artikel 19 vrijstelling te verlenen van het vigerende bestemmingsplan ten behoeve van een specifiek project. In opdracht van de heer J.W. der Nederlanden is er een ruimtelijke onderbouwing opgesteld.
Inmiddels is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. De nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) kent twee planfiguren om medewerking te verlenen aan een project, te weten een projectbesluit of een (postzegel)bestemmingsplan. In eerste instantie heeft de gemeente aangegeven de oude ruimtelijke onderbouwing aan te passen aan de nieuwe wet. De gemeente Hillegom heeft toch haar voorkeur uitgesproken voor een (postzegel) bestemmingsplan. Buro SRO heeft de opdracht gekregen voor het opstellen van dit bestemmingsplan bestaande uit een toelichting, planregels en plankaart.

Huidige situatie pand Hoofdstraat 154

1.2 Procedure

Vanaf 1 juli 2008 is de (nieuwe) Wro (Wet ruimtelijke ordening) van kracht. Uit toetsing van de gewenste bestemming aan het instrumentarium uit de Wro volgt dat alleen aan een bestemmingswijziging kan worden meegewerkt door middel van een bestemmingsplanprocedure of een projectbesluitprocedure. De gemeente Hillegom heeft besloten om op verzoek een nieuw bestemmingsplan op te stellen voor het pand aan de Hoofdstraat 154 te Hillegom. Om de bestemmingswijziging mogelijk te maken wordt dus een bestemmingsplanprocedure gevolgd in het kader van de Wro.

Het bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, een plankaart en planregels:

Toelichting
De toelichting wordt opgesteld in overeenstemming met artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In de toelichting is opgenomen:

- een verantwoording van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen;
- een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de wa-terhuishouding;
- de uitkomsten van het in artikel 3.1.1 bedoelde overleg;
- de uitkomsten van het met toepassing van artikel 3.2 van de Algemene wet bestuursrecht verrichte onderzoek;
- een beschrijving van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken;
- de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan.

Omdat bij de voorbereiding van het bestemmingsplan geen milieu-effectrapport als bedoeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) is vereist, wordt tevens in de toelichting neergelegd conform artikel 3.1.6 lid 2 Bro:

- een beschrijving van de wijze waarop met de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden;
- voor zover nodig een beschrijving van de wijze waarop rekening is gehouden met overige waarden van de in het plan begrepen gronden en de verhouding tot het aangrenzende gebied;
- een beschrijving van de wijze waarop krachtens hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer vastgestelde milieukwaliteitseisen bij het plan zijn betrokken.

Planregels
In het vormgeven van de planregels wordt voldaan aan de SVBP 2008.

Plankaart
De plankaart is opgesteld in overeenstemming met de laatste afspraken omtrent IMRO en SVBP 2008.

1.3 Juridische Planopzet

Het juridische deel van het bestemmingsplan bestaat uit de plankaart en de planregels. De planregels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en gebouwen en bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing. De plankaart heeft een ondersteunende rol voor de toepassing van de planregels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. De plankaart vormt samen met de planregels het voor de burgers bindende onderdeel van het bestemmingsplan. De planregels vallen in vier hoofdstukken uiteen:

- inleidende regels: deze bevatten de begripsbepalingen en de wijze van meten;
- bestemmingsregels: deze bevatten de regels voor de op de plankaart aangegeven bestemmingen;
- algemene regels: deze bevatten algemene regels met betrekking tot de gronden van het bestemmingsplan;
- overgangs- en slotregels: deze bevatten regels voor de overgang tussen het oude en het nieuwe bestemmingsplan.

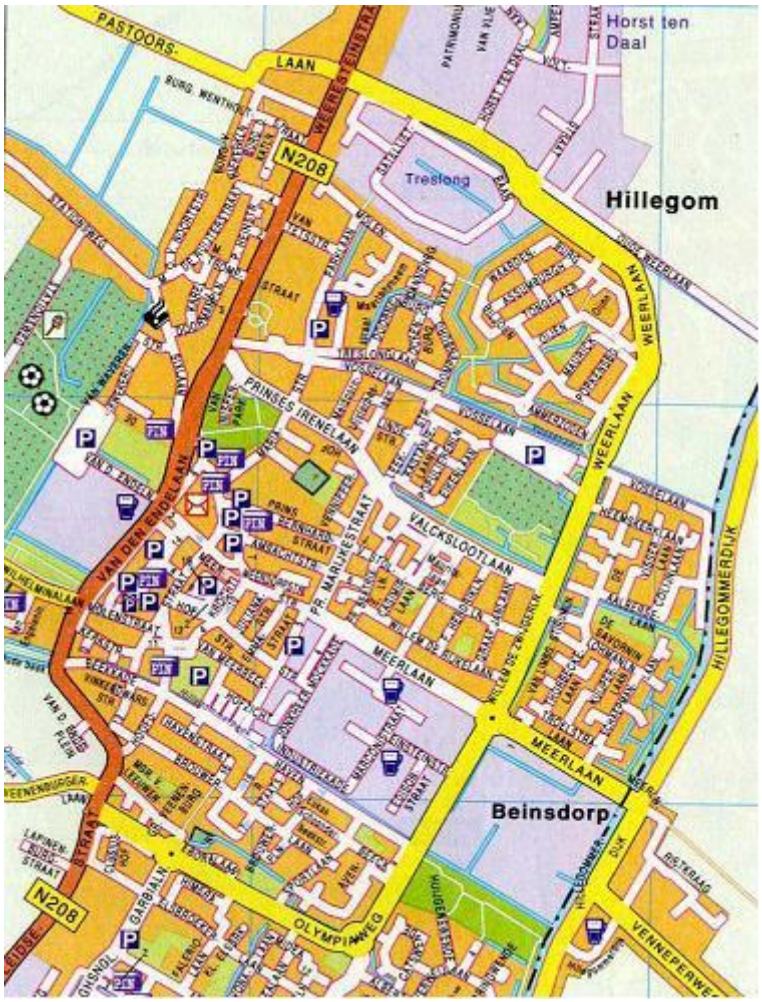
1.4 Leeswijzer

Dit hoofdstuk is de inleiding op het plan. Hoofdstuk 2 beschrijft het initiatief. In hoofdstuk 3 is een beschrijving van het relevante rijks-, provinciale-, regionale en gemeentelijke beleid en wetgeving opgenomen. In hoofdstuk 4 wordt het project inhoudelijk op haalbaarheid getoetst aan de hand van het geldende beleid en milieuwetgeving. Hoofdstuk 5 geeft met een verantwoording van de gekozen wijze van bestemmen de juridische regeling aan. Hoofdstuk 6 beschrijft de economische uitvoerbaarheid van het plan en hoofdstuk 7 beschrijft de maatschappelijke haalbaarheid van het plan waarbij de uitkomsten van de inspraak en overlegmomenten zijn opgenomen.

2. Het initiatief

2.1 Huidige situatie

Het projectgebied is gelegen in het centrum van Hillegom. Het betreft het pand aan de Hoofdstraat 154. Momenteel is op de begane grond van het pand een winkel gehuisvest. Op de verdieping is een opslagruimte gevestigd en één woning. Onderstaande afbeelding geeft de globale ligging van het projectgebied weer. Op de volgende pagina is een foto weergegeven van de huidige situatie.



Globale ligging projectgebied

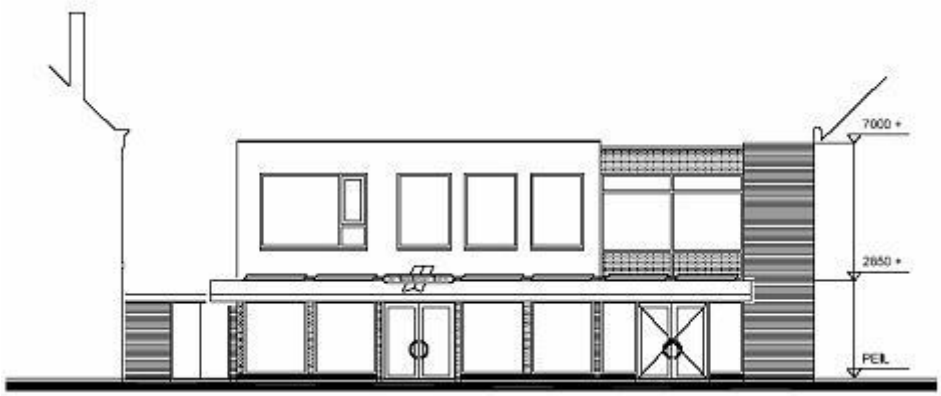
De voorzijde (oostzijde) van het huidige pand grenst direct aan de Hoofdstraat. Deze straat maakt onderdeel uit van het winkelgebied van het centrum van Hillegom. De noordzijde van het pand grenst aan een pand met op de begane grond een pinautomaat en op de verdieping een woning. Aan de zuidzijde van het pand is een woning (pastorie) gesitueerd. Tussen deze woning en het projectgebied is een kleine doorgang. De achterzijde van het projectgebied grenst aan een kerkplein/kerkgebouw.

Begrenzing projectgebied

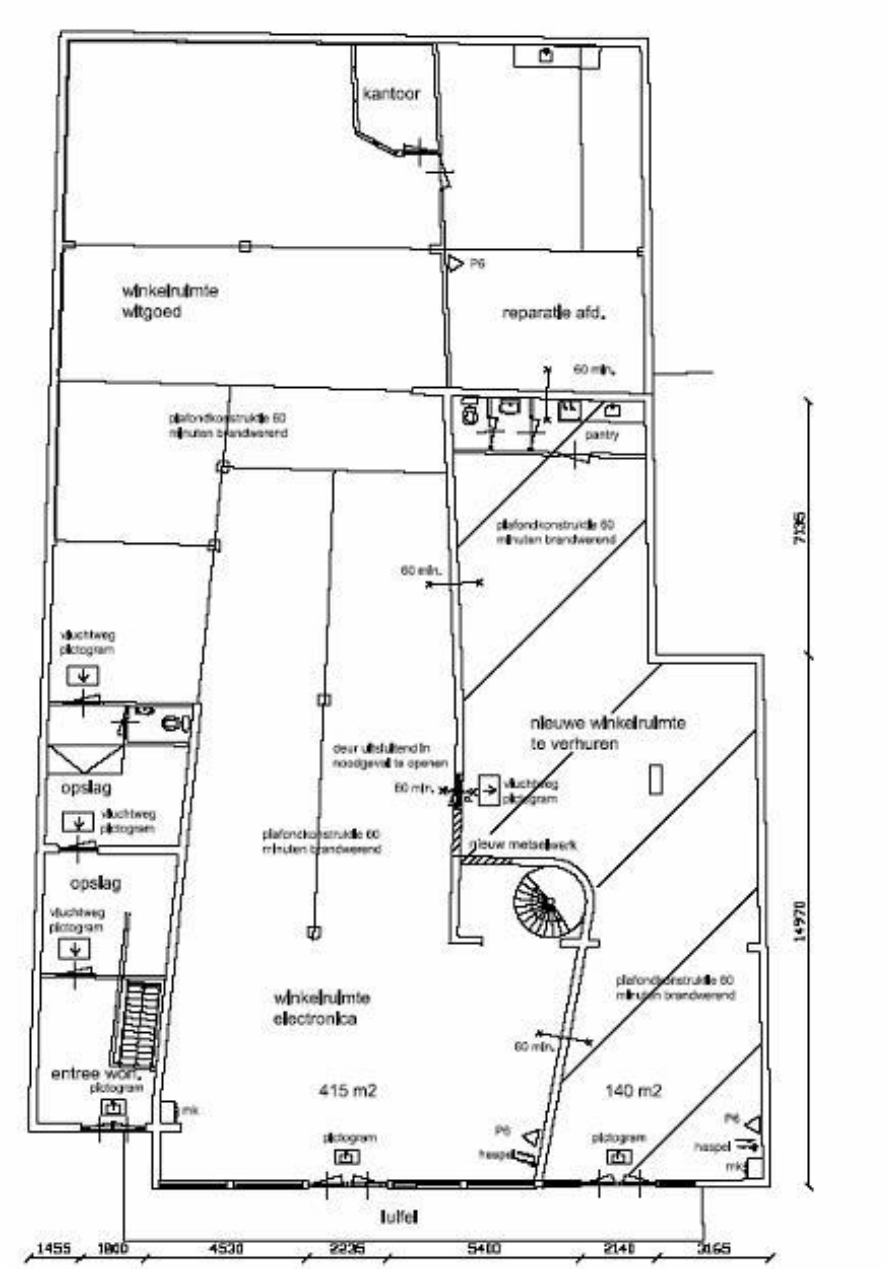
2.2 Toekomstige situatie

Beschrijving van het project

Het bestaande pand aan de Hoofdstraat 154 zal inpandig worden verbouwd. Op de begane grond zal de bestaande winkelruimte worden gesplitst in twee winkelruimten. Op de verdieping zal de kantoorruimte en de bestaande woning worden herontwikkeld tot drie woningen. Zoveel mogelijk zal worden voldaan aan Woonkeur. Waar mogelijk worden de woningen geschikt gemaakt voor zowel de doelgroepen jongeren als ouderen. Op de afbeeldingen op pagina's 9, 10 en 11 is de nieuwe situatie van de voorgevel begane grond en de verdieping weergegeven.



Nieuwe situatie voorgevel



Nieuwe situatie begane grond

Nieuwe situatie verdieping

3. Beleid

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nota Ruimte, ruimte voor ontwikkeling (2006)

De Nota Ruimte geeft de hoofdlijnen aan van het nationaal ruimtelijke beleid voor de komende decennia. Uitgegaan wordt van een dynamisch, op ontwikkeling gericht ruimtelijk beleid en een heldere verdeling van verantwoordelijkheden tussen het rijk en de decentrale overheden. Hiermee keert het beleid terug naar de eigenlijke uitgangspunten van het ruimtelijk rijksbeleid en verschuift het accent van 'ordening' naar 'ontwikkeling'.

De Nota Ruimte is een integrale nota en brengt zo veel mogelijk rijksbeleid voor ruimtelijke onderwerpen in één nota en vervangt hiermee diverse Planologische Kernbeslissingen en ruimtelijk relevante rijksnota's. De hierin vervatte ruimtelijke strategie wordt wat betreft verkeer en vervoer uitgewerkt in de separate PKB Nota Mobiliteit. De economische, ecologische en sociaal-culturele aspecten worden nader uitgewerkt in respectievelijk de Gebiedsgerichte Economische Perspectieven en het Actieplan Bedrijventerreinen, de Agenda Vitaal Platteland en het daarbij behorende Meerjarenprogramma Groene Ruimte en het actieprogramma voor ruimte en cultuur.

In het nationaal ruimtelijk beleid richt het kabinet zich op:

- Versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- Bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- Borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- Borging van de veiligheid.

In de Nota Ruimte wordt meer verantwoordelijkheid gegeven aan de decentrale overheden. Voor geheel Nederland is een basiskwaliteit geformuleerd waaraan voldaan moet worden. Een verdere verfijning wordt overgelaten aan de decentrale bestuurslagen. De gebieden en netwerken die het kabinet van nationaal belang acht zijn bestemd als Ruimtelijke Hoofdstructuur. In deze gebieden wil het Rijk een nadrukkelijke rol vervullen.

Conclusie
De ontwikkeling die in deze ruimtelijke onderbouwing is opgenomen betreft een inpandige verbouwing van een woning en een kantoor in drie woningen en splitsing van de bestaande winkelruimte in twee winkelruimten. De ontwikkeling zal tot een optimale benutting van het huidige bebouwde gebied leiden. Dit is in overeenstemming met het rijksbeleid uit de Nota Ruimte.

3.1.2 Nationale landschappen

In de Nota Ruimte zijn door het ministerie van VROM 20 nationale landschappen geïntroduceerd. Nationale landschappen zijn gebieden met zeldzame of unieke kenmerkende landschapskwaliteiten. In samenhang daarmee hebben deze gebieden bijzondere natuurlijke en recreatieve kwaliteiten. Landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten van nationale landschappen moeten behouden blijven, duurzaam beheerd en waar mogelijk worden versterkt. In samenhang hiermee zal de toeristisch-recreatieve betekenis moeten toenemen.
De landschappelijke kwaliteiten zijn medebepalend voor de (on-)mogelijkheden voor nieuwe ontwikkelingen. Uitgangspunt is dat de nationale landschappen zich sociaaleconomisch voldoende moeten kunnen ontwikkelen, terwijl de bijzondere kwaliteiten van het gebied worden behouden of versterkt. De uitwerking van de nationale landschappen is een provinciale aangelegenheid, zij is de zogenaamde bronhouder.

Conclusie
Gezien de ligging van het plangebied ten noorden van het nationale landschap Groene Hart, heeft het geen raakvlak met één van de nationale landschappen. Het aspect nationaal landschap vormt geen belemmering voor de uitvoering van het project.

3.1.3 Natuurbeschermingswet

Nederland kreeg in 1967 voor het eerst een Natuurbeschermingswet. Deze wet maakte het mogelijk om natuurgebieden en soorten te beschermen.
Op den duur voldeed de wet niet meer aan de eisen die internationale verdragen en Europese verordeningen stellen aan natuurbescherming. Daarom is in 1998 een nieuwe Natuurbeschermingswet gemaakt die alleen gericht is op gebiedsbescherming. De bescherming van soorten is geregeld in de Flora- en faunawet. De Natuurbeschermingswet 1998 is op 1 oktober 2005 gewijzigd. Sindsdien zijn de bepalingen vanuit de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn in de Natuurbeschermingswet verwerkt.
De volgende gebieden worden aangewezen en beschermd op grond van de Natuurbeschermingswet:

- Natura 2000-gebieden (Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden);
- beschermde Natuurmonumenten;
- Wetlands.

Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht. Hierdoor is in Nederland een zorgvuldige afweging gegarandeerd bij projecten die gevolgen kunnen hebben voor natuurgebieden. Meestal verlenen de provincies de vergunningen. Maar soms doet het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) dit.

Op 1 februari 2009 is de wet opnieuw gewijzigd. De wijziging heeft betrekking op het zogenoemde 'bestaand gebruik'. Hieronder vallen activiteiten in en om beschermde Natura 2000-gebieden die al plaatshadden voordat een gebied als beschermd gebied is aangewezen. De wijziging is met name van belang voor provincies (als bevoegd gezag) en voor burgers en bedrijven met bestaand gebruik. De wijzigingen zijn gericht op:

1. verbetering van de werking van de wet in de praktijk;
2. verbetering van de aansluiting van de wet bij de Habitatrichtlijn.

Als gevolg van de wetswijziging is er, zolang er nog geen beheerplan is vastgesteld, voor bestaand gebruik met mogelijke verslechterende gevolgen toch geen vergunning vereist. De betreffende activiteit kan dus worden voortgezet. Wel heeft de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) de bevoegdheid voor een aanschrijving in deze periode als kan worden aangetoond dat het betreffende bestaand gebruik negatieve effecten heeft.

Conclusie
Het voorliggende plangebied valt niet onder een Natura 2000- gebied of de Beschermde- en Staatsnatuurmonumenten. Het plangebied is niet aan te merken als wetland. De Natuurbeschermingswet vormt derhalve geen belemmering voor het onderhavige project.

3.1.4 Vierde Nota Waterhuishouding (1998)

De Vierde Nota Waterhuishouding zet de strategie door van integraal waterbeheer die is ingezet in de Derde Nota Waterhuishouding. De wateroverlast die in de negentiger jaren is ontstaan heeft echter tot het inzicht geleid dat maatregelen, die herhaling moeten voorkomen, meer inhouden dan het verhogen van dijken. De Vierde Nota Waterhuishouding pleit daarom voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu, gericht op de verschillende belangen zoals veiligheid, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport, recreatie en visserij, daarbij ruimte scheppend voor gebiedsgericht maatwerk. Verwezen wordt naar §4.8 voor nadere onderbouwing met betrekking tot water.

Conclusie
Het onderhavige project is niet in strijd met de Vierde Nota Waterhuishouding.

3.1.5 Nota Belvedère (1999)

In 1999 is de Nota Belvedère verschenen. Doel van de nota is de cultuurhistorische identiteit meer richtinggevend te laten zijn voor de inrichting van de ruimte.

Het erkennen en herkenbaar houden van cultuurhistorische identiteit in zowel het stedelijke als landelijke gebied, als kwaliteit en uitgangspunt voor verdere ontwikkelingen (Algemeen ruimtelijk beleid).

Deze doelstelling wordt in de nota geconcretiseerd in een breed scala van te ondernemen acties op rijks-, regionaal- en lokaal niveau. In het kader van de nota is een landsdekkend overzicht gemaakt van de cultuurhistorisch meest waardevol geachte steden en gebieden: de Cultuurhistorische Waardenkaart van Nederland (ook wel Bevedèrekaart genoemd). De projectlocatie valt niet binnen een specifiek Belvedèregebied.

Conclusie
Het onderhavige project is niet in strijd met de nota Belvedère. In de stedenbouwkundige en architectonische uitwerking van het project zal aangesloten worden bij het welstandsbeleid van de gemeente Hillegom. Hiermee wordt de cultuurhistorische identiteit van het stedelijke gebied gewaarborgd.

3.2 Provinciaal beleid

In het provinciaal beleid vormt met name de Nota Regels voor Ruimte het relevante beleidskader. Desalniettemin zullen de provinciale structuurvisies de revue passeren.

3.2.1 Structuurvisie

De provincie Zuid-Holland heeft voor de gehele provincie een structuurvisie[11] opgesteld. De Provinciale ruimtelijke structuurvisie Zuid-Holland 2020 is voor de provincie een zelfbindend en richtinggevend document, waarin de streekplangebieden in onderlinge samenhang worden bezien. De ruimtelijke strategie is hierin op een hoger schaalniveau tot 2020 in beeld gebracht, met een doorkijk naar nog langere termijn. Dat maakt het mogelijk op dat hogere niveau afwegingen te maken en ruimtelijke ontwikkelingen te initiëren en te stimuleren. De structuurvisie kan een rol gaan spelen in een actief provinciaal ruimtelijk ontwikkelingsbeleid, in samenwerking met andere partijen.

Conclusie
Door het provinciale karakter van de ruimtelijke structuurvisie Zuid-Holland 2020 en de kleine schaal van onderhavig plan, heeft dit project nauwelijks raakvlak met dit provinciale beleid. Er kan geconcludeerd worden dat dit project niet in strijd is met deze Provinciale structuurvisie.

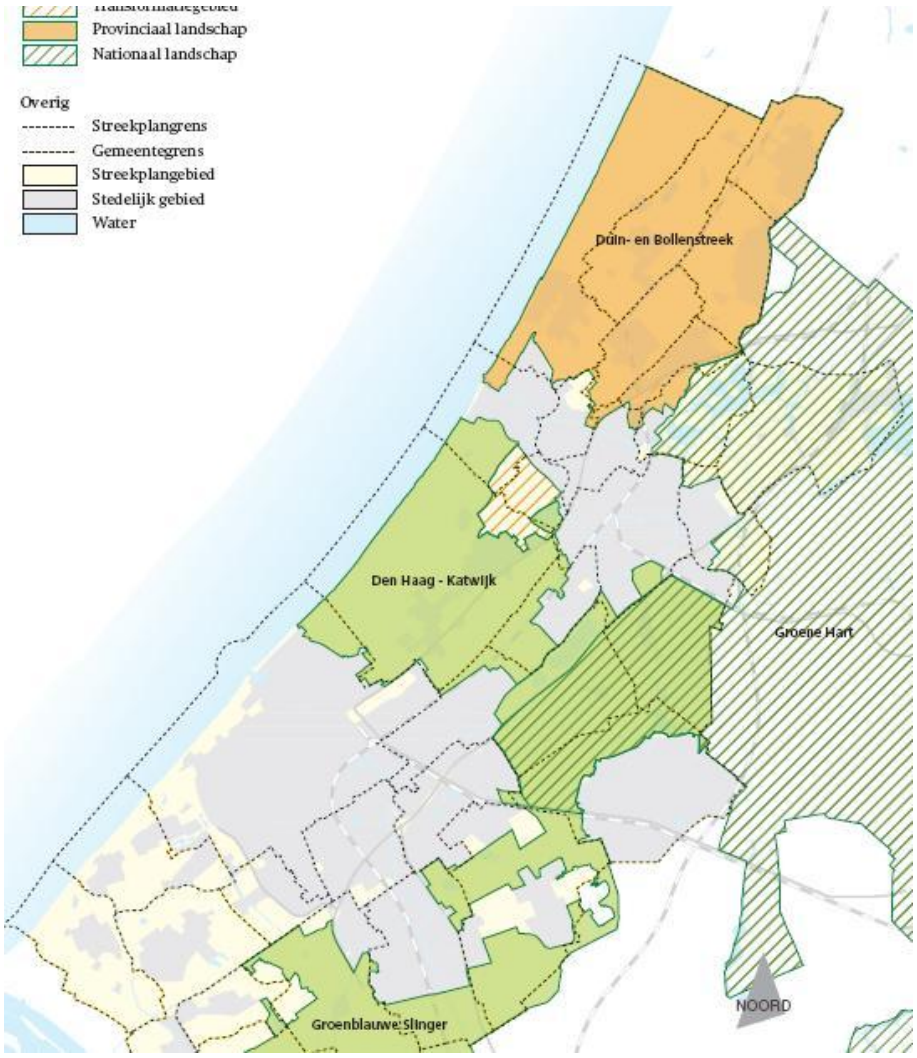
3.2.2 Streekplan Zuid-Holland West

Het streekplan Zuid-Holland West[2][2] waar de gemeente Hillegom binnen valt, blijft op basis van de overgangsbepalingen nieuwe Wet ruimtelijke ordening als structuurvisie bestaan.

In het streekplan presenteert Zuid-Holland een samenhangende visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Zuid-Holland West voor de periode tot 2015. De bebouwde kom van Hillegom is op de streekplankaart aangewezen als stad en dorpsgebied.
In het streekplan is het hele gebied tussen kust en Haarlemmermeerpolder aangewezen als Provinciaal landschap Duin en Bollenstreek. De Bollenstreek is onderdeel van het groen-blauwe raamwerk. Voor de Bollenstreek is aangegeven dat het handhaven en versterken van het huidige karakter en de huidige identiteit hoofduitgangspunt is voor de ruimtelijke ontwikkeling. Tevens geeft het streekplan aan dat, om het karakter van de streek te kunnen handhaven, zuinig ruimtegebruik van groot belang is.

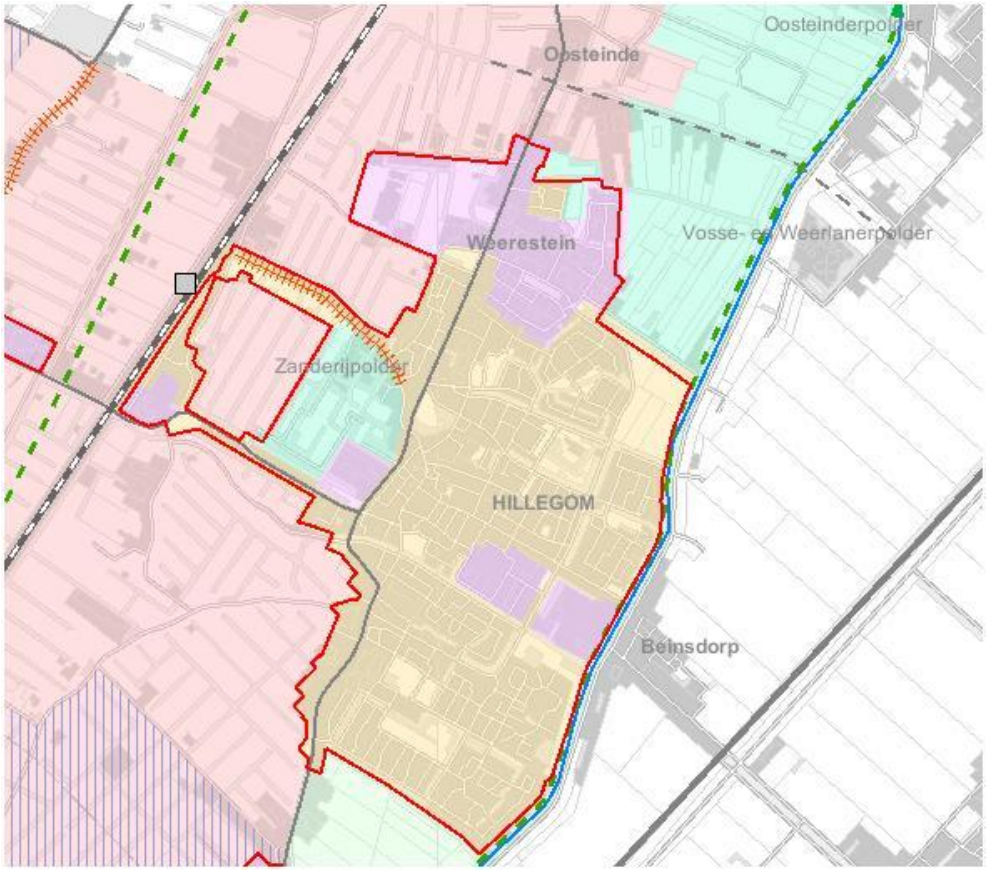
---

[1] Provinciale Staten van Zuid-Holland (13 oktober 2004) Provinciale ruimtelijke structuurvisie Zuid-Holland 2020
[2] Provinciale Staten van Zuid-Holland (19 februari 2003) Streekplan Zuid-Holland West



Kaart 4 streekplan: Parken en landschappen

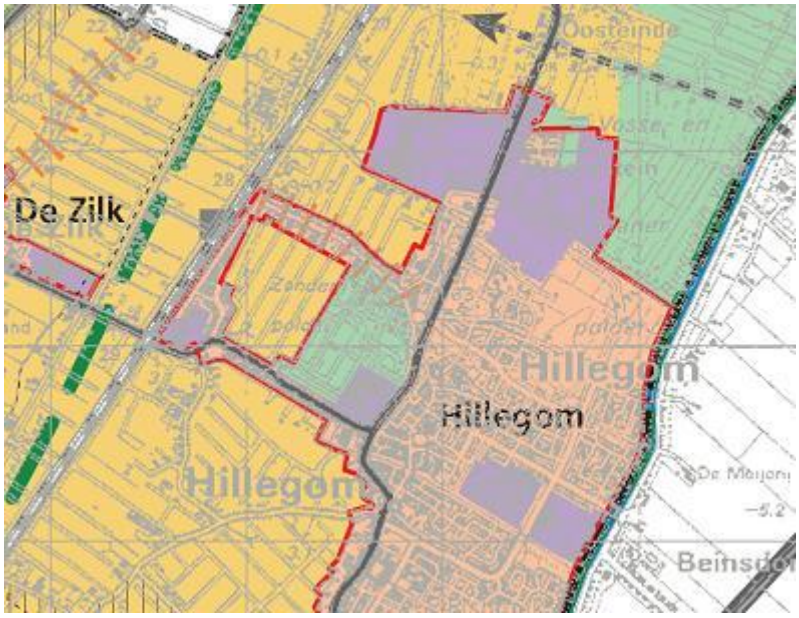
Hiervoor zijn rode contouren getrokken rond stedelijk gebied. Deze contouren bepalen de ruimte voor dorps-uitbreiding voor wonen en werken. Binnen de rode contour wordt uitgegaan van meervoudig en intensief ruimtegebruik. Daarbij moeten aanwezige cultuurhistorische waarden zoveel mogelijk beschermd worden. Er geldt prioriteit voor vernieuwing, verbetering, herstructurering, hergebruik en verdichting in het bestaande stedelijk gebied, mede gericht op een vergroting van de functiemenging op agglomeratieniveau en met inachtneming van de eisen die aan een goed woon- en leefmilieu worden gesteld.



Rode contour

Het verder concentreren van wonen en werken heeft een gunstig effect op het draagvlak voor stedelijke voorzieningen, en op het terugdringen van de automobiliteit ten gunste van langzaam verkeer en openbaar vervoer. De rode contour van de gemeente Hillegom ziet er na de derde partiële herziening van Streekplan Zuid-Holland West uit zoals weergegeven in onderstaande plattegrond. De projectlocatie valt binnen de rode contour. De ontwikkeling bevindt zich binnen de rode contour als aangegeven in het streekplan. Het plan sluit daardoor aan op het provinciaal beleid om zorgvuldig om te gaan met de grond en binnen het bestaand stedelijk gebied te bouwen.

In het streekplan Zuid Holland west is het projectgebied aangewezen binnen het Provinciaal landschap de Bollenstreek. Voor de Bollenstreek is aangegeven dat het handhaven en versterken van het huidige karakter en de identiteit hoofduitgangspunt is voor de ruimtelijke ontwikkeling. Tevens geeft het streekplan aan dat, om het karakter van de streek te kunnen handhaven, zuinig ruimtegebruik van groot belang is. Hiervoor zijn rode contouren getrokken rond stedelijk gebied. Deze contouren bepalen de ruimte voor dorpsuitbreiding voor wonen en werken. De projectlocatie is gelegen binnen de rode contour. Op de plankaart van het streekplan is het projectgebied aangeduid als “stads en dorpsgebied”: aaneengesloten bebouwd gebied met als hoofdfunctie wonen, waarin ook gebiedsdelen voorkomen met (soms grootschalige) kantoorconcentraties, winkelvoorzieningen, horeca en andere stedelijke voorzieningen. Tevens aaneengesloten gebieden met verspreide bebouwing. Het bouwplan past binnen de functieomschrijving van de functie "stads en dorpsgebied" uit het streekplan. In de huidige bebouwing zullen drie woningen worden gerealiseerd op de bovenverdieping op de begane grond zullen de reeds aanwezige winkelvoorzieningen worden gerenoveerd.



Uitsnede streekplankaart

Conclusie
Het realiseren van de woningen en de winkelruimte in het bestaande pand aan de Hoofdstraat past binnen het beleid van de provincie doordat optimaal van de ruimte binnen de rode contour gebruikt wordt gemaakt. Het plan zorgt voor een efficiënt ruimtegebruik binnen bestaand stedelijk gebied.

3.2.3 Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS)

De Provinciaal Ecologische Hoofdstructuur (afgekort PEHS) is een samenhangend netwerk van belangrijke natuurgebieden in de Provincie. De PEHS bestaat uit bestaande natuurgebieden, nieuwe natuurgebieden en ecologische verbindingszones. De PEHS is gebaseerd op de nationale Ecologische Hoofdstructuur.

Provinciaal ecologische hoofdstructuur Zuid-Holland

Conclusie
Het plangebied valt niet binnen de PEHS. Vanuit de PEHS volgen dan ook geen directe aanwijzingen en of randvoorwaarden waar rekening mee gehouden moet worden.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Ruimtelijk perspectief 2030

De gemeente Hillegom heeft samen met de andere bollengemeenten Lisse en Noordwijkerhout een gezamenlijke visie voor 2030 opgesteld: het Ruimtelijk perspectief 2030[3]. Het doel hiervan is om verschillende ruimteclaims te analyseren, met elkaar te confronteren en tot een aantal afgewogen ruimtelijke ambities en ontwikkelingen te komen. De visie is richtinggevend voor de eigen gemeentelijke ruimtelijke ontwikkeling en bedoeld als de gezamenlijke inbreng voor de regionale structuurvisie Holland Rijnland. Tevens is de visie een basis voor een structuurvisie als bedoeld in de nieuwe Wet ruimtelijke ordening.

Ruimtelijk perspectief 2030; Hillegom, Lisse, Noordwijkerhout

De planlocatie valt binnen de contouren van het gebied dat bedoeld is voor kwaliteitsverbetering van de leefomgeving, waterfrontontwikkeling en woningbouw ten behoeve van eigen behoefte en de omliggende regio. Binnen dit gebied wordt volgens het beleid van het ruimtelijk perspectief 2030 ruimte gegeven aan wonen. Tot 2030 hebben de drie betreffende gemeente voldoende ruimtelijke capaciteit op het gebied van wonen om te voorzien in hun individuele behoefte en hun gezamenlijke behoefte. De capaciteit bedraagt circa 3900 woningen en men is van plan deze verder uit te breiden. Dit wil men realiseren door binnenstedelijke locaties die vrij komen zo snel als mogelijk om te zetten voor woningbouwontwikkeling. Om te zorgen dat ook de generaties na 2030 nog iets te kiezen hebben zijn er gebieden aangewezen waar er ook na 2030 de mogelijkheid is om woningen te bouwen. Op deze locaties worden geen bouwwerken toegestaan die met veel geld en moeite weg moeten worden gehaald tegen de tijd dat de huidige capaciteit volledige is op gebruikt. Naast te voorzien in eigen behoefte wil men ook in de regionale

[3] RBOI (12 februari 2008) Hillegom, Lisse en Noordwijkerhout; ruimtelijk perspectief 2030

behoefte kunnen voorzien. De extra woningbouwimpuls is een wenselijke impuls voor de sociaal economische vitaliteit en ruimtelijke kwaliteit van de gemeente.

Conclusie
Het ruimtelijk perspectief 2030 vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bouwplan. Het bouwplan valt binnen de contouren van het gebied dat is bedoeld voor de kwaliteitsverbetering van de leefomgeving, waterfrontontwikkeling en woningbouw ten behoeve van eigen en omliggende regio. Het plan draagt bij aan de wenselijke woningbouwimpuls.

3.3.2 Structuurvisie Hillegom

De gemeente Hillegom wil met de structuurvisie[4][4] een eigen visie op de toekomst opstellen. De belangrijkste uitgangspunten worden vastgesteld en kenbaar gemaakt. Een blik in de toekomst is volgens de gemeente van belang voor beslissingen op gemeentelijk niveau. De structuurvisie vormt de basis voor het ruimtelijk beleid en het kader voor de toekomstige ontwikkelingen. Met de toekomst wordt de periode tot 2020 bedoeld met een doorkijk naar de periode daarna. De structuurvisie behandeld per thema de belangrijkste beleidslijnen en maatregelen. In het kader van onderhavig plan zijn met name de thema's wonen en voorzieningen van belang.

Wonen
In de structuurvisie wordt gesteld dat de groei naar 23.000 inwoners vóór 2020 moet worden gerealiseerd. Zowel demografisch als sociaal moet er een evenwichtige samenstelling van de bevolking behouden dan wel bereikt worden binnen de tijdshorizon van de structuurvisie. Een goede onderlinge afstemming van wonen, werken, recreatie en bereikbaarheid van deze functies bevordert de sociale samenhang. Er moet worden gewerkt aan een groot en divers genoeg inwonertal voor het in stand houden van de diversiteit van voorzieningen, voor ouderen en voor jongeren. Dat vraagt voldoende nieuwbouw, voldoende differentiatie in de nieuwbouw en aandacht voor de mogelijkheden van doorstroming. De nieuwe woningen zijn voor een belangrijk deel bedoeld voor gezinnen met jonge kinderen, jongeren en starters op de woningmarkt. Maar ook ouderen en mensen met een lager inkomen die een huurwoning zoeken, vormen een belangrijke doelgroep. Tenminste 30% van de nieuwe woningen zal als bereikbare huur- en koopwoningen worden uitgevoerd.

Voorzieningen
Het dorpscentrum maakt deel uit van het voorzieningenraamwerk. Dit raamwerk bindt de gemeente en geeft het vorm. De sociale samenhang moet in de toekomst behouden blijven en worden versterkt. Het huidige voorzieningen niveau is afgestemd op een bevolkingsomvang van ongeveer 20.000 tot 25.000 personen. Voor de commerciële voorzieningen in het dorpscentrum is een groei in de bevolkingsomvang gewenst. De aantrekkingskracht van het centrum zal moeten worden vergroot. In onderhavig bouwplan zal de bestaande winkelruimte, gelegen in het centrum, worden gesplitst in twee winkelruimten. Dit zal, zij het in beperkte mate, ten goede gaan van de levendigheid en de aantrekkingskracht van het centrum.

Conclusie
Het initiatief sluit aan bij de structuurvisie van de gemeente Hillegom. Er is sprake van een (beperkte) toename van bereikbare huur- koopwoningen en een verbetering van het winkelaanbod.

3.3.3 Structuurvisie Thema Wonen

Met de structuurvisie "Thema Wonen"[5] wil de gemeente Hillegom adequaat inspelen op de woonwensen van morgen, voor de periode 2009-2013. Sinds het vaststellen van de woonvisie uit 2004 is er een aantal ontwikkelingen in gang gezet. Zo zijn er diverse woningbouwprojecten gerealiseerd. Het staat de gemeente voor ogen de algemene structuurvisie te vertalen naar locaties en hierover met de belanghebbenden (exploitatie-) afspraken te maken. De Structuurvisie thema Wonen is een

[4] Kuiper Compagnons (december 2008) Structuurvisie Hillegom
[5] Companen (18 mei 2009, status: ligt momenteel ter inzage voor zienswijzen) Structuurvisie thema wonen 2009-2013

onderbouwde, nieuwe visie op het wonen en een belangrijke basis voor de programmatische vertaling van de algemene structuurvisie en biedt een leidraad voor verdere afspraken over exploitatie en verevening.

Op grond van discussie en analyses met betrokken partners wordt de kern van de visie op het wonen als volgt verwoord. De gemeente wil werken aan:
"Een evenwichtige en sociale dorpsgemeenschap met een compleet voorzieningenaanbod van commerciële en collectieve voorzieningen. Al met al; een prettige woonplek voor iedereen die in Hillegom wil wonen." De nieuwe Structuurvisie thema Wonen past daarmee in de lijn van eerdere woonvisies uit 1999 en 2004.

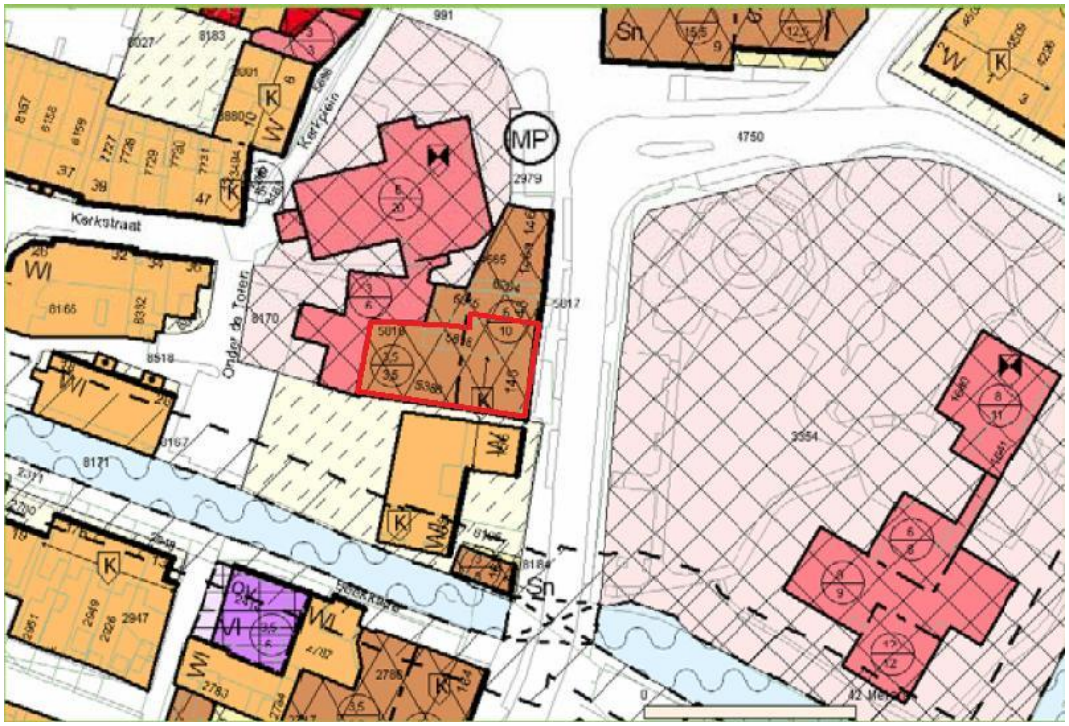
Deze centrale ambitie wil de gemeente realiseren via een viertal beleidslijnen:

1. Werken aan een evenwichtige bevolkingsopbouw. Om een evenwichtige bevolkingsopbouw te bewerkstelligen is een zekere groei van Hillegom nodig. Daarbij hanteert de gemeente als richtlijn een inwonertal van 23.000 inwoners in 2020; omdat dit aantal kansen biedt voor een substantiële sturing in bevolkingsopbouw (naast de autonome ontwikkeling van de gemeente). Tevens draagt dit bij aan min of meer voldoende draagvlak voor voorzieningen.
2. Doelgroepen van beleid: De aandacht voor specifieke groepen op de woningmarkt moet bijdragen aan de gewenste evenwichtige bevolkingsopbouw. Dan is vooral aandacht nodig voor groepen die momenteel weinig kansen hebben op de woningmarkt, zoals jonge huishoudens (waaronder gezinnen en starters). Maar ook beleid voor andere groepen vraagt aandacht; simpelweg omdat groepen getalsmatig aan belang winnen, zoals de zeer gedifferentieerde groep senioren. Ook enkele kleinere groepen vragen aandacht, omdat hun plek in Hillegomse gemeenschap aandacht vraagt. Gedacht wordt dan vooral aan (tijdelijke) arbeidsmigranten.
3. Typisch Hillegoms en karakteristieke woonmilieus: Essentieel voor een ontwikkeling die recht doet aan de eigenheid van de Hillegomse woonmilieus is zicht op de kwaliteiten. Het gaat om de rust en ruimte van het wonen in het groen voor een brede laag van de bevolking, de diversiteit en het dorpse karakter van de stedenbouwkundige opzet, de centrale ligging in de Randstad en het aantrekkelijke voorzieningenniveau. Ontwikkelingen moeten passen binnen deze eigenheid, en waar nodig de kwaliteiten van Hillegom versterken.
4. Woonzorgzone-ontwikkeling: nieuwe ontwikkelingen vragen om oplossingen. Een belangrijke ontwikkeling is de verandering in de wijze waarop zorg aan mensen aangeboden wordt: minder in grootschalige instellingen en meer bij mensen thuis in de wijk. Dit vraagt concepten waarin wonen, welzijn en zorg goed op elkaar zijn afgestemd. De ontwikkeling van de woonzorgzone Elsbroek waar onderhavig project deel van uitmaakt speelt hier reeds op in. Ook in andere delen van Hillegom wil de gemeente een afgestemd aanbod van wonen, welzijn en zorg aanbieden.

Conclusie
Het project komt overeen met de ambitie om te werken aan een evenwichtige bevolkingsopbouw van de gemeente Hillegom en speelt in op de woonvraag voor een specifieke doelgroep. Onderhavig project is derhalve niet in strijd met de gemeentelijke structuurvisie thema wonen.

3.3.4 Geldend bestemmingsplan

Het projectgebied valt onder de werking van het bestemmingsplan “Centrum” van de gemeente Hillegom zoals dat op 11 juli 2002 is vastgesteld door Burgermeester en Wethouders van de gemeente Hillegom en gedeeltelijk is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid-Holland bij besluit van 21 januari 2003, kenmerk DRM/ARB/02/7377A.



Uitsnede plankaart bestemmingsplan Centrum

De betreffende locatie heeft de bestemming “Centrumdoeleinden”. In het bestemmingsplan “Centrum” van de gemeente Hillegom is voor het gebruik van de betreffende gronden het volgende opgenomen:

“De op de plankaart als “Centrumdoeleinden” aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. woningen, met dien verstande dat het aantal woningen in een bestemmingsvlak niet meer mag bedragen dan:
    - het op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerpplan ter plaatse bestaande aantal;
    - vermeerderd met het op de plankaart met een aanduiding aangegeven aantal, uitsluitend ingeval van nieuwbouw op het ter plaatse van die aanduiding gelegen bouwterrein;
b. detailhandelsbedrijven met dien verstande dat:
    - uitsluitend ter plaatse van de aanduiding “S” op de plankaart een supermarkt is toegestaan;
    - het winkelfront uitsluitend is toegestaan aan die zijde van het bestemmingsvlak, waar op de plankaart de voorgevelbouwgrens is aangegeven, dan wel in de op de plankaart als zodanig aangeduide passages;
c. detailhandelverwante bedrijven, met dien verstande dat het bepaalde onder b ten aanzien van het winkelfront van overeenkomstige toepassing is op het front van een detailhandelverwant bedrijf;
d. horecabedrijven ten dienste van daghoreca;
e. horecabedrijven ten dienste van lichte en zware horeca:
    1. indien en voor zover dat in lid 2 uitdrukkelijk is bepaald;

2. in de categorieën:
    i. C café;
    ii. H hotel/restaurant met zaalaccommodatie;
    iii. R restaurant;
    iv. Sn snackbar/cafetaria;

    waar dat als zodanig op de plankaart is aangegeven en overeenkomstig de op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerpplan bestaande bedrijfsvloeroppervlakte;

f. kantoren ten dienste van zakelijke en maatschappelijke dienstverlening, met dien verstande dat de bedrijfsvloeroppervlakte per kantoorvestiging maximaal 500 m² mag bedragen;
g. een al dan niet overdekte passage, uitsluitend ter plaatse van de daarvoor op de plankaart aangegeven aanduiding;
h. een ondergrondse parkeergarage, uitsluitend ter plaatse van de daarvoor op de plankaart aangegeven aanduiding;
i. aan huis verbonden beroepen;
j. de bescherming van als zodanig op de plankaart aangegeven karakteristieke bouwwerken, overeenkomstig het bepaalde in artikel 26.

Een en ander met de daarbij behorende bebouwing en (on)bebouwde terreinen, waaronder parkeerterreinen. De in sub 1 onder b, c, d, e en f genoemde functies zijn uitsluitend op de beganegrondverdieping toegestaan, met dien verstande dat ook het gebruik van de overige verdiepingen is toegestaan daar waar dat gebruik reeds bestaat op het tijdstip van het van kracht worden van het plan."

Opmerking gebruik
Binnen het bestemmingsplan is binnen de overgangsbepalingen (artikel 31) geregeld dat bestaand gebruik van gronden en bouwwerken, dat plaatsvindt op het tijdstip waarop het plan rechtskracht krijgt en dat afwijkt van het plan, mag worden voortgezet of veranderd mits door die verandering de afwijking van het plan niet wordt vergroot. Met betrekking tot de interne verbouwing aan de Hoofdstraat 154 te Hillegom is door de gemeente geconcludeerd dat bij de vestiging van een winkel met detailhandel de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Deze vestiging kan dus worden toegestaan.

Bouwvergunning
Op 19 september 2005 is door de gemeente Hillegom een bouwvergunning[6] verleend om de bestaande winkelruimte aan de Hoofdstraat 154 op te splitsen in twee winkelruimtes.

Conclusie
De realisatie van de 3 woningen in het bestaande pand aan de Hoofdstraat 154 past niet binnen de vigerende bestemmingsplan. Het aantal van 3 komt namelijk niet overeen met het op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerpplan ter plaatse bestaande aantal, te weten 1 woning. De ontwikkeling past dan ook niet geheel binnen het vigerend bestemmingsplan. Om het project planologisch mogelijk te maken zal er een postzegelbestemmingsplan moeten worden opgesteld.

3.3.5 Masterplan Centrum

Het Masterplan Centrum is een visie op het centrum tot het jaar 2010.

Bestaande situatie
In hoofdstuk 2 staan de volgende voor het plangebied relevante zaken omschreven:

- In het kernwinkelgebied komen specifieke woonvormen voor (bovenwoningen bij winkels en enkele appartementengebouwen). Mede hierdoor is de woonfunctie sterk vertegenwoordigd. Dit is voor de leefbaarheid en de sociale veiligheid positief;
- In het centrum bevinden zich een relatief groot aantal parkeerterreinen en parkeerplaatsen. De onderlinge samenhang tussen deze parkeerplaatsen is beperkt;

[6] Bouwvergunning gemeente Hillegom, 19 september 2005

- Op de Hoofdstraat zelf kan ook geparkeerd worden (langsparkeren). Deze parkeerplaatsen hebben een functie voor het 'snel doen van een boodschap', maar bevorderen ook extra verkeersbewegingen in het hart van het kernwinkelgebied. Dit en het parkeren tasten daarmee de omgevingskwaliteit aan. Dit vormt een knelpunt en maakt een structurele oplossing noodzakelijk.

Streefbeeld
In het streefbeeld 2010 is het zuidelijk deel van de Hoofdstraat benoemd als 'openbaar winkelgebied' in combinatie met 'horeca'. Het is daarmee geen onderdeel van het kernwinkelgebied. Bij 4.2.3. (Hoofdstraat) staan de volgende uitgangspunten:
Behoud van het historisch karakter, sfeervol, functioneel, autoluw, geen parkeren behalve voor invaliden vormen de sleutelwoorden;
Bevoorrading via de Hoofdstraat van aanliggende winkels moet mogelijk blijven;
De (uitplaatsing) terugdringing van detailhandel in het zuidelijk deel zal plaats hebben op basis van vrijwilligheid en natuurlijk verloop. Deze (uitplaatsing) ontwikkeling moet voorts in het belang zijn van de totstandkoming van een compact winkelcentrum rondom de Hoofdstraat en het Henri Dunantplein.

Voor het deel Hoofdstraat (park gemeentehuis - Hofstraat) wordt vermeld: "In de westelijke wand van het park wordt met name een pallet aan publieksgerichte horeca ontwikkeld:

- Cafés met terrassen;
- Pannenkoekenhuis;
- Specialiteiten restaurants (pizzeria, Mexicaan, etc.);
- Restaurants (eetcafés e.d.)
- Grand café;
- Hotel.

Deze horeca trekt publiek, maar veroorzaakt geen onevenredig lawaai of overlast. De gebruikstijden beperken zich tot de middag en avond. Deze horeca verenigt zich hierdoor goed met de aanwezige woningen".

Conclusie
Uit het Masterplan volgt dat wonen (boven winkels en/of horeca) positief is voor de leefbaarheid en sociale veiligheid. Er is aangegeven in het Masterplan dat er zich een relatief groot aantal parkeerplaatsen in het centrum bevinden.

3.3.6 Welstandsnota Hillegom

De gemeenteraad van Hillegom heeft in 2008 de Welstandsnota[7] vastgesteld. De Welstandsbeoordeling is overeenkomstig het bepaalde in de Woningwet, gericht op het uiterlijk en de plaatsing van een bouwwerk. In de nota zijn 'sneltoetscriteria' opgenomen voor de ambtelijke toets voor veel voorkomende kleine bouw-plannen, (aan- en uitbouwen, bijgebouwen, overkappingen e.d.). Daarnaast zijn 'gebieds- en objectcriteria' opgenomen. De 'gebieds- en objectcriteria' worden gebruikt voor de kleine en middelgrote bouwplannen die zich voegen binnen de bestaande ruimtelijke structuur in de gemeente Hillegom. Ze geven aan hoe een bouwwerk 'zich moet gedragen' om in zijn omgeving niet teveel uit de toon te vallen en welke gewaardeerde karakteristieken uit de omgeving in het ontwerp moeten worden gebruikt.
In een enkel geval zijn de gebieds- of objectgerichte criteria ontoereikend of te beperkend. Het kan gebeuren dat een bouwplan wel voldoet aan redelijke eisen van welstand maar niet aan het gebieds- of objectgerichte criteria. Daarom zijn er ook 'algemene criteria' opgenomen. Daarmee kan een bouwplan geheel op zichzelf, op het eigen architectonisch vakmanschap worden beoordeeld. Ze zijn voor de onverwachte, experimentele of opvallende bouwplannen.

Het projectgebied is in de Welstandsnota aangewezen als deelgebied 'historische kern Hillegom'. Voor dit deelgebied geldt een bijzonder welstandsniveau, dat enerzijds inzet op het behoud van de aanwezige

[7] Gemeente Hillegom (mei 2008) Welstandsnota Hillegom

historische kwaliteiten en anderzijds op het aansturen van verbetering. Voor de oude straten in het deelgebied zal de beoordeling zich richten op het handhaven dan wel terugbrengen van de maat en schaal van het oude dorp zonder daarbij steeds aan traditionele architectuur te hoeven denken.
Bij de beoordeling van bouwplannen aan de historische straten van Hillegom wordt getoetst aan de hand van de volgende criteria; ligging, massa, architectonische uitwerking en materiaal- en kleurgebruik. Voor wat betreft de inpandige verbouwing zullen geen aanpassingen aan de buitenzijde van het gebouw plaatsvinden. Eventuele nadere aanpassingen aan de voorgevel moeten worden getoetst aan de criteria zoals opgenomen in de Welstandsnota.

Conclusie
Het plan voldoet aan de criteria zoals gesteld in de gemeentelijke Welstandnota.

3.3.7 Duurzaam bouwen en wonen (2005)

De gemeente Hillegom heeft het "Regionaal Duurzaam Bouwen 'plus' Pakket"[8] van 7 mei 2003 als basis voor het gemeentelijk beleid omarmd.
Uitgangspunt voor duurzaam bouwen is de "drie-stappen-strategie". Deze aanpak geldt voor alle ingaande en uitgaande stromen, die door een gebouw, wijk of stad gaan zoals energie, water, bouwmaterialen en afval. De drie stappen zijn:

1. voorkom onnodig gebruik van energie, water, materialen en het produceren van afval;
2. gebruik duurzame/hernieuwbare bronnen zoals zon, wind, regen en hergebruik afval;
3. gebruik de niet duurzame bronnen verstandig en verwerk afval verstandig.

Het pakket bevat de belangrijkste instrumenten voor duurzaam bouwen op gebouwniveau. Naast deze zijn er ook certificaten op woningniveau, zoals woonkeur en de zonnewoning. De notitie 'duurzaam bouwen en wonen' behandelt de milieuthema's die betrekking hebben op duurzaam bouwen. Deze thema's zijn: natuur en groen, water, energie, mobiliteit, binnenmilieu, materialen en afval. Per thema is aangegeven wat de doelstelling en/of het ambitieniveau is en welke maatregelen de gemeente neemt. Voor de verschillende schaalniveaus en type gebouwen is het ambitieniveau van de gemeente Hillegom omschreven.

Conclusie
Het plan voldoet aan het beleid op het gebied van duurzaam bouwen. De checklist duurzaam bouwen zal worden ingevuld en worden ingediend bij de bouwaanvraag.

3.3.8 Politiekeurmerk (veilig wonen)

De gemeente is verantwoordelijk voor het ontwikkelen en handhaven van een integraal veiligheidsbeleid voor haar burgers. Steeds meer gemeenten schrijven om deze reden een integraal veiligheidsplan waarin fysieke, externe en sociale veiligheid samenkomen. Het Politiekeurmerk is daarvoor het beproefde instrument. Daar waar alle partners, zoals woningbouwcorporaties, gemeenteambtenaren, politie en burgers het toepassen, neemt het inbraakrisico sterk af en neemt de veiligheidsbeleving van bewoners sterk toe. In een woonomgeving en een woning met een Politiekeurmerk Veilig Wonen hebben bewoners 90% minder kans dat er ingebroken wordt. Het hebben van een keurmerk maakt gemeenten aantrekkelijker als woonplaats. Ook andere vormen van criminaliteit, zoals fietsendiefstal en vandalisme in de woonomgeving, nemen af. De gemeente Hillegom staat het politiekeurmerk voor en schrijft dit voor alle renovatie- en nieuwbouwprojecten voor.

Conclusie
Het verbouwen van het bestaande pand aan de Hoofdstraat zal voldoen aan het Politiekeurmerk.

[8] Milieudienst West-Holland (7 mei 2003) Samenvatting Regionaal Duurzaam Bouwen 'Plus' Pakket

4. Haalbaarheid van het bestemmingsplan

4.1 Inleiding

In het kader van een 'goede' ruimtelijke ordening moet het aantoonbaar zijn dat een nieuwe ontwikkeling, die afwijkt van het vigerend bestemmingsplan, uitvoerbaar is.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

Het waar nodig ruimtelijk scheiden van milieubelastende activiteiten en milieugevoelige gebieden en functies bij nieuwe ontwikkelingen dient twee doelen:

1. Het reeds in het ruimtelijk spoor voorkómen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
2. Het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie, te weten: geluid, geur, gevaar en stof. Daarnaast is milieuzonering gericht op nieuwe ontwikkelingen. Milieuzonering is niet bedoeld voor het beoordelen van bestaande situaties waarbij gevestigde milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies op minder dan de richtafstand van elkaar staan.

De ontwikkelingslocatie is gelegen in het centrum van Hillegom. Dit is een gebied met veel verschillende functies (wonen, kantoor, winkels etc). Daarmee is dit deel van Hillegom in de huidige situatie een gemengd gebied. In het algemeen geldt dat woningbouw in combinatie met winkelruimte in een gemengd gebied een passende functie is.

Zoals hierboven opgemerkt is het projectgebied gelegen in het centrum van Hillegom. Naast de genoemde functies zijn er geen belemmerende functies bekend (qua milieuzonering) in de omgeving van het plangebied.

Conclusie
Milieuzonering vormt geen grond voor belemmering voor onderhavig project.

4.3 Externe veiligheid

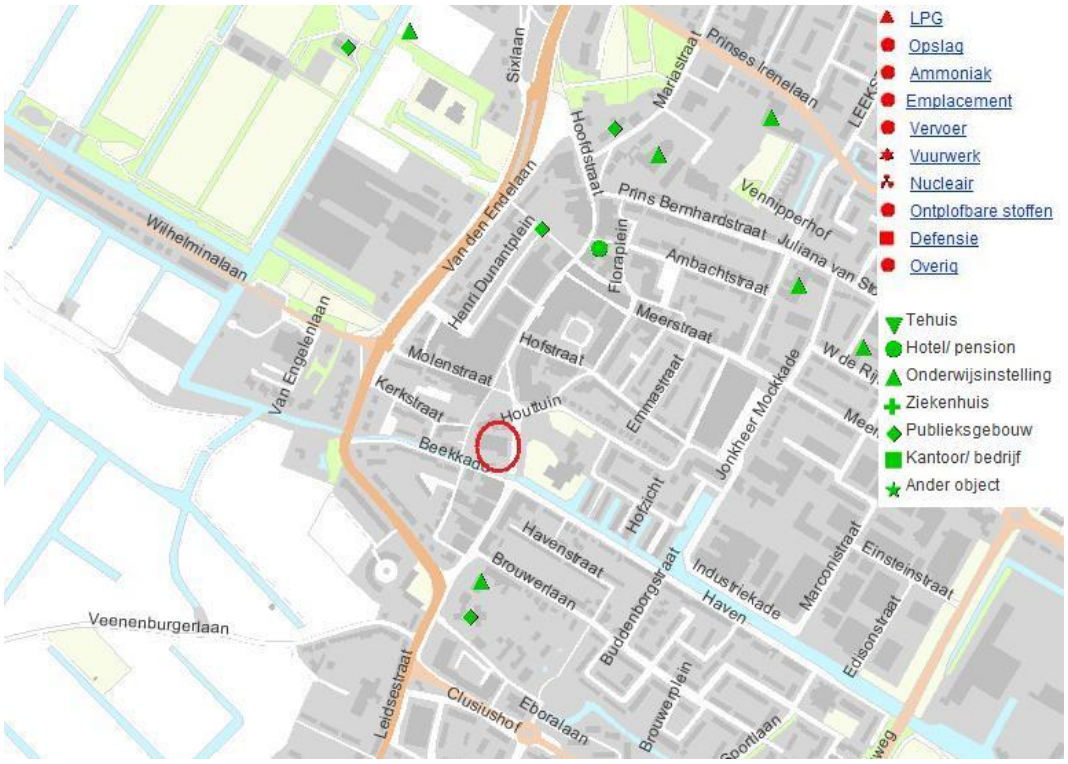
Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is in oktober 2004 in werking getreden. Het besluit heeft tot doel zowel individuele als groepen burgers een minimaal (aanvaard) beschermingsniveau te bieden. In augustus 2004 is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen gepubliceerd. In de circulaire RNVGS is het rijksbeleid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving, verduidelijkt en geoperationaliseerd. In de circulaire is zoveel mogelijk aangesloten bij het BEVI.

Bepaalde maatschappelijke activiteiten brengen risico's op zware ongevallen met mogelijk grote gevolgen voor de omgeving met zich mee. Externe veiligheid richt zich op het beheersen van deze risico's. Het gaat daarbij om onder meer de productie, opslag, transport en gebruik van gevaarlijke stoffen. Dergelijke activiteiten leggen beperkingen op aan de omgeving. Door voldoende afstand tussen risicovolle activiteiten en bijvoorbeeld woningen kan voldaan worden aan de normen. Aan de andere kant is de ruimte schaars en het rijksbeleid erop gericht de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten. Het ruimtelijk beleid en het externe veiligheidsbeleid moeten dus goed worden afgestemd.

De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op het beschermen van kwetsbare en een beperkt kwetsbare objecten (artikel 1 van het besluit). Kwetsbaar zijn onder meer woningen, onderwijs- en gezondheidsinstellingen en kinderopvang- en dagverblijven. Beperkt kwetsbaar zijn onder meer kantoren, winkels, horeca en parkeerterreinen.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in een contour van 10-6 als grenswaarde. Het realiseren van kwetsbare objecten binnen deze contour is niet toegestaan. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van een risicovolle activiteit ophoudt. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de ramp. Voor groepsrisico is er geen grenswaarde, maar een richtwaarde. In het Bevi is deze verantwoordingsplicht (door de overheid) voor het groepsrisico rond inrichtingen wettelijk geregeld. De verantwoording houdt in dat wordt aangegeven of risico's acceptabel zijn en welke maatregelen worden genomen om de risico's te verkleinen. Er zal zoveel mogelijk rekening moeten worden gehouden met deze richtwaarde. Afwijken van de richtwaarde zal grondig moeten worden gemotiveerd.

In de directe omgeving van het plangebied worden geen gevaarlijke stoffen vervoerd. Bovendien komt het gebouw niet in de nabijheid van belangrijke leidingen en bedrijvigheid met opslag van gevaarlijke stoffen te liggen (zie risico contourenkaart provincie Zuid-Holland[9]).



Risico contourenkaart provincie Zuid-Holland en ligging locatie

Ten westen van de kern van Hillegom is DRAKA interfoam gesitueerd. Deze inrichting is nog niet meegenomen in de risicokaart van Zuid-Holland, maar dient wel gezien te worden als een inrichting waar risicovolle activiteiten plaats vinden. In een eerder stadium is het voor de bestemmingsplanwijziging, noodzakelijk voor de mogelijke realisatie van het Fioretticollege ten westen van het plangebied gelegen, onderzoek gedaan in het kader van het Bevi. Hiervoor is een zogenaamde QRA (kwantitatieve risico analyse) door het bureau Oranjewoud/Save uitgevoerd (onderzoeksrapport 174248 071183 - Z58 revisie 02- 13 december 2007, zie bijlage).

[9] http://nederland.risicokaartinvoer.nl/risicokaart.html?prv=Zuid-Holland

Uit zowel het onderzochte en in beeld gebrachte plaatsgebonden en groepsrisico blijkt, dat voor het plaats-gebonden risico de locatie van het Fioretticollege buiten de contouren ligt en dat de waarde beduidend lager is dan de bepalende contour 10-6. Voor het groepsrisico geldt dat deze ruim onder de oriëntatiewaarde blijft. De beoogde realisatie van het Fioretticollege is gepland op het perceel direct naast de locatie van DRAKA interfoam gelegen. De beoogde locatie uit voorliggend plan is op een aanzienlijk grotere afstand (250m) gelegen van de perceelgrens van DRAKA interfoam. Derhalve kan gesteld worden dat aan de hand van het onderzoek duidelijk wordt dat de herontwikkeling van een beperkt aantal woningen op de voorgestelde locatie geen belemmering vormt in het kader van de externe veiligheid.

Conclusie
De projectlocatie is niet gelegen binnen de contouren, gesteld in het kader van de externe veiligheid, van omliggende bedrijven. Dit kan men concluderen aan de hand van zowel de risicokaart als uit een onderzoek naar de gevolgen voor de externe veiligheid in het kader van de inrichting DRAKA interfoam. Nabij de projectlocatie bevinden zich geen bedrijven of andere activiteiten die de externe veiligheid beïnvloeden. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit project.

4.4 Geluid

Wegverkeer
De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het wegverkeer, het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). In artikel 82 van de Wgh is opgenomen dat in principe de geluidbelasting op woningen niet de 50 dB(A) mag overschrijden. Indien nieuwe geluidsgevoelige functies worden toegestaan binnen de wettelijke onderzoekszones van wegen, stelt de Wet geluidhinder de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidbelasting.

Het projectgebied ligt direct aan de Hoofdstraat. Deze weg heeft een 30 km/uur regime. Voor 30 km wegen geldt de onderzoeksverplichting niet. Echter de verkeersintensiteit in de Hoofdstraat is dusdanig hoog dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening een akoestisch onderzoek gewenst is. Daarbij is het projectgebied gelegen in de onderzoekszone van de Leidsestraat (N208). Op de Leidsestraat geldt een snelheidsregime van 50 km/uur. Voor deze weg geldt een onderzoekszone van 200 meter. In de omgeving liggen verder nog de Beekkade, de Haven en de Kerkstraat. Deze wegen dienen als ontsluitingswegen voor de omliggende woningen. De verkeersintensiteit op deze wegen is dermate laag dat deze niet worden meegenomen in het akoestisch onderzoek. SAB Arnhem heeft een akoestisch onderzoek[10] uitgevoerd ten behoeve van het project in het pand aan de Hoofdstraat 154.

Leidsestraat
Uit de resultaten van het akoestisch onderzoek blijkt dat naar verwachting de voorkeurgrenswaarde ten gevolge van het wegverkeer op de Leidsestraat niet wordt overschreden. Tussen de Leidsestraat en het projectgebied staat een groot aantal gebouwen, dat naar verwachting voldoende afschermende werking heeft.

Hoofdstraat
Gedurende het onderzoek is er op de Hoofdstraat een geluidsbelasting van 59 dB gemeten ten gevolge van het wegverkeer. De hoogst toelaatbare geluidsbelasting voor nieuw te bouwen woningen langs een 50 km-weg is 63 dB. De gemeten geluidsbelasting is dus lager dan de maximaal toelaatbare geluidsbelasting. Echter betekent de gemeten geluidsbelasting wel dat er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. In het kader van de Wet geluidhinder zal er een ontheffing hogere voorkeursgrenswaarde moeten worden aangevraagd bij de gemeente Hillegom. Door het ontbreken van de onderzoeksverplichting voor de Hoofdstraat (30k km/uur regime) is het echter niet mogelijk om voor de woningen ten gevolge van de geluidhinder een hogere waarde aan te vragen bij de gemeente.

[10] SAB Arnhem (5 augustus 2009), projectnummer: 90599, Akoestisch onderzoek Hoofdstraat 154 te Hillegom

In het onderzoek wordt tevens gewezen op de overschrijding van de binnenwaarde. In het kader van het Bouwbesluit dient een binnenwaarde van 33 dB te worden gehandhaafd. Uit de resultaten blijkt dat er een overschrijding van 31 dB wordt bereikt. Bij het verlenen van een bouwvergunning zal derhalve rekening moet worden gehouden met aanvullende gevelmaatregelen. Bij de beoordeling van het plan moet tevens rekening gehouden worden met compenserende factoren ten aanzien van het wooncomfort, te weten:

- Alle woningen in het plan hebben één of meerdere geluidsluwe gevels.
- De buitenruimte is bij woningen aan de geluidsluwe zijde van de woning gelegen.

Andere vormen van geluidhinder
Er zijn geen andere geluidsbronnen in de directe omgeving die van invloed zijn op het toekomstige gebruik van de gronden.

Conclusie
Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er voor de Hoofdstraat rekening moet worden gehouden met een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Aangezien het voor 30 km/uur wegen niet mogelijk is een ontheffing hogere voorkeursgrenswaarde aan te vragen, is er ondanks de overschrijding toch sprake van een goede ruimtelijke ordening. Wel wordt er gewezen op het feit dat er bij de aanvraag van de bouwvergunning rekening moet worden gehouden met extra gevelmaatregelen in het kader van de gewenste binnenwaarde.

4.5 Luchtkwaliteit

De Eerste Kamer heeft op 9 oktober 2007 het wetsvoorstel voor de wijziging van de ‘Wet milieubeheer’ goedgekeurd (Stb. 2007, 414). Omdat hoofdstuk 5 titel 2 handelt over luchtkwaliteit staat de nieuwe titel 2 bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. De Wet luchtkwaliteit introduceert het onderscheid tussen ‘kleine’ en ‘grote’ projecten. Kleine projecten dragen niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit. Een paar honderd grote projecten dragen juist wel ‘betekenende mate’ bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het gaat vooral om bedrijventerreinen en infrastructuur (wegen).
Wat het begrip ‘in betekenende mate’ precies inhoudt, staat in een AMvB. Deze AMvB is sinds het in werking treden van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) op 1 augustus 2009 van kracht.
Op hoofdlijnen komt het erop neer dat ‘grote’ projecten die jaarlijks meer dan 3 procent bijdragen aan de jaargemiddelde norm voor fijn stof en stikstofdioxide (1,2 microgram per m3) een ‘betekenend’ negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. ‘Kleine’ projecten die minder dan 3 procent bijdragen, kunnen doorgaan zonder toetsing. Dat betekent bijvoorbeeld dat lokale overheden een woonwijk van minder dan 1.500 huizen niet hoeven te toetsen aan de normen voor luchtkwaliteit. Deze kwantitatieve vertaling naar verschillende functies is neergelegd in de Regeling niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen.

Zolang het NSL nog niet in werking is getreden en er dus nog geen besluitvorming is over de maatregelen, hanteert de AMvB tijdelijk een lagere grens voor ‘in betekenende mate’: 1 procent in plaats van de bovengenoemde 3 procent, ofwel 500 woningen in plaats van 1.500. Zolang het NSL nog niet van kracht is, kunnen projecten boven de 1 procent alleen doorgang vinden als projectsaldering wordt toegepast.

In het kader van de ruimtelijke onderbouwing moeten twee aspecten in beeld gebracht worden. Ten eerste laat de luchtkwaliteit de nieuwe functie toelaat. Hiervoor zal veelal gebruikt gemaakt kunnen worden van de jaarlijkse rapportage. Daarnaast moet uit de onderbouwing blijken of het project is aan te merken als een project van in niet betekende mate. Het kan hiervoor noodzakelijk zijn dat een CAR-berekening wordt opgesteld.

In december 2006 is een onderzoek luchtkwaliteit[11] uitgevoerd (zie bijlage toelichting), waarin de gevolgen van de beoogde ontwikkelingen voor de luchtkwaliteit zijn onderzocht en getoetst. In het rapport zijn concentratieberekeningen uitgevoerd naar de luchtkwaliteit ter plaatse. In 2007, 2010 en 2017 wordt voldaan aan alle grenswaarden voor stikstofdioxide (NO2), fijn stof (PM10), benzeen (C6H6), zwaveldioxide (SO2) en koolmonoxide (CO). Daarmee kan geconcludeerd worden dat de luchtkwaliteit de nieuwe functie, de toevoeging van twee woningen en één winkelfunctie toelaat. Daarnaast kan het project gezien de omvang aangemerkt worden als een NIBM project.

Conclusie
Er worden luchtgevoelige bestemmingen toegevoegd, deze zijn gezien de luchtkwaliteit op de ontwikkelingslocatie toelaatbaar. Ook leidt de toevoeging niet tot een overschrijding van de gestelde grenswaarden. Dit omdat het project niet in betekende mate bijdraagt aan een eventuele verslechtering.

4.6 Bodem

In het kader van de bestemmingsplanprocedure dient aangetoond te worden dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater van het plangebied in overeenstemming zijn met het beoogde gebruik. De bodemkwaliteit kan namelijk van invloed zijn op de beoogde functie van het plangebied. Om te kunnen beoordelen of de bodemkwaliteit en de beoogde functie van het plangebied bij elkaar passen moet eerst naar de huidige functie van het plangebied worden gekeken.

Conclusie
Aangezien het bouwplan een inpandige verbouwing betreft, is een bodemonderzoek niet noodzakelijk. Bodem vormt geen belemmering voor de realisatie van het bouwplan. Hierbij opgemerkt dat indien men uitbreiding in de tuin wil realiseren, men alsnog een bodemonderzoek moet uitvoeren in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing

4.7 Ecologie

Sinds 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Deze wet biedt het juridisch kader voor de bescherming van dier- en plantensoorten in Nederland. In de Flora- en faunawet zijn EU-richtlijnen voor de bescherming van soorten opgenomen (Habitatrichtijn, Vogelrichtlijn) en het internationale CITES-verdrag voor de handel in bedreigde diersoorten. In de wet zijn algemene en specifieke verboden vastgelegd ten aanzien van beschermde plant- en diersoorten.
Naast een aantal in de wet (en daarop gebaseerde besluiten) vermelde specifieke mogelijkheden om ontheffing te verlenen van in de wet genoemde verboden, geeft de wet een algemene ontheffingsbevoegd-heid aan de minister van LNV (artikel 75, lid 3).

Bij ruimtelijke ingrepen zoals het realiseren van woningbouw, dient rekening te worden gehouden met de natuurwaarden ter plaatse. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebiedsbescherming en soortenbescherming.
Gebiedsbescherming kan volgen uit de aanwijzing van een gebied in het kader van bijvoorbeeld de Habitat- of Vogelrichtlijn. Wat betreft soortbescherming is de Flora- en faunawet van toepassing. Hier wordt onder andere de bescherming van dier- en plantensoorten geregeld. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient te worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige natuurwaarden. Als hiervan sprake is, moet ontheffing of vrijstelling worden aangevraagd.

Gebiedsbescherming
Aangezien het projectgebied niet in of nabij een Vogel- en Habitatrichtlijngebied of een beschermd Natuur-monument ligt, is gebiedsbescherming in het kader van de Natuurbeschermingwet niet aan de orde.

---

[11] SAB Arnhem, luchtkwaliteitsonderzoek Hoofdstraat 154 te Hillegom, 29 december 2006 (projectnummer 62082)

Soortenbescherming

Er zijn een tweetal algemene voorwaarden vanuit de Flora- en faunawet van toepassing:

1. in het broedseizoen van vogels (half maart tot half juli) mogen de vegetatie, bosjes en opstallen in het projectgebied niet worden verwijderd. De start van werkzaamheden tijdens deze periode zouden leiden tot directe verstoring van broedvogels en het broedsucces. Alle vogels zijn beschermd. Er is geen vrijstelling te verkrijgen in het kader van de Flora- en faunawet voor activiteiten die vogels in hun broedseizoen zouden kunnen verstoren;
2. op basis van de zorgplicht volgens artikel 2 van de Flora- en faunawet dient bij de uitvoering van de werkzaamheden voldoende zorg in acht te worden genomen voor de in het wild levende dieren en hun leefomgeving. Dit houdt in dat bij het uitvoeren van werkzaamheden altijd rekening moet worden gehouden met aanwezige planten en dieren. Zo dienen maatregelen te worden getroffen om bijvoorbeeld verstoring tot een minimum te beperken. Dieren moeten de gelegenheid hebben om uit te wijken en mogen niet opzettelijk worden gedood. Dit kan door:
    - het beperken van verlichting tijdens de avonduren in zomer, voorjaar en herfst ten behoeve van vleermuizen en andere nachtdieren;
    - het slopen en rooien starten buiten het voortplantingsseizoen en het winter(slaap)seizoen. Zodat het projectgebied ongeschikt is voor dieren.

In het kader van onderhavig project moet worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige beschermde soorten zoals de Flora- en faunawet die geeft. Als hiervan sprake is, moet ontheffing of vrijstelling worden aangevraagd. Voorts moet bekeken worden of er effecten zijn op aangewezen gebieden zoals Vogel- en/of Habitatrichtlijngebieden. Op grond van de flora en fauna wetgeving dient dus onderzocht te worden in hoeverre ruimtelijke plannen negatieve gevolgen hebben op beschermde dier- en plantensoorten, de zogenaamde rode lijst, en of er compenserende of mitigerende maatregelen genomen moeten worden. Uit de rapportage van het Natuurloket blijken de volgende soorten in het kilometerhok waar de projectlocatie binnen valt, voor te komen (zie onderstaande tabel):
Vaatplanten:

- 2 van de Flora- en faunawet lijst 1;
- 2 van de Flora- en faunawet lijst 2;
- 1 van de Rodelijst.

Rapportage voor kilometerhok X:099 / Y:478

Soortgroep	FF1*	FF23*	FF vogels	Hrl*	RL*	Volledigheid*	Detail*	Actualiteit*
Vaatplanten	2	2			1	slecht	-	1975-1990
Mossen						matig		1997-2007
Korstmossen						niet		1992-2007
Paddestoelen						niet		1992-2007
Zoogdieren						niet		1997-2007
Broedvogels						niet		1996-2007
Watervogels						niet		96/97-06/07
Reptielen						niet		1992-2007
Amfibieën						niet		1992-2007
Vissen						niet		1992-2007
Dagvlinders						slecht		1998-2008
Nachtvlinders						niet		1980-2008
Libellen						matig		1993-2007
Sprinkhanen					0	redelijk		1993-2007
Overige ongewervelden						niet		1993-2007

Rapportage kilometerhok, www.natuurloket.nl

Volgens de rapportage bevinden zich in het kilometerhok geen noemenswaardige hoeveelheden aan beschermde dier- en of plantensoorten. Echter opgemerkt moet worden dat het kilometerhok nauwelijks tot helemaal niet is onderzocht op verschillende soorten. Aan de hand van deze rapportage kan dus niet worden uitgesloten dat er in het plangebied geen beschermde dier- en of plantensoorten voorkomen. Omdat de voorgestelde ingrepen zich beperken tot een wijziging van inpandig gebruik en het bestaande groen ter plaatse niet wordt aangetast, is de verwachting dat de ontwikkeling geen negatieve effecten heeft op leefgebieden en daarmee op eventueel voorkomende soorten. Ook zijn er vanuit de flora en fauna geen beperkingen voor de uitvoering van de werkzaamheden.

Conclusie
In het kader van flora- en fauna zijn er geen belemmeringen. Wel gelden de voorwaarden met betrekking tot het broedseizoen van vogels en de zorgplicht. Er is geen onderzoek nodig om de gevolgen van de ingreep voor de strikt beschermde soorten uit de Flora- en faunawet te kunnen bepalen, en een ontheffing in het kader van de flora- en faunawet is niet noodzakelijk.

4.8 Water

In het kader van het verkrijgen van een duurzaam watersysteem hebben Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen in 2001 de Startovereenkomst waterbeleid 21e eeuw (WB'21) ondertekend. Onderdeel van het nieuwe waterbeleid is de "watertoets": de check van ruimtelijke plannen aan de gevolgen voor het watersysteem. Water heeft invloed op de ruimtelijke ordening. Het kabinetsstandpunt 'Waterbeleid in de 21e eeuw' geeft aan dat bij nieuwe ruimtelijke besluiten water voortaan expliciet in beeld moet worden gebracht. Daarom dient de beschrijving van een ruimtelijk plan een volledig uitgebouwde waterparagraaf te hebben. Zo'n paragraaf bevat de 'watertoets'. Het doel van het uitvoeren van deze toets is te waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen bij de planvorming expliciet en op een evenwichtige wijze in de beschouwing worden genomen. In de navolgende paragraaf wordt een en ander nader uiteengezet.

Ruimtelijke plannen dienen een waterparagraaf te bevatten. Initiatiefnemers van ruimtelijke plannen moeten in een vroegtijdig stadium van het planvormingsproces de waterbeheerder(s) betrekken. De initiatiefnemer vraagt de waterbeheerder(s) om een wateradvies in de vorm van een watertoets. In de waterparagraaf worden de watertoets en de uitkomsten van het overleg opgenomen. Op basis van de watertoets zal de waterbeheerder Keurontheffing en, indien nodig, een Wvo-vergunning (Wet verontreiniging oppervlaktewater) verlenen. In het kader van dit project heeft overleg met Hoogheemraadschap van Rijnland plaatsgevonden.

Rijksbeleid
De landelijke hoofdlijnen van het beleid op het gebied van de waterhuishouding zijn in de Vierde Nota Waterhuishouding en in de nota Waterbeleid 21e eeuw aangegeven, waarbij integraal waterbeheer en de watersysteembenadering belangrijke uitgangspunten vormen. Er wordt gestreefd naar een veilig en bewoonbaar land met gezonde en duurzame watersystemen. Relevant in dit kader is het streven naar duurzaam stedelijk waterbeheer, vergroting van de waterberging van watersystemen en een goede afstemming van het water- en het ruimtelijke ordeningsbeleid.

Beleid provincie Zuid-Holland
Voor bebouwd oppervlak (stedelijk gebied en glastuinbouwgebied) houdt de provincie in haar beleidsplan Milieu en Water en in de Nota planbeoordeling vast aan de norm van netto 10% open water.

Beleid Hoogheemraadschap van Rijnland
Kort gezegd komt het beleid van het Hoogheemraadschap van Rijnland, voor waterneutraal bouwen, op het volgende neer: Het extra waterbezwaar in boezemland als gevolg van de toename van verhard oppervlak (bebouwing, drainage e.d.) kan worden opgevangen als in het plangebied een oppervlak gelijk aan 15% van het nieuw aan te leggen verhard oppervlak gereserveerd wordt voor extra open water. Dit open wateroppervlak komt bovenop het al bestaande oppervlak aan open water.

Waterberging
Bij ruimtelijke ontwikkelingen waar het verhard oppervlak toeneemt - en/of waarbij het waterbergend vermogen afneemt - moet aanvullende waterberging -bijvoorbeeld in de vorm van open water, infiltratievoorzieningen, etc.- worden gerealiseerd. Binnen het projectgebied dient voldoende ruimte gereserveerd te worden voor waterberging. In de gebiedsspecifieke uitwerking is door de regionale waterbeheerder het uiteindelijke percentage aanvullende waterberging vastgesteld. Uitgegaan moet worden van een toevoeging van 15% (van het toegenomen verharde oppervlak) open water. Bij de beoordeling van alle ruimtelijke plannen door Rijnland zal op dit criterium van 15% worden getoetst. Deze 15%-regel is een flexibele norm, omdat niet meer wordt uitgegaan van een minimaal benodigd percentage van het totale plangebied, maar van een percentage van de verandering van het verharde oppervlak

binnen het plangebied. Als nulsituatie geldt de actuele situatie op het moment van beoordeling van het ruimtelijk plan.

Beheer en veiligheid
Het Hoogheemraadschap van Rijnland is primair verantwoordelijk voor het waterbeheer in het projectgebied en draagt zorg voor duurzame veiligheid tegen en met het water en voor blijvend genoeg water van goede kwaliteit op de juiste plaats. Naast planologische bescherming van de bestaande waterlopen en hoofdwatergangen met een beschermde zone gelden ook de voorschriften uit de Keur van het Hoogheemraadschap van Rijnland.

Kenmerken watersysteem
Het projectgebied is gelegen in het stedelijk gebied van de kern Hillegom. Het regenwater in het projectgebied dat neerkomt op het verharde oppervlak wordt afgevoerd via het rioolstelsel. Het regenwater dat neerkomt op niet verhard oppervlak wordt opgenomen in de bodem.

Water in relatie tot ontwikkeling
De ontwikkeling betreft een inpandige verbouwing. Het verhard oppervlak zal gelijk blijven. Er zijn in de huidige situatie, geen knelpunten in de waterhuishouding van het gebied bekent. De verwachting is dat de huidige waterhuishouding door de nieuwbouw niet wordt verstoord.

Conclusie
Aangezien het project een inpandige verbouwing betreft en de verharde/bebouwde oppervlakte van de huidige situatie gelijk zal blijven kan geconcludeerd worden dat de oppervlakte verharding van het plangebied niet zal toenemen. Aandachtspunt, in het kader van duurzaam bouwen, is dat er bij de verbouwwerkzaamheden geen toepassing mag zijn van uitloogbare materialen. Het plan heeft geen negatieve invloed op de kwaliteits- en kwantiteitseisen zoals door het Hoogheemraadschap gesteld.

4.9 Parkeren

Ontsluiting / bereikbaarheid
De locatie ligt in de bebouwde kom van Hillegom aan de Hoofdstraat. De maximaal toegestane snelheid bedraagt 30 km/h. De nieuwbouw bestaat uit 3 woningen in plaats van 1 woning en een kantoor. De bestaande winkelruimte op de begane grond zal worden gesplitst in twee winkelruimten. De woningen worden ontsloten op de Hoofdstraat. De verwachting is dat er niet of nauwelijks sprake zal zijn van extra verkeer als gevolg van de projectontwikkeling aangezien het netto nieuwbouw betreft van 2 woningen, waarbij een kantoor zal verdwijnen. Verkeersmaatregelen worden dan ook niet nodig geacht. De realisatie van de woningen op deze locatie zal niet leiden tot onaanvaardbare verkeershinder.

Parkeren
Het projectgebied is gelegen binnen een blauwe zone (parkeren laden/lossen tot maximaal 1 uur). Eventuele parkeermogelijkheden moeten worden verkregen middels een vergunning. De verwachting is dat er niet of nauwelijks sprake zal zijn van extra parkeerbehoefte als gevolg van de projectontwikkeling aangezien het netto nieuwbouw betreft van 2 woningen, waarbij een kantoor zal verdwijnen. Bewoners van de woningen kunnen eventueel gebruik maken van openbare parkeergelegenheden in de nabije omgeving van het plangebied.

Conclusie
Geconcludeerd kan worden dat het projectplan geen nadelige gevolgen heeft voor de bestaande verkeerskundige situatie.

4.10 Archeologie en cultuurhistorie

Door de ondertekening van het Verdrag van Malta (Valletta, 1992) heeft Nederland zich verplicht tot het beschermen van het archeologisch erfgoed. Uitgangspunt van het verdrag is het archeologische erfgoed waar mogelijk te behouden.

De gemeente Hillegom heeft sinds 2007 haar eigen Nota Archeologie en “Archeologische vindplaatsen en verwachtingskaart”. Deze nota dient een eerste aanzet te geven voor het formuleren van het gemeentelijk archeologisch beleid, en te inventariseren wat er in deze ‘overgangsfase’ door de gemeente Hillegom op het gebied van de archeologische monumentenzorg geregeld dient te worden, uitgaande van de aanstaande wettelijke verplichting hiertoe. Deel II betreft (de toelichting op) de gemeentelijke archeologische beleidskaart, die de op lokale schaal minder nauwkeurige CHS als instrument in de ruimtelijke planafweging dient te vervangen.

Conclusie

Het project omvat een interne verbouwing, waarbij geen graaf en grond werkzaamheden zullen plaatsvinden. Een archeologisch onderzoek zal derhalve niet noodzakelijk zijn.

5. Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een (voor) ontwerp bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 lid 1, sub f van het Bro onderzoek plaats te vinden naar de uitvoerbaarheid van het plan.

Het project wordt op particulier initiatief gerealiseerd. De kosten in verband met de realisatie van de woningen zijn dan ook voor rekening van de initiatiefnemer. De kosten voor het volgen van de bestemmingsplanprocedure zullen via de gemeentelijke legesverordening aan de initiatiefnemer worden doorberekend. Het woningbouwproject wordt gefinancierd uit eigen middelen van de initiatiefnemer.

Op basis van afdeling 6.4, artikel 6.12, lid 2 van de Wro kan de gemeenteraad bij het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien:

a. het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is;
b. het bepalen van een tijdvak of fasering als bedoeld in artikel 6.13, eerste lid, onder c, 4°, onderscheidenlijk 5°, niet noodzakelijk is, en;
c. het stellen van eisen, regels, of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13, tweede lid, onderscheidenlijk b, c of d, niet noodzakelijk is.

In onderhavige situatie wordt voldaan aan bovenstaande voorwaarden, omdat het kostenverhaal van het project volledig geregeld wordt in de anterieure overeenkomst.

Planschaderisicoanalyse
Ten behoeve van de economische haalbaarheid is gewenst een planschaderisicoanalyse uit te voeren. De analyse maakt zichtbaar welke omliggende objecten (woningen) bij uitvoering van de planvorming benadeeld worden. Benadeling is op verschillende manieren mogelijk, bijvoorbeeld: een negatieve beïnvloeding van de bezonning, toename van lawaai etc. Er wordt in de risicoanalyse een planologische vergelijking gemaakt tussen de huidige situatie en de toekomstige situatie. Bij de benadeling wordt rekening gehouden of deze consequenties bekend waren bij aanschaf van het object dan wel het perceel. Ten aanzien van eventuele kosten die voortvloeien uit planschade is de initiatiefnemer verantwoordelijk.

Conclusie
Het project wordt op particulier initiatief gerealiseerd. De kosten in verband met de realisatie zijn dan ook voor rekening van de initiatiefnemer. Er zijn geen aanwijzingen om aan de economische haalbaarheid van het plan te twijfelen. De economische uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan is met het afsluiten van de anterieure overeenkomst aangetoond.

5.2 Maatschappelijk uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een (voor)ontwerpbestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 lid 1, sub c overleg te worden gevoerd als bedoeld in artikel 3.1.1. Bro. Op basis van het eerste lid van dit artikel wordt overleg gevoerd met het waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.
Tevens dient op grond van artikel 3.1.6 lid 1, sub e een onderbouwing te worden opgenomen over de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken. Hiertoe wordt in het navolgende het verslag van het artikel 3.1.1 Bro overleg, het inspraakverslag en zienswijzenverslag opgenomen.

Het ontwerpbestemmingsplan zal conform afdeling 3.4 Awb gedurende 6 weken ter inzage gelegd worden. Hierbij is er de mogelijkheid van zienswijzen voor een ieder, ook voor overlegpartners. Na vaststelling door de Raad zal het vaststellingsbesluit bekend gemaakt worden. Het bestemmingsplan ligt na bekendmaking dan 6 weken ter inzage. Gedurende deze termijn is er de mogelijkheid van beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State.

Gezien bovenstaande bestaan er planologisch geen bezwaren om medewerking aan het bouwplan te verlenen door daarvoor een bestemmingsplanprocedure te doorlopen.

5.2.1 Verslag artikel 3.1.1 Bro overleg

Conform het bepaalde in artikel 3.1.1 is vooroverleg gevoerd met de verschillende overlegpartners. De uitkomsten van dit vooroverleg zijn opgenomen als bijlage bij deze toelichting. In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 Bro is het voorontwerpbestemmingsplan Hoofdstraat 154 voorgelegd aan de volgende overlegpartners:

- VROM-Inspectie;
- het Hoogheemraadschap van Rijnland;
- provincie Zuid-Holland.

Alle overlegpartners hebben een reactie gegeven op het voorontwerp bestemmingsplan Hoofdstraat 154 Hillegom.
VROM-Inspectie laat bij brief van 11 januari 2010 weten dat het voorontwerpbestemmingsplan Hoofdstraat 154 geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen. De overlegreactie is opgenomen in de bijlage van deze toelichting.
Het Hoogheemraadschap van Rijnland laat bij brief van 30 december 2009 weten een positief wateradvies af te geven voor het plan. Het plan gaf geen aanleiding tot het maken van enkele opmerkingen. De overlegreactie is opgenomen in de bijlage van deze toelichting.
De provincie laat per brief van 16 december 2009 weten dat het voorontwerpbestemmingsplan Hoofdstraat 154 conform het provinciale beleid is. Het plan geeft aanleiding tot de volgende reactie. Het provinciale beoordelingskader is per 1 juli 2008 vormgegeven in het interim-beleid, bestaande uit de streekplannen en de nota Regels voor Ruimte. Het plan is conform dit beleid.

5.2.2 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van donderdag 29 april 2010 tot en met woensdag 9 juni 2010 (zes weken) in het gemeentehuis van Hillegom voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende de termijn dat het plan ter inzage lag is een ieder in de mogelijkheid geweest schriftelijk of mondeling een zienswijze naar voren te brengen aan de gemeenteraad van Hillegom.
Het plan heeft geen aanleiding gegeven tot het indienen van zienswijzen.

6. Bijlage

- Bijlage 1: Luchtkwaliteit onderzoek Hoofdstraat 154 te Hillegom;
- Bijlage 2: Akoestisch onderzoek Hoofdstraat 154 te Hillegom;
- Bijlage 3: reacties artikel 3.1.1. Bro vooroverleg.

Planregels

Bestemmingsplan
Hoofdstraat 154 te Hillegom

Gemeente Hillegom

BURO SRO

stedenbouw + ruimtelijke ordening + ontwikkelingsmanagement

Inhoudsopgave

1. Inleidende regels 5

Artikel 1 Begrippen 5
Artikel 2 Wijze van meten 8

2. Bestemmingsregels 9

Artikel 3 Gemengd (G) 9

3. Algemene regels 10

Artikel 4 Anti-dubbeltelregel 10
Artikel 5 Algemene gebruiksregels 10
Artikel 6 Algemene ontheffingsregels 10

4. Overgangs- en slotregels 11

Artikel 7 Overgangsrecht 11
Artikel 8 Slotregel 11

1. Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

1. het plan
het bestemmingsplan Hoofdstraat 154 te Hillegom van de gemeente Hillegom;

2. aanbouw
een gebouw dat als afzonderlijke ruimte is gebouwd aan een hoofdgebouw waarmee het in directe verbinding staat, welk gebouw onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw;

3. aanduiding
een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden;

4. aanduidingsgrens
de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;

5. aan huis verbonden beroep/bedrijf
een dienstverlenend beroep op zakelijk, maatschappelijk, juridisch, medisch, ontwerptechnisch of kunstzinnig gebied, dat in of bij een woning wordt uitgeoefend door de bewo(o)n(st)er, waarbij de woning in overwegende mate de woonfunctie behoudt en dat een ruimtelijke uitwerking of uitstraling heeft die met de woonfunctie in overeenstemming is;

6. bebouwing
één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde;

7. bestaand
bij bouwwerken: een bouwwerk dat op het moment van terinzagelegging van het ontwerp van het plan bestaat of wordt gebouwd, dan wel nadien kan worden gebouwd krachtens een bouwvergunning, waarvoor de aanvraag voor het tijdstip van terinzagelegging is ingediend, tenzij in de regels anders is bepaald;
bij gebruik: het gebruik dat op het moment van terinzagelegging van het ontwerp van het plan bestaat, tenzij in de regels anders is bepaald;

8. bestemmingsplan
de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0534.bphoofdstraat154-VA01 met de bijbehorende regels (en eventuele bijlagen indien van toepassing);

9. bestemmingsgrens
de grens van een bestemmingsvlak;

10. bestemmingsvlak
een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;

11. bijgebouw
een op zichzelf staand, al dan niet vrijstaand gebouw, dat door de vorm onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw;

12. bouwen
het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats;

13. bouwlaag
een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van onderbouw en zolder;

14. bouwgrens de grens van een bouwvlak;

15. bouwperceel een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten;

16. bouwperceelgrens
een grens van een bouwperceel;

17. bouwvlak
een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten;

18. bouwwerk
elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

19. erotisch getinte vermaaksfunctie
een vermaaksfunctie, welke is gericht op het doen plaatsvinden van voorstellingen en/of vertoningen van porno-erotische aard, waaronder begrepen een seksbioscoop, een seksclub en een seksautomatenhal;

20. gebouw
elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;

21. hoofdgebouw
een gebouw dat, gelet op de bestemming, als het belangrijkste bouwwerk op een bouwperceel kan worden aangemerkt;

22. ontheffing
een ontheffing als bedoeld in artikel 3.6 lid 1 sub c van de Wet ruimtelijke ordening;

23. overkapping
een bouwwerk op het erf van een gebouw of standplaats, dat strekt tot vergroting van het woongenot van het gebouw of de standplaats en dat, voor zover gebouwd vóór (het verlengde van) de voorgevel van een gebouw, geen tot de constructie zelf behorende wanden heeft en, voor zover gebouwd achter (het verlengde van) de voorgevel van een gebouw, maximaal drie wanden heeft waarvan maximaal twee tot de constructie behoren;

24. peil
- voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
- voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de hoogte van het terrein ter hoogte van die hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw;
- indien in of op het water wordt gebouwd: de hoogte van het terrein ter plaatse van het meest nabij gelegen punt waar het water grenst aan het vaste land;

25. prostitutie
het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding;

26. seksinrichting
een voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in de omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht of vertoningen van erotische/pornografische aard plaatsvinden, waaronder in ieder geval worden verstaan een prostitutiebedrijf, een erotische massagesalon, een seksbioscoop, een seksautomatenhal, een sekstheater of een parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar;

27. uitbouw
een gebouw dat als vergroting van een bestaande ruimte is gebouwd aan een hoofdgebouw, welk gebouw door de vorm kan worden onderscheiden van het hoofdgebouw en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw;

28. voorgevel
de naar de weg gekeerde gevel van een gebouw of, indien het een gebouw betreft met meer dan één naar de weg gekeerde gevel, de gevel die op het moment van ter inzagelegging van het ontwerp van het plan kennelijk als zodanig diende te worden aangemerkt;

29. wijziging
een wijziging als bedoeld in artikel 3.6 lid 2 van de Wet ruimtelijke ordening;

30. woning
een complex van ruimten, uitsluitend bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

Artikel 2 Wijze van meten

1. Bij toepassing van deze planregels wordt als volgt gemeten:
    1. de afstand tot de zijdelingse bouwperceelgrens tussen de zijdelingse grens van het bouwperceel en een bepaald punt van het bouwwerk, waar die afstand het kortst is;
    2. de bouwhoogte van een bouwwerk vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;
    3. de goothoogte van een bouwwerk vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot c.q. de druiplijn, het boeibord of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel, met dien verstande dat balkonhekken tot 1 m bij aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen hierbij niet worden meegerekend;
    4. de horizontale diepte van een gebouw de diepte van een gebouw, gemeten loodrecht vanaf de gevel waaraan wordt gebouwd;
    5. de inhoud van een bouwwerk tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen;
    6. de oppervlakte van een bouwwerk tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk;
    7. de oppervlakte van een overkapping tussen de buitenzijde van de afdekking van de overkapping, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van de overkapping.
2. Bij toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen worden ondergeschikte bouwonderdelen, als plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, schoorstenen, liftschachten, gevel- en kroonlijsten, luifels, balkons en overstekende daken buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding van bouwgrenzen niet meer dan 1 m bedraagt.

2. Bestemmingsregels

Artikel 3 Gemengd (G)

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor gemengd aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. detailhandel uitsluitend op de eerste bouwlaag;
b. maximaal drie nieuw te realiseren woningen op de bovenliggende bouwlagen;

met bijbehorende gebouwen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tuinen, erven en water

3.2 Bouwregels

Hoofdgebouwen voldoen aan de volgende kenmerken:

a. gebouwd binnen het bouwvlak, waarbij de voorgevel in de naar de weg gekeerde bouwgrens gesitueerd moet worden;
b. goothoogte maximaal de op de plankaart aangegeven goothoogte;
c. bouwhoogte maximaal de op de plankaart aangegeven bouwhoogte.

3. Algemene regels

Artikel 4 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 5 Algemene gebruiksregels

Tot een gebruik, strijdig met in het plan aan de grond gegeven bestemming, wordt in ieder geval gerekend:

a. het gebruik van gronden of het laten gebruiken van gronden voor een doel of op een wijze strijdig met de gegeven bestemming;
b. een gebruik van gronden als stort- en/of opslagplaats van grond en/of afval, met uitzondering van een zodanig gebruik voor het normale op de bestemming gerichte gebruik en onderhoud;
c. een gebruik van gronden als stallings- en/of opslagplaats van één of meer aan het gebruik onttrokken machines, voer-, vaar- of vliegtuigen, met uitzondering van een zodanig gebruik voor het normale op de bestemming gerichte gebruik en onderhoud;
d. een gebruik van gronden en bouwwerken voor een seksinrichting dan wel ten behoeve van prostitutie;
e. Het realiseren van nieuwe woningen tenzij dat in de planregels in hoofdstuk 2 nadrukkelijk is toegestaan.

Artikel 6 Algemene ontheffingsregels

6.1 Ontheffingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van de regels:

1. en behoeve van een dakkapel, dakopbouw of gelijksoortige uitbreiding van een gebouw;
2. en ten behoeve van in het plan genoemde goothoogten, bouwhoogten, oppervlakte- en inhoudsmaten, percentages en afstandseisen, waarbij een overschrijding is toegestaan tot maximaal 15% van de goothoogten, bouwhoogten, oppervlakte- en inhoudsmaten, percentages en afstandseisen;
3. en toestaan dat bouwgrenzen worden overschreden, waarbij een overschrijding is toegestaan tot maximaal 2,5 m, en deze noodzakelijk is in verband met de uitmeting van het terrein of uit een oogpunt van doelmatig gebruik van de gronden en/of de bebouwing;
4. en toestaan dat voor de voorgevel dan wel voorgevel rooilijn gebouwd wordt.

6.2 Ontheffingsvoorwaarden

Ontheffing als bedoeld in artikel 6 lid 1 kan slechts worden verleend, mits:

a. de belangen van de eigenaren en/of gebruikers van betrokken en nabijgelegen gronden niet onevenredig worden geschaad;
b. het straat- en bebouwingsbeeld en de verkeersveiligheidsbelangen niet onevenredig worden geschaad;
c. door initiatiefnemer een zekerheidstelling is afgeven met betrekking tot de (plan)kosten;
d. de ontheffing voorzien wordt van een ruimtelijke motivering.

4. Overgangs- en slotregels

Artikel 7 Overgangsrecht

7.1 Overgangsrecht voor bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een bouwvergunning, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot:
    a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
    b. na het tenietgaan als ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de bouwvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Eenmalig kan ontheffing worden verleend van artikel 7 lid 1 sub 1 voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in artikel 7 lid 1 sub 1 met maximaal 10%.
3. artikel 7 lid 1 sub 1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

7.2 Overgangsrecht voor gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in artikel 7 lid 2 sub 1, te veranderen of te laten veranderen in een ander met het plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Indien het gebruik, bedoeld in artikel 7 lid 2 sub 1, na de inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. artikel 7 lid 2 sub 1 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

7.3 Hardheidsclausule

Voor zover toepassing van het overgangsrecht bouwwerken of gebruik leidt tot een onbillijkheid van overwegende aard jegens een of meer natuurlijke personen kunnen burgemeester en wethouders ten behoeve van die persoon of personen van dat overgangsrecht ontheffing verlenen.

Artikel 8 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als: Regels van bestemmingsplan Hoofdstraat 154 te Hillegom van de gemeente Hillegom.

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van

De voorzitter, De griffier,

....

Verbeelding

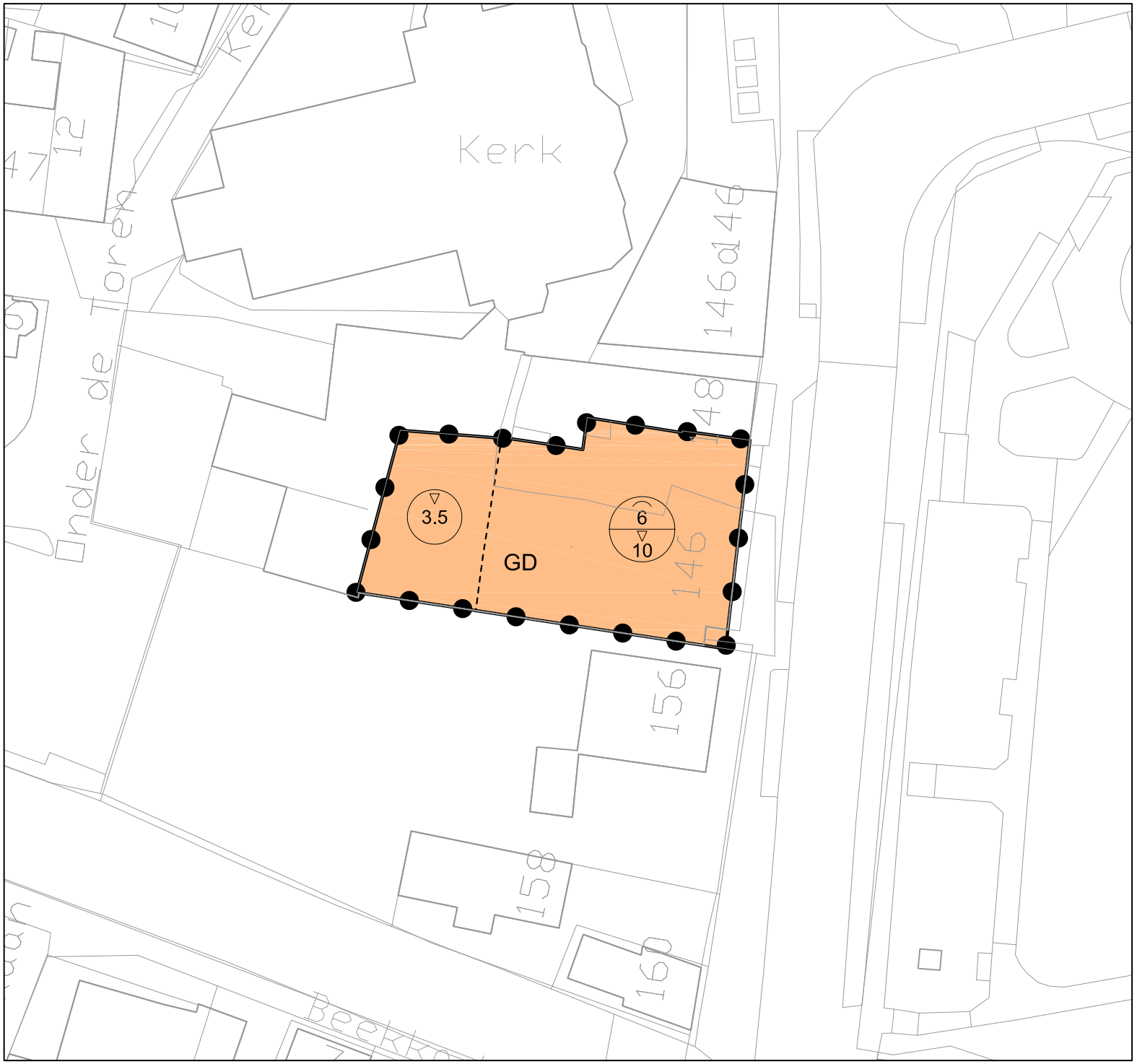
Bestemmingsplan

Hoofdstraat 154 te Hillegom

Gemeente Hillegom

BURO SRO

stedenbouw + ruimtelijke ordening + ontwikkelingsmanagement



Legenda

Plangebied

plangrens

Bestemmingen

GD — Gemengd

Aanduidingen

bouwvlak

bouwvlak

Maatvoeringsaanduidingen

3.5 — Maximale bouwhoogte

8 / 11 — Maximale goot- en bouwhoogte

Bestemmingsplan Hoofdstraat 154
Gemeente Hillegom

schaal:	1:500
datum:	16 september 2009
projectnummer:	SR090072
tekeningnummer:	1
aantal bladen:	1
bladnummer:	1
identificatienr.	NL.IMRO.0534.bphoofdstraat154-VA01
vorige versie:	-
voorontwerp:	-
ontwerp:	29 april 2010
vaststelling:	11 augustus 2010

BURO SRO

Bijlagen

Bestemmingsplan

Hoofdstraat 154 te Hillegom

Gemeente Hillegom

BURO SRO

stedenbouw + ruimtelijke ordening + ontwikkelingsmanagement

luchtkwaliteitsonderzoek

Hoofdstraat 154 te Hillegom

In opdracht van de heer J.W. Der Nederlanden

29 december 2006

projectnummer 62082

INHOUD

1	**INLEIDING**	**1**
1.1	SITUATIESCHETS	1
1.2	DOEL VAN HET ONDERZOEK	1
2	**WETTELIJK KADER**	**2**
2.1	BESLUIT LUCHTKWALITEIT 2005	2
2.2	WET OP DE RUIMTELIJKE ORDENING	3
3	**ONDERZOEKSGEGEVENS**	**4**
3.1	HET PLANGEBIED MET BIJBEHOREND INITIATIEF	4
3.2	HET STUDIEGEBIED	6
4	**ONDERZOEKSCRITERIA**	**7**
4.1	ONDERZOEKSMOMENTEN	7
4.2	ONDERZOEKSMODELLEN	7
4.3	CRITERIA TER BEPALING VAN DE CONCENTRATIES STIKSTOFDIOXIDE EN FIJN STOF	8
4.4	CONCENTRATIES LOOD, ZWAVELDIOXIDE, KOOLMONOXIDE EN BENZEEN	9
5	**CONCENTRATIEBEREKENINGEN**	**11**
5.1	ONDERZOEKSMETHODIEK	11
5.2	DE LUCHTKWALITEIT IN HET STUDIEGEBIED	11
6	**CONCLUSIES**	**12**

BIJLAGE A

VERKEERSGEGEVENS

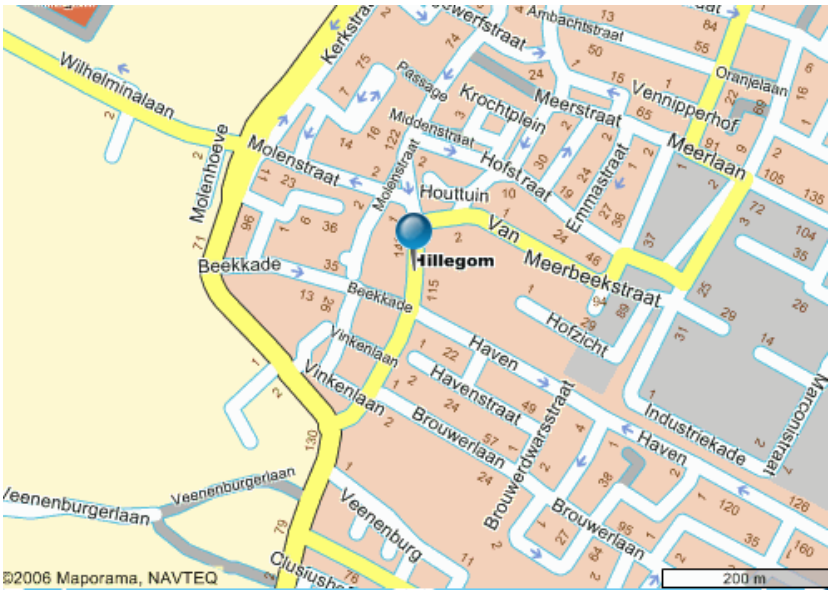
BIJLAGE B

BEREKENING VAN DE LUCHTKWALITEIT IN HET STUDIEGEBIED

1 INLEIDING

1.1 SITUATIESCHETS

De gemeente Hillegom is voornemens medewerking te verlenen aan een initiatief van de heer J.W. Der Nederlanden. Hij is van plan het gebouw aan de Hoofdstraat 154 te Hillegom te verbouwen(zie figuur 1). De verbouwing betreft de splitsing van het bestaande winkelpand op de begane grond in twee winkelpanden en verbouwing van het bovengelegen kantoor en woning tot drie woningen.



figuur 1. globale ligging plangebied

Aangezien het voorgenomen initiatief niet past binnen het geldende bestemmingsplan wordt een vrijstellingsprocedure (artikel 19 WRO) doorlopen om realisatie mogelijk te maken.

1.2 DOEL VAN HET ONDERZOEK

Het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk2005) koppelt de Europese normen voor luchtkwaliteit aan de ruimtelijke ordening in Nederland. Initiatieven voor ruimtelijke ontwikkelingen moeten bij de vaststelling van het ruimtelijk plan dat de ontwikkeling planologisch toestaat, worden getoetst aan de normen uit het Blk2005.
De Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) schrijft verder voor dat bij een vaststelling, herziening of vrijstelling van het vigerende bestemmingsplan er sprake moet zijn van 'een goede ruimtelijke ordening'. De luchtkwaliteit op de ontwikkelingslocatie en de invloed van het initiatief op de luchtkwaliteit moeten worden betrokken in deze afweging.

Onderhavig onderzoek heeft tot doel inzicht te geven in de gevolgen voor de luchtkwaliteit door het beoogde initiatief en de kwaliteit van de buitenlucht ter plaatse.

2 WETTELIJK KADER

2.1 BESLUIT LUCHTKWALITEIT 2005

De Europese Unie heeft luchtkwaliteitsnormen vastgesteld die het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging tot doel hebben. Deze normen zijn minimumvoorschriften: lidstaten kunnen strengere normen hanteren, bijvoorbeeld ter bescherming van de gezondheid van bijzonder kwetsbare bevolkingscategorieën, zoals kinderen en ziekenhuispatiënten[1].
Ook Nederland heeft deze luchtkwaliteitsnormen opgenomen in nationale wetgeving.
Op 5 augustus 2005 is het Besluit luchtkwaliteit 2005 (stb. 2005, 316) in werking getreden. Het Blk2005 is primair gericht op het voorkomen van negatieve effecten op de gezondheid van de mens. Het besluit kent grenswaarden voor de stoffen stikstofdioxide (NO_2), fijn stof (PM_{10}), benzeen (C_6H_6), zwaveldioxide (SO_2), lood (Pb) en koolmonoxide (CO). Deze grenswaarden geven het kwaliteitsniveau van de buitenlucht aan dat, binnen een bepaalde termijn, in acht moet worden genomen. Tot en met 2009 zijn plandrempels gedefinieerd Voor stikstofdioxide en benzeen. Een overschrijding van de grenswaarde wordt getolereerd mits wordt voldaan aan de plandrempel. Jaarlijks neemt de toegestane overschrijdingsmarge af zodat de grenswaarde op 1 januari 2010 wordt bereikt.

Artikel 7, lid 2 van het Blk2005 schrijft voor dat een bestuursorgaan in ieder geval de normen van het Besluit luchtkwaliteit 2005 in acht dient te nemen bij gebruik van bevoegdheden en toepassingen van wettelijke voorschriften als initiatieven tot ruimtelijke plannen, verkeersbesluiten, veranderingen bij Wm-inrichtingen en milieuplannen. Het milieuthema luchtkwaliteit krijgt hiermee tevens een duidelijke plaats in het ruimtelijke planproces. Dit houdt in dat de luchtkwaliteit - ook na realisatie van het initiatief - moet voldoen aan de grenswaarden voor de stoffen genoemd in het Blk2005.

Als de luchtkwaliteit niet voldoet aan deze grenswaarden c.q. plandrempels, biedt artikel 7 lid 3 van het Blk2005 een mogelijkheid om alsnog aan het besluit te kunnen voldoen. Dit geldt voor een initiatief waarvan kan worden aangetoond dat:

- per saldo de concentratie van de desbetreffende stof in de buitenlucht niet verslechtert of mogelijk zelfs verbetert. De regeling Saldering luchtkwaliteit 2005 geeft aan dat in zo'n geval kan worden volstaan met een beschrijving in kwalitatieve zin van de gevolgen van het initiatief voor de luchtkwaliteit.
- het weliswaar leidt tot een toename van de desbetreffende stof in de omgeving van het plangebied, maar door een optredend (neven)effect of samenhangende maatregel leidt tot - per saldo - een continuering of verbetering van de concentratie van die stof in de buitenlucht. De regeling Saldering luchtkwaliteit 2005 geeft aan dat er dan sprake moet zijn van een geografische of functionele samenhang tussen het plangebied en het salderingsgebied. In het luchtkwaliteitsonderzoek dienen de gevolgen van zowel de toename als de afname van de concentraties kwalitatief omschreven te worden. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het aantal mensen dat wordt blootgesteld aan deze concentraties.

[1] Eerste dochterrichtlijn luchtkwaliteit EU, Richtlijn 1999/30/EG betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht' , april 1999.

Onder 'plangebied' wordt het gebied verstaan waarover een besluit wordt genomen. Uit de jurisprudentie (200508299/2 Edam-Volendam) blijkt dat bij luchtkwaliteitsonderzoek het studiegebied groter is dan het plangebied waarop het initiatief betrekking heeft:

- Enerzijds kunnen ontwikkelingen en inrichtingen buiten het plangebied van invloed zijn op de luchtkwaliteit in het plangebied. Deze dienen ook betrokken te worden bij het luchtkwaliteitsonderzoek. In de onderstaande tabel zijn op basis van ervaringen, relevante onderzoeken en aanverwante wet- en regelgeving aandachtsgebieden weergegeven (het betreft afstanden tot het emissiepunt of de wegas).

activiteit	aandachtsgebied
wegverkeer	
* hoofd(ontsluitings)wegen	300 meter
* overige wegen	30 meter
railverkeer, traject met dieselverkeer	100 meter
vaarroute, meer dan 25 schepen per etmaal	100 meter
agrarische bedrijven	50 meter
bedrijven (niet agrarisch)	
* gasgestookt, vermogen > 0,9 MW	500 meter
* omzetprocessen in olie, zoals raffinaderijen	500 meter
* provincie bevoegd gezag inzake luchtkwaliteit	500 meter

tabel 1. activiteitenindeling met bijbehorende aandachtsgebieden voor luchtkwaliteit

- Anderzijds heeft een initiatief een zekere uitstraling buiten het plangebied. De regeling Saldering luchtkwaliteit 2005 stelt verder dat het studiegebied het gebied is waar het initiatief mogelijke consequenties heeft voor de luchtkwaliteit. Daarbij dient het verkeer van en naar de inrichting aandacht te krijgen tot het is opgenomen in het heersende verkeersbeeld.

2.2 WET OP DE RUIMTELIJKE ORDENING

Artikel 10 van de WRO stelt dat er bij een nieuw planologisch regime sprake moet zijn van een goede ruimtelijke ordening. Luchtkwaliteit is één van de aspecten die bij deze afweging van belang kan zijn. Eén van de pijlers waarop het Blk2005 steunt, is de normering gerelateerd aan de schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de mens. Als de concentratie van een of meerdere stoffen in de lucht hoger is dan de grenswaarde, wordt er vanuit gegaan dat schade kan optreden aan de gezondheid van mens. Om onderscheid te kunnen maken tussen bestemmingen of functies die wel en niet verantwoord zijn in gebieden waarin sprake is van een matige of slechte luchtkwaliteit, is door de GGD het begrip "gevoelige functie" geïntroduceerd. Als een functie onder één of meerdere van onderstaande categorieën valt, wordt deze als gevoelig beschouwd:
algemene verblijfsgebieden: *aanwezigheid van mensen in een permanente verblijfsbestemming (indicatie: minimaal 12 uur per dag); over het algemeen de woonfunctie.*
verblijfsgebieden kwetsbare groepen: *de aanwezigheid van kwetsbare groepen, bijvoorbeeld zieken, kinderen of ouderen (o.a. scholen en bejaardentehuizen).*
verblijfsgebieden intensieve recreatie: *het verrichten van bovengemiddelde fysieke inspanning in de buitenlucht, bijvoorbeeld sportvelden.*
Als een 'gevoelige functie' planologisch moet worden ingepast, maar in het plangebied sprake is van een overschrijding van grenswaarden dient het aspect luchtkwaliteit serieus te worden meegenomen bij de afweging of hier sprake is van een goede ruimtelijke ordening in het kader van de WRO.

3 ONDERZOEKSGEGEVENS

3.1 HET PLANGEBIED MET BIJBEHOREND INITIATIEF

Een nieuw initiatief kan gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit. Om te kunnen beoordelen of het initiatief mogelijke gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit, wordt een vergelijking gemaakt tussen de feitelijke situatie zonder het initiatief en de toekomstige situatie die planologisch mogelijk wordt gemaakt om het voorgenomen initiatief te kunnen realiseren. Hierbij kunnen zowel luchtvervuilende activiteiten en/of inrichtingen in het plangebied als de verkeersaantrekkende werking van het plangebied van belang zijn.

3.1.1 het initiatief

Het initiatief betreft de verbouwing van het gebouw aan de Hoofdstraat 154 te Hillegom. De verbouwing betreft de splitsing van het bestaande winkelpand op de begane grond in twee winkelpanden en verbouwing van de bovengelegen woning en kantoor tot drie woningen.

Het initiatief leidt niet tot een uitstoot van luchtvervuilende stoffen anders dan wegverkeer van en naar het plangebied.

3.1.2 verkeersaantrekkende werking van het initiatief

Van zowel de situatie zonder het initiatief als de voorgenomen situatie met het initiatief is de verkeersaantrekkende werking van het initiatief bepaald.
Het verschil hiertussen geeft de planbijdrage aan. Door de verkeersaantrekkende werking in de situatie zonder het initiatief enigszins licht en de situatie met het initiatief enigszins zwaar in te schatten, wordt een maximale planbijdrage berekend.

situatie zonder het initiatief
Het is niet exact bekend hoeveel verkeer het plangebied met het huidige gebruik genereert. Dat betekent dat een aanname moet worden gemaakt.
Momenteel bevindt zich op de begane grond van het pand een elektronicawinkel.
Op basis van een inschatting genereert deze winkel 40 voertuigbewegingen per etmaal. Hierbij is uitgegaan van 85% lichte voertuigen, 10% middelzware- en 5% zware voertuigen. Een representatief mobiliteitsprofiel voor de woning op de bovendieping is 4 voertuigbewegingen per dag. Hierbij is uitgegaan van 95,1% lichte voertuigen, 3,0% middelzware- en 1,9% zware voertuigen[2].
Gelet op het uitgangspunt dat de verkeersaantrekkende werking van de situatie zonder het initiatief zo laag mogelijk wordt ingeschat, is voor dit onderzoek uitgegaan dat de kantoorruimte op de bovenverdieping niet tot extra voertuigbewegingen leidt.

[2] Voertuigverdeling voor een wijkontsluitingsweg volgens VROM-brochure VI-lucht, een instrument voor het ramen van verkeersintensiteiten ten behoeve van luchtkwaliteitberekeningen, juni 2006

situatie met het initiatief
Het bestaande winkelpand op de begane grond wordt gesplitst in twee winkelpanden. Naar verwachting zal het elektronicabedrijf evenveel voertuigbewegingen blijven genereren. Het extra winkelpand is kleiner dan de elektronicawinkel en zal naar verwachting tevens maximaal 40 voertuigbewegingen genereren. Hierbij is uitgegaan van 85% lichte voertuigen, 10% middelzware- en 5% zware voertuigen.

Op de bovenverdieping worden 3 woningen gerealiseerd.
Een representatief mobiliteitsprofiel voor een woning is 4-6 voertuigbewegingen per dag. Gelet op het type woningen (appartement) is 4 voertuigbewegingen per dag een representatief aantal. Hierbij is uitgegaan van 95,1% lichte voertuigen, 3,0% middelzware- en 1,9% zware voertuigen[3]. Dit leidt tot 18 voertuigbewegingen per etmaal, waarvan 17,2 door lichte voertuigen, 0,5 door middelzwaar en 0,3 door zwaar verkeer.

In de onderstaande tabel is de verkeersaantrekkende werking weergegeven.

verkeersaantrekkende werking van het initiatief								
	voertuigverdeling						totaal	
	licht		middelzwaar		zwaar			
situatie zonder initiatief								
Elektronicawinkel	34,0	85,0%	4,0	10,0%	2,0	5,0%	40	mvt/etmaal
Kantoor met winkel	5,7	95,1%	0,2	3,0%	0,1	1,9%	6	mvt/etmaal
totaal huidige situatie	39,7	86,3%	4,2	9,1%	2,1	4,6%	46	mvt/etmaal
situatie met initiatief								
Elektronicawinkel	34,0	85,0%	4,0	10,0%	2,0	5,0%	40	mvt/etmaal
2e winkel	34,0	85,0%	4,0	10,0%	2,0	5,0%	40	mvt/etmaal
3 appartementen	17,2	95,1%	0,5	3,0%	0,3	1,9%	18	mvt/etmaal
totaal toekomstige situatie	85,2	86,9%	8,5	8,7%	4,3	4,4%	98	mvt/etmaal
totaal situatie zonder initiatief	39,7	86,3%	4,2	9,1%	2,1	4,6%	46	mvt/etmaal
totaal situatie met initiatief	85,2	86,9%	8,5	8,7%	4,3	4,4%	98	mvt/etmaal
planbijdrage	45,4	87,3%	4,4	8,4%	2,2	4,3%	52	mvt/etmaal

tabel 2. verkeersaantrekkende werking van het initiatief

[3] Voertuigverdeling voor een wijkontsluitingsweg volgens VROM-brochure VI-lucht, een instrument voor het ramen van verkeersintensiteiten ten behoeve van luchtkwaliteitberekeningen, juni 2006

3.2 HET STUDIEGEBIED

De regeling Saldering luchtkwaliteit 2005 geeft aan dat het studiegebied het gebied is waar het initiatief mogelijk consequenties heeft voor de luchtkwaliteit. Daarbij verdient het verkeer van en naar de inrichting aandacht tot het is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Hier is sprake van als de toename door verkeer gerelateerd aan het initiatief niet in verhouding staat tot de autonome groei voor de desbetreffende weg.

3.2.1 afbakening van het studiegebied

Het plangebied wordt ontsloten op de Hoofdstraat.
Naar verwachting wordt het verkeer als gevolg van het initiatief opgenomen in het heersende verkeersbeeld als het op de Hoofdstraat rijdt.
Het studiegebied betreft het plangebied en de Hoofdstraat nabij het plangebied.

3.2.2 vervuilende activiteiten en inrichtingen van invloed op het studiegebied

Aan de hand van de activiteitenindeling met bijbehorende aandachtsgebieden (paragraaf 2.1) is onderzocht of in (de omgeving van) het studiegebied activiteiten voorkomen die de luchtkwaliteit mogelijk significant beïnvloeden.

De enige activiteit die mogelijk van invloed van is op de luchtkwaliteit is wegverkeer.
Het studiegebied ligt binnen het aandachtsgebied van 300 meter van de Van den Endelaan. De verkeersintensiteiten van deze wegen zijn in bijlage A weergegeven.

Het studiegebied ligt niet binnen de onderzoekszones van vaarwegen, spoorwegen, bedrijven of andere wegen zoals genoemd in paragraaf 3.2.1 die de luchtkwaliteit significant kunnen beïnvloeden.

4 ONDERZOEKSCRITERIA

Het Besluit luchtkwaliteit 2005 schrijft voor dat de luchtkwaliteit - ook na realisatie van het initiatief - moet voldoen aan de grenswaarden c.q. plandrempels voor de stoffen stikstofdioxide (NO_2), fijn stof (PM_{10}), benzeen (C_6H_6), zwaveldioxide (SO_2), lood (Pb) en koolmonoxide (CO).

4.1 ONDERZOEKSMOMENTEN

Het Blk2005 geeft aan dat de concentraties geprognosticeerd moeten worden voor het realisatiejaar van het initiatief, voor het jaar dat de (strengere) grenswaarden van kracht zijn en 10 jaar nadat het initiatief is gerealiseerd.

2007 Het nieuwe planologisch regime dat het initiatief mogelijk maakt, zal mogelijk in 2007 kunnen worden vastgesteld. Vanaf dat moment kan het plan gerealiseerd worden.

2010 1 januari 2010 is het tijdstip dat voor alle in het Blk2005 genoemde stoffen de (aangescherpte) grenswaarden van kracht wordt. Hieraan wordt getoetst.

2017 10 jaar nadat het initiatief gerealiseerd is (of kan zijn).

4.2 ONDERZOEKSMODELLEN

Conform het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit (Mrv 2006) van 23 oktober 2006 worden de concentratieberekeningen voor situaties met bebouwing langs een weg op maximaal 30 meter van de wegas uitgevoerd aan de hand van een Standaardrekenmethode I. Het gebruikte model is CAR II (Calculation of Airpollution Road-traffic). Dit model is een implementatie van de Standaardrekenmethode I en is ontwikkeld door het ministerie van VROM.
Het CAR model is afgeleid van de Referentieraming Uitvoeringsnotitie (UNRR) en werkt met de meest recente gegevens over de ontwikkeling van emissiefactoren en achtergrondconcentraties. Met het model is de invloed van wegverkeer op een door de gebruiker gedefinieerde plaats te berekenen. Omdat het model de invloed voor verschillende jaren kan berekenen, is uitgegaan van een meerjarige meteorologie en neutrale schalingsfactoren. De meest actuele versie van het CAR II model, v5.1, uit november 2006 is toegepast. In bijlage A zijn bij de vermelde wegen prognoses gegeven voor de te onderzoeken jaren.

Het CAR II model kent geen scenario voor 2017. Voor 2017 is gerekend met de emissiefactoren en achtergrondwaarden behorend bij 2015. Dit is een worstcase-scenario.
In werkelijkheid zullen de achtergrondconcentraties gunstiger zijn.

Het Mrv 2006 schrijft voor bebouwing op een grotere afstand dan 30 meter van de weg de standaardrekenmethode II voor. Het Mrv 2006 noemt het VLW (Voorspellingssysteem Luchtkwaliteit Wegtracés) als implementatie van rekenmethode II. Met dit model is het mogelijk om concentraties te berekenen op grotere afstand van de weg.
Dit model is echter nog niet vrijgegeven. Om invloed van relevante wegen op een grotere afstand dan 30 meter toch mee te kunnen nemen, wordt in dit onderzoek het CAR II-model gebruikt voor alle relevante wegen. In dit model is wegtype 1 'een weg door open terrein' het enige wegtype dat gekozen kan worden voor relevante wegen op een afstand

tussen de 30 en 300 meter. Aangezien het CAR II-model geen rekening houdt met hoogteverschillen en afschermende werking van gebouwen en geluidsschermen, vindt er dan een overschatting plaats.

4.3 CRITERIA TER BEPALING VAN DE CONCENTRATIES STIKSTOFDIOXIDE EN FIJN STOF

Het Mrv 2006 bevat diverse bepalingen over het berekenen en meten van de concentraties stikstofdioxide en fijn stof in de buitenlucht.
Deze regels hebben onder andere betrekking op het meten van de concentratie langs een weg, correcties voor de gemeten concentraties en afrondingsregels.

4.3.1 het meten van concentratie langs een weg

Het Mrv 2006 schrijft in artikel 8 lid 1 afstanden tot de wegrand voor die gehanteerd moeten worden bij het bepalen van de concentratie stikstofdioxide en fijn stof langs een weg.

stikstofdioxide:	Voor het bepalen van de concentratie van stikstofdioxide geldt een afstand van maximaal 5 meter vanaf de wegrand.
fijn stof:	Voor het bepalen van de concentratie van fijn stof geldt een afstand van maximaal 10 meter vanaf de wegrand.

Op een grotere afstand van de wegrand meten is toegestaan indien daarmee een representatiever beeld wordt verkregen (bijvoorbeeld: bij de aanwezigheid van een geluidsscherm mag worden gemeten achter het scherm).

Het Mrv 2006 geeft een nauwkeurige definitie van een weg: een voor motorvoertuigen bestemde weg inclusief een mogelijke vluchtstrook, brom- of fietspad indien deze onderdeel uitmaakt van de weg. Het maakt hierbij niet uit of de markering heeft plaatsgevonden door een doorgetrokken of onderbroken streep. Parkeerstroken, parkeerhavens en vrijliggende (brom/fietspaden) behoren niet bij de weg.

Omwille van de eenvoud voor dit luchtkwaliteitsonderzoek worden de concentraties bepaald op 5 meter van de wegrand en wordt voor de wegbreedte uitgegaan van een minimale breedte van 4 meter. De concentratie wordt dus berekend op een afstand van 7 meter uit de wegas.
Aangezien het CAR II model bij een grotere afstand van de weg lagere concentraties toont, leidt deze aanname hooguit tot een overschatting van de concentratie fijn stof.
Als deze aannames leiden tot overschrijding van grenswaarden worden de exacte afstanden in acht genomen.

Hiermee wordt voldaan aan de afstandsbepalingen langs een weg voor beide stoffen: maximaal 5 meter voor stikstofdioxide en maximaal 10 meter voor fijn stof.

4.3.2 *zeezoutcorrectie*

Ingevolge artikel 5 van het Blk2005 worden concentraties die zich van nature in de lucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid van de mens, bij het beoordelen van de luchtkwaliteit voor fijn stof buiten beschouwing gelaten.
In artikel 12, lid 6 van de meetregeling luchtkwaliteit 2005 wordt een correctie voor zeezout beschreven.
Er worden twee typen correcties onderscheiden: de ene heeft betrekking op de jaargemiddelde concentratie, is plaatsafhankelijk en varieert tussen een aftrek van 3-7 µg/m^3 .
Verder moet een standaardaftrek van 6 overschrijdingsdagen per kalenderjaar worden toegepast op de etmaalwaarde. Deze is voor heel Nederland van toepassing.

4.3.3 *afrondingsregels*

Het Mrv 2006 vermeldt in artikel 6 afrondingsregels voor het meten en toetsen van concentraties in de buitenlucht.

- *bij toetsing aan de grenswaarden:* aangezien de grenswaarden in gehele eenheden zijn uitgedrukt, dient de berekende concentratie bij toetsing aan de grenswaarde eerst te worden afgerond op hele eenheden. Hierbij is de afrondingsregel gebaseerd op NEN 1047 van toepassing.
- *om inzicht te krijgen in de consequentie voor de luchtkwaliteit:* van een initiatief of maatregel mag volgens het Mvr 2006 niet worden afgerond. Hierdoor kan een nauwkeuriger inzicht worden gekregen in het effect van een bouwplan of maatregel.

4.4 CONCENTRATIES LOOD, ZWAVELDIOXIDE, KOOLMONOXIDE EN BENZEEN

4.4.1 *lood (Pb)*

Al in het Besluit luchtkwaliteit 2001 werd gesteld dat voor lood (Pb) in Nederland reeds aan de in de dochterrichtlijn gestelde grenswaarde werd voldaan.
De jaargemiddelde concentraties in de lucht voor lood zijn de laatste jaren gestabiliseerd. De afname van de afgelopen decennia is te danken aan de afname van de emissie van lood door het verkeer. De norm voor deze stof wordt niet overschreden[4].
Redelijkerwijs kan worden verondersteld dat in het studiegebied in 2007, 2010 en 2017 de concentratie lood (Pb) zich (ruim) onder de grenswaarde van 0,5 µg/m^3 bevindt.

4.4.2 *zwaveldioxide (SO_2)*

De concentratie van zwaveldioxide (SO_2) in Nederland is de afgelopen decennia sterk gedaald. Vanaf 2000 zet de daling van de jaargemiddelde concentraties voort, maar minder sterk dan in de voorafgaande periode. De EU-grenswaarde voor zwaveldioxideconcentratie ter bescherming van ecosystemen (20 µg/m^3) is sinds 1998 nergens in Nederland meer overschreden. De dag- en uurgemiddeldeconcentraties liggen respectievelijk sinds 1994 en 1990 onder de norm. De luchtkwaliteit is zodanig dat nu en in de toekomst geen overschrijdingen voor zwaveldioxide wordt verwacht [5].

---

[4] *RIVM, milieucompendium, milieu in cijfers - lood www.mnp.nl/mnc/i-nl-0486.html*

[5] *RIVM, milieucompendium, milieu in cijfers - zwaveldioxide www.mnp.nl/mnc/i-nl-0441.html*

Redelijkerwijs kan worden verondersteld dat in het studiegebied in 2007, 2010 en 2017 de concentratie zwaveldioxide (SO_2) zich (ruim) onder de grenswaarden bevindt.

4.4.3 *koolmonoxide (CO)*

Nederland moet verder voor koolmonoxide per 1 januari 2005 voldoen aan de grenswaarde van 10.000 µg/m^3, vastgelegd in de Europese richtlijn. De Nederlandse norm voor de piekconcentratie van koolmonoxide is 6.000 µg/m^3 als 98-percentiel van het 8-uursgemiddelde.
De grenswaarde voor CO wordt al sinds 2000 niet meer overschreden. De concentraties van koolmonoxide vertonen een dalende trend ten gevolge van aangescherpte emissie-eisen voor het verkeer en emissiereducerende maatregelen in de industrie. Ook op basis van berekeningen van het RIVM[6/7] wordt verwacht dat de grenswaarden in Nederland in de toekomst niet overschreden zullen worden.
Redelijkerwijs kan worden verondersteld dat in het studiegebied in 2007, 2010 en 2017 de concentratie koolmonoxide (CO) zich (ruim) onder de grenswaarden bevindt.

4.4.4 *benzeen (C_6H_6)*

De jaargemiddelde benzeenconcentratie is sterk afgenomen sinds 1996 en lijkt vanaf 2000 te stabiliseren[8]. De daling sinds 1996 is vooral het gevolg van de invoering van de geregelde driewegkatalysator, technische verbeteringen aan personenwagens en de verlaging van het benzeengehalte in benzine.
De Europese 2010-grenswaarde van 5 µg/m^3 voor de jaargemiddelde benzeenconcentratie wordt in Nederland al een aantal jaren niet meer overschreden.
Puntbronnen als grote parkeergarages en grote overslagbedrijven van brandstof verdienen wel extra aandacht: recent onderzoek naar de luchtkwaliteit rond parkeergarages in Nijmegen door Primair Air Consultancy toonde aan dat de benzeenconcentraties rond parkeergarages varieerden tussen de 0,6 en 2,0 microgram/m^3 ; ruim onder grenswaarde voor 2010.
Ook het RIVM verwacht dat de benzeenconcentraties rond parkeergarages onder de grenswaarde zullen blijven. Uitgangspunt hierbij is echter wel dat de parkeergarage wordt ontworpen en uitgevoerd conform NEN 2443 *"Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages"* en wordt voldaan aan de maatregelen voor parkeergarages zoals genoemd in onder andere het Besluit woon- en verblijfsgebouwen milieubeheer. Het gaat hier dan om de locatie van de aanzuigopening, de locatie en hoogte van de uitblaasopening en de snelheid van de uitgeblazen lucht.

Met uitzondering van de directe omgeving van grote overslagbedrijven van brandstof is in de toekomst geen overschrijding van de grenswaarden te verwachten.
Redelijkerwijs kan worden verondersteld dat in het studiegebied in 2007, 2010 en 2017 de concentratie benzeen (C_6H_6) zich (ruim) onder de grenswaarden bevindt.

---

[6] *RIVM, preliminary assessment of air quality for CO/benzene in the Netherlands, nr. 725601007, 2002*
[7] *RIVM, milieucompendium, milieu in cijfers - koolmonoxide www.mnp.nl/mnc/i-nl-0465.html*
[8] *RIVM, milieucompendium, milieu in cijfers - benzeen www.mnp.nl/mnc/i-nl-0457.html*

5 CONCENTRATIEBEREKENINGEN

5.1 ONDERZOEKSMETHODIEK

Met behulp van het CAR II-model, versie 5.1 is, conform het Mrv 2006 (zie hoofdstuk 4), onderzoek verricht naar de concentraties stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}) voor de situatie na realisatie van het initiatief.

Er is onderzoek gedaan naar de plek in het studiegebied waar de kwaliteit van de buitenlucht het meest wordt beïnvloed door het wegverkeer en eventueel andere luchtvervuilende bronnen. Indien de luchtkwaliteit op deze locatie voldoet aan de normen uit het Blk2005, voldoet de luchtkwaliteit overal in het studiegebied, inclusief het plangebied. Indien voor één van de stoffen niet wordt voldaan aan de normen uit het Blk2005, worden aanvullende concentratieberekeningen uitgevoerd om de invloed van het initiatief op de luchtkwaliteit en de luchtkwaliteit op de ontwikkelingslocatie inzichtelijk te maken.

5.2 DE LUCHTKWALITEIT IN HET STUDIEGEBIED

De luchtkwaliteit in het studiegebied wordt hoofdzakelijk beïnvloed door wegverkeer. De invloed van luchtvervuilende bronnen is het grootst bij de ontsluiting op de Hoofdstraat. Het punt waarvoor de concentratieberekeningen zijn uitgevoerd ligt binnen de invloedssfeer van de Hoofdstraat en de Van den Endelaan.
Ten behoeve van de berekening met het CAR II-model versie 5.1 zijn de volgende uitgangspunten en parameters gehanteerd:

coördinaten	straatnaam	afstand wegas wegrand	afstand tot de wegrand		afstand tot de wegas	
			(NO_2)	*(PM_{10})*	*(NO_2)*	*(PM_{10})*
X =99.738; Y= 478.221	Hoofdstraat	2m	5m	5m	7m	7m
	Van den Endelaan	2m	180m	180m	182m	182m

tabel 3. uitgangspunten ten behoeve van berekeningen met het CAR II-model, versie 5.1

De berekeningen zijn uitgevoerd met de intensiteiten inclusief de verkeersaantrekkende werking gerelateerd aan het initiatief (zie paragraaf 3.2.2 en bijlage A).
De parameters die zijn gebruikt ten behoeve van de berekeningen met het CAR II-model, alsmede de rekenresultaten van zowel de cumulatie als die van de afzonderlijke wegen zijn weergegeven in bijlage A. Bij de gecumuleerde situatie is aangegeven of de luchtkwaliteit in het studiegebied voldoet aan de grenswaarden van de onderzochte stoffen.

luchtkwaliteit incl.initiatief	stikstofdioxide (NO_2)	fijn stof (PM_{10})
2007	voldoet aan grenswaarde	voldoet aan grenswaarde
2010	voldoet aan grenswaarde	voldoet aan grenswaarde
2017	voldoet aan grenswaarde	voldoet aan grenswaarde

tabel 4. luchtkwaliteit in het studiegebied

6 CONCLUSIES

Ter plaatse van de Hoofdstraat 154 is de splitsing van het bestaande winkelpand op de begane grond in twee winkelpanden en verbouwing van het bovengelegen kantoor tot drie woningen voorgenomen. Dit initiatief heeft consequenties voor de verkeersintensiteiten op de Hoofdstraat.
Er zijn concentratieberekeningen uitgevoerd naar de luchtkwaliteit ter plaatse.
In 2007, 2010 en 2017 wordt voldaan aan alle grenswaarden voor stikstofdioxide (NO_2), fijn stof (PM_{10}), benzeen (C_6H_6), zwaveldioxide (SO_2) en koolmonoxide (CO).

Geconcludeerd kan worden dat het voorgenomen initiatief voldoet aan de eisen gesteld in het Besluit luchtkwaliteit 2005.
Er wordt weliswaar een luchtgevoelige bestemming gecreëerd, maar aangezien de luchtkwaliteit op de ontwikkelingslocatie voldoet aan de gestelde grenswaarden, kan tevens worden geconcludeerd dat het aspect 'luchtkwaliteit' in deze situatie geen negatief aspect is in de afweging of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening in het kader van de WRO.

BIJLAGE A

VERKEERSGEGEVENS

verkeersgegevens Hoofdstraat

De verkeersgegevens van deze weg zijn afkomstig van de gemeente Hillegom, gebaseerd op verkeerstellingen uit 2006. Er is uitgegaan van de gemiddelde weekdagintensiteit.
Om tot prognoses voor 2007, 2010 en 2017 te komen is een veel toegepaste autonome groei voor wegen met een intensiteit tussen de 2.000 en 6.000 voertuigen per etmaal gebruikt. Er is gerekend met 1,5% per jaar. Aangezien het plangebied wordt ontsloten op de Hoofdstraat leidt het initiatief tot een verhoging van de verkeersintensiteit op deze weg. Een optelling van de etmaalintensiteit en het aantal voertuigbewegingen dat de ontwikkeling genereert, leidt tot een etmaalintensiteit inclusief planbijdrage. De voertuigverdeling is gecorrigeerd met de intensiteit en voertuigverdeling van de planbijdrage.

Hoofdstraat	*Basis=2005*	**2007**	**2010**	**2017**	
etmaalintensiteit zonder planbijdrage	*2.385*	5.337	5.581	6.194	mvt/etm
etmaalintensiteit met planbijdrage	*n.v.t.*	5.389	5.633	6.246	mvt/etm
autonome groei = 1,5% per jaar					
voertuigverdeling	*zonder plan*	met plan voor het desbetreffende jaar			
lmv (I + II)	*94,8*	92,5	92,5	92,5	%
mzmv (III)	*4,2*	5,2	5,2	5,2	%
zmv (IV)	*1,0*	2,3	2,3	2,3	%
totaal	*100,0*	100,0	100,0	100,0	%

tabel 5. verkeersgegevens Hoofdstraat

verkeersgegevens van den Endelaan

De verkeersgegevens van deze weg zijn afkomstig van de gemeente Hillegom, gebaseerd op verkeerstellingen uit 2003. Er is uitgegaan van de gemiddelde weekdagintensiteit.
Om tot prognoses voor 2007, 2010 en 2017 te komen is een veel toegepaste autonome groei voor wegen met een intensiteit hoger dan 10.000 voertuigen per etmaal. Er is gerekend met 2,5% per jaar.
In de onderstaande tabel is voor 2007, 2010 en 2017 het verwachte aantal voertuigbewegingen per etmaal weergegeven.

Van den Endelaan	*basis=2003*	**2007**	**2010**	**2017**	
etmaalintensiteit	*14.658*	16.180	17.424	20.711	mvt/etm
autonome groei = 2,5 % per jaar					
voertuigverdeling					
lmv (I + II)	*94,0*	94,0	94,0	94,0	%
mzmv (III)	*3,0*	3,0	3,0	3,0	%
zmv (IV)	*3,0*	3,0	3,0	3,0	%
totaal	*100,0*	100,0	100,0	100,0	%

tabel 6. verkeersgegevens Van den Endelaan

BIJLAGE B

BEREKENING VAN DE LUCHTKWALITEIT IN HET STUDIEGEBIED

rekenresultaten wegverkeer Hoofdstraat (inclusief planbijdrage), inclusief bronbijdragen Van den Endelaan en de Van den Endelaan

stof	type norm	2007	2010	2017		oordeel
NO_2 (stikstof-dioxide)	jaargemiddelde achtergrond	23	23	21	µg/m³	voldoet
	jaargemiddelde toename door wegen	9	7	6	µg/m³	
	jaargemiddelde totaal	32	30	27	µg/m³	
	grenswaarde (jaargemiddelde)	***40***	***40***	***40***	***µg/m³***	
	aantal overschrijdingen uurgemiddelde per jaar	***0***	***0***	***0***	keer	
	grenswaarde (max. aantal overschrijdingen per jaar v/h 24-uurgemiddelde van 50 µg/m³)	***18***	***18***	***18***	***keer***	
PM_{10} (fijn stof)	jaargemiddelde achtergrond*	19	18	18	µg/m³	voldoet
	jaargemiddelde toename door wegen	2	2	1	µg/m³	
	jaargemiddelde totaal*	21	20	19	µg/m³	
	grenswaarde (jaargemiddelde)	***40***	***40***	***40***	***µg/m³***	
	aantal overschrijdingen 24-uurgemiddelde per jaar**	18	16	13	keer	
	grenswaarde (max. aantal overschrijdingen per jaar v/h 24-uurgemiddelde van 50 µg/m³)	***35***	***35***	***35***	***keer***	

tabel 7. rekenresultaten luchtkwaliteit studiegebied

* Op basis van de meetregeling luchtkwaliteit 2005 dient het jaargemiddelde van de concentratie fijn stof gecorrigeerd te worden met het aandeel zeezout. Voor de gemeente Hillegom is dit aandeel vastgesteld op 6 µg/m³.
De berekende waarde is hiermee gecorrigeerd.

** Het Besluit luchtkwaliteit 2005 kent verder een zeezoutcorrectie voor het aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde concentratie van 50 µg/m³. De correctie van 6 dagen is toegepast op het berekende aantal overschrijdingen van het 24-uurgemiddelde per jaar.

rekenresultaten wegverkeer Hoofdstraat

stof	type norm	2007	2010	2017	
NO_2 (stikstof-dioxide)	jaargemiddelde achtergrond	23	23	21	µg/m³
	jaargemiddelde toename door wegen	8	6	5	µg/m³
	jaargemiddelde totaal	31	29	26	µg/m³
	grenswaarde (jaargemiddelde)	***40***	***40***	***40***	***µg/m³***
	aantal overschrijdingen uurgemiddelde per jaar	***0***	***0***	***0***	keer
	grenswaarde (max. aantal overschrijdingen per jaar v/h 24-uurgemiddelde van 50 µg/m³)	***18***	***18***	***18***	***keer***
PM_{10} (fijn stof)	jaargemiddelde achtergrond*	19	18	18	µg/m³
	jaargemiddelde toename door wegen	2	1	1	µg/m³
	jaargemiddelde totaal*	21	20	19	µg/m³
	grenswaarde (jaargemiddelde)	***40***	***40***	***40***	***µg/m³***
	aantal overschrijdingen 24-uurgemiddelde per jaar**	17	15	13	keer
	grenswaarde (max. aantal overschrijdingen per jaar v/h 24-uurgemiddelde van 50 µg/m³)	***35***	***35***	***35***	***keer***

tabel 8. rekenresultaten luchtkwaliteit t.g.v de Hoofdstraat

* Op basis van de meetregeling luchtkwaliteit 2005 dient het jaargemiddelde van de concentratie fijn stof gecorrigeerd te worden met het aandeel zeezout. Voor de gemeente Hillegom is dit aandeel vastgesteld op 6 µg/m³.
De berekende waarde is hiermee gecorrigeerd.

** Het Besluit luchtkwaliteit 2005 kent verder een zeezoutcorrectie voor het aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde concentratie van 50 µg/m³. De correctie van 6 dagen is toegepast op het berekende aantal overschrijdingen van het 24-uurgemiddelde per jaar.

uitgangspunten voor de Hoofdstraat
snelheidstypering: Er is uitgegaan van stagnerend verkeer.
wegtype: Er is uitgegaan van een basistype weg (wegtype 2)
bomenfactor: Er is uitgegaan van bomenrijen waarvan de kronen elkaar niet raken (factor 1,25)
parkeerbewegingen: Parkeerbewegingen hebben alleen invloed op de concentratie benzeen. Deze stof wordt in dit onderzoek niet nader onderzocht, omdat overal in Nederland aan de gestelde normen voor benzeen wordt voldaan. Het aantal parkeerbewegingen wordt daarom niet meegenomen in dit onderzoek.

rekenresultaten wegverkeer Van den Endelaan op 182 meter uit de wegas

stof	type norm	2007	2010	2017	
NO_2 (stikstof-dioxide)	jaargemiddelde achtergrond	23	23	21	µg/m³
	jaargemiddelde toename door wegen	1	1	1	µg/m³
	jaargemiddelde totaal	24	24	22	µg/m³
	grenswaarde (jaargemiddelde)	***40***	***40***	***40***	***µg/m³***
	aantal overschrijdingen uurgemiddelde per jaar	***0***	***0***	***0***	keer
	grenswaarde (max. aantal overschrijdingen per jaar v/h 24-uurgemiddelde van 50 µg/m³)	***18***	***18***	***18***	***keer***
PM_{10} (fijn stof)	jaargemiddelde achtergrond*	19	18	18	µg/m³
	jaargemiddelde toename door wegen	0	0	0	µg/m³
	jaargemiddelde totaal*	19	19	18	µg/m³
	grenswaarde (jaargemiddelde)	***40***	***40***	***40***	***µg/m³***
	aantal overschrijdingen 24-uurgemiddelde per jaar**	14	13	12	keer
	grenswaarde (max. aantal overschrijdingen per jaar v/h 24-uurgemiddelde van 50 µg/m³)	***35***	***35***	***35***	***keer***

tabel 9. rekenresultaten luchtkwaliteit t.g.v de Van den Endelaan

* Op basis van de meetregeling luchtkwaliteit 2005 dient het jaargemiddelde van de concentratie fijn stof gecorrigeerd te worden met het aandeel zeezout. Voor de gemeente Hillegom is dit aandeel vastgesteld op 6 µg/m³.
De berekende waarde is hiermee gecorrigeerd.

** Het Besluit luchtkwaliteit 2005 kent verder een zeezoutcorrectie voor het aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde concentratie van 50 µg/m³. De correctie van 6 dagen is toegepast op het berekende aantal overschrijdingen van het 24-uurgemiddelde per jaar.

uitgangspunten voor de Van den Endelaan
snelheidstypering: Er is uitgegaan van doorstromend stadsverkeer
wegtype: Er is uitgegaan van een weg door open terrein (wegtype 1)
bomenfactor: Er is uitgegaan van hier en daar een boom (factor 1)
parkeerbewegingen: Parkeerbewegingen hebben alleen invloed op de concentratie benzeen. Deze stof wordt in dit onderzoek niet nader onderzocht, omdat overal in Nederland aan de gestelde normen voor benzeen wordt voldaan. Het aantal parkeerbewegingen wordt daarom niet meegenomen in dit onderzoek.

Akoestisch onderzoek

Hoofdstraat 154 te Hillegom

Gemeente Hillegom

Datum: 5 augustus 2009

Projectnummer: 90599

INHOUD

1	**Inleiding**	**3**
1.1	**Doel van het onderzoek**	**3**
2	**Wet- en regelgeving**	**4**
2.1	**Wet geluidhinder**	**4**
2.2	**Bouwbesluit**	**6**
2.3	**Rekenmethodieken**	**6**
2.4	**Toename door cumulatie**	**7**
3	**Onderzoeksgegevens**	**8**
3.1	**Selectie van geluidsbronnen**	**8**
3.2	**Uitgangspunten en verkeersgegevens**	**8**
4	**Onderzoek**	**10**
4.1	**Onderzoeksopzet**	**10**
4.2	**Bepalen van de 48 dB-contouren**	**10**
4.3	**Bepalen van de geluidsbelastingen ten gevolge van het wegverkeer**	**11**
4.4	**Mogelijkheden voor geluidsreducerende maatregelen**	**11**
5	**Conclusie**	**13**
5.1	**Toetsing aan de Wet geluidhinder**	**13**
5.2	**Bepaling van de binnenwaarde voor het Bouwbesluit**	**14**
5.3	**Compensatie voor het waarborgen van het wooncomfort**	**14**

Bijlage A
Overzichtstekening 1: Ligging van de contour

Bijlage B
Berekeningen van de 48 dB-contour

Bijlage C
Overzichtstekening 2: Hoogste geluidsbelasting t.g.v. het wegverkeer op de Hoofdstraat

Bijlage D
Geluidsbelastingen t.g.v. het wegverkeer op de Hoofdstraat, in tabelvorm

Bijlage E

Overzichtstekening 3: Grafische weergave van het model Hoofdstraat

Bijlage F

Rapportage van het model Hoofdstraat

1 Inleiding

In het centrum van Hillegom (gemeente Hillegom) staat een pand aan de Hoofdstraat 154. Momenteel is op de begane grond van het pand een winkel gehuisvest. Op de verdieping is een opslagruimte gevestigd en één woning.
Het bestaande pand zal inpandig worden verbouwd. Op de begane grond zal de bestaande winkelruimte worden gesplitst in twee winkelruimten. Op de verdieping zal de kantoorruimte en de bestaande woning worden herontwikkeld tot drie appartementen. De ligging van het projectgebied is weergegeven in figuur 1.

Figuur 1. Ligging van het projectgebied

1.1 Doel van het onderzoek

Binnen het bestaande bestemmingsplan is de realisatie van de appartementen boven het winkelpand niet mogelijk. Om dit planologisch mogelijk te maken wordt een vrijstellingsprocedure (artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening) gevolgd. Volgens artikelen 76a en 77 van de Wet geluidhinder (Wgh) en artikel 4.1 van het Besluit geluidhinder (BGH) moet akoestisch onderzoek worden verricht bij vaststelling, herziening of vrijstelling van het vigerende bestemmingsplan (het nieuwe planologisch regime) waarin woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk worden gemaakt binnen de zones van (spoor)wegen. Dit onderzoek heeft tot doel inzicht te geven in het akoestisch klimaat van de nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen.

Leeswijzer
Hoofdstuk 2 geeft een korte samenvatting van de relevante wet- en regelgeving. In hoofdstuk 3 zijn de gebruikte onderzoeksgegevens opgenomen. In hoofdstuk 4 zijn de onderzoeksopzet, de onderzoeksresultaten en de toetsing aan de Wgh beschreven. Tot slot zijn in hoofdstuk 5 de conclusies van het onderzoek opgenomen.

2 Wet- en regelgeving

2.1 Wet geluidhinder

De Wgh heeft tot doel geluidhinder te voorkomen en te beperken tot aanvaardbare geluidsniveaus. In de Wgh zijn hiervoor twee soorten grenswaarden opgenomen:

- *Voorkeursgrenswaarde:* Deze waarde garandeert een vrij goede woon- en leefsituatie binnen de invloedssfeer van een geluidsbron (wegen, spoorwegen, enz.).
- *Hoogste toelaatbare geluidsbelasting:* Deze waarde geeft de hoogste geluidsbelasting weer waarvoor een hogere waarde kan worden aangevraagd.

De grenswaarden zijn onder andere afhankelijk van de geluidsbron (weg- of railverkeer), de ligging van de geluidsgevoelige bebouwing (stedelijk of buitenstedelijk gebied) en het soort geluidsgevoelige bebouwing. In tabel 1 zijn voor woningen de voorkeursgrenswaarden en de meest voorkomende hoogste toelaatbare geluidsbelastingen uit de Wgh voor wegverkeer en uit het BGH voor railverkeer weergegeven.

	Wegverkeer	**Railverkeer**
Stedelijk gebied		
Voorkeursgrenswaarde	48 dB (art. 82)	55 dB (art. 4.9 lid 1)
Hoogste toelaatbare geluidsbelasting	63 dB (art. 83 lid 2)	68 dB (art. 4.10)
Buitenstedelijk gebied		
Voorkeursgrenswaarde	48 dB (art. 82)	55 dB (art. 4.9 lid 1)
Hoogste toelaatbare geluidsbelasting	53 dB (art. 83 lid 1)	68 dB (art. 4.10)
Hoogste toelaatbare geluidsbelasting bij een agrarische bedrijfswoning	58 dB (art. 83 lid 4)	n.v.t.

Tabel 1. Overzicht van de grenswaarden uit de Wgh en het BGH

Gezien de voorkeursgrenswaarde en de hoogste toelaatbare geluidsbelasting kunnen zich drie situaties voordoen:

Een geluidsbelasting lager dan de voorkeursgrenswaarde
Voor deze situatie zijn volgens de Wgh geen nadere acties nodig om de geluidsgevoelige bebouwing te realiseren.

Een geluidsbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de hoogste toelaatbare geluidsbelasting
Voor deze situatie dienen bij voorkeur maatregelen te worden getroffen om de geluidsbelasting terug te brengen tot een waarde die lager is dan de voorkeursgrenswaarde. Wanneer er overwegende bezwaren zijn vanuit stedenbouwkundig, verkeerskundig, landschappelijk of financieel oogpunt, kan voor de geluidsgevoelige bebouwing een hogere waarde worden aangevraagd. Voor het verlenen van hogere waarden kan de gemeente een gemeentelijk geluidsbeleid vaststellen. De gemeente Hillegom heeft nog geen gemeentelijk geluidsbeleid vastgesteld, zij volgen tot de vaststelling de oude ontheffingscriteria uit het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen, die in werking waren tot 1 januari 2007, voorlopig blijven toepassen.

Een geluidsbelasting hoger dan de hoogste toelaatbare geluidsbelasting
Voor deze situatie is de realisatie van geluidsgevoelige bebouwing in principe niet mogelijk, tenzij geluidsbeperkende maatregelen worden getroffen waardoor de geluidsbelasting daalt tot een waarde lager dan de voorkeursgrenswaarde of de hoogste toelaatbare geluidsbelasting.

2.1.1 Zones

Langs wegen en spoorwegen liggen zones. Binnen deze zones moet voor de realisatie van geluidsgevoelige bestemmingen akoestisch onderzoek worden uitgevoerd.

Wegverkeer
De breedte van de zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg, stedelijk of buitenstedelijk. De zone ligt aan weerszijden van de weg en is gemeten vanuit de wegas. De zones, zoals beschreven in artikel 74 van de Wgh, zijn weergegeven in tabel 2.

	Zones langs wegen	
	Stedelijk gebied	**Buitenstedelijk gebied**
1 of 2 rijstroken	200 meter	250 meter
3 of 4 rijstroken	350 meter	400 meter
5 of meer rijstroken	350 meter	600 meter

Tabel 2. Overzicht van de zones langs wegen

Artikel 74 lid 2 van de Wgh maakt een uitzondering voor wegen met een 30 km-regime en woonerven. Deze wegen hebben geen zone en zijn daarmee niet onderzoeksplichtig[1].

Railverkeer
De wettelijke zone van een spoorweg is onder andere afhankelijk van het aantal bakken (wagons) dat over de spoorlijn rijdt. De zone ligt aan weerszijden van een spoorweg en wordt gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf. De breedte varieert tussen 100 meter voor een rustige spoorlijn en 1.200 meter voor een zeer drukke spoorlijn, zoals de Betuwelijn.

[1] Conform artikel 74 lid 2 van de Wgh is voor 30 km/uur-wegen geen onderzoeksplicht. Op 3 september 2003 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitgesproken (nr. 200203751/1: Abcoude) dat nog niet geconcludeerd kan worden dat het plan aanvaardbaar is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening (goed woon- en leefklimaat, zoals opgenomen in het Bouwbesluit). Daarom wordt bij 30 km-zones onderzocht of wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB of de hoogste toelaatbare geluidsbelasting op de gevel.
Indicatief geldt de stelregel dat bij meer dan 1.000 voertuigbewegingen per etmaal, de voorkeursgrenswaarde mogelijk overschreden wordt. In dat geval dient onderzocht te worden of door het treffen van maatregelen een aanvaardbaar woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd.

2.2 Bouwbesluit

Wanneer de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van één van de omliggende (spoor)wegen wordt overschreden, kan ook de akoestische binnenwaarde worden overschreden. Bij verlening van een bouwvergunning wordt de binnenwaarde getoetst aan het Bouwbesluit 2003. De binnenwaarde van 33 dB moet worden gegarandeerd bij wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai (artikel 3.1 uit het Bouwbesluit 2003). Wanneer er meerdere relevante geluidsbronnen zijn, moet de cumulatieve geluidsbelasting worden gebruikt bij de berekening van de binnenwaarde.
Voor de akoestische binnenwaarde ten gevolge van wegverkeerslawaai mag de aftrek ex artikel 110g van de Wgh (2 of 5 dB) niet worden toegepast.
Om bij een woning met een hogere geluidsbelasting dan de voorkeursgrenswaarde de akoestische binnenwaarde te halen moeten er mogelijk aanvullende isolerende voorzieningen worden getroffen.

2.3 Rekenmethodieken

Voor de berekening van de geluidsbelasting van een individuele (spoor)weg en de cumulatieve geluidsbelasting (de gesommeerde geluidsbelasting van meerdere (spoor)wegen) zijn verschillende rekenmethodieken beschreven in het “Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006” (RMG 2006) in de bijlagen III (hoofdstuk 3: Weg) en IV (hoofdstuk 4: Spoorweg).

2.3.1 Rekenmethodiek voor de geluidsbelastingen

Volgens artikel 110d van de Wgh moet voor weg- en railverkeerslawaai het “Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006” worden gevolgd. De reken- en meetvoorschriften schrijven voor dat het equivalente geluidsniveau moet worden bepaald volgens standaardrekenmethode II, maar dat in bepaalde situaties kan worden volstaan met een eenvoudigere standaardrekenmethode I-berekening. Standaardrekenmethode I is gebaseerd op een vereenvoudiging van de situatie, waarbij ten aanzien van het toepassingsbereik van de methode, voorwaarden worden gesteld.
Voor het uitvoeren van standaardrekenmethode II-berekeningen wordt het computerprogramma WinHavik (versie 7.79) gebruikt.

2.3.2 Rekenmethodiek voor de cumulatieve geluidsbelasting

Cumulatie is alleen van belang in situaties waarin geluidsgevoelige bebouwing wordt blootgesteld aan meerdere geluidsbronnen. Op basis van Bijlage I, hoofdstuk 2: Rekenmethode cumulatieve geluidsbelasting uit het RMG 2006 hoeven wegen en spoorwegen, die niet zorgen voor een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, niet betrokken te worden in de berekening van de cumulatieve geluidsbelasting.
Volgens het RMG 2006 moet de cumulatieve geluidsbelasting worden omgerekend naar de bronsoort (weg- of railverkeer) waarvoor de wettelijke beoordeling plaatsvindt. De cumulatieve geluidsbelasting wordt berekend voor de bronsoort waarvoor de voorkeursgrenswaarde het meest wordt overschreden.

2.4 Toename door cumulatie

Volgens artikel 110a lid 7 van de Wgh mag door cumulatie van het geluid de geluidsbelasting niet onacceptabel toenemen. Als leidraad kan worden aangehouden dat de hoogste cumulatieve geluidsbelasting niet hoger mag zijn dan de hoogste te verlenen hogere waarde + 2 dB. Tevens is het niet wenselijk dat de cumulatieve geluidsbelasting hoger is dan de hoogste toelaatbare geluidsbelasting.

3 Onderzoeksgegevens

Voor het akoestisch onderzoek wordt allereerst bepaald welke wegen en spoorwegen relevant zijn voor het projectgebied. Hiervan moeten de verkeersgegevens bekend zijn.

3.1 Selectie van geluidsbronnen

In de directe omgeving van het projectgebied liggen alleen wegen. Spoorwegen zijn niet aanwezig.

Het projectgebied ligt direct aan de Hoofdstraat. Deze weg heeft een 30 km/uur-regime. Volgens de Wgh geldt voor deze wegen geen onderzoeksplicht omdat de maximumsnelheid 30 km/uur bedraagt.
De verkeersintensiteit op de Hoofdstraat is dusdanig hoog dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening onderzoek is gedaan naar de geluidhinder ten gevolge van het wegverkeer op deze weg.
Tevens ligt het projectgebied in de zone (200 meter) van de Leidsestraat (N208).

De Beekkade, de Haven en Kerkstraat zijn een ontsluitingswegen voor de aanliggende woningen. Deze weg heeft een zeer lage verkeersintensiteit en heeft daarom geen invloed op het akoestisch klimaat ter plaatse van het projectgebied.

Er is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidhinder ten gevolge van het wegverkeer op de Leidsestraat (N208) en de Hoofdstraat.

3.2 Uitgangspunten en verkeersgegevens

Snelheid
- Op de Leidsestraat een maximumsnelheid van 50 km/uur.
- Op de Hoofdstraat geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur[2].

Verharding
Op beide wegen bestaat de wegverharding uit dicht asfaltbeton (referentiewegdek). Op de overgang van de Hoofdstraat in de Raadhuisstraat ligt een strook met klinkers in keperverband.

Bebouwing
De bebouwing in het projectgebied bestaat uit twee lagen. Boven de winkel worden de woningen gerealiseerd. De vloer van de woningen bevindt zich op 3,5 meter hoogte.

Waarneempunt
- Ter bepaling van de geluidscontouren is het waarneempunt geprojecteerd op 5,0 meter (tweede verdieping) boven het maaiveld.

2 Bij de berekening van de geluidshinder afkomstig van de 30 km-wegen is rekening gehouden met de aanbevelingen uit de CROW-publicatie: “Handreiking berekenen wegverkeerslawaai bij 30 km/h”, nr. 965.

– Ter bepaling van de geluidsbelastingen zijn de waarneempunten geprojecteerd op een hoogte van 1,5 meter bij de winkel en 5,0 meter bij de woningen.

Aftrek ex artikel 110g Wgh

De resultaten van alle wegen worden gecorrigeerd met een aftrek van 5 dB, als bedoeld in artikel 110g van de Wgh, omdat de representatief te achten snelheid van de motorvoertuigen lager is dan 70 km/uur[3].

3.2.1 Verkeersgegevens

De verkeersgegevens van de Leidsestraat (N208) zijn afkomstig van verkeerstellingen die zijn uitgevoerd door de gemeente Hillegom in 2007.
De intensiteit en de voertuigverdeling van de Hoofdstraat zijn afkomstig van verkeerstellingen die zijn uitgevoerd door de gemeente Hillegom in 2007. De telling van de Hoofdstraat bevatte geen periodeverdeling. Deze periodeverdeling is afkomstig uit de VROM-publicatie: VI-Lucht & Geluid[4].
Om de verkeersintensiteit van het maatgevende jaar 2019 te berekenen voor de twee wegen is gebruikgemaakt van een autonome groei van 2,5 %/jaar voor de Leidsestraat en 2,0 % per jaar voor de Hoofdstraat.

In tabel 3 zijn de etmaalintensiteit voor het basisjaar, de autonome groei, de etmaalintensiteiten voor 2020 weergegeven.

Weg(vak)	**Etmaalintensiteit (jaar)**	**Autonome groei**	**Etmaalintensiteit in 2020**
Leidsestraat (N208)	17435 (2007)	2,5 %/jaar	24034
Hoofdstraat	3734 (2007)	2 %/jaar	4830

Tabel 3. Etmaalintensiteiten voor de verschillende jaren

In tabel 4 zijn de periode- en voertuigverdelingen weergegeven.

Weg(vak)	**Procentuele verdelingen**											
	Dagperiode (07/19)				**Avondperiode (19/23)**				**Nachtperiode (23/07)**			
	%/uur	LMV %	MZMV %	ZMV %	%/uur	LMV %	MZMV %	ZMV %	%/uur	LMV %	MZMV %	ZMV %
Leidsestraat (N208)	6,34	92,0	4,6	3,4	3,74	92,0	4,6	3,4	1,11	92,0	4,6	3,4
Hoofdstraat	6,50	83,0	12,2	4,8	3,30	83,0	12,2	4,8	1,20	83,0	12,2	4,8

Tabel 4. Periode- en voertuigverdelingen

[3] Bij het opstellen van het “Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006” zijn de correcties ex artikel 110g bestudeerd. De consequentie is dat voor wegen met een representatief te achten snelheid van minder dan 70 km/uur de aftrek op 5 dB is vastgesteld. Voor de overige wegen is dat 2 dB. Bij het opnieuw vaststellen van de correcties ex artikel 110g is rekening gehouden met de hernieuwde berekeningsmethode en de consequenties van het Europees en rijksbeleid ten aanzien van geluidsbestrijding. Dit beleid richt zich de komende jaren op het stiller maken van motorvoertuigen en ontwikkelen van stillere wegdekken.

[4] VROM-brochure, VI-Lucht & Geluid, Een instrument voor het ramen van verkeersintensiteiten ten behoeve van luchtkwaliteit en/of geluidsberekeningen, d.d. 29 juni 2007.

4 Onderzoek

4.1 Onderzoeksopzet

Volgens de Wgh mag voor woningen de geluidsbelasting in principe niet hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde. Voor wegverkeer is deze vastgesteld op 48 dB, ex artikel 82 van de Wgh.

Om te toetsen of de geluidsbelasting niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, wordt per weg de ligging van de 48 dB-contour, vrije-veldsituatie, bepaald.
Als uit de berekening blijkt dat het projectgebied buiten de 48 dB-contour ligt, wordt geconcludeerd dat de geluidsbelasting lager is dan de voorkeursgrenswaarde. Het bepalen van de daadwerkelijke geluidsbelasting is dan niet noodzakelijk. Het akoestisch klimaat, ten gevolge van de onderzochte weg, is geen belemmering voor de uitvoering van het plan.
Als uit de berekening blijkt dat het projectgebied binnen de 48 dB-contour ligt, is nader onderzoek naar de geluidsbelasting noodzakelijk. In dit onderzoek wordt getoetst of de geluidsbelasting lager is dan de hoogste toelaatbare geluidsbelasting. Tevens moet bij een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde worden bepaald of geluidsreducerende maatregelen mogelijk zijn.

4.2 Bepalen van de 48 dB-contouren

De ligging van de 48 dB-contouren, vrije-veldsituatie, is bepaald met behulp van de standaardrekenmethode I-berekening. Deze rekenmethode is beschreven in RMG 2006, bijlage III, behorend bij hoofdstuk 3: Weg.
In tabel 5 worden de berekende afstanden van de 48 dB-contouren en de kortste afstanden van één van de woningen in het projectgebied tot de wegas van de onderzochte wegen weergegeven.

Weg(vak)	**Afstand van de 48 dB-contour tot de wegas in meters**	**Kortste afstand van het projectgebied tot de wegas in meters**
Leidsestraat (N208)	200	160
Hoofdstraat	55	10

Tabel 5. Afstand van de 48 dB-contouren tot de wegas

In overzichtstekening 1, bijlage A, is de ligging van de 48 dB-contouren weergegeven. De berekeningen van de 48 dB-contouren zijn weergegeven in bijlage B.

Conclusie
Uit dit onderzoek blijkt dat een deel van het projectgebied binnen de 48 dB-contouren, vrije-veldsituatie, van de Leidsestraat (N208) en Hoofdstraat liggen. Tussen de Leidsestraat en het projectgebied staat een groot aantal gebouwen dat een afschermende werking heeft voor het verkeerslawaai afkomstig van de Leidsestraat. Naar verwachting is deze afschermende werking dusdanig groot dat de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het wegverkeer op de Leidsestraat niet wordt overschreden.

Nader onderzoek naar de optredende geluidsbelastingen op de woningen boven de winkel is uitgevoerd ten gevolge van het wegverkeer op de Hoofdstraat De resultaten zijn beschreven in paragrafen 4.3.

4.3 Bepalen van de geluidsbelastingen ten gevolge van het wegverkeer

De geluidsbelastingen ten gevolge van het wegverkeer op de Hoofdstraat is bepaald met behulp van de standaardrekenmethode II-berekening. De gebruikte rekenmethode voor wegverkeer is beschreven in RMG 2006, bijlage III, behorend bij hoofdstuk 3: Weg.

Bij twee van de drie appartementen zijn de geluidsbelastingen hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De hoogste geluidsbelasting bedraagt 59 dB, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh en afronding. Deze geluidsbelasting wordt gevonden bij de appartementen A1 en A2.

In overzichtstekening 2, bijlage C, zijn de hoogste geluidsbelastingen ten gevolge van het wegverkeer op de Hoofdstraat weergegeven. In deze tekening zijn tevens de appartementen genummerd. In bijlage D zijn alle berekende geluidsbelastingen in tabelvorm weergegeven.

De grafische weergave van het model Hoofdstraat is weergegeven in overzichtstekening 3, bijlage E. In deze tekening is onder meer de ligging van de verschillende waarneempunten te zien. In bijlage F is een rapportage met de invoergegevens en rekenresultaten van het model Hoofdstraat opgenomen.

4.3.1.1 Toetsing aan de Wgh

Uit dit onderzoek blijkt dat bij twee van de drie appartementen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De hoogste geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Hoofdstraat bedraagt 59 dB, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh en afronding.
De hoogste toelaatbare geluidsbelasting voor nieuw te bouwen woningen langs een bestaande 50 km-weg in stedelijk gebied bedraagt 63 dB (artikel 83 lid 2 van de Wgh). De optredende geluidsbelastingen zijn hiermee lager dan de hoogste toelaatbare geluidsbelasting.

4.4 Mogelijkheden voor geluidsreducerende maatregelen

Het doel van de Wgh is om geluidhinder te voorkomen en te beperken. Een geluidsbelasting tot met de voorkeursgrenswaarde garandeert een goed woon-/leefklimaat.
De Hoofdstraat zorgen voor een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. In artikel 77 lid 1b van de Wgh staat dat er onderzoek moet plaatsvinden of, en zo ja, welke doeltreffende maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting terug te brengen tot een waarde die lager of gelijk is aan de voorkeursgrenswaarde. Wanneer de geluidsbelasting niet terug te brengen is tot de voorkeursgrenswaarde, kan

en hoeft voor de Hoofdstraat geen hogere waarde worden aangevraagd, omdat deze weg een 30 km-regime heeft.
Aangezien het plan slechts een beperkt aantal appartementen (3) mogelijk maakt, is de financiële ruimte om geluidsreducerende maatregelen te nemen in het bron- en overdrachtsgebied beperkt.
Bij het treffen van maatregelen geldt een voorkeursvolgorde: bron, overdracht en ontvanger.

4.4.1 Bronmaatregelen

Het vervangen van de huidige wegdekken (dicht asfaltbeton) op de Hoofdstraat door een stiller wegdek is gezien het beperkte aantal woningen niet alleen financieel onrendabel, ook zal een dergelijk stiller (en dus ook opener) wegdek problemen opleveren bij het beheer (de levensduur van deze stillere wegdekken is naar verwachting korter).
Ten opzichte van het bestaande dichte asfaltbeton is een geluidsreductie van 2 dB haalbaar door het toepassen van een dunne deklaag (type 2). Door het toepassen van dit wegdek wordt de voorkeursgrenswaarde nog steeds op de twee appartementen overschreden.

4.4.2 Overdrachtsmaatregelen

Het vergroten van de afstand tussen de Hoofdstraat en de appartementen in het projectgebied, zodanig dat de geluidsbelasting wel voldoet aan de voorkeursgrenswaarde, zorgt voor een dusdanig grote afstand dat dit niet wenselijk is. De benodigde afstand is met de 48 dB-contouren weergegeven in overzichtstekening 1, bijlage A.

4.4.3 Maatregelen bij de ontvanger

De maatregelen die kunnen worden genomen bij de ontvanger (woning) zijn erop gericht om te voldoen aan de binnenwaarde van 33 dB. Mogelijk moeten voor de woningen met een hogere geluidsbelasting dan de voorkeursgrenswaarde aanvullende isolerende voorzieningen worden getroffen om de akoestische binnenwaarde te halen.
Gevels die een te hoge geluidsbelasting hebben kunnen uitgevoerd worden als dove gevel. Een dove gevel is een gevel zonder te openen ramen en deuren. Conform artikel 1b lid 5 van de Wgh wordt dit niet gezien als gevel. Doordat het geen gevel is in de zin van de Wgh hoeft voor een dove gevel geen geluidsbelasting te worden bepaald en is het niet mogelijk om hiervoor een hogere waarde aan te vragen.
Omdat er geen te openen ramen en/of deuren in een dove gevel zitten is terughoudendheid gewenst bij het toepassen hiervan. Met oog op het leefcomfort is het toepassen van een dove gevel op deze locatie ongewenst.

4.4.4 Conclusie

Gezien de beperkte schaal van dit plan is het niet mogelijk of wenselijk om effectieve maatregelen te treffen die de geluidsbelastingen terugbrengen tot waarden die lager zijn dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

5 Conclusie

In het centrum van Hillegom (gemeente Hillegom) staat een pand aan de Hoofdstraat 154. Momenteel is op de begane grond van het pand een winkel gehuisvest. Op de verdieping is een opslagruimte gevestigd en één woning.
Het bestaande pand zal inpandig worden verbouwd. Op de begane grond zal de bestaande winkelruimte worden gesplitst in twee winkelruimten. Op de verdieping zal de kantoorruimte en de bestaande woning worden herontwikkeld tot drie appartementen.
Appartementen zijn geluidsgevoelige bestemmingen waarvoor akoestisch onderzoek moet worden verricht. De geluidsbelasting van woningen wordt getoetst aan de normen uit de Wet geluidhinder (Wgh).

5.1 Toetsing aan de Wet geluidhinder

Uit dit onderzoek blijkt dat een deel van het projectgebied binnen de 48 dB-contouren, vrije-veldsituatie, van de Leidsestraat (N208) en Hoofdstraat liggen. Tussen de Leidsestraat en het projectgebied staan een groot aantal gebouwen die een afschermende werking hebben voor het verkeerslawaai afkomstig van de Leidsestraat. Naar verwachting is deze afschermende werking dusdanig groot dat de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het wegverkeer op de Leidsestraat niet wordt overschreden.
Wel is door middel van nader onderzoek de geluidsbelasting op de appartementen bepaald ten gevolge van het wegverkeer op de Hoofdstraat

Hoofdstraat
Doordat de Hoofdstraat een 30 km/uur-regime heeft, is deze weg niet onderzoeksplichtig voor de Wgh. Het is niet mogelijk om voor de appartementen ten gevolge van de geluidhinder afkomstig van de Hoofdstraat een hogere waarde aan te vragen bij de gemeente. Voor de bepaling van de binnenwaarde voor het Bouwbesluit en voor de toetsing aan de normen voor een goede ruimtelijke ordening die zijn genoemd in de Wgh is toch akoestisch onderzoek uitgevoerd.
Uit het onderzoek blijkt dat de hoogste geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Hoofdstraat 59 dB bedraagt, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh en afronding. De optredende geluidsbelastingen zijn hiermee lager dan de hoogste toelaatbare geluidsbelasting. Vanuit een akoestisch oogpunt kan worden gesteld dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

5.2 Bepaling van de binnenwaarde voor het Bouwbesluit

Op grond van het Bouwbesluit dient een akoestische binnenwaarde van 33 dB bij wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai gegarandeerd te worden.

De overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB bij de twee appartementen gebeurt alleen door de Hoofdstraat. De overige wegen nabij het projectgebied zorgen niet voor een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde op de twee appartementen. Omdat bij deze twee appartementen maar één weg zorgt voor de overschrijding, hoeft er geen cumulatie te worden uitgevoerd.

De hoogste geluidsbelasting op de woningen bedraagt 59 dB, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh en afronding. De hoogste geluidsbelasting bedraagt daardoor 64 dB, exclusief aftrek ex artikel 110g. Om de binnenwaarde bij de woningen te halen, moet een minimale geluidsisolatie van (64-33=) 31 dB worden bereikt.
Ter indicatie: volgens artikel 3.2 lid 3 van het Bouwbesluit 2003 bezit een standaard gevelconstructie een minimale geluidsisolatie van 20 dB. In een aanvullend bouwakoestisch onderzoek moet worden onderzocht of aanvullende gevelmaatregelen nodig zijn.

5.3 Compensatie voor het waarborgen van het wooncomfort

De twee appartementen zijn woningen op een geluidsbelaste locatie met een geluidsbelasting van meer dan 53 dB en daarom moet bij de beoordeling van het plan en bij de verlening van de hogere waarden ook nog worden gekeken naar zogenaamde compenserende factoren (aanvullende eisen ten aanzien van het wooncomfort). In dit plan kunnen de volgende zaken als compenserende factoren worden aangemerkt:

- Alle woningen in dit plan hebben één of meerdere geluidsluwe gevels[5].
- De buitenruimte is bij woningen aan de geluidsluwe zijde van de woning gelegen.

Vanuit een akoestisch oogpunt kan worden gesteld dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

[5] Geluidsluwe gevel: gevel waarop de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden.

Bijlage A

Overzichtstekening 1: Ligging van de contour

Bijlage B

Berekeningen van de 48 dB-contour

Standaardrekenmethode I ex artikel 110d Wet geluidhinder

Datum: 5 augustus 2009
Project: Hoofdstraat 154, Hillegom
Projectnr.: 90599
Gemeente: Hillegom
Wegvak: Hoofdstraat
Onderzoek: ligging 48 dB-contour
Situatie: waarneempunt in vrije-veld

Invoergegevens:

etmaalintensiteit in 2007:	3734 mvt/etm	(*)
autonome groei:	2 %/jaar	(**)
etmaalintensiteit in 2020:	4830 mvt/etm	(maatgevend rekenjaar)

	verkeersgegevens (*)
gemiddelde daguur percentage:	6,5 % per uur
gemiddelde avonduur percentage:	3,3 % per uur
gemiddeld nachtuur percentage:	1,2 % per uur

	snelheid
lmv: lichte motorvoertuigen (incl. motoren):	30 km/uur
mzmv: middelzware motorvoertuigen:	30 km/uur
zmv: zware motorvoertuigen:	30 km/uur

voertuigverdeling		dagperiode (*) (07/19)	avondperiode (*) (19/23)	nachtperiode (*) (23/07)
lmv: lichte motorvoertuigen (incl. motoren):		83 %	83 %	83 %
mzmv: middelzware motorvoertuigen:		12,2 %	12,2 %	12,2 %
zmv: zware motorvoertuigen:		4,8 %	4,8 %	4,8 %

berekende intensiteiten in 2020	etmaal	dagperiode (07/19) (6,5 % per uur)	avondperiode (19/23) (3,3 % per uur)	nachtperiode (23/07) (1,2 % per uur)
lmv: lichte motorvoertuigen (incl. motoren):	(83 %)	260,6 mvt/uur (83 %)	132,3 mvt/uur (83 %)	48,1 mvt/uur (83%)
mzmv: middelzware motorvoertuigen:	(12,2 %)	38,3 mvt/uur (12,2 %)	19,5 mvt/uur (12,2 %)	7,1 mvt/uur (12,2 %)
zmv: zware motorvoertuigen:	(4,8 %)	15,1 mvt/uur (4,8 %)	7,7 mvt/uur (4,8 %)	2,8 mvt/uur (4,8 %)
totaal	(100 %)	314 mvt/uur (100 %)	159,4 mvt/uur (100 %)	58 mvt/uur (100 %)

bebouwing overzijde weg:	80 % geluidsreflecterend oppervlak	
weghoogte:	0 m	
soort wegdek:	referentiewegdek	
wegdek-correctie lmv:	0 dB(A)	(Bron: VROM/CROW = www.stillerverkeer.nl)
wegdek-correctie mzmv/zmv:	0 dB(A)	(Bron: VROM/CROW = www.stillerverkeer.nl)
absorptiefractie:	0,45	
optrekcorrectie:	0 dB(A)	
correctie artikel 110g:	-5 dB	

Afstand tot hart van de weg:	**55 m**	(= ligging 48 dB-contour)

Waarneemhoogte t.o.v. maaiveld [m]			5,0
Geluidsbelasting incl. periodecorrectie			
dagperiode in dB(A)			**52,05**
avondperiode in dB(A)			**54,10**
nachtperiode in dB(A)			**54,71**
Lden			
- excl.correctie art. 110g en afronding in dB			**53,46**
- incl. correctie art. 110g en excl. afronding in dB			**48,46**
- incl. correctie art. 110g en afronding in dB			**48**

(*): bron: verkeerstelling uitgevoerd door de gemeente Hillegom
(**): veel toegepaste autonome groei

Standaardrekenmethode I ex artikel 110d Wet geluidhinder

Datum:	5 augustus 2009
Project:	Hoofdstraat 154, Hillegom
Projectnr.:	90599
Gemeente:	Hillegom
Wegvak:	Hoofdstraat
Onderzoek:	ligging 48 dB-contour
Situatie:	waarneempunt in vrije-veld

Invoergegevens:

etmaalintensiteit in 2007:	3734 mvt/etm	(*)
autonome groei:	2 %/jaar	(**)
etmaalintensiteit in 2020:	4830 mvt/etm	(maatgevend rekenjaar)

	verkeersgegevens (*)
gemiddelde daguur percentage:	6,5 % per uur
gemiddelde avonduur percentage:	3,3 % per uur
gemiddeld nachtuur percentage:	1,2 % per uur

	snelheid
lmv: lichte motorvoertuigen (incl. motoren):	30 km/uur
mzmv: middelzware motorvoertuigen:	30 km/uur
zmv: zware motorvoertuigen:	30 km/uur

voertuigverdeling		dagperiode (*) (07/19)	avondperiode (*) (19/23)	nachtperiode (*) (23/07)
lmv: lichte motorvoertuigen (incl. motoren):		83 %	83 %	83 %
mzmv: middelzware motorvoertuigen:		12,2 %	12,2 %	12,2 %
zmv: zware motorvoertuigen:		4,8 %	4,8 %	4,8 %

berekende intensiteiten in 2020	etmaal	dagperiode (07/19) (6,5 % per uur)		avondperiode (19/23) (3,3 % per uur)		nachtperiode (23/07) (1,2 % per uur)	
lmv: lichte motorvoertuigen (incl. motoren):	(83 %)	260,6 mvt/uur	(83 %)	132,3 mvt/uur	(83 %)	48,1 mvt/uur	(83%)
mzmv: middelzware motorvoertuigen:	(12,2 %)	38,3 mvt/uur	(12,2 %)	19,5 mvt/uur	(12,2 %)	7,1 mvt/uur	(12,2 %)
zmv: zware motorvoertuigen:	(4,8 %)	15,1 mvt/uur	(4,8 %)	7,7 mvt/uur	(4,8 %)	2,8 mvt/uur	(4,8 %)
totaal	(100 %)	314 mvt/uur	(100 %)	159,4 mvt/uur	(100 %)	58 mvt/uur	(100 %)

bebouwing overzijde weg:	80 % geluidsreflecterend oppervlak	
weghoogte:	0 m	
soort wegdek:	referentiewegdek	
wegdek-correctie lmv:	0 dB(A)	(Bron: VROM/CROW = www.stillerverkeer.nl)
wegdek-correctie mzmv/zmv:	0 dB(A)	(Bron: VROM/CROW = www.stillerverkeer.nl)
absorptiefractie:	0,45	
optrekcorrectie:	0 dB(A)	
correctie artikel 110g:	-5 dB	

Afstand tot hart van de weg:	**55 m**	(= ligging 48 dB-contour)

Waarneemhoogte t.o.v. maaiveld [m]			5,0
Geluidsbelasting incl. periodecorrectie			
dagperiode in dB(A)			**52,05**
avondperiode in dB(A)			**54,10**
nachtperiode in dB(A)			**54,71**
Lden			
- excl.correctie art. 110g en afronding in dB			**53,46**
- incl. correctie art. 110g en excl. afronding in dB			**48,46**
- incl. correctie art. 110g en afronding in dB			**48**

(*): bron: verkeerstelling uitgevoerd door de gemeente Hillegom
(**): veel toegepaste autonome groei

Bijlage C

Overzichtstekening 2: Hoogste geluidsbelasting t.g.v. het wegverkeer op de Hoofdstraat

Bijlage D

Geluidsbelastingen t.g.v. het wegverkeer op de Hoofdstraat, in tabelvorm

datum: 6 augustus 2009 Projectnummer: 90599

Geluidsbelasting t.g.v. het wegverkeer op de Hoofdstraat, in tabelvorm

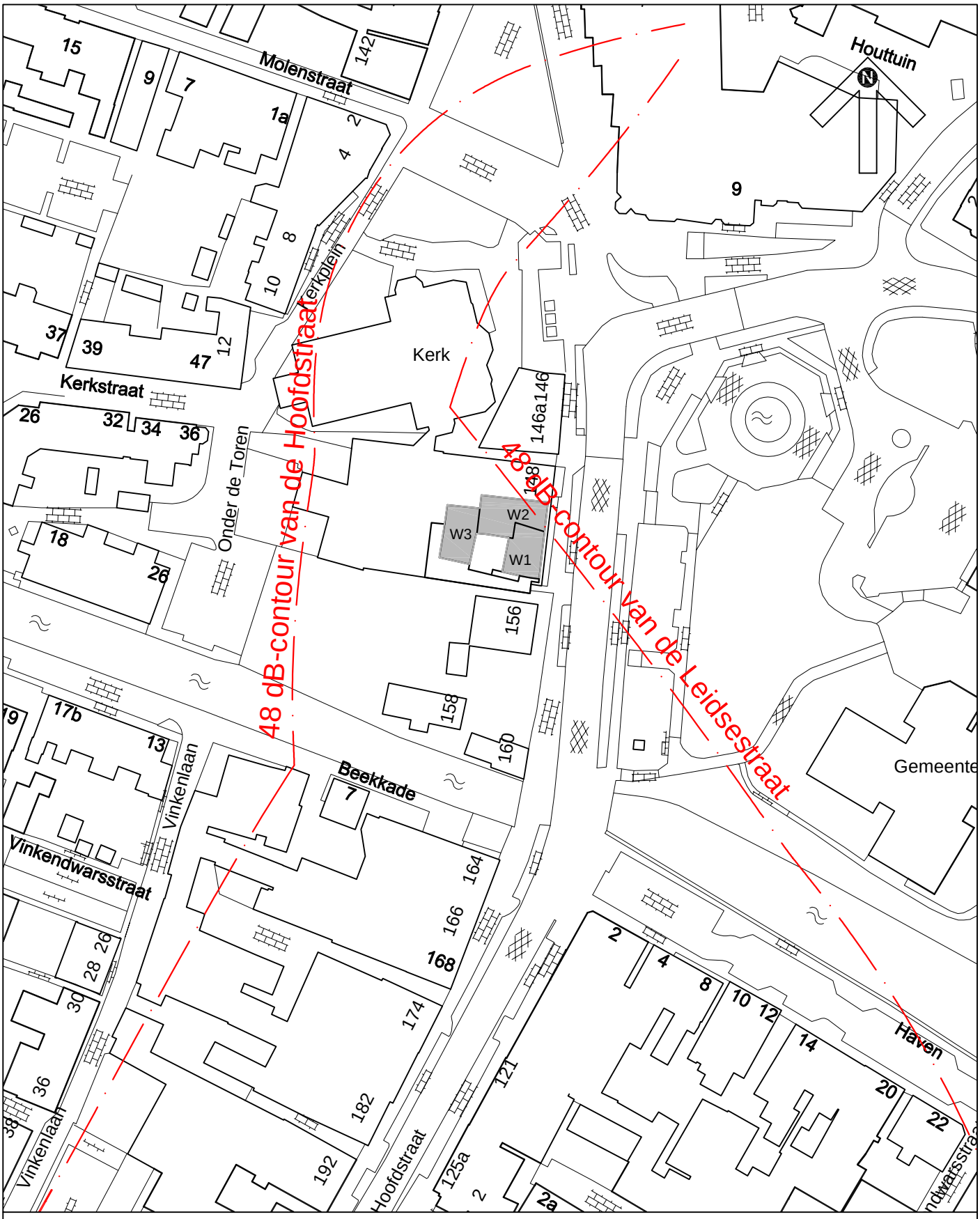
Woningnr.	waar-neem-punt	waar-neem-hoogte in meters	Geluidsbelastingen in dB(A) van de verschillende perioden excl. correcties en afronding			Geluidsbelastingen (Lden) in dB excl. aftrek ex art. 110g Wgh en afronding	Geluidsbelastingen (Lden) in dB incl. aftrek ex art. 110g Wgh en afronding
			dag (07-19)	avond (19-23)	nacht (23-07)		
winkel	2	1,5	63,24	60,30	55,91	64,65	60
winkel	3	1,5	62,88	59,94	55,54	64,29	59
A1	4	5,0	62,89	59,95	55,55	64,30	59
A1	5	5,0	62,67	59,73	55,33	64,08	59
A1	6	5,0	58,44	55,50	51,10	59,85	55
A1	7	5,0	34,56	31,62	27,22	35,97	31
A2	8	5,0	63,06	60,12	55,73	64,47	59
A2	9	5,0	32,82	29,88	25,48	34,23	29
A3	10	5,0	42,60	39,66	35,26	44,01	39
A3	11	5,0	45,08	42,14	37,74	46,49	41
A3	12	5,0	43,64	40,70	36,31	45,05	40
A3	13	5,0	33,73	30,78	26,39	35,14	30
A3	14	5,0	32,89	29,95	25,55	34,30	29
A3	15	5,0	39,27	36,32	31,93	40,68	36

Bijlage E

Overzichtstekening 3: Grafische weergave van het model Hoofdstraat

Bijlage F

Rapportage van het model Hoofdstraat

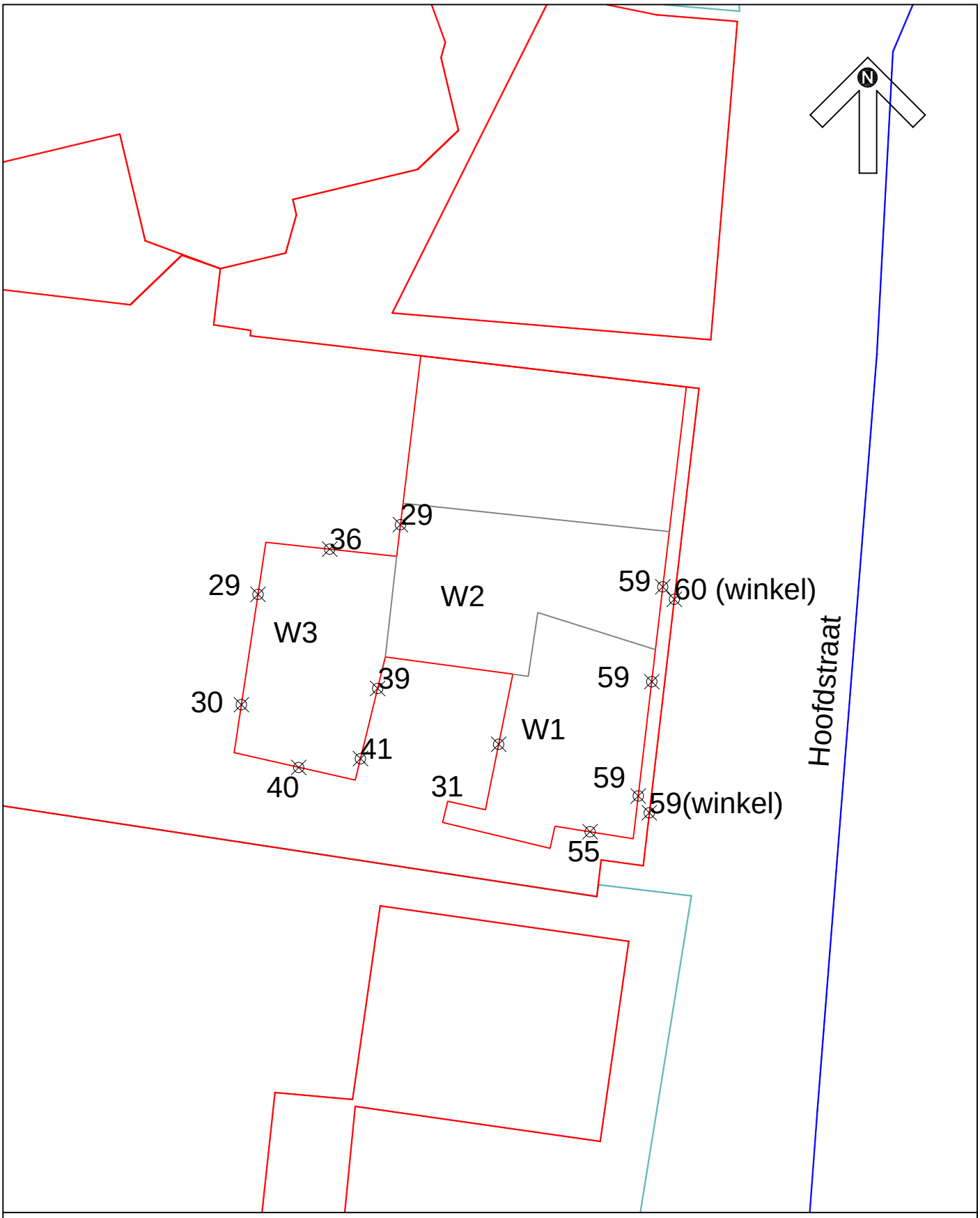


overzichtstekening **Ligging van de contouren**

formaat : A4
schaal : 1:1000
datum : 06-08-2009
projectnr. : 90599
tekeningnr. : 1

gemeente **HILLEGOM**

Arnhem



overzichtstekening **Hoogste geluidsbelastingen t.g.v. het wegverkeer op de Hoofdstraat**

formaat : A4
schaal : 1:250
datum : 06-08-2009
projectnr. : 90599
tekeningnr. : 2

gemeente **HILLEGOM**

s a b
Arnhem

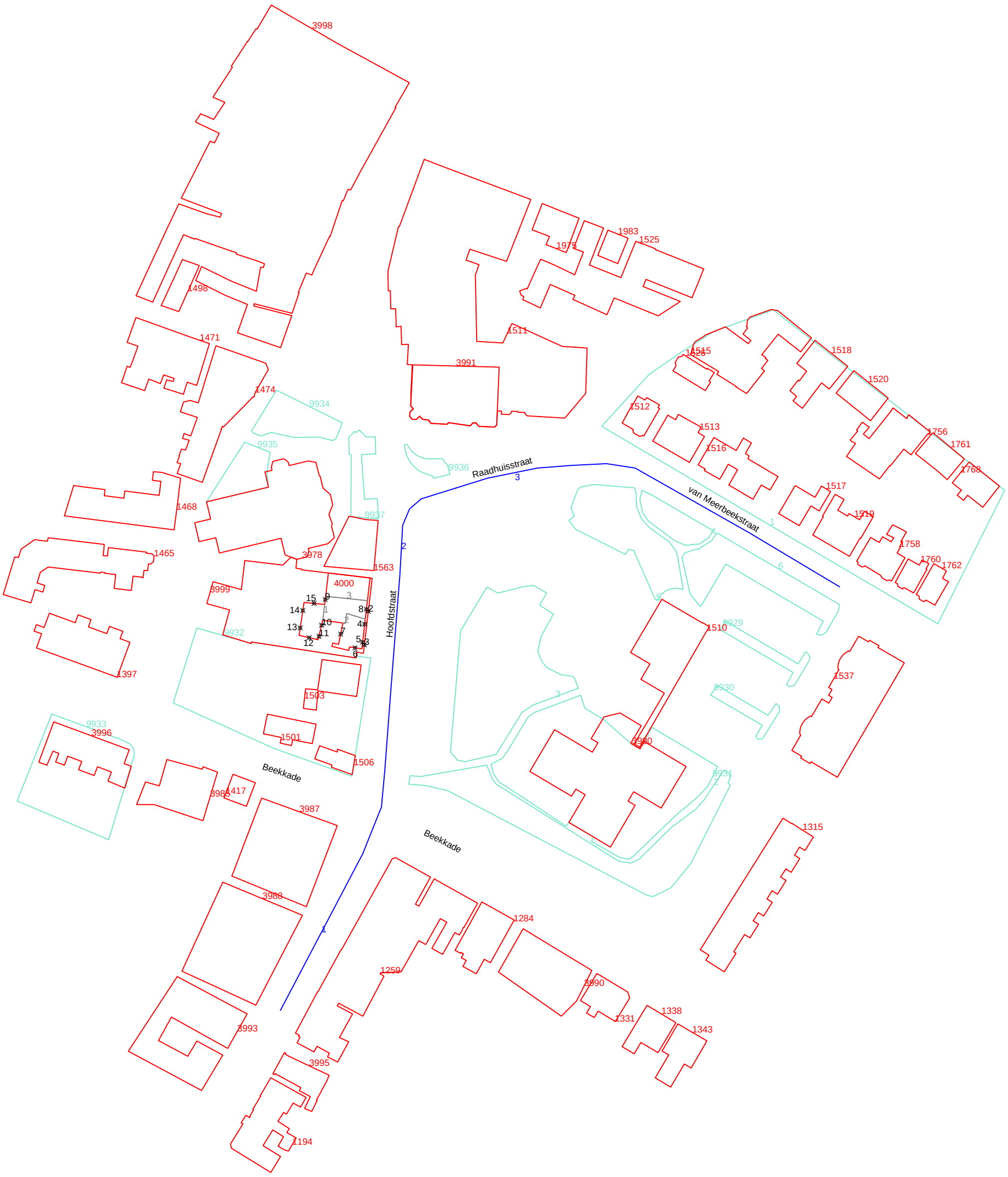
Legenda:

gebouw

bodemabsorptie

rijlijn

1 waarneempunt



overzichtstekening **Grafische weergave van het model Hoofdstraat**

formaat : A3
schaal : 1:1250
datum : 06-08-2009
projectnr. : 90599
tekeningnr. : 3

gemeente **HILLEGOM**

s a b
Arnhem

Projectgegevens

projectnaam:	Hoofdstraat 154, Hillegom (90599)
opdrachtgever:	dhr. JW der Nederlanden
adviseur:	SAB Arnhem (BURG)
databaseversie:	777
situatie:	eerste situatie
uitsnede:	Hoofdstraat

omschrijving	verkeerslawaai
rekenhart:	12.05 14.04.2009
aut. berekening gemiddeld maaiveld:	☑
alleen absorptiegebieden(geen hz-lijnen):	☑
standaard bodemabsorptie:	0 %
rekenresultaat binnengelezen (datum):	06-08-2009
rekenresultaat binnengelezen (tijd):	12:39
maximum aantal reflecties:	1 graden
minimum zichthoek reflecties:	2 graden
maximum sectorhoek:	5 graden
vaste sectorhoek:	2

Bebouwing

nr	z,gem	m,gem	lengte	adres	reflectie	kenmerk
1194	10.0	0.0	108.0		80	dxf:10
1259	10.0	0.0	235.3		80	dxf:10
1284	10.0	0.0	48.6		80	dxf:10
1315	10.0	0.0	131.2		80	dxf:10
1331	10.0	0.0	41.8		80	dxf:10
1338	10.0	0.0	39.0		80	dxf:10
1343	10.0	0.0	46.0		80	dxf:10
1397	10.0	0.0	63.0		80	dxf:10
1417	10.0	0.0	25.0		80	dxf:10
1465	10.0	0.0	136.2		80	dxf:10
1468	10.0	0.0	105.5		80	dxf:10
1471	10.0	0.0	87.8		80	dxf:10
1474	10.0	0.0	121.8		80	dxf:10
1498	10.0	0.0	35.8		80	dxf:10
1501	10.0	0.0	40.1		80	dxf:10
1503	10.0	0.0	58.2		80	dxf:10
1506	3.0	0.0	28.4		80	dxf:10
1510	8.0	0.0	78.4		80	dxf:10
1511	12.5	0.0	286.9		80	dxf:10
1512	10.0	0.0	37.0		80	dxf:10
1513	10.0	0.0	39.5		80	dxf:10
1515	10.0	0.0	104.9		80	dxf:10
1516	10.0	0.0	76.5		80	dxf:10
1517	10.0	0.0	41.1		80	dxf:10
1518	10.0	0.0	54.0		80	dxf:10
1519	10.0	0.0	59.3		80	dxf:10
1520	10.0	0.0	41.6		80	dxf:10
1525	9.0	0.0	198.3		80	dxf:10
1526	10.0	0.0	29.1		80	dxf:10
1537	9.0	0.0	120.3		80	dxf:10
1563	10.0	0.0	41.2		80	dxf:10
1756	10.0	0.0	76.5		80	dxf:10
1758	10.0	0.0	58.3		80	dxf:10
1760	10.0	0.0	31.1		80	dxf:10
1761	10.0	0.0	33.0		80	dxf:10
1762	10.0	0.0	34.3		80	dxf:10
1768	10.0	0.0	32.1		80	dxf:10
1975	10.0	0.0	46.3		80	dxf:10
1983	10.0	0.0	21.4		80	dxf:10
3978	6.0	0.0	133.1		80	dxf:10
3980	9.0	0.0	167.7		80	dxf:10
3985	6.0	0.0	68.0		80	
3987	10.0	0.0	74.9		80	
3988	10.0	0.0	81.3		80	
3990	10.0	0.0	55.1		80	
3991	15.5	0.0	77.0		80	
3993	10.0	0.0	128.3		80	

nr	z,gem	m,gem	lengte	adres	reflectie	kenmerk
3995	10.0	0.0	54.3		80	dxf:10
3996	10.0	0.0	83.4		80	
3998	10.0	0.0	426.1		80	dxf:10
3999	3.5	0.0	141.7		80	
4000	7.0	0.0	87.6		80	

Waarneempunten met rekenresultaten

													inc. aftrek(VL) inc. prognose(RL)		L(periode)			kruispunttoeslag (VL)		
nr	z1	m1	adres	huisnr	type	afw.toets	refl	kenmerk	rhart	sh	wnh	Lden	Letm	Lden	Letm	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
2	0.0	0.0			gevel			winkel	VL	1	1.5	64.65	65.91	59.65	60.91	63.24	60.30	55.91	.00	.00	.00
3	0.0	0.0			gevel			winkel	VL	1	1.5	64.29	65.54	59.29	60.54	62.88	59.94	55.54	.00	.00	.00
4	0.0	0.0			gevel			A1	VL	1	5.0	64.30	65.55	59.30	60.55	62.89	59.95	55.55	.00	.00	.00
5	0.0	0.0			gevel			A1	VL	1	5.0	64.08	65.33	59.08	60.33	62.67	59.73	55.33	.00	.00	.00
6	0.0	0.0			gevel			A1	VL	1	5.0	59.85	61.10	54.85	56.10	58.44	55.50	51.10	.00	.00	.00
7	0.0	0.0			gevel			A1	VL	1	5.0	35.97	37.22	30.97	32.22	34.56	31.62	27.22	.00	.00	.00
8	0.0	0.0			gevel			A2	VL	1	5.0	64.47	65.73	59.47	60.73	63.06	60.12	55.73	.00	.00	.00
9	0.0	0.0			gevel			A2	VL	1	5.0	34.23	35.48	29.23	30.48	32.82	29.88	25.48	.00	.00	.00
10	0.0	0.0			gevel			A3	VL	1	5.0	44.01	45.26	39.01	40.26	42.60	39.66	35.26	.00	.00	.00
11	0.0	0.0			gevel			A3	VL	1	5.0	46.49	47.74	41.49	42.74	45.08	42.14	37.74	.00	.00	.00
12	0.0	0.0			gevel			A3	VL	1	5.0	45.05	46.31	40.05	41.31	43.64	40.70	36.31	.00	.00	.00
13	0.0	0.0			gevel			A3	VL	1	5.0	35.14	36.39	30.14	31.39	33.73	30.78	26.39	.00	.00	.00
14	0.0	0.0			gevel			A3	VL	1	5.0	34.30	35.55	29.30	30.55	32.89	29.95	25.55	.00	.00	.00
15	0.0	0.0			gevel			A3	VL	1	5.0	40.68	41.93	35.68	36.93	39.27	36.32	31.93	.00	.00	.00

Wegdekken

nr naam	voertuigcategorie	Bm	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
14 straatbakstenen in keperverband	licht	-0.25	5.240	1.150	1.930	3.570	2.600	-0.200	0.030	0.670
	middel	-0.25	5.240	1.150	1.930	3.570	2.600	-0.200	0.030	0.670
	zwaar	-0.30	5.240	1.500	1.930	3.570	2.600	-0.200	0.030	0.067
	motoren				1.930					

Rijlijnen

nr	z,gem	m,gem	lengte	wegdek	hellingcor.	omschrijving	kenmerk	art 110g	etmaalintens.	%	periode	Intensiteiten %	licht	middel	zwaar	motor	snelheden licht	middel	zwaar	motor
1	0.0	0.0	139.6	1=glad asfalt		Hoofdstraat		5	4830.0	☑	dag	6.5	83.0	12.2	4.8		30	30	30	
											avond	3.3	83.0	12.2	4.8		30	30	30	
											nacht	1.2	83.0	12.2	4.8		30	30	30	
2	0.0	0.0	45.4	straatbakstenen in keperverband		Hoofdstraat		5	4830.0	☑	dag	6.5	83.0	12.2	4.8		30	30	30	
											avond	3.3	83.0	12.2	4.8		30	30	30	
											nacht	1.2	83.0	12.2	4.8		30	30	30	
3	0.0	0.0	116.5	1=glad asfalt		Hoofdstraat		5	4830.0	☑	dag	6.5	83.0	12.2	4.8		30	30	30	
											avond	3.3	83.0	12.2	4.8		30	30	30	
											nacht	1.2	83.0	12.2	4.8		30	30	30	

Bodemabsorptie

nr	lengte	absorptie [%]	kenmerk
1	294.2	50.0	
2	247.9	80.0	
3	156.2	80.0	
4	47.7	80.0	
5	111.9	80.0	
6	135.8	80.0	
9929	51.6	80.0	
9930	44.9	80.0	
9931	172.0	80.0	
9932	149.1	50.0	
9933	85.8	50.0	
9934	53.9	50.0	
9935	38.2	50.0	
9936	33.0	80.0	
9937	69.8	50.0	

provincie ZUID HOLLAND

GEMEENTE HILLEGOM
Nummer: Z-3624/
Datum : 21 DEC 2009
afgedaan
RO

Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Ruimte en Wonen
Contact
E. Privé
T 070 - 441 73 47
e.prive@pzh.nl

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Burgemeester en wethouders
van HILLEGOM

Datum 16 DEC. 2009

Ons kenmerk
PZH-2009-147386246
Uw kenmerk
-
Bijlagen

Onderwerp
Artikel 3.1.1., voorontwerpbestemmingsplan Hoofdstraat 154, gemeente Hillegom

Geacht college,

Ik heb kennis genomen van het bovengenoemde voorontwerpbestemmingsplan. Het plan geeft aanleiding tot de volgende reactie.

Het provinciale beoordelingskader is per 1 juli 2008 vormgegeven in het interim-beleid, bestaande uit de streekplannen en de nota Regels voor Ruimte. Het plan is conform dit beleid.

Overgangsrecht toepassing artikel 19 lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening
Op 26 juni 2008 hebben Gedeputeerde Staten u ter gelegenheid van de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening een brief gestuurd waarin nader is ingegaan op de rol van de provincie onder de nieuwe wet. Daarin is ook aangegeven dat u, gelet op het overgangsrecht, voor verzoeken om vrijstelling ex artikel 19 WRO (oud) die bij u voor 1 juli 2008 zijn ingediend, nog gebruik kunt maken van de mogelijkheden van toepassing van artikel 19 lid 2 WRO (oud) die GS bij hun besluit van 9 oktober 2007 daartoe hebben geboden.
Met het oog daarop bericht ik u dat u, indien u over dergelijke verzoeken beschikt, vrijstelling kunt verlenen voor de planonderdelen waarover geen opmerkingen zijn gemaakt, voor zover die onderdelen ook de instemming hebben van de Inspecteur voor de Ruimtelijke Ordening.

Dit is een gecoördineerde reactie van alle betrokken directies van de provincie.

Hoogachtend,

de directeur van de directie Ruimte en Mobiliteit,
voor deze,

mr. C. Verwijs
hoofd bureau Ontwikkeling en Realisatie

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Tram 9 en bussen 18, 22, 65 stoppen dichtbij het provinciehuis. Vanaf station Den Haag CS is het tien minuten lopen. De parkeerruimte voor auto's is beperkt.

provincie ZUID HOLLAND

Ons kenmerk
PZH-2009-147386246

Deze brief is digitaal vastgesteld, hierdoor staat er geen fysieke handtekening in de brief.

Afschrift aan:
- Provinciale Planologische Commissie

VERZONDEN 16 DEC. 2009

Hoogheemraadschap van
Rijnland

GEMEENTE HILLEGOM
Nummer: Z-36241
Datum : 31 DEC. 2009
Route : afgedaan
RO

uw kenmerk: NL.IMRO.0483.hoofdstraat154.01
uw e-mail van: 8 december 2009
ons kenmerk: 09.44819
bijlagen: -
inlichtingen: D. Bakker
doorkiesnummer: 071 - 3063 452
onderwerp: Voorontwerpbestemmingsplan Hoofdstraat 154 Hillegom

Gemeente Hillegom
Afdeling Ruimtelijke Ordening
t.a.v. mevrouw E. Kraay
Postbus 32
2180 AA Hillegom

Leiden, 30 DEC. 2009

Geachte mevrouw Kraay,

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening ontvingen wij van u het voorontwerpbestemmingsplan "Hoofdstraat 154 te Hillegom" met het verzoek aan ons om hierop te reageren.

Wij verstrekken een positief wateradvies. Wij hebben geen opmerkingen bij het plan, dat een inpandige verbouwing mogelijk maakt, en paragraaf 4.8 Water, waarin Rijnlands beleid aan de orde komt evenals het aspect duurzaam bouwen.

Kennisgevingen en stukken in het kader van de (verplichte) Wro-digitalisering en watertoetsprocedure kunt u sturen naar onze digitale postbus **ruimtelijkeplannen@rijnland.net**. Voor eventuele vragen kunt u contact opnemen met de heer D. Bakker (071-3063 452) van de afdeling Plantoetsing en Vergunningverlening van ons hoogheemraadschap.

Hoogachtend,

Namens dijkgraaf en hoogheemraden,

b.a.

mw. drs. G.L. van Mourik,
hoofd afdeling Plantoetsing en Vergunningverlening.

Archimedesweg 1
postadres:
postbus 156
2300 AD Leiden
telefoon (071) 3 063 063
telefax (071) 5 123 916
internet: www.rijnland.net
e-mail: post@rijnland.net

401 B

VROM-Inspectie
Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

> Retouradres Postbus 29036 3001 GA Rotterdam

GEMEENTE HILLEGOM
Nummer: Z-3624/
Datum : 13 JAN 2010
Route :
afgedaan
RO

Het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Hillegom
Postbus 32
2181 AA Hillegom

VROM-Inspectie
Directie Uitvoering
Regioafdeling Zuid-West

Groothandelsgebouw
Weena 723
Postbus 29036
3001 GA Rotterdam
www.vrom.nl

Contactpersoon
mw. mr. T.S. Veenbaas

T 010-224 44 95
F 010-224 44 99

11 JAN. 2010

Datum 11 januari 2010
Betreft Vooroverleg artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening bestemmingsplan "Hoofdstraat 154"

Kenmerk
20090075421/26058-TV
E-ZW

Geacht college,

Op 8 december 2009 heb ik uw verzoek ontvangen om advies op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening over het voorontwerpbestemmingsplan "Hoofdstraat 154".

In de brief van 26 mei 2009 aan alle colleges van burgemeester en wethouders heeft de minister van VROM aangegeven over welke nationale belangen uit de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (RNRB, TK 2007-2008, 31500 nr. 1) gemeenten altijd vooroverleg moeten voeren met het Rijk. Gemeenten verzoeken zelf de afzonderlijke rijksdiensten om advies. De VROM-Inspectie coördineert vervolgens de rijksreactie over voorontwerpbestemmingsplannen, -projectbesluiten en –structuurvisies richting gemeenten.

Het bovengenoemde plan geeft de betrokken rijksdiensten geen aanleiding tot het maken van opmerkingen, gelet op de nationale belangen in de RNRB.

Hoogachtend,
de directeur-inspecteur,

i/o Veenbaas

dr. J. Blenkers

VROM verandert en krijgt een nieuwe huisstijl. Kijk voor meer informatie op www.vrom.nl

ROM 11