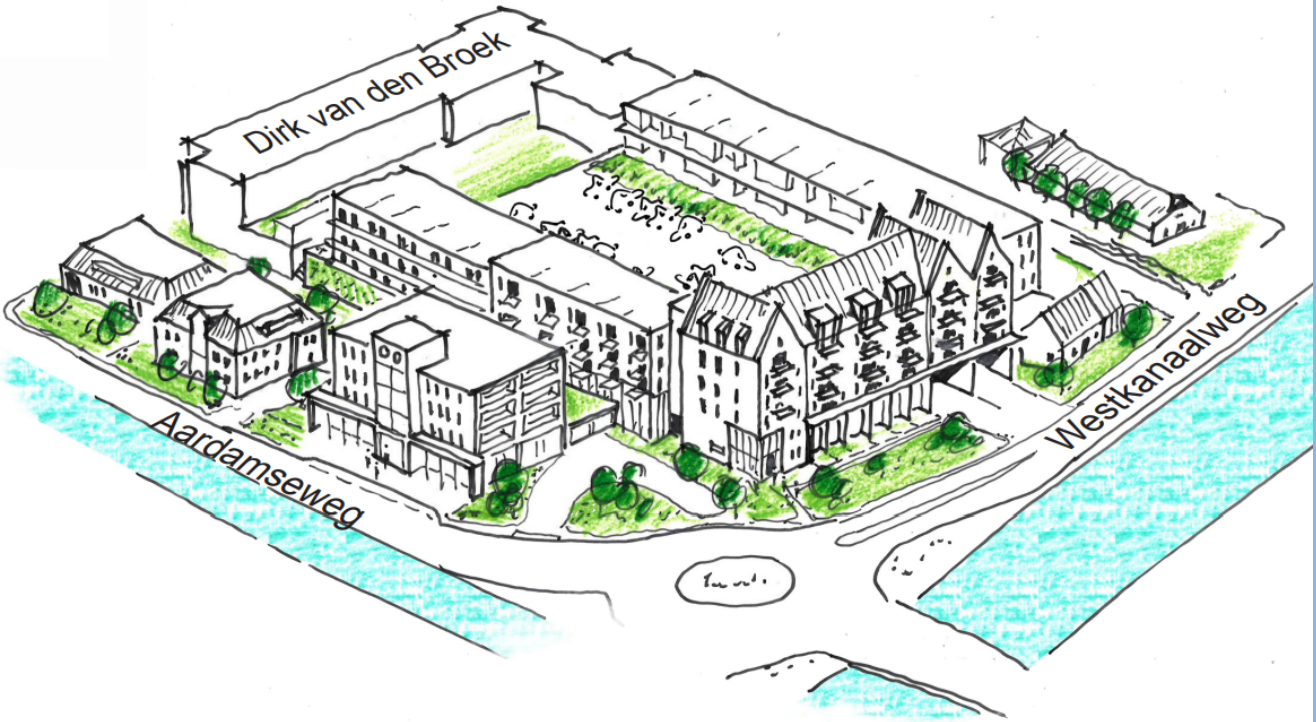
Bijlage 1 bij Raadsvoorstel Afzien van Adviesrecht

INHOUDELIJK ASPECTEN

BOPA FASE 1 DORPSHART TER AAR



Impressieschets Vlinderlocatie en Stationsgebouw

Datum:	4 november 2025
Auteur:	Thom Rijs

nieuwkoop

nieuwkoop.nl

INHOUDSOPGAVE

1 Inleiding 3
2 Plaats en Omvang gebouwen 4
3 Functies 7
4 Parkeren 8
4.1 Huidige situatie 8
4.2 Fase 1 8
4.3 Fase 1 + fase 2 9
4.4 Conclusie 9
4.5 Verschillen rapport 2023 en rapport 2025 10
5 Verkeer 11
6 Overige inhoudelijke aspecten 12
6.1 Geluid 12
6.2 Bodem 13
6.3 Archeologie 13
6.4 Ecologie 13
6.5 Stikstof 14
6.6 Water 14
6.7 Lucht 14
6.8 Externe Veiligheid 14
6.9 Bedrijven en milieuzonering 14
6.10 Milieueffectrapportage 14

1 INLEIDING

Informatievoorziening raad

In deze bijlage wordt ingegaan op de inhoudelijke aspecten die bij de vergunning voor de buitenplanse omgevingsplanactiviteit (bopa) voor fase 1 van het Dorpshart Ter Aar (de Vlinder en het Stationsgebouw) een rol spelen.

Dit document is *niet* de ruimtelijke onderbouwing van de fysieke leefomgeving die bij de bopa-aanvraag zal worden ingediend, maar vertoont wel enige gelijkenis. Dit is een versimpelde versie die het voor de gemeenteraad inzichtelijk maakt welke aspecten een rol spelen bij vergunningverlening van de bopa. Op deze wijze is de raad zo volledig mogelijk geïnformeerd om te besluiten af te zien van het adviesrecht.

Nu fase 1

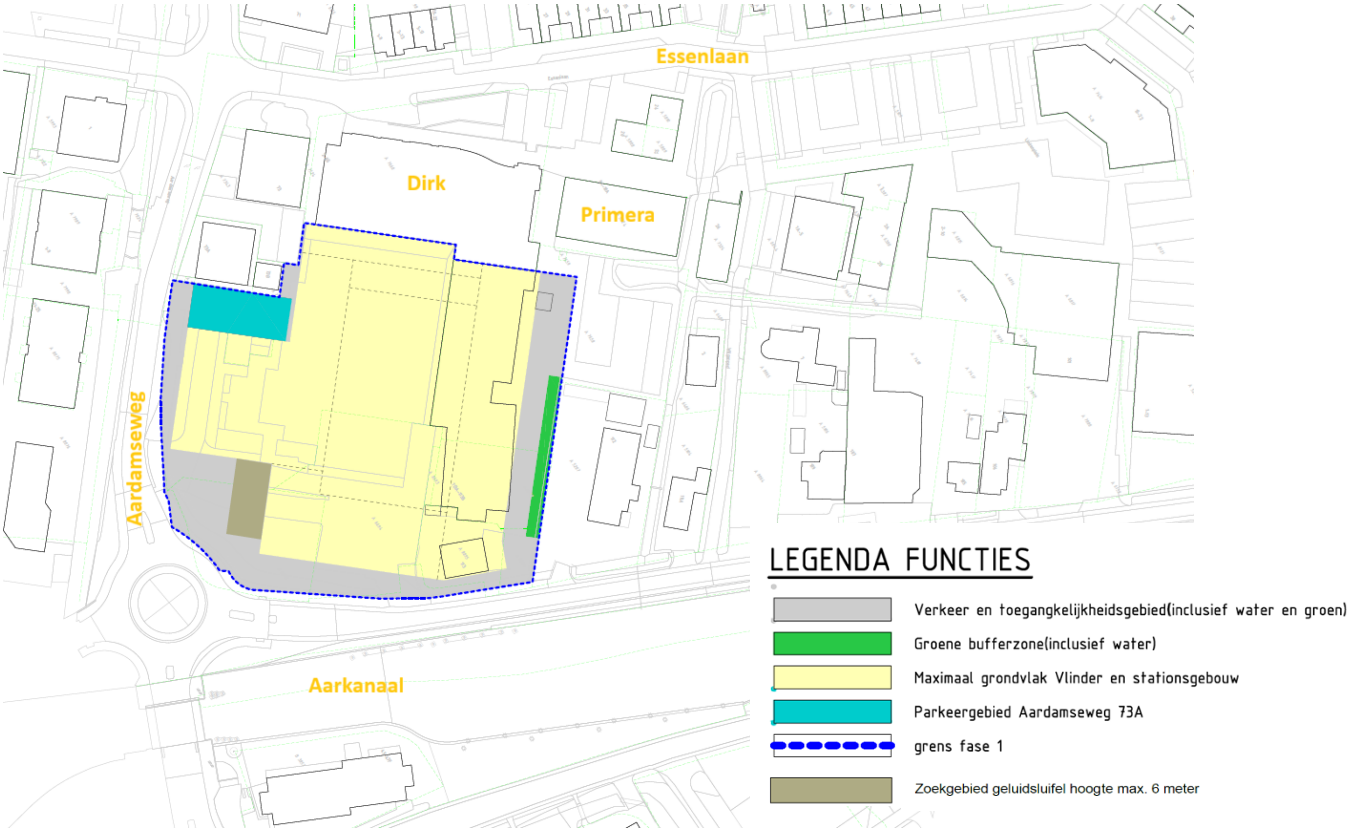
De ontwikkeling van fase 1 is opgesplitst verschillende vergunningen. De eerste (deel 1) is de planologische bopa. Hierna volgen nog de vergunningen voor het bouwen, zowel de technische als de ruimtelijke bouwactiviteiten (deel 2). Deze vergunningen zijn nodig voordat het Stationsgebouw en het Vlindergebouw gebouwd kunnen worden.

Later fase 2

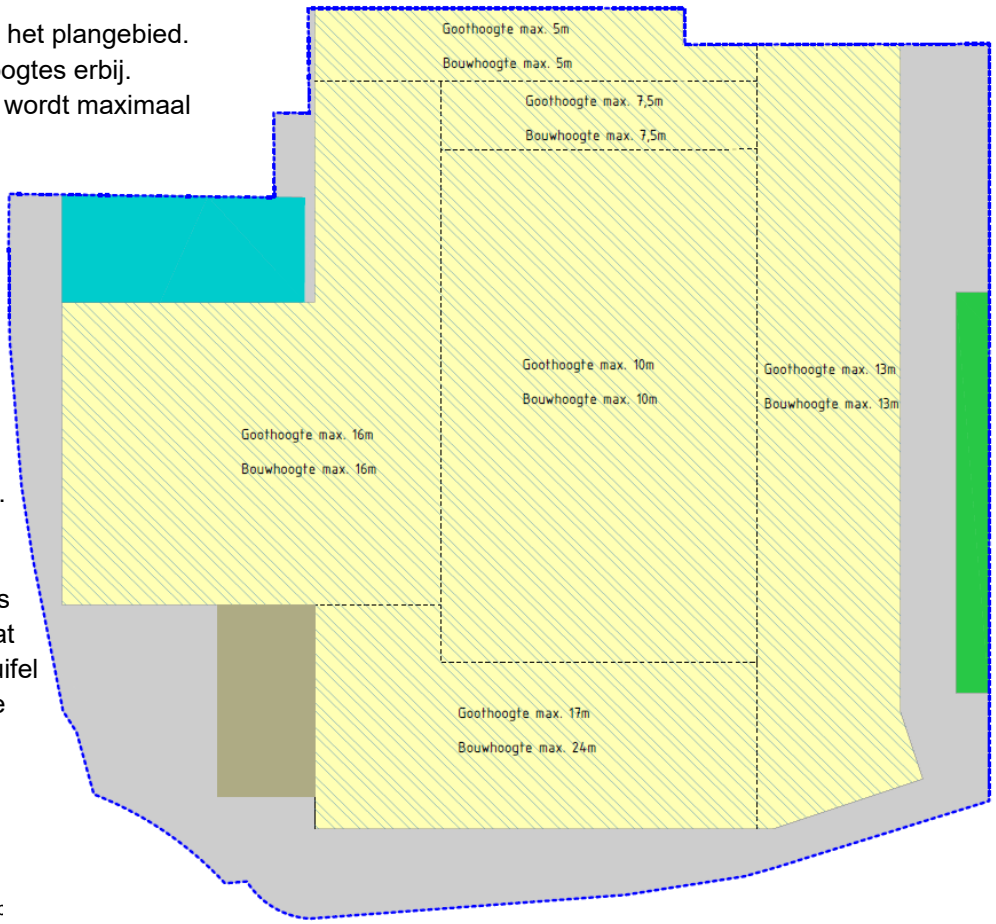
Fase 2 van het Dorpshart Ter Aar komt pas later aan bod. Daarbij gaat het over de ontwikkeling van een horecapaviljoen (met onderzoek naar mogelijke winkelfuncties) waar nu de parkeerplaats naast het Primeragebouw ligt, over het woon-winkelgebouw aan de Essenlaan en de transformatie van de oude bibliotheek tot permanente woningen. Of fase 2 ook in delen wordt vergund is nog niet bekend.

2 PLAATS EN OMVANG GEBOUWEN

Omdat het gaat om een planologische bopa, is niet het uiterlijk van de gebouwen van belang, maar enkel de plaats, de maximale omvang en de functies. Hieronder is het projectgebied weergegeven, gezien vanuit het zuidwesten. Met zwarte lijntjes is daarbij ook de huidige bebouwing zichtbaar.

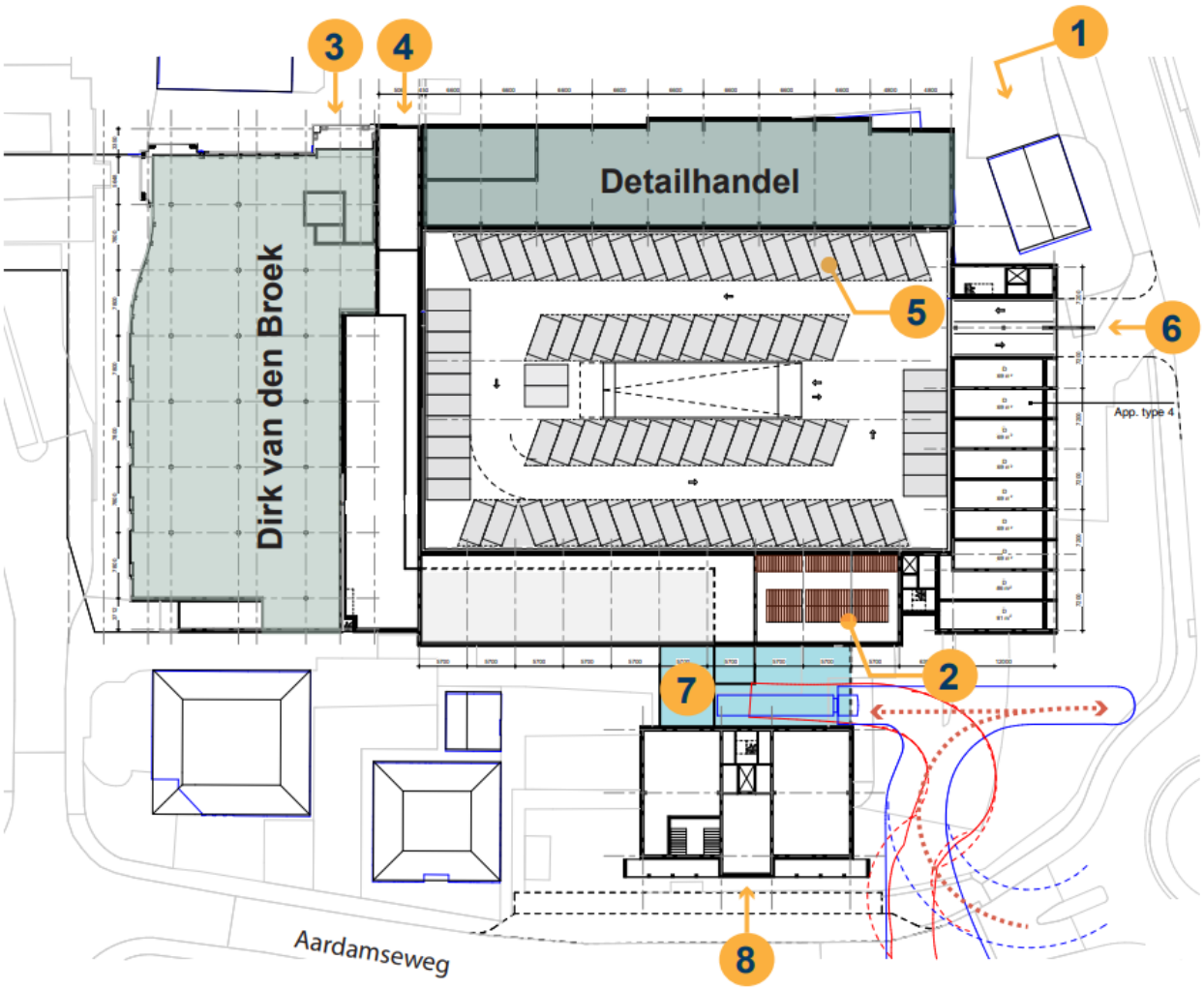


Hiernaast is ingezoomd op het plangebied. Ook staan de *maximale* hoogtes erbij. Het stationsgebouw (links) wordt maximaal 16 meter hoog. De parkeerbak (midden) wordt maximaal 10 m hoog. Dat is gelijk aan drie bouwlagen. De Hema/Kruidvat-zijde (rechts) mag maximaal 13 m hoog worden. Aan het Aarkanaal (onder) zit een hoogte-element tot 24 m in de kap. De goot mag maximaal 17 m hoog zijn. Door vrachtwagenlawaai, is het *wellicht* noodzakelijk dat bij het bruine gebied een luifel geplaatst zal worden. Deze is maximaal 6 m hoog. Zie § 6.1 Geluid voor meer informatie.



Impressie

De exacte invulling wordt pas bij de vergunning voor het bouwen (deel 2) duidelijk. Daardoor zullen er in dit document niet veel schetsen worden getoond. Om toch een beeld te geven wat met de bopa mogelijk gemaakt gaat worden, is hieronder een (voorlopige) plattegrond van het gebouw, vanuit het zuidwesten weergegeven.



Toelichting plattegrond

1. Hoofdentree appartementen
2. Collectieve fietsenstalling
3. Entree Dirk van den Broek
4. Voetgangersentree parkeergarage
5. Parkeergarage
6. Ingang nieuwe parkeergarage (auto)
7. Overdekt laden en lossen
8. Ingang Stationsgebouw

Route laden lossen

Bezonningsstudie

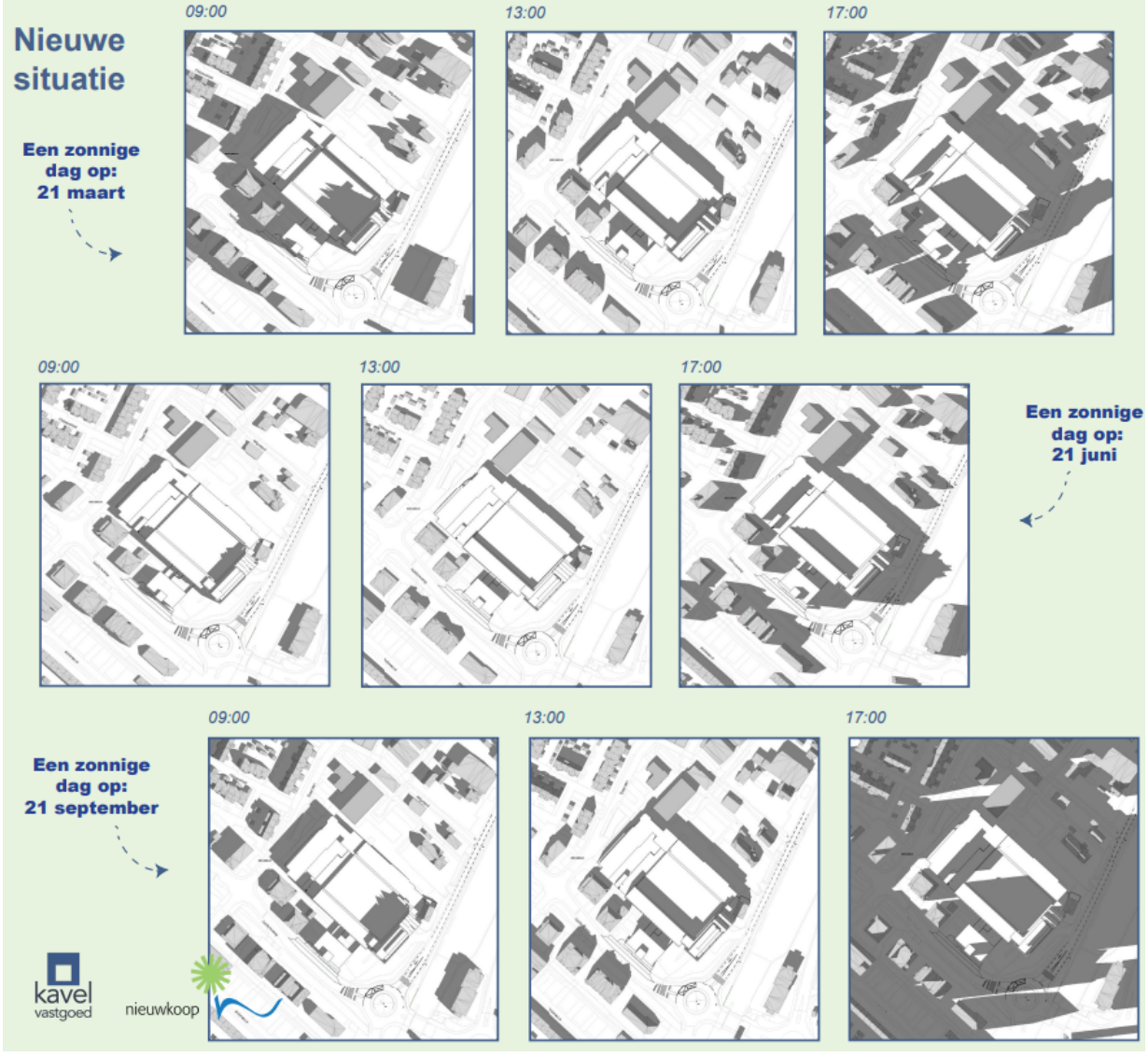
Om inzicht te krijgen in de impact van deze bebouwing voor omwonenden is een bezonningsstudie gedaan. Op de volgende pagina is te zien hoe de bebouwing effect heeft op verschillende tijden in het jaar. Te zien is dat het verschil in de schaduwwerking tussen de huidige bebouwen en de toekomstige bebouwing geen onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat veroorzaakt. Let wel: bij de weergegeven data in de zomer geldt de zomertijd, dus daar is met een uur extra (+1) gerekend.

Voor meer schetsen, impressies en uitwerkingen verwijzen wij naar de projectsite van het Dorpshart Ter Aar: https://www.nieuwkoop.nl/dorpshartteraar. Onderstaande bezonningsstudie is te vinden op de panelen van de bewonersavond op 9 juli 2025.

Huidige situatie



Nieuwe situatie



3 FUNCTIES

Door de bopa worden verschillende functies toegevoegd aan de bestaande mogelijkheden. Hieronder worden die uiteengezet.

Commerciële ruimten in de plint

In zowel het Stationsgebouw als het Vlindergebouw komt op de begane grond ruimte voor commerciële en/of (semi)maatschappelijke functies. Zo is de verwachting dat de Hema en het Kruidvat (detailhandel) op ongeveer dezelfde plek terugkeren en is er in het Stationsgebouw ruimte voor nader te bepalen commerciële activiteiten, zoals dienstverlening, kantoren, horeca of maatschappelijk. Daarnaast is er ruimte om de Dirk uit te breiden doordat magazijnruimte in de Vlinder kan worden betrokken. Ook is er plek voor een laad- en loscorridor. Op basis van de nu bekende berekeningen neemt het bruto vloeroppervlak van de commerciële functie toe met 752 m^2 ten opzichte van nu.

Wonen op de verdieping en in de plint

In zowel het Stationsgebouw als het Vlindergebouw wordt wonen vanaf de eerste verdieping toegestaan.
In het Vlindergebouw wordt het aan de zijde van de Westkanaalweg ook mogelijk gemaakt om op de begane grond te wonen.
In totaal komen er 90 woningen bij. Het woonprogramma varieert van goedkope tot dure koop en middeldure huur. In dit programma zitten geen sociale huurwoningen. Met de provincie is afgesproken om het programma voor sociale huurwoningen door te schuiven naar Ter Aar Noordoost.

Verkeer en parkeren

In het midden van het Vlindergebouw komt de parkeergarage. Hiervoor is de functie ‘verkeer’ nodig. Ook de in- en uitrit van de garage krijgt deze aanduiding. De ‘expeditie’, de overdekte in- en uitrit voor het laden en lossen, krijgt ook deze functie. Naast het Stationsgebouw komt nog een parkeerterrein voor de notaris, dat heeft nu nog een kantoorbestemming en daar wordt dus de functie ‘verkeer’ aan toegevoegd.

Groen en water

Tot slot komt er nog een kleine strook met de functie ‘groen’ en ‘water’ aan de noordoostgrens om een natuurlijke afscheiding te creëren met de boerderij.

4 PARKEREN

Voor het aspect parkeren verandert er veel in het Dorpshart van Ter Aar. Door de ontwikkeling gaan er een aantal parkeerplekken verloren, maar er komen door de parkeergarage van de Vlinderlocatie ook veel parkeerplekken erbij.

Goudappel B.V. heeft in 2023 voor het Masterplan een parkeeronderzoek uitgevoerd met metingen uit 2021. Nadat het financieel niet haalbaar bleek om het Primera-gebouw en het bestaande horeca-cluster in deze ontwikkeling mee te nemen, is er in 2025 een nieuw onderzoek door Goudappel gedaan. Voor dit onderzoek zijn in 2024 parkeertellingen uitgevoerd. In dat rapport is een onderscheid gemaakt tussen ‘fase 1’ en ‘fase 1 met fase 2’ erbij. De parkeerdruk mag maximaal 85% zijn.

In dit hoofdstuk worden de grote lijnen uit het rapport van 2025 weergegeven. Voor gedetailleerde informatie wordt verwezen naar het rapport. Dit is onderdeel van de aanvraag en in te zien bij het Omgevingsloket.

4.1 HUIDIGE SITUATIE

Het huidige aantal parkeerplaatsen is 300. Met de getelde bezetting van 219 parkeerplaatsen op een werkdagochtend (piekmoment) is de parkeerdruk met 73% (vrij) laag.

	Werkdag				Zaterdag	
	ochtend	*middag*	*avond*	*nacht*	*middag*	*avond*
Huidige parkeercapaciteit	300	300	300	300	300	300
Huidige bezetting	219	208	164	164	211	133
Huidige parkeerdruk	**73%**	**69%**	**55%**	**55%**	**70%**	**44%**

4.2 FASE 1

De bouw van de parkeergarage met twee lagen voegt 168 parkeerplaatsen toe. Ook zullen er door de ontwikkeling van fase 1 (de Vlinderlocatie en het Stationsgebouw) parkeerplaatsen komen te vervallen. Dat zijn er in totaal 56. De toevoeging komt daarmee op 112. Het totaal aan parkeerplaatsen komt dan op 412.

Het toevoegen van verschillende functies (wonen, detailhandel, etc.) zorgt op andere momenten voor verschillende parkeerbehoeften. Zo zijn ’s nachts de meeste bewoners thuis, maar is er geen winkelend publiek. Hierdoor heeft elk dagdeel een ander verwacht aantal bezette parkeerplaatsen.

	Werkdag				Zaterdag	
	ochtend	*middag*	*avond*	*nacht*	*middag*	*avond*
Toekomstige parkeercapaciteit (twee parkeerplagen)	412	412	412	412	412	412
Verwacht aantal bezette parkeerplaatsen	289	283	292	282	303	253
Toekomstige parkeerdruk	**70%**	**69%**	**71%**	**68%**	**74%**	**61%**

De parkeerdruk blijft ruim 10% onder de maximale norm van 85%. Voor fase 1 wordt daarmee ruimschoots voldaan aan de parkeerbehoefte.

4.3 FASE 1 + FASE 2

In fase 2 worden er 24 parkeerplaatsen toegevoegd, maar er gaan ook 64 parkeerplaatsen verloren. Dit is een afname van 40 parkeerplaatsen.

Tweelaags parkeerdek
Als uitgegaan wordt van een tweelaagse parkeergarage resulteert dat in de volgende cijfers. Door het toevoegen van de parkeergarage waren er 412 parkeerplekken. Daar gaan 40 parkeerplaatsen af, waarmee je uit komt op een capaciteit van 372.

	Werkdag				Zaterdag	
	ochtend	*middag*	*avond*	*nacht*	*middag*	*avond*
Toekomstige parkeercapaciteit (twee parkeerplagen)	372	372	372	372	372	372
Verwacht aantal bezette parkeerplaatsen	323	319	315	294	319	275
Toekomstige parkeerdruk	**87%**	**86%**	**85%**	**79%**	**86%**	**74%**

Deze berekening laat zien dat de parkeerdruk op drie momenten te hoog is. Als er elders geen parkeerplaatsen beschikbaar zijn (of worden gemaakt), kan fase 2 niet doorgaan zonder een derde parkeerdek.

Drielaags (+ 8 parkeerplekken)
Door het toevoegen van een derde parkeerdek met 8 parkeerplaatsen kan aan de maximale norm van 85% parkeerdruk worden voldaan. Zie de volgende tabel.

	Werkdag				Zaterdag	
	ochtend	*middag*	*avond*	*nacht*	*middag*	*avond*
Toekomstige parkeercapaciteit (drie parkeerplagen)	380	380	380	380	380	380
Verwacht aantal bezette parkeerplaatsen	323	319	315	294	319	275
Toekomstige parkeerdruk	**85%**	**84%**	**83%**	**77%**	**84%**	**72%**

Drielaags (+ 40 parkeerplekken)
Als uitgegaan wordt van een derde laag met 40 parkeerplekken resulteert dat in de volgende tabel.

	Werkdag				Zaterdag	
	ochtend	*middag*	*avond*	*nacht*	*middag*	*avond*
Toekomstige parkeercapaciteit (drie parkeerplagen)	412	412	412	412	412	412
Verwacht aantal bezette parkeerplaatsen	323	319	315	294	319	275
Toekomstige parkeerdruk	**78%**	**77%**	**76%**	**71%**	**77%**	**67%**

4.4 CONCLUSIE

Fase 1
De conclusie is dat uit het recente rapport van Goudappel blijkt dat fase 1 voldoet aan de parkeernormen, ook met twee parkeerlagen.

Fase 2
Als daarna fase 2 wordt gerealiseerd dan is er een te hoge parkeerdruk met enkel twee parkeerlagen. Als dat niet op een andere manier opgelost kan worden, dan is een derde parkeerlaag met minimaal 8 parkeerplaatsen nodig.
In de vergunningaanvraag voor de bopa wordt daarom gerekend op een derde bouwlaag.

4.5 VERSCHILLEN RAPPORT 2023 EN RAPPORT 2025

Ten overvloede volgt hieronder een schematische vergelijking van de rapporten van Goudappel van 2023 en 2025. Het rapport van 2025 is leidend in de bopa-aanvraag.

	Rapport 2023	**Rapport 2025**	
Doel	Analyse parkeerbalans Masterplan	Actualisatie parkeeranalyse op basis van gewijzigde plan binnen het Masterplan	
Fasering	Geen fasering, één geheel Masterplan	Twee fasen met afzonderlijke parkeerbalansen	
Parkeercapaciteit (huidig)	301 parkeerplaatsen	300[1] parkeerplaatsen	
Parkeerdruk (huidig)	Telling mei 2021 61% zaterdagmiddag (piekmoment)	Telling mei 2024 70% zaterdagmiddag 73% werkdagochtend (piekmoment)	
Parkeercapaciteit (nieuw)	362 parkeerplaatsen (parkeergarage 2 lagen)	452 (fase 1: 3 lagen 40 pp) 412 (fase 2: 3 lagen 40 pp) 380 (fase 2: 3 lagen 8 pp)	
Parkeervraag (max)	353 parkeerplaatsen (zaterdagmiddag)	380 parkeerplaatsen (werkdagochtend)	
Parkeerdruk op piekmomenten (nieuw)	83% (<85%) Zaterdagmiddag	**Fase 1** **2 lagen** 74% zaterdagmiddag **3 lagen (40pp)** 67% zaterdagmiddag	**Fase 1 + fase 2** **2 lagen** 87% werkdagochtend **3 lagen (40pp)** 78% werkdagochtend 77% werkdagmiddag 77% zaterdagmiddag **3 lagen (8pp)*** 85% werkdagochtend 84% werkdagmiddag 84% zaterdagmiddag ** ondergrens van benodigde parkeerplekken om Fase 2 te kunnen realiseren.*
Aanbevelingen	Spreiding verbeteren, bewegwijzering, monitoring	Herijken bij wijzigingen, realtime systeem, regulering indien nodig	

[1] Op de Westkanaaldijk is een parkeerplaats vervallen.

5 VERKEER

Het bureau Iv-Infra B.V. heeft onderzoek gedaan naar de verkeerstoename door de herontwikkeling van het Dorpshart Ter Aar. De ontwikkelingen van Ter Aar Noordoost en Zuidoost zijn hierin meegenomen. Daar komen meer woningen, maar ook een verbindingslaan. Ook worden de maximum snelheden van de Oost- en Westkanaalweg verlaagd van 50 naar 30 km/u.
Het onderzoek toont aan dat de geplande ontwikkelingen zowel positieve als negatieve effecten hebben op de verkeerssituatie, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in het centrumgebied van Ter Aar. De belangrijkste conclusies zijn als volgt.

Bereikbaarheid

Door de infrastructurele aanpassingen (verbindingslaan en 30 km/u) zorgt voor een verschuiving van doorgaand verkeer naar de N231. Dit leidt tot een afname van verkeersintensiteiten op de Oost- en Westkanaalweg. Hierdoor verbetert de bereikbaarheid.
De grootste verkeerstoename door het Dorpshart concentreert zich op de directe omgeving, met name op de Aardamseweg en nabijgelegen kruispunten. De rotondes bij de Aardammerbrug en het kruispunt Aardamseweg-Essenlaan blijven voldoende capaciteit houden, met beperkte wachttijden en vertragingen.

Verkeersveiligheid

De verlaging van maximumsnelheden en het instellen van vrachtwagenverboden dragen bij aan een veiliger verkeersomgeving, vooral voor kwetsbare weggebruikers zoals fietsers en voetgangers. De toename van verkeersintensiteit op de Aardamseweg kan leiden tot meer conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers, vooral op het drukste wegvak tussen de Essenlaan en Westkanaalweg. Ook zonder de ontwikkelingen van het Dorpshart neemt de etmaalintensiteit op dit wegvak toe en komt twee keer zo hoog uit als de streefwaarde vanuit de landelijke richtlijnen op hoofdfietsroutes. Om hieraan te kunnen voldoen en het gebruik van de Aardamseweg te kunnen laten aansluiten bij de functie en inrichting van de weg, zijn aanvullende maatregelen nodig. De verkeerstoename als gevolg van het Dorpshart is hier niet leidend in.

Leefbaarheid

De afname van verkeer op de Oost- en Westkanaalweg en het vrachtwagenverbod zorgen voor minder geluid, trillingen en luchtvervuiling. Dit verbetert de woon- en verblijfskwaliteit. De toename van verkeer op de Aardamseweg kan de leefbaarheid negatief beïnvloeden door meer geluid, luchtverontreiniging en trillingen, vooral door de elementenverharding van de weg.

6 OVERIGE INHOUDELIJKE ASPECTEN

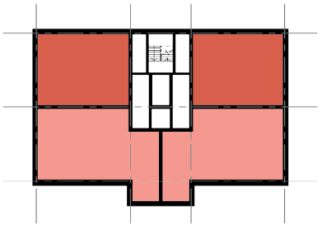
In dit hoofdstuk worden de overige technische aspecten behandeld die in de vergunning van belang zijn. Het gaat hier om aspecten die niet van invloed zijn op omwonenden. Zo heeft het aspect Geluid enkel invloed op de toekomstige bewoners en niet op de al bestaande omwonenden.

6.1 GELUID

Geluid is een uitdaging in dit project. Uit de laatste berekeningen blijkt dat er een overschrijding van geluid is op verschillende gevels in het project. Elke overschrijding ziet op wonen, niet op andere functies.

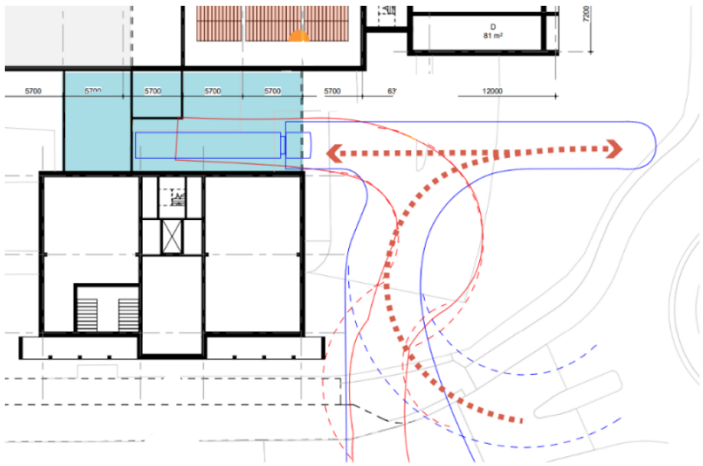
Stationsgebouw

Door het wegverkeer over de Aardamseweg komt er te veel geluid op de gevel van het Stationsgebouw. Aangezien daar was bedacht om vier woningen per verdieping in een carrévorm te realiseren (zie de afbeelding hiernaast), is er voor de woningen aan de Aardamseweg geen geluidsluwe gevel. Dit kan worden opgelost door de woningen anders in te richten, zoals bij een galerijflat. Ook is een oplossing om loggia's te realiseren die aan de buitenkant dichtgezet kunnen worden.



Vrachtwagenexpeditie

Door het frequent in- en uitrijden en draaien van vrachtwagens, komt er te veel geluid op de oostelijke gevels van het Stationsgebouw en de zuidwestkant van het Vlindergebouw. Een mogelijke oplossing is om hier een luifel te plaatsen. De afmetingen van deze luifel moeten nog worden afgestemd met de geluidsadviseur. De hoogte zal maximaal 6 meter bedragen. Een andere optie is om een geluidsscherm te maken in het verlengde van deuropening van de laad- en losplaats. Die locatie is hiernaast aan de rechter kant van het lichtblauwe gebied weergegeven: de stippellijn. Beide opties hebben waarschijnlijk een grote impact heeft op de leefomgeving van de nieuwe bewoners en het aangezicht van het centrum. We zoeken in afstemming met de ontwikkelaar en de geluidsadviseur naar de de meest passende oplossing. Allebei de oplossingen achten wij niet optimaal.



Parkeergarage

Doordat een derde parkeerlaag nodig is voor fase 2, is ook de geluidsbelasting op de binnengevels berekend. Door het frequent heen- en weer rijden van auto's en het dichtslaan van portieren, zou hier ook een overschrijding kunnen ontstaan. Dit kan worden opgelost door het maximum aantal parkeerplekken te beperken of door dit alleen toegankelijk te maken voor bewoners. De stilste optie is om de parkeergarage te overkappen. Ook kunnen er geluidsschermen worden geplaatst. Dit heeft niet onze voorkeur, noch die van de ontwikkelaar.

Conclusie

Voor de vergunningverlening zijn er nog uitdagingen te overwinnen, maar er zijn ook oplossingen, waardoor het project niet onuitvoerbaar is. Dit aspect staat de bopa daarom niet in de weg.

6.2 BODEM

De bodem en het grondwater is op een aantal plekken in het ontwikkelgebied flink verontreinigd. ABO Milieuconsult heeft hier onderzoek naar gedaan.



De verontreinigingscontouren in de grond



De verontreinigingscontouren in het grondwater

Op twee locaties is sprake van grondwaterverontreiniging. Er dient een risicobeoordeling grondwaterkwaliteit te worden aangeleverd bij de provincie.

De bodemverontreiniging hoeft niet overal gesaneerd te worden. De saneringswerkzaamheden moeten afgestemd worden op de voorgenomen ontwikkeling en het gebruik. De verontreinigingen kunnen worden afgedekt (verharding of leeflaag van 1,0 meter) of verwijderd worden tot klasse wonen (functieklasse van het gebied). Met een maatwerkvoorschrift is het ook mogelijk om af te wijken van de standaard saneringsmethodes.

De grond- en grondwaterverontreinigingen staan de bopa niet in de weg. Bij de vergunningverlening voor bouwen (deel 2) zullen de exacte werkzaamheden in beeld zijn gebracht.

6.3 ARCHEOLOGIE

De archeologie is onderzocht door Vestigia. Op basis van het verkennend booronderzoek wordt in het plangebied geen intacte behoudenswaardige archeologische vindplaats verwacht. De eerdere ‘lage tot middelhoge’ verwachting voor het aantreffen van resten op de stroomrug van de Aar kan naar ‘laag’ worden bij gesteld. Vestigia ziet geen belemmeringen voor de realisatie van de geplande ingrepen, en adviseert geen verder onderzoek. Het aspect archeologie vormt dus geen belemmering.

6.4 ECOLOGIE

ABO Milieuconsult heeft de ontwikkellocatie onderzocht op de aanwezigheid van te beschermen flora en fauna. Uit de bureaustudie en veldonderzoek kwam naar voren dat het onaannemelijk is dat de vaste rust- en verblijfplaatsen van beschermde soorten worden aangetast. Nadelige effecten op beschermde flora en fauna kunnen daarom worden uitgesloten, aldus ABO.

Er is een nader onderzoek gedaan naar de huismus door Ecofect B.V. De huismus of verblijfsplaatsen van de huismus zijn niet aangetroffen bij dit veldonderzoek.

Ecologie vormt daarom geen belemmering voor vergunningverlening van de bopa.

6.5 STIKSTOF

KuiperCompagnons B.V. heeft de stikstofdepositie van zowel de gebruiksfase als de bouwfase van het hele project Dorpshart Ter Aar onderzocht. Uit de Aerius-berekening blijkt dat er geen stikstof neerslaat op een Natura 2000-gebied. Stikstof vormt daarom geen belemmering voor de ontwikkeling.

6.6 WATER

Beschermingszone dijk

Fase 1 van dit project ligt gedeeltelijk in de beschermingszone van de dijk. Het Hoogheemraadschap van Rijnland is daarom geconsulteerd bij de planvorming. Rijnland gaf aan niet negatief tegenover de bouwplannen te staan. Bij de vergunning voor het bouwen (deel 2) zal Rijnland toetsen of in de ontwerpen van de bouwwerken een goede stabiliteitsberekening en zettingsberekening is gemaakt.

Watercompensatie

Als er extra verharding (gebouwen of wegen) worden toegevoegd aan een gebied, is watercompensatie (bv. extra open water) nodig. In dit gebied is al veel verharde ondergrond. Volgens de laatste berekeningen wordt er 70 m^2 verhard oppervlakte weggenomen. Dit betekent een *afname* van het verharde oppervlak. Dit komt vooral door het toevoegen van de groen/waterstrook aan de noordoostkant van het projectgebied. Mocht blijken dat er toch een toename aan verhard oppervlakte is, dan is er nog een buffer (rekeningcourant) van ruim 2000 m^2 aan watercompensatie voor dit peilgebied. Er is dus geen watercompensatie nodig. Overigens zal in de volgende fase de sloot bij het horecapaviljoen verbreed worden, waardoor daar zal worden bijgedragen aan de waterberging.

6.7 LUCHT

Voor het aspect Lucht is een toets gedaan in hoeverre de luchtkwaliteit zou verslechteren door het project. De conclusie luidt dat de ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Ook ligt het gebied niet in de buurt van een snelweg. De drukke wegen langs de ontwikkeling halen evenmin de norm van de 10.000 mvt/etm. Het aspect Lucht vormt daarom geen belemmering voor de ontwikkeling.

6.8 EXTERNE VEILIGHEID

Het projectgebied bevindt zich niet in de nabijheid van enig aandachtsgebied, zoals een brand-, explosie- of gifwolkaandachtsgebied. Het tankstation aan de Westkanaalweg bevat geen LPG of LNG, waardoor dit geen risicobron is. Verder zijn er geen risicobronnen rondom het plangebied. Externe Veiligheid speelt dus geen rol bij de vergunningverlening.

6.9 BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING

In de directe omgeving van het project bevinden zich geen bedrijven met een milieuzone. Op ongeveer 80 meter, aan de overkant van het Aarkanaal bevindt zich een dakdekkersbedrijf. Deze ligt op voldoende afstand en wordt al begrensd door andere woningen. Dit vormt daarmee geen belemmering voor het project.

6.10 MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

Het project beslaat slechts een klein gebied. Gelet op alle voorgaande aspecten zal in de Mer-beoordeling worden geconcludeerd dat er geen MER nodig is. Geen van de aspecten vormen namelijk een belemmering.