

## Goede Ruimtelijke Onderbouwing

### Startersappartementen Bakkummerstraat 77-79, Bakkum

Gemeente Castricum



Projectnummer : **1307**  
Versie : **Versie 04**  
Datum : 11 september 2014  
Planidentificatie : NL.IMRO.0383.OVB14Bakkumst77-79-ON01



| INHOUD                                               | pagina |
|------------------------------------------------------|--------|
| 1 INLEIDING                                          | 3      |
| 1.1 <u>Doel van de ruimtelijke onderbouwing</u>      | 3      |
| 1.2 <u>Omschrijving van het bouwproject</u>          | 3      |
| 2 VIGEREND BELEID                                    | 6      |
| 2.1 <u>Beschrijving van het geldende beleid</u>      | 6      |
| 2.2 <u>Beschrijving van het toekomstige beleid</u>   | 6      |
| 2.3 <u>Strijdigheid</u>                              | 6      |
| 3. RUIMTELIJKE ORDENING                              | 7      |
| 3.1 <u>Stedenbouwkundige inpassing</u>               | 7      |
| 3.2 <u>Welstandstoetsing</u>                         | 7      |
| 3.3 <u>Volkshuisvesting</u>                          | 7      |
| 4. ARCHEOLOGIE, CULTUURHISTORIE, NATUUR EN LANDSCHAP | 7      |
| 4.1 <u>Archeologie</u>                               | 7      |
| 4.2 <u>Cultuurhistorie en monumenten</u>             | 8      |
| 4.3 <u>Landschappelijke inpassing</u>                | 8      |
| 4.4 <u>Natuur</u>                                    | 8      |
| 5. MILIEUASPECTEN                                    | 10     |
| 5.1 <u>Milieueffectrapportage</u>                    | 10     |
| 5.2 <u>Geluid</u>                                    | 10     |
| 5.3 <u>Trillingen</u>                                | 11     |
| 5.4 <u>Bodem</u>                                     | 11     |
| 5.5 <u>Water</u>                                     | 11     |
| 5.6 <u>Luchtverontreiniging</u>                      | 11     |
| 5.7 <u>Vergunning situatie</u>                       | 14     |
| 5.8 <u>Sloop</u>                                     | 14     |
| 6. INFRASTRUCTUUR                                    | 15     |
| 6.1 <u>Verkeerskundige gevolgen</u>                  | 15     |
| 6.2 <u>Kabels en leidingen</u>                       | 19     |
| 6.3 <u>Openbare ruimte</u>                           | 19     |
| 7. MAATSCHAPPELIJKE ASPECTEN                         | 19     |
| 7.1 <u>Privaatrecht</u>                              | 19     |
| 7.2 <u>Maatschappelijke uitvoerbaarheid</u>          | 19     |
| 7.3 <u>Externe veiligheid</u>                        | 19     |
| 7.4 <u>Duurzaamheid</u>                              | 19     |
| 8. ECONOMISCHE ASPECTEN                              | 22     |
| 8.1 <u>Uitvoerbaarheid</u>                           | 22     |
| 8.2 <u>Planschade</u>                                | 22     |
| 8.3 <u>Grondexploitatie</u>                          | 22     |
| 9. INSPRAAK EN OVERLEG                               | 23     |
| 9.1 <u>Resultaten verplicht vooroverleg</u>          | 23     |
| 9.2 <u>Afweging belangen</u>                         | 24     |
| 9.3 <u>Conclusie</u>                                 | 25     |
| 10. PROCEDURE                                        | 25     |
| 10.1 <u>Overleg</u>                                  | 25     |
| 10.2 <u>Zienswijzen</u>                              | 25     |



## 1 INLEIDING

### 1.1 Doel van de ruimtelijke onderbouwing

Het verkrijgen van een omgevingsvergunning middels het volgen van een uitgebreide procedure, voor de verbouw en splitsing van de bestaande panden; woning Bakkummerstraat 79 en het bestaande kantoor met atelier aan de Bakkummerstraat 77, naar vijf appartementen, één atelier ruimte en twee garages op onderstaande kavels aan de Bakkummerstraat 77-79.

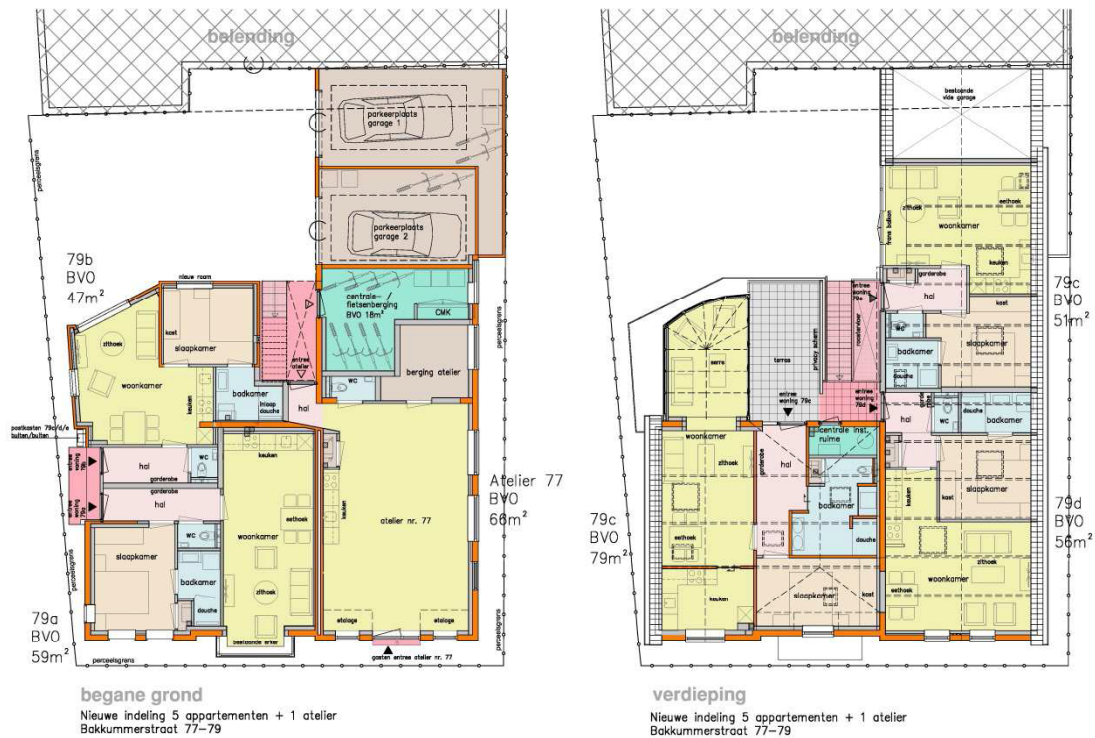
### 1.2 Omschrijving van het bouwproject

|                                        |                                                                       |
|----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| Adres                                  | Bakkummerstraat 77-79<br>1901 HK Castricum                            |
| Kadastrale gemeente<br>Sectie + nummer | Gemeente Castricum (Bakkum)<br>B 11318   B 09210   B 11400            |
| Initiatiefnemer                        | Dhr. A.W.J. Borst<br>Bakkummerstraat 81<br>1901 HL Castricum (Bakkum) |
| Bestaande functie                      | Woning op nr. 79<br>Bedrijfsruimte, atelier en 2 garages op nr. 77.   |
| Nieuwe functie                         | 5 woningen + 1 atelier (bedrijfs) ruimte + 2 stalling garages.        |



Figuur 1: Bestaande panden nr. 77 - 79

Middels deze omgevingsvergunning willen wij de bestaande panden aan de Bakkummerstraat 77 en 79 splitsen in vijf individuele appartementen gelegen op de begane grond en de 1<sup>ste</sup> verdieping. De bestaande atelierruimte wordt intern verplaatst binnen nr. 77. De bestaande garages (achterzijde nr. 77) blijven behouden en worden geschikt gemaakt als zijnde stalling garages. Met deze splitsing worden er geen extra vierkante meters toegevoegd en blijft het bestaande bouwvolume in hoofdlijnen gelijk.



**Figuur 2: Nieuwe situatie**

De twee appartementen op de begane grond van Bakkummerstraat 79 krijgen beide hun entree op de positie van de bestaande toegang van de huidige woning (nr. 79). De 3 appartementen op de 1<sup>e</sup> verdieping worden ontsloten via de achterzijde, tussen nr. 77 en 79. Daarbij krijgt elk appartement zijn eigen voordeur op deze verdieping. Het atelier, momenteel gesitueerd op de 1<sup>e</sup> verdieping van nr. 77, wordt verplaatst naar de begane grond van nr. 77. De entree wordt verplaatst naar de voorzijde van nr. 77 (bestaande toegang bedrijfsruimte). De momenteel in gebruik zijnde zijentree komt hiermee te vervallen. Bijkomend krijgt deze ruimte een extra ontsluiting aan de achterzijde, gelegen tussen nr. 77-79. De ontsluiting van beide garages blijft gelijk aan de bestaande situatie.

Momenteel zijn de beide panden intern met elkaar verbonden en in gebruik als woning (nr. 79) met naastgelegen bedrijfsruimten (nr. 77). Beide verdeeld over twee bouwlagen. Woning nr. 79 heeft een bestaande eigen voordeur op de begane grond, gelegen aan de Tweede Groenelaan. Nummer 77 heeft hoofdtoegangen. De bedrijfs/kantoorruimte op de begane grond heeft een entree aan de Bakkummerstraat zijde. Dit is tevens de etalage voor het atelier gesitueerd op de verdieping. Het atelier op de 1<sup>e</sup> verdieping heeft zijn hoofdtoegang aan de Bakkummerstraat op de begane grond, aan de zijkant tussen nr. 77 en 75. De achteringang van beide panden is gecombineerd en bevindt zich op de begane grond, aan de achterzijde van het perceel tussen nr. 77 en 79, bereikbaar via de Tweede Groenelaan.



**Figuur 3: Bestaande situatie**

Door de grootte van de woning en gekoppelde bedrijfsruimten, beide zonder tuin en met een zeer gescheiden buitenruimte op de 1<sup>e</sup> verdieping (nr. 79), zijn beide panden in hun huidige vorm zeer moeilijk verkoop en/of verhuurbaar.

De woning is door het nagenoeg ontbreken van buitenruimte minder geschikt voor gezinnen ouderen of alleenstaande. Als bedrijfs- of maatschappelijke locatie lijkt het pand ideaal, maar door het ontbreken van buitenruimte is het niet mogelijk de toename in parkeerdruk die met een dergelijke functiewijziging gepaard gaat op te vangen op eigen terrein en/of in de directe nabijheid.

Door beide panden te splitsen in appartementen komen er vijf woningen beschikbaar in het voordeligere segment, geschikt voor starters, alleenstaanden en senioren. Gelegen op loop- en fietsafstand van het centrum van Bakkum en het (stations)centrum van Castricum. Het splitsen van de panden is strijdig met het bestemmingsplan. Dit schrijft een gelijkblijvend woningaantal voor. Ondanks de voorgenomen splitsing blijft het bouwvolume gelijk. Tevens verandert er niets aan het gevelbeeld en/of de positie van de panden.

## 2 VIGEREND BELEID

### 2.1 Beschrijving van het geldende beleid

Het plan is gelegen in het bestemmingsplan 'Bakkum' en heeft de bestemming Maatschappelijk. De bestaande situatie, respectievelijk het huidige en oorspronkelijke gebruik woning (nr. 79) en bedrijfsruimten (nr. 77) zijn hiermee niet in overeenstemming. Het nieuwe plan sluit nauw aan bij het bestaande gebruik. Het nieuwe plan is zodoende niet in overeenstemming met het vigerende bestemmingsplan.

Indien de bestemming van de kavels voortijdig worden aangepast naar de bestemming wonen. Schrijft het bestemmingsplan voor; dat het aantal woningen ten hoogste het bestaande aantal mag bedragen. Indien het kavel de bestemming Maatschappelijk blijft houden; schrijft ook dit artikel voor dat het aantal woningen ten hoogste het bestaande aantal mag bedragen. Van oorsprong betreft het één woning (nr.79) en één bedrijfsruimte (voormalige aannemerij) op nr. 77. Het aantal woningen wordt derhalve met vier stuks overschreden. Het aantal bedrijfsruimten blijft gelijk, met de kanttekening dat het aantal m2 bedrijfsruimten meer dan gehalveerd wordt.

### 2.2 Beschrijving van het toekomstige beleid

Speerpunten van het ruimtelijk beleid zijn onder andere het realiseren van woningbouw conform de vraag van specifieke doelgroepen. De belangrijkste doelgroepen bij het huisvesten zijn; starters, jonge gezinnen en senioren.

### 2.3 Strijdigheid

Het project past wat betreft de bestemming en de hoeveelheid woningen niet binnen de regels, zoals aangegeven in het vigerende bestemmingsplan. De gronden mogelijk enkel worden gebruikt ten behoeve van een maatschappelijke bestemming, met de toevoeging dat het aantal woningen in de bestaande situatie gelijk dient te blijven.

Het gebruik van de bebouwing als appartementen is in deze niet toegestaan op basis van het vigerende bestemmingsplan. Een ruimtelijke onderbouwing is derhalve nodig om voor dit project een omgevingsvergunning te mogen verstrekken. De vreemde situatie doet zich echter voor dat het huidige en oorspronkelijke gebruik al strijdig is met de vigerende bestemming, daar de woning met naastgelegen bedrijfsruimte reeds als zodanig in gebruik zijn. Het beoogde toekomstige gebruik, hoewel strikt formeel strijdig, sluit zodoende nauw aan bij het huidige en oorspronkelijke gebruik van het kavel.

Op basis van deze omgevingsvergunning kan het bouwplan worden gerealiseerd en mag deze voormalige woning met naastgelegen bedrijfsruimte als kleinschalig appartementencomplex in gebruik worden genomen.

Deze ruimtelijke onderbouwing maakt een omgevingsvergunning mogelijk voor het realiseren van het onderhavige bouwplan. Middels deze ruimtelijke onderbouwing kan gemotiveerd gebruik worden gemaakt van de bevoegdheid om van het vigerende bestemmingsplan af te wijken.



### 3. RUIMTELIJKE ORDENING

#### 3.1 Stedenbouwkundige inpassing

Het huidige gebruik als woonbestemming blijft ongewijzigd. Ook het gebruik als bedrijfs/atelierruimte blijft ongewijzigd.

Het voorgenomen plan past volledig binnen de stedenbouwkundige setting.

#### 3.2 Welstandstoetsing

Het pand blijft in zijn uiterlijke verschijningsvorm nagenoeg gelijk.

De noodzakelijke wijzigingen gaan voldoen aan de criteria uit de Welstandsnota 2013 niveau Bijzonder.

#### 3.3 Volkshuisvesting

Door de grootte is de huidige combinatie van panden geschikt voor gezinnen met een bedrijf aan huis. De locatie van de woning leent zich hier echter niet voor.

Met de ligging aan een drukke weg en het ontbreken van een tuin of anderszins redelijk buitenruimte, dan wel speelvoorzieningen in de nabije omgeving ontstaan gevaarlijke situaties.

De grootte van de woning en de 'organische gegroeide interne verdeling over twee bouwlagen maakt de bestaande woning evenmin geschikt voor senioren.

Met deze splitsing worden vijf kleinere appartementen gerealiseerd geschikt voor starters en alleenstaanden. Allen speerpunten van het ruimtelijk beleid en daarmee passend binnen de toekomstvisie voor Castricum.

### 4. ARCHEOLOGIE, CULTUURHISTORIE, NATUUR EN LANDSCHAP

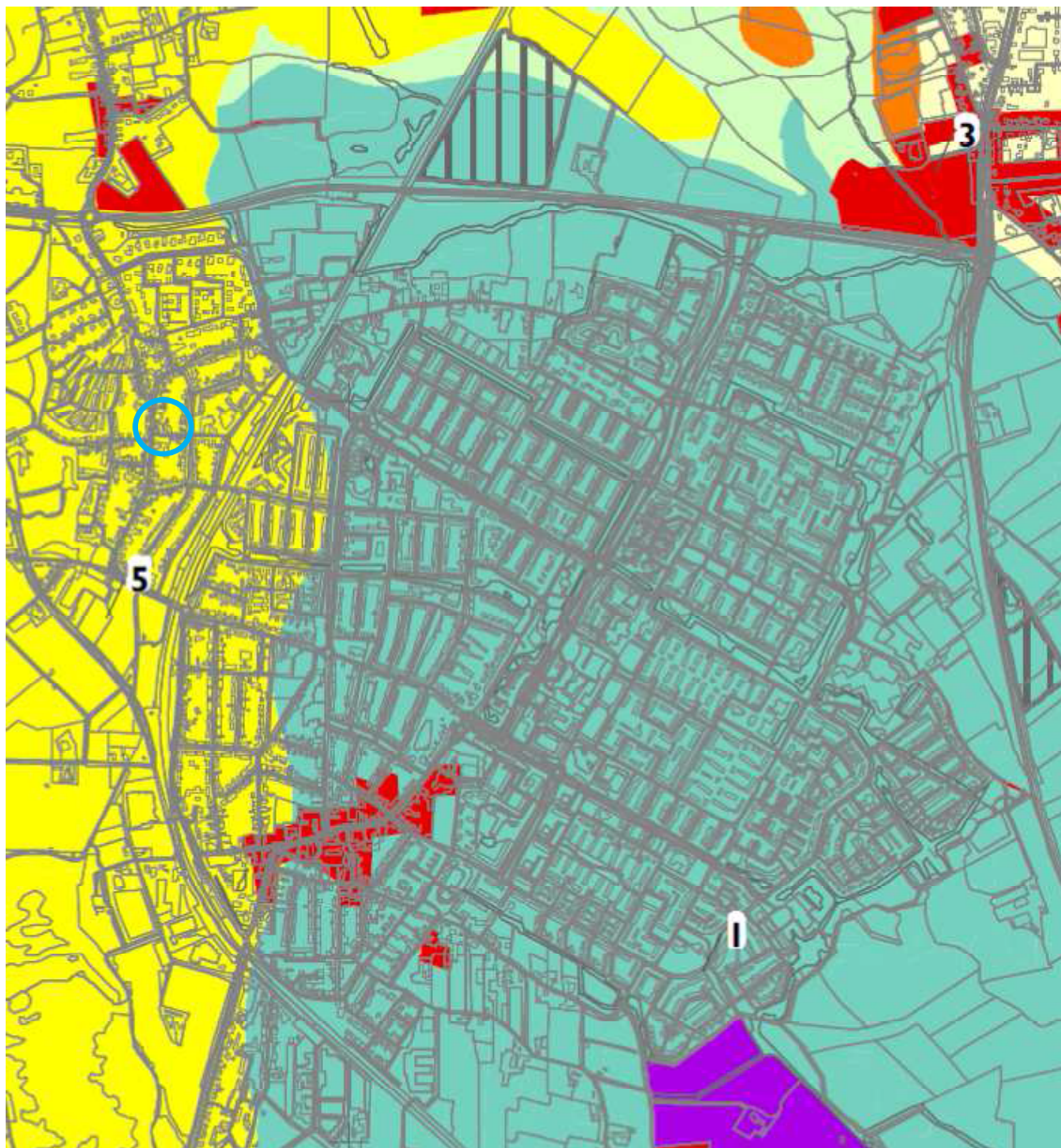
#### 4.1 Archeologie

De Gemeente Castricum heeft in de raadsvergadering van 6 oktober 2011 de Beleidsnota Archeologie gemeente Castricum 2010 vastgesteld. In dit beleid geeft de gemeente aan hoe zij in het kader van een goede ruimtelijke ordening het behoud en beheer van het archeologische bodemarchief integreert in haar ruimtelijke beleid. Daarmee geeft zij een visie op het gemeentelijke bodemarchief, ambities en actiepunten en is een archeologische beleidskaart opgesteld.

Het besluitgebied is gelegen in het gebied "Duinlandschap (Geel)". Voor dit gebied geldt een onderzoekverplichting "Categorie 3" indien het besluitgebied groter is dan 100m<sup>2</sup> en een bodem ingreep dieper gaat dan 4 m +NAP. Wanneer het maaiveld lager ligt dan 4m + NAP geldt voor de diepte van de bodem ingreep meer dan 40cm – mv). Dit is echter niet het geval. Op de navolgende afbeelding is een fragment van de archeologische waarden- en verwachtingenkaart opgenomen.

Het gaat om het herindelen en splitsen van twee aan elkaar gekoppelde bestaande panden. De bodem wordt daarbij niet geroerd. Tevens is geen sprake van een functiewijziging ten opzichte van het huidige en oorspronkelijke gebruik. Er is daardoor geen archeologische onderzoek noodzakelijk.





Figuur 4: Kaart 16 Waarden en verwachtingen

#### 4.2 Cultuurhistorie en monumenten

De panden zijn geen gemeentelijk en/of rijksmonument

#### 4.3 Landschappelijke inpassing

Daar het gaat om het splitsen van bestaande panden, waarbij geen sprake is van een functiewijziging ten opzichte van het huidige en oorspronkelijke gebruik is er geen nadere landschappelijke inpassing niet noodzakelijk.

#### 4.4 Natuur

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft met te maken met de Natuurbeschermingswet en de Ecologische Hoofdstructuur. Soorten bescherming komt voort uit de Flora- en Faunawet.

Gebiedsbescherming in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 en de Ecologische Hoofdstructuur is gezien de kleine ingreep en afstand niet van toepassing. Met de plannen zijn eveneens geen negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden en kern kwaliteiten van de EHS te verwachten.

Wat betreft de soorten bescherming is een visueel locatieonderzoek gedaan naar mogelijk aanwezige verblijfsplaatsen van vleermuizen en nestlocaties van de Huismus en de Gierzwaluw. Aantasting van verblijfsplaatsen van deze soorten is ontheffingsplichting. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat er geen verblijfsplaatsen van voornoemde soorten aanwezig zijn, zodat met de realisatie van het plan geen negatieve invloeden op de soorten te verwachten zijn.

Daar het gaat om het splitsen van bestaande panden, waarbij geen sprake is van een functiewijziging ten opzichte van het huidige en oorspronkelijke gebruik is er geen nadere landschappelijke inpassing niet noodzakelijk, ook hoeft er zodoende geen waardevol groen te wijken voor dit plan. Ook voor de nieuw te realiseren parkeerplaatsen zal geen groen hoeven te wijken. Daar deze gerealiseerd zullen worden t.p.v. de bestaande aanwezige verharde zones.

Conclusie; de natuur vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

Er hoeft niet opnieuw getoetst te worden aan Natura2000 gebieden en de provinciale EHS. Er wordt niet gekapt, gerooid, gedempt, etc. De zorgplicht blijft van kracht. Op voorwaarde dat de huidige zolders in gebruik zijn en dat er geen ingrijpende veranderingen komen aan de dakconstructie, is er vanuit de RUD NHN geen aanvullend onderzoek vereist.



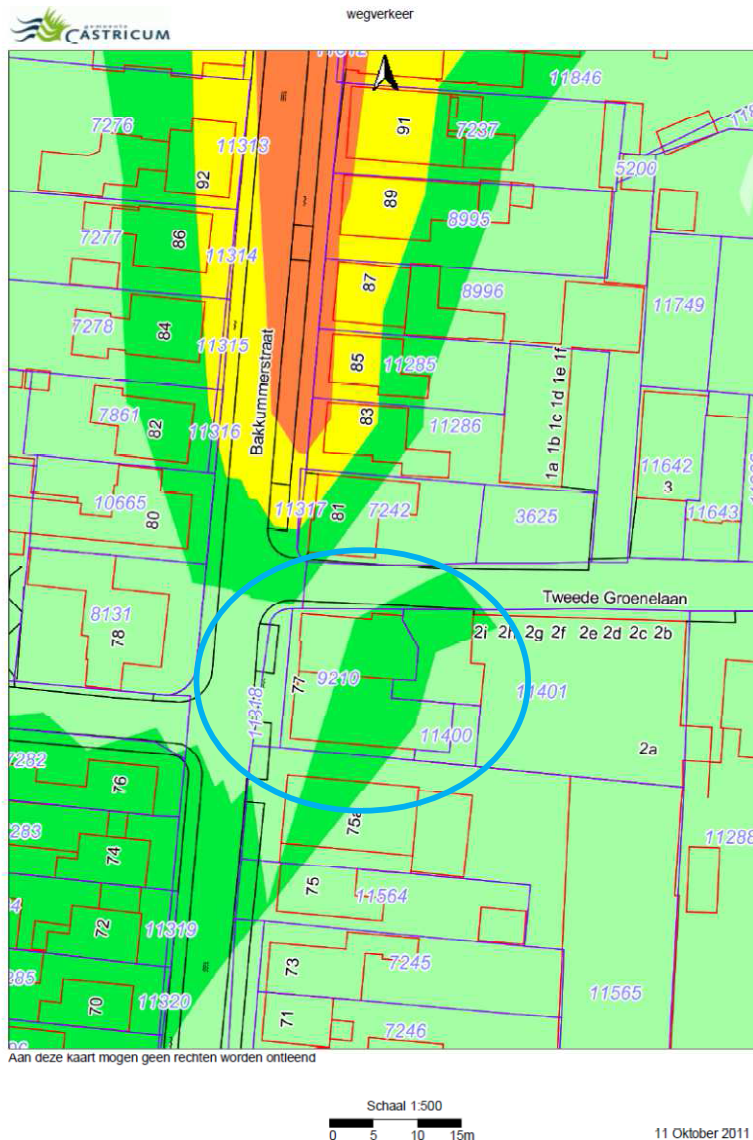
## 5. MILIEUASPECTEN

### 5.1 Milieueffectrapportage

Het te realiseren aantal woningen valt niet onder een M.E.R.-beoordeling plichtige grootte of categorie. Een milieueffectrapportage is dan ook niet noodzakelijk.

### 5.2 Geluid

Het bouwplan heeft betrekking op het splitsen van de bestaande panden in vijf appartementen op de eerste en tweede verdieping, het realiseren van een atelier op de begane grond en twee (bestaande) stalling garages.



Figuur 5: Geluidscontouren Bakkummerstraat

Uit de verkeerskaarten van de Gemeente Castricum blijkt dat de wijk waarin de Bakkummerstraat zich bevindt, een 30km zone betreft. Een 30 km weg heeft geen geluidzone, een akoestisch onderzoek is daarom niet voorgeschreven. Echter, indien de verkeersintensiteit van de Bakkummerstraat (met klinkerverharding) meer is dan 1500 mvt per etmaal, is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening inzicht in de invallende geluidbelasting wenselijk.

Ook voor het bepalen van voldoende geluidwering van de gevels van pand 77, waarin de woonfunctie herstelt wordt. In het bijzonder deze gevels dienen te voldoen aan de normen volgens het Bouwbesluit aan de maximale binnenwaarde van 33 dB.

Uit een verkeerstelling van de gemeente, uitgevoerd tussen 10 mei en 26 mei 2010 blijkt dat voor de locatie B03B, Bakkummerstraat tussen Vinkebaan en Dr. Teenstralaan het aantal voertuigbeweging in dit gedeelte van de Bakkummerstraat boven de 1500 mvt per etmaal komt. Hoewel dit gedeelte een stuk is verwijderd van de projectlocatie, worden de resultaten uit deze verkeerstelling door de gemeente als maatgevend bestempeld.

Door bureau METZ is een rapportage, d.d. 19-08-2014, gemaakt van de geluidbelasting op de gevels van de betreffende panden. De rapportage is als bijlage aan deze GROB toe gevoegd. Uit de rapportage blijkt dat de huidige keuken en atelierruimte niet voldoet aan de maximale binnenwaarde van 33 dB. Bij de ombouw naar appartementen zullen de desbetreffende ruimten door middel van voorzetwanden worden geïsoleerd om aan de gewenste maximale binnenwaarde van 33dB te voldoen.

### **5.3     Trillingen**

Het gaat om het splitsen van bestaande panden. De bodem wordt daarbij niet geroerd. Tevens is geen sprake van een functiewijziging, waardoor sprake is van een ander gebruik. Andersoortige trillingen als redelijkerwijs te verwachten in het bestaande gebruik zullen in de nieuwe situatie (gelijksoortig aan het bestaande gebruik) niet voorkomen.

### **5.4     Bodem**

Geen bodemonderzoek vereist.

Het gaat om het splitsen van bestaande panden, waarbij geen sprake is van een functiewijziging ten opzichte van het huidige en oorspronkelijke gebruik. De bodem wordt daarbij niet geroerd.

Op de locatie is een huisbrandolietank gesaneerd door een KIWA-erkend bedrijf op 14 september 1995. De tank is verwijderd en er is geen verontreiniging aangetroffen. Per saldo levert dit op dat de locatie bodem onverdacht is en dat op grond van de historie conform NEN-5725 vrijstelling kan worden verleend van veldonderzoek NEN-5740 op grond van artikel 2.1.5. Lid 4 van de bouwverordening voor de inpandige verbouwingen die min middels dit bestemmingsplan/projectplan WABO mogelijk wil maken.

### **5.5     Water**

Het gaat om het splitsen van bestaande panden, waarbij geen sprake is van een functiewijziging ten opzichte van het huidige en oorspronkelijke gebruik. De bodem en of waterhuishouding wordt daarbij niet aangetast.

De bestaande verschijningsvorm van het appartementencomplex zal niet noemenswaardig worden gewijzigd, zodoende blijft ook de huidige manier van afwateren blijft gelijk. De hoeveelheid bodemverharding blijft gelijk met de bestaande situatie.

Ook voor de nieuw te realiseren parkeerplaatsen in Bakkum zal de hoeveelheid bodemverharding gelijk blijven, daar deze gerealiseerd zullen worden binnen de bestaande aanwezige verharde zones.

### **5.6     Luchtverontreiniging**

De omgevingsvergunning volgens de uitgebreide procedure heeft betrekking op het splitsen van bestaande panden, waarbij geen sprake is van een functiewijziging ten opzichte van het huidige en oorspronkelijke gebruik.



De splitsing van het pand in vijf appartementen brengt een verhoging in verkeersintensiteit met zich mee. Deze extra bewegingen zijn echter zo laag dat ze 'niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM) in relatie tot de luchtkwaliteitsregelgeving.

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

|                                                                                                      |                                       |      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|------|
| Extra verkeer als gevolg van het plan                                                                |                                       |      |
| Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)                                                         |                                       | 21,6 |
| Aandeel vrachtverkeer                                                                                |                                       | 0,0% |
| Maximale bijdrage extra verkeer                                                                      | NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>  | 0,02 |
|                                                                                                      | PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup> | 0,00 |
| Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>                                           |                                       | 1,2  |
| <b>Conclusie</b>                                                                                     |                                       |      |
| <b>De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate;<br/>geen nader onderzoek nodig</b> |                                       |      |

Figuur 6: NIBM berekening

Het onderzoek gaat uit van de 'worst case situatie'.

Om de NIBM van deze splitsing te bepalen is gebruik gemaakt van de NIBM tool mei 2013, verkrijgbaar via Kenniscentrum InfoMil, onderdeel van Rijkswaterstaat, Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Bij deze tool is de handleiding Toelichting NIBM-tool: inschatting of kleine verkeerstoenames NIBM zijn, datum 24-05-2013 kenmerk Handleiding NIBM-tool 21-05-2013.doc, status definitief.

Het onderzoek voldoet aan de eisen die de huidige wet- en regelgeving stelt aan luchtonderzoeken, voornamelijk vastgelegd in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (inclusief alle wijzigingen). Er is rekening gehouden met de meest recente implementatie van standaardrekenmethode 1 (CAR II, versie 11, 2012) en de meest actuele invoergegevens die het ministerie IenM op de rijksoverheid site heeft gepubliceerd (emissiefactoren, GCN kaarten en dergelijke). Bij regulier onderzoek met SRM1 moet voor verschillende ontsluitingswegen van het plan informatie worden verzameld over: verkeersintensiteiten, snelheid, mate van bebouwing, bomen etc. In deze tool is het voldoende om gegevens te hebben over de omvang van het extra verkeer en het aandeel vrachtverkeer als gevolg van het plan. Indien deze gegevens voor een plan bekend zijn, kan op basis van een berekening met de tool worden bepaald of het plan aangemerkt kan worden als NIBM.

## Implementatie van Standaard RekenMethode 1 op basis van de worst-case benadering

| Type gegevens                                                 |                                                      | NO <sub>2</sub> | PM <sub>10</sub> |
|---------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|-----------------|------------------|
| Weggegevens                                                   | Breedte van de ontsluitingsweg                       | 5               | 5                |
|                                                               | Afstand van het rekenpunt tot de wegrand             | 5               | 5                |
|                                                               | Afstand van het rekenpunt tot de wegas               | 7,5             | 7,5              |
|                                                               | rekenparameter a                                     | 0,000488        | 0,000488         |
|                                                               | rekenparameter b                                     | -0,0308         | -0,0308          |
|                                                               | rekenparameter c                                     | 0,59            | 0,59             |
|                                                               | verdunningsfactor                                    | 0,38645         | 0,38645          |
| Autonoom verkeer                                              | Aantal voertuigbewegingen                            | 5100            | nvt              |
|                                                               | Percentage vrachtverkeer                             | 0%              | nvt              |
| Extra verkeer                                                 | Aantal voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)        | 1000            | 1000             |
|                                                               | Percentage vrachtverkeer                             | 0%              | 0%               |
| Autonoom + extra verkeer                                      | Aantal voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)        | 6100            | nvt              |
|                                                               | Percentage vrachtverkeer                             | 0,0%            | nvt              |
| Emissiefactoren NO <sub>x</sub> en PM <sub>10</sub> (gram/km) | Licht verkeer                                        | 0,50            | 0,05             |
|                                                               | Vrachtverkeer                                        | 16,10           | 0,38             |
| Emissies NO <sub>x</sub> en PM <sub>10</sub> (microgram/m/s)  | Autonoom                                             | 29,51           | nvt              |
|                                                               | Extra verkeer                                        | 5,79            | 0,60             |
|                                                               | Autonoom + Extra verkeer                             | 35,30           | nvt              |
| Fractie direct uitgestoten NO <sub>2</sub>                    | Licht verkeer                                        | 0,25            | nvt              |
|                                                               | Vrachtverkeer                                        | 0,04            | nvt              |
| Gemiddelde fractie direct uitgestoten NO <sub>2</sub>         | Autonoom                                             | 0,248           | nvt              |
|                                                               | Extra verkeer                                        | 0,248           | nvt              |
|                                                               | Autonoom + Extra verkeer                             | 0,248           | nvt              |
| Overige invoergegevens                                        | Bomenfactor                                          | 1,5             | 1,5              |
|                                                               | Regiofactor meteorologie                             | 1,05            | 1,05             |
| Parameters                                                    | B                                                    | 0,6             | 0,6              |
|                                                               | K                                                    | 100             | 100              |
| Jaargemiddelde bijdrage NO <sub>x</sub>                       | Autonoom                                             | 11,1            | nvt              |
|                                                               | Autonoom + Extra verkeer                             | 13,3            | nvt              |
| Locatiespecifieke achtergrondconcentraties                    | Jaargemiddelde in µg NO <sub>2</sub> /m <sup>3</sup> | 35,6            | nvt              |
|                                                               | Jaargemiddelde in µg O <sub>3</sub> /m <sup>3</sup>  | 36,6            | nvt              |
| Jaargemiddelde NO <sub>2</sub> concentraties                  | Totaal autonoom jaargemiddelde in µg/m <sup>3</sup>  | 40,1            | nvt              |
|                                                               | Bijdrage autonome verkeer in µg/m <sup>3</sup>       | 4,46            | nvt              |
|                                                               | Bijdrage autonome+extra verkeer in µg/m <sup>3</sup> | 5,31            | nvt              |
|                                                               | Maximale bijdrage extra verkeer in µg/m <sup>3</sup> | 0,84            | 0,23             |

Figuur 7: NIBM berekening

Verkeersintensiteit is toename van het totale aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal, uitgaande van het "weekdaggemiddelde", als gevolg van het plan.

Indien etmaalintensiteiten van een werkdag moeten worden omgerekend naar een weekdag, kan een weekdagfactor van 0,90 voor woongebieden worden gehanteerd. (CROW-publicatie 256. Verkeersgeneratie bij woon- en werkgebieden.)

In deze handleiding, onder 7 voorbeeld berekening, voorbeeld 1; wordt voor het realiseren van extra appartementen uitgegaan van zes voertuigbewegingen per appartement per dag. Een weekdag is 90% van het weekdaggemiddelde bij woongebieden.

De extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde) voor de toevoeging van 1 appartement is  $6 \times 90\% = 5,4$ .

De extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde) voor de toevoeging van 4 appartementen is  $4 \times 5,4 = 21,6$

Daar in één van de panden van al een bedrijfsruimte en een atelierruimte gesitueerd is, verandert hier niets in de nieuwe situatie. Met de kanttekening dat de grote van de bedrijfsruimte in de toekomstige situatie aanzienlijk vermindert en in relatie daarmee eigenlijk ook het aantal voertuig bewegingen voor deze functie. Deze vermindering is echter NIET meegenomen in de NIBM berekening.

De toename in het aandeel vrachtverkeer is niet van toepassing, daar het een woning en een bestaande atelierruimte betreft. Invoering in de rekentool geeft als resultaat dat geen nader onderzoek noodzakelijk is.

**5.7 Vergunning situatie**

Het gaat om het splitsen van bestaande panden, waarbij geen sprake is van een functiewijziging ten opzichte van het huidige en oorspronkelijke gebruik.

**5.8 Sloop**

Er zal niet worden gesloopt, slechts verbouwd.



## 6. INFRASTRUCTUUR

### 6.1 Verkeerskundige gevolgen

Vigerend parkeerbeleid: Nota Parkeernormen Castricum 2013 met datum 3 september 2013.

Voor dit bouwplan dienen 2 extra parkeerplaatsen aangelegd te worden.

Hierbij is voor de parkeervraag van het atelier (59 m<sup>2</sup>) uitgegaan van dubbel ruimtegebruik. Dit geldt niet als het atelier 's avonds in gebruik is; ook bij gebruik als cursusruimte wordt de parkeervraag hoger.

#### Parkeeronderzoek 2011

Uit een eerder in opdracht van de gemeente uitgevoerd parkeeronderzoek door DTV Consultants van februari 2011 blijkt dat er meer dan voldoende restcapaciteit is aan de Brederodestraat (9) en de Tweede Groenelaan (15). Respectievelijk 5 en 8 plekken restcapaciteit.

### 3.3 Bakkum

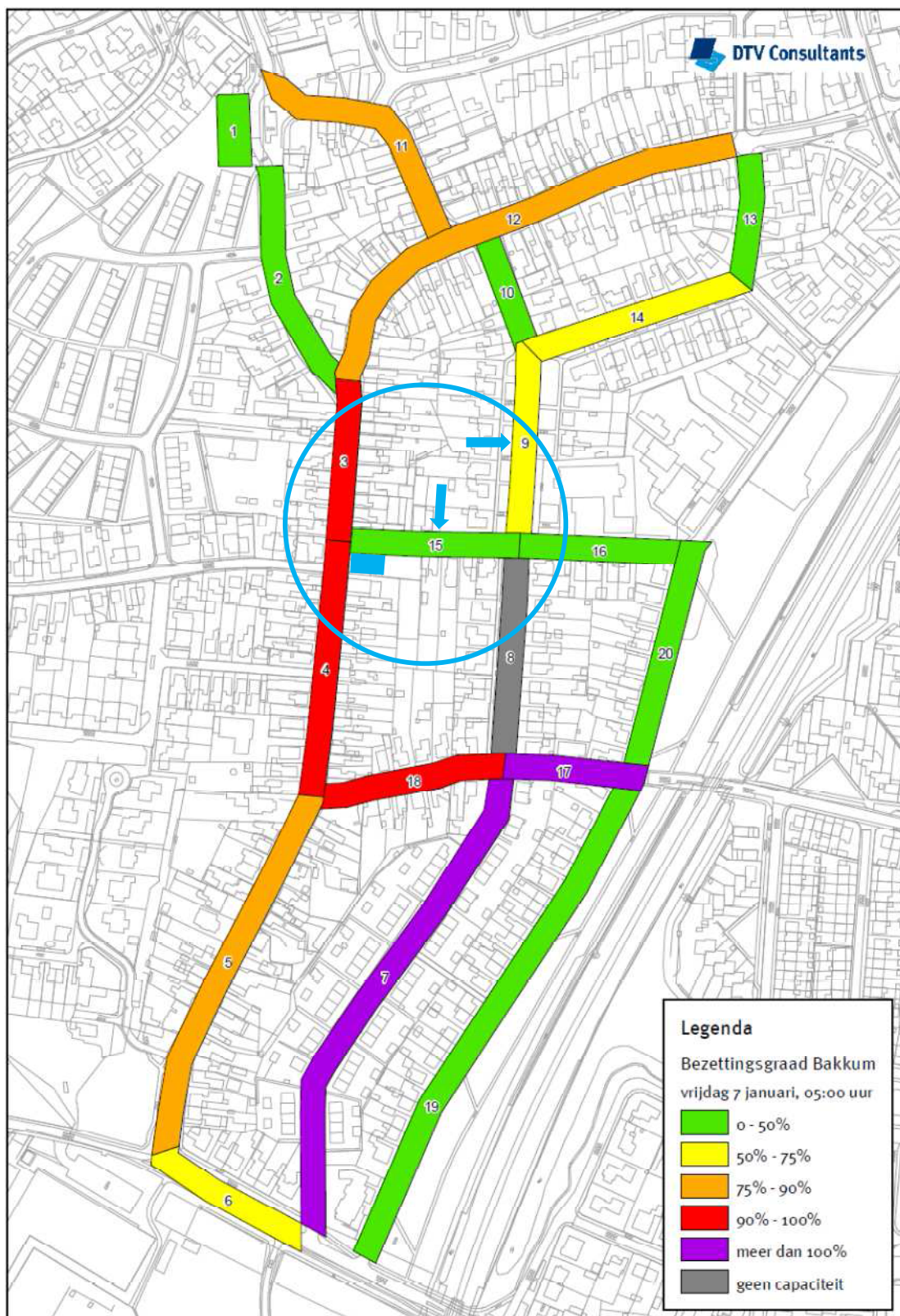
Onderstaande tabel geeft de bezettingsgraden van de parkeerplaatsen in de kern Bakkum om 05:00 uur weer. Tweederde van de aanwezige parkeer capaciteit is bezet als vrijwel alle bewoners thuis zijn. In sommige straten zijn (vrijwel) alle parkeerplaatsen bezet, maar er zijn ook straten waarin nog diverse parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Met name in de Schelgeest en in de Tweede Groenelaan zijn nog volop vrije parkeerplaatsen beschikbaar.

tabel 3.11 Bezettingsgraden onderzoeksgebied Bakkum (05:00 – 06:00 uur)

| Nr. | Straatnaam                  | Capaciteit | Bezetting |            |
|-----|-----------------------------|------------|-----------|------------|
|     |                             |            | Absoluut  | Percentage |
| 1   | Van der Mijleweg, p-terrein | 28         | 3         | 11%        |
| 2   | Van der Mijleweg            | 14         | 6         | 43%        |
| 3   | Bakkummerstraat             | 12         | 11        | 92%        |
| 4   | Bakkummerstraat             | 12         | 12        | 100%       |
| 5   | Bakkummerstraat             | 24         | 21        | 88%        |
| 6   | Vinkebaan                   | 8          | 6         | 75%        |
| 7   | Poelven                     | 42         | 43        | 102%       |
| 8   | Brederodestraat             | 0          | 0         | --         |
| 9   | Brederodestraat             | 11         | 6         | 55%        |
| 10  | Brederodestraat             | 8          | 2         | 25%        |
| 11  | Van Oldenbarneveldweg       | 19         | 15        | 79%        |
| 12  | Stetweg                     | 49         | 44        | 90%        |
| 13  | C. Huygenstraat             | 10         | 5         | 50%        |
| 14  | P.C. Hooftstraat            | 21         | 14        | 67%        |
| 15  | Tweede Groenelaan           | 9          | 1         | 11%        |
| 16  | Iweede Groenelaan           | 8          | 0         | 0%         |
| 17  | Eerste Groenelaan           | 2          | 3         | 150%       |
| 18  | Eerste Groenelaan           | 15         | 15        | 100%       |
| 19  | Schelgeest                  | 53         | 25        | 47%        |
| 20  | Vondelstraat                | 16         | 6         | 38%        |
|     | Totaal                      | 361        | 238       | 66%        |

De bezettingsgraden zijn in bijlage 3 op kaart gevisualiseerd.

Figuur 8: Parkeeronderzoek door DTV Consultants van februari 2011



Figuur 9: Legenda parkeeronderzoek door DTV Consultants

**Parkeeronderzoek 2014**

Op verzoek van de gemeente is door initiatiefnemer het parkeeronderzoek uit 2011 geactualiseerd voor 2014.

**Locatie Brederodelaan. (nr. 9 op kaart DTV)**

| datum      | tijd  | vrije<br>parkeerplaatsen | capaciteit | bezetting% |
|------------|-------|--------------------------|------------|------------|
| 12-12-2013 | 23.00 | 7                        | 11         | 36%        |
| 04-01-2014 | 23.00 | 7                        | 11         | 36%        |
| 23-01-2014 | 23.00 | 9                        | 11         | 18%        |
| 31-01-2014 | 23.00 | 8                        | 11         | 27%        |

**Locatie Tweede Groenelaan. (nr. 15 op kaart DTV)**

| datum      | tijd  | vrije<br>parkeerplaatsen | capaciteit | bezetting% |
|------------|-------|--------------------------|------------|------------|
| 12-12-2013 | 23.00 | 9                        | 9          | 0%         |
| 04-01-2014 | 23.00 | 9                        | 9          | 0%         |
| 23-01-2014 | 23.00 | 9                        | 9          | 0%         |
| 31-01-2014 | 23.00 | 9                        | 9          | 0%         |

**Locatie Bakkummerstraat. (nr. 3 en 4 op kaart DTV)**

*In deze straat is hoegenaamd geen vrije parkeerplek waargenomen, geheel conform verwachting.*

**Nota parkeernormen gemeente Castricum**

Deze nota biedt de ruimte om een tekort aan parkeergelegenheid op eigen terrein af te kopen.  
Globale voorwaarden:

- Parkeerdruk openbare parkeerlocatie na ingebruikname niet hoger dan 85%;
- afstand parkeerplaats tot woning <100m.

Aan beide voorwaarden wordt voldaan.

**Conclusie parkeeronderzoek 2014**

Op basis van de meningen/opmerkingen die zijn geuit tijdens de presentatie van de plannen d.d. 11 januari 2014 en het gehouden parkeer onderzoek, zouden er geen beletselen moeten zijn om de voorgenomen ontwikkeling van de Bakkummerstraat 77/79 tot uitvoer te brengen.



**Intern verkeerskundig advies**

Voorafgaand aan deze WABO aanvraag, is een principe verzoek Bakkummerstraat 77-79 ingediend, met als gevolg diverse gesprekken met de afdeling Verkeer en een uiteindelijk definitief verkeerskundig advies tot gevolg:

**Verkeerskundig advies:**

Principe verzoek / aanvraag omgevingsvergunning Bakkummerstraat 77-79.  
d.d. 10 juli 2014. Opsteller Arthur Sanders

Citaat uit advies:

**Relatie verkeersbesluit en realisering woningen op Bakkummerstraat 77-79.**

In de huidige situatie wordt frequent door één bewoner van de Tweede Groenelaan op de rijbaan geparkeerd. Deze bewoner beschikt, net als de overige bewoners, over parkeergelegenheid op eigen erf; parkeren op eigen erf wordt echter als lastig ervaren door de smalle rijweg en inrit. Tevens wordt meer of minder incidenteel op de rijweg geparkeerd door bezoekers. De verwachting is dat na de realisering van woningen op perceel Bakkummerstraat 77-79, zonder het instellen van een parkeerverbod, structureel in de Tweede Groenelaan wordt geparkeerd. omdat dit op veel kortere afstand van de bestemming is. Het instellen van een parkeerverbod is om deze reden een voorwaarde voor het college om de verplichting van de ontwikkelaar over te nemen om zelf in voldoende mate te voorzien in parkeergelegenheid.

In de Brederodestraat is restcapaciteit beschikbaar. Tevens worden hier in 2014-2015 in het kader van rioleringswerkzaamheden vier extra parkeerplaatsen gerealiseerd, waarvan er nu twee worden toegekend als parkeernorm voor de realisering van woningen op perceel Bakkummerstraat 77-79. Compensatie van de in de Tweede Groenelaan door het parkeerverbod komen te vervallen parkeercapaciteit is dan niet nodig.

Op 15 mei 2014 is het voornemen om een parkeerverbod in te stellen besproken in het Verkeersoverleg. Hierover is positief geadviseerd, waarbij de politie de suggestie heeft gedaan om een stopverbod in te stellen. Dit verkeersbesluit biedt nog meer zekerheid dat de doorstroming niet wordt belemmerd en/of de verkeersveiligheid door een (tijdelijk) smalle doorgang wordt aangetast. Deze suggestie wordt vooralsnog niet overgenomen.

Einde citaat.

**Conclusie:**

Doordat:

- De benodigde parkeerplaatsen door de gemeente worden aangelegd;
- De ontwikkelaar voor twee parkeerplaatsen de gemeente een afkoopsom betaald;
- Er een parkeerverbod wordt ingesteld in de Tweede Groenelaan;

Zal parkeren geen belemmering vormen voor de realisering van 5 kleine appartementen en een atelierruimte in perceel Bakkummerstraat 77-79.



## 6.2 Kabels en leidingen

Het gaat om het splitsen van bestaande panden, waarbij geen sprake is van een functiewijziging ten opzichte van het huidige en oorspronkelijke gebruik. De bodem wordt daarbij niet aangetast.

Aansluiting centrale voorzieningen kast loopt via eigen grond aan de zijde van nr. 77-75. Hiervoor zullen de NUTS bedrijven, conform geldende voorschriften zorgdragen voor de correcte invoer en aansluitingen.

## 6.3 Openbare ruimte

Door de splitsing is een nadere aanpassing van de openbare ruimte niet noodzakelijk, de toename van parkeerdruk is op te vangen binnen de gestelde kaders (zie paragraaf parkeren). Fietsen en vuilcontainers zullen worden gestald in de te realiseren inpassende fietsenberging.

# 7. MAATSCHAPPELIJKE ASPECTEN

## 7.1 Privaatrecht

Het gaat om het splitsen van bestaande panden, waarbij geen sprake is van een functiewijziging ten opzichte van het huidige en oorspronkelijke gebruik.

Omliggende woningen en bedrijven zullen geen negatieve gevolgen ondervinden van de voorgenomen splitsing.

## 7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Door de splitsing in kleinere wooneenheden, worden appartementen gerealiseerd in het goedkopere segment. Woningen geschikt voor starters en alleenstaanden. Allen speerpunten van het huidige ruimtelijk beleid van de gemeente Castricum.

## 7.3 Externe veiligheid

In zowel de directe nabijheid evenals in de verdere omgeving zijn geen risicovolle objecten conform de risicokaart Nederland aanwezig. Het dichtstbijzijnde risicovolle object is de LPG installatie bij tankstation BP kooiman gelegen aan de Soomerwegh, naast Geesterduin. (Als bijlagen zijn de risicokaarten van Castricum, Bakkum en verder ingezoomd op de onderhavige locatie bijgevoegd.)

## 7.4 Duurzaamheid

Met behulp van de 'menukaart milieubewust verbouwen' en de gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen is het plan uitgewerkt om de ruimtelijke kwaliteit duurzaam te versterken, energie te besparen en duurzaam materiaalgebruik te bewerkstelligen.

### **Energie**

Energie zal zoveel mogelijk energieneutraal worden opgewerkt. Enerzijds door gebruik van de reeds aanwezige PV-cellen en (vergunningsvrij) plaatsing van zonneboilers. Anderzijds door de stimulering van inkoop van groene energie, middels het huurcontract.

Energie gebruik wordt tot een minimum beperkt, door toepassing van energiezuinige apparaten waar eigenaar invloed op heeft en stimulering van gebruik van energiezuinige apparaten en verlichting waar huurder zelf voor verantwoordelijk is.

### **Water**

Het gebruik van water wordt geminimaliseerd door waterbesparende apparatuur, kranen en douchekoppen toe te passen.

Regenwater wordt opgevangen in een gescheiden systeem. Waar mogelijk wordt het (her)gebruikt, d.m.v. een gezamenlijke regenton of vergelijkbaar, voor het wassen van de ramen en het watergeven van planten op het balkon.



### Materialen

Bij de interne verbouwing worden zoveel mogelijk recyclebare en/of biologisch afbreekbare materialen toegepast. Indien dit in specifieke gevallen niet mogelijk blijkt, worden materialen toegepast die het milieu niet, of zo min mogelijk belasten voor, tijdens en na het gebruik.

### Flexibiliteit

Het gebouw is zo heringedeeld, dat het ook na de interne verbouwing flexibel indeelbaar is.

### Gezondheid

Een gezonde (leef)omgeving met een optimaal comfort op het gebied van o.a. luchtkwaliteit, straling, temperatuur, geluid, daglicht en (leef)milieu, wordt gestimuleerd en gerealiseerd. Koeling en opwarming wordt geminimaliseerd door toepassing van passieve en/of actieve zonwering.

### Checklist menukaart renovatie duurzame woningen bestaande bouw

- GOUD Gevels worden na geïsoleerd tot  $R_c \geq 3,5$ ;
- GOUD Vloer wordt na geïsoleerd tot  $R_c \geq 3,5$ ;
- GOUD Enkel glas wordt vervangen door drievoudig zonwerend glas met een U-waarde van 1,1 W/m<sup>2</sup>K;
- GOUD Nieuwe kozijnen worden isolerend, v.v. dubbele kierdichting uitgevoerd;
- GOUD Nieuwe voordeuren worden uitgevoerd als geïsoleerde voordeur;
- GOUD HR-combiketel met hoog tapwaterrendement (>72,5% of UHR-ketel geplaatst voor alle appartementen;
- GOUD De appartementen worden voorzien van laagtemperatuurverwarming, indien mogelijk middels vloer en/of wandverwarming, anders LTV-radiatoren.
- GOUD De toiletten worden uitgevoerd met spoelonderbreker en waterbesparende spoelbak;
- GOUD Er worden waterbesparende douchekoppen en kranen aangebracht;
- GOUD Er wordt FSC-hout voor nieuwe houten constructies, deuren, kozijnen en gevelbekleding toegepast;
- GOUD Het schilderwerk binnen gebeurt met milieuvriendelijke verf op waterbasis en buiten met oplossingsarme verf;
- GOUD Alle bestaande en nieuw te plaatsen kozijnen worden voorzien van dubbele kierdichting. Eventuele aanwezige kieren en openingen in de bestaande situatie worden waar mogelijk gedicht. (M.b.v. tochtstrip, vezelmateriaal, kitten en schuimen.);
- GOUD Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van energiezuinige apparatuur met A(++)-label en/of hotfill-wasmachine, -vaatwasmachines en/of boilers;
- GOUD Warmtedistributie leidingen in onverwarmde ruimtes worden zoveel mogelijk voorkomen en indien onvermijdbaar geïsoleerd;
- GOUD Bestaande zonnepanelen op het dak (vermogen 1.200Wp+) worden centraal verdeeld. Indien noodzakelijk zullen deze vergunningsvrij worden aangevuld naargelang een hoger vermogen noodzakelijk is;
- GOUD Vergunningsvrij zal er, indien budgettair mogelijk een zonnecollector voor de (centrale) bereiding van warm tapwater en verwarming van de appartementen worden toegepast;
- GOUD Per appartement wordt er, waar mogelijk, automatische of passieve binnen en/of buitenzonwering aangebracht op alle gevelopeningen gelegen op het zuidwesten tot het zuidoosten;
- GOUD Per appartement wordt er een klokthermostaat met weersafhankelijke regeling geplaatst;
- GOUD Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van tweedehands bouwmaterialen;
- GOUD Loodslabben worden bij nieuwe plaatsing en/of noodzakelijke vervanging vervangen door slabben van hoogwaardig polyisobutyleen (POIB);
- GOUD Voornemen is om in de centrale ruimte regenwater op te vangen middels een regenton of regenzuil voor het wassen van de ramen en/of het begieten van de balkonplanten.



GOUD In alle centrale ruimten zal energiezuinige LED-verlichting worden toegepast. In de appartementen zal het gebruik van energiezuinige LED-verlichting en apparatuur zoveel mogelijk worden gestimuleerd.

ZILVER Dak wordt na geïsoleerd tot  $R_c \geq 3,5$ ;

ZILVER Elk appartement zal een ventilatiesysteem krijgen met winddrukgerregelde toevoerroosters en CO<sub>2</sub>-gestuurde afzuiging;

BRONS Bestaande ramen van dubbel glas hebben dubbel HR++-glas met een U-waarde van 1,4 W/m<sup>2</sup>K:

BRONS In ruimtes waar geen thermostaat aanwezig is zullen de radiatoren worden uitgevoerd met een thermostaatkraan.



## 8. ECONOMISCHE ASPECTEN

### 8.1 Uitvoerbaarheid

Het gaat om het splitsen van bestaande panden, waarbij geen sprake is van een functiewijziging ten opzichte van het huidige en oorspronkelijke gebruik. Het betreft in hoofdzaak het aanpassen van de bestaande situatie, waardoor de interne indeling van beide panden wordt gewijzigd. Daarbij worden de nieuwe appartementen en bedrijfsruimte onderling bouwkundige en brandveilig van elkaar gescheiden. Realisatie van de nieuwe toegang tot de bovenste appartementen is probleemloos te realiseren, waarbij de bereikbaarheid voor hulpdiensten gewaarborgd blijft. Alle aan het plan verbonden uitvoeringskosten zijn voor rekening van de eigenaar / ontwikkelaar van het plan; Dhr. A.W.J. Borst.

### 8.2 Planschade

Voor de omgevingsvergunning volgens de uitgebreide procedure, voor het splitsen van de bestaande panden is een risicoanalyse WRO uitgevoerd. De uitkomst van deze analyse is; dat de eigenaren van de woningen rondom Bakkummerstraat 77-79 (gezamenlijk een vrijstaand complex), met de voorgenomen splitsing, niet in een planologisch nadeliger situatie komen en daardoor geen schade lijden die op grond van de WRO voor vergoeding in aanmerking komt.

### 8.3 Grondexploitatie

Het gaat om het splitsen van bestaande panden, waarbij geen sprake is van een functiewijziging ten opzichte van het huidige en oorspronkelijke gebruik, grondexploitatie is in deze niet van toepassing.



## 9. INSPRAAK EN OVERLEG

### 9.1 Resultaten verplicht vooroverleg

Vooruitlopend op deze aanvraag omgevingsvergunning is er op verzoek van de gemeente een principe verzoek ingediend. In samenspraak met de gemeente is op initiatief van de initiatiefnemer een tweetal buurtoverleggen gehouden.

#### **1<sup>e</sup> buurtoverleg**

Informatiebijeenkomst **11 januari 2014**

Bakkummerstraat 77, Castricum

Van 15.00 uur tot 17.00 uur.

Uitnodigingsbrief in de brievenbus bij de volgende huisadressen.

Bakkummerstraat nummer 85 tot 67 / 84 tot 72

Tweede Groenelaan 2 tot 8 / 3

Brederodestraat 19

De aanwezigen zijn geïnventariseerd en bekend bij de gemeente.

De presentatie werd verzorgd door de heren Ir. H. van Wilsem en Ing. R. Cabri van:

Van Wilsem & Cabri Architectuur en management BNA, Rijksweg 102 1906BK te Limmen.

Het plan is aan de hand van de tekeningen, aan de aanwezige gepresenteerd.

Zoals verwacht was er geen bezwaar tegen het plan op zich maar wel maakte men zich zorgen over het parkeren en mogelijke overlast van fietsen.

Aan de hand van de tekeningen is uitgelegd dat er twee parkeerplaatsen op eigen terrein blijven bestaan en dat er een gemeenschappelijke fietsenberging/vuilcontainer opslag word gerealiseerd. Tevens is uitgelegd dat de overige parkeerplaatsen zullen worden afgekocht.

Hier bij is verwezen naar het parkeer onderzoek uit 2011 van DTV consultants waarbij er ruimte voor parkeren is t.p.v. de Brederodelaan tegenover de kerk. (gemerkt 9 in rap. DTV) Ook is aangegeven dat het parkeeronderzoek wordt geactualiseerd om te zien of de bevindingen van DTV uit 2011 nog representatief zijn in 2014. Tijdens de presentatie is eveneens genoemd dat de Tweede Groenelaan volgens de rapportage van DTV 9 parkeerplekken heeft. Dit aantal plekken wordt door de aanwezigen betwist, zij vinden dat er eigenlijk geen parkeer plekken zijn.

Als de parkeeroverloop ten gevolge van de ontwikkeling Bakkummerstraat 77/79 wordt opgevangen op de Brederodelaan, zijn er vanuit de buurt geen problemen te verwachten. Men is het er mee eens dat ter hoogte van de kerk voldoende parkeerruimte aanwezig is.

#### **2<sup>e</sup> buurtoverleg**

Informatiebijeenkomst **30 augustus 2014**

Bakkummerstraat 77, Castricum

Van 15.00 uur tot 16.00 uur.

Uitnodigingsbrief op 13 augustus 2014 in de brievenbus gedaan bij de volgende huisadressen.

Tweede Groenelaan, tussen Bakkummerstraat en Brederodestraat;

Tweede Groenelaan 2, 4, 6, 8;

Tweede Groenelaan 3.



Bakkummerstraat, tussen Tetburgstraat en van der Mijleweg;  
Bakkummerstraat 63, 65, 67, 69, 71, 73, 75, 75A, 81, 83, 85, 87, 89, 91, 91A 93, 95, 97, 99;  
Bakkummerstraat 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 92, 94, 96, 98.

Brederodestraat, tussen Eerste Groenelaan en P.C. Hoofdstraat.  
Brederodestraat 6, 8, 10, 12, 14, 16, 16A, 18, 20, 22, 24, 26, 28, 30, 32, 34, 36;  
Brederodestraat 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19, 23, 25, 27, 29, 31.

De aanwezigen zijn geïnventariseerd en bekend bij de gemeente.

De presentatie werd verzorgd door de heren Ir. H. van Wilsem en Ing. R. Cabri van:  
Van Wilsem & Cabri Architectuur en management, Rijksweg 102 1906BK Limmen

Het plan is aan de hand van de tekeningen aan de aanwezige gepresenteerd.  
Zoals verwacht was er geen bezwaar tegen het plan op zich maar was men wel benieuwd naar de parkeeroplossing.

Aan de hand van de tekeningen is uitgelegd dat er twee parkeer plaatsen op eigen terrein blijven bestaan en dat er een gemeenschappelijke fietsenberging/vuilcontainer opslag word gerealiseerd. Gemeld is ook dat de gemeente Castricum vier extra parkeerplaatsen gaat aanleggen tijdens de werkzaamheden aan het riool in de Brederodestraat. En dat twee van deze plaatsen door de initiatiefnemer worden betaald. De locatie van de plekken is aangeduid ter plaatse van het plantsoen hoek Brederodestraat Tweede Groenelaan ter hoogte van de Tweede Groenelaan huisnummer 8.

De vraag van de aanwezigen was of alle plekken openbaar zijn of dat deze toegewezen zijn aan de nieuw te realiseren appartementen. Geantwoord is dat alle nieuwe parkeerplaatsen openbaar zijn.

De aanwezigen gaven tevens aan op de hoogte te zijn van het instellen van eenrichtingsverkeer en parkeerverbod in de Tweede Groenelaan.

De aanwezigen hebben geen bezwaar tegen de realisatie van de 5 appartementen met atelierruimte. En wensen de initiatief nemer succes met de plannen.

In het kader van het wettelijke vooroverleg ex. Artikel 3.1.1. Besluit Ruimtelijke Ordening wordt het ontwerp omgevingsvergunning verzonden naar de volgende overlegpartners:

- Veiligheidsregio NHN

Vooroverleg met de provincie en VROM (heet tegenwoordig het ministerie van I&M) is niet noodzakelijk. Binnenstedelijk bouwen betreft namelijk geen provinciaal- of rijksbelang. Er wordt geen verharding toegevoegd, dus geen overleg noodzakelijk met Hoogheemraadschap.

De ontwerp omgevingsvergunning wordt op grond van de inspraakverordening Castricum 6 weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode wordt een ieder in de gelegenheid gesteld een reactie op het plan te geven.

Aangezien de initiatiefnemer overleg heeft gevoerd met de omwonenden wordt inspraak overgeslagen.

## 9.2 Afweging belangen

Op verzoek van de gemeente Castricum is er een concept aanvraag ingediend. Hierop heeft de gemeente positief geadviseerd en is de gemeente genegen haar medewerking te verlenen. De afgegeven adviezen zijn als zodanig in deze ruimtelijke onderbouwing verwerkt. Inspraak wordt verleend volgens de gemeentelijke inspraakverordening.

### 9.3 Conclusie

De voorgenomen splitsing is strijdig met het huidige bestemmingsplan, maar beantwoordt aan de toekomstvisie van de gemeente Castricum. Hierin staat dat er een tekort is aan woningen voor specifieke doelgroepen. Woningen voor de doelgroepen waar het plan zich op richt, namelijk jongeren, alleenstaanden en ouderen, zijn binnen de gemeente onvoldoende aanwezig.

Omdat het gaat om een splitsing van bestaande panden, waarbij er nagenoeg geen sprake is van een gevelwijziging en er geen extra vierkant meters worden toegevoegd is de splitsing niet nadelig voor zijn omgeving. Door de toename in parkeerdruk binnen de kaders te verwerken neemt de verkeersdruk op de omgeving als gevolg van de splitsing niet noemenswaardig toe.

De omgevingsvergunning volgens de uitgebreide procedure voor de splitsing van één bestaande woning met naastgelegen bedrijfspand met atelierruimte en twee garages, in vijf appartementen, één atelierruimte en twee stalling garages heeft zodoende geen negatieve gevolgen. En kan, nu er vier parkeerplekken extern gerealiseerd worden, zonder bezwaar worden vergund en als zodanig gerealiseerd worden.

## 10. PROCEDURE

### 10.1 Overleg

Op onderhavig project is de uitgebreide procedure van de WABO van toepassing, artikel 3.10 e.v. WABO. Het concept ruimtelijke onderbouwing wordt in het kader van artikel 3.1.1 Bro voorgelegd aan de overleginstanties. In de Nota Overleg en Wijzigingen in de bijlage van deze ruimtelijke onderbouwing worden de resultaten van het vooroverleg opgenomen. Daarnaast is voor dit project een verklaring van geen bedenkingen, artikel 3.11 WABO, noodzakelijk van de gemeenteraad van de gemeente Castricum.

### 10.2 Zienswijzen

Wanneer de gemeenteraad een ontwerp verklaring van geen bedenkingen heeft afgegeven kan het ontwerpbesluit, inclusief achterliggende stukken, gedurende zes weken ter inzage worden gelegd en kunnen verschillende zienswijzen worden ingediend. Daarna kan de gemeenteraad, met inachtneming van deze zienswijze de definitieve verklaring van geen bedenkingen afgeven waarna het college de omgevingsvergunning kan en mag verlenen. De resultaten hiervan worden in een aparte bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

