

Bestemmingsplan Jan van Kuikweg 146

Toelichting

projectnummer 17105

Opdrachtgever: HenselmansBolten vof.
Postbus 45
1723 ZG Noord-Scharwoude

Versienummer: 3.5 – *Vastgesteld*

Datum: 22 februari 2018

Auteur: drs. I. M. Dias

Controle: drs. ing. E. Scheer

COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer
085 – 744 08 38
085 – 744 08 37

Inhoudsopgave	pagina
1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Plangebied	5
1.3 Vigerend bestemmingsplan	5
2 Projectplan	7
3 Beleid	14
3.1 Rijksbeleid	14
3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	14
3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	14
3.1.3 Conclusie rijksbeleid	16
3.2 Provinciaal beleid	16
3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040 en Provinciale Ruimtelijke Verordening...	16
3.2.2 Conclusie provinciaal beleid	17
3.3 Regionaal beleid	18
3.3.1 Water- en rioleringsplan 'Verbinden met water'	18
3.3.2 Woonvisie 2020 Beverwijk en Heemskerk	18
3.3.3 Regionaal Actieprogramma Wonen Zuid Kennemerland / IJmond 2016-2020 (2016)	19
3.4 Gemeentelijk beleid	22
3.4.1 Structuurvisie Heemskerk 2020	22
3.4.2 Strategische toekomstvisie 'Heemskerk 2040, het geheim van IJmond'	23
3.4.3 Welstandsnota Heemskerk 2012	23
3.4.4 Groenbeleidsplan Gemeente Heemskerk 2013-2017 (juni 2013)	25
3.4.5 Milieubeleidsplan 2014-2018	26
3.4.6 Parkeerbeleidsplan 2017	26
3.4.7 Conclusie gemeentelijk beleid	27
4 Ruimte & Milieu	28
4.1 Planologie	28
4.2 Verkeer	28
4.3 Bedrijven en milieuzonering	29
4.4 Bodem	33
4.5 Externe veiligheid	34
4.6 Ecologie	40
4.6.1 Beleid en normstelling	40
4.7 Geluid	41
4.8 Luchtkwaliteit	44
4.9 Water	45
4.10 Besluit milieueffectrapportage	47
4.11 Archeologie	49
4.12 Duurzaam bouwen	50
5 Juridische planbeschrijving	51
6 Uitvoerbaarheid	53
6.1 Economische uitvoerbaarheid	53
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	53
6.2.1 Inspraak	53
6.2.2 Overleg artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening	53
6.2.3 Zienswijzen	54
6.2.4 Ambtelijke wijzigingen	54

6.2.5	Wijzigingen n.a.v. commissievergadering FFE.....	54
6.2.6	Vaststelling	55

Bijlagen

- 1 Onderzoeken
 - 1.1 Groenplan
 - 1.2 Akoestisch onderzoek
 - 1.3 Verkennend bodemonderzoek
 - 1.4 Quicksan Wet natuurbescherming
- 2 Nota van wijzigingen

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

HenselmansBolten vof. is voornemens de kavel van de voormalige Seat garage, thans sport-school en hiervoor woonwinkel te herontwikkelen tot woonlocatie met maximaal 24 appartementen en een parkeergarage.

1.2 Plangebied

Het plangebied is gelegen naast de rotonde ter plaatse van de kruising van De Baandert met de Jan van Kuikweg. De voormalige garage bevindt zich dus vlak bij de rotonde die op zichzelf ook weer door middel van een markant kunstwerk fungeert als poort van Heemskerk. Direct aan de zuidoost zijde van de voormalige garage bevindt zich in de groenstrook nog een benzinstation van de BP.

figuur 1: ligging plangebied



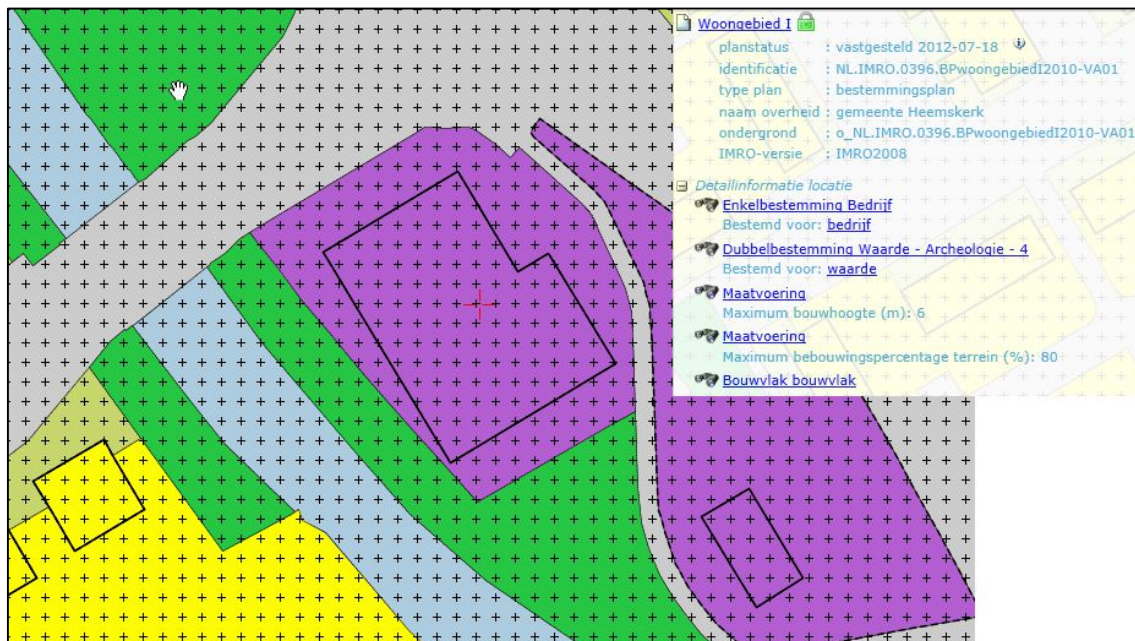
Aan de westkant van het projectgebied bevindt zich een doorlopende waterpartij die weer aansluit bij de achtertuinen van de woningen in de Anna de Renesselaan. Het water wordt aan weerszijden begeleidt door een groenstrook. De kadastrale oppervlakte van de kavel bedraagt ca. 2229 m².

1.3 Vigerend bestemmingsplan

De gronden van de projectlocatie liggen in het bestemmingsplan "Woongebied-I", vastgesteld door de gemeenteraad van Heemskerk op 18 juli 2012. De gronden zijn bestemd als "Bedrijf". De voor 'Bedrijf' aangewezen gronden zijn bestemd voor bedrijven uit ten hoogste categorie B van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. De maximale bouwhoogte mag 6 meter bedragen en het kavel mag voor 80% bebouwd worden.

Daarnaast ligt de dubbelbestemming "Waarde Archeologie – 4". De voor 'Waarde - Archeologie - 4' aangewezen gronden zijn, naast de andere aldaar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden.

figuur 2: uitsnede vigerend bestemmingsplan Woongebied I



Het realiseren van woningbouw is strijdig met de bestemming "Bedrijf".

2 Projectplan

Stedenbouwkundige structuur

De betreffende bouwlocatie bevindt zich in een groenstrook die een belangrijk onderdeel is van de stedenbouwkundige hoofdstructuur van Heemskerk. Deze hoofdstructuur komt voort uit een plan dat dateert uit de jaren '50 en dat voor een belangrijk deel in de periode tussen '50 en '70 tot uitvoering is gebracht. Onderdelen van de historische bebouwing van Heemskerk zijn in de structuur opgenomen maar spelen, hoewel architectonisch karakteristiek, stedenbouwkundig een ondergeschikte rol.

In de '50-er en '60-er jaren heeft Heemskerk zich krachtig ontwikkeld volgens een plan met een sterk orthogonale structuur. In het centrum daarvan bevindt zich de Nederlands Hervormde kerk en het winkelcentrum. Bijzondere aandacht is daarbij besteed zowel aan de centrumgerichte wegen welke vrijwel alle zijn gesitueerd volgens de zichtlijnen op de toren van de NH kerk, en aan de tangentialwegen die de randen vormen van de rechthoekige structuur. Samen zorgen deze wegen voor een sterke en zeer herkenbare stadsstructuur.

De structuur van de tangentialwegen wordt nog eens versterkt door een aantal langgerekte groenzones die grotendeels parallel aan deze wegen in de orthogonale structuur zijn opgenomen. Het plangebied bevindt zich nu in één van die groenzones, te weten de zone langs De Baandert. Bijzonder van de zone is dat hij ligt langs de belangrijkste ontsluitingsweg van Heemskerk. Voor alle verkeer dat Heemskerk binnenkomt vanaf de A9, vormt deze groenzone de entree van Heemskerk.

figuur 3: gewenst wegennetwerk Heemskerk



De locatie zelf is gelegen naast de rotonde ter plaatse van de kruising van De Baandert met de Jan van Kuikweg. In ruimer verband gezien bevindt de bouwlocatie zich in een groenzone die De Baandert in zijn volle lengte begeleid. Kenmerkend is dat het gaat om een strook met een beperkte breedte en een 'onbeperkte' lengte, en waarbinnen een met de zone meelopen- de waterpartij. Op het voormalige garagebedrijf en het benzinstation na bevindt zich binnen de groenzone geen bebouwing. Wel wordt de groenzone aan de buitenzijde door bebouwing begeleid. Voor het grootste deel gaat het daarbij om eengezinswoningen van drie bouw- lagen.

Wat betreft de woningbouw bevinden zich in de bouwrand op bepaalde plaatsen redelijk hoge flatgebouwen. Met name ter plaatse van de kruising van De Baandert met de Maerelaan bevindt zich een klassiek flatgebouw uit de '60-er jaren met een hoogte van 9 bouwlagen. Schuin daar tegenover zijn in 2009 3 kleinere appartementsgebouwen gerealiseerd met een hoogte van 8 bouwlagen. In feite wordt de structuur van Heemskerk in deze strook gekenmerkt door redelijk hoge flatgebouwen. Bijzonder is dat deze door de jaren heen steeds met grote zorg zijn ingepast in de stedelijke structuur van Heemskerk, en daar dus onlosmakelijk deel van uitmaken.

figuur 4: Hoogbouw in de omgeving langs De Baandert



Door de zorgvuldige situering van de flats, vaak reagerend op lange zichtlijnen in de structuur, leveren deze hoogbouwelementen een belangrijke bijdrage in de stedelijke structuur van Heemskerk.

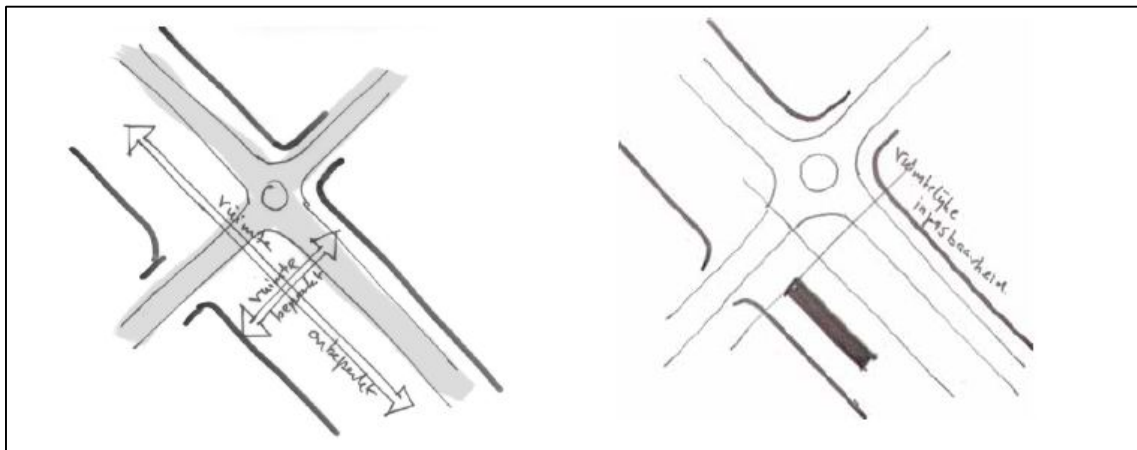
Ruimtelijke inpassing

Vanuit de gedachte van geschiktheid ten opzichte van de bezonning en de geluidsbelasting door toedoen van de Jan van Kuikweg en De Baandert is een haakvormig/cirkelvormig gebouw met een zuidwestelijke of zuidoostelijke oriëntatie in principe het meest geschikt. Echter, deze oriëntatie laat zich niet zonder meer vertalen in een gebouw. Het plangebied bevindt zich immers in een groenzone met een beperkte breedte en een onbeperkte lengte. Om het karakter van het langgerekte park niet aan te tasten ligt het voor de hand dat het gebouw zich voegt naar de richting van het park. Dit rijgt dus naar een lang en smal gebouw. Verder wordt een oriëntatie op het zuidoosten beperkt door de ligging van het benzinstation en het zware daarvoor aanwezige groen.

Als we kijken naar de ruimtelijke mogelijkheden van het park en rekening houden met de hiervoor beschreven beperkingen, kan worden geconcludeerd dat een langgerekt gebouw met een oriëntatie van de appartementen op het zuidwesten, veruit de meest gunstige voorwaarden voor een goede bewoning van de plek oplevert. Een met de woonzijde naar het zuidwesten gekeerd gebouw kent geen problematiek van het wegverkeerslawaai, laat het benzinstation geheel buiten het zicht, heeft visueel betrekkelijk weinig last van de aanwezige bomen en is qua bezonning veruit het meest gunstig.

Deze eenzijdige oriëntatie leidt dus tot een eenvoudige langgerekte hoofdvorm met een open zijde op het zuidwesten en een gesloten zijde op het noordoosten. De open zijde op het zuidwesten is dus de kant voor de balkons. De noordoostzijde vormt aldus bijna automatisch de ingangszijde van het gebouw.

figuur 5: oriëntatie nieuwbouw



Bouwvorm

Uit de ontwerpstudies kwam als belangrijkste conclusie naar voren dat de massa van de bebouwing op deze plek al snel een probleem oplevert. In alle gevallen leidde dit tot een gebouw dat belangrijk breder is dan hoog. En juist de breedte van een dergelijk gebouw is op deze locatie problematisch. Het gaat immers om een gebouw dat vrijstaat in een lange en smalle groene ruimte. Een te breed gebouw leidt al snel tot een verstopping van de ruimte en knipt als het ware de groenstrook in twee stukken. De continuïteit van de groenzone gaat verloren en daarmee een belangrijke karakteristiek van de groenstructuur.

Het uitgangspunt van de gemeente is dat er niet meer dan vier bouwlagen gerealiseerd mogen worden. Dit betekent dat er op deze locatie, rekening houdend met de ruimtelijke kenmerken en beperkingen, niet meer dan circa 24 appartementen gerealiseerd kunnen worden.

Bouwplan

HenselmansBolten vof. hebben het plan naar aanleiding van bovenstaande met de volgende kwantitatieve en kwalitatieve voorwaarden uitgewerkt.

- De bouwhoogte bedraagt maximaal 4 bouwlagen;
- Aan de zijde van De Baandert en de Jan van Kuikweg mogen geen geluidgevoelige ruimtes worden geprojecteerd;
- Alle woningen moeten worden voorzien van ruime balkons of terrassen van tenminste 12 m²;
- De balkons moeten voldoende privacy bieden en mogen niet horizontaal aan elkaar grenzen;
- De woonruimtes van de appartementen en de balkons moeten bij voorkeur op het zuidwesten worden georiënteerd;
- Het gebied als totaal moet worden ontwikkeld in de lengterichting van het park waarin het is gelegen;
- Het gebouw moet zich karaktervol manifesteren bij deze ingang van Heemskerk;

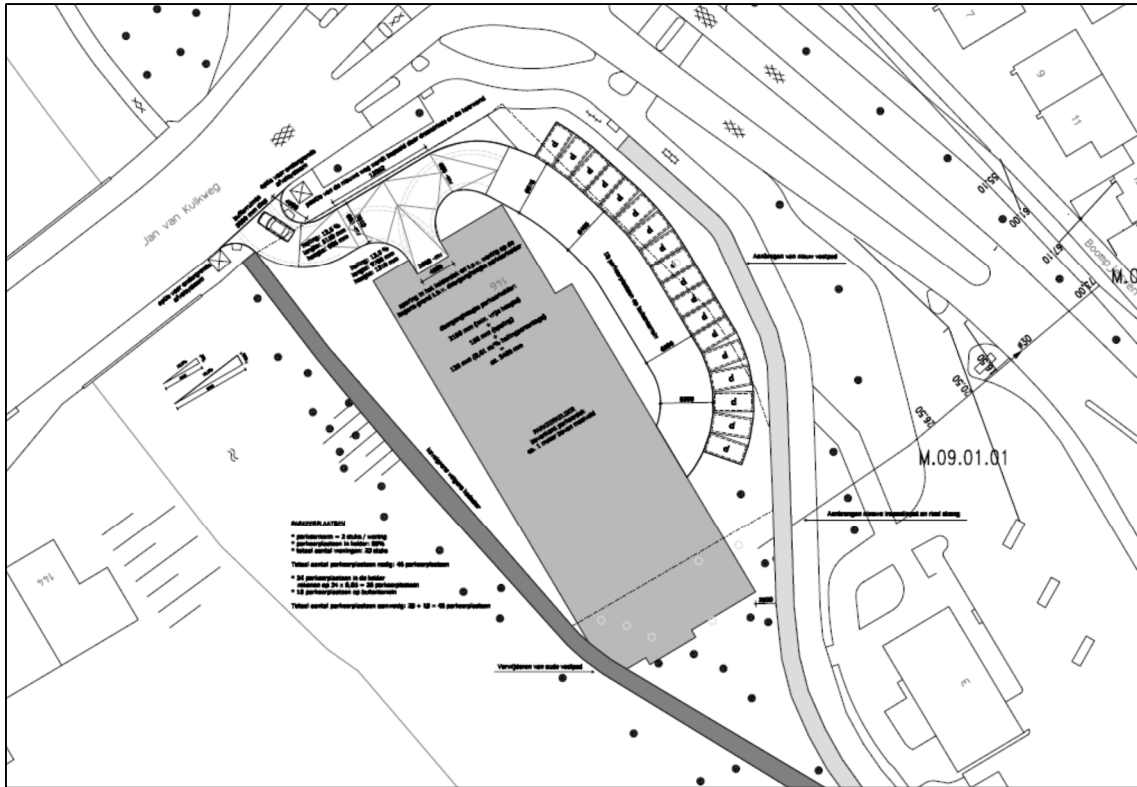
- De in- en uitgangen van het appartementengebouw moeten aansluiten op de Jan van Kuikweg conform de huidige situatie;
- Het appartementengebouw en de omgeving als totaal moet landschappelijk zoveel mogelijk worden geïntegreerd in het park;
- De lengteas van het gebouw dient in het grid van de bestaande bouw te zijn. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met de oriëntatie op de rotonde.

figuur 6: oriëntatie nieuwbouw (impressie)



Op basis van de uitgangspunten wordt er een appartementengebouw met maximaal 24 woningen en parkeergarage in vier bouwlagen ontwikkeld. De in- en uitgang van het complex blijft op de Jan van Kuikweg aangesloten. Naast de parkeergarage worden ook parkeerplaatsen aangelegd op maaiveld aan de oostzijde van het projectgebied. Voor het uitvoeren van het initiatief dient de bestaande bebouwing te worden gesloopt. Aan de zuidzijde en mogelijk aan de oostzijde van de locatie dienen bomen en struiken te worden geveld. De groenstrook grenzend aan de westzijde blijft ongemoeid.

figuur 7: situatietekening nieuwbouw



figuur 8 : impressies mogelijke appartementencomplex (bron: Leeuwenkamp)



Groenplan

Om het bouwplan op een zorgvuldige manier in te passen in het landschap is een groenplan opgesteld in samenwerking met de omgeving door Landschapsarchitect Marieke Adrichem. Het groenplan is als bijlage toegevoegd, een samenvatting is hier gegeven.

Voor de uitwerking van het ontwerp zijn een aantal uitgangspunten geformuleerd. Deze worden hieronder opgesomd.

Uitgangspunten voor de inpassing van de appartementen

Basis: Integrale / inpassing in de omgeving

- Zorgen voor voldoende uitzicht en bezonning aan de zuidwestzijde van het gebouw, hiervoor zal de beplantingsstrook langs het water transparanter moeten worden gemaakt (zie blad 6)
- parkeerplaatsen visueel onderdeel maken van de groenstrook, dus het zicht op grote oppervlakten verharding zo gering mogelijk houden
- de ruimte die de parkeerkelder boven maaiveld uitsteekt onopvallend in het groen opnemen
- bij de te handhaven / planten bomen rekening houden met de maat van de parkeerkelder
- zicht op het benzinstation zo gering mogelijk houden, bomen hier zoveel mogelijk handhaven
- het groene doorgaande karakter van De Baandert behouden
- bestaande bomen zoveel mogelijk behouden, bomen die niet gehandhaafd kunnen worden, compenseren met nieuwe bomen
- het dwarsprofiel van De Baandert, die bestaat uit een waterloop, brede oevers met bomen zoveel mogelijk herkenbaar houden / maken
- zo mogelijk natuurvriendelijke oevers realiseren ter vergroening van de ecologische waarden
- rekening houden met goede herkenbare aansluitingen wandel- en fietspaden in de groene zones
- alle ondergroei uit de beplantingsvakken weghalen
- alle slechte exemplaren van de bomen vervangen, uiteindelijk circa 1/3 van de bomen in het vak langs de waterloop verwijderen. Het merendeel van de bomen is niet in elkaar gegroeid, de kronen van de bomen zijn duidelijk als solitaire bomen herkenbaar. De groenstrook bestaat straks uit verschillende solitaire bomen met kruidachtige vegetaties. Het handhaven van deze bomen zorgt voor een volwassen beeld van de "tuin" en een goede inpassing in de omgeving.
- merendeel bomen in vak B rooien en op grotere afstand gebouw herplanten.

Daarnaast zijn er een aantal wensen van de omwonenden meegenomen:

Wensen omwonenden:

- de omwonenden willen een "groene afscheiding" tussen de appartementen en hun eigen woningen. Dit betekent dat zij zoveel mogelijk bomen willen handhaven: de Italiaanse populieren en zoveel mogelijk bomen in de singel aan de overzijde.
- aanvullen van bomen ter plaatse van zitje huis nr 13: grote maat opgaande bomen en ondergroei van groenblijvende heesters. Wat nu als "boom" zichtbaar is, en deels zal worden verwijderd (en dan ontstaat zicht op bebouwing) wordt vervangen door nieuw groen.

Ook wordt rekening gehouden met de bestaande waterloop:

Uitgangspunten waterloop:

- het water beter erfahrbaar maken door de ondergroei weg te halen en te vervangen door kruidenrijke vegetaties

- Zo mogelijk realiseren van natuurvriendelijke oevers, dat wil zeggen een heel flauw talud of een vooroever realiseren zodat er een natuurlijke overgang tussen het water en de oever ontstaat waardoor zich oevervegetaties kunnen ontwikkelen.

Dit heeft geleid tot een schetsontwerp waarbij de volgende punten meegenomen zijn:

1. Hoge beplanting vervangen door lage beplanting zodat voetpad zichtbaar wordt
2. Besloten singel met hoge bomen, en wintergroene heesters (hoogtes van 200 tot 500 cm), indien mogelijk Italiaanse populieren handhaven (zie blad 8) , anders herplanting met grote maat boom. Thv nr 13 grote bomen en heesters planten.
3. Zo mogelijk natuurvriendelijke oever realiseren, damwanden plaatsen (met open delen), grond uit parkeergarage gebruiken (indien mogelijk), waterplantenzone realiseren
4. Heesters allemaal verwijderen, 1/3 van de (slechte) bomen verwijderen, enkele kleine sierbomen aanplanten.
5. Aan waterzijde glooiende helling vanaf dak parkeerkelder naar oever, lage bloemrijke kruidenvegetatie inzaaien
6. Rondom parkeerstrook lage keermuur en groenblijvende blokhaag (bv taxus) planten
7. Deel parkeergarage boven maaiveld voorzien van sedumdak, muur voorzien van klimplanten
8. Voetpad langs fietspad traceren (1 linde weghalen, of zowel fiets- als voetpad iets verleggen richting weg)



3 Beleid

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De structuurvisie heeft verschillende nota's vervangen, zoals de Nota Ruimte, Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de Mobiliteits Aanpak, de structuurvisie voor de Snelwegomgeving, de agenda Landschap, de agenda Vitaal Platteland en de Pieken in de Delta.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit van nationaal belang. Zo beschrijft het kabinet in de Structuurvisie in welke infrastructuurprojecten zij de komende jaren wil investeren en op welke manier de bestaande infrastructuur beter benut kan worden. Provincies en gemeenten krijgen in de plannen meer bewegingsvrijheid op het gebied van ruimtelijke ordening.

De SVIR richt zich bij de verbetering van het vestigingsklimaat vooral op de regio's die zorgen voor de meeste economische groei. Dat zijn de haven van Rotterdam en de luchthaven Schiphol (mainports), de toptechnologieregio zuidoost Nederland (brainport) en de greenports (tuinbouwclusters) Westland/Oostland, Venlo, Aalsmeer, Duin- en Bollenstreek en Boskoop.

Het Rijk zet met de ontwerp structuurvisie het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Het Rijk formuleert drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

Naast de drie hoofddoelen wordt een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte bevorderd. Hiervoor wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dan altijd zorgen voor een optimale inpassing en multimodale bereikbaarheid.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Dit besluit legt nationale ruimtelijke belangen vast. Het beleid is erop gericht om het aantal regels terug te dringen. De ruimtelijke onderwerpen van nationaal belang zijn daardoor beperkt. Hierdoor is onder andere de aanwijzing van nationale landschappen vervallen.

Het Rijk maakt bijvoorbeeld geen landsdekkende woningbouwafspraken meer, alleen nog in de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad. Het Rijk benoemt alleen nog landelijke doelstellingen om de woningmarkt goed te laten werken. Het landschapsbeleid gaat ook naar de provincies.

Provincies en gemeenten zijn volgens het kabinet beter op de hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat er met een gebied moet gebeuren.

Op dit moment legt het Barro geen restricties op voor de onderhavige locatie.

3.1.2.1 Ladder voor duurzame verstedelijking

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt de Ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen. Het doel van de Ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de Ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd. Op 1 juli 2017 is de Ladder gewijzigd.

In de motivering van de Ladder vóór 1 juli 2017 diende beschreven te worden:

1. dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
2. in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
3. in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Op 1 juli 2017 is de Ladder gewijzigd op de volgende punten:

- het begrip ‘actuele regionale behoefte’ is geschrapt en in de nieuwe Ladder vervangen door ‘behoefte’;
- de nieuwe Ladder bevat geen treden meer. De treden 1 en 2 zijn samengevoegd en trede 3 is geschrapt;
- voor ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied geldt een uitgebreide motiveringsplicht;
- er is een nieuw artikellid toegevoegd op grond waarvan de Laddertoets bij bestemmingsplannen met een uitwerkingsplicht of wijzigingsbevoegdheid kan worden doorgeschoven naar het moment van vaststelling van het wijzigings- of uitwerkingsplan.

Wettelijk kader

De Ladder voor duurzame verstedelijking is verankerd in het Bro. Artikel 1.1.1. definieert relevante begrippen. Daaraan is in het eerste lid een omschrijving toegevoegd van:

- bestaand stedelijk gebied: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur;
- stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Artikel 3.1.6 van het Bro:

- lid 2: de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.
- Lid 3: indien in een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid toepassing is gegeven aan artikel 3.6, eerste lid, onder a of b, van de wet kan bij dat bestemmingsplan worden bepaald dat de beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling en een motivering als bedoeld in het tweede lid eerst wordt opgenomen in de toelichting bij het wijzigings- of het uitwerkingsplan als bedoeld in dat artikel.
- Lid 4: een onderzoek naar de behoefte als bedoeld in het tweede lid, heeft, in het geval dat het bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid, ziet op de vestiging van een dienst als bedoeld in artikel 1 van de Dienstenwet en dit onderzoek betrekking heeft op de

economische behoefte, de marktvraag of de beoordeling van de mogelijke actuele economische gevolgen van die vestiging, slechts tot doel na te gaan of de vestiging van een dienst in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

Toelichting op gebruik

De wijziging van de Ladder van 1 juli 2017 is in de Nota van Toelichting (*Stb.* 2017, 182) gemotiveerd: "De belangrijkste wijzigingen betreffen een vereenvoudiging door het loslaten van de afzonderlijke 'treden' en het vervangen van het begrip 'actuele regionale behoefte' door: behoefte. Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven. Uitgangspunt voor de wijziging is dat met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik, een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling voorzien wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, dient dat nadrukkelijk te worden gemotiveerd in de toelichting. Tevens wordt de mogelijkheid geboden in een nieuw derde lid, om de toepassing van de Ladder door te schuiven naar het uitwerkings- of wijzigingsplan. De verwachting is dat de Ladder hierdoor beter hanteerbaar zal zijn, beter aansluit bij het geheel aan vereisten aan een toelichting bij bestemmingsplannen en tot minder onderzoekslasten zal leiden."

"Provincies en gemeenten geven aan dat de term 'actuele regionale behoefte' voor verwarring zorgt en onvoldoende duidelijk maakt waar een beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling zich op zou moeten richten. In het bijzonder de term 'regionaal' is verwarrend, omdat het enerzijds betrekking heeft op de omvang van het gebied waarbinnen de behoefte moet worden gezien, ofwel het 'ruimtelijke verzorgingsgebied', ook wel 'marktregio' genoemd. Anderzijds heeft het betrekking op de aard van het overleg, waarbij de regio nogal eens wordt geïnterpreteerd als de bestuurlijke regio. Provincies hebben in een voorstel aangegeven graag een onderscheid te willen zien tussen het regionale aspect bij de behoefte in de zin van het verzorgingsgebied en het overleg in bovengemeentelijk verband. De gedachte achter dit voorstel is in dit wijzigingsbesluit overgenomen door het vervangen van de term 'actuele regionale behoefte' door de eenvoudiger term 'behoefte'."

Voor de projectlocatie geldt dat het gaat om de herstructurering van een bedrijfslocatie naar een wooncomplex met 24 appartementen. De Ladder voor duurzame verstedelijking dient goed gemotiveerd te worden. In paragraaf 4.1 wordt hier uitgebreid op ingegaan.

3.1.3 Conclusie rijksbeleid

Voorliggend plan maakt een ontwikkeling mogelijk binnen bestaand stedelijk gebied. Dit past binnen het uitgangspunt om eerst naar de mogelijkheden binnen bestaand stedelijk gebied te kijken en vervolgens pas daarbuiten. Het plan is van dien aard dat nationale belangen niet worden geschaad. De in de Barro geregelde onderwerpen zijn daarbij niet relevant voor het plangebied.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040 en Provinciale Ruimtelijke Verordening

De provincie Noord-Holland heeft de structuurvisie Noord-Holland 2040 opgesteld, waarin zij eerdere streekplannen vervangen en hier tevens op voortborduren. De Structuurvisie Noord-Holland 2040 is vastgesteld op 21 juni 2010. In 2015 heeft een actualisatie van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 plaatsgevonden en deze actualisatie is vastgesteld op 28 september 2015.

De provincie Noord-Holland heeft drie hoofdbelangen vastgelegd in de Structuurvisie Noord-Holland 2040. De drie hoofdbelangen zijn klimaatbestendigheid, duurzaam ruimtegebruik en ruimtelijke kwaliteit. Een belangrijk onderdeel in de Structuurvisie Noord-Holland 2040 is de scheiding tussen landelijk en stedelijk gebied. In het landelijk gebied is de provincie veel meer terughoudend ten aanzien van nieuwe ontwikkelingen dan in het stedelijk gebied, waar lokale overheden veel meer vrijheid hebben om hun eigen beleid te voeren.

Naast de Structuurvisie Noord-Holland 2040 heeft de provincie Noord-Holland de Provinciale Ruimtelijke verordening Noord-Holland. In deze verordening zijn regels opgenomen die de provinciale belangen beschermen. Deze regels zijn een uitwerking van de Structuurvisie Noord-Holland 2040. Op 12 december 2016 hebben PS een wijziging van de Provinciale Ruimtelijke Verordening vastgesteld. Deze geconsolideerde versie van de PRV na wijziging is op 1 maart 2017 in werking getreden.

Het projectgebied maakt deel uit van het Bestaand Stedelijk Gebied. De Verordening stelt in het algemeen minder eisen aan bouwen binnen Bestaand Stedelijk Gebied. In de Verordening luidt het Bestaand Stedelijk Gebied conform de definitie uit het Besluit ruimtelijke ordening: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. In dit geval gaat het om bestaande bebouwing ten behoeve van bedrijvigheid en kan dit daardoor aangemerkt worden als Bestaand Stedelijk Gebied.

Het project is wel aan te merken als stedelijke ontwikkeling op basis van de definitie uit het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 1.1.1):

“stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.”

Hiervoor dient getoetst te worden aan artikel 5a uit de verordening:

Artikel 5a Nieuwe stedelijke ontwikkeling

1. Een bestemmingsplan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken.
2. Gedeputeerde staten stellen nadere regels aan de afspraken bedoeld in het eerste lid.

Het betreft hier de transformatie van een bedrijfspand naar maximaal 24 woningen. In het kader van de Ladder voor duurzame verstedelijking wordt ingegaan op de gemaakte afspraken binnen de regio ten aanzien van woningbouw. De regionale woningbouwafspraken worden in paragraaf 3.3.2 en 3.3.3 besproken. In paragraaf 4.1 wordt de Ladder voor duurzame verstedelijking nader beschouwd.

3.2.2 Conclusie provinciaal beleid

Het plan omvat de nieuwbouw van grondgebonden woningen binnen Bestaand Stedelijk Gebied. Het plan zorgt voor een kwaliteitsverbetering binnen de kern Heemskerk en betreft een intensiverings- en herstructureringslocatie. Hiermee past de ontwikkeling binnen het provinciale beleid.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Water- en rioleringsplan 'Verbinden met water'

De gemeenteraad van Heemskerk heeft op 21 februari 2017 het Water- en rioleringsplan 'Verbinden met water' vastgesteld. Op grond van de Wet milieubeheer (Wm) zijn gemeenten verplicht een rioleringsplan (GRP) op te stellen en deze regelmatig te actualiseren. In het GRP moet concreet worden aangegeven hoe invulling wordt gegeven aan de zorgplicht met betrekking tot stedelijk afvalwater, regen- en grondwater. Teneinde te komen tot een doelmatig en samenhangend waterbeheer wordt in art. 3.8 van de Waterwet (Ww 2009) voorgeschreven dat waterschappen en gemeenten moeten samenwerken.

In 2012 zijn Beverwijk, Heemskerk en hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier een convenant aangegaan om als regio Noord-Kennemerland Zuid (NKZ) meer de samenwerking op te zoeken binnen het uitvoeren van de watertaken. Concreet is besloten in 2016 gezamenlijk een GRP op te stellen. Met dit gezamenlijk GRP wordt beoogd op zowel beleidsterrein als beleidsniveau meer verbinding te krijgen.

In grote lijnen blijft de visie op de rioleringszorg hetzelfde als in het GRP 2013-2017. Voor de komende periode wordt wel nadruk gelegd op de eigen verantwoordelijkheid van de burgers. Bij nieuwe ontwikkelingen is iedereen verplicht het regenwater op eigen terrein te verwerken. Ook in bestaand gebied zullen de bewoners aangespoord worden zoveel mogelijk regenwater op eigen terrein te verwerken.

Door middel van meer en intensieve voorlichting en publiciteit over het thema klimaat moet het waterbewustzijn van de Heemskerkse burgers worden vergroot.

Door het investeringsvolume iets te verhogen en rioleringswerkzaamheden integraal uit te voeren met de andere werkzaamheden in de openbare buitenruimte, kunnen flinke stappen worden gezet om de publieke leefomgeving klimaatbestendig en waterrobuust te maken en kan het bestaande riool op een goed kwaliteitsniveau worden gehandhaafd, zonder verhoging van de rioolheffing.

3.3.2 Woonvisie 2020 Beverwijk en Heemskerk

In 2015 is de Woonvisie 2020 Beverwijk en Heemskerk vastgesteld, waarin de woonvisie voor duurzaam wonen in Beverwijk en Heemskerk voor vijf jaar is vastgesteld. Zowel de Herzieningswet (2014) als de Huisvestingswet (2014) zijn hierin meegenomen. De twee gemeenten zijn in de loop der tijd tegen elkaar aan gegroeid. De woningmarkt vormt daardoor één geheel. Met die reden is er gekozen voor een gezamenlijk woonvisie. De woonopgave tot 2020 richt zich op drie inhoudelijk prioritaire thema's: betaalbaarheid, wonen-welzijn-zorg en duurzaamheid. Dit allemaal met als gemeenschappelijke deler: de bestaande- en nieuwe woningvoorraad in de regio.

De focus komt daarbij te liggen op de bestaande woningvoorraad. De nieuwbouwproductie in beide gemeenten bedraagt namelijk minder dan 1% per jaar. Volgens het vraaggericht bouwen onderzoek van de provincie resteert voor de periode 2015 – 2020 een nieuwe regionale opgave van 5.800 woningen. Om evenredig bij te dragen aan de regionale woningbouwopgave is in beide gemeenten een bouwprogramma van 460 woningen in deze periode noodzakelijk. In Heemskerk zijn begin 2015 nog onvoldoende woningbouwplannen om aan deze opgave te voldoen. Beverwijk lukt het naar verwachting wel om de opgave te realiseren. Het voorliggende project wordt in de Woonvisie genoemd als mogelijke ontwikkeling. Het betreft de ontwikkeling: Life en Live, 21 koop appartementen. Met deze binnenstedelijke ontwikkeling wordt bijgedragen aan de regionale woningbouwopgave.

3.3.3 Regionaal Actieprogramma Wonen Zuid Kennemerland / IJmond 2016-2020 (2016)

Het Regionaal Actieprogramma Wonen 2016-2020 (RAP) is een initiatief van de gemeenten in de regio Zuid-Kennemerland / IJmond, in samenwerking met de provincie Noord-Holland. In het RAP staan de gezamenlijke ambities en afspraken op het gebied van wonen van de regio-gemeenten. Het RAP is een instrument om ervoor te zorgen dat er meer afstemming en samenwerking komt tussen gemeenten (en stakeholders) binnen de regio op het brede beleidsveld wonen.

De missie van de regio is om zich maximaal in te spannen om vraag en aanbod op de woningmarkt zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen, met bijzondere aandacht voor groepen die in de verdrukking dreigen te komen. Voor een goed functionerende regionale woningmarkt is diversiteit aan woonmilieus, woningtypen en doelgroepen van groot belang. Jong en oud, arm en rijk, hoog en laag opgeleid; voor iedereen wil de regio Zuid-Kennemerland / IJmond een thuis kunnen bieden. Ondanks de beperkingen, zoals het vinden van geschikte woningbouwlocaties en middelen bij onder andere woningcorporaties, wil de regio de schaarste op de woningmarkt aanpakken. Maar ook andere woonthema's als bijvoorbeeld wonen en zorg en duurzaamheid vragen om een regionale aanpak.

Uitgangspunt bij het realiseren van de woningbouwopgave is dat primair wordt ingezet op het bouwen binnen Bestaand Stedelijk Gebied (met prioriteit voor locaties rondom OV-knooppunten) en door transformatie van leegstaande panden naar woningbouw.

Het RAP 2016 – 2020 'de regio Zuid-Kennemerland/IJmond Geeft Thuis!' heeft als doelstelling: "in 2020 beschikken de inwoners van Noord-Holland over voldoende woningen met een passende kwaliteit en in een aantrekkelijk woonmilieu".

Het vorige RAP 2012 t/m 2015 werd begin 2012 vastgesteld en markeerde de officiële start van regionale samenwerking binnen de regio Zuid-Kennemerland / IJmond op het brede beleidsveld wonen. In onderstaande afbeelding is de beoogde nieuwbouw van het RAP 1 weergegeven en de werkelijke realisatie van de nieuwbouw.

figuur 9: Tabel beoogde nieuwbouw RAP 1 en werkelijke realisatie (bron: RAP 2016 – 2020)

Gemeente	RAP 1	Nieuwbouw	
	2011-2015	realisatie	%
Beverwijk	632	849	134%
Bloemendaal	263	208	79%
Haarlem	2.900	2.009	69%
Haarlemmerliede c.a.	416	157	38%
Heemskerk	689	269	39%
Heemstede	570	303	53%
Uitgeest	389	484	124%
Velsen	1.217	610	50%
Zandvoort	227	98	43%
Totaal	7.303	4.987	68%

Tabel 1: Nieuwbouw RAP 1 periode 2011 t/m 2015
Bron: CBS/BAG, aangevuld met opgaven gemeenten

Uit deze afbeelding blijkt dus dat in de periode 2011 – 2015 voor Heemskerk een woningbouwopgave van 689 woningen beoogd was. Hiervan is 39% gerealiseerd, namelijk 269 woningen. Er is dus een tekort aan 420 woningen in de periode 2011 – 2015.

In het RAP 2016 – 2020 is de woningbehoefte weergegeven. De woningbehoefte is afhankelijk van de verwachte ontwikkeling van het aantal (en het type) huishoudens. In 2015 heeft de provincie Noord-Holland een prognose gepubliceerd van die huishoudensontwikkeling, voor de jaren 2015 t/m 2040.

In alle gemeenten wordt nog een groei van het aantal huishoudens verwacht tot 2025. Ook na 2025 groeien de meeste gemeenten in de regio nog, alleen Zandvoort laat in die periode een lichte afname van het aantal huishoudens zien.

figuur 10: Tabel prognose huishoudensontwikkeling 2015 – 2040 (bron: RAP 2016 – 2020)

Gemeente	2015	2025	2040	2015-2025		2015-2040	
				Abs.	%	Abs.	%
Beverwijk	18.526	19.941	21.100	1.415	8%	2.574	14%
Bloemendaal	9.542	10.250	10.500	708	7%	958	10%
Haarlem	77.293	85.682	94.600	8.389	11%	17.307	22%
H'liede c.a.	2.433	2.801	2.900	368	15%	467	19%
Heemskerk	17.202	17.810	18.000	608	4%	798	5%
Heemstede	11.699	12.309	12.600	610	5%	901	8%
Velsen	30.250	31.600	32.100	1.350	4%	1.850	6%
Zandvoort	8.429	8.956	8.600	527	6%	171	2%
Totaal	175.374	189.349	200.400	13.975	8%	25.026	14%

Tabel 4: Prognose huishoudensontwikkeling 2015-2040
Bron: Prognose 2015-2040: Concentratie in steden, provincie Noord-Holland 2015

In de periode 2015 – 2025 groeit het aantal huishoudens met 4% en in de periode 2015 – 2040 groeit het aantal huishoudens met 5%.

figuur 11: Gewenst bouwprogramma (bron: RAP 2016 – 2020)

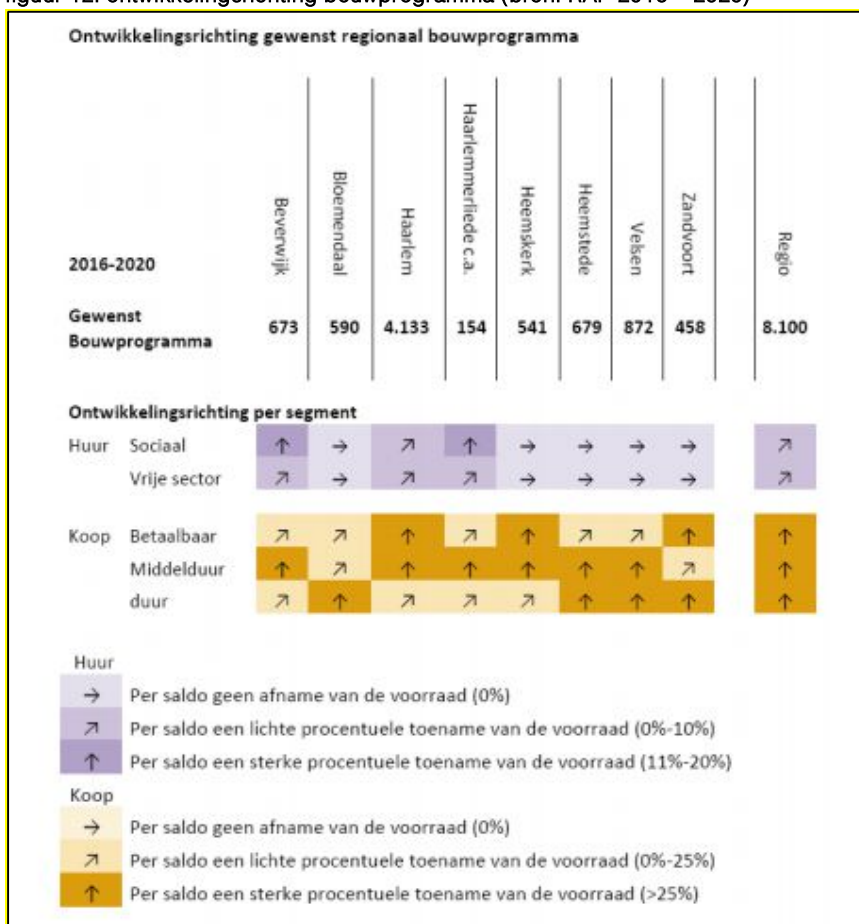
Gewenst bouwprogramma regio Zuid-Kennemerland / IJmond			
Gemeente	-20%	2016 t/m 2020	+20%
Beverwijk	538	673	808
Bloemendaal	472	590	708
Haarlem	3.306	4.133	4.960
Haarlemmerliede c.a.	123	154	185
Heemskerk	433	541	649
Heemstede	543	679	815
Velsen	698	872	1.046
Zandvoort	366	458	550
Totaal	6.480	8.100	9.720

Tabel 6: Gewenst bouwprogramma per gemeente

¹ Actualisatie woningbehoefte 2015, Rigo 2016

Op basis van het gewenste woningbouwprogramma in de periode 2016 t/m 2020 moeten in Heemskerk tussen de 433 en 649 woningen gerealiseerd worden. In het RAP is ook de ontwikkelingsrichting aangegeven, dit houdt in dat wordt aangegeven in welke richting de woningvoorraad in een bepaald segment zich moet ontwikkelen om te voorzien in de woningbehoefte van de toekomst. Daarmee past het plan ook kwalitatief in het RAP: er worden 24 koopappartementen in het midden en dure segment toegevoegd.

figuur 12: ontwikkelingsrichting bouwprogramma (bron: RAP 2016 – 2020)



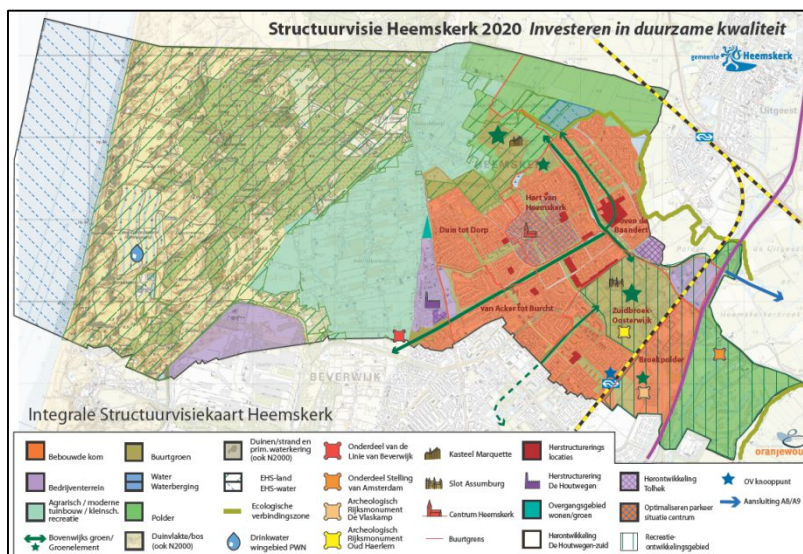
3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Heemskerk 2020

Conform de Wet ruimtelijke ordening dient de structuurvisie digitaal raadpleegbaar te zijn. Om deze reden en de gewijzigde ruimtelijke inzichten binnen de gemeente is de structuurvisie uit 2003 geactualiseerd. De structuurvisie is op 26 januari 2012 door de gemeenteraad vastgesteld. Ten opzichte van de huidige structuurvisie zijn geen wijzigingen voorzien binnen het plangebied.

Het plangebied is grotendeels aangeduid als bebouwde kom. Het maakt onderdeel uit van 'van Acker tot Burcht'. De uitbreidingswijken zijn vrijwel voltooid. Woningbouw en de realisatie van voorzieningen zullen in de toekomst vooral binnenstedelijk en op herstructureringslocaties moeten plaatsvinden.

figuur 9 : Integrale structuurvisiekaart Heemskerk



3.4.2 Strategische toekomstvisie 'Heemskerk 2040, het geheim van IJmond'

De strategische toekomstvisie 'Heemskerk 2040, het geheim van IJmond' is door de gemeenteraad vastgesteld op 23 april 2009. De visie is bedoeld als leidraad voor het opstellen van de beleidsagenda voor de komende jaren. Met behulp van drie scenario's, silver, sub-hup en strand geeft de visie een koers voor de korte en middellange termijn.

Deze drie scenario's hebben uiteindelijk geleid tot de volgens visie: 'In het autovrije centrum van Heemskerk zijn gezellige winkeltjes, restaurants, cafeetjes en terrassen. Daardoor heerst er een aantrekkelijke, dorpse sfeer en is het schoon, stil en veilig. Boven de winkels wordt gewoond. Grootschalige winkelgebieden liggen aan de rand van de gemeente en zijn goed bereikbaar met de auto en het openbaar vervoer'.

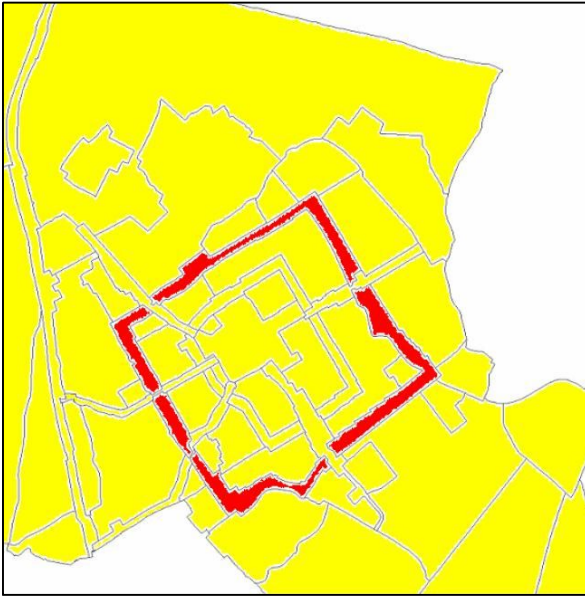
3.4.3 Welstandsnota Heemskerk 2012

De Welstandsnota Heemskerk 2012 is op 6 november 2012 vastgesteld door de gemeenteraad van Heemskerk en op 11 januari 2013 in werking getreden. Het doel van het welstandstoezicht is om, in alle openheid, een bijdrage leveren aan de schoonheid en de aantrekkelijkheid van Heemskerk.

Een belangrijke pijler van de welstandsnota is het gebiedsgerichte welstandsbeleid. Het gemeentelijke grondgebied is daartoe onderverdeeld in gebied met een grote samenhang en gelijkens in bebouwing, functie en openbaarheid. Het onderhavige plangebied valt in de nota binnen het welstandsgebied 'Buitenring'.

Conform de welstandsnota behoort het onderhavig plangebied tot het welstandsgebied Buitenring (figuur 10). Binnen dit gebied vallen de Mozartstraat, Jonkheer Geverslaan, Jan Ligthartstraat, Tolweg en De Baandert. Deze vormen samen een belangrijke structuurdrager die voornamelijk dienst doet als ontsluitingsweg.

figuur 10 : welstandsgebied Buitenring



Binnen de welstandsnota wordt voor het gebied aangegeven dat het welstandsbeleid is gericht op representativiteit en het bieden van mogelijkheden voor architectonische expressie op de daarvoor geschikte locaties. Daarbij wordt niet alleen rekening gehouden met de uitstraling van bebouwing naar de Buitenring toe, maar ook met de achterzijden, die in veel gevallen aan de omliggende woonwijken grenzen. Daarom dient bij bebouwing aan de Buitenring naast de onderstaande criteria altijd het gebiedsgerichte beleid voor het aansluitende gebied in acht te worden genomen.

Welstandscriteria

Algemeen:

- de buitenring vraagt representatieve en expressieve architectuur, die niet alleen de aandacht op zichzelf vestigt maar ook op de omgeving;
- bebouwing moet bijdragen aan de herkenbaarheid van de locatie, een afgewogen mix van samenhang en diversiteit kan dat bewerkstelligen;
- de functie van het bouwwerk dient in het ontwerp zichtbaar te zijn.

Ligging in de omgeving:

- oriëntatie op en aansluiting bij de openbare ruimte is een vereiste. De aansluiting bij eventuele achtergelegen woongebieden moet zorgvuldig worden vormgegeven;
- het is wenselijk hoogbouw/gestapelde woningbouw los in de openbare ruimte te plaatsen met eenzijdige oriëntatie;
- nieuwbouw afstemmen op de schaal van de openbare ruimte en de betekenis van de locatie langs de Buitenring. Belangrijke plekken (zoals aansluiting met de radialen worden geaccentueerd, eventuele cultuurhistorische betekenis wordt daarbij gerespecteerd.

Massa en vorm van het gebouw:

- bouwmassa's afstemmen op het beschikbare profiel ter plaatse. Een breed profiel vraagt grootschalige bebouwing, een smal profiel kleinschalige bebouwing;
- achterzijdes gelegen aan de openbare ruimte dienen met zorg te worden vormgegeven.

Detaillering

- Geleding en detaillering zijn afhankelijk van maat en vorm. Bij kleinschalige bebouwing is afstemming met de nabijgelegen bebouwing gewenst. Grootschalige bebouwing kan een meer zelfstandige vormgeving krijgen;
- bijzondere aandacht voor de vormgeving en detaillering van entreepartijen is noodzakelijk;
- dichte muren op voetgangersniveau dienen te worden voorkomen;
- geen felle kleuren toepassen: een gebouw dient op te vallen door bijzondere architectuur, niet door schreeuwende kleuren.

Welstandscriteria (her)ontwikkelingsprojecten

De criteria hebben geen betrekking op grotere projecten. In die situaties wordt per geval geadviseerd en worden relevante criteria vastgesteld.

Conclusie

Het voorgenomen is in hoofdlijnen in overeenstemming met de welstandsnota. Het type woningen sluit aan op de omgeving. Dit geldt ook voor de bouwhoogte. Het (schets)plan is door de Welstandscommissie goedgekeurd. Bij het aanvragen van de omgevingsvergunning zal het plan in formele zin aan de welstandsnota worden getoetst.

Nota uiterlijk bouwwerken

Gemeente Heemskerk heeft een nieuwe Welstandsnota in voorbereiding (Nota uiterlijk bouwwerken) die per 1 januari 2018 in werking zal treden. Ook in deze nota is voor de buitenring, waartoe de planlocatie behoort, ook specifieke aandacht gevraagd, gelijk aan de geldende welstandsnota. Vanaf het moment dat de nieuwe nota in werking is, vormt deze het toetsingskader voor aan te vragen omgevingsvergunningen activiteit bouwen.

3.4.4 Groenbeleidsplan Gemeente Heemskerk 2013-2017 (juni 2013)

Het hoofddoel van het groenbeleid voor de komende vier jaar is het in stand houden en waar mogelijk verbeteren van groenvoorzieningen die bijdragen aan een veelzijdige, gevarieerde, gezonde en prettige leefomgeving voor mens, dier en plant.

Gestreefd wordt het groen waar mogelijk op een soberder niveau te onderhouden waarbij het groen in zijn waarde behouden blijft. Wanneer er zich in de toekomst weer betere financiële tijden voordoen, kan het beheer op het niveau van voor de economische crisis worden opgepakt. Voor het onderhoud van gazons is dit mogelijk zonder later extra investeringen te doen. Wanneer het onderhoud van beplanting een of meerdere kwaliteitsniveaus wordt verlaagd, zal dit later wanneer het onderhoud weer op een hoger niveau gewenst is, extra investeringen met zich meebrengen. Dit is het gevolg van woekeronkruiden waardoor soms gehele delen van een plantsoen gerenoveerd moeten worden.

Het groenbeleidsplan schets de groene kaders en is een instrument dat zal worden ingezet om groen een volwaardige plek in de belangenafweging tussen de verschillende beleidsvelden te geven. In 2004 is de eerste aanzet gegeven voor het opstellen van een groenbeleidsplan. Aanleiding was enerzijds de onderkenning van het belang van groen in het stedelijk gebied en anderzijds de noodzaak te komen tot een vernieuwd beleid voor de uitgifte en behoud van (snipper)groen. Daarnaast waren voor het opstellen van een groenbeheerplan kaders nodig. In 2009 is het groenbeleidsplan er gekomen en vastgesteld door de raad. In dit eerste groenbeleidsplan lag de focus op het stand-still principe, oftewel het groen mag ten opzichte van de huidige situatie niet achteruitgaan. Ook werd in dit groenbeleidsplan een lans gebroken voor vegetatiedaken, inclusief subsidieverordening. Deze subsidie is in 2012 beëindigd omdat er te weinig animo voor was. Dat burgers en bedrijven niet meer zijn overgegaan op aanleg van vegetatiedaken heeft mogelijk te maken met de economische crisis, omdat ook een eigen bijdrage gevraagd werd.

De volgende beleidsthema's worden in dit beleidsplan besproken:

- groenstructuur;
- ontwerp en inrichting;

- beheer en onderhoud;
- bomen;
- ecologie;
- duurzaamheid en milieu;
- uitgifte snippergroen;
- communicatie en participatie.

Bij inbreidingen (ontwikkelingen, herstructurering en/of herinrichting op het gebied van woningbouw/gebouwen, wegen of parkeerplaatsen binnen het stedelijk gebied) is het uitgangspunt dat de hoeveelheid openbaar groen in de nieuwe situatie minimaal gelijk moet zijn aan de hoeveelheid openbaar groen in de oude situatie. Het uitgangspunt is dat dit op of in de directe nabijheid van de betreffende locatie gecompenseerd wordt. Indien de compensatie niet binnen een straal van 500 meter redelijkerwijs mogelijk of wenselijk is, zal dit elders in Heemskerk worden gecompenseerd.

Vanaf 2014 is er geen budget meer voor de vervanging van zieke of dode bomen. Geld uit nieuwe projecten kan op deze manier gebruikt worden voor de vervanging van zieke of dode bomen elders in de gemeente. Overcompensatie mag worden ingezet ten behoeve van toekomstige projecten.

Conclusie

Uitgangspunt van het 'groenbeleidsplan' is, dat de hoeveelheid bomen gelijk blijft. Ten behoeve van het voorgestelde ontwerp worden enkele bomen gekapt. Om aan de uitgangspunten van het beleid te voldoen is een groenplan opgesteld waarin aandacht wordt besteed aan herplant en inrichting van de openbare ruimte rondom het appartementencomplex. De strookjes grond die buiten het appartementengebouw liggen, maar binnen de plangrens, maken deel uit van de hoofdgroenstructuur en krijgen de bestemming Groen.

3.4.5 Milieubeleidsplan 2014-2018

De gemeente Heemskerk heeft in samenwerking met Omgevingsdienst IJmond een meerjaren milieubeleidsplan voorbereid. In dit milieubeleidsplan is, voor de periode 2014-2018, het gemeentelijk milieubeleid opgesteld en vertaald in concrete doelstellingen. Het milieubeleidsplan geeft inzicht in wat er in Heemskerk op milieugebied speelt, geeft het standpunt van de gemeente weer over een aantal kwesties die al langere tijd voorlagen en legt de basis voor het stellen van prioriteiten en het verdelen van middelen binnen het milieubeleid voor de komende vier jaar. Verhoging en de borging van de kwaliteit van wonen, werken en recreëren staat hierbij centraal. In navolging van de voorgaande milieubeleidsplannen heeft de gemeente Heemskerk de volgende missie op het gebied van milieu:

“De gemeente Heemskerk wil een goede en gezonde leefomgevingkwaliteit realiseren en duurzaam ontwikkelen”.

Om de missie te verwezenlijken is een 3-tal speerpunten van het milieubeleid benoemd:

1. Een beter klimaat
2. Samen met inwoners en bedrijven
3. Gemeente als voorbeeld

Een beter klimaat heeft te maken met duurzame energie en duurzaam bouwen. De GPR Gebouw score voor nieuwbouwplannen wordt verhoogd van minimaal een 7 voor energie en gemiddeld een 7 voor de overige thema's naar minimaal een 8 voor de thema's Energie en Gezondheid en minimaal een 7,5 voor de thema's Milieu, Gebruikskwaliteit en Toekomstwaarde. De score wordt afgestemd op het woningtype. Het uitgangspunt is een rij/hoekwoning; voor vrijstaande woningen wordt de score 0,5 punt lager gesteld. Dit vooruitlopend op de verscherping van de wetgeving in 2015 (EPC van 0,4) en naar klimaatneutraal bouwen in 2020.

3.4.6 Parkeerbeleidsplan 2017

Op 5 oktober 2017 heeft de gemeenteraad het gemeentelijk parkeerbeleidsplan vastgesteld met de titel Parkeerbeleidsplan Heemskerk 2017. Het beleidsdocument is opgebouwd uit twee delen: Nota parkeren Heemskerk en Technische Richtlijnen Parkeren Heemskerk.

Het PbH-2017 benoemt de visie op parkeren in Heemskerk waarbij Heemskerk is opgedeeld in vier deelgebieden: Centrum, Woongebieden, Bedrijventerreinen en Buitengebied. Per gebied wordt ingegaan op de doelgroepen: bewoners, werknemers en bezoekers. Het PhB-2017 is het beleidsdocument voor nieuwe gemeentelijke projecten bij de bepaling van de parkeerbehoefte. Het parkeerbeleid in het PbH-2017 zal bij actualisatie onderdeel gaan uitmaken van de nieuw vast te stellen bestemmingsplannen. Voor de momenteel vigerende bestemmingsplannen is zij een afwegingskader bij het verlenen van ontheffingen.

3.4.7 Conclusie gemeentelijk beleid

Het plan voorziet in de ontwikkeling van 24 appartementen binnen bestaand stedelijk gebied. De ontwikkeling is in strijd met het vigerende bestemmingsplan, maar sluit goed aan op de gebiedskarakteristiek, te weten woonbebouwing. In de Structuurvisie van de gemeente is bepaald dat de regio IJmond een binnenstedelijke woningbouwopgave van 4.000 woningen heeft. De 24 geplande woningen in dit bestemmingsplan dragen hier aan bij. De ontwikkeling past dan ook binnen het gemeentelijke beleid.

4 Ruimte & Milieu

4.1 Planologie

Teneinde een zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren dient bij het mogelijk maken van een nieuwe stedelijke ontwikkeling gemotiveerd te worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. De motivatie dient te gebeuren aan de hand van een drietal treden:

1. Actuele regionale behoefte;
2. Benutting van beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied;
3. Mogelijkheden om locatie passend te ontsluiten in geval van realisatie buiten bestaand stedelijk gebied.

De Ladder voor duurzame verstedelijking is van toepassing op een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het begrip stedelijke ontwikkeling is gedefinieerd in artikel 1.1.1. lid 1 sub i van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Een nieuwe stedelijke ontwikkeling is een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Op 1 juli 2017 is de Ladder gewijzigd. De volgende uitgangspunten gelden vanaf 1 juli:

- de huidige definities worden niet gewijzigd. De uitgezette lijn in de jurisprudentie blijft hiermee in stand;
- de begrippen 'actuele' en 'regionale' zijn geschrapt;
- de nieuwe Ladder bevat geen treden meer. De treden 1 en 2 zijn samengevoegd en trede 3 is geschrapt;
- voor ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied geldt een uitgebreide motiveringsplicht;
- er is een nieuw artikellid toegevoegd op grond waarvan de Laddertoets bij bestemmingsplannen met een uitwerkingsplicht of wijzigingsbevoegdheid kan worden doorgeschoven naar het moment van vaststelling van het wijzigings- of uitwerkingsplan.

Motivatie

In voorliggend geval is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling: een bestaand bedrijfspand wordt gesloopt en hiervoor in de plaats komt een appartementencomplex met 24 appartementen. De appartementen variëren van 80m² tot 140 m² en behoren daarmee tot het middel- en dure segment woningen. Zoals in paragraaf 3.3.2 (Woonvisie) en 3.3.3 (Regionaal Actieprogramma Wonen 2019-2020) reeds is aangegeven, bestaat er nog een flinke behoefte aan woningen in de gemeente Heemskerk. De voorliggende woningbouwontwikkeling wordt in de Woonvisie ook al genoemd als mogelijke bijdrage aan het tekort. Ook kwalitatief is er behoefte aan woningen in het midden en dure segment. Hiermee is voldoende aangetoond dat er sprake is aan een behoefte aan deze ontwikkeling binnen het Bestaand Stedelijk Gebied.

4.2 Verkeer

Ontsluiting

Het plangebied zal ontsloten worden op de Jan van Kuikweg, ter hoogte van de bestaande ontsluiting. De ontsluiting wordt vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid iets verder van de kruising met De Baandert verplaatst.

Verkeersaantrekkende werking

In voorliggend plan worden maximaal 24 appartementen gerealiseerd met een oppervlakte variërend tussen de 80m² en 140m². Met behulp van de kencijfers parkeren en verkeersgenera-

tie van de C.R.O.W. (publicatie 317) is de verkeersaantrekkende werking bepaald. Uitgangspunt is dat de appartementen vallen in het duurdere segment in een sterk stedelijke omgeving in de rest bebouwde kom.

tabel 1: verkeersgeneratie woningen

Aantal woningen	Verkeersgeneratie woning: minimum	Verkeersgeneratie woning: maximum	Verkeersgeneratie minimum	Verkeersgeneratie maximum	gemiddeld
Max 24	6,7	7,5	161	180	171

Het maximum van 24 woningen zorgt dus voor een verkeersgeneratie tussen de 161 en 180 vervoersbewegingen per etmaal (gemiddeld 171).

In de huidige situatie (september 2017) wordt het gebouw gebruikt door een fitnesscentrum. Dit fitnesscentrum brengt ook een bepaalde verkeersgeneratie met zich mee.

tabel 3: verkeersgeneratie woonwinkel

Fitnesscentrum, aantal vierkante meters	Verkeersgeneratie woonwinkel per 100m ² : minimum	Verkeersgeneratie woonwinkel per 100m ² : maximum	Verkeersgeneratie minimum	Verkeersgeneratie maximum	gemiddeld
+/- 900 m ²	31,0	36,4	279	328	304

Het fitnesscentrum kent een verkeersaantrekkende werking van minimaal 279 en maximaal 328 vervoersbewegingen per etmaal (gemiddeld 304). Als we dit afzetten tegen het aantal vervoersbewegingen van de woningen zien we een afname van $171 - 304 = 133$ vervoersbewegingen.

Gezien de huidige intensiteiten en capaciteit van de Jan van Kuikweg en De Baandert, zal dit niet leiden tot een ontwrichting van de bestaande wegenstructuur.

Parkeren

Op basis van het Parkeerbeleidsplan 2017 (vastgesteld door de gemeenteraad van Heemskerk op 5 oktober 2017) is afgesteld dat voor voorliggend plan er twee parkeerplaatsen per woning gerealiseerd moeten worden. Daarnaast zal minimaal 0,3 parkeerplaats per woning openbaar toegankelijk moeten zijn. Dit betekent dat er op basis van het woningbouwprogramma (maximaal 24 woningen) in totaal 48 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Hiervan dienen 14,4 parkeerplaatsen openbaar toegankelijk te zijn.

In het plan wordt een parkeergarage gerealiseerd die plaats biedt aan in totaal 32 auto's. Daarnaast wordt op maaiveld nog eens 18 parkeerplaatsen gerealiseerd die openbaar toegankelijk zijn, wat in totaal leidt tot 50 parkeerplaatsen. Hiermee wordt voldaan aan de parkeernorm.

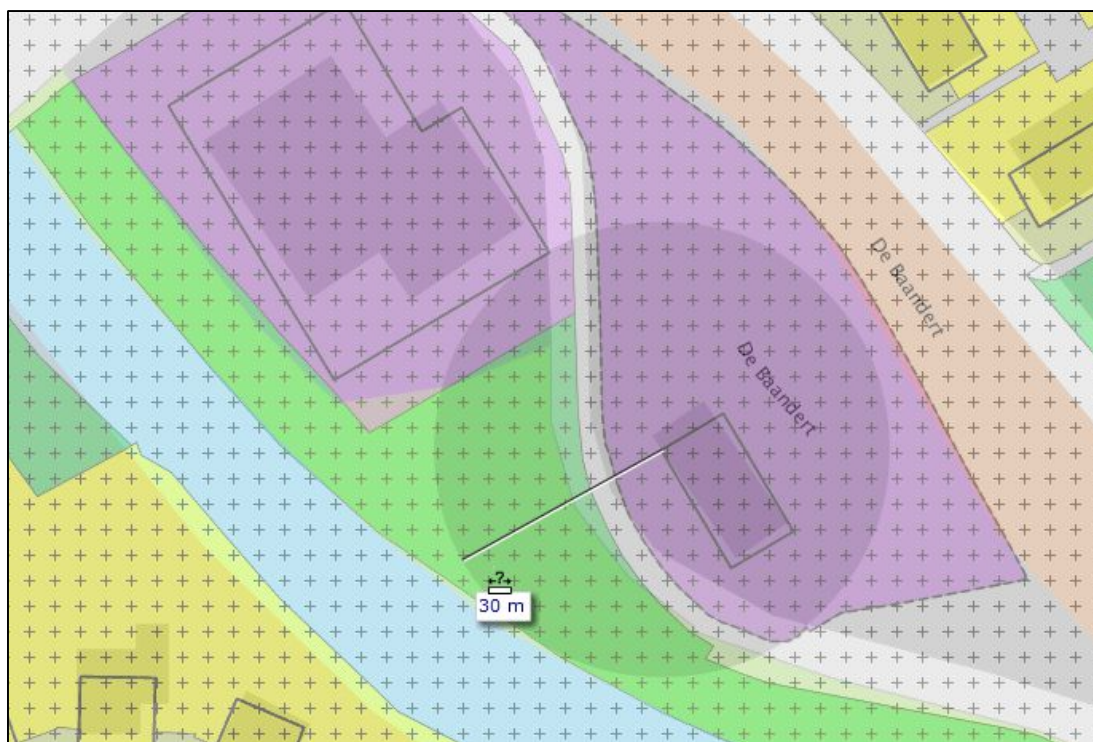
4.3 Bedrijven en milieuzonering

Een goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Sommige activiteiten die in een bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, veroorzaken milieubelasting voor de omgeving. Andere activiteiten moeten juist beschermd worden tegen milieubelastende activiteiten. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen) worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het voor bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen.

Voor het bepalen van de milieuzonering is gebruikgemaakt van de geactualiseerde handreiking (maart 2009): Bedrijven en milieuzonering (het zogenoemde groene boekje) van de VNG.

Rondom het plangebied bevinden zich aan de west, noord en oostkant voornamelijk woningen, wegen, water en groen. Aan de zuidoost kant bevindt zich een benzinstation van de BP. Dit benzinstation levert tevens LPG. Voor benzineservicestations geldt de volgende SBI code met bijbehorende afstanden.

figuur 11: richtafstand van 30 meter tankstation



tabel 4: richtafstanden VNG

SBI-2008	omschrijving	geur	stof	geluid	gevaar	Grootste afstand	Categorie
473	Benzineservicestation met LPG en doorzet < 1000m ³ /jr.	30	0	30	50 R	50	3.1

Voor de aspecten geluid, geur en gevaar wordt niet voldaan aan de richtafstand van 30 en 50 meter. Het nieuw te bouwen appartementencomplex ligt op ongeveer 25 meter.

Gevaar

Voor gevaar kan worden opgemerkt dat het toetsingskader hiervoor gevormd wordt door het LPG-vulpunt bij een benzinstation. Het vulpunt van dit station maakt wel onderdeel uit van de inrichting, maar ligt op ruim 175 meter en daarmee op voldoende afstand van de geprojecteerde woningen. Het benzinstation valt onder de vergunningplicht van de Wet milieubeheer

en is een BEVI-inrichting. De afleverzuilen brengen ook een gevaarafstand met zich mee. Dit dient ook gemotiveerd te worden. Voor wat betreft dit gevaar, kan verwezen worden naar paragraaf 4.4 Externe veiligheid, waarbij nader ingegaan wordt op deze veiligheidsaspecten. In het kader van geluid is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting door toedoen van de inrichting (het benzinstation).

Geluid

In het kader van de ruimtelijke ordening is door BK Geluid&Trillingen een indicatief onderzoek gedaan naar de geluidbelasting ten gevolge van het nabijgelegen tankstation (zie bijlage 1.1). De resultaten van dit onderzoek zijn hieronder integraal weergegeven.

Een overzicht van de berekende langtijd gemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{Ar,LT}$) is gegeven in de tabel 5. In tabel 6 zijn de berekende maximale geluidniveaus ($L_{A,max}$) opgenomen.

tabel 5: langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ in dB(A)

Id	Omschrijving	Dag $L_{Ar,LT}$	Nacht $L_{Ar,LT}$
T101	Toetspunt 1	45	38
T102	Toetspunt 2	47	41
T103	Toetspunt 3	48	41
T104	Toetspunt 4	47	40
T105	Toetspunt 5	45	38
T106	Toetspunt 6	44	37
T107	Toetspunt 7	42	34
Geluideis		50	40

Uit de resultaten in bovenstaande tabel blijkt dat de eis voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus in de nachtperiode op twee beoordelingspunten wordt overschreden.

tabel 6: maximale geluidniveaus $L_{A,max}$ in dB(A)

Id	Omschrijving	Dag $L_{A,max}$	Nacht $L_{A,max}$
T101	Toetspunt 1	67	67
T102	Toetspunt 2	69	69
T103	Toetspunt 3	67	67
T104	Toetspunt 4	66	66
T105	Toetspunt 5	63	63
T106	Toetspunt 6	62	62
T107	Toetspunt 7	59	59
Geluideis		70	60

Uit de resultaten in bovenstaande tabel blijkt dat in de dagperiode wordt voldaan aan de eis van 70 dB(A). In de nachtperiode wordt de eis van 60 dB(A) overschreden.

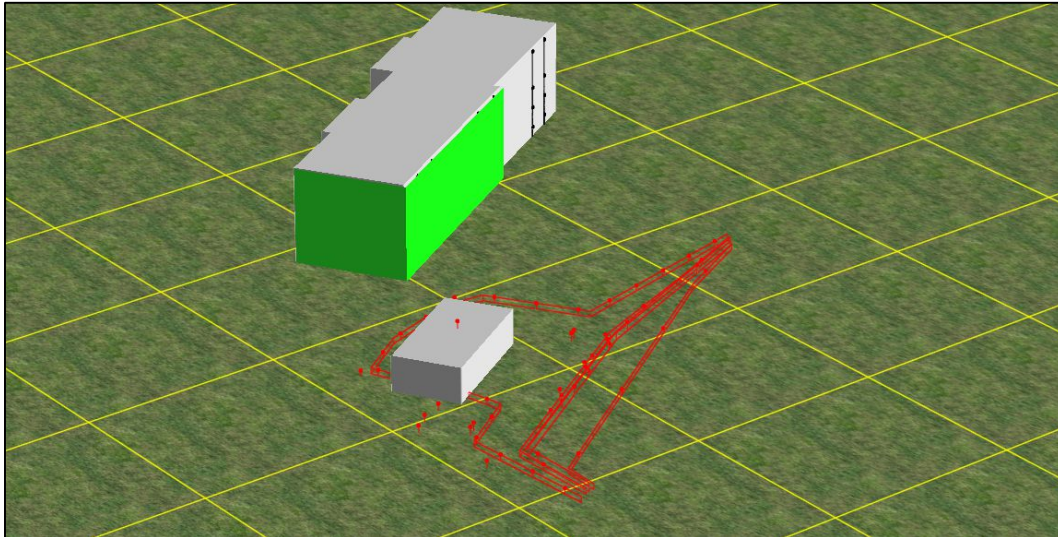
Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat niet wordt voldaan aan de eisen uit het Activiteitenbesluit (voor wat betreft de wasstraat). In overleg met de ontwikkelaar van het plan is besloten om in het ontwerp van het gebouw rekening te houden met de geluidbelasting. Hiervoor zijn twee varianten bedacht:

- geluidscherm voor de gevel – vliesgevel waardoor de achterliggende gevel wordt afgeschermd. Het scherm dient een hoogte te hebben dat gelijk is aan de hoogte van het gebouw;
- dove gevel – gevel zonder te openen deuren of ramen. Door het toepassen van een dove gevel komen de toetspunten op dit deel van het gebouw te vervallen.

Opgemerkt wordt buiten het geluidscherm of voor de dove gevel wel een buitenruimte gerealiseerd kan worden welke toegankelijk is via een gevel zonder voorzieningen. Een buitenruimte hoeft namelijk niet beschermd te worden.

In figuur 12 is de situering van het scherm / de dove gevel opgenomen.

figuur 12: Situering scherm / dove gevel (groen)



tabel 7: langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ in dB(A)

Id	Omschrijving	Dag $L_{Ar,LT}$	Nacht $L_{Ar,LT}$
T101	Toetspunt 1	33	25
T102	Toetspunt 2	35	27
T103	Toetspunt 3	33	26
T104	Toetspunt 4	32	25
T105	Toetspunt 5	31	24
T106	Toetspunt 6	31	23
T107	Toetspunt 7	42	34
Geluideis		50	40

Uit de resultaten in bovenstaande tabel blijkt dat de eis voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus wordt voldaan.

tabel 8: maximale geluidniveaus $L_{A,max}$ in dB(A)

Id	Omschrijving	Dag $L_{A,max}$	Nacht $L_{A,max}$
T101	Toetspunt 1	51	51
T102	Toetspunt 2	52	52
T103	Toetspunt 3	49	49
T104	Toetspunt 4	49	49
T105	Toetspunt 5	47	47
T106	Toetspunt 6	46	46
T107	Toetspunt 7	59	59
Geluideis		70	60

Uit de resultaten in bovenstaande tabel blijkt dat de eis voor de maximale geluidniveaus wordt voldaan.

Geur

Aangezien ook qua geur niet kan worden voldaan aan de richtafstand is er op de installatie een dampretour stage I en stage II aanwezig, conform de eisen uit het Activiteitenbesluit. Dit houdt in dat er geen dampen (en dus geuren) vrij kunnen komen bij het vullen van de ondergrondse tanks. Tijdens het aftanken van auto's met benzine wordt ook hier de benzinedamp afgezogen door aanwezigheid van dampretour stage II.

Conclusie

Deze paragraaf laat zien dat met de gekozen maatregelen het tankstation niet beperkt wordt in zijn rechten en er goed woon- en leefklimaat gerealiseerd wordt voor de nieuw te bouwen woningen.

4.4 Bodem

Het nationale bodembeleid is geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). Het doel van de Wbb is om te voorkomen dat nieuwe gevallen van bodemverontreinigingen ontstaan. Voor bestaande bodemverontreinigingen is aangegeven in welke situaties (omvang en ernst van verontreiniging) en op welke termijn sanering moet plaatsvinden. Hierbij dient de bodemkwaliteit tenminste geschikt te worden gemaakt voor de functie die erop voorzien is, waarbij verspreiding van verontreiniging zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Het beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit. Voorliggend bestemmingsplan regelt de bestaande situatie. Wanneer ontwikkelingen zich voordoen dient een bodemonderzoek te worden uitgevoerd.

Back Milieuadvies en onderzoek bv heeft in augustus 2013 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd op de projectlocatie (zie bijlage 2). De resultaten uit dit onderzoek zijn hieronder integraal vermeld.

Resultaten onderzoek

In de analysemonsters van boven- en ondergrond (MM1 t/m MM3) zijn geen verontreinigingen aangetoond. In het analysemonster MM4 (grondmonster 1.3: matige olie-waterreactie) is niet verontreinigd met minerale olie. Het analysemonster MM5 (analytische afperking verontreiniging nabij ontluchting) is licht verontreinigd met minerale olie. In het grondwater uit peilbuis 108 is een lichte verontreiniging met barium aangetroffen. In de bodem is op indicatieve basis geen asbest aangetroffen.

Conclusie

De bodem (grond en grondwater) op de locatie is vrijwel niet verontreinigd. Er is alleen een verontreiniging aanwezig nabij het ontluchtingspunt van de voormalige tank voor afgewerkte olie. Op basis van de onderzoeksresultaten, die een bevestiging geven van de eerder ingeschatte omvang, wordt geconcludeerd dat geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Op basis van de resultaten van zowel het onderhavige verkennend bodemonderzoek als het eerder uitgevoerde bodemonderzoek (2005) kan dan ook worden geconcludeerd dat de bodemkwaliteit geen belemmering zal vormen voor de geplande ontwikkeling van de locatie. Wel dient de verontreiniging met minerale olie bij het ontluchtingspunt te worden verwijderd. Geadviseerd wordt om hiervoor een plan van aanpak op te stellen en ter beoordeling/goedkeuring voor te leggen aan het bevoegd gezag, i.c. gemeente Heemskerk.

Advies Milieudienst IJmond

Vanaf 1973 heeft op de locatie garagebedrijf gezeten. Op het oostelijk terreindeel bevond zich een ondergrondse benzinetank van 6 m³, een pompeiland en een olieafscheider. Ten noorden

van de werkplaats heeft een ondergrondse afgewerkte olietank van 2 m³ gezeten. In het bodeminformatiesysteem van de omgevingsdienst is geen informatie beschikbaar over uitgevoerde tanksaneringen. De activiteiten van het garagebedrijf zijn in 2004 beëindigd. Hierna is de locatie in gebruik genomen door eerst een woonwinkel en later een fitnesscentrum.

Tijdens een locatie inspectie op 1 september 2017 is geconstateerd dat het ontluchttingspunt en het vulpunt van de superbenzinetank nog aanwezig zijn. Verwacht mag worden dat het leidingwerk naar de voormalige benzinetank nog in de bodem aanwezig is.

Uit het bodemonderzoek van 2013 (opgenomen in het bestemmingsplan) komt naar voren zowel de grond als het grondwater van het buitenterrein vrijwel niet verontreinigd is. Slechts nabij het ontluchttingspunt van de voormalige ondergrondse tank voor afgewerkte olie is de ondergrond licht verontreinigd met minerale olie. Het grondwater is licht verontreinigd met barium. Onder het pand heeft in 2013 geen bodemonderzoek plaatsgevonden.

In 2005 heeft op de locatie ook bodemonderzoek plaatsgevonden. Destijds is de bodem onder het pand ook onderzocht. Uit het onderzoek van 2005 komt naar voren dat de ondergrond ter hoogte de voormalige ondergrondse tank voor afgewerkte olie een sterke verontreiniging met minerale olie van circa 15 m³ aanwezig is. De verontreiniging met minerale olie bevindt zich ter hoogte van fundering deels onder het pand. Ter plaatse van de olie-afscheidingsput en het pompeiland zijn geen verontreinigingen met minerale olie aangetroffen. Het grondwater ter plaatse van het ontluchttingspunt van de voormalige 2 m³ tank voor afgewerkte olie is sterk verontreinigd met olie en licht verontreinigd met aromaten. Het grondwater van het overige terrein is licht verontreinigd. Destijds is geadviseerd om de sterke grondwaterverontreiniging nader te onderzoeken om de omvang vast te kunnen stellen.

Het onderzoek uit 2013 is niet uitgevoerd tegen de gevel waar in 2005 de sterke olieverontreiniging is geconstateerd. Verwacht wordt dat er nog een sanering nodig is van de minerale olieverontreiniging zoals deze in 2005 is vastgesteld. Derhalve dient nog een afperkend bodemonderzoek uitgevoerd te worden. Omdat de verontreiniging deels gesitueerd is onder het pand, wordt geadviseerd dit onderzoek na de sloop van het huidige pand uit te laten voeren. Na uitvoering van het afperkend bodemonderzoek dient een plan van aanpak te worden opgesteld, zoals aangegeven in de toelichting van het concept bestemmingsplan. Daarnaast dient al het leidingwerk wat in verbinding heeft gestaan met de tanks (benzine of afwerkte olie) dat nog in de bodem is van de locatie te worden verwijderd.

4.5 Externe veiligheid

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Het huidige beleid voor inrichtingen (bedrijven) is afkomstig uit het BEV-I, het beleid voor transportmodaliteiten staat beschreven in het BEV-T en BEV-B. Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

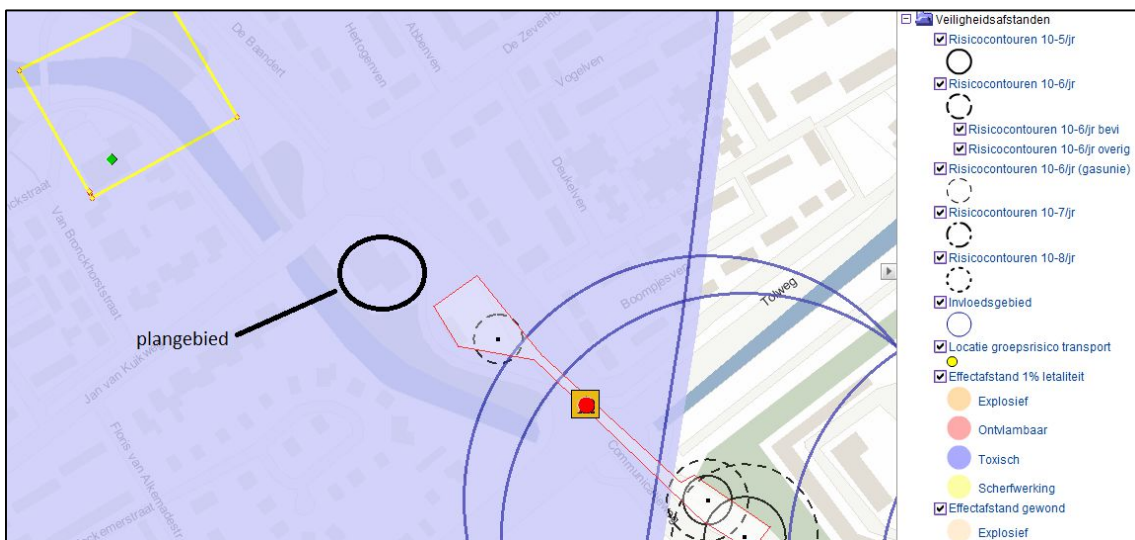
Plaatsgebonden risico (PR): Risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Aan het PR is een wettelijke grenswaarde verbonden die niet mag worden overschreden. Het PR wordt 'vertaald' als een risicocontour rondom een

risicovolle activiteit, waarbinnen geen kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) mogen liggen.

Groepsrisico (GR): Cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het maximaal aanvaardbaar aantal personen, de zogenaamde oriëntatiewaarde (OW). Dit is een richtwaarde, waarvan het bevoegd gezag, mits afdoende gemotiveerd door middel van een verantwoordingsplicht, kan afwijken. De verantwoordingsplicht geldt voor elke toename van het GR.

Het Ipo (Interprovinciaal overleg) heeft een professionele risicokaart ontwikkeld waarop verschillende risicobronnen en risico-ontvangers zijn aangegeven. Op de professionele risicokaart staan gegevens die met risico te maken hebben, zoals risicoveroorzakende bedrijven (inrichtingen) die gevaarlijke stoffen gebruiken, produceren of opslaan en ook het vervoer/transport van grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen. Gevaarlijke stoffen zijn in dit geval stoffen die een schadelijke invloed hebben op de gezondheid en het milieu.

figuur 13: uitsnede professionele risicokaart



BP benzinstation

Het plangebied ligt naast het BP benzinstation. Dit benzinstation levert ook LPG en is daarmee een BEVI-inrichting. Het vullen van de LPG-tank bij het vulpunt door de tankwagen is het grootste risico. De risicocontour van het plaatsgevonden risico wordt dus ook vanaf het vulpunt gemeten. Het vulpunt van de BP ligt echter niet op het terrein van het benzinstation zelf, maar op ruim 175 meter afstand ten zuiden van de locatie. Het plangebied ligt, zoals op bovenstaande figuur af te lezen is, dan ook ruim buiten het invloedsgebied van het vulpunt.

Eye Film Instituut

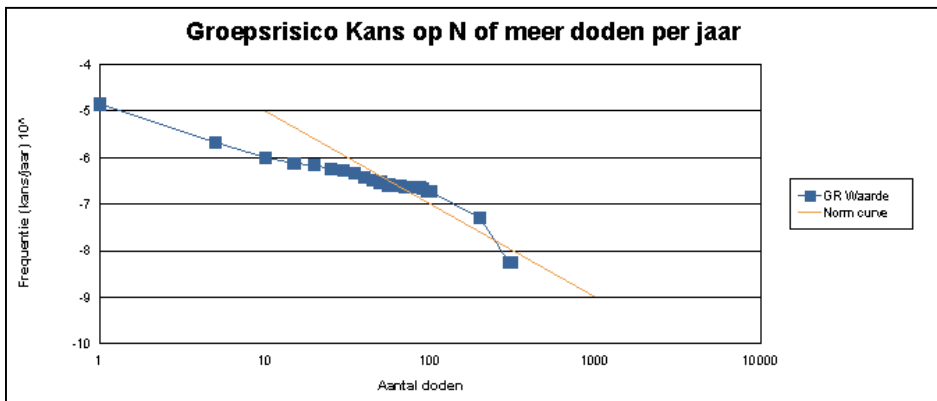
Op bovenstaande kaart is te zien dat het plangebied binnen het invloedsgebied ligt van de opslagbunker van het Eye Film museum. In deze bunker liggen ontplofbare toxische stoffen opgeslagen met een invloedsgebied van 4500 meter. De grens van dit invloedsgebied ligt op ongeveer 175 meter naar de oostkant.

Deze inrichting is gelegen aan de Achterweg in het Heemskerkerduin. In de voormalige bunker worden, onder geconditioneerde omstandigheden, oude nitrocellulose films opgeslagen. In geval van een calamiteit kan een toxische wolk ontstaan. De 1% letaliteitscontour van dit scenario ligt over het plangebied.

Plaatsgebonden risico.

Het plangebied valt buiten de 10-6/jaar contour. Het plan voldoet hiermee aan het BEVI.

Groepsrisico.



Maatregelen

Bij de verlening van de revisievergunning (12-2010) voor Eye Film Instituut is onderzocht of er risicoreducerende alternatieven realiseerbaar zijn. De mogelijkheden om het risico aan de bron te beperken zijn zeer divers en tegelijk weer zeer beperkt. In de door TNO opgestelde reportages zijn naar mening van het bevoegd gezag alle redelijke en relevante mogelijkheden onderzocht. De voorgestelde risicoreducerende maatregelen en de door de regionale brandweer geformuleerde adviezen zijn als voorschriften aan de vergunning verbonden.

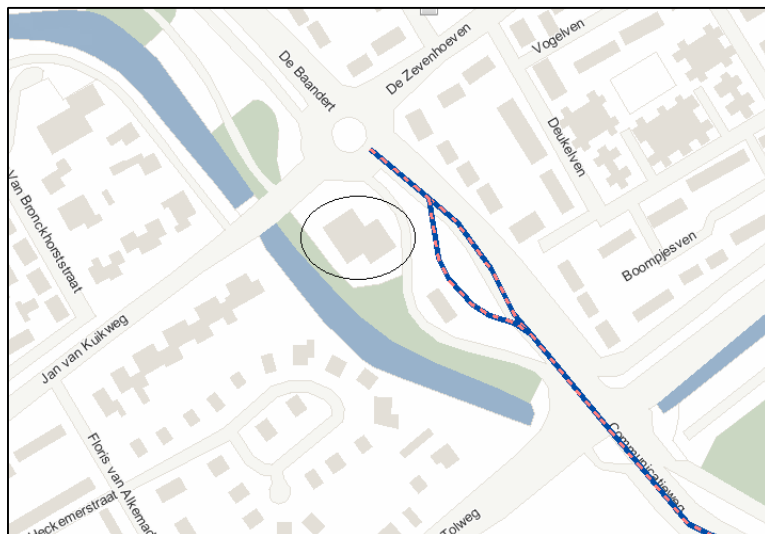
De overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico is een factor twee. Dit is een relatief kleine overschrijding. Dit neemt echter niet weg dat intensief naar mogelijkheden tot verlaging hiervan is gezocht. De onderzochte maatregelen zijn om diverse redenen niet haalbaar gebleken. Bij het verlenen van de revisievergunning in december 2010 is gemotiveerd besloten een overschrijding van het groepsrisico toe te staan.

De hoogte van het groepsrisico wordt niet in betekende mate beïnvloed aangezien het aantal personen binnen de 1% letaliteitscontour minimaal toeneemt. De ontwikkeling wordt aanvaardbaar geacht.

Transportroute gevaarlijke stoffen

Op figuur 14 is af te lezen dat de aangewezen transportroute gevaarlijke stoffen langs het plangebied loopt.

figuur 14: transportroute gevaarlijke stoffen



Het aantal transporten LPG waar rekening mee gehouden moet worden is de bevoorrading van 2 tankstations met vergunde jaardoorzet LPG van 1.000 m³. Dit resulteert in ongeveer 140 transportbewegingen. Daarnaast vindt transport van benzine en diesel plaats ten behoeve van dezelfde 2 tankstations. Op basis van eerder uitgevoerde berekeningen aan LPG transporten is bekend dat er bij 140 transporten van LPG er geen sprake is van een PR 10-6/jaar contour die buiten het wegvak ligt. (Oranjewoud, Ontwikkeling Tolweg 4, september 2012) Aan de hand van deze gegevens kan een kwalitatieve risicoanalyse vaststellen dat de wettelijke basisveiligheid geboden kan worden. De planlocatie is gelegen binnen de 200 meter zone van de Baandert, om deze reden zal (conform het Besluit externe veiligheid Transportroutes BEVT) verantwoording van het groepsrisico ingevuld moeten worden.

Groepsrisico

Om de risico's van transport van gevaarlijke stoffen conform het vigerende beleid te analyseren, wordt gebruik gemaakt van de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) en de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. In de BEVT is aangegeven dat in sommige gevallen de berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico achterwege kan blijven. Hiervoor zijn vuistregels in de vorm van drempelwaarden voor vervoersaantallen opgesteld die de gebruiker een indicatie geven wanneer een risicoberekening zinvol is. Met de vuistregels kan ingeschat worden of de vervoersaantallen, bebouwingsafstanden en/of aanwezigheidsdichtheden te klein zijn om tot een overschrijding van grenswaarde of richtwaarde voor het plaatsgebonden risico dan wel of een overschrijding van de oriëntatiewaarde of 0.1 maal de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico te kunnen leiden.

De drempelwaarde voor 0.1 maal de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico geeft een indicatie dat zeker een groepsrisicoberekening moet worden uitgevoerd. De vuistregels voor de verschillende transportmodaliteiten zijn opgenomen in bijlage 1 van de HART. In deze bijlage zijn tevens de beperkingen en de randvoorwaarden die bij de toepassing van de vuistregels aan de orde zijn, uit gewerkt. De vuistregels zijn berekend met RBM II versie 1.3.

Toetsing oriëntatiewaarde

Vuistregel 1: Wanneer de vervoersstroom gevaarlijke stoffen in tankwagens (balkvervoer) stoffen bevat uit de categorieën LT3, GT4 of GT5 (ongeacht de aantallen) pas dan RBM II toe.

Vuistregel 2: Wanneer GF3 minder is dan 10 maal de drempelwaarde in Tabel 7 (eenzijdige bebouwing) of 10 maal de drempelwaarde in Tabel 8 (2-zijdige bebouwing) wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet overschreden.

Toetsing 10% van de oriëntatiewaarde

Vuistregel 1: Wanneer de vervoersstroom gevaarlijke stoffen in tankwagens (bulkvervoer) stoffen bevat uit de categorieën LT3, GT4 of GT5 (ongeacht de aantallen) pas dan RBM II toe.
 Vuistregel 2: Wanneer GF3 minder is dan de drempelwaarde in Tabel 7 (eenzijdige bebouwing) of in Tabel 8 (2-zijdige bebouwing) wordt 10% van de oriëntatiewaarde niet overschreden.

N.B.

1. Alle vuistregels toepassen en in de aangegeven volgorde.
2. Wanneer een vuistregel aangeeft dat 10% van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico overschreden kan worden, pas dan de RBM II toe om de hoogte van het groepsrisico te berekenen als een risicoanalyse ten behoeve van een vervoers- of omgevingsbesluit wordt uitgevoerd.

Toetsing

Vuistregel 1: De vervoersstroom gevaarlijke stoffen in tankwagens (bulkvervoer) bevat geen stoffen uit de categorieën LT3, GT4 of GT5.

Vuistregel 2: Om te bepalen of GF3 minder is dan de drempelwaarde in Tabel 7 (eenzijdige bebouwing) of in Tabel 8 (2-zijdige bebouwing) zijn enkele basis gegevens nodig. In eerste instantie is op bekend dat er van de stofcategorie code GF3 140 wagens reden. Daarnaast is van belang dat sprake is van 2-zijdige bebouwing naast de Baandert ter hoogte van de projectlocatie, daarom dient gekeken te worden naar tabel 8 van bijlage 1 van de HART. De nieuwbouw ligt op een afstand van 30 meter van de Baandert. Uit tabel 8 van de HART valt op te maken dat 140 wagens van de stofcategorie GF3 zijn toegestaan op een afstand van 30 meter bij een dichtheid van 200 personen.

figuur 15: tabel 8 uit bijlage 1 van de Handleiding Risicoanalyse Transport

dichtheid /ha	Afstand tot de as van de weg													
	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	125	150	175	200
10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
30	3250	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
40	1830	2780	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
50	1170	1780	3070	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
60	810	1240	2130	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
70	600	910	1570	2960	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
80	460	700	1200	2270	3400	-	-	-	-	-	-	-	-	-
90	360	550	950	1790	2680	-	-	-	-	-	-	-	-	-
100	290	450	770	1450	2170	2780	3160	-	-	-	-	-	-	-
200	70	110	190	360	540	700	790	880	1030	1150	1860	3130	-	-
300	30	50	90	160	240	310	350	390	460	510	830	1390	2760	-
400	20	30	50	90	140	170	200	220	260	290	460	780	1550	2670
500	10	20	30	60	90	110	130	140	170	180	300	500	990	1710
600	10	10	20	40	60	80	90	100	110	130	210	350	690	1190
700	10	10	20	30	40	60	60	70	80	90	150	260	510	870
800	0	10	10	20	30	40	50	60	60	70	120	200	390	670
900	0	10	10	20	30	30	40	40	50	60	90	150	310	530
1000	0	0	10	10	20	30	30	40	40	50	70	130	250	430

Tabel 8. Drempelwaarden GF3-vervoer voor overschrijding 10% van de oriëntatiewaarde, weg binnen bebouwde kom, tweezijdige bebouwing

In een drukke woonwijk is de conform tabel 4.4 van het HART de dichtheid 70 personen per hectare. Indien hier 23 woningen aan wordt toegevoegd, worden er conform tabel 4.3 van de

HART 55 personen aan toegevoegd. Met dit aantal wordt nog geen rekening gehouden met bewoners uit het gebied die reeds meegeteld zijn bij de kencijfers van het woongebied.

figuur 16: tabel 4.3 en 4.4 uit Handleiding Risicoanalyse Transport

Tabel 4 - 3 Kengetallen aantal aanwezigen per functie uit [6] ⁹

Functie	Aantal personen	Eenheid
Wonen	2,4	Per woning
Werken (industrie/bedrijvigheid)	1	Per 100 m ² b.v.o. ¹⁰ .
Werken (kantoren)	1	Per 30 m ² b.v.o.
Winkels	1	Per 30 m ² b.v.o.
Scholen	1,1	Per leerling

Toelichting en opmerkingen:

- Het kengetal voor winkels bestaat uit personeel én bezoekers [3] ;

Tabel 4 - 4 Aanvullende kengetallen populatie voor grote homogene gebieden [6]

Gebiedstype		Dichtheid [pers./ha.]
Woongebied	Natuurgebied	0
	Buitengebied	1
	Incidentele woonbebouwing	5
	Rustige woonwijk	25
	Drukke woonwijk	70
	Stadsbebouwing met hoogbouw	120
Industriegebied (productie, distributie etc.)	Lage personeelsdichtheid	5
	Gemiddelde personeelsdichtheid	40
	Hoge personeelsdichtheid	80
Kantoreengebied	Kantoren (hoogbouw)	200
Recreatiegebied	Camping, bungalowpark	60-200 ¹¹

Als uitgegaan wordt van deze kerncijfers, is de verwachting dat de dichtheid ongeveer 125 (70+55) personen per hectare wordt na de realisatie van de 24 woningen. Omdat 140 wagens van de stofcategorie GF3 zijn toegestaan op een afstand van 30 meter bij een dichtheid van 200 personen, blijft met een dichtheid van 125 personen per hectare het groepsrisico onder 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico valt hiermee onder de vuistregels en hoeft derhalve niet berekend te worden.

In de huidige situatie is het gebouw in gebruik als fitnesscentrum. Op dit moment bevinden zich dus al mensen binnen het plangebied. Er is circa 900m² aan fitnessruimte aanwezig. Op basis van de kengetallen van het HART betekent dit dat er in de huidige situatie reeds 35 personen aanwezig zijn. Dit betekent dat de daadwerkelijke toename van personen binnen het gebied niet 55 is, maar 55-35=20 personen.

Plasbrandzone

De planlocatie ligt deels binnen de 30 meter plasbrandzone van de Baandert. Bij het scenario plasbrand wordt rekening gehouden met het wegstromen van de brandbare tankinhoud van een vrachtwagen, bijvoorbeeld benzine of diesel. Maatregelen dienen er op gericht te zijn dat een plas brandbare vloeistof zich niet tot aan de gevel van de nieuwe woningen kan verspreiden. De Baandert is voorzien van stoepbanden en afwatering door middel van straatkolken

hierdoor zal de verspreiding beperkt worden. Bovendien ligt er nog een fietspad tussen de Baandert en het plangebied. Directe aanleiding voor maatregelen blijft hierdoor uit. Indien de woningen aangestraald worden door een brand is schuilen in eerste instantie het juiste zelf reddende alternatief. Binnen 30 meter worden geen woningen geprojecteerd.

4.6 Ecologie

Sinds 1 januari 2017 is één wet van toepassing die de natuurwetgeving in Nederland regelt: de Wet natuurbescherming. De wet ligt in de lijn van Europese wetgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. De Wet natuurbescherming vervangt de Boswet, de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998.

4.6.1 Beleid en normstelling

Wet natuurbescherming

Via de Wet natuurbescherming wordt de soortenbescherming en gebiedsbescherming geregeld. De soortenbescherming heeft betrekking op alle, in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten en op een honderdtal vaatplanten. Gebiedsbescherming wordt geregeld middels de Natura 2000-gebieden. Daarnaast kan de provincie ervoor kiezen om een gebied aan te wijzen als bijzonder nationaal natuurgebied- of landschap of als Nationaal Natuurnetwerk (NNN). Welke soorten planten en dieren wettelijke bescherming genieten, is vastgelegd in de bijlage van de Wet natuurbescherming. Dat houdt in dat, bij planvorming, uitdrukkelijk rekening gehouden moet worden met gevolgen, die ruimtelijke ingrepen hebben, voor instandhouding van de beschermde soort.

Nationaal Natuurnetwerk

De term EHS werd in 1990 geïntroduceerd in het Natuurbeleidsplan (NBP) van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. In 2013 veranderde de naam van Ecologische Hoofdstructuur naar Nationaal Natuurnetwerk (NNN). NNN is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat natuurgebieden hun waarde verliezen. Het NNN kan worden gezien als de ruggengraat van de Nederlandse natuur. NNN is tevens opgenomen in het streekplan van de provincie. Indien het projectgebied in of in de nabijheid van het NNN gelegen is, verlangt de provincie een 'nee-tenzij-toets'.

Relatie met plangebied

In opdracht van HenselmansBolten v.o.f. heeft Mees Ruimte & Milieu in mei 2013 een oriënterend ecologisch onderzoek uitgevoerd ter plaatse van de locatie van een voorgenomen woningbouwplan aan Jan van Kuikweg 146 te Heemskerk (zie bijlage 1.3). Uit dit onderzoek bleek dat er geen belemmeringen op het gebied van flora en fauna aanwezig waren. De vaststelling van dit bestemmingsplan ligt voor in 2017 en in dat kader is het onderzoek in augustus 2017 geactualiseerd door Dresmé&VanderValk. Aangesloten is bij de huidige wetgeving op het gebied van soorten- en natuurbescherming. Dit onderzoek is tevens als bijlage toegevoegd en de resultaten zijn hieronder weergegeven.

Gebiedsbescherming

Het projectgebied is niet in of nabij het Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur) of de Natura 2000-gebieden gelegen. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied is Noordhollands duinreservaat op 3 kilometer afstand en verder weg gelegen gebieden zijn Polder Westzaan (6 kilometer) Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder (7 kilometer) en Kennemerland-Zuid (8 kilometer) en Eilandspolder (9 kilometer). Het Natuurnetwerk Nederland

komt veelal overeen met de Natura 2000-gebieden. Het meest nabijgelegen NNN ligt op een afstand van 1,3 kilometer ten oosten van het projectgebied.

Op de korte termijn ontstaan lokale effecten, zoals een toename van geluid en stof door de sloop- en bouwwerkzaamheden. Deze effecten zijn echter verwaarloosbaar en niet waarneembaar ter plaatse van beschermde gebieden.

Gezien de afstand en het tussengelegen stedelijke gebied worden geen effecten verwacht op het Natuurnetwerk Nederland of Natura 2000-gebieden als gevolg van de sloop en bouwwerkzaamheden. In de gebruiksfase van circa 23 woningen wordt een geringe toename van de stikstofuitstoot verwacht als gevolg van de verwarming van woningen en een verkeersaantrekkende werking. Op verzoek van omgevingsdienst IJmond is een stikstofdepositieberekening uitgevoerd.

AERIUS-berekening

De stikstofdepositie is berekend op basis van een rekenmodel dat door de rijksoverheid beschikbaar is gesteld: AERIUS. Hierin worden onder andere coördinaten van de inrichting en de hoeveelheden van de stikstofuitstoot ingevoerd. Het resultaat is een kaart en de berekende stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden.

De ingevoerde gegevens en de resultaten zijn samengevat in een rapport (zie bijlage), welke automatisch wordt gegenereerd door AERIUS. Alleen als de uitkomst boven de drempelwaarde van 0,05 mol/ha/jr uitkomt wordt dit beschreven in de rapportage van AERIUS. Indien de berekende resultaten lager uitkomen dan 0,05 mol wordt op de kaart geen Natura 2000-gebieden met overschrijding getoond. Geconcludeerd wordt dat geen sprake is van een overschrijding van de drempelwaarde en dat een melding of vergunning van de Wet natuurbescherming niet nodig is.

Soortenbescherming

Omdat het projectgebied zich in een sterk bebouwde omgeving bevindt, is specifiek onderzoek gedaan naar broedvogels, vleermuizen en (muur)planten. Een onderzoeksronde naar vleermuizen is in de avond van 22 augustus 2017 uitgevoerd. Binnen het projectgebied zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig. Omdat de bomen langs de waterkant aan de westzijde blijven behouden kunnen negatieve effecten op foerageergebieden en mogelijke migratieroutes worden uitgesloten. Nader onderzoek naar vleermuizen is niet nodig.

Binnen het projectgebied zijn geen (mogelijke holtes voor) nesten in de bomen aangetroffen. Behalve broedvogels in het broedseizoen ter plaatse van de enkele te kappen bomen en bosschages aan de zuidzijde van het projectgebied, worden geen beschermde soorten binnen het projectgebied verwacht. Indien buiten het broedseizoen (half mei- half juli) de bosschages worden gerooid, kunnen effecten op broedvogels worden uitgesloten. Nader onderzoek of een ontheffing van de Wet natuurbescherming is niet nodig.

Conclusie

Het aspect ecologie vormt geen belemmering voor de realisatie van het project.

4.7 Geluid

In het kader van de Wet geluidhinder liggen er zones rond wegen en spoorlijnen en gezoneerde industrieterreinen. Wegen op een woonerf of met een maximumsnelheid van 30 km/uur

hebben geen zone. Binnen een geluidszone moet voor het realiseren van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen onderzoek worden gedaan naar de optredende geluidbelasting.

Woningen zijn volgens de Wet geluidhinder geluidgevoelige bestemmingen. Als de geluidbelasting de voorkeursgrenswaarde van een geluidsbron overschrijdt moet, gelijktijdig met de planprocedure, een hogere waarden procedure worden gevoerd. Een hogere waarde kan, onder voorwaarden, worden vastgesteld tot de maximale ontheffingswaarde voor de betreffende geluidsbron.

Hierna wordt voor het plan de situatie beschreven voor wegverkeers-, railverkeers-, industrie- en luchtvaartlawaai.

Wegverkeerslawaai

De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai is 48 dB. Bij een geluidbelasting van 49 tot en met 63 dB op de gevel, is het mogelijk met een hogere waarde-procedure een ontheffing aan te vragen.

Bij een geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde moet bij de omgevingsvergunning-aanvraag met akoestisch onderzoek worden aangegeven, welke maatregelen aan de gevels worden genomen, om het door het Bouwbesluit voorgeschreven maximale binnengeluidsniveau van 33 dB niet te overschrijden.

De bouwlocatie ligt binnen de geluidszones van de Jan van Kuikweg en De Baandert. In verband hiermee is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek staan beschreven in het rapport ' (zie bijlage 3). In deze paragraaf is een samenvatting van het onderzoek opgenomen.

In het Geomilieu rekenmodel zijn immissiepunten ingevoerd ter plaatse van het nieuwbouwplan. Ter plaatse van deze immissiepunten is de geluidbelasting ten gevolge van het verkeer over de wegen berekend op verschillende relevante hoogtes boven het maaiveld. De rekenresultaten zijn opgenomen in bijlage 2.

In tabel 4 zijn de berekende geluidniveaus in de dag-, avond- en nachtperiode opgenomen zonder aftrek op grond van artikel 110g Wgh en is de Lden opgenomen inclusief deze aftrek. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de correctie voor stille banden niet van toepassing is en daarom niet is toegepast.

tabel 9: Hoogste geluidbelastingen op het bouwplan in dB.

Weg	Hoogte (m)	Dag	Avond	Nacht	Lden	Lden inol. aftrek
Jan van Kuikweg	4,5	61	57	52	61	56
De Baandert (tussen de Jan van Kuikweg en de Tolweg)	7,5	61	57	51	61	56
De Baandert (tussen de Jan van Kuikweg en de Maerelaan)	10,5	54	50	44	54	49
De Zevenhoeven	10,5	50	46	41	50	45
De Rotonde	4,5	57	53	47	57	52
De Tolweg (tussen De Communicatielaan en Hoflaan)	10,5	50	47	42	51	46
De Tolweg (tussen De Communicatieweg en Assum)	10,5	46	43	37	46	41
De Communicatieweg	10,5	48	45	40	49	44

De berekende geluidbelastingen ten gevolge van De Zevenhoeven, De Tolweg en De Communicatieweg bedragen respectievelijk hoogstens 45, 46 en 44 dB Lden (incl. aftrek). De geluidbelastingen ten gevolge van die wegen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB Lden voor nieuw te bouwen woningen in binnenstedelijk gebied.

De berekende geluidbelastingen ten gevolge van de Jan van Kuikweg, De Baandert en de rotonde bedragen respectievelijk hoogstens 56, 56 en 52 dB Lden (incl. aftrek). De geluidbelastingen ten gevolge van die wegen voldoen niet aan de voorkeursgrenswaarde, maar wel aan de maximaal toelaatbare waarde van 63 dB Lden voor nieuw te bouwen woningen in binnenstedelijk gebied.

De gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer bedraagt ten hoogste 64 dB Lden (excl. aftrek).

Hogere waarden

In situaties waar nieuw te bouwen, geluidgevoelige bestemmingen, een geluidbelasting onder vinden boven de voorkeursgrenswaarde, dient allereerst onderzocht te worden of deze geluidbelasting gereduceerd kan worden door maatregelen aan de bron of door overdrachtsmaatregelen. Voor het verminderen van het wegverkeerslawaai kan gedacht worden aan het verbeteren van het wegdektype en/of het toepassen van geluidschermen. Het verbeteren van het wegdektype zal voor de bovenstaande geluidbelastingen onvoldoende reductie geven (circa 4 dB). Het toepassen van geluidschermen wordt gezien de ligging van de wegen en de hoogte van de bebouwing niet opportuun geacht. Hierdoor is een hogere waarde noodzakelijk.

Hogere waarde procedure

De procedure Hogere waarden wet geluidhinder is doorlopen. Het ontwerp besluit heeft vanaf 18 oktober 2017 ter inzage gelegen. Hiertegen zijn geen zienswijzen ingediend.

De hogere waarde is vastgesteld bij besluit van 19 december 2017 en dit besluit zal gelijktijdig met de vaststellingsbesluit van het bestemmingsplan kenbaar worden gemaakt.

Railverkeerslawaai

De bouwlocatie ligt niet binnen de geluidszone van een spoorlijn.

Industrielawaai

De bouwlocatie ligt niet in de zone van een in het kader van de Wet geluidhinder gezoneerd industrieterrein.

Luchtvaartlawaai

De bouwlocatie ligt niet binnen het beperkingengebied van het Luchthaven indelingsbesluit voor de luchthaven Schiphol. De bouwlocatie ligt ook niet binnen de 20 KE contour vanwege Schiphol uit de Nota Ruimte. Binnen de 20 KE contour zijn geen nieuwe uitleglocaties voor woningbouw mogelijk.

Conclusie

In relatie tot de onderhavige ontwikkeling speelt alleen geluid afkomstig van wegverkeer een rol. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat niet wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai. Omdat het vanuit financieel en stedenbouwkundig oogpunt niet efficiënt/gewenst is om maatregelen te treffen, zijn hogere grenswaarden vastgesteld.

4.8 Luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 staan de hoofdlijnen voor regelgeving voor luchtkwaliteitseisen beschreven in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm). Hiermee is het Besluit luchtkwaliteit 2005 komen te vervallen. Het verkeer langs drukke wegen bewerkstelligt overschrijdingen van grenswaarden (concentraties) voor fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO₂).

Aspecten van de nieuwe regelgeving op grond van de Wm worden in afzonderlijke uitvoeringsregelingen uitgewerkt. De belangrijkste zijn:

- Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen), verder te noemen Besluit NIBM;
- Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen), verder te noemen Regeling NIBM;
- Besluit gevoelige bestemmingen.

Het Besluit NIBM legt vast wanneer een project met ruimtelijke gevolgen niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Hiervan is sprake als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 1%. De 1 %-grens wordt gedefinieerd als 1% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM10) of stikstofdioxide (NO₂).

De 3 %-grens is van toepassing sinds 1 augustus 2009 toen de Nederlandse Regering heeft ingestemd met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht. In de Regeling NIBM is onder andere voor kantoren en woningen aangegeven bij welke eenheden/aantallen de 3%-grens wordt overschreden en er luchtkwaliteitberekeningen dan wel -onderzoek nodig is. Voor woningen is in de Regeling NIBM het maximale aantal van 500 nieuwe woningen gesteld uitgaande van de 3%-grens. Als de 3%-grens niet wordt overschreden dan hoeft geen verdere toetsing aan grenswaarden plaats te vinden en hoeft er geen onderzoek (berekeningen) te worden uitgevoerd. Het Besluit gevoelige bestemmingen legt afstandscriteria op voor het realiseren van gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van snelwegen en 50 meter van provinciale wegen. Het Besluit zal het belang van een 'goede ruimtelijke ontwikkeling' benadrukken.

Situatie in het plangebied

De voorgenomen ontwikkeling bestaat uit de realisatie van maximaal 24 woningen. Hiermee valt deze ontwikkeling binnen de regeling niet in betekenende mate bijdragen. De realisatie van 24 woningen valt ruimschoots binnen het gestelde maximum van 1500 woningen bij één ontsluitingsweg. Als aanvulling is bovendien getoetst met behulp van de NIBM-tool van Infomil. Deze tool laat zien of het project bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse.

Het resultaat van deze tool is dat de bijdrage van het extra verkeer (gemiddeld 109 vervoersbewegingen per etmaal, op basis van de resultaten van paragraaf 4.1) niet in betekenende mate is. Nader onderzoek is niet nodig. (zie figuur 17).

Achtergrondconcentratie

Op basis van de gegevens van Atlas Leefomgeving is bekend dat de huidige achtergrondconcentraties voor No₂ en PM10 respectievelijk 21,3 en 18,3 μm^2 is. Dit ligt ruim onder de grenswaarde van 40 μm^2 . Voor PM10 bedraagt de achtergrondconcentratie 10,7 μm^2 , wat ook ruim onder de grenswaarde van 25 μm^2 ligt.

figuur 17: NIBM-tool (geraadpleegd op 16 augustus 2017)

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Jaar van planrealisatie		2017
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		109
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,09
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,02
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Conclusie

Langs de Jan van Kuikweg/ De Baandert kan worden voldaan aan de luchtkwaliteitsnormen. De luchtkwaliteit voor het plangebied voldoet aan de normering op grond van de Wet milieubeheer.

4.9 Water

De initiatiefnemer is voornemens maximaal 24 appartementen te realiseren op het perceel aan de Jan van Kuikweg 146 te Heemskerk. Op het perceel staat op dit moment een voormalige garage (thans een fitnesscentrum) en is voor het grootste deel verhard.

Om de ontwikkeling mogelijk te maken wordt een bestemmingsplanprocedure conform de Wro (Wet ruimtelijke ordening) gevolgd. Sinds 2002 is het verplicht bij een ruimtelijke procedure het proces van de watertoets te doorlopen en de resultaten (middels deze waterparagraaf) op te nemen in het ruimtelijke plan.

Algemeen

Het plangebied ligt in de gemeente Heemskerk, binnen bestaand stedelijk gebied. Het terrein werd oorspronkelijk gebruikt als garage en is voor het overgrote deel verhard. In de onderstaande tabel is de bestaande en toekomstige bebouwing/verharding weergegeven.

tabel 9: Verhardingssituatie bestaand en nieuw:

	Be- staand	Nieuw
Bebouwd oppervlak	1050	1150
Verhard oppervlak (parke- ren)	900	850
Onverhard oppervlak	279	229
Totaal oppervlakte perceel	2229	2229

Beleid

Bij het opstellen van deze paragraaf is rekening gehouden met het vigerende beleid. Het betreft de onderstaande beleidsstukken:

- Nationaal Waterplan, 2009;
- Waterbeheer voor de 21e eeuw (WB21);
- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte;
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW), geactualiseerd 2008;
- Europese Kaderrichtlijn Water (KRW);
- Waterwet 2009;
- Provinciaal Waterplan 2010-2015;
- 'Handreiking watertoets 3', 2009;
- Keur 2009;
- Watertoetsaspecten van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

Inventarisatie knelpunten en aandachtspunten

Bij de ontwikkeling van de waterparagraaf zijn mogelijke knelpunten en aandachtspunten geïnventariseerd ten aanzien van de waterhuishouding en riolering. Conform de relevante thema's uit de 'Watertoetsaspecten Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier' is vervolgens aan de navolgende aspecten invulling gegeven:

- waterkwantiteit;
- waterkwaliteit;
- waterkeringen;
- afvalwaterketen;
- beheer en onderhoud nieuw oppervlaktewater.

Waterkwantiteit

Bij de watertoets adviseert het hoogheemraadschap ook over maatregelen die nodig zijn om het watersysteem op orde te houden. Hierbij is het uitgangspunt dat toename van verhard oppervlak en gedempte watergangen worden gecompenseerd.

Binnen het voorgenomen plan wordt geen oppervlaktewater gedempt of toegevoegd. Daarnaast leidt het plan niet tot een significante toename van verhard oppervlak. Er hoeft dan ook niet gecompenseerd te worden.

Waterkwaliteit

Binnen het plangebied is geen oppervlaktewater gesitueerd en wordt ook niet toegevoegd. Een bijdrage aan het verbeteren van de waterkwaliteit is derhalve dan ook niet mogelijk door middel van de realisatie van een doorspoelbaar watersysteem of de aanleg van natuurvriendelijke oevers. Bij de realisatie van het beoogde plan dient wel zoveel mogelijk de toepassing van koperen, loden of zinken dakbedekking, chemische onkruidbestrijdingsmiddelen, verduurzaamd hout als beschoeiing beperkt te worden. Indien dergelijke materialen toch toegepast worden, wordt indien dat mogelijk is uitgegaan van coating of andere technische maatregelen waardoor uitlogen en andere ongewenste effecten zoveel mogelijk worden voorkomen. Het voorgaande is aan de orde bij de uiteindelijke realisatie van de toegestane ruimtelijke ontwikkeling. Het materiaalgebruik valt buiten de strekking van een bestemmingsplan. V

Grondwater

De grondwaterzorgplicht begint bij de perceelseigenaar. De eigenaar is zelf verantwoordelijk voor het in goede staat houden van de in eigendom zijnde percelen en gebouwen. In de Waterwet is de gemeentelijke grondwaterzorgplicht opgenomen. Een nieuwe taak voor gemeenten is het treffen van doelmatige maatregelen indien de grondwaterstand structurele nadelige gevolgen heeft voor de bestemming van het gebied. Deze maatregelen betreffen het verzame-

len, bergen, transporteren en nuttig toepassen van het (schone) grondwater. Met deze waterhuishoudkundige maatregelen op of in openbaar terrein kunnen problemen op particuliere percelen worden verholpen of voorkomen. Indien de genoemde waterhuishoudkundige maatregelen niet afdoende of doelmatig zijn, kan verzameld grondwater worden getransporteerd via het rioolwaterstelsel.

Er worden geen problemen met de grondwaterstand in het plangebied verwacht.

Waterkeringen

Het plangebied is niet gelegen in de directe nabijheid van een waterkering. Dit is voor de planvorming dan ook niet relevant.

Afvalwaterketen

Het verhard oppervlak wordt gekoppeld aan het riool. Daarnaast dient met het oog op toekomstige ontwikkelingen de riolering gescheiden aangelegd te worden. Dit omdat het onderhavige plan in de toekomst dan gemakkelijk op het gescheiden stelsel aangesloten kan worden. In de huidige situatie is de boerderij aangesloten op een gemengd stelsel.

Beheer en onderhoud nieuw oppervlaktewater

Zoals reeds eerder aangegeven wordt er geen nieuw oppervlaktewater gerealiseerd binnen het voorgenomen plan.

Vooroverleg Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Het concept bestemmingsplan is in het kader van het artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening overleg voorgelegd aan het hoogheemraadschap. Op 4 februari 2014 heeft het hoogheemraadschap per mail aangegeven geen inhoudelijke opmerkingen te hebben op bovenstaande waterparagraaf. Wel geeft zij aan dat, afhankelijk van de uitvoering van de parkeergarage, wellicht een melding of watervergunning nodig is in verband met eventuele grondwateronttrekking en lozing.

4.10 Besluit milieueffectrapportage

Wettelijk kader

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU-richtlijn m.e.r. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. In het Besluit m.e.r. bestaat een belangrijk onderscheid tussen bijlage C en bijlage D. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit bijlage C geldt een m.e.r.-plicht. In bijlage D staan de activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt: er moet beoordeeld worden of sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden, geldt een m.e.r.-plicht. Kunnen deze belangrijke nadelige milieugevolgen wel uitgesloten worden, dan is een m.e.r. niet noodzakelijk.

Concreet voor deze situatie betekent dit dat allereerst gekeken moet worden of sprake is van een of meerdere activiteiten, zoals genoemd in de D-lijst, die door middel van dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt.

In casu is sprake van de bouw van woningen. Een dergelijke ontwikkeling wordt genoemd in de D-lijst 11.2 ('De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen'). Nu wordt hier een minimum aantal van 2000 woningen genoemd, maar deze zijn, voor het beoordelen van de nadelige milieueffecten niet aan de orde. Een plan met maximaal 24 woningen moet ook op nadelige milieueffecten beoordeeld worden.

Voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen, dient een toets uitgevoerd te worden of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

De vormvrije m.e.r.-beoordeling is het gevolg van de uitspraak van het Europese hof van 15 oktober 2009 (zaak C-255/08) over de manier waarop de EU-richtlijn in de Nederlandse regelgeving was geïmplementeerd, één van de aanleidingen voor de aanpassing van het Besluit m.e.r. De essentie van die uitspraak is dat altijd m.e.r. noodzakelijk is als belangrijke nadelige milieugevolgen niet kunnen worden uitgesloten.

De vorm van een vorm-vrije m.e.r. is niet bepaald, maar de inhoud waar een m.e.r.-beoordeling aan dient te voldoen is wel bepaald (Bijlage III van de Europese richtlijn 011/92/EU). In de vormvrije m.e.r. dient de volgende inhoud zijn vermeld:

1. Kenmerken van de projecten
2. Plaats van de projecten
3. Kenmerken van het potentiële effect

1. Kenmerken van de projecten

In voorliggend project worden maximaal 24 woningen gerealiseerd op de plek waar nu een bedrijfsbestemming geldt. In het verleden zijn de opstallen en de buitenruimte gebruikt door een autogarage. De laatste jaren wordt het pand gebruikt door een fitnesscentrum. Het bestaande gebouw wordt gesloopt en een nieuw appartementencomplex met parkeerkelder wordt gerealiseerd.

2. Plaats van de projecten

Het projectgebied ligt op circa 3 km van de rand van het Natura 2000-gebied Noordhollands Duinreservaat. De dichtstbijzijnde EHS is op een afstand van circa 1,1 km gelegen en betreft de Assumervaart en omgeving. Door de kenmerken van het projectgebied, de afstand tot het Natura 2000-gebied, de EHS en de aard van het tussenliggende gebied zijn negatieve effecten als gevolg van de toekomstige inrichting van het projectgebied en de (tijdelijke) bouwwerkzaamheden op het Natura 2000-gebied Noordhollands Duinreservaat en de instandhoudingsdoelen niet aan de orde. De (tijdelijke) werkzaamheden en de uiteindelijke inrichting van het projectgebied zullen niet leiden tot negatieve effecten op de EHS. Op lange termijn worden ook geen effecten verwacht die van betekenis kunnen zijn voor de natuurwaarden van de beschermde gebieden.

3. Kenmerken van het potentiële effect

De nieuwe woningen vervangen een bestaande bedrijfsbestemming. Een significante toename van verkeer is niet te verwachten, waardoor geen toename in stikstofdepositie op de beschermde gebieden verwacht kan worden. Deze gebieden liggen bovendien op ruime afstand van het plangebied. Het aantal woningen en de verkeersgeneratie draagt ook niet in betekende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse. Dit in combinatie met de te realiseren functie van woningen zorgt ervoor dat geen negatieve effecten te verwachten zijn op omliggende natuurgebieden.

Conclusie

Het project brengt geen significant negatieve effecten met zich mee waardoor er geen milieueffectrapportage opgesteld hoeft te worden.

4.11 Archeologie

Het Verdrag van Valletta was geïmplementeerd in de Monumentenwet 1988 en de Wet op de monumentenzorg, tot de inwerkingtreding van de Erfgoedwet op 1 juli 2016. De Erfgoedwet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. De wet regelt tevens de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem. De uitvoering van de Erfgoedwet en de integratie van archeologie en ruimtelijke ordening is een primair gemeentelijke opgave.

In het proces van ruimtelijke ordening moet tijdig rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op die manier komt er ruimte voor de overweging van archeologievriendelijke alternatieven. Rijk, provincies en gemeenten (laten) bepalen welke archeologische waarden bedreigd worden bij ruimtelijke plannen. Tijdens de voorbereiding van deze plannen is (vroeg)tijdig archeologisch (voor)onderzoek belangrijk.

De keuze voor een andere bouwlocatie voorkomt de verstoring van belangrijke bodemvondsten. Als dit geen optie is, bestaat de mogelijkheid om binnen de bouwlocatie zelf naar een archeologievriendelijke aanpak te streven. In het uiterste geval wordt een archeologische opgraving uitgevoerd.

De gemeente Heemskerk beschikt over een archeologische beleidsnota. De nota en bijbehorende kaart geven aan wat de archeologische verwachtingswaarde van gronden is en wanneer onderzoek nodig is.

figuur 18: Uitsnede archeologische beleidsadvieskaart Heemskerk.



Situatie plangebied

Het plangebied is gelegen in een zone met een archeologische waarde van de vierde categorie. Concreet betekent dit dat archeologisch onderzoek nodig is, indien het plan een oppervlakte heeft van 2.500 m² of meer en de grondwerkzaamheden dieper dan 40 cm reiken. Het plangebied is kleiner dan 2.500m² en nader onderzoek is derhalve niet noodzakelijk.

Conclusie

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de voorgenomen planvorming.

4.12 Duurzaam bouwen

Gemeentelijk beleid voor duurzaam bouwen

Gemeente Heemskerk heeft voor duurzaam bouwen een lokaal stimuleringsbeleid geformuleerd in het Milieubeleidsplan van 2014-2018. Een instrument om duurzaam bouwen inzichtelijk en meetbaar te maken is GPR-gebouw. Dit instrument geeft rapportcijfers voor een bouwplan. De gemeente Heemskerk heeft momenteel een GPR score van minimaal een 8 voor Energie en Gezondheid en minimaal een 7,5 voor de thema's Milieu, Gebruikskwaliteit en Toekomstwaarde. Voor een hoekwoning en vrijstaande woning wordt de score 0,5 punt lager gesteld. Voor een hoger niveau van duurzaam bouwen is het mogelijk om de ambitie te verhogen naar minimaal 9 voor het thema 'energie' (richting BENG, "Bijna Energie Neutrale Gebouwen").

Landelijk en Europees beleid

In 2013 is het Energieakkoord voor duurzame groei gesloten. De gemeente onderschrijft de doelstellingen uit het Energieakkoord. De hoofdlijnen zijn: een besparing van het energieverbruik met gemiddeld 1,5% per jaar, een toename van het aandeel hernieuwbare energieopwekking van 4,5% in 2013 naar 14% in 2020, en een verdere stijging van dit aandeel naar 16% in 2023.

Het Bouwbesluit (wettelijk kader) is daarvoor in 2015 aangescherpt van een energieprestatie coëfficiënt (EPC) van 0,6 naar 0,4. Vanaf 1 januari 2021 moet alle nieuwbouw voldoen aan de eisen voor BENG, "Bijna Energie Neutrale Gebouwen". BENG vervangt dan de EPC. BENG stelt ook de eis dat de energiebronnen voor het gebouw in bepaalde mate duurzaam moeten zijn.

In het nationaal energieakkoord voor duurzame groei is afgesproken dat de energievoorziening in 2050 geheel klimaatneutraal is. Voor de gebouwde omgeving betekent dat geen aardgas meer gebruikt mag worden voor het verwarmen van gebouwen: de warmtetransitie (Energie rapport van het ministerie van Economische Zaken).

Basale keuzes in het licht van het beleid

- Kies voor aardgasvrij. Een investering in een gasnet heeft een afschrijvingsduur van 60 jaar, daarom is het van belang om nieuwe gebouwen nu al niet meer op het aardgasnet aan te sluiten en dit nadrukkelijk na te streven. Verwacht wordt dat de aansluitplicht voor de netbeheerders komt te vervallen.
- Kies voor maximale isolatie.
- Kies voor zongericht verkavelen en dakoppervlakken die geschikt zijn voor zonne-energie.
- Maak een afweging voor collectieve duurzame warmte voorzieningen of individuele (Warmte Koude Opslag systemen, zonnecollectoren, en dergelijke).

Hulpmiddel voor het stimuleren van duurzaam bouwen

GPR Gebouw score is maximaal 10; om voorbereid te zijn op BENG voor energie een score van 9 of hoger.

5 Juridische planbeschrijving

In dit hoofdstuk wordt een koppeling gemaakt tussen de in de toelichting beschreven elementen en de verbeelding met bijbehorende regels. De verbeelding en de regels vormen samen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat een bestemmingsplan digitaal en analoog beschikbaar moet zijn. De Wro en de onderliggende regelgeving stellen eisen waaraan digitale en analoge plannen moeten voldoen. Zo bevat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) bindende afspraken waarmee bij het maken van bestemmingsplannen rekening moet worden gehouden. De SVBP kent (onder meer) hoofdgroepen van bestemmingen, een lijst met functie- en bouwaanduidingen, gebiedsaanduidingen en een verplichte opbouw van de planregels en het renvooi. Conform de SVBP bestaat de juridische regeling uit vier hoofdstukken. In de onderstaande paragrafen wordt per hoofdstuk de inhoud van de verschillende artikelen toegelicht.

Inleidende regels

Het eerste hoofdstuk bevat de definities van begrippen, die voor het algemene begrip, de leesbaarheid en de uitleg van het plan van belang zijn en de wijze van meten. Een aantal begrippen en wijzen van meten is in de SVBP2012 voorgeschreven en overeenkomstig overgenomen in dit plan.

Bestemmingsregels

In hoofdstuk twee Bestemmingsregels wordt op de bestemmingen en hun gebruik ingegaan. Op de verbeelding zijn alle functies zodanig bestemd dat het mogelijk is om met behulp van het renvooi direct te zien welke bestemmingen aan de gronden binnen het plangebied zijn gegeven en welke regels daarbij horen. Uitgangspunt daarbij is dat de verbeelding zoveel mogelijk informatie geeft over de in acht te nemen maten en volumes. De regels geven duidelijkheid over de bestemmingsomschrijving, de bouwregels en de specifieke gebruiksregels. In de bestemmingsregels zijn enkele afwijkingsbevoegdheden opgenomen. Begrenzing van de bouwingsmogelijkheden vindt plaats door het hanteren van bouwvlakken en aanduidingen (goot- en bouwhoogte).

Onderstaand volgt een toelichting per bestemmingsartikel.

Groen

Enkel de hoofdgroenstructuren zijn bestemd met de bestemming Groen. Een deel van de gronden die buiten het appartementengebouw liggen, krijgen de bestemming Groen en sluiten daarmee aan bij de hoofdgroenstructuur.

Wonen - 1

De gronden binnen 'Wonen - 1' zijn bestemd voor woningen, inclusief de mogelijkheid om een aan-huis-gebonden beroep uit te oefenen. Met betrekking tot hoofdgebouwen, bijbehorende bouwwerken (zoals uitbouwen) en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden diverse bouwregels. De bouwregels zijn ontleend aan de standaard die voor andere woongebieden geldt. Daarnaast zijn de stedenbouwkundige randvoorwaarden, zoals vastgesteld door de gemeente, verwerkt. Op basis van het geluidsonderzoek is een dove gevel op een deel van het gebouw verplicht. Dit is middels een bouwaanduiding aangegeven.

Waarde – Archeologie 4

Ter bescherming van de archeologische waarden in het plangebied is de dubbelbestemming Waarde – Archeologie 4 opgenomen. De dubbelbestemming is gebaseerd op de gemeentelijke archeologische waardenkaart. Bouwen ten behoeve van samenvallende bestemmingen is

slechts onder voorwaarden toegestaan. Voor diverse werken en werkzaamheden is een omgevingsvergunning nodig op het moment dat het gaat om een bouwwerk groter dan 2.500 m².

Algemene regels

Ten behoeve van de flexibiliteit en bruikbaarheid in de praktijk, is in hoofdstuk 3 van de regels voorzien in diverse algemene bouw- en gebruiksregels en afwijkingsregels.

Procedureregels

De procedureregels voor het bestemmingsplan, bevoegdheid tot afwijken en de wijzigingsbevoegdheden zijn in de Wro en de Wabo opgenomen.

Overgangs- en slotregels

In artikel 3.2.1 Bro zijn standaardregels opgenomen met betrekking tot het overgangsrecht voor bouwwerken en gebruik. Deze zijn overeenkomstig opgenomen in de regels.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Gelet op het stelsel van de Wro moet de gemeenteraad een exploitatieplan vaststellen voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur (= Besluit ruimtelijke ordening) aangewezen bouwplan is voorgenomen. Op grond van artikel 6.2.1b Bro wordt een bouwplan van een of meer andere hoofdgebouwen toegestaan. Er moet een afweging worden gemaakt over het vaststellen van een exploitatieplan. Dit is niet aan de orde als er sprake is van een overeenkomst.

Exploitatieplan of overeenkomst

Gemeenten zijn op grond van de Wro verplicht om de kosten van de grondexploitatie te verhalen. Ingeval de gemeente de uitgeefbare gronden in eigendom heeft, vindt verhaal van de kosten van de grondexploitatie plaats door verkoop van bouwrijpe grond. Ingeval de gemeente niet over de gronden beschikt, kan de gemeente een overeenkomst over grondexploitatie aangaan waarbij de grondeigenaar zich verbindt de kosten van grondexploitatie aan de gemeente te voldoen. Indien het niet mogelijk is het kostenverhaal bij overeenkomst te verzekeren dient er, gelijktijdig met het bestemmingsplan, een exploitatieplan vastgesteld te worden. In dat laatste geval worden de kosten van de grondexploitatie verhaald door een financiële voorwaarde aan de bouwvergunning te verbinden. Kostenverhaal met behulp van een exploitatieplan wordt het verplichte kostenverhaal genoemd, in tegenstelling tot het vrijwillige kostenverhaal bij overeenkomst. Overeenkomsten die tot stand komen voorafgaand aan de vaststelling van een exploitatieplan worden anterieure overeenkomsten genoemd. Ook na vaststelling van een exploitatieplan is het mogelijk een overeenkomst over grondexploitatie aan te gaan. Laatstbedoelde overeenkomsten worden posterieure overeenkomsten genoemd.

Conclusie

Met de ontwikkelaar wordt een overeenkomst gesloten. Deze overeenkomst kan worden aangemerkt als een anterieure overeenkomst. In deze anterieure overeenkomst worden afspraken gemaakt over de door de gemeente gemaakte en te maken plan- en apparaatskosten evenals de mogelijk uit te keren tegemoetkomingen in schade (planschade). Het bestemmingsplan is vanuit gemeentelijk perspectief financieel en economisch uitvoerbaar.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voordat dit bestemmingsplan rechtskracht verkrijgt, dient de procedure te worden doorlopen, zoals deze is neergelegd in de Wet ruimtelijke ordening.

6.2.1 Inspraak

Het ontwerpbestemmingsplan is overeenkomstig de Wet ruimtelijke ordening gedurende zes weken ter visie gelegd, waarbij een ieder de mogelijkheid heeft gehad om een zienswijze in te dienen.

6.2.2 Overleg artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

In het kader van het overleg op grond van art. 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerp van het bestemmingsplan aan het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier verzonden. Door het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is aangegeven dat zij inhoudelijk geen opmerkingen hebben op de waterparagraaf uit dit bestemmingsplan. Wel geven zij aan dat, afhankelijk van het ontwerp van de parkeerkelder, er aandacht moet worden

besteed aan eventuele vergunning- of meldingsplicht ten aanzien van het onttrekken van grondwater en lozen.

6.2.3 Zienswijzen

Het ontwerp bestemmingsplan heeft vanaf 21 maart 2014 voor zes weken ter inzage gelegen. In deze periode zijn in totaal drie zienswijzen ingediend. Na meerdere overleggen met de ontwikkelaar Henselmans Bolten vof hebben de indieners van de zienswijzen overeenstemming bereikt. Op 19 februari 2018 zijn de zienswijzen schriftelijk ingetrokken.

6.2.4 Ambtelijke wijzigingen

In het kader van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is gebleken dat op een aantal punten aanpassing van het bestemmingsplan gewenst is. Deze ambtshalve aanpassingen zijn hierna beschreven. De betreffende punten zijn in het gewijzigde bestemmingsplan verwerkt.

Toelichting:

- Aangezien er een geruime tijd tussen het ontwerp en het vast te stellen bestemmingsplan zit, is het bestemmingsplan vanuit oogpunt van zorgvuldigheid, vooruitlopend op de vaststelling, geactualiseerd en getoetst aan diverse actuele beleidsstukken;
- de toelichting is aangevuld c.q. aangepast naar aanleiding van het geactualiseerde ecologisch onderzoek;
- de resultaten uit het groenplan worden verwerkt in de toelichting en het groenplan wordt toegevoegd als bijlage aan de toelichting;
- in de tekst van de toelichting is de maatschappelijke functie geschrapt.

Planregels:

- De planregels zijn aangepast naar aanleiding van het schrappen van de maatschappelijke functie (voormalig artikel 3.1. onder b is komen te vervallen);
- aan de planregels is een de bestemming Groen toegevoegd;
- artikel 10; regels met parkeren is geactualiseerd aan het huidige beleid.

Verbeelding:

- de bestemmingsplan grenzen zijn aangepast; de aan het woonvlak direct grenzende en nog resterende strookjes met de bestemming "Bedrijven" zijn meegenomen in dit bestemmingsplan en omgezet naar "Groen";
- aanduiding praktijkruimte is geschrapt.

6.2.5 Wijzigingen n.a.v. commissievergadering FFE

Tijdens de behandeling van het vast te stellen bestemmingsplan Jan van Kuikweg 146 in de Commissie Fysiek domein, financiën en economie op 8 februari 2018 is besloten de regels van het bestemmingsplan aan te passen voor wat betreft het schrappen van de mogelijkheid terreinafscheidingen te plaatsen binnen de bestemmingen Wonen-1 en Groen. Tevens is de mogelijkheid om binnen de bestemming Groen parkeerplaatsen en in- en uitritten inclusief bijbehorende gebouwen te realiseren geschrapt, teneinde hier geen garageboxen te kunnen realiseren.

Wijzigingen planregels :

- in artikel 3 : Groen, is onder lid de tekst 'parkeren en in en uitritten' geschrapt;
- in artikel 3.2.1. zijn de leden a en b geschrapt (oprichten gebouwen);
- in artikel 3.2.2. is lid a geschrapt (terreinafscheiding);

- in artikel 4 Wonen -1, is onder “4.2.2. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde” zijn de leden a en b en d geschrapt (terreinafscheidingen en bouwwerk, geen gebouwen zijnde).

6.2.6 Vaststelling

Het ontwerpbestemmingsplan heeft in het voorjaar van 2014 ter inzage gelegen. In 2017 is pas weer besloten om een vervolg te geven aan de planologische procedure. Dit heeft voornamelijk te maken gehad met de marktomstandigheden in 2014. In die periode ondervond de ontwikkelaar nog de nasleep van de financiële crisis en de slechte woningbouwmarkt. Ontwikkelaar heeft destijds gekozen om de ontwikkeling van dit woningbouwproject aan de Jan van Kuikweg tijdelijk stil te leggen. Nu anno 2017 de woningbouwmarkt weer een andere dynamiek kent, en de vraag naar woningbouw weer flink toegenomen is, wordt de ontwikkeling van dit plan weer opgepakt.

Aangezien er geruime tijd tussen ontwerp en vast te stellen bestemmingsplan zit, is het plan vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid opnieuw getoetst aan diverse actuele beleidsstukken en (milieu)wetgeving.

Bijlage

1 Onderzoeken

Bijlage

1.1 Groenplan

Bijlage

1.2 Akoestisch onderzoek

Bijlage

1.3 Verkennend bodemonderzoek

Bijlage

1.4 Quickscan Wet natuurbescherming

Bijlage

2 Nota van wijzigingen