

Bestemmingsplan Havendreef te Heemstede

Toelichting

projectnummer 13017

Opdrachtgever: Havendreef BV
Mevrouw ir. M.J.C. Uttien
Postbus 499
2100 AL HEEMSTEDE

Versienummer: 4.0 – Vastgesteld

Datum: 23 april 2015

Auteur: drs. I.M. Dias

Controle: drs. ing. E. Scheer

Paraaf: 

COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer

085 – 744 08 38

085 – 744 08 37

Bestemmingsplan Havendreef te Heemstede

Voorbereiding

Kennisgeving voorbereiding	:	13 augustus 2014
Ter inzage/inspraak	:	14 augustus t/m 24 september 2014

Ontwerp-bestemmingsplan

Burgemeester en wethouders	:	14 oktober 2014
Commissie Ruimte	:	13 november 2014
Ter inzage	:	3 december 2014 t/m 14 januari 2015

Bestemmingsplan

Burgemeester en wethouders	:	17 maart 2015
Commissie Ruimte	:	9 april 2015
Vaststelling gemeenteraad	:	23 april 2015
Ter inzage	:	10 juni 2015
Start beroepstermijn	:	12 juni 2015 t/m 23 juli 2015
In werking treden	:	24 juli 2015

Inhoudsopgave	pagina
1 Inleiding.....	6
1.1 Aanleiding bestemmingsplan Havendreef	6
1.2 Doel en planvorm:	7
1.3 Bestemmingsplangebied	7
1.4 Vigerende bestemmingsplannen	8
2 Project Havendreef.....	10
2.1 Huidige situatie	10
2.2 Nieuwe situatie	10
3 Te handhaven bestaande woningen/kantoren.....	14
3.1 Huidige situatie	14
3.2 Nieuwe situatie	14
4 Beleid.....	15
4.1 Rijksbeleid	15
4.1.1 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	15
4.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.....	15
4.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (3.1.6 Bro).....	16
4.1.4 Structuurvisie Randstad 2014.....	16
4.2 Provinciaal beleid.....	17
4.2.1 Structuurvisie 2040 en Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie	17
4.2.2 Goed wonen in Noord-Holland, woonvisie 2010-2020	17
4.2.3 Metropoolregio Amsterdam	18
4.2.4 Regionaal Actieprogramma Wonen Kennemerland/IJmond 2012 t/m 2015.....	18
4.3 Gemeentelijk beleid	19
4.3.1 Collegeprogramma 2014 – 2018	19
4.3.2 Algemene beleidsuitgangspunten voor bestemmingsplannen in Heemstede	20
4.3.3 Herziening Beleidsstrategie Heemstede 2015.....	20
4.3.4 Welstandsnota	20
4.3.5 Nota Speelvisie	21
5 Ruimte.....	22
5.1 Stedenbouw & planologie	22
5.2 Verkeer	23
5.2.1 Ontsluiting	23
5.2.2 Verkeersgeneratie.....	23
5.2.3 Verkeersafwikkeling	25
5.2.4 Parkeren.....	26
6 Milieu	30
6.1 Bedrijven en milieuzonering.....	30
6.2 Bodem.....	31
6.3 Externe veiligheid.....	33
6.4 Ecologie.....	38
6.5 Geluid	40
6.6 Luchtkwaliteit.....	42
6.7 Water	44
6.8 Mer-beoordeling.....	48
6.9 Luchthaveninddelingsbesluit L.i.b.	50
6.10 Duurzaamheid	50
7 Cultuurhistorie en archeologie	52

8	Juridische planbeschrijving	55
8.1	Planopzet	55
8.2	Verbeelding	55
8.3	Regels	55
8.3.1	Algemene regels.....	55
8.3.2	Specifieke regels per bestemming.....	56
8.4	Algemene toelichting op de regels.....	57
8.4.1	Algemene toelichting op de regels.....	57
9	Uitvoering	60
9.1	Resultaten vooroverleg en inspraak	60
9.2	Inspraak.....	60
9.3	Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	60
9.4	Economische uitvoerbaarheid	60

Bijlagen

1	Onderzoeken
1.1	Verkeersonderzoek
1.2	Aanvullend verkeersonderzoek
1.3	Bodemonderzoek
1.4	Ecologisch onderzoek
1.5	Aanvullend onderzoek vlemuizen
1.6	Akoestisch onderzoek
1.7	Archeologisch onderzoek
2	Notitie beantwoording reacties voorbereiding bp
3	Nota van beantwoording van de zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan "Havendreef"
4	Overzicht wijzigingen vastgesteld bestemmingsplan "Havendreef"

1 Inleiding

1.1 Aanleiding bestemmingsplan Havendreef

Havendreef B.V. is de initiatiefnemer van de herontwikkeling van het bedrijventerrein tot woongebied, gelegen aan de Havenstraat en Kanaalweg in Heemstede. Het gebied is nu een enigszins diffuus bedrijventerrein, hoewel er een duidelijke fysieke begrenzing bestaat door water aan drie zijden enerzijds en de Heemstedse Dreef en de bestaande bebouwing daarlangs anderzijds.

Het initiatief begon bij de verwerving van het zogenaamde Zilveren Kruis gebouw aan de Havenstraat 87 in 2005 door Havendreef B.V.. De visie van Havendreef B.V. en de gemeente Heemstede is echter dat voor een optimale kwaliteitsslag het gehele bedrijventerrein integraal zou moeten worden herontwikkeld. Daarom is Havendreef B.V. begonnen met de verwerving van de overige bedrijfslocaties. Voor het overgrote deel van deze bedrijfslocaties liggen er inmiddels bindende afspraken of geldt dat deze in eigendom zijn overgegaan naar Havendreef B.V.

Tijdens de ontwikkeling hebben diverse plannen de revue gepasseerd. Op 28 maart 2013 heeft de gemeenteraad van Heemstede ingestemd met het stedenbouwkundig plan voor Havendreef. In tegenstelling tot de eerdere plannen, gaat dit plan overwegend uit van grondgebonden woningen. Dit is aan de ene kant een gevolg van de huidige marktomstandigheden, maar zeker ook van de reacties en zienswijzen op de eerder getoonde plannen. Het plan voor Havendreef gaat uit van een voortzetting van de bebouwing in de directe omgeving. Dat resulteert in woningbouw in jaren '30 stijl, waarbij voortuinen en de integratie van groen belangrijk zijn. Om een antwoord te geven op de voor Heemstedse begrippen grote volumes aan de overzijde van de haven (Plan Watertoren), is een bescheiden woontoren op de kop van de Havenstraat/Kanaalweg uit de eerdere plannen gehandhaafd. Er is ook ruimte voor een kleine horecagelegenheid aan het water. Dierenspecialzaak Heems krijgt weer een plek in het binnengebied.

Het realiseren van gewenste herontwikkeling voor Havendreef past niet binnen de regels van het vigerende bestemmingsplan Haven. Om de woningen, horeca en dierenspecialzaak te kunnen ontwikkelen wordt derhalve een nieuw juridisch planologisch kader opgesteld in de vorm van dit bestemmingsplan.

Dit bestemmingsplan actualiseert ook de bestemming van de bestaande woonpercelen en kantoren in het gebied. Deze woningen/kantoren worden conserverend bestemd conform de in Heemstede geldende systematiek voor de actualisering van bestemmingsplannen voor woongebieden.

In verband met de ontwikkeling is dit deel van Heemstede uit de actualisering bestemmingsplannen gehouden en niet opgenomen in het bestemmingsplan "Woonwijken Noordoost".

1.2 Doel en planvorm:

Doel van het bestemmingsplan “Havendreef” is om te komen tot een actueel juridisch-planologisch kader voor het grondgebruik in het plangebied.

Uitgangspunt bij de opstelling van het bestemmingsplan is het enerzijds mogelijk maken van de nieuwe woningen, dierenpeciaalzaak en horeca in het kader van het project Havendreef anderzijds het behoud en versterking van de kwaliteit van de aanwezige ruimtelijke kwaliteit. Een en ander wordt vastgelegd in bestemmingen die enerzijds bijdragen aan rechtszekerheid en rechtsgelijkheid en anderzijds voldoende ruimte laten voor initiatieven. Flexibiliteit is, waar mogelijk, ingebracht door middel van binnenplanse afwijkingmogelijkheden.

Het bestemmingsplan voorziet in een regeling voor de aanwezige bestemmingen, het bestaande gebruik en de voorzien nieuwe ontwikkelingen binnen de komende planperiode van 10 jaar.

Vertrekpunt voor het nieuwe bestemmingsplan zijn het stedenbouwkundig plan voor Havendreef zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 28 maart 2013 en de geldende bestemmingsplannen.

Vertrekpunt voor het nieuwe bestemmingsplan zijn het geldende bestemmingsplan “Haven” en de planologische regimes en de nieuwe systematiek en uitgangspunten zoals vastgesteld in de notitie “Specifieke keuzes beleidsuitgangspunten voor de bestemmingsplannen in Heemstede met voor- en nadelen” op 29 januari 2009.

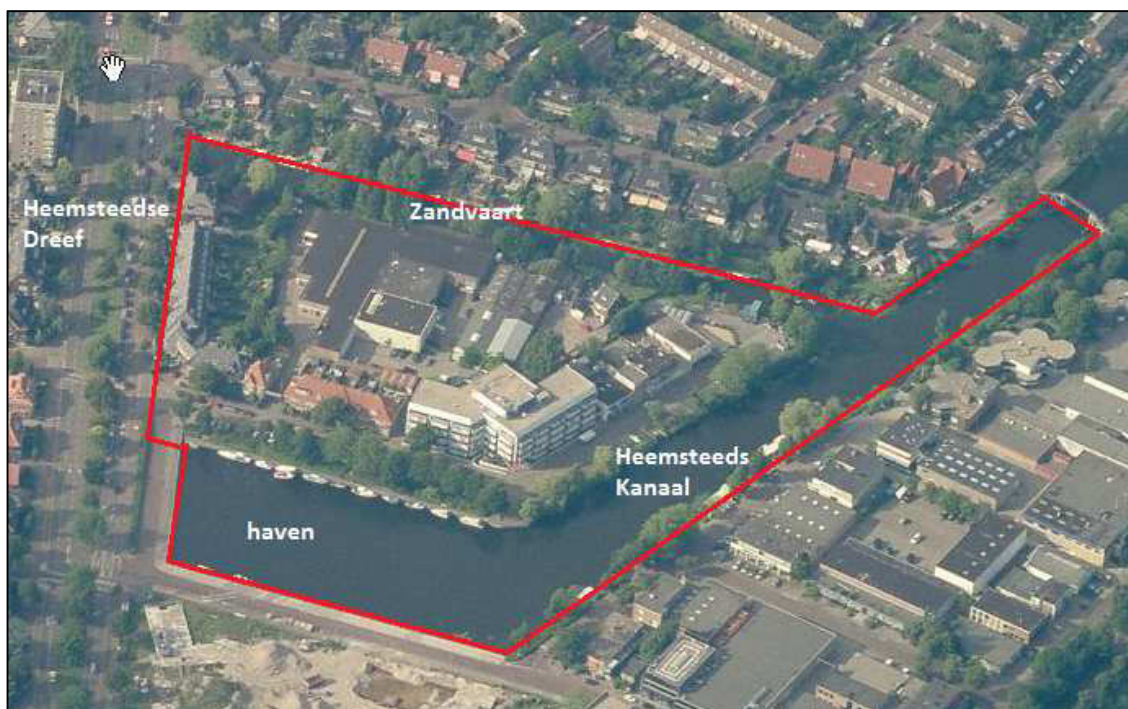
1.3 Bestemmingsplangebied

Het bestemmingsplan Havendreef heeft betrekking op het gebied begrensd door (zie figuur 1):

- de haven (zuid),
- het Heemsteeds Kanaal (oost),
- de Zandvaart/achtertuinen woningen Johannes Verhulstlaan (noord),
- de Heemstedse Dreef (west).

Het bestemmingsplan heeft ook betrekking op (delen van) het water van de haven, het Heemsteeds Kanaal en de Zandvaart.

figuur 1. ligging bestemmingsplangebied (bron: Bing Maps)



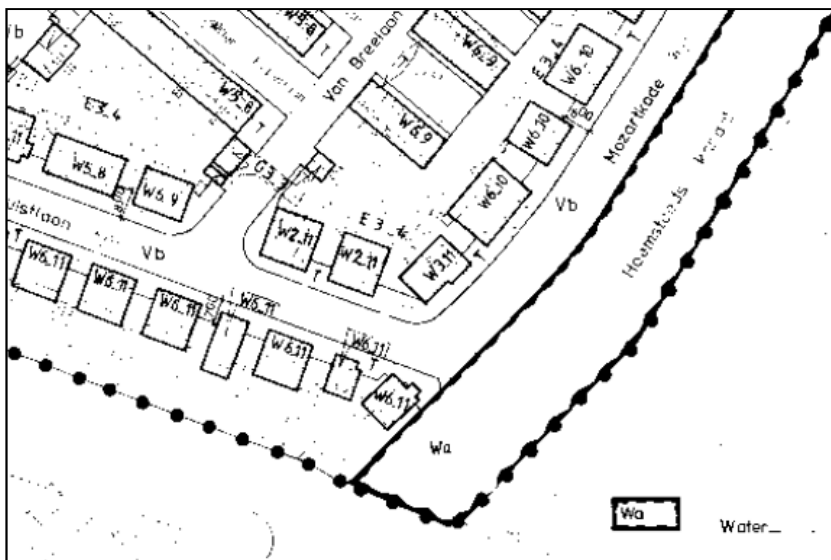
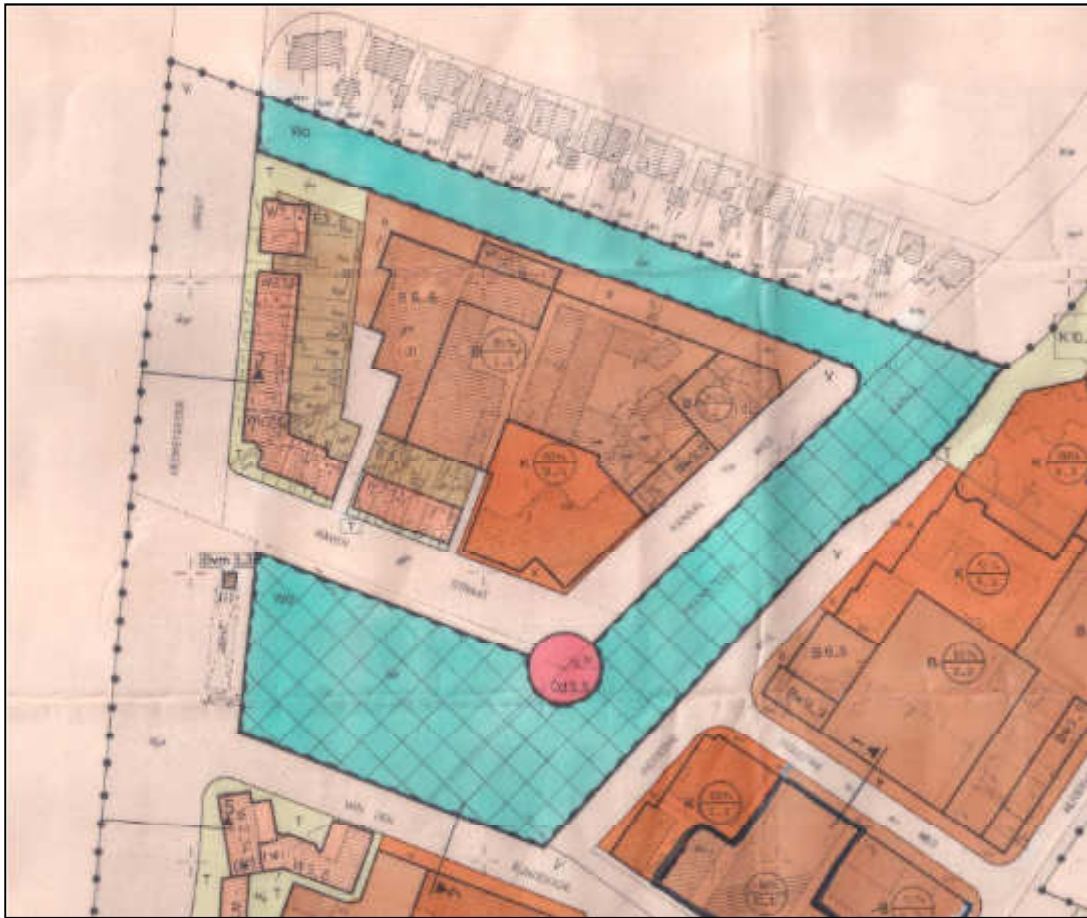
1.4 Vigerende bestemmingsplannen

De gronden binnen dit bestemmingsplangebied vallen binnen drie vigerende bestemmingsplannen. Het overgrote deel ligt binnen het bestemmingsplan "Haven" uit 1986 (figuur 2). Op grond van dit bestemmingsplan kunnen op het bedrijventerrein – naast het al genoemde kantoorpand - bedrijven met een hoogte variërend van 6 tot 14 m worden gevestigd met een milieucategorie 1 t/m 3 (genoemd in de bij het bestemmingsplan gevoegde Staat van Inrichtingen of met vrijstelling B&W indien hierin niet genoemd). De woningen aan de Heemsteedse Dreef en Havenstraat zijn bestemd als Woondoeleinden met bijbehorende goot- (7m) en nokhoogte (12m) en bebouwingsmogelijkheden. De woningen Heemsteedse Dreef 36 en 38 hebben de bestemming Woondoeleinden en kantoren. Op de kop van de haven is een verbijzondering toegestaan in de vorm van een gebouw voor openbare doeleinden. De wegen en straten zijn bestemd als Verkeer en er is naast bedrijvigheid ruimte voor detailhandel in volumineuze goederen en een dierenpeciaalzaak. Het overgrote deel van het water is ook zodanig bestemd, met de aanvulling dat voor het deel langs de Havenstraat een vrijstelling geldt voor het gebruik als recreatiehaven.

Voor het noordelijke stukje water van het Heemsteeds Kanaal geldt het bestemmingsplan "Componistenwijk" uit 1987 (figuur 2). Het water is hier ook als zodanig bestemd.

Tenslotte geldt het bestemmingsplan "Aanvullende voorschriften uitsluiting sexinrichtingen".

figuur 2. uitsnede vigerend bestemmingsplan "Haven" uit 1986 en "Componistenwijk" uit 1987.



2 Project Havendreef

2.1 Huidige situatie

Het project Havendreef heeft betrekking op het bestemmingsplangebied met uitzondering van de woningen Heemsteedse Dreef 47 t/m 53 en Havenstraat 43 t/m 63.

Het projectgebied Havendreef is nagenoeg geheel eigendom van Havendreef BV, dan wel zijn er door Havendreef BV met de eigenaren bindende afspraken gemaakt over verkoop.

Het openbare gebied en het aanliggende water zijn eigendom van de gemeente Heemstede. Deze grond en een stuk water is door de gemeente verkocht aan de ontwikkelaar ten behoeve van de uitwerking van het project Havendreef. Dit gebied wordt voor alle verkeer vanaf de Heemsteedse Dreef ontsloten via de Havenstraat en Kanaalweg.

Het gebied kenmerkt zich nu door de aanwezige bedrijvigheid. Opvallend element is het kantoorgebouw op de hoek Havenstraat/Kanaalweg. De diverse aanwezige bedrijven geven met name het middenterrein een rommelig karakter.

Op grond van het geldende bestemmingsplan "Haven" kunnen op het bedrijventerrein – naast het al genoemde kantoorpand - bedrijven met een hoogte variërend van 6 tot 14 m worden gevestigd met een milieucategorie 1 t/m 3 (genoemd in de bij het bestemmingsplan gevoegde Staat van Inrichtingen of met vrijstelling B&W indien hierin niet genoemd). Er zijn bedrijven mogelijk die een aanzienlijk milieuoverlast (kunnen) veroorzaken. Dit is een historisch gegroeide situatie.

2.2 Nieuwe situatie

Het herontwikkelingsplan voor Havendreef gaat uit van sloop van alle hier aanwezige bebouwing. De hiervoor in de plaats komende bebouwing gaat uit van een voortzetting van de bebouwing in het bestemmingsplangebied en de directe omgeving. Dat resulteert in woningbouw in jaren '30 stijl, waarbij voortuinen en de integratie van groen belangrijk zijn. Om een antwoord te geven op de voor Heemsteedse begrippen grote volumes aan de overzijde van de haven (Plan Watertoren), is een bescheiden woontoren op de kop van de Havenstraat/Kanaalweg uit de eerdere plannen gehandhaafd. Er is ook ruimte voor een kleine horecagelegenheid aan het water. Dierenspecialzaak Heems krijgt een plek in het binnengebied.

Huidige ruimtelijke context

Het projectgebied is aan drie zijden omsloten door water: Zandvaart, Heemsteeds Kanaal en haven. Aan de westkant wordt het begrensd door (de achtertuinen van de woningen aan) de Heemsteedse Dreef. De haven en het kanaal vormen de tastbare, scherpe grenzen tussen gebieden met duidelijke, eigen functies en/of bebouwingskarakteristieken: in het westen en noorden traditionele woonwijken, ten oosten van het kanaal het bedrijventerrein en ten zuiden van de haven het meer stedelijke Watertorenplan. Het projectgebied zelf daarentegen, is een wat rommelige verzameling van hoofdzakelijk bedrijfsbebouwing, deels gesitueerd aan de straat, deels gelegen op het binnenterrein. Het is een diffuus gebied zonder (positief) eigen gezicht. Ondanks het vele water dat het projectgebied omgrent, reageren de huidige functies en bebouwing niet of nauwelijks op de aanwezigheid ervan; Zandvaart, kanaal en haven hebben hun oorspronkelijke functies al lang geleden verloren. Langs de Havenstraat liggen meestal enkele kleine schepen, maar vanaf de oevers van Havenstraat en Kanaalweg wordt het beeld vooral bepaald door geparkeerde auto's. Enkele watergerelateerde elementen als een botenhelling en een lager gelegen kade kunnen dat niet compenseren. De Zandvaart, voor zover aan het plangebied grenzend, is een bijna onbekend stuk water. Het ligt aan beide

zijden ingesloten tussen particuliere eigendommen en is alleen openbaar te beleven vanaf de brug in de Heemstedse Dreef en vanaf het water (met een bootje).

Toelichting op stedenbouwkundig kader

Op 28 maart 2013 heeft de raad van de gemeente Heemstede besloten het stedenbouwkundig kader vast te stellen. Het stedenbouwkundig kader is het product van wat de gemeente ruimtelijk aanvaardbaar vindt en wat Havendreef BV nodig acht te hebben aan bouwvolume voor een financieel-realistische ontwikkeling. Het bestemmingsplan is hierop gebaseerd.

Verkaveling

Kenmerkend voor het plangebied is dat het in sterke mate aansluit bij de bestaande woonomgeving. Dit komt het duidelijkst tot uitdrukking in de woningtypes en het stratenpatroon. Slechts enkele onderdelen wijken af van de traditionele verkavelingen uit de omgeving. Zo krijgt dit deel van de Zandvaart geen openbare oevers, terwijl die kenmerkend zijn voor de Heemstedse vaarten en singels.

Uit de inspraak blijkt echter een duidelijke voorkeur om de nieuwe woningen langs de Zandvaart te spiegelen aan de bestaande woningen aan de overzijde, dus achtertuinen tegenover elkaar. Ook de terraswoningen langs het Heemsteeds Kanaal vallen op. De combinatie van het brede water en de halfondergrondse parkeerkelder is aanleiding voor een afwijkende bouw, maar niet in de vorm van appartementen. De ligging en zichtbaarheid van deze woningen vragen om een bovengemiddelde aandacht voor de vormgeving. Onderlangs de terrassen van de woningen komt een openbaar toegankelijke steiger. In de zuidoosthoek van het plangebied, op het scharnierpunt van kanaal en haven, is het meest opvallende element gesitueerd: een woontoren bestaande uit acht woonlagen en met horeca op de begane grond. Net als de locatie van de woontoren bij de Zandvaartbrug en de geprojecteerde woontoren bij de Zwaaihavenbrug nodigt de locatie in plan Havendreef uit voor de bouw van een markant gebouw.

De toren in Havendreef heeft een extra gunstige ligging ten opzichte van de zon en open vaarwater (geen lage bruggen) en is daardoor ook aantrekkelijk voor een horecavestiging aan het water. Het gebouw krijgt een slanke verschijningsvorm, met name dankzij het geringe oppervlak per laag en de transparantie van de plint. Ter vergelijking: de toren bij de Zandvaartbrug is qua volume vergelijkbaar (bouwvlak ca. 260 m², bouwhoogte 28 m), maar kent een tamelijk zware baksteenarchitectuur en de geplande toren bij de Zwaaihavenbrug heeft een bijna 2x groter bouwvlak (ca. 500 m², bouwhoogte 29 m). De hoogte en slanke verschijningsvorm maakt de toren in Havendreef dan ook een boeiend contrast met de omliggende woningen en maakt ook dat deze toren op een eigen wijze reageert op de twee nabije woontorens. Daarom ook zullen hoge eisen aan de architectuur worden gesteld, vergelijkbaar met de welstandscriteria voor zeer bijzondere bouwplannen (zie Welstandsnota Heemstede). In het belang van het beste architectonische resultaat is voor dit gebouw in het stedenbouwkundige kader extra flexibiliteit ingebouwd.

De bestaande dierenspeciaalzaak krijgt een nieuwe locatie binnen het plangebied. De winkel komt temidden van de achtertuinen van de bestaande en nieuwe woningen te liggen, met een eigen toegang en parkeerterrein. Indien in de toekomst de dierenspeciaalzaak van deze locatie verdwijnt, staat de gemeente er in beginsel positief tegenover om op deze plek enkele woningen te bouwen, aansluitend bij de rest van het gebied. Aangezien deze herontwikkeling op dit moment niet speelt, zal indien dit zich voordoet hiervoor een aparte procedure gevolgd moeten worden, om hiervoor noodzakelijke toestemming te krijgen. Deze toestemming wordt enkel verleend indien er voldaan wordt aan het wettelijke vereiste van een goede ruimtelijke ordening.

De openbare ruimte wordt goed ingericht, met voldoende maat voor de afzonderlijke gebruikers. De oeverzones worden extra zorgvuldig ontworpen en de hoogteverschillen (wateroppervlak, kades, steigers, maaiveld, ingang en dak parkeerkelder) en de horecafunctie worden

aangegepen om een aantrekkelijk verblijfgebied vorm te geven. Omdat vrijwel alle woningen in het plangebied in aanmerking komen om door gezinnen bewoond te worden en het plangebied geïsoleerd ligt, bestaat de mogelijkheid om binnen het plan Havendreef te voorzien in speelvoorzieningen voor nader te bepalen leeftijdsgroepen.

Verkeersafwikkeling en parkeernormen

Het plangebied ontsluit op het drukste wegvak van de Heemstedse Dreef (N201). Uit onderzoek (zie hiervoor paragraaf 4.2) naar het gewijzigde plan voor Havendreef blijkt dat het totaal aantal verkeersbewegingen per saldo vergelijkbaar zal zijn met de huidige situatie, maar dat de spreiding over de dag wel zal wijzigen als gevolg van de transformatie van bedrijventerrein naar woongebied. De toename van uitgaand verkeer in de ochtendspits in relatie met de huidige verkeersafwikkeling voor het kruispunt Havenstraat - Heemstedse Dreef is nader onderzocht (zie ook paragraaf 4.2).

Het plan voldoet aan "Nota Parkeernormen Heemstede 2010". Hierbij is uitgegaan van de categorieën "woning duur" (> € 338.250 pr.peil 1-1-2009) en "rest bebouwde kom" en is rekening gehouden met het openbare gebruik van de parkeerplaatsen op maaiveld, het privégebruik van de parkeerplaatsen op eigen terrein en in de halfondergrondse kelder en met dat de dierspecialzaak de parkeerbehoefte op eigen terrein opvangt.

Water

De haven fungeert op dit moment nauwelijks als zodanig en biedt een enigszins troosteloze aanblik. Met name door de actuele woningbouwontwikkelingen wordt niet alleen de noodzaak gevoeld, maar ook een kans gezien om de haven nieuwe impulsen te geven. Op 5 februari 2013 hebben burgemeester en wethouders hiertoe een plan van aanpak vastgesteld.

De eventuele aanleg van een (sloepen)haven wordt al langer genoemd als mogelijke positieve impuls, maar daarop loopt dit stedenbouwkundige kader voor Havendreef uiteraard niet vooruit. De enige concrete uitspraak die met betrekking tot het water gedaan wordt is dat langs de kanaaloever en bij de toren op de hoek openbaar toegankelijke steigers zullen worden gebouwd.

figuur 3. impressie stedenbouwkundig plan (bron: Hosper)



Peilmaat: 0,50 m + NAP

De Havenstraat is en blijft de toegang tot het plangebied. De kruin van deze weg ligt op ongeveer 0,50 m +NAP, waarmee deze hoogte een logisch en praktisch aanknopingspunt is voor de nieuwbouw.

3 Te handhaven bestaande woningen/kantoren

3.1 Huidige situatie

Aan de Heemstedse Dreef 47 t/m 53 en de Havenstraat 43 t/m 63 staan reeds woningen/kantoren die het achterliggende bedrijfsterrein afschermen. Deze bebouwing blijft aanwezig. Het gaat hier om rijwoningen die te typeren zijn als het zogenaamde “Heemstedse type”. Het zijn relatief forse, formele bouwmassa’s die in maat, schaal en detaillering een duidelijke verwantschap met elkaar hebben. Als bouw materiaal is hoofdzakelijk gebruik gemaakt van traditionele materialen zoals baksteen, hout en (gebakken) pannen. De gevelwanden, meestal opgetrokken in een strakke baksteenarchitectuur, bezitten plasticiteit in de vorm van erkers, balkons, loggia’s, kroonlijsten, ruime overstekken en gootklossen.

3.2 Nieuwe situatie

De te handhaven bestaande woningen aan de Heemstedse Dreef 47 t/m 53 en Havenstraat 43 t/m 63, worden conserverend bestemd conform de in Heemstede geldende systematiek voor de actualisering van bestemmingsplannen voor woongebieden.

4 Beleid

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) legt nationale ruimtelijke belangen vast. Het kabinetsbeleid is erop gericht om het aantal regels terug te dringen. De ruimtelijke onderwerpen van nationaal belang zijn daardoor beperkt. Hierdoor komt onder andere de aanwijzing van nationale landschappen te vervallen.

Het Rijk maakt 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 bestaande bebouwing en nieuw te ontwikkelen bebouwing in het bestemmingsplangebied.

4.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Overheden, burgers en bedrijven krijgen de ruimte om oplossingen te creëren. Zij verdienen het vertrouwen dat ze dat op een goede manier doen. Het Rijk gaat zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten zitten en richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de belangen voor Nederland als geheel, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie en natuur. Afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten. Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het systeem van ruimtelijk ordening. Daarnaast kan een rijksverantwoordelijkheid aan de orde zijn indien:

- Een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport, greenports en de valleys.
- Over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor biodiversiteit, duurzame energie, watersysteemherstel of werelderfgoed.
- Een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is. Bijvoorbeeld de hoofdnetten van weg, spoor, water en energie, maar ook de bescherming van gezondheid van inwoners.

In onderhavig geval is er geen sprake van rijksverantwoordelijkheid en daarmee wordt beleid hierover overgelaten aan de provincie en de gemeente.

De nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vervangt verschillende bestaande nota's 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. De structuurvisie is begin 2012 in werking getreden.

In de nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. 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.

In de structuurvisie zijn dertien nationale belangen benoemd. Geen van de nationale belangen is relevant voor onderhavig project.

4.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (3.1.6 Bro)

Een zorgvuldige benutting van de beschikbare ruimte voor verschillende functies vraagt om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van een nieuwe stedelijke ruimtevraag en een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van de nieuwe ontwikkeling.

Overheden die nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk willen maken, moeten standaard een aantal stappen zetten die borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkeling wordt gekomen. Deze stappen volgen de ladder van duurzame verstedelijking. Hierbij moet voldaan worden aan de volgende voorwaarden:

- a. de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. indien er sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt nagegaan in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c. als de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand bebouwd gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt nagegaan in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

In dit bestemmingsplan wordt stedelijke ontwikkeling mogelijk gemaakt in de vorm van woningbouw. In paragraaf 4.2.4 wordt aangegeven dat de ontwikkeling van de woningbouw past binnen de actuele regionale behoefte.

Het plan gaat voorts uit van een dierspecialzaak. Dit betreft een winkel die nu al in het plangebied aanwezig is maar hierbinnen wordt verplaatst. Tenslotte voorziet het plan in een horecavoorziening.

De gehele ontwikkeling wordt gerealiseerd in het bestaande stedelijke gebied van Heemstede. Hierdoor wordt voldaan aan de ladder van duurzame verstedelijking.

4.1.4 Structuurvisie Randstad 2014

In de Structuurvisie Randstad 2040 maakt het kabinet (ruimtelijke) keuzes voor de lange termijn, waarbij wordt ingezet op kwaliteit, duurzaamheid, aantrekkelijkheid en economische kracht. Het kabinet kiest voor 2 ruimtelijke en integrale strategieën:

Een groene strategie (gericht op versterking van groenblauwe structuren en de verbinding met de stad) en een rode strategie (gericht op het uitbouwen van de internationale concurrentiekracht van de Randstad en het verbinden van verstedelijkingsopgaven met netwerken van infrastructuur).

De nieuwe accenten die het kabinet hierbij legt zijn:

- een centrale positie voor de steden in onder meer economisch opzicht;
- focus op aantrekkelijkheid en kwaliteit woon-, werk- en leefomgeving;
- een optimale benutting van de ruimte in de steden;
- herstructurering, transformatie en verdichting;
- een kwaliteitsimpuls in groenblauw bij de steden;
- een groter, diverser en waterrijker Groene Hart als onderdeel van een grote Groenblauwe Delta.

In de Structuurvisie Randstad 2040 zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- leven in een veilige, klimaatbestendige groenblauwe delta;

- kwaliteit maken door sterkere wisselwerking groen, blauw en rood;
- wat internationaal sterk is, sterker maken;
- krachtige duurzame steden en regionale bereikbaarheid.

Het abstractieniveau van de Structuurvisie ligt te hoog voor het detailniveau van onderhavig bestemmingsplan. Wel wordt aangegeven dat de binnenstedelijke ruimte optimaal moet worden benut. Aangezien hier sprake is van een project binnen het bestaand stedelijk gebied, is dit project in lijn met de Structuurvisie Randstad 2040.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Structuurvisie 2040 en Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

De structuurvisie is 21 juni 2010 vastgesteld en herzien op 23 mei 2011 en 22 januari 2013. De Provincie Noord-Holland heeft gekozen voor drie hoofdbelangen: klimaatbestendigheid, duurzaam ruimtegebruik en ruimtelijke kwaliteit. De structuurvisie borduurt voort op en heeft de eerdere streekplannen vervangen. Met name de scheiding tussen landelijk en stedelijk gebied komt sterk naar voren in de visie. In het landelijk gebied is de provincie veel meer terughoudend ten aanzien van nieuwe ontwikkelingen dan in het stedelijke gebied, waar lokale overheden veel meer vrijheid hebben om hun eigen beleid te voeren.

Naast de structuurvisie heeft de provincie een verordening vastgesteld waarin regels zijn opgenomen die de provinciale belangen beschermen. Deze regels zijn een uitwerking van de structuurvisie.

Bestaand bebouwd gebied

In februari 2014 is o.a. artikel 9 van de Provinciaal Ruimtelijke Verordening gewijzigd. Artikel 9 luidt als volgt:

“Artikel 9 Aanwijzing bestaand bebouwd gebied

Als bestaand bebouwd gebied wordt aangewezen de bestaande of de bij een – op het moment van inwerkingtreding van de verordening – geldend bestemmingsplan toegelaten woon- of bedrijfsbebouwing, uitgezonderd bebouwing op agrarische bouwpercelen en kassen. Onder toegelaten woon- of bedrijfsbebouwing wordt mede begrepen de daarbij behorende bebouwing ten behoeve van openbare voorzieningen, verkeersinfrastructuur alsmede stedelijk water en stedelijk groen van een stad, dorp of kern.”

De gehele projectlocatie bevindt zich binnen bestaand bebouwd gebied. Dit betekent dat er vanuit de provincie in zijn algemeenheid geen beperkingen worden opgelegd voor de ontwikkeling van stedelijke functies. De functieverandering sluit aan bij de aanwijzing van bestaand bebouwd gebied.

4.2.2 Goed wonen in Noord-Holland, woonvisie 2010-2020

In de provinciale woonvisie 2010-2020 is de nadruk ten aanzien van de woningbouw verlegd van kwantiteit naar kwaliteit. In 2020 moeten er voldoende woningen van de juiste kwaliteit zijn in Noord-Holland. Dat is alleen mogelijk als er op regionaal niveau een goede afstemming bestaat tussen alle partijen die zijn betrokken bij het bouwen van woningen. Dit wordt vormgegeven door met de regio's Regionale Actie Programma's (RAP's) te ontwikkelen met duidelijke afspraken over de regionale woningbouwprogramma's en deze uit te voeren.

De opgaven hebben te maken met demografische ontwikkelingen als de vergrijzig en de trek naar de stedelijke gebieden. Vanwege deze trends is het belangrijk om het woningaanbod op regionaal niveau af te stemmen: wat wordt waar gebouwd en voor wie? Zo wordt concurrentie tussen gemeenten en regio's voorkomen en daarmee op termijn leegstand met alle gevolgen van dien.

Afstemming van het woonbeleid op regionaal niveau is ook nodig om een verdeling van woningtypen en woonmilieus tot stand te brengen die past bij de vraag van de consumenten anno 2010 en 2020.

Kortom, de opgaven vragen in toenemende mate om flexibiliteit en regionale afstemming. Het is dus belangrijk dat gemeenten onderling en met corporaties en andere marktpartijen, goed samenwerken. Regionale afstemming en het maken van regionale afspraken gaan lang niet altijd vanzelf. Als middenbestuur faciliteert en ondersteunt de provincie gemeenten en bewaakt de provincie regionale belangen.

Speerpunten van beleid zijn;

1. verbeteren van de afstemming tussen vraag en aanbod voor alle consumenten, en specifiek voor doelgroepen die minder kansen hebben op het vinden van een geschikte woning;
2. verbeteren van de mate waarin voorzieningen in de woonomgeving aansluiten bij de vraag van bewoners;
3. verbeteren van het woningaanbod en de woonomgeving.

De uitwerking vindt plaats in het Regionale Actieprogramma Wonen 2011-2015 (zie paragraaf 4.2.4).

4.2.3 Metropoolregio Amsterdam

De Noordvleugel van de Randstad is een belangrijke trekker van de Nederlandse economie. Om de huidige internationale concurrentiepositie te behouden of zelfs te versterken heeft de Noordvleugel zichzelf de vraag gesteld "Hoe kan de netwerkregio Noordvleugel zich ontwikkelen tot een internationaal concurrerende Europese metropool in 2040?". Het succesvol verder ontwikkelen van de Noordvleugel moet gericht zijn op het creëren van een hoogwaardig en duurzaam leef- en woonmilieu waar bedrijven, bewoners en bezoekers zich graag willen vestigen en willen verblijven.

De Metropoolregio Amsterdam is opgericht als platform om dit doel te realiseren. De Metropoolregio Amsterdam, waarvan de regio Zuid-Kennemerland deel uitmaakt, is het unieke informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordvleugel van de Randstad. Onder de metropoolvlag maken partners afspraken op het gebied van verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid. Het metropoolgebied heeft geen harde grens; het strekt zich globaal uit van IJmuiden tot Lelystad en van Purmerend tot de Haarlemmermeer. Het vertrekpunt van het beleid van de Metropoolregio is het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040.

In dit ontwikkelingsbeleid staat het Metropolitane Landschap centraal. Om dit te realiseren is een aantal opgaven geformuleerd waarbij keuzes moeten worden gemaakt om eventuele conflicten tussen het streefbeeld van het Metropolitane Landschap met andere ontwikkelopgaven weg te nemen. Hierin is een aantal opgaves geformuleerd die niet van invloed zijn op onderhavig bestemmingsplan.

Om dit ontwikkelbeleid te realiseren, wordt de volgende hoofdstrategie onderscheiden:

1. in blijven zetten op bundeling en verstedelijking,
2. in blijven zetten op diversiteit (en menging) van steden en stadsdelen, waarbij de ruimtelijke kwaliteit leidend moet zijn voor de ontwikkeling.

Aangezien er hier sprake is van bundeling en verstedelijking, staat de visie van de metropoolregio de uitvoering van dit bestemmingsplan niet in de weg.

4.2.4 Regionaal Actieprogramma Wonen Kennemerland/IJmond 2012 t/m 2015

In het regionaal actieprogramma zijn afspraken gemaakt over de totale woningbouwplanningen op basis van onderzochte woningbehoeften. Het plan is op 13 november 2012 door het college van burgemeester en wethouders van Heemstede vastgesteld en op 18 december 2012 door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland.

Kwantitatief

Gebleken is dat in de hele regio in de periode 2011 en 2020 een behoefte is aan ruim 13.000 woningen. Voor de gemeente Heemstede komt dit neer op 608 woningen (waarvan 227 in de periode 2015-2020, de periode waarin onderhavig bestemmingsplan wordt uitgevoerd). Voor deze periode zijn er ook diverse plannen in voorbereiding. Omdat er nog geen zicht is op uitvoering hiervan, kan worden gesteld dat onderhavige woningbouw past binnen de totale behoefte.

Kwalitatief

In kwalitatieve zin wordt een onderscheid gemaakt naar koop- en huurwoningen en naar eengezins- en meergezinswoningen. Hiervoor zijn afspraken gemaakt voor de periode 2011-2015. Bijna 60% van de woningen betreffen koopwoningen en zo'n 65% van de woningen betreffen grondgebonden woningen. Omdat plan Havendreef niet in deze periode wordt gerealiseerd, kan hieraan niet worden getoetst. Wel zullen naar verwachting in de periode 2015-2020 in ongeveer dezelfde verhoudingen woningen worden gerealiseerd. Er is in onderhavig plan sprake van koopwoningen in de vorm van eengezinswoningen (61) en appartementen (15). Gezien de beperkte omvang, past dit in de kwalitatieve behoefte.

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Collegeprogramma 2014 – 2018

Voor de periode 2014-2018 zet het college in om Heemstede als een prachtige groene gemeente met goede voorzieningen en de nabijheid van werk, stad en strand te behouden en deze kwaliteiten waar mogelijk nog te versterken voor de toekomst. Het collegeakkoord berust op de volgende pijlers:

- Burgerparticipatie,
- Zorg voor elkaar,
- Behoud van het dorps karakter,
- Duurzaam omgaan met onze middelen,
- Gedegen financieel beleid.

Voor het bestemmingsplan "Havendreef" zijn met name de punten burgerparticipatie en behoud van het dorps karakter van belang.

Het college vindt het belangrijk dat de inwoners meer betrokken worden bij het reilen en zeilen van de gemeente.

Het plan voor Havendreef is in nauwe samenspraak met onder meer omwonenden tot stand gekomen. Naar aanleiding van inspraak is een eerder plan voor Havendreef gewijzigd met als resultaat dat er nu bij de omwonenden groot draagvlak bestaat voor het plan zoals dat wordt toegestaan door middel van dit bestemmingsplan.

Het college koestert het behoud van het dorps karakter van Heemstede. In de ruimtelijke ordening vertaalt dit zich naar het afwijzen van nieuwe hoogbouwplannen en het voorkomen van massale bebouwing.

Havendreef wordt een woonwijk met voornamelijk eengezinswoningen met een Heemsteeds karakter en geen massale bebouwing. In het bouwplan en dit bestemmingsplan is ook een appartementengebouw van 9 bouwlagen opgenomen. Het besluit om hieraan medewerking te verlenen is genomen in maart 2013. Er is derhalve geen sprake van een nieuw hoogbouwplan. Los daarvan kan geconcludeerd worden dat het bouwplan voor Havendreef en het bestemmingsplan "Havendreef" wordt gesteund door de pijlers van het collegeakkoord 2014-2018.

4.3.2 Algemene beleidsuitgangspunten voor bestemmingsplannen in Heemstede

De gemeenteraad heeft op 29 januari 2009 een aantal algemene uitgangspunten voor nieuwe bestemmingsplannen vastgelegd. Onderdelen van deze beleidsuitgangspunten zijn:

- 70 m² uitbreiding erfbebouwing;
- horecabeleid;
- bedrijven;
- dakkapellen;
- dakterrassen;
- beleid voor seksinrichtingen;
- woningen;
- ondergronds bouwen vastleggen;
- bomen en laanbeplanting.

De beleidsuitgangspunten worden in de regels behorende in dit bestemmingsplan zowel voor de bestaande gebouwen als de nieuwe toegepast. Er wordt aangesloten bij de regels en beleidsuitgangspunten uit de recentelijk vastgestelde bestemmingsplannen voor de bebouwde gebieden in Heemstede.

4.3.3 Herziening Beleidsstrategie Heemstede 2015

In de Herziening Beleidsstrategie Heemstede 2015 geeft de gemeente haar langetermijnvisie vorm aan de hand van de invalshoeken wonen, werken en welzijn.

wonen: voor 'wonen' streeft de gemeente naar een gedifferentieerde, kwalitatief goede woningvoorraad die zoveel mogelijk beantwoordt aan de wensen en behoeften van woningzoekenden uit Heemstede en de regio. Daarbij wordt veel belang gehecht aan een kwalitatief goede en groene woon- en leefomgeving. Voor de aanpak van de woon- en leefomgeving wordt een integrale wijksgewijze benadering voorgestaan.

werken: voor 'werken' wil de gemeente de twee bestaande locaties waar bedrijvigheid is geconcentreerd handhaven, maar niet verder uitbreiden. Voor de Nijverheidsweg e.o. wordt gekeken naar de mogelijkheden voor herstructurering en/of duurzame inrichting. Op kleinere schaal wordt de functiemenging van wonen en werken waar mogelijk gefaciliteerd door planologische inpassing van met name zakelijke dienstverlening. Op Heemstedse schaal slaat 'economie' vooral op de detailhandel. De gemeente heeft een goed en gevarieerd winkelbestand dat een grote bijdrage levert aan de levendigheid en het is dan ook van groot belang de winkelcentra levensvatbaar te houden.

welzijn: 'welzijn' is in de eerste plaats gericht om te voorkomen dat Heemstedse inwoners maatschappelijk in een achterstandssituatie belanden of sociaal buiten de gemeenschap komen te staan. Daarnaast bestaat de wens van de gemeente om voorwaarden te scheppen voor de aanbieder en instandhouding van een breedgeschakeerd pakket van voorzieningen en activiteiten.

Voorgenomen ontwikkeling zorgt voor een aanvulling op de woningvoorraad door kwalitatief goede woningen toe te voegen.

4.3.4 Welstandsnota

Op 28 maart 2013 is het op Havendreef e.o. toegespitste welstandsbeleid vastgesteld. Welstandsgebied Havendreef is voor het grootste deel omsloten door water: de Zandvaart, het Heemsteeds Kanaal en de haven. Aan de westzijde valt de grens samen met die van het welstandsgebied voor de Heemstedse Dreef (i.c. de percelen Heemstedse Dreef 36 t/m 56 en Havenstraat 43 t/m 47).

Het welstandsbeleid voor het plan Havendreef is gebaseerd op dat voor de Heemsteedse Dreef, maar vooral op dat voor de Componistenwijk. De lineaire, noord-zuid gerichte Heemsteedse Dreef vormde het hoofdelement in het Algemeen Uitbreidingsplan van Stuyt en Cuypers uit 1912 en is nog altijd een belangrijk structurelement dat van grote betekenis is voor het beeld van Heemstede. De langgerekte as met de groene middenberm, de ruime verkaveling en de relatie tussen de stedenbouwkundige opzet en de architectonische invulling is harmonisch en over het algemeen goed bewaard gebleven. De relatief forse woningen in een strakke baksteenarchitectuur met de markante pannendaken en de groene voortuinen en de erfafscheidingen in de vorm van gemetselde lage muurtjes of groene hagen zijn zeer karakteristiek.

Het grootste deel van de Componistenwijk is in de eerste helft van de 20e eeuw eveneens tot stand gekomen op basis van het Algemeen Uitbreidingsplan. De ruime verkaveling, de relatief forse woningen, veelal van het 'Heemsteedse type', de groene voortuinen en de verzorgde erfafscheidingen zijn hier kenmerkend.

Ook de haven en het Heemsteeds Kanaal vinden hun basis in het Algemeen Uitbreidingsplan. Hoewel primair om industriële redenen gegraven, vormen deze ruime waterpartijen aantrekkelijke elementen voor de huidige woonomgeving. Sinds de oplevering van bouwplan Watertoren is de balans namelijk omgeslagen van een overwegende bedrijfsomgeving naar een overwegende woonomgeving; alleen langs de oostelijke oever bevindt zich nog bedrijvigheid.

Welstandsregime

Het welstandsbeleid is gericht op het behoud en versterken van de belangrijkste karakteristieken van de bebouwing en haar omgeving. Voor de kanaal- en havenzijde is het welstandsregime bovendien gericht op het bereiken en handhaven van een bovengemiddeld welstandsniveau en op een zorgvuldige harmonie tussen bebouwing en onbebouwde (openbare én particuliere) ruimten.

Het ontwerp van Havendreef is opgesteld aan de hand van de diverse bebouwingscriteria die het welstandsbeleid voor deze locatie voorschrijft.

4.3.5 Nota Speelvisie

Spelen is behalve leuk en uitdagend ook heel belangrijk voor de lichamelijke, geestelijke en sociale ontwikkeling van kinderen. De gemeente voelt zich verantwoordelijk voor het bieden van de benodigde speelruimte en speelvoorzieningen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen formele speelruimten zoals speelplaatsen en trapveldjes en informele speelruimten zoals spelen op straat, in het bos of op grasvelden zonder voorzieningen.

Per wijk is daarom gekeken naar het aantal kinderen dat er woont en naar de aanwezige speelruimte. In de Speelvisie wordt uitgegaan van het type voorziening (speel- en sportvoorzieningen) dat er nodig is. Hiernaast zijn de speelplaatsen en aanwezige toestellen beoordeeld op speelwaarde/uitdaging en veiligheid. Bekende verzoeken aan de gemeente voor de aanpassing van speelvoorzieningen zijn ook betrokken bij de planning. In de periode 2005 en 2010 is de spreiding van de speelplaatsen en toestellen aangepakt om tot een optimale dekking te komen.

Het beleid is gericht op de aanleg van kwalitatief goede speellocaties. In het bestemmingsplan wordt de mogelijkheid voor speelvoorzieningen geboden. Het stedenbouwkundig plan voor Havendreef voorziet in het midden van de nieuwe buurt in een speelplek voor kinderen in de leeftijdscategorie van 0-12 jaar. De inrichting hiervan en de keuze van speelobjecten volgt later, eventueel in overleg met toekomstige bewoners. Voorts bieden de trappen aan het water een informele speelruimte.

5 Ruimte

5.1 Stedenbouw & planologie

5.1.1 Ladder van duurzame verstedelijking

Voor de projectlocatie geldt dat gaat om de herstructurering van een bedrijventerrein naar woningen. De bestaande kantoor- en bedrijfspanden op de locatie worden gesloopt en vervangen door nieuwbouwwoningen. De dierenwinkel komt op een andere locatie terug in het plan. Dit vindt plaats binnen bestaand stedelijk gebied. De tredes van de ladder van duurzame verstedelijking dienen goed gemotiveerd te worden. Daarvoor dient 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.

1. Actuele regionale behoefte

Uit het Regionaal Actieprogramma Wonen Kennemerland/IJmond 2012 t/m 2015 blijkt dat er voor de gemeente Heemstede een behoefte is van 608 woningen. De woningbouw van Havendreef past binnen deze behoefte zowel kwantitatief als kwalitatief (hoofdzakelijk koopwoningen in de vorm van eengezinswoningen en enkele appartementen).

2. Voorzien behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied

De realisatie van het woningbouwplan met detailhandel (dierenwinkel) en horecavoorziening vindt plaats binnen het bestaand stedelijk gebied, te weten een bestaand bedrijventerrein. Er is hier sprake van een binnenstedelijke herstructurering binnen het bestaand stedelijk gebied.

3. Passende ontsluiting

Aangezien er sprake is van een actuele behoefte en een herstructurering binnen bestaand stedelijk gebied, is een passende ontsluiting niet van toepassing.

Conclusie

Het beoogde woningbouwprogramma in het plangebied biedt kansen voor een aantrekkelijk woon- en leefmilieu met woningbouwmogelijkheden die aansluiten bij de woningbehoefte in Haarlem en Schalkwijk. De herstructurering in een bestaand stedelijke omgeving, waarbij 84 appartementen in de plaats komen voor 96 appartementen zorgt ervoor dat voldaan wordt aan de Ladder van duurzame verstedelijking.

5.1.2 Stedenbouw

Gelet op vorenstaande wordt er vanuit de gemeente de voorkeur aan gegeven het gebied zo te ontwikkelen dat het past bij het omliggende woongebied. In paragraaf 2.2 van dit bestemmingsplan wordt de stedenbouwkundige opzet beschreven en verantwoord.

Deze gelegenheid doet zich nu voor. Havendreef BV heeft de unieke mogelijkheid om het gebied te herontwikkelen tot een woongebied.

5.2 Verkeer

5.2.1 Ontsluiting

Het plangebied wordt ontsloten op de Heemsteedse Dreef, via de Havenstraat. De woningen, horeca en de bezoekers van de detailhandel (Heems) rijden via het bestaande en nieuwe stratenpatroon binnen het plangebied naar de Havenstraat, alwaar de aansluiting op de Heemsteedse Dreef zal plaatsvinden. De ontsluiting van het plangebied wijzigt dus niet.

5.2.2 Verkeersgeneratie

Goudappel Coffeng heeft een studie gedaan naar de verkeersaantrekkende werking van het nieuwe plan, afgezet tegen de verkeersaantrekkende werking van de huidige functies binnen het plangebied. Hieronder zijn de resultaten integraal weergegeven. Het volledige onderzoek (gedateerd 19 december 2012) is als bijlage 1.1 bijgevoegd.

Om de verkeersgeneratie te bepalen is het projectgebied aangehouden zoals door Hosper is ontworpen. De parkeervraag van de woningen langs de Heemstede Dreef wordt voor het grootste gedeelte opgevangen op de Havenstraat (= plangebied). Daarom zijn deze woningen in het projectgebied opgenomen, terwijl ze niet opnieuw worden ontwikkeld. Figuur 4 laat de verschillende onderdelen van de huidige situatie en de plansituatie zien.

figuur 4. Het huidige programma en het programma van de plansituatie

bedrijven	BVO huidige situatie m ²	BVO plansituatie m ²
dierenspeciaalzaak	750	915
kringloopwinkel	850	-
garage ³	1.000	-
transportbedrijf	400	-
kleinschalige Bedrijvigheid ⁴	800	400
expositieruimte Touchdowncenter	400	-
kantoor Touchdowncenter	4.500	-
daghoreca	-	160
totaal m² BVO bedrijven	9.300	1.475
woningen	aantal huidige situatie	aantal plansituatie
appartementen duur ⁵	3	15
woonhuis duur ⁶	20	79
totaal aantal woningen	23	94

In de huidige situatie zijn 3 appartementen en 20 woonhuizen aanwezig in het gebied. Er verdwijnen 3 appartementen en 2 woonhuizen en er worden 15 appartementen en 61 woonhuizen gebouwd. De verkeergeneratie van de haven is niet meegenomen in de berekening.

Op basis van de kengetallen van de C.R.O.W. is de verkeersgeneratie voor de nieuwe situatie berekend, en afgezet tegen de huidige situatie.

figuur 5. huidige en nieuwe verkeersgeneratie (bron: GoudappelCoffeng)

bedrijven	verkeersgeneratie huidige situatie		verkeersgeneratie plansituatie	
	laag	hoog	laag	hoog
dierenspeciaalzaak	239	374	291	456
kringloopwinkel	141	187	0	0
garage	91	109	0	0
transportbedrijf	16	23	0	0
kleinschalige bedrijvigheid	99	118	50	59
expositieruimte touchdowncenter	50	59	0	0
kantoor touchdowncenter	284	365	0	0
daghoreca	0	0	130	130
totaal bedrijven (mvt/dag)	920	1.235	471	645
appartementen duur	20	23	101	113
woonhuis duur	134	150	529	592
totaal woningen (mvt/dag)	154	173	630	705
totaal (mvt/etmaal)	1.073	1.408	1.100	1.350

In de huidige situatie ligt het aantal aankomsten en vertrekken dus tussen de 1.073 en 1.408 motorvoertuigen per dag. Dit strookt met eerdere (quick scan) tellingen uitgevoerd door VIA in 2011: zij kwamen op een verkeersgeneratie van ongeveer 1.400 mvt/dag.

Voor de toekomstige situatie ligt dit aantal tussen de 1.100 en de 1.350 mvt/dag: ongeveer gelijk aan de huidige situatie.

De som van het verkeer op een dag verandert dus niet, maar het tijdstip waarop het verkeer wegrijdt en binnenkomt, zal wel veranderen. Dit komt doordat het karakter van het gebied verandert: in het gebied zijn nu vooral kantoren en bedrijven te vinden, terwijl de plansituatie

voornamelijk woonhuizen bevat. Dit betekent dat het aantal vertrekkende voertuigen in de ochtend en het aantal aankomsten in de avond zullen toenemen.

Verdeling over de dag

Hierna is berekend hoe de voertuigen verdeeld zijn over de dag (zie figuur 6). Uit deze berekeningen blijkt dat in de huidige situatie in het ochtendspitsuur circa 67 voertuigen het gebied inrijden en circa 55 voertuigen het gebied uit gaan. In de plansituatie gaan nog slechts circa 35 voertuigen het gebied in en 88 voertuigen het gebied uit. Ingaand is er dus een afname van circa 32 voertuigen te verwachten en uitgaand een toename van circa 33 voertuigen in het ochtendspitsuur

figuur 6. verdeling over de dag (bron: GoudappelCoffeng)

ochtendspitsuur (08.00-09.00 uur)	verkeersgeneratie huidige situatie		verkeersgeneratie plansituatie	
	In	uit	In	Uit
bedrijven				
dierenspeciaalzaak	15	15	19	19
kringloopwinkel	8	8	0	0
garage	5	5	0	0
transportbedrijf	1	1	0	0
kleinschalige bedrijvigheid	5	5	3	3
expositieruimte touchdowncenter	3	3	0	0
kantoor touchdowncenter	29	3	0	0
daghoreca	0	0	6	6
totaal bedrijven	66	40	28	28
appartementen duur	0	2	1	10
woonhuis duur	1	13	6	50
totaal woningen	1	15	7	60
totaal mvt in het spitsuur	67	55	35	88

5.2.3 Verkeersafwikkeling

Om te bepalen wat de toename van 33 vertrekkende voertuigen in de ochtendspits en de afname van 32 aankomende voertuigen in de ochtendspits voor gevolg heeft op de verkeersafwikkeling is door Goudappel Coffeng een aanvullend onderzoek verricht (Verkeersafwikkeling Havendreef, 8 oktober 2013). Dit onderzoek is als bijlage terug te vinden. Hieronder zijn de conclusies van dit onderzoek integraal overgenomen.

De voorgestelde ontwikkeling Havendreef heeft geen/weinig effect op de verkeersafwikkeling op de kruispunten Heemstedse Dreef - Johan Wagenaarlaan/Zandvaartkade en Heemstedse Dreef - Havenstraat. De planontwikkeling zorgt niet voor een toename van verkeer, maar voor een andere verdeling van het verkeer over de dag. Als gevolg van de planontwikkeling zal de verkeersafwikkeling in de ochtendspits iets verslechteren, terwijl deze in de avondspits juist iets zal verbeteren. Per saldo levert dit een positieve bijdrage aan de huidige situatie, zij het gering. Immers zijn er voornamelijk doorstromingsproblemen te verwachten in de avondspits, terwijl de doorstroming in de ochtendspits acceptabel is volgens de gangbare normen.

In de huidige situatie heeft verkeer vanaf de Havenstraat moeite om de Heemstedse Dreef op te rijden. Dit probleem is vooral merkbaar in de avondspits. Dit komt doordat de strook voor rechtdoorgaand verkeer wordt geblokkeerd door een lange rij auto's die wachten voor het verkeerslicht.

Het kruispunt Heemstedse Dreef - Johan Wagenaarlaan/Zandvaartkade zit op dit moment aan zijn capaciteit, met name in de avondspits. Met de autonome groei van het verkeer zijn in de toekomst structurele verkeersproblemen te verwachten, zowel in de ochtend- als de

avondspits. Dit heeft gevolgen voor de (toekomstige) bewoners van de Havenstraat: Vanwege terugslag op het kruispunt wordt de Heemstedse Dreef geblokkeerd. Dit effect zal zich voordoen ongeacht de nieuwbouwwontwikkeling.

Goudappel Coffeng ziet verschillende mogelijkheden om de doorstroming op de kruispunten in de toekomst te verbeteren. Oplossingen zijn denkbaar op de schaal van het kruispunt (geen naloop voor voetgangers, busprioriteit aanpakken, een extra opstelvak Zuid-Noord aanbieden) als op hoger schaalniveau (herdistributie van verkeersstromen).

Besloten is om het kruispunt Heemstedse Dreef – Postlaan – Van den Eijndekade te voorzien van een verkeersregelinstallatie (vri) voor de conflictpunten tussen fietsverkeer en autoverkeer en de linksaffer vanuit de Heemstedse Dreef naar de Van den Eijndekade. In het besluit wordt ingegaan op de effecten van deze vri op de ontwikkeling van Havendreef. Het besluit geeft aan dat de komst van de vri vooralsnog geen wijzigingen voor Havendreef (i.c. fietsoversteekplaats Havenstraat-Heemstedse Dreef) met zich meebrengt.

5.2.4 Parkeren

Het plan is getoetst aan de "Nota Parkeernormen Heemstede 2010". Hierbij is uitgegaan van de categorieën "woning duur" (> € 338.250 pr.peil 1-1-2009) en "rest bebouwde kom" en is rekening gehouden met het openbare gebruik van de parkeerplaatsen op maaiveld, het privé-gebruik van de parkeerplaatsen op eigen terrein en in de halfondergrondse kelder en met dat de dierenspeciaalzaak de parkeerbehoefte op eigen terrein opvangt.

In de parkeergarage komt plek voor 93 auto's en op maaiveld worden 62 parkeerplaatsen gerealiseerd. Daarnaast zijn er nog 13 opritten voor de woningen. Een oprit mag volgens de CROW-publicatie 182 voor 0,8 parkeerplaats meegeteld worden, waardoor de 13 opritten voor 10 parkeerplaatsen meetellen. Ten behoeve van het nieuwbouwproject worden er dus in totaal 165 parkeerplaatsen gecreëerd.

Omdat het totale gebied (inclusief Havenstraat en een gedeelte van de Heemstedse Dreef) een afgesloten gebied is, is dit als totaal gezien waarbij voor de bestaande bouw de parkeernorm voor nieuwbouw is gehanteerd. Voor de bestaande bouw zijn 32 openbare plekken op maaiveld nodig. Fysiek zijn deze $62 + 32 = 94$ plekken verdeeld over nieuw en bestaand openbaar gebied.

figuur 7. parkeerbalans woningen (bron: HBB, 11 juli 2013)

Programma	type	eengezinswoningen	appartementen								
Woningen	EG woningen 5,40 / 6,15 Zandvaart, tussenwoning	12									
	EG woningen 5,40 Zandvaart, hoekwoning	12									
	EG woningen 5,40 met tuin	23									
	EG woningen 5,40 met terras aan water	14									
	Levensloop bestendig wonen - appartementen		15								
Totaal		61	15								
Overige	Heems (m2 BVO)	915		parkeren op eigen terrein							
	Horeca plint kopgebouw (m2 BVO)	160									
Behoefte				Norm	Aantallen						
Dure eengezinswoningen		61		2,1	128						
Levensloop bestendig wonen - appartementen		15		2,1	32						
Horeca		160		7	11						
Totaal					171						
Weging aanwezigheidspercentages				Percentages				Aantallen			
Woningtypes				Werkdag/middag	Werkdag/avond	Zaterdag	Zondag	Werkdag/dag	Werkdag/avond	Zaterdag	Zondag
Dure eengezinswoningen				60%	100%	60%	70%	77	128	77	90
Levensloop bestendig wonen - appartementen				60%	100%	60%	70%	19	32	19	22
Horeca				100%	0%	100%	100%	11	0	11	11
								107	160	107	123
Aanwezige plekken				aantal	weging	Aantal geldend					
Maaiveld openbaar				62	1	62					
Opritten				13	0,8	10					
Parkeergarage				93	1	93					
Totaal						165					
Balans met weging aanwezigheidspercentages						6		(verschil door afronding mogelijk)			

Ten behoeve van het plan is een parkeerbalans gemaakt (zie bovenstaande figuur). Hieruit blijkt dat er voor het plan een parkeerbehoefte is van 171 parkeerplaatsen. Na weging van de aanwezigheidspercentages uit de parkeernormennota (bijlage 4) kan geconcludeerd worden dat er op het piekmoment 160 parkeerplaatsen nodig zijn. Er worden in totaal 165 parkeerplaatsen gerealiseerd, waardoor er voldoende parkeerplaatsen zijn op de piekbehoefte op te vangen.

Er is ook gekeken naar de dierspecialzaak Heems. Uitgangspunt is dat Heems het parkeren op eigen terrein oplost. In het plan worden op eigen terrein 10 parkeerplaatsen gerealiseerd. Ook voor Heems is een parkeerbalans gemaakt waarbij gekeken is naar de maximale parkeerdruk op een bepaald moment op basis van brongegevens geleverd door Heems Heemstede.

figuur 8. parkeerbalans Heems (bron: HBB, september 2013)

Berekening parkeren HEEMS											
		Door de week					Zaterdag				
BEZOEKERS HEEMS		90%			max. bij		90%			max. bij	
Tijdstip	betalend	bezoekers	met auto	gem 10 min	gem 15 min	betalend	bezoekers	met auto	gem 10 min	gem 15 min	
9-10 uur	4	5	4	1	1	7	10	9	1	2	
10-11 uur	9	12	11	2	3	17	23	21	4	5	
11-12 uur	11	15	14	2	3	22	30	27	5	7	
12-13 uur	13	17	15	3	4	25	34	31	5	8	
13-14 uur	15	20	18	3	4	29	40	36	6	9	
14-15 uur	15	21	19	3	5	30	41	37	6	9	
15-16 uur	17	23	21	4	5	34	47	42	7	11	
16-17 uur	18	25	22	4	6	36	50	45	7	11	
Totaal	100	138				200	275				

Bij een gemiddeld bezoek van 15 minuten zijn er door de week maximaal 6 parkeerplaatsen per uur benodigd. Op de zaterdag is er een piekbehoefte tussen 15.00 uur en 17.00 uur van 11 parkeerplaatsen. Door de week is er een overschot aan parkeerplaatsen. Op zaterdag kan er op piekmomenten een klein tekort (1 parkeerplaats) zijn. Er zal dan gekeken moeten wor-

den of er in de nabijheid voldoende parkeergelegenheid is. Hiervoor worden de nabijgelegen parkeerplaatsen van de huidige woningen getoetst in een parkeerbalans:

figuur 9. parkeerbalans Havenstraat-Dreef (bron: HBB, 11 juli 2013)

PARKEREN HAVENSTRAAT-DREEF			
Behoefte		Norm	Aantallen
Dure eengezinswoningen	18	2,1	38
Totaal			38
NB op de hoek Havenstraat-Dreef zijn 2 bedrijfspanden. Parkeren overdag geen probleem			
Aanwezige plekken	aantal	weging	Aantal geldend
Maaiveld openbaar	32	1	32
Opritten	7	0,8	6
Totaal			38
Balans HAVENSTRAAT - DREEF			0

BALANS ZATERDAGMIDDAG HAVENSTRAAT-DREEF-HEEMS		
Aanwezigheid op zaterdagmiddag (CROW)	60%	23
Balans op zaterdag		15
Conclusie: voldoende om de disbalans van Heems op zaterdag op te vangen		

Hieruit blijkt dat er op zaterdagmiddag, het piekmoment van Heems, voldoende parkeergelegenheid is in de nabije omgeving om de piek voor Heems op te kunnen vangen.

Daarnaast is gekeken naar de uitwisselbaarheid van de diverse parkeerplaatsen (figuur 10).

figuur 10. uitwisselbaarheid

Uitwisselbaarheid:		
In parkeerbak	Levensloop bestendig wonen (2 per woning)	30
	Terraswoningen (2 per woning)	28
	Plekken personeel horeca	0
	Losse verkoop eengezinswoningen (verplicht bij woningen)	35
		93
Woningen 's avonds (drukste moment) op maaiveld		
	Norm voor woningen eigen gebruik is	2,1
	Aantal woningen op maaiveld (excl terraswoningen en kopgebouw)	47
	Nodig voor bewoners 'op maaiveld' = 2,1 * 47	99
	Nodig voor bezoekers van terraswoningen + kopgebouw = 0,3 * (14+15) =	9
	Totaal nodig op maaiveld voor bewoners en bezoekers	107
	Nodig op maaiveld exclusief verkochte pp in bak = 107-35 (p.garage) =	72
Beschikbaar werkelijk op maaiveld		
	Maaiveld openbaar	62
	Opritten (13*0,8)	10
	Totaal werkelijk beschikbaar	72
Balans op maaiveld drukste moment = werkdag 's avonds		
0		
Drukste bezoekersmoment = zondag		
	Aanwezigheidspercentage woningen	70%
	Maximaal nodig op maaiveld exclusief verkochte pp in bak	72
	Behoefte op maaiveld (70% * 72=)	51
	Extra behoefte op zondag voor horeca	11
	Totale behoefte op maaiveld op zondag	62
	Totaal beschikbaar op maaiveld	72
Balans op maaiveld drukste bezoekersmoment = zondag*		
11		

* verschil mogelijk door afronding

Uit figuur 10 blijkt dat op het drukte moment (werkdag 's avonds) er een neutrale balans is van 0. Dit betekent dat er voldoende parkeergelegenheid is om de vraag op te vangen. Daarnaast blijkt dat op het drukste bezoekersmoment (zondag) zelfs een positieve balans is, waarbij er zelfs 11 parkeerplaatsen 'over' zijn.

Geconcludeerd kan worden dat het voorliggende project voorziet in voldoende parkeerplaatsen voor de nieuwbouw, de huidige woningen en de eventuele bezoekers.

6 Milieu

6.1 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.

Kader

De adviesafstanden hangen samen met gebiedskenmerken. Het is mogelijk om door middel van maatregelen overlast te beperken en daardoor af te wijken van de afstanden. In dit geval zal aangetoond moeten worden welke maatregelen worden genomen om de overlast te beperken. Aan de hand hiervan kan dan gemotiveerd worden afgeweken van de standaard adviesafstanden

figuur 11. richtafstandentabel (bron: VNG bedrijven en milieuzonering)

Milieucategorie	Richtafstand tot omgevingstypische rustige woonwijk en rustig buitengebied	Richtafstand tot omgevingstypische gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Relatie met plangebied

Het plangebied ligt aan de haven van Heemstede en grenst aan de westkant aan de bestaande woonkern. Aan de oostkant bevindt zich een kantoren/bedrijventerrein. Enkele kavels zijn daar bestemd als GD-13 Gemengde doeleinden 13 waar een maximale milieucategorie van 3.1 mogelijk is. Hiervoor geldt een richtafstand van 50 meter tot de gevel van een woning. De te ontwikkelen woningen van Havendreef liggen op minimaal 50 meter afstand. Hiermee wordt voldaan aan een goed woon en leefklimaat voor de woningen en worden de bestaande bedrijven niet belemmerd in hun bedrijfsvoering door de komst van deze woningen.

Aan de westkant liggen de bestaande woningen aan de Heemstedse Dreef en de Havenstraat. De dierspecialzaak Heems krijgt een nieuwe plek binnen het projectgebied. Een dierspecialzaak is aan te merken als een categorie 1 bedrijf (SBI code 47 detailhandel. Hiervoor geldt een richtafstand van 10 meter (geluid) ten opzichte van de gevels van wonin-

gen. In de planvorming is hier rekening mee gehouden en de afstanden zijn minimaal 10 meter.

In het nieuw te realiseren woongebouw op de kop van de haven komt een horecavoorziening. De horecavoorziening is aan te merken als categorie 1 bedrijf (SBI code 561). Ook hier geldt een afstand van 10 meter tot de bestaande gevels van woningen. De afstand tot de bestaande woningen en tot de nieuwe woningen is groter dan 10 meter. Het gebouw zelf herbergt ook woningen op de verdiepingen en krijgt een gemengde bestemming. Het horecagedeelte zal bovendien moeten voldoen aan de eisen uit het Activiteitenbesluit. Hiermee wordt voldoende voorzien in een goed woon- en leefklimaat van de bovenliggende woningen.

6.2 Bodem

Voor bodem en bodemverontreiniging is de Wet bodembescherming (Wbb) inclusief de aanvullende besluiten leidend. In de Wbb wordt een algemeen beschermingsniveau ingesteld voor de bodem ten aanzien van het voorkomen van nieuwe verontreiniging van de bodem. De Wbb geeft regels voor bodemverontreiniging, waarvan sprake is als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de voor die stof geldende streefwaarde overschrijdt. Of een verontreiniging acceptabel is, hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden.

Voor de voorgenomen ontwikkeling is verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (zie bijlage). In opdracht van Havendreef B.V. heeft BK Bodem B.V. (BK) in de periode van maart 2013 tot en met april 2013 een verkennend actualisatie bodemonderzoek uitgevoerd op de locatie Havendreef te Heemstede.

Het doel van het verkennend bodemonderzoek, het verkennend waterbodemonderzoek en het asbest-in-grondonderzoek is het vaststellen van de huidige bodemkwaliteit op de locatie in verband met de voorgenomen locatieontwikkeling.

Bijlage 1.2 van het rapport van BK geeft een overzicht kaart met de drie onderzochte deelloccaties. De resultaten worden hieronder vermeld.

Bodemonderzoek A Gemeente Heemstede

In het onderliggend bodemonderzoek ter actualisatie is ter plaatse van boring A001 (0,70-1,00 m -mv) zintuiglijk minerale olie waargenomen. Er zijn echter geen verhoogde gehalte minerale olie en/of vluchtige aromaten aangetoond.

De bovengrond op het noordoostelijk deel (AM2) is ten hoogste licht verontreinigd met lood en PAK. De bovengrond op het zuidwestelijk deel (AM1) is ten hoogste licht verontreinigd met kwik en PAK. In de ondergrond (A006 van 1,0 -1,5 m -mv) zijn licht verhoogde gehalten kobalt, koper, kwik, lood en PCB's aangetoond.

Het grondwater is licht verontreinigd met xylenen (zie tabel 5 onderzoek BK). De herkomst van deze verontreiniging is mogelijk te relateren aan een voormalige benzinetank van 2.000 liter met vul- ontluchtingspunt en pomp welke zich op het aangrenzend perceel heeft bevonden.

Deze deelloccatie is voldoende onderzocht, er geen sprake van een vermoeden van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

Bodemonderzoek B Parkeergarage (= ook gemeente Heemstede)

Zowel de bovengrond van BM1 (0-0,5 m -mv) en BM2 (0-0,7 m -mv) als de diepere ondergrond van BM3 (3,50-4,20 m -mv) is niet verontreinigd met de geanalyseerde parameters. In ondergrond mengmonster BM4 (0,5-1,5 m -mv) is een licht verhoogd gehalte lood aangetoond.

Ter plaatse van de zintuiglijke waarnemingen B006 (1,4-2,0 m-mv) en B012 (1,0-1,5 m-mv) is een licht verhoogd gehalte minerale olie aangetoond.

Het grondwater is licht verontreinigd met xylenen (zie tabel 5 onderzoek BK). De herkomst van deze verontreiniging hangt mogelijk samen met de minerale olie verontreiniging ter plaats van het voormalige Zilveren Kruis gebouw waar een in-situ sanering heeft plaats gevonden.

Aangezien er slechts lichte verontreinigingen zijn aangetoond is aanvullend onderzoek niet nodig. Wel dient men bij grondwerkzaamheden alert te zijn op het destijds aangebrachte doek. Mogelijk dat zeer plaatselijk nog een kleine spot minerale olie aanwezig is.

Deze deellocatie is voldoende onderzocht, er geen sprake van een vermoeden van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

Bodemonderzoek C Overig terrein(= Havenreef BV)

In bovengrond mengmonster CM1 (0-0,5 m -mv) en CM3 (0-1,0 m-mv) zijn licht verhoogde gehalten kwik, lood, zink, PAK en minerale olie aangetoond. In bovengrond mengmonster CM2 (0,5-1,0 m -mv) is alleen een licht verhoogd gehalte kwik aangetoond.

In ondergrond mengmonster CM4 (0,80-1,50 m-mv) zijn licht verhoogde concentraties kwik, lood, zink en minerale olie aangetoond.

Het grondwater ter plaatse van peilbuis C015 is licht verontreinigd met xylenen. De herkomst van deze verhoogde concentratie is mogelijk te relateren aan diverse olie gerelateerde activiteiten in het verleden zoals een voormalig pompeiland, opslag van minerale olie en oliewater-afscheiders.

Ter plaatse van peilbuis C017 is een licht verhoogde concentratie barium aangetoond.(zie tabel 5). De herkomst van deze verontreiniging met barium is onbekend. Waarschijnlijk is de verontreiniging een verhoogde achtergrondconcentratie.

Op basis van het onderliggend actualisatie onderzoek en voorgaande onderzoeken zijn op de locatie de volgende verontreinigingssspots aangetoond;

1. Kanaalweg 2A is niet geactualiseerd want inpandig en in tuin. Sterke verontreiniging met arseen in grond (0,8-1,8 m -mv) en grondwater, beide niet afgeperkt;
2. Kanaalweg 15: de drie genoemde spots zijn middels het actualisatie onderzoek niet terug gevonden. Hierbij is het mogelijk dat de werkelijke verontreinigingsvolumes kleiner zijn dan werd ingeschat of dat een deel van de verontreiniging middels natuurlijke afbraak is verminderd. Opgemerkt wordt dat daarmee niet geheel kan worden uitgesloten dat er een matig tot sterke verontreiniging aanwezig is.
3. Havenstraat 81: minerale olie in het grondwater en een andere spot met sterke verontreiniging met minerale olie in de grond (0,7-1,0 m-mv) welke overlapt met sterk verontreinigde puin houdende grond met koper, lood, zink en minerale olie, allen niet afgeperkt;
4. RE1 voormalig asbestfabriek; sterke verontreiniging met niet hecht gebonden asbest aangetoond welke niet is afgeperkt.
5. Havenstraat 65: naftaleen en de matig verhoogde concentraties ethylbenzeen en arseen in het grondwater zijn is het actualisatie onderzoek weerlegd door peilbuis C105.

In onderliggend bodemonderzoek zijn er geen nieuwe gevallen van ernstige bodemverontreiniging aangetoond. Op de deellocatie zijn een aantal gevallen van ernstige bodemverontreiniging reeds gedefinieerd. Op deze deellocatie dient aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd te worden naar de inpandige verontreinigingen en de aangetoonde asbest in grond verontreiniging.

Conclusie

Met dit bodemonderzoek is de huidige bodemkwaliteit vastgelegd. Deellocaties A en B zijn voldoende onderzocht en hier is geen sprake van een ernstige bodemverontreiniging. Voor deellocatie C geldt een andere conclusie: de hypothese 'verdacht' is juist gebleken. Het uitvoeren van een nader bodemonderzoek naar de aard, mate en omvang van de verontreiniging met asbest is noodzakelijk.

Voor het realiseren van het project op deellocatie C is een BUS melding of saneringsplan noodzakelijk. De provincie Noord-Holland is hiervoor bevoegd gezag.

Hoewel een deel van de locatie, na het verwijderen van de betonvloer en -fundering nog nader onderzocht moet worden op asbest in grond is de locatie naar verwachting geschikt te maken voor de functie wonen.

Een eventuele omgevingsvergunning voor het realiseren van woningen op deellocatie C treedt pas in werking nadat voldaan is aan de BUS melding of het saneringsplan.

6.3 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de gevaren die mensen lopen als gevolg van aanwezigheid in de directe omgeving van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Er kan onderscheid worden gemaakt tussen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden bewaard en/of bewerkt, transportroutes waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd en ondergrondse buisleidingen. De aan deze activiteiten verbonden risico's moeten tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijven.

Het wettelijk kader voor risicobedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Normen voor ondergrondse buisleidingen is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Bij de beoordeling van de externe veiligheidssituatie zijn twee begrippen van belang:

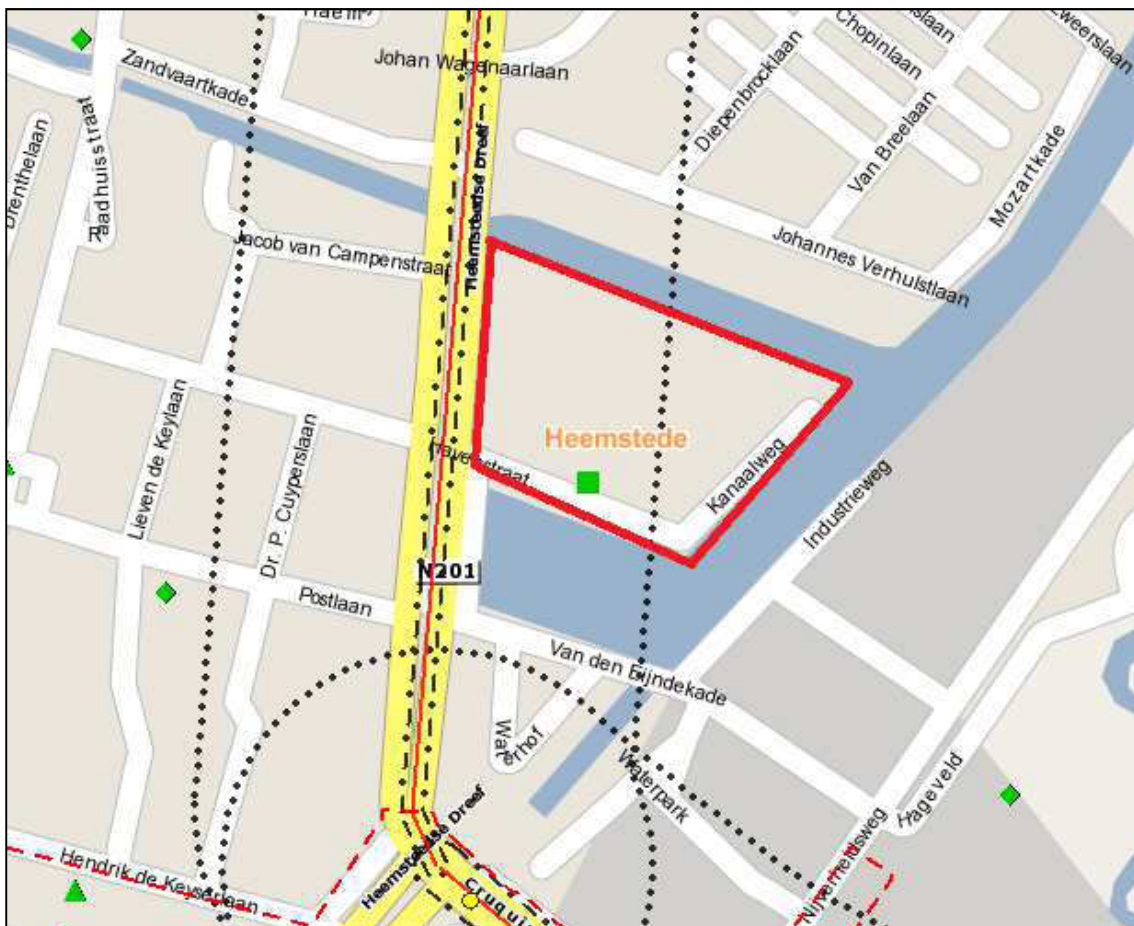
Plaatsgebonden risico (PR): Risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongevoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken 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 ongevoon 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.

Risico-inventarisatie

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 12. uitsnede risicokaart (www.risicokaart.nl geraadpleegd op 23 mei 2013)



Op de professionele risicokaart is te zien dat het projectgebied met de westelijke helft binnen de contour ligt van het transport van gevaarlijke stoffen.

Gemeente Heemstede heeft onder andere te maken met vervoer van propaan naar Gemeente Zandvoort en Gemeente Bloemendaal en met doorgaand transport van LPG van het tankstation Tankenstein in Haarlem. De N201 is een provinciale weg en als zodanig vrij gegeven voor vervoer van gevaarlijke stoffen. De N208 is door de provincie opgenomen in het Kwaliteitsnet Goederenvervoer en wordt veel gebruikt door regionaal vrachtverkeer zonder herkomst of bestemming in Heemstede.

Plaatsgebonden risico

Beide eerder genoemde wegen hebben geleid tot de te verwachte vervoersstromen geen 10-6/jaar PR-contour (<8.000 LPG-tankwagens/jaar).

Groepsrisico

De projectlocatie ligt deels binnen het invloedsgebied (120 meter) van de N201, maar buiten het invloedsgebied (meer dan 200 meter) van de N208. 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 Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen 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 (bulkvervoer) stof-
fen 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) stof-
fen 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 bebou-
wing) of in Tabel 8 (2-zijdige bebouwing) wordt 10% van de oriëntatiewaarde niet overschre-
den.

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 bere-
kenen als een risicoanalyse ten behoeve van een vervoers- of omgevingsbesluit wordt uitge-
voerd.

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 basis van telgegevens uit 2002 dat er van de stofcategorie code GF3 244 wa-
gens reden. Daarnaast is van belang dat sprake is van 2-zijdige bebouwing naast de N201 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 tussen de 120 en 150 meter van de N201.
Uit tabel 8 van de HART valt op te maken dat 244 wagens van de stofcategorie GF3 zijn toe-
gestaan op een afstand van 150 meter bij een dichtheid van 700 personen.

figuur 13. 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 94 woningen aan wordt toegevoegd, worden er conform tabel 4.3 van de HART 226 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 14. 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 296 (70+226) personen per hectare wordt na de realisatie van de 94 woningen. Omdat 244 wagens van de stofcategorie GF3 zijn toegestaan op een afstand van 150 meter bij een dichtheid van 700 personen, blijft met een dichtheid van 296 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 bedrijvigheid en kantoorruimte aanwezig. Op dit moment bevinden zich dus al mensen binnen het plangebied. Er is 4500m² aan kantoorruimte aanwezig en 4800m² aan bedrijfsruimte. Op basis van de kengetallen van het HART betekent dit dat er voor de kantoorruimte 150 personen en voor de bedrijfsruimte 48 personen aanwezig zijn. Dit levert een totaal van 198 personen die zich binnen het plangebied bevinden in de huidige situatie.

Het groepsrisico zal naar verwachting iets toenemen. Dit zal echter zeer beperkt blijven; het groepsrisico valt onder de vuistregels en de woningbouw komt in de plaats van bedrijven en kantoren, waardoor er slechts sprake is van een verschuiving van het risico aangezien in de huidige situatie de personen voornamelijk overdag aanwezig zijn en in de nieuwe situatie 's avonds.

Toekomstige ontwikkelingen

De Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen geeft aan dat indien er sprake is van een toename van het groepsrisico een aanduiding opgenomen dient te worden van de redelijkerwijs voorzienbare vervoerstromen in de toekomst (periode van tien jaar) met in begrip van een aanduiding van de invloed daarvan op het groepsrisico en de bijdrage in hoofdlijnen van de aanwezige en van de redelijkerwijs voorzienbare toekomstige (periode van tien jaar) (beperkt) kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico.

Het bestemmingsplan waar de transportroute is gelegen is vastgesteld in 2011 voor een planperiode van 10 jaar. In dit bestemmingsplan zijn ontwikkelingen meegenomen die in 2011 voorzien waren. Deze zijn bij het opstellen van het bestemmingsplan getoetst op het aspect externe veiligheid. Nieuwe ontwikkelingen met invloed op de hoeveelheid vervoerstromen of kwetsbaren objecten dienen op zich zelf beoordeeld te worden.

Bestrijding, beperking en in veiligheid brengen

De Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen geeft aan dat indien er sprake is van een toename van het groepsrisico de mogelijkheden in kaart gebracht moeten worden van de

voorbereiding op de bestrijding van en de beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de route of het tracé om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet.

Over bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en personen in veiligheid brengen indien een ramp of zwaar ongeval zich voordoet, geeft regionale brandweer advies.

Conclusie

Het milieuaspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied.

6.4 Ecologie

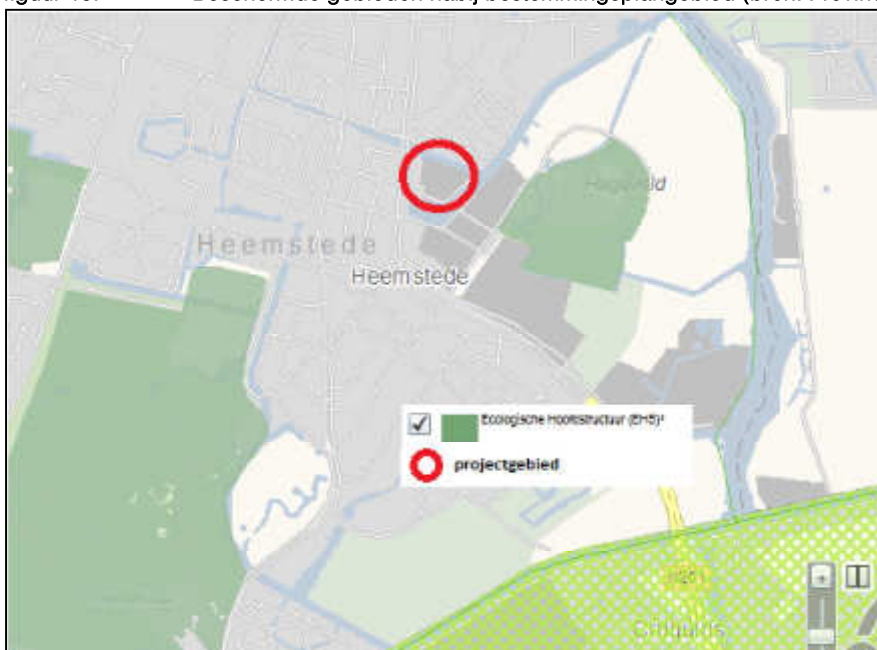
De natuurwetgeving in Nederland kent twee sporen: de soortenbescherming en de gebiedsbescherming. Hiervoor zijn twee wetten actief: de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998. In beide wetten zijn naast het nationaal natuurbeschermingsbeleid ook tal van internationale verdragen en richtlijnen verankerd, zoals de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn.

Ten behoeve van deze ontwikkeling is een quickscan uitgevoerd naar de effecten op beschermde soorten en gebieden (Dresme & Van der Valk, 13 mei 2013). De quickscan is bijgevoegd in de bijlagen en de resultaten worden in deze paragraaf per onderdeel beschreven.

Natuurbescherming

Het projectgebied is niet in of nabij de Ecologische Hoofdstructuur of Natura 2000-gebied gelegen, zie afbeelding 16. De meest nabijgelegen Natura 2000-gebied is Kennemerland-Zuid en het beschermde natuurmonument Huis te Manpad dat binnen de grenzen van Kennemerland-Zuid is gelegen en tevens aangeduid is als Ecologische Hoofdstructuur. De afstand van het projectgebied en Kennemerland-Zuid is ongeveer 2 kilometer. De afstand tot het meest nabijgelegen Ecologische Hoofdstructuur is ongeveer 250 meter. Gezien de afstand en het tussengelegen stedelijke gebied worden geen effecten verwacht op de ecologische Hoofdstructuur of Natura 2000-gebieden als gevolg van de sloop en bouwwerkzaamheden. Op lange termijn worden ook geen effecten verwacht die van betekenis kunnen zijn voor de natuurwaarden van de beschermde gebieden.

figuur 15. Beschermde gebieden nabij bestemmingsplangebied (bron: Provinciale Verordening)



De nieuwe woningen vervangen een bedrijventerrein. Een toename van verkeer is niet te verwachten, waardoor geen toename in stikstofdepositie op de beschermde gebieden verwacht kan worden.

Soortenbescherming

Vleermuizen

Diverse gevels van de panden hebben geschikte invliegopeningen voor vleermuizen. Vooral het voormalige woonhuis met schuin dak aan de noordzijde van het projectgebied heeft geschikte invliegopeningen. Bomen zijn voor vleermuizen van belang voor de aantrekking van insecten en luwte om te jagen. Ook het water rondom Havendreef dat in verbinding staat met de Zuider Buiten Spaarne en Ringvaart heeft een aantrekkingskracht op vleermuissoorten zoals watervleermuis en meervleermuis. Aan de Havenstraat staan diverse kleinere bomen, die vanwege de geringe stamomvang geen geschikte boomholtes bevatten die als verblijfplaats van vleermuizen kunnen dienen. De panden hebben geschikte invliegopeningen en momenteel kunnen verblijfplaatsen van vleermuizen niet uitgesloten worden. Omdat de aanwezige bomen en het water aantrekkelijk is voor vleermuizen is een jaarrond vleermuisonderzoek uitgevoerd, om verblijfplaatsen van vleermuizen uit te sluiten dan wel vast te stellen

Broedvogels

Er zijn geen nesten aangetroffen van jaarrond beschermde vogels. Vliegende huismussen zijn wel waargenomen, maar nestlocaties zijn vermoedelijk buiten het projectgebied gelegen. Vanwege de platte daken bieden de te slopen panden, behalve het bestaande woonhuis, geen geschikte nestlocaties. In een van de panden zijn ongeveer 5 nesten van duiven waargenomen. Omdat duiven in de garage broeden, kunnen roofvogels zoals sperwer worden uitgesloten. Buiten het broedseizoen zijn nesten van duiven niet beschermd. Zwaluwen zijn niet waargenomen en worden, vanwege het ontbreken van archiefwaarnemingen, niet verwacht. Geadviseerd wordt om tussen september 2013 en februari 2014 het pand te slopen, of in de dezelfde periode (telkens) een jaar later.

Aanvullend vleermuisonderzoek

Vanwege de geschikte invliegopeningen in de te slopen panden, het aanwezige water en de aanwezige bomen kunnen verblijfplaatsen van vleermuizen worden verwacht. Vleermuizen maken gebruik van een netwerk van verschillende verblijfplaatsen en verhuizen regelmatig van verblijfplaats. Een onderzoek naar vleermuizen conform het vleermuisprotocol wordt aanbevolen.

Het vleermuisprotocol wordt door het bevoegd gezag, de minister van EL&I, als de beste beschikbare onderzoeksmethodiek gezien. Een volledig vleermuisonderzoek bestaat uit drie avondbezoeken en 1 ochtendronde, tussen mei en begin oktober. Dit onderzoek is inmiddels uitgevoerd in deze periode door Dresmé & Van der Valk (zie bijlage 1.5). Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat een zomerverblijfplaats en een paarverblijfplaats aanwezig is binnen het plangebied. Met de sloop van de gebouwen gaat 1 zomerverblijfplaats en 1 paarverblijfplaats verloren van de gewone dwergvleermuis. Voor het verwijderen van de vaste verblijfplaatsen is een ontheffing van de Flora- en faunawet nodig. Deze ontheffing is inmiddels aangevraagd.

In de aanvraag wordt vermeld welke maatregelen worden genomen om de leefomgeving van de ter plaatse aangetroffen gewone dwergvleermuis te handhaven en te voorkomen dat het dier door sloopwerkzaamheden wordt verstoord.

1. De werkzaamheden worden zodanig gepland dat de verblijfplaats van de vleermuis in de minst kwetsbare periode ongeschikt wordt gemaakt en/of gesloopt. Dit is de paarperiode tussen augustus en november.

2. 6 Maanden voordat de verblijfplaatsen ongeschikt worden gemaakt/gesloopt, worden er 4 tijdelijke vleermuiskasten (model A) opgehangen.
3. In de nieuwbouw worden 4 definitieve vleermuisverblijfplaatsen gerealiseerd.

De Dienst Regelingen van het Ministerie Economische Zaken, Landbouw en Innovatie hanteert het principe "nee, tenzij". Voor onder meer de gewone dwergvleermuis heeft de dienst een soortenstandaard ontwikkeld. Deze soortenstandaard bevat een aantal kenmerkende ecologische aspecten van de soort, evenals een set basis- of standaardmaatregelen, die een initiatiefnemer die een ruimtelijke ingreep overweegt waarbij een beschermde soort is betrokken, kan of moet nemen. Van deze maatregelen staat grotendeels vast dat ze een positief effect hebben op de instandhouding van de bedreigde soort. In de lokale situatie zal het effect van de ruimtelijke ingreep op de – in dit geval – dwergvleermuis moeten worden beoordeeld om te zien of met de genoemde algemene maatregelen overtreding van de wet kan worden voorkomen. Een deskundige op het gebied van de soort en situatie moet dit bepalen. Gelet op de door Havendreef BV aangegeven maatregelen kan er redelijkerwijs van uit worden gegaan dat de ontheffing wordt verkregen.

Conclusie

Als gevolg van het project worden geen effecten op de Ecologische hoofdstructuur of Natura 2000-gebieden verwacht.

Beschermde plantensoorten en broedvogels worden ter plaatse van het projectgebied aan de Havenstraat en Kanaalweg niet verwacht. Nesten van niet jaarrond beschermde soorten worden wel verwacht, nesten van duiven zijn aangetroffen. Buiten het broedseizoen (tussen september en februari), als de nesten niet worden gebruikt, kunnen de panden worden gesloopt. Een ontheffing van de Flora- en faunawet is dan niet nodig.

Voor het verwijderen van vaste verblijfplaatsen van de vleermuizen is wel een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet nodig. Deze is aangevraagd bij de Dienst Regelingen van het Ministerie EL&I.

6.5 Geluid

In het kader van de Wet geluidhinder dient de geluidbelasting ten gevolge van zoneringsplichtige bronnen ter plaatse van het project, inzichtelijk te worden gemaakt. BK Geluid & Trillingen heeft in mei 2013 een akoestisch onderzoek uitgevoerd. (zie bijlage 1.3)

Het plangebied is niet gelegen binnen de zone van een spoorlijn, tram- of metroweg. Het plangebied is ook niet gelegen binnen de zone van geluidgezoneerde industrieterreinen. Het akoestisch onderzoek heeft daarom alleen betrekking op wegverkeer.

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. In onderstaande tabel 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 1. hoogte geluidsbelastingen op het bouwplan

Weg	Hoogte (m)	Dag	Avond	Nacht	Lden	Lden incl aftrek
Heemsteedse Dreef	4,50	57	54	48	58	53
Plangebied W101	4,50	49	46	40	50	
Plangebied W102	1,50	46	43	38	47	
Plangebied W103	1,50	41	38	33	42	
Plangebied W104	4,50	33			30	
Plangebied W105	1,50	46	43	38	47	

De berekende geluidbelasting ten gevolge van de Heemsteedse Dreef bedraagt ten hoogste 53 dB Lden (incl. aftrek). De geluidbelasting voldoet niet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB Lden. Aan de maximaal toelaatbare waarde van 63 dB Lden; nieuw te bouwen woningen in binnenstedelijk gebied wordt voldaan.

De wegen binnen het plangebied zijn 30 km/uur wegen. Deze wegen zijn niet gezoneerd. In het kader van goede ruimtelijke ordening is evenwel de geluidbelasting ter hoogte van het bouwplan bepaald. De geluidsbelasting van deze wegen binnen het plangebied wordt hieronder aangegeven.

De berekende geluidbelasting ten gevolge van de W101 bedraagt ten hoogste 50 dB Lden (exclusief aftrek).

De berekende geluidbelasting ten gevolge van de W102 bedraagt ten hoogste 47 dB Lden (exclusief aftrek).

De berekende geluidbelasting ten gevolge van de W103 bedraagt ten hoogste 42 dB Lden (exclusief aftrek).

De berekende geluidbelasting ten gevolge van de W104 bedraagt ten hoogste 30 dB Lden (exclusief aftrek).

De berekende geluidbelasting ten gevolge van de W105 bedraagt ten hoogste 48 dB Lden (exclusief aftrek).

De gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer bedraagt ten hoogste 58 dB Lden (excl. aftrek).

De karakteristieke geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie, die de scheiding vormt tussen een verblijfsgebied en de buitenlucht, dient tenminste gelijk te zijn aan het verschil tussen de cumulatieve geluidbelasting en 33 dB (vereiste maximale binnenniveau), voor het bedgebied 28 dB, met een minimumeis van 20 dB. Er wordt uitgegaan dat een gevel bij een normale bouwkundige opzet aan de minimaal vereiste GA;k van 20 dB voldoet. Voor het bedgebied zijn aanvullende maatregelen nodig. Hierbij moet gedacht worden aan meer geluidsisolerende gevelwering.

De berekende geluidbelasting voldoet aan de eisen zoals gesteld in de Wet geluidhinder. De geluidbelasting is ook in het kader van goede ruimtelijke ordening toelaatbaar.

Hogere waarden

Voor de realisatie van het project is een besluit hogere waarde voor de Heemsteedse Dreef noodzakelijk.

Gemeente Heemstede heeft geen geluidbeleid vastgesteld. Dit betekent dat voor de motivering van de hogere waarden voor de geluidbelasting de Wet geluidhinder wordt gevolgd. De Wet geluidhinder geeft aan dat een hogere waarde voor de geluidbelasting slechts kan worden vastgesteld als toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege de weg van de gevel van de betrokken woningen tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Het toepassen van bronmaatregelen voor het verlagen van de geluidbelasting, bijvoorbeeld geluidreducerend asfalt op de Heemsteedse Dreef, is een maatregel waarvan de kosten niet in verhouding staan tot het relatief kleine aantal nieuwe woningen waarvoor de geluidbelasting moet worden verlaagd.

In dit plan liggen de nieuwe woningen op relatief grote afstand van de weg, waardoor maatregelen in de overdracht, bijvoorbeeld geluidsschermen, weinig effectief zijn.

De grote afstand tot de weg van de nieuwe woningen kan beschouwd worden als een goede ruimtelijke ordening. De hoogste vast te stellen hogere waarde voor de geluidbelasting van 53 dB, ligt ruim onder de maximaal vast te stellen hogere waarde van 63 dB.

Alle woningen waarvoor een hogere waarde voor de geluidbelasting wordt vastgesteld in dit plan hebben een geluidluwe zijde met een geluidbelasting lager dan 48 dB.

Omgevingsdienst IJmond heeft daarom op 9 maart 2015 de hogere waarden voor de geluidbelasting vastgesteld.

6.6 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de paragraaf 5.2 van de Wet milieubeheer gewijzigd (Hoofdstuk 5 titel 2 Wm, Staatsblad 2007, 414) en zijn in bijlage 2 van de Wet milieubeheer vernieuwde luchtkwaliteitseisen opgenomen.

Gelijktijdig zijn de ministeriële regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Staatscourant 2007, 220), het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Besluit NIBM) en de bijbehorende ministeriële Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Regeling NIBM) in werking getreden. Een belangrijk element uit deze wetswijziging is het begrip 'niet in betekenende mate' (NIBM).

Luchtkwaliteitseisen vormen nu geen belemmering voor ontwikkelingen, als:

- geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde; of
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt; of
- een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging; of
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) dat in werking treedt nadat de EU derogatie heeft verleend.

AMvB 'niet in betekenende mate'

In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Besluit NIBM) en de bijbehorende ministeriële Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip

NIBM. Op verzoek van de Nederlandse overheid heeft de EU verlenging van de termijn (derogatie) gegeven waarbinnen de luchtkwaliteitseisen gerealiseerd moeten zijn. Per 1 augustus 2009 is het NSL vastgesteld (een belangrijke voorwaarde voor het verkrijgen van de derogatie). Hierdoor kan volledig gebruik worden gemaakt van deze derogatie. Bovendien is de definitie van 'niet in betekenende mate' verlegd van 1% naar 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. De 3% komt overeen met 1,2 microgram/m³ (µg/m³) voor zowel PM₁₀ als NO₂.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

Op 7 juni 2012 is het Besluit niet in betekenende mate bijdragen aangepast, zodat het mogelijk wordt gemaakt om bij ministeriële regeling (Regeling NIBM) bepaalde gebieden en bepaalde broncategorieën aan te wijzen waarbinnen geen gebruik meer kan worden gemaakt van de NIBM-grond. Het zal gaan om gebieden waar de grenswaarde voor PM₁₀ wordt overschreden of waar overschrijding van de grenswaarde dreigt. Dit betreft naar verwachting een enkele gemeente in Noord-Brabant, Limburg en Gelderland met veel intensieve veehouderijen, pluimveehouderijen in het bijzonder. De aanwijzing van gebieden en broncategorieën zal plaatsvinden in nauwe samenspraak met betrokken overheden en sectoren en zal gepubliceerd worden in de Regeling NIBM.

Als een project voor één stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekenende mate' de luchtkwaliteit. De 3%-norm is in de Regeling niet in betekenende waarde uitgewerkt in concrete voorbeelden, waaronder:

- woningbouw: 1.500 woningen netto bij één ontsluitende weg en 3.000 woningen bij twee ontsluitende wegen;
- kantoorlocaties: 100.000 m² brutovloeroppervlak bij één ontsluitende weg en 200.000 m² brutovloeroppervlak bij twee ontsluitende wegen.

NIBM-rekentool

Met behulp van de NIBM-rekentool is een worst case berekening uitgevoerd naar de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van het plan. Uit hoofdstuk 4 is gebleken dat de verkeersgeneratie van het nieuwe plan tussen de 1100 en 1350 vervoersbewegingen met zich meebrengt. Het gemiddelde van 1225 is hier genomen als input voor de tool. Overigens moet opgemerkt worden dat in de oude situatie er tussen de 1043 en 1408 vervoersbewegingen plaatsvinden binnen het plangebied. Er is dus geen sprake van een toename aan verkeersbewegingen. Ten overvloede wordt alsnog de rekentool gebruikt.

figuur 16. NIBM-rekentool (geraadpleegd op 19 juni 2013)

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		1225
Aandeel vrachtverkeer		0,5%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	1,12
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,29
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		

Uit de rekentool blijkt dat er, zelfs al tellen we de huidige verkeersbewegingen niet mee, de bijdrage van het extra verkeer niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse.

Goed woon- en leefklimaat

Met behulp van de saneringstool is op 19 juni 2013 vastgesteld wat de huidige achtergrondconcentraties zijn ter plaatse van het plangebied (bron: <http://www.saneringstool.nl/saneringstool.html>). Dit om te bepalen of het realiseren van deze functie op deze specifieke plek in het kader van een goed leefklimaat te motiveren is. Uit de resultaten van Atlas Leefomgeving blijkt dat de achtergrondconcentratie zowel voor NO₂ als voor PM₁₀ ver onder de grenswaarde van 40 µg/m³ (voor zowel NO₂ als PM₁₀) blijft.

tabel 2. achtergrondconcentraties NO₂ en PM₁₀ ter plaatse van het plangebied

[1] Jaar	[2] GCN-achtergrondconcentratie	
	[3] NO ₂ (µg/m ³)	[4] PM ₁₀ (µg/m ³)
2017	18.7	22.1
2016	19.4	22.4
2015	20.0	22.6
2014	20.6	22.8
2013	21.2	23.0
2012	21.8	23.3

Het milieuaspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied.

6.7 Water

Sinds 2003 is het doorlopen van de watertoets wettelijk verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is, om in overleg tussen de initiatiefnemer en de waterbeheerder aandacht te besteden aan de waterhuishoudkundige aspecten, zodat de waterhuishoudkundige doelstellingen worden gewaarborgd. De uitgangspunten voor het watersysteem dienen op een juiste wijze in het plan te worden verwerkt.

Algemeen

Heemstede ligt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Rijnland. Het ruimtelijk beleidskader van het Hoogheemraadschap is het Waterbeheerplan 2010-2015 en de Keur en Beleidsregels 2009.

Waterbeheerplan 2010-2015

Voor de planperiode 2010-2015 zal het Waterbeheerplan (WBP) van Rijnland van toepassing zijn. In dit plan geeft Rijnland aan wat haar ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. Het nieuwe WBP legt meer dan voorheen accent op uitvoering. De hoofdoelen zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water. Wat betreft veiligheid is cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn én blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijk toekomstige dijkverbeteringen. Wat betreft voldoende water gaat het er om het complete watersysteem goed in te richten, goed te beheren en goed te onderhouden. Daarbij wil Rijnland het watersysteem op orde en toekomstvast wordt gemaakt, rekening houdend met klimaatverandering. Immers, de verandering van het klimaat leidt naar verwachting tot meer lokale en hevigere buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelrijzing. Het waterbeheerplan sorteert voor op deze ontwikkelingen. Het WBP is te vinden op de website van Rijnland.

Vooroverleg Hoogheemraadschap van Rijnland

In het kader van de watertoets heeft op 19 april 2013 een vooroverleg plaatsgevonden bij het hoogheemraadschap. In dit overleg is het plan voorgelegd aan de heer Schipper van het hoogheemraadschap. De heer Schipper heeft de randvoorwaarden voor verdere planontwikkeling meegegeven. Deze randvoorwaarden zijn in voorliggende paragraaf verwerkt.

Compensatieregeling

Door een toename van verhard oppervlak in een gebied komt er meer hemelwater tot afstroming. Daardoor moet er bij een toenemende verharding ook meer waterpartijen aangelegd worden. Het Nederlandse waterbeleid in de 21e eeuw heeft als uitgangspunt dat er meer ruimte gereserveerd wordt voor het bergen van water en dat een overschot aan water wordt opgevangen waar dit ontstaat. Hierdoor zal een gematigde aanvoer van water naar de boezem optreden, waardoor er geen plotselinge peilstijgingen ontstaan en de kans op wateroverlast kleiner wordt.

Door toename van het verharde oppervlak zal regenwater sneller afstromen naar het oppervlaktewater. Om problemen niet op de omgeving af te wentelen, is voldoende bergingscapaciteit binnen het watersysteem nodig. Het hoogheemraadschap stelt dat 15% van de toename van de verharde oppervlakte van de toename van de oppervlakte als "functioneel" open water in te richten. Functioneel houdt in dat het open water in open verbinding staat met het overige oppervlaktewater binnen het watersysteem.

Ontwikkelingen die een negatieve invloed hebben op de waterkwaliteit en de natuurdoelstelling van de watergangen, dienen in het plangebied te worden uitgesloten, zoals het bouwen en het uitvoeren van tal van werken en werkzaamheden (vergraven, egaliseren, dempen etc.).

Nieuwe ontwikkelingen bij bestaande bebouwing en waterbeheer

Bij het realiseren van extra verhard oppervlak moet men dit met functioneel open water compenseren.

In de nieuwe bestemmingsplannen voor Heemstede wordt een uitbreidingsmogelijkheid voor aan en bijgebouwen opgenomen van max. 70 m² per perceel. Daarbij wordt gesteld dat er altijd een ruimte van 25 m² open moet blijven. Om te kijken wat de consequenties van deze uitbreiding voor met name de toename van verharding voor de afvoer van water, is gekeken hoe deze uitbreidingsmogelijkheid zich verhoudt tot de huidige uitbreidingsmogelijkheden in de vigerende bestemmingsplannen. Deze vergelijking is gemaakt in onderstaand kader.

Gebleken is dat er bij hoekwoningen 67 % van de maximaal toegestane bebouwing wordt benut, en bij tussenwoningen wordt 35 % van de maximaal toegestane bouwmogelijkheid benut (bouwmogelijkheid wil zeggen tot 3 meter achter de achtergevel bouwen, daarbij mag 30% van het perceelsoppervlakte worden bebouwd met een max. van 30 m² en bij hoekwoningen 40 % met een maximum van 40 m²). Ook zijn de vergunningsvrije bouwmogelijkheden meegeteld.

Als wordt gekeken naar de ongeveer 5620 percelen in Heemstede (percelen van gemiddelde grootte) en er een weging plaatsvindt naar hoek- en tussenwoningen dan is er ten opzichte van de huidige mogelijkheden en benutte mogelijkheden gemiddeld 70,6 m² uitbreiding mogelijk. De 70 m² uitbreidingsmogelijkheid in de nieuwe bestemmingsplannen is dus minder dan de gemiddelde toename in de huidige situatie.

De verandering van de formulering van de maximaal toegestane bebouwing in de nieuwe bestemmingsplannen, ten opzichte van de maximaal toegestane bebouwing in de vigerende bestemmingsplannen, zorgt derhalve niet voor een extra toename van de hoeveelheid verhard oppervlak. Dit betekent dat er door de verandering van de formulering van de maximaal toegestane bebouwing geen aanpassingen hoeven te worden gedaan op het gebied van waterbeheer.

Bij nieuwbouwprojecten moet de Watertoets worden uitgevoerd. Naast de Watertoets moeten er naar enkele andere zaken gekeken worden zoals de waterberging in het gebied. Bij het bebouwen van nieuwe gebieden wordt een deel van de oppervlakte verhard. Het water dat op dit oppervlak valt moet ergens heen. Dit water wordt in een waterpartij of watergang in het gebied geborgen. Het water van de woningen moet gescheiden worden aangeleverd. In het gebied moet een gescheiden systeem (hemelwaterriool en vuilwaterriool) worden aangebracht. In sommige gevallen is van belang dat ook een drainageleiding wordt aangelegd. Bij het afkoppelen van de woningen van het vuilwaterriool is het van belang dat er op en rond de woningen geen uitlogende materialen (bijv. koper, zink, uitlogende bitumen of uitlogend hout) worden gebruikt.

Overige aspecten met betrekking tot water

Om zijn taak te kunnen uitvoeren, maakt het hoogheemraadschap gebruik van de KEUR. De KEUR is een door het hoogheemraadschapsbestuur vastgestelde verordening, waar gedoogplichten, geboden en verboden staan. Deze regels gelden voor toestanden en handelingen op en vlak bij waterkeringen, watergangen en kunstwerken zoals duikers. In een afzonderlijk kader is meer informatie over de Keur opgenomen.

De KEUR bevat de ligging en maatvoering van waterstaatkundige werken en waterpartijen, alsmede de onderhouds- en beschermingszones. Het hoogheemraadschap levert de gemeente deze gegevens aan, teneinde de hoofdwatergangen en waterkeringen, inclusief de onderhouds- en beschermingszone, in het bestemmingsplan te regelen en de bouwmogelijkheden, voor zover noodzakelijk, te kunnen regelen.

Situatie plangebied

Waterkwantiteit

De beleidsregels van Rijnland zijn als volgt: bij een toename in verharding van 500 m² of meer dient 15% van deze toename gecompenseerd te worden in de vorm van open water in hetzelfde peilgebied. Op het moment dat er water gedempt wordt, dan moet 1 op 1 gecompenseerd worden: 1m² water dempen = 1 m² water graven.

De gemeente Heemstede heeft een BRC: berging rekening courant, waarvan in principe gebruik van gemaakt kan worden op het moment dat er geen compensatie mogelijk is.

Met voorliggende ontwikkeling wordt een bestaand kantoren/bedrijventerrein getransformeerd naar een woonwijk. Op dit moment is het plangebied vrijwel geheel verhard. In de nieuwe situ-

atie zullen woningen gerealiseerd worden, waarvan een groot deel een voor- en achtertuin heeft. Dit zal niet leiden tot een toename in de verharding, maar tot een lichte afname.

	Huidige situatie	Toekomstige situatie	Saldo
Onverhard	1.136 m ² (1.212m ² groen + 104m ² tuin)	2.159 m ² (835m ² groen + 1.324m ² tuin)	843m ² extra

In dit kader hoeft er geen water gecompenseerd te worden. Wel zal het nieuw te realiseren horecadeel in het bestaande water gebouwd worden. Dit betekent feitelijk dat er bestaand water gedempt gaat worden. Het betreft hier 160m² aan demping, wat betekent dat er ook 160m² aan water gecompenseerd moet worden. De gemeente Heemstede heeft in samenwerking met Rijnland een actief beleid aangaande watercompensatie en het realiseren van extra waterberging. De gemeente zorgt binnen haar gemeentegrenzen voor zoveel mogelijk waterberging die gebruikt kan worden als compensatie voor (binnenstedelijke) ontwikkelingen, waar watercompensatie niet mogelijk is. De benodigde 160m² aan watercompensatie door toedoen van de demping wordt derhalve ook buiten dit plangebied gecompenseerd. De ontwikkeling Havendreef maakt daarbij gebruik van de BRC en voldoet daarmee aan de eisen voor compensatie.

Voor de bestaande woonpercelen Heemsteedse Dreef 47 t/m 53 en Havenstraat 43 t/m 63 wordt verwezen naar wat eerder in deze paragraaf onder "Nieuwe ontwikkelingen bij bestaande bebouwing en waterbeheer" is aangegeven.

Waterkwaliteit

Bij het ontwerp van het plan en de woningen wordt rekening gehouden met het gebruik van duurzame en milieuvriendelijke materialen. Er worden geen uitlogende materialen gebruikt (bv. koper, lood of zink) die een verontreiniging op kunnen leveren van de (grond)waterkwaliteit. Het huidige watersysteem is van een goede waterkwaliteit.

Afvalwaterketen en riolering

Het beleid van de gemeente Heemstede bij nieuwbouwprojecten is om 100% hemelwater af te koppelen op open water. In de planvorming zal hier rekening mee worden gehouden. Gemeente Heemstede geeft ook aan dat de bestaande woningen aan de Heemsteedse Dreef wateroverlast in de achtertuinen ondervinden. Het hemelwater en het vuilwater zullen gescheiden afgevoerd worden. Hemelwater zal via molgoten met straatkolken en hemelwaterafvoer afgevoerd worden op het open water. Om de wateroverlast bij de bestaande woningen te verminderen worden kolken geplaatst die aan worden gesloten op het hemelwaterriool. Hierdoor zal er minder hemelwater afstromen vanuit omliggend terrein.

Veiligheid en waterkering

Binnen het plangebied en in de nabijheid hiervan is geen primaire of secundaire waterkering aanwezig.

Onderhoud en bagger

Het onderhoud van de watergang aan de noordzijde van het plangebied zal varend plaatsvinden, op dezelfde manier als dat nu ook plaatsvindt bij de woningen aan de Johannes Verhulstlaan. Het water is een primaire watergang. Er zijn regels zijn verbonden aan het plaatsen van bouwwerken in de beschermingszone van een watergang. De watergang heeft op basis van de Keur een beschermingszone van 5 meter. De beschermingszone heeft in dit geval enkel te maken met onderhoud. In het plan zijn bergingen geplaatst op ongeveer 3 meter van de waterkant. Hiervoor wordt een watervergunning aangevraagd. Indien in de beschermingszone andere bouwwerken worden gebouwd, dient een watervergunning aangevraagd te worden bij het hoogheemraadschap.

Steigers

Binnen het plangebied worden diverse steigers geplaatst. Zo komt er een doorlopende steiger langs de waterkant, ter hoogte van de terraswoningen en de horeca. Het water rond de haven heeft de aanduiding jachthaven. Binnen de aanduiding jachthaven mogen steigers worden gerealiseerd die meer water overkluizen dan is toegestaan binnen een gewone bestemming water. Alle steigers dienen aan de Keur-regels van Rijnland te voldoen. In verband met het beheer worden de steigers tegen de kade aan geplaatst, maar zijn constructief wel van de kade gescheiden. De onderkant van de steiger wordt minimaal 20cm boven het zomerpeil (-0,61m NAP) geplaatst in verband met de te behouden waterkwaliteit.

Kelders

Voor een kelder met de voor het parkeersysteem nodig diepte (>3m) is het noodzakelijk toestemming te hebben van Hoogheemraadschap Rijnland. Om deze toestemming te kunnen vragen is het nodig dat er onderzoek gedaan wordt naar de eventuele gevolgen van de verdiepte parkeerkelder voor het grondwater. Dit onderzoek wordt thans uitgevoerd. Duidelijk is in ieder geval dat indien er nadelige gevolgen zijn voor de grondwaterstand, drainage als oplossing voor Havendreef B.V. zal worden toegepast.

Vergunningen

Voor diverse werkzaamheden zal bij Hoogheemraadschap van Rijnland een watervergunning aangevraagd worden. Zo is dit noodzakelijk voor het realiseren van de steigers binnen het plangebied, het bouwen in het water (horecadeel) en het realiseren van de parkeergarage (grondwateronttrekking en lozingsvergunning voor het lozen van water op oppervlaktewater). De bergingen in de tuinen bij de Zandvaart worden ook in deze watervergunning meegenomen. Indien er water geloosd wordt op het gemeentelijk riool dient hiervoor een lozingsvergunning te worden aangevraagd bij de gemeente.

Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de herontwikkeling van het bedrijventerrein naar woonwijk.

6.8 Mer-beoordeling

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.

De aanleg van woningen valt onder de categorie D11.2 stadsontwikkelingsproject. De drempel die gegeven wordt is 2000 woningen of meer. Het bouwen van 76 woningen valt ruim onder deze drempel en is derhalve niet m.e.r.-beoordelingsplichtig.

tabel 3. drempel categorie D11.2 stadsontwikkelingsproject

D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. Een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
-----------	---	--	---	---

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.

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 (bestemmingsplangebied nieuw + bestaand) worden 76 woningen en horeca toegevoegd aan het bestemmingsplangebied. Er zijn op dit moment 23 woningen aanwezig, waarvan er 5 verdwijnen. Er worden derhalve netto 71 woningen toegevoegd. De bestaande dierenwinkel wordt verplaatst binnen het plangebied.

2. Plaats van de projecten

Het projectgebied is niet in of nabij de Ecologische Hoofdstructuur of Natura 2000-gebied gelegen. De meest nabijgelegen Natura 2000-gebied is Kennemerland-Zuid en het Beschermde natuurmonument Huis te Manpad dat binnen de grenzen van Kennemerland-Zuid is gelegen en tevens aangeduid is als Ecologische Hoofdstructuur. De afstand van het projectgebied en Kennemerland-Zuid is ongeveer 2 kilometer. De afstand tot het meest nabijgelegen Ecologische Hoofdstructuur is ongeveer 250 meter. Gezien de afstand en het tussengelegen stedelijke gebied worden geen effecten verwacht op de ecologische Hoofdstructuur of Natura 2000-gebieden als gevolg van de sloop en bouwwerkzaamheden. 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 bedrijventerrein. Een toename van verkeer is niet te verwachten, waardoor geen toename in stikstofdepositie op de beschermde gebieden verwacht kan worden. 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 milieu-effectrapportage opgesteld hoeft te worden.

6.9 Luchthaveninddelingsbesluit L.i.b.

Op 23 augustus 2004 is het Luchthaveninddelingsbesluit Schiphol (Lib) in werking getreden. Het Lib legt voor het gebied rond om Schiphol een aantal beperkingen op met betrekking tot het gebruik van gronden. Deze beperkingen zijn met name gericht op externe veiligheid, het voorkomen van (te) hoge bebouwing binnen de aanvliegroutes van de luchthaven en op het vermijden van (grootschalige) activiteiten met een vogelaantrekkende werking.

Het plangebied ligt binnen twee beperkingenzones: bouwhoogte en het voorkomen van activiteiten met een vogelaantrekkende werking. De hoogtebeperking betekent hier dat er gebouwd mag worden tot 145 meter. Voorgenomen ontwikkeling heeft een maximale bouwhoogte van 29 meter en heeft bovendien geen vogelaantrekkende werking.

Het Lib vormt derhalve geen belemmering voor voorgenomen ontwikkeling.

6.10 Duurzaamheid

Duurzaam bouwen is het op zodanige manier bouwen dat gedurende de gehele levensloop van het gebouw en de gebouwde omgeving zo min mogelijk (milieu-)belasting ontstaat. Aandacht voor duurzaamheid betekent expliciete aandacht voor een gezond, leefbaar binnenmilieu van de woningen, beperkingen van de negatieve gevolgen voor mens en milieu en beperkingen van de woonlasten op termijn (energierkening).

Duurzame stedenbouw is een belangrijk en voorwaardenscheppend onderdeel van duurzaam bouwen. Verschillende nieuwe, maar zeker ook al bestaande, initiatieven en/of maatregelen worden in het kader van duurzaam bouwen samengevoegd tot het concept van een plan. Deze initiatieven en maatregelen vormen samen de bouwstenen.

Gemeentelijk beleid voor duurzaam bouwen

De gemeente heeft een nieuw integraal duurzaamheidsbeleid voor de periode van 2012-2016 geformuleerd. De duurzaamheidsnota "Samenwerken en verbinden" geeft aan waar de gemeente nu staat en wat zij wil gaan bereiken in de komende beleidsperiode. In deze nota stimuleert de gemeente Heemstede de toepassing van duurzame energie, zoals zonnepanelen voor het opwekken van elektriciteit en zonnecollectoren voor het opwekken van warm water en onderzoek naar de mogelijkheden van Warmte-Koude Opslag (WKO). Bouwinitiatieven moeten voldoen aan deze ambities en doelstellingen. Buiten de bestaande normen vanuit het Bouwbesluit richt het beleid ten aanzien van duurzaam bouwen zich op een hoger ambitieniveau en wil de gemeente Heemstede in een vroegtijdig stadium aansluiten bij de verlaging van de EPC in 2015.

Landelijk beleid

Het werkprogramma van Schoon en Zuinig (VROM, 2007) beschrijft hoe Nederland in 2020 30 procent minder broeikasgassen wil uitstoten ten opzichte van 1990. Op basis hiervan hebben het Rijk en de gemeenten in 2007 het Klimaatakkoord ondertekend. Aan energiebesparing en duurzame energie is een belangrijke rol toegekend. Nederland heeft in het Energierapport 2008 (EZ, 2008) de doelstelling voor energiebesparing opgehoogd van 1,5 naar 2 procent per jaar in 2020. Onder duurzame energiebronnen worden hernieuwbare energiebronnen verstaan. Dit wil zeggen bruikbare energie uit waterkracht, windenergie, zonne-energie, omgevingsenergie en biomassa. Duurzame energie speelt in Nederland nog een beperkte rol. De

Nederlandse overheid streeft naar 20 procent duurzame energie in 2020 (VROM, 2007). Het kabinet Rutte II hanteert het aandeel duurzame energie van 16 procent in 2020. Om resultaten te boeken en om innovatie te stimuleren is de energieprestatie-coëfficiënt voor nieuwe woningen in het Bouwbesluit (wettelijk kader) in 2011 aangescherpt van 0,8 naar 0,6 en wordt deze in 2015 verder verlaagd naar 0,4.

GPR Gebouw

GPR Gebouw is een programma voor het omzetten van ontwerpgegevens van een gebouw naar prestaties op het gebied van kwaliteit en duurzaamheid. GPR gebouw gaat over woonkwaliteit, de toekomstwaarde én de gebruikelijke thema's van duurzaam bouwen. Het is een hulpmiddel voor het maken van keuzes bij nieuwbouw en renovatie van woningen, scholen en andere gebouwen. GPR Gebouw is een relatief eenvoudig instrument waarmee prestaties worden uitgedrukt in rapportcijfers van 1 tot 10.

Keuzemodules geven aan hoe scores zijn te verhogen (tot maximaal een tien) voor de vijf verschillende onderdelen energie, milieu, gezondheid, gebruikskwaliteit en toekomstwaarde. Binnen het ontwerp (of de renovatie) is men vrij om binnen de verschillende modules voorzieningen naar keuze te realiseren, zolang deze keuzes leiden tot het gewenste ambitieniveau. Per project wordt door de Milieudienst IJmond (gratis) digitaal een sublicentie voor het programma GPR Gebouw verstrekt. De ambitie van de gemeente Heemstede is hoger te scoren dan het huidige bouwbesluit, wat neerkomt op ongeveer minimaal een 7 te op het thema energie en gemiddeld een 7 voor de thema's milieu, gezondheid, gebruikskwaliteit en toekomstwaarde.

Conclusie

Bij het bouwinitiatief zal de mogelijkheid voor het toepassen van duurzame energie onderzocht worden en wordt aangesloten bij de verlaging van de EPC in 2015. Een GPR berekening is een middel om hier inzicht in te hebben. Informatie over duurzaam bouwen en mogelijkheden kan worden ingewonnen bij de Milieudienst IJmond.

7 Cultuurhistorie en archeologie

Op 1 september 2007 is de wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: „de veroorzaker betaalt“.

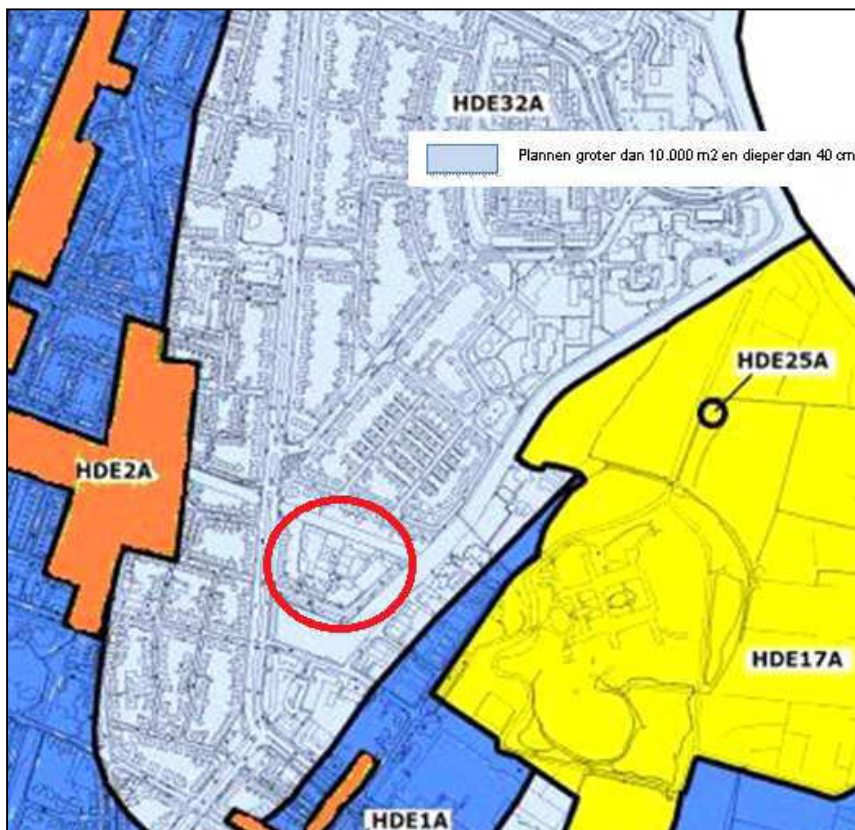
In het proces van ruimtelijke ordening moet tijdig rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op die manier komt er ruimte voor de overweging van archeologievriendelijke alternatieven. Rijk, provincies en gemeenten (laten) bepalen welke archeologische waarden bedreigd 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.

Situatie plangebied archeologie

Het archeologiebeleid van de gemeente Heemstede is op 24 juni 2010 door de gemeenteraad vastgesteld in de nota “Archeologiebeleid Heemstede: toekomst voor het verleden”. Op basis van de beleidskaart Archeologie, geldt ter plaatste van de projectlocatie HD32A ‘Recent verstoord gebied op de strandvlakte’. Dit gebied betreft het recent verstoorde gebied ter hoogte van de strandvlakte. De recente verstoring is veroorzaakt door bebouwing die tot stand is gekomen in de 20e en 21e eeuw.

figuur 17. uitsnede archeologische waardenkaart gemeente Heemstede



Waardebepaling

Dit deel van de gemeente kan archeologische waarden bevatten, maar de aard en precieze ligging daarvan is (deels) nog onbekend. Op grond van de aanwezige bebouwing bestaat de kans dat de eventueel aanwezige archeologische waarden verstoord zijn geraakt. Het aantreffen van archeologische waarden is iets minder waarschijnlijk op de strandvlakte dan op de strandwal.

Vrijstellingsgrens

Bij grondroerende werkzaamheden in plannen met een oppervlakte van 10.000 m² of groter en een diepte van 40 cm of dieper dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van archeologische waarden. Plannen die niet aan deze criteria voldoen zijn vrijgesteld van de archeologische onderzoeksplicht.

In opdracht van Mees Ruimte & Milieu is in mei 2013 door IDDS Archeologie een archeologisch bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek (IVO), verkennende fase, uitgevoerd in verband met de geplande (her)ontwikkeling van het plangebied.

De uitgebreide verstoringen en de inherente lage verwachting van de veenafzettingen tonen aan dat de kans op onverstoord archeologische waarden in het plangebied zeer klein is.

Beantwoording vraagstelling

- Wat is de fysiek-landschappelijke ligging van de locatie?

Het plangebied ligt in een strandvlakte waar een pakket veen is ontstaan.

- Hoe is de bodemopbouw in het plangebied en in welke mate is deze nog als intact te beschouwen?

De bodemopbouw van het plangebied bestaat uit enkele ophooglagen uit de Nieuwe tijd, waarvan de bovenste uit de 20e eeuw. Onder deze ophooglagen is een onverstoord veenpakket aanwezig, waarvan de top echter is verdwenen.

- Bevinden zich archeologisch relevante afzettingen in het plangebied? En zo ja, op welke diepte ten opzichte van het maaiveld en het NAP?

Er zijn geen niveaus (meer) aanwezig in het plangebied waarin archeologische resten worden verwacht.

- Wat is de specifieke archeologische verwachting van het plangebied en wordt deze bij het veldonderzoek bevestigd?

De verwachting was dat het plangebied in de strandvlakte lag, waarin veen is gevormd. Deze verwachting is bevestigd door het veldonderzoek. De daarop gelegen ophooglaag is niet te dateren, maar stamt vermoedelijk uit de Nieuwe tijd, wanneer de dorpskern van Heemstede zich uitbreidt. De bovenste laag dateert uit de 20e eeuw, als de bebouwing wordt aangelegd. De verwachting uit het bureauonderzoek is dus bevestigd en de verwachting is laag.

- Hoewel niet het doel van een verkennend booronderzoek, kunnen er toch archeologische indicatoren worden aangetroffen. Indien deze worden aangetroffen, dan gelden tevens de volgende vragen: wat is de verticale en horizontale ligging van de aangetroffen indicatoren, wat is de datering en wat is de invloed van deze vondsten op de archeologische verwachting van het plangebied?

Er zijn geen archeologische resten aangetroffen tijdens het onderzoek.

- In hoeverre worden eventueel aanwezige archeologische waarden bedreigd door de voorgenomen bodemverstorende werkzaamheden?

Naar verwachting zijn in het plangebied geen archeologische resten aanwezig en zullen de

voorgenomen ontwikkelingen geen bedreiging vormen. Dit kan echter uitsluitend worden beweerd over de oostelijke helft, waar de boringen zijn gezet.

Aanbevelingen

Tijdens het onderzoek is geconstateerd dat het oostelijke deel van het plangebied een verstoorde bodem heeft en daarvoor een lage verwachting heeft. Op basis van de resultaten van het inventariserend veldonderzoek wordt geadviseerd om geen vervolgonderzoek uit te laten voeren. Dit kan niet met zekerheid worden vastgesteld voor het westelijke deel, omdat hier geen boringen geplaatst konden worden in verband met saneringen en ernstige verontreiniging door de asbestfabriek. Daarom wordt geadviseerd om dit deel na de saneringen opnieuw te laten beoordelen.

Situatie plangebied cultuurhistorie

Cultuurhistorische waarden zijn te raadplegen via de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland (bron: <http://maps.noord-holland.nl/extern/gisviewers/ilc/> geraadpleegd op 9 april 2013) en in de Monumentenverordening Heemstede 2003. Binnen het projectgebied zijn geen cultuurhistorische waarden of monumenten aanwezig.

Conclusie

De aspecten archeologie en cultuurhistorie vormen geen belemmering voor voorgenomen ontwikkeling.

8 Juridische planbeschrijving

8.1 Planopzet

Het bestemmingsplan Havendreef bestaat uit een verbeelding (digitale plankaart), regels en een toelichting met bijlagen. Het bestemmingsplan is opgesteld met inachtneming van de "Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012" (SVBP2012). Deze standaard, opgesteld in het kader van de Digitale Uitwisseling Ruimtelijke Plannen (DURP), heeft als doel meer eenheid te brengen in de opbouw en in de presentatie van bestemmingsplannen. Het bestemmingsplan is voorzien van de codering IMRO-2012, waardoor het plan digitaal uitwisselbaar is. Per 1 januari 2010 is het verplicht dat bestemmingsplannen digitaal uitwisselbaar zijn en te raadplegen. De Heemstedse plannen zijn te raadplegen op www.ruimtelijkeplannen.nl.

8.2 Verbeelding

Op de digitale verbeelding zijn de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden aangewezen. Deze bestemmingen betreffen in algemene termen vervatte aanduidingen van de doeleinden, waarvoor de gronden mogen worden gebruikt. Op de digitale verbeelding zijn tevens aanduidingen opgenomen, met het oog op het aanwijzen van gebieden waarop een specifieke regeling in de regels van toepassing is. Deze aanduidingen krijgen in de regels een juridische betekenis, uitgezonderd enkele specifieke aanduidingen. In deze toelichting is nader verklaard welke aanduidingen het betreft.

Bij het ontwerpen van de digitale verbeelding zijn zowel de huidige planologische regimes voor het gebied als de nieuwe regels over de Standaard voor Vergelijkbare Bestemmingsplannen uitgangspunt geweest. Omdat het hier deels een conserverend bestemmingsplan betreft wordt zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de huidige wijze van bestemmen; tegelijkertijd wordt ook rekening gehouden met alle andere bestemmingsplannen in Heemstede om zo voor de gehele gemeente tot één wijze van bestemmen te komen. Daarnaast wordt met dit bestemmingsplan een juridisch planologisch kader geboden voor de nieuwbouw van de woningen, de horeca en de (verplaatsing van) dierenspecialzaak.

8.3 Regels

De regels zijn opgebouwd uit algemene regels, te weten:

- inleidende regels;
- voor alle bestemmingen geldende regels;
- overgangs- en slotregels,

en uit specifieke regels per bestemming.

Hierna wordt per categorie een nadere toelichting gegeven.

8.3.1 Algemene regels

Inleidende regels

Begripsbepalingen

Het opnemen van begripsbepalingen is beperkt tot die begrippen, waarbij sprake is van een (mogelijke) afwijkende betekenis in het algemeen spraakgebruik en/of technische begrippen, waarvan een vereenvoudigde omschrijving de leesbaarheid bevordert.

Wijze van meten

Met het oog op het kunnen bepalen van de in de regels aangegeven oppervlakte, goot- en bouwhoogten en inhoud van bouwwerken, is aangegeven waar en hoe deze worden gemeten. Tevens is aangegeven welke onderdelen van gebouwen buiten beschouwing blijven, bij het

toepassen van de regels. Dit betreft ondergeschikte bouwdelen zoals bijvoorbeeld liftkokers, schoorstenen en masten.

Voor alle bestemmingen geldende regels

Anti-dubbeltelregel

Deze bepaling dient om te voorkomen dat, indien bij een bepaald gebouw een zeker open terrein is geëist, dat terrein nog eens meetelt bij het beoordelen van een aanvraag voor een ander gebouw, waaraan een soortgelijke eis is gesteld. De tekst van de bepaling is voorgescreven in artikel 3.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Algemene afwijkings- en wijzigingsregels

In dit artikel zijn afwijkingsbepalingen opgenomen, die betrekking hebben op alle bestemmingen. Deels betreft het, met het oog op de feitelijke situatie of een concreet bouwplan, een in beperkte mate kunnen aanpassen van de reeds gegeven regels met betrekking tot gebruik en/of bebouwing. Met de afwijkmogelijkheid zal, in tegenstelling tot wat bij de oude bestemmingsplannen gebruikelijk was, terughoudend worden omgegaan en worden getoetst aan een aantal geobjectiveerde criteria.

Overige regels

In deze artikelen zijn de aan de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden verbonden strafbepaling de werking van de wettelijke regelingen geregeld.

Overgangs- en slotregels

Overgangsbepalingen

Uit oogpunt van behoorlijk bestuur dienen bestaande bebouwing en bestaand gebruik, welke afwijken van de in het bestemmingsplan opgenomen regels, te kunnen worden voortgezet. In deze bepaling geldt dit niet voor reeds met de vorige bestemmingsplannen strijdige situaties. De tekst van de bepaling is voorgescreven in artikel 3.2.2 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Slotbepaling

In de slotbepaling is aangegeven onder welke benaming de regels kunnen worden aangehaald.

8.3.2 Specifieke regels per bestemming

Bij het toekennen van bestemmingen aan functies in het plangebied, is uitgegaan van de volgende uitgangspunten en overwegingen:

- regels mogen slechts worden voorgescreven in verband met de bestemming en als dat uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig is;
- de regels dienen niet meer te regelen dan hetgeen in verband met de bestemming strikt noodzakelijk is;
- gebodsbepalingen dienen waar mogelijk te worden vermeden; dit heeft te maken met de toelatingsplanologie die het Nederlandse stelsel kenmerkt;
- de bestemmingen dienen zodanig te worden geprojecteerd, dat duidelijk is, waar gebouwd kan worden en welk gebruik hierbij is toegestaan;
- verbeelding, toelichting en regels vormen in juridisch opzicht een eenheid en dienen als zodanig te worden gehanteerd;
- het bestemmingsplan dient vergezeld te gaan van een toelichting, die een onderbouwing geeft aan het bestemmingsplan in zijn geheel; hierin dienen zowel de intenties van het plan als de uitleg van de regels te zijn opgenomen;
- de economische uitvoerbaarheid van het plan moet worden aangetoond;
- de regels moeten handhaafbaar zijn;
- er moet voldoende draagvlak zijn bij alle partijen;
- de ambities en de beschikbare middelen moeten met elkaar in evenwicht zijn.

De bestemmingsregels zijn als volgt opgebouwd:

- Bestemmingsomschrijving: hierin wordt een omschrijving gegeven van de doeleinden waartoe de betreffende gronden zijn bestemd;
- bouwregels: hierin worden de regels in verband met de toegestane bebouwing vermeld;
- afwijking van de bouwregels (in voorkomend geval): hierin wordt aangegeven wanneer burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de bouwregels;
- gebruiksregels: hierin is het verbod om gronden en bouwwerken in strijd met de bestemming te gebruiken of te laten gebruiken opgenomen; om discussie over bepaalde vormen van strijdig gebruik te voorkomen, is een aantal onderdelen, dat als strijdig wordt beschouwd, expliciet vermeld; de opsomming is niet uitputtend;
- afwijking van de gebruiksregels (in voorkomend geval): hierin wordt aangegeven wanneer burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de gebruiksregels;
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (in voorkomend geval): hierin wordt geregeld voor welke werken geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden een vergunning van burgemeester en wethouders nodig is.

8.4 Algemene toelichting op de regels

8.4.1 Algemene toelichting op de regels

Erfbebouwing

Er is voor gekozen de erfbebouwing binnen de bestemming “Wonen” te laten vallen. Binnen de bestemming “Wonen” bevindt zich nu een bouwvlak, waarin het hoofdgebouw gebouwd mag worden en de rest van het bestemmingsvlak is dan bedoeld voor de erfbebouwing. In de bijgebouwen mag niet worden gewoond en ook mogen bijgebouwen niet worden gebruikt voor een aan-huis-gebonden beroep. Dit is expliciet in de regels opgenomen.

Grens Tuin - Wonen

In vele bestemmingsplannen in Heemstede ligt de grens tussen de bestemming “Tuin” en “Erf” (in de nieuwe bestemmingsplannen valt dit onder de bestemming “Wonen”) op verschillende afstanden achter de voorgevel. Bij sommige woningen ligt de afstand op 3 meter achter de voorgevel terwijl de grens bij andere woningen op 6 meter achter de voorgevel ligt. Het vergunningvrije bouwen biedt echter, als aan een serie voorwaarden wordt voldaan, de mogelijkheid om al vanaf 1 meter achter de voorgevel beperkt te bouwen. Vanwege deze ontwikkeling en de huidige ongelijkheid in bestemmen is opnieuw onderzocht welke afstand een stedenbouwkundig acceptabel straatbeeld zou opleveren. Uitgangspunt is dat in het straatbeeld een duidelijk onderscheid aanwezig moet zijn tussen de hoofdgebouwen die aan de straat liggen en de bijgebouwen die meer op de achtergrond liggen. Een in Heemstede veel voorkomende maat is 3 meter achter de voorgevel. Deze afstand biedt voldoende bouw mogelijkheden en waarborgt het hierboven beschreven gewenste straatbeeld. Bovendien wordt met deze afstand aansluiting gevonden op het vergunningvrije bouwen; de afstand tot de voorgevel mag dan groter zijn maar het bestemmingsplan biedt bijvoorbeeld weer meer ruimte tot het bouwen in de perceelgrens dan het vergunningvrije bouwen biedt. Er is dan ook voor gekozen de afstand van 3 meter achter de voorgevel in heel Heemstede als uitgangspunt te hanteren; uiteraard kan deze afstand in individuele gevallen afwijken om bestaande rechten te waarborgen.

Wonen

Verreweg de meeste gebouwen in het plangebied hebben de bestemming Wonen. Naast het gebruik voor wonen biedt de bestemming ook ruimte voor een aan-huis-gebonden beroep. Aan-huis-gebonden beroep wordt omschreven als een dienstverlenend beroep op zakelijk,

maatschappelijk, juridisch, medisch, ontwerptechnisch of kunstzinnig gebied dat door de gebruiker van een woning in die woning wordt uitgeoefend, waarbij de woning in overwegende mate de woonfunctie behoudt en een ruimtelijke uitwerking of uitstraling heeft die met de woonfunctie in overeenstemming is.

Voor de bestaande woningen in het plangebied geldt dat het oorspronkelijke hoofdgebouw is vastgelegd in een bouwvlak op de bestemming Wonen. Het deel buiten het bouwvlak is bedoeld voor de tuin en erfbouw. De bouwhoogtes wijzigen niet en zijn overgenomen uit de vorige bestemmingsplannen voor dit gebied. De regels voor het aan-huis-gebonden beroep zijn ruimer geworden. De hiervoor bestemde ruimte mag 25 % van de woning bedragen met een maximum van 75 m².

De verruiming van het aan-huis-gebonden beroep heeft geen ruimtelijk effect op de uitstraling van de woonstraten in Heemstede.

De nieuwbouw is op een gelijke manier bestemd als de bestaande woningen, waarbij aangesloten is bij de erfbouwregels. De terraswoningen worden bovenop een halfverdiepte parkeergarage gerealiseerd.

Gemengde doeleinden 5

Ter plaatse van de bestaande bebouwing is de bestemming Gemengde doeleinden 5 opgenomen voor de 2 hoekpercelen van de Heemstedse Dreef en de Havenstraat. Hier zijn woningen en kantoren toegestaan.

Tuin

De bestemming "Tuin" vormt een groene, open overgangszone tussen het openbaar gebied, de weg en de bebouwing. Om deze openheid te waarborgen zijn op deze bestemming dan ook alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan. Speciale aandacht vraagt de tuinbestemming op het parkeerdek bij de terraswoningen aan het water. Hier worden de terraswoningen op een half ondergronds gebouwde parkeergarage gebouwd, waardoor de terrassen aan het water verhoogt komen te liggen. Om openheid te waarborgen hebben ook deze terrassen de bestemming Tuin gekregen.

Verkeer

Deze bestemming heeft betrekking op alle verkeers- en verblijfsgebieden. Het bouwen van garageboxen en parkeerdekken is alleen toegestaan binnen de bouwvlakken. Uitzondering hierop vormen de terraswoningen. Daar ligt het verblijfsgebied/tuinen boven een halfondergrondse parkeergarage (type b), en is de aanduiding "parkeergarage b" opgenomen.

Water

Binnen deze bestemming zijn alle waterlopen en oevers toegestaan. De (jacht)haven heeft een specifieke aanduiding 'jachthaven' gekregen, om zo ook steigers en ligplaatsen ten behoeve van de recreatieve vaart mogelijk te maken.

Gemengd 4

Binnen de bestemming Gemengd-4 is wonen toegestaan in combinatie met horeca van de categorie 1a. Dit betreft horecabedrijven gericht op winkelondersteuning en primair afgestemd op de winkelopeningstijden, zoals snackbars/cafetaria, lunchrooms, petit-restaurants, grand-café's en/of naar aard en invloed op de omgeving daarmee gelijk te stellen horecabedrijven. Hierbij geldt de bepaling dat onder winkelopeningstijden wordt verstaan alle dagen van de week de periode tussen 8 uur en 18.00 uur. Dit is een ruimtelijk relevante bepaling omdat bij het bepalen van de parkeerbehoefte door Havendreef BV gerekend is met de parkeernorm voor cafetaria/café/lunchroom e.d. (7pp/100m² bvo) en dat deze in de avondperiode gesloten is. Indien het horecabedrijf in de avond geopend is ontstaat er een tekort aan parkeerplaatsen.

In de met Havendreef BV gesloten anterieure exploitatieovereenkomst is bepaald dat het bestemmingsplan bepalend is voor de openingstijden. Eventueel afwijken van de categorie horecabedrijf en/of afwijkende openingstijden behoeven nadere planologische afweging, met name gelet op de voorziene parkeerdruk. De gemeente is slechts bereid om daaraan mee te werken indien Havendreef BV op basis van de werkelijke parkeerdruk in het plangebied na realisatie/oplevering aantoont dat dit niet bezwaarlijk is. Alsdan zullen partijen in overleg treden om te bezien hoe zij één en ander vervolgens planologisch en/of privaatrechtelijk regelen. Wonen is uitsluitend toegestaan op de verdiepingen en de horeca uitsluitend in de eerste bouwlaag. Binnen deze bestemming mag ook een parkeergarage gebouwd worden. Middels een aanduiding is de maximale vloeroppervlakte per verdieping aangegeven. Het bouwvlak is ruim genomen om zoveel mogelijk flexibiliteit te geven, maar de oppervlakte en derhalve het volume van de toren wordt hiermee beperkt

Detailhandel

De dierenpeciaalzaak Heems blijft binnen het plangebied, maar op een andere plek. De winkel heeft de bestemming Detailhandel met specifieke aanduiding "specifieke vorm van detailhandel - dierenpeciaalzaak" gekregen. Hiermee wordt specifiek een dierenpeciaalzaak mogelijk gemaakt.

9 Uitvoering

9.1 Resultaten vooroverleg en inspraak

In het kader van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening dient voor dit bestemmingsplan overleg te worden gevoerd met de volgende instanties:

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft aangegeven alleen overleg te willen voor plannen waarbij nationale belangen in het geding zijn. Deze zijn in de bestemmingsplan niet aanwezig.

Provincie Noord-Holland

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben het “Besluit beperking vooroverleg ruimtelijke ordening 2012” vastgesteld. Hierin staat aangegeven wanneer de provincie van mening is dat geen vooroverleg nodig is. Op grond van het besluit wordt geconcludeerd dat in het kader van het bestemmingsplan “Havendreef” geen overleg met de provincie nodig is. De provincie Noord-Holland heeft dit bevestigd.

Hoogheemraadschap van Rijnland

Met het Hoogheemraadschap heeft overleg plaatsgevonden over de relevante wateraspecten. Er is een préadvies ontvangen waarin enkele opmerkingen voor het plangebied naar voren kwamen. Deze zijn verwerkt in het bestemmingsplan. Over de uitbreiding van de erfbouwingsmogelijkheden bestaande woningen heeft al in de overlegfase van het bestemmingsplan “Havendreef” afstemming plaatsgevonden.

9.2 Inspraak

Tijdens de inspreektermijn tussen 14 augustus 2014 tot en met 24 september 2014 zijn vier inspraakreacties binnengekomen. De inspraakreacties en de beantwoording zijn vervat in de Notitie beantwoording door burgemeester en wethouders van de inspraakreacties op de uitgangspunten en voorontwerpbestemmingsplan voor het bestemmingsplan “Havendreef”. Deze notitie is opgenomen als bijlage 2 bij deze toelichting.

De inspraakreacties hebben geen aanleiding gegeven tot aanpassingen van het beoogde ruimtelijk beleid.

9.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van donderdag 4 december 2014 tot en met woensdag 14 januari 2015 ter inzage gelegen. Binnen deze periode kon een ieder zienswijzen indienen. Er zijn 4 zienswijzen ingediend, alle zijn ontvankelijk. In bijlage 3 zijn de zienswijzen samengevat en beantwoord.

9.4 Economische uitvoerbaarheid

De Wet ruimtelijke ordening schrijft voor dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan in beginsel tevens een grondexploitatieplan vaststelt. De gemeenteraad kan bij de vaststelling van het bestemmingsplan echter besluiten om daarvan af te wijken, als het kostenverhaal anderszins is verzekerd. Daarbij moet bijvoorbeeld worden gedacht aan een privaatrechtelijke overeenkomst met de betrokken initiatiefnemers. Uitgangspunt van de ge-

meente Heemstede voor de nieuwe bestemmingsplannen is dat het kostenverhaal primair wordt geregeld via een privaatrechtelijke overeenkomst.

Om de herontwikkeling van de gronden binnen dit bestemmingsplan mogelijk te maken, is een anterieure overeenkomst gesloten tussen de ontwikkelaar en de gemeente om zo de met dit plan gemoeide kosten anderszins te verzekeren. Eventuele planschade voor rekening Havendreef bv, dit wordt geregeld in anterieure overeenkomst (realisatieovereenkomst).

De gronden zijn reeds in eigendom bij de ontwikkelende partij, dan wel zijn hierover bindende afspraken gemaakt, onder andere met de gemeente Heemstede.

Uit het Regionaal Actieprogramma Wonen Kennemerland/IJmond 2012 t/m 2015 blijkt dat er voor de gemeente Heemstede een behoefte is van 608 woningen. De woningbouw van Havendreef past binnen deze behoefte zowel kwantitatief als kwalitatief (hoofdzakelijk koopwoningen in de vorm van eengezinswoningen en enkele appartementen).

Havendreef ligt op een unieke locatie aan het water in het hart van Heemstede. Het project is niet alleen daarom onderscheidend, maar ook door de typische Heemstedse stijl waarin de 61 terras- en grondgebonden woningen gerealiseerd zullen worden. Er komt een markant en elegant gebouw aan de haven met 15 levensloopbestendige appartementen.

De koopprijzen van de woningen in Havendreef zijn eveneens onderscheidend. De prijzen liggen lager dan bij andere nieuwbouwprojecten in Heemstede. De verwachting is dat Havendreef voorziet in een behoefte in dit segment.

Bijlage

1 Onderzoeken

Bijlage

1.1 Verkeersonderzoek

Bijlage

1.2 Aanvullend verkeersonderzoek

Bijlage

1.3 Bodemonderzoek

Bijlage

1.4 Ecologisch onderzoek

Bijlage

1.5 Aanvullend onderzoek vleermuizen

Bijlage

1.6 Akoestisch onderzoek

Bijlage

1.7 Archeologisch onderzoek

Bijlage

2 Notitie beantwoording reacties voor-
bereiding bp

Bijlage

- 3 Nota van beantwoording van de
zienswijzen op het ontwerpbestem-
mingsplan "Havendreef"

Bijlage

4 Overzicht wijzigingen vastgesteld bestemmingsplan "Havendreef"

