

SPVE De Regenboog te Monnickendam



DEFINITIEF



**BügelHajema**

Ruimte voor de leefomgeving

# SPVE De Regenboog te Monnickendam

## DEFINITIEF

### Inhoud

---

Omgevingsaspecten  
Ruimtelijke context  
Modellenstudie  
Ruimtelijke randvoorwaarden

9 november 2017  
Projectnummer 260.00.04.00.00



Ruimte voor de leefomgeving

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1	Aanleiding	3
1.2	Plangebied	4
1.3	Leeswijzer	4
<b>2</b>	<b>Omgevingsaspecten</b>	<b>5</b>
2.1	Nut en noodzaak	5
2.2	Erfgoed	6
2.3	Ecologie	7
2.4	Bodem	8
2.5	Water	9
2.6	Hinder van bedrijven en voorzieningen	10
2.7	Externe veiligheid	12
2.8	Luchtkwaliteit	13
2.9	Wegverkeerslawaaï	14
2.10	Parkeren	14
2.11	Verkeer	16
2.12	Kabels en leidingen	17
2.13	Conclusie	17
<b>3</b>	<b>Ruimtelijke context</b>	<b>18</b>
3.1	Bestaande situatie	18
3.2	Visie Bernhardlaan	20
3.3	Stedenbouwkundige randvoorwaarden planvorming	21
<b>4</b>	<b>Modellenstudie</b>	<b>22</b>
4.1	Het doel	22
4.2	Collegebesluit en raadvragen	22
4.3	Startworkshop	22
4.4	Modellen	23
4.5	Afweging	26
<b>5</b>	<b>Ruimtelijke randvoorwaarden</b>	<b>30</b>
5.1	Voorkeursmodel	30
5.2	Stedenbouwkundige randvoorwaarden	30
5.3	Beeldkwaliteit bebouwing	31

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Quartet Projecten B.V. heeft (samen met mede-initiatiefnemer Waterland Yacht Trading B.V.) een principeverzoek ingediend voor een nieuwe invulling van het terrein van De Regenboog aan de Bernhardlaan te Monnickendam met 41 appartementen. Het principeverzoek is behandeld door het college en is onderwerp geweest van raadsvragen. Het college is onder voorwaarden akkoord met de ontwikkeling van het plangebied.

Voorliggend Stedenbouwkundig Programma Van Eisen (SPVE) heeft als doel om stedenbouwkundige randvoorwaarden en beeldkwaliteitseisen voor de ontwikkeling van het plangebied te stellen. In het document zijn middels een modellenstudie de mogelijkheden voor het plangebied verkend (op basis van het principeverzoek (informatieavond omwonenden d.d. 11-03-2014), het collegebesluit en de raadsvragen). Deze studie resulteert in een voorkeursmodel voor het plangebied. Het voorkeursmodel is vervolgens uitgewerkt in stedenbouwkundige randvoorwaarden en beeldkwaliteitseisen.

### Woningbouwprogramma

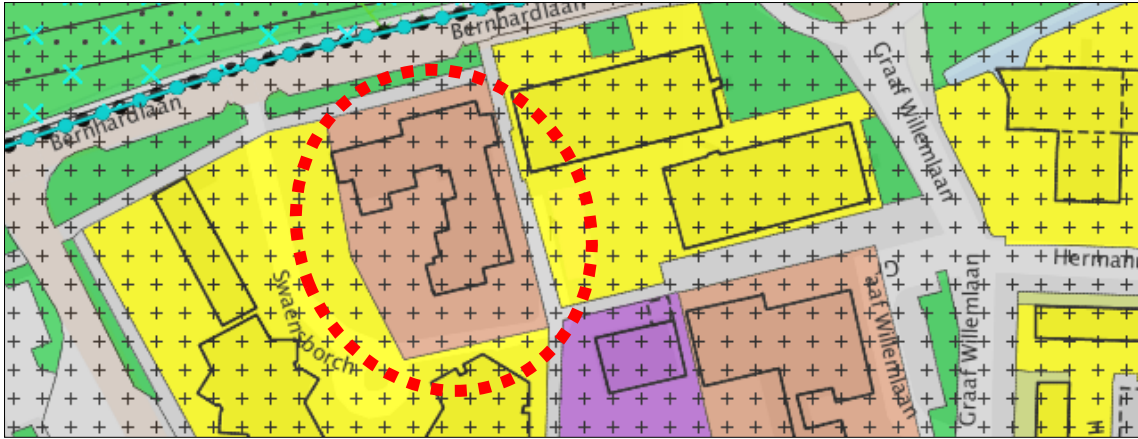
Het programma bestaat uit maximaal 41 appartementen. In het programma wordt een onderscheid/onderverdeling gemaakt in de volgende categorieën:

- minimaal 30% appartementen in de sociale sector (huurprijs beneden de huurtoeslaggrens of aanschafwaarde maximaal € 200.000 en maximaal € 2.500 per vierkante meter GBO);
- minimaal 10% appartementen in sociale sector plus (aanschafwaarde tussen € 200.000 en € 250.000,-);
- maximaal 60% appartementen in de vrije sector.

Op 12 oktober 2006 heeft de gemeenteraad van Waterland het woningbouwprogramma 2006-2020 vastgesteld. Het programma geeft de verschillende woningbouwlocaties met een indicatie van het aantal woningen en het jaar van programmering weer. Het woningbouwprogramma wordt jaarlijks geëvalueerd. In 2015 is hieraan voldaan met de actualisering Woningbouwprogramma 2015-2020. De locatie 'De Regenboog' te Monnickendam is opgenomen in het woningbouwprogramma.

### Bestemmingsplan

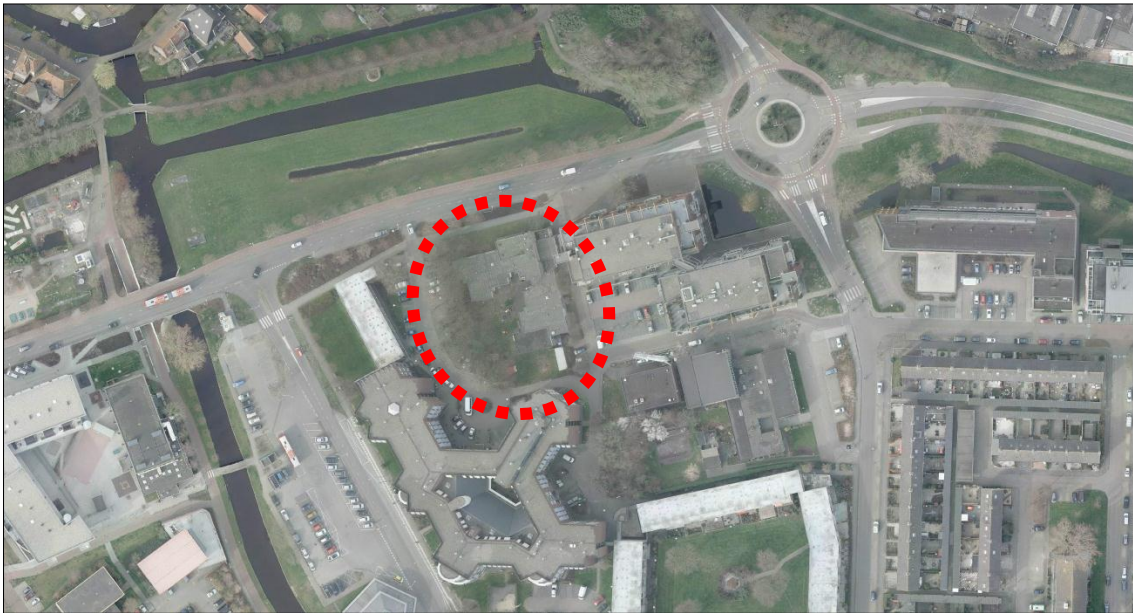
Het plangebied ligt in het vigerende bestemmingsplan 'Monnickendam – Buiten de Vesting' dat is vastgesteld op 13 december 2012. In dit bestemmingsplan heeft de locatie de bestemming 'Maatschappelijk'. Er is sprake van een bouwvlak waarin bebouwing mogelijk is met een maximum goothoogte van 7,5 m en een maximum bouwhoogte van 11,5 m. Binnen het huidige bestemmingsplan kan met 15% worden afgeweken van de maximale bouwhoogte. Daarnaast is sprake van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 4'. De voorgenomen ontwikkeling is strijdig met het bestemmingsplan qua bouwhoogte, footprint en functie.



Figuur 1. Verbeelding bestemmingsplan 'Buiten de Vesting' (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

## 1.2 Plangebied

Het plangebied ligt aan de Bernhardlaan en De Werf te Monnickendam. Het gebouw is tijdelijk in gebruik als basisschool.



Figuur 2. Plangebied (bron: Luchtfoto Gemeente Waterland)

## 1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 1 is de inleiding van dit SPVE. Hoofdstuk 2 geeft een quickscan van de omgevingsaspecten. Het derde hoofdstuk gaat in op de ruimtelijke context. Hoofdstuk 4 geeft de modellenstudie voor deze locatie weer. Tevens geeft het hoofdstuk een afweging van de verschillende modellen en wordt een voorkeursmodel benoemd. Hoofdstuk 5 geeft stedenbouwkundige randvoorwaarden en beeldkwaliteitseisen voor de definitieve invulling van het plangebied.

## 2 Omgevingsaspecten

### 2.1 Nut en noodzaak

De gemeente Waterland beschikt over het rapport 'De 'ladder voor duurzame verstedelijking' in de gemeente Waterland' (BMC februari 2015). Dit rapport richt zich op de toepassing van de 'ladder voor duurzame verstedelijking' zoals opgenomen in lid 2 van artikel 3.1.6 van het Bro. In onderstaande is een globale verkenning uitgevoerd om te zien of toepassing van de ladder kansrijk is.

#### **Stap 1 – Voorziet de ontwikkeling in de actuele en regionale behoefte**

In stap 1 moet aan de eerste trede van de ladder worden getoetst: voorziet de ontwikkeling in een actuele en regionale behoefte? Het rapport van BMC trekt de volgende conclusies:

1. Op basis van migratiesaldo nul wordt in de gemeente Waterland tot 2040 een autonome behoefte aan 30-40 woningen per jaar voorspeld.
2. De groeipotentie (i.c. de lokale en de regionale vraag) wordt met 70-80 woningen per jaar substantieel hoger ingeschat (met name jongeren en starters). Er is een oplopend woningtekort in de Stadsregio Amsterdam. De regio waar gemeente Waterland deel van uitmaakt wordt getypeerd als een roltrapregio (jongeren trekken naar de stad, ontplooiën zich en settelen vervolgens in de regio).
3. Het in werking houden van de zogenoemde roltrap draagt bij aan de economische en demografische groei en bloei van de hele regio. De Stadsregio Amsterdam Noord, waar de gemeente Waterland deel van uitmaakt, vervult in deze roltrap een rol voor opvang van doorstromende jonge gezinnen vanuit de stad.
4. Het onderzoek 'Wonen in de regio' laat zien dat het aantal huishoudens in de regio aanzienlijk is toegenomen, maar dat de verhuisdynamiek en doorstroming in de regio sterk is afgenomen. De verhuisstromen vanuit Amsterdam naar de Stadsregio Noordoost is echter licht gestegen. Instromers vanuit de regio zijn voor het grootste deel gezinnen met kinderen.
5. Naast de lokale vraagtoename naar nultredenwoningen van 7% is er sprake van een regionale vraagtoename naar dit type woningen van 20%. De gemeente Waterland zou voor een deel ook in dit sterk groeiende regionale tekort kunnen voorzien.

Momenteel wordt in de gemeente Waterland invulling gegeven aan de autonome behoefte van 30-40 woningen per jaar voor de komende jaren. Het voorliggende plan richt zich op de groeipotentie in de gemeente en richt zich daarbij ook op de sectoren waarin behoefte bestaat, namelijk starters en senioren. In het plan wordt voorzien in maximaal 41 appartementen, waarbij ook gericht wordt op starters en senioren. Verwacht mag worden dat met voorliggend plan wordt voorzien in de actuele en regionale behoefte.

#### **Trede 2 – Bestaand stedelijk gebied**

In trede 1 is de actuele en regionale behoefte aan woningen globaal aangetoond. Bij de toetsing van trede 2 moet, ingeval de behoefte niet binnen het lokale gemeentelijke 'bestaand stedelijk ge-

bied' kan worden opgevangen, worden gemotiveerd in hoeverre (een deel van) de regionale behoefte elders in de regio eventueel wél binnen bestaand stedelijk gebied kan worden opgevangen. Het projectgebied ligt aan de Bernhardlaan en ligt binnen het stedelijke weefsel van de kern Monnickendam. Op dit moment heeft het gebied de bestemming 'Maatschappelijk'. Reeds hierom kan worden geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling is geprojecteerd binnen het bestaande stedelijke gebied zoals gedefinieerd in artikel 1.1.1 lid h van het Bro. De locatie is in de provinciale ruimtelijke verordening bovendien aangemerkt als 'bestaand bebouwd gebied'.

### Trede 3 – Multimodale ontsluiting

Als herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, is trede 3 aan de orde. Bij deze trede moet worden beschreven in hoeverre wordt voorzien in de geconstateerde behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld. Bij behandeling van de tweede trede is gebleken dat de beoogde ontwikkeling plaatsvindt door herstructurering en transformatie van bestaand stedelijk gebied. De derde trede is daarom niet aan de orde.

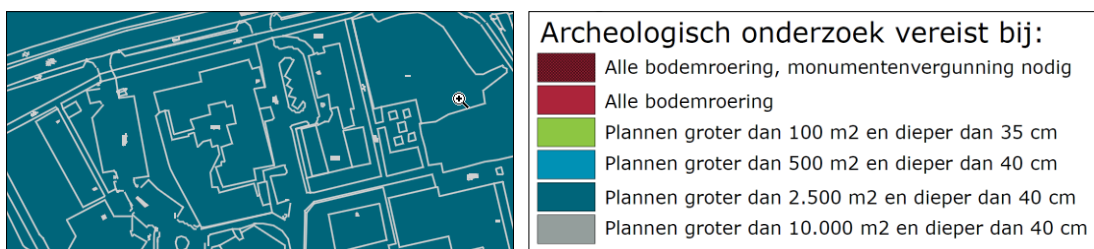
### Conclusie

Verwacht mag worden dat met de voorliggende ontwikkeling kan worden voldaan aan de 'ladder voor duurzame verstedelijking'. Het plan voorziet in de actuele en regionale behoefte en is gesitueerd binnen bestaand stedelijk gebied. Op 1 juli 2017 zal de nieuwe ladder voor duurzame verstedelijking van kracht worden. Verwacht wordt dat voorliggende ontwikkeling ook voldoet aan de nieuwe ladder. De nieuwe ladder voorziet in een vereenvoudiging en geeft meer mogelijkheden voor binnenstedelijke bebouwing. De 'actuele regionale behoefte' is bijvoorbeeld niet meer leidend, maar de 'behoefte' is uitgangspunt.

## 2.2 Erfgoed

### Archeologie

In de Structuurvisie Noord-Holland is Waterland aangewezen als één van de gebieden die waardevolle archeologische vindplaatsen bevatten. Het archeologisch beleid van de gemeente Waterland is vastgelegd in de 'Archeologienota Waterland 2011'. In deze nota wordt verwoord hoe het behoud van archeologische waarden of het onderzoek daarnaar worden zeker gesteld.



Figuur 3. Fragment Beleidskaart Archeologie (bron: Archeologienota Gemeente Waterland)

Het bouwplan ligt in een gebied met een relatief lage archeologische verwachtingswaarde. Bij bodemingrepen groter dan 2.500 m<sup>2</sup> en dieper dan 40 cm moet volgens het gemeentelijk archeologiebeleid archeologisch onderzoek plaatsvinden. Archeologisch onderzoek is gezien de omvang van de ontwikkeling (< 2.500 m<sup>2</sup>) niet noodzakelijk.

### **Cultuurhistorie**

Monnickendam heeft een beschermd stadsgezicht met veel historische huizen uit de zeventiende en achttiende eeuw. Het plangebied grenst aan de oude kern en vormt mede de overgang van de oude kern naar de relatief nieuwe wereld ten zuiden daarvan. Het plangebied zelf maakt geen onderdeel uit van de oude historische kern en in het plangebied en op de direct aangrenzende percelen is ook geen cultuurhistorisch waardevolle bebouwing aanwezig. Met de invulling van het plangebied worden geen cultuurhistorische waarden aangetast.

### **Conclusie**

Gezien de beperkte omvang van de ontwikkeling is archeologisch onderzoek niet noodzakelijk. Tevens worden geen cultuurhistorische waarden aangetast met de voorgenomen ontwikkeling.

## **2.3 Ecologie**

In het kader van de uitvoerbaarheid van ruimtelijke plannen is het van belang om aandacht te besteden aan beschermde natuurwaarden. De effecten op natuurwaarden dienen te worden beoordeeld in relatie tot de Wet natuurbescherming (Wnb) en Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV).

### **Beschermde soorten**

In de te kappen bomen kunnen zich verblijfplaatsen voor beschermde soorten bevinden. In de te slopen bebouwing kunnen zich verblijfplaatsen bevinden van beschermde soorten, waaronder vleermuizen. Een verkennend ecologisch onderzoek is noodzakelijk om de aanwezigheid van beschermde soorten te onderzoeken.

### **Wet natuurbescherming**

In de Wnb is de bescherming van Natura 2000-gebieden, geregeld. Plannen en projecten met negatieve effecten op deze gebieden zijn vergunningsplichtig. Relevant daarbij is dat de Wnb een externe werking kent. Van externe werking is sprake als activiteiten buiten een Natura 2000-gebied van invloed zijn op de natuurwaarden in een Natura 2000-gebied.

Het Natura-2000 gebied Markermeer en IJmeer ligt op circa 700 m ten oosten van het plangebied.

### **Natuurnetwerk Nederland**

Het NNN (voorheen Ecologische Hoofdstructuur, EHS, genoemd) is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden in Nederland, dat voldoende robuust is voor een duurzame verbetering van de omstandigheden voor de wilde flora en fauna en voor natuurlijke leefgemeenschappen. Het NNN is als beleidsdoel opgenomen in de SVIR. De begrenzing en



ruimtelijke bescherming van de provinciale NNN is voor Noord-Holland uitgewerkt in de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de bijbehorende PRV.

NNN-gebieden liggen op afstanden van 1.000 m en verder van het plangebied. Gezien de afstand en de ligging van het plangebied in de bebouwde kom, zullen er geen belemmeringen voor de planvorming zijn.



Figuur 4. Natura 2000-gebieden (links) en NNN-gebieden (rechts)

### Natuur buiten het NNN

Vanuit de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de PRV wordt buiten de NNN-gebieden bij ruimtelijke plannen specifiek ingezet op de bescherming van bestaande natuurgebieden en wordt verder specifiek ingezet op de bescherming van Weidevogelleefgebieden (PRV artikel 25).

Gezien de afstand en de ligging van het plangebied in de bebouwde kom, zullen er geen belemmeringen voor de planvorming zijn.

### Conclusie

De nabijheid van een Natura 2000-gebied en diverse NNN-gebieden vormen geen belemmering voor de planvorming. In de bomen kunnen zich verblijfplaatsen voor beschermde soorten bevinden. In de te slopen bebouwing kunnen zich verblijfplaatsen bevinden van beschermde soorten (vleermuis). Een verkennend ecologisch onderzoek is noodzakelijk om de aanwezigheid van beschermde soorten te onderzoeken.

## 2.4 Bodem

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening moet in geval van ruimtelijke ontwikkelingen worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde functiegebruik. Ter plaatse van locaties die verdacht worden van bodemverontreiniging moet ten minste verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd.

In geval van verontreinigingen is de Wet bodembescherming (Wbb) van toepassing, waarin is geregeld dat als ter plaatse van een plangebied ernstige verontreinigingen worden aangetroffen er sprake is van een saneringsgeval.



Figuur 5. Kaartfragment bodeminformatiekaart (bron: Bodemloket)

## Conclusie

Op basis van bodeminformatie ([www.bodemloket.nl](http://www.bodemloket.nl)) is er geen indicatie van een mogelijke bodemverontreiniging in het plangebied. Planologisch bestaan er dan ook geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van een plan voor woningniewbouw in het plangebied. Onderzoek naar mogelijke bodemverontreiniging is bij de procedure om omgevingsvergunning verplicht. Middels verkennend bodemonderzoek moet worden aangetoond dat de milieuhygiënische bodemkwaliteit voor het planvoornemen voldoende is.

## 2.5 Water

In de ruimtelijke ordeningspraktijk is tevens de wettelijk verplichte 'watertoets' van belang. De watertoets wordt gezien als een procesinstrument dat moet waarborgen dat de gevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen voor de waterhuishouding meer expliciet worden afgewogen. Belangrijk onderdeel van de watertoets is het vroegtijdig afstemmen van ontwikkelingen met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) als betrokken waterbeheerder.

In de bestaande situatie is het plangebied deels bebouwd en verhard. Met een nieuwe invulling van het plangebied neemt de oppervlakte aan bebouwing en verharding toe. De mate waarin verschilt per model.

Het plangebied heeft een oppervlakte van 2.342 m<sup>2</sup>. In de huidige situatie is sprake van circa 900 m<sup>2</sup> (waarvan 887 m<sup>2</sup> schoolgebouw) bebouwing en circa 700 m<sup>2</sup> verharding. 1.600 m<sup>2</sup> van het terrein is daarmee bebouwd of verhard.

In de nieuwe situatie, uitgaande van het voorkeursmodel, is sprake van circa 1.100 m<sup>2</sup> bebouwing (met parkeerkelder), 1.000 m<sup>2</sup> parkeerkelder onder het terrein. 2.100 m<sup>2</sup> van het terrein is daarmee bebouwd of verhard. Per saldo is sprake van een toename van circa 500 m<sup>2</sup>.

## **Watertoets**

Voor het plan SPVE De Regenboog is bij het HHNK advies aangevraagd in het kader van de digitale watertoets ([www.dewatertoets.nl](http://www.dewatertoets.nl)). Het uiteindelijke plan zal ook nog worden voorgelegd aan het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). Uit de digitale watertoets is naar voren gekomen dat het plan een beperkte invloed op de waterhuishouding heeft. Er is slechts in beperkte mate sprake van een toename van de verharding. Omdat dit een dermate klein gevolg betreft voor de waterhuishoudkundige situatie hoeven er geen compenserende maatregelen uitgevoerd te worden. De beperkte invloed van het plan op de waterhuishouding kan worden ondervangen met standaardmaatregelen.

## **Conclusie**

Het plan kan uitvoerbaar worden geacht voor wat betreft het aspect water.

## **2.6 Hinder van bedrijven en voorzieningen**

### **Wet- en regelgeving**

Op grond van de Wet milieubeheer (Wm) zijn bedrijven en instellingen verplicht te voldoen aan de eisen van een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB), dan wel een milieuvergunning te hebben voor de exploitatie van het bedrijf. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de omliggende woonbebouwing. Door middel van de milieuwet- en regelgeving wordt (milieu)hinder in woongebieden zo veel mogelijk voorkomen.

Uit de geactualiseerde publicatie "Bedrijven en milieuzonering" (2009) van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) wordt de richtafstandenlijst voor milieubelastende activiteiten gehanteerd. Per bedrijfstype zijn voor de aspecten geur, stof, geluid en gevaar minimale afstanden aangegeven die in de meeste gevallen kunnen worden aangehouden tussen een bedrijf en hindergevoelige functies, zoals woningen, om hinder en schade aan mensen binnen aanvaardbare normen te houden. De grootste afstand is bepalend. De genoemde maten zijn richtinggevend, maar met een goede motivatie kan en mag hiervan worden afgeweken.

Er dient te worden aangetoond dat het planvoornemen geen belemmering vormt voor nabijgelegen functies (en omgekeerd).

### **SYSTEMATIEK BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING**

In de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering worden twee omgevingstypen onderscheiden, te weten:

1. rustige woonwijk en rustig buitengebied;
2. gemengd gebied.

In een rustige woonwijk of rustig buitengebied wordt functiescheiding nagestreefd. Hiertoe worden minimale richtafstanden gehanteerd, waarbij een bepaalde bij een bedrijf of voorziening behorende milieucategorie een zoneringsafstand ten opzichte van hindergevoelige functies inhoudt.

In het plangebied is evenwel sprake van omgevingstype 2, te weten gemengd gebied. Er komen diverse functies als wonen, bedrijvigheid en voorzieningen in de directe omgeving van het plangebied voor. In dergelijke gemengde gebieden is sprake van functiemenging.

In tegenstelling tot rustige woongebieden zijn milieubelastende activiteiten in dergelijke levendige gebieden onder voorwaarden op kortere afstand van hindergevoelige functies mogelijk. Voor gebieden met functiemenging worden voor veel bedrijven en voorzieningen geen minimale richtafstanden aangegeven, maar wordt gewerkt met een categorie-indeling (A, B of C) waarbij voorwaarden voor de inpassing zijn gegeven:

- Categorie A: Activiteiten die zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving zijn, dat deze aanpandig aan woningen kunnen worden uitgevoerd. De eisen uit het Bouwbesluit voor scheiding tussen wonen en bedrijven zijn daarbij toereikend.
- Categorie B: Activiteiten die in gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter met een zodanige milieubelasting voor hun omgeving dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies dienen plaats te vinden.
- Categorie C: Activiteiten uit categorie B, waarbij vanwege de relatief grote verkeersaantrekkende werking een ontsluiting op de hoofdinfrastructuur is aangewezen.

### **Onderzoek**

Op basis van de VNG-publicatie geldt voor brandweerkazernes in geval van functiescheiding een minimale richtafstand van 50 m tot aan hindergevoelige objecten (op basis van geluid). In het geval van functiemenging is categorie C van toepassing (dit betreft categorie B met als aanvullende voorwaarde een ligging aan hoofdinfrastructuur).

Op basis van de VNG-publicatie geldt voor een antennemast met transformatorgebouw (Enkelbestemming 'Bedrijf – Nutsvoorziening' en bouwaanduiding "antennemast" in geval van functiescheiding een minimale richtafstand van 10 m (gevaar). In het geval van functiemenging is categorie A van toepassing.

Op basis van de VNG-publicatie geldt voor de Protestantse Gemeente Opstandingskerk (Enkelbestemming 'Maatschappelijk') in geval van functiescheiding een minimale richtafstand van 30 m (geluid). In het geval van functiemenging is categorie B van toepassing.

In en rondom het plangebied kan worden gesproken van een gebied met functiemenging, ofwel gemengd gebied. De appartementen worden bouwkundig afgescheiden gerealiseerd van nabijgelegen hinderveroorzakende functies. Geconcludeerd mag worden dat de appartementen daarmee op zodanige wijze in het plangebied worden gesitueerd dat deze met het oog op hinder van bedrijven en voorzieningen op voldoende afstand van hinderveroorzakende functies zijn gelegen. Het planvoornemen mag uitvoerbaar worden geacht.

### **Conclusie**

De uitvoerbaarheid van het planvoornemen ondervindt geen belemmeringen vanwege het aspect hinder van bedrijven en voorzieningen.

## 2.7 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de woon- en leefomgeving bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals vuurwerk, aardgas of LPG. Het aandachtsveld van externe veiligheid richt zich op zowel inrichtingen (bedrijven) waar gevaarlijke stoffen aanwezig zijn als het transport van gevaarlijke stoffen. Dit vervoer kan plaatsvinden over weg, water en spoor en door buisleidingen. Het beleid is erop gericht te voorkomen dat te dicht bij gevoelige bestemmingen activiteiten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Dit is verankerd in diverse wet- en regelgeving, zoals het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Barim: Activiteitenbesluit).

In het kader van het Interprovinciaal Overleg (IPO) is een zogenoemde risicokaart ontwikkeld. Hierin is informatie opgenomen die met risico te maken heeft; zowel risicobronnen als kwetsbare objecten worden getoond die aandacht verdienen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Om na te gaan of er voor het planvoornemen ook aandachtspunten aanwezig zijn, is de risicokaart geraadpleegd.

### Onderzoek

Hieruit blijkt dat ten westen van Monnickendam een inrichting gevaarlijke stoffen, een aardgastransportleiding en een LPG-inrichting aanwezig zijn. De afstand tot deze risicobronnen is 530 m en meer. Gezien deze afstand vormen deze risicobronnen geen beperking voor de voorliggende ontwikkeling. Het plangebied ligt voorts in potentieel overstroombaar gebied (kleine kans, beschermd). Dit aspect heeft echter geen effect op de planvorming.

Op de risicokaart staat de N247 en de N518 genoteerd als risicobron in het geval van een 'ongeval op land'. Een dergelijke risicobron heeft betrekking op een mogelijk ongeval tussen voertuigen. Dit leidt met name tot gevaar ter plaatse, of in de directe omgeving van deze weg en heeft geen betrekking op ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied.

Over de N247 en N518 worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Deze weg is echter niet opgenomen in het Basisnet Weg. Dit houdt in dat er langs de route geen veiligheidsruimte wordt aangehouden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Uit eerder onderzoek<sup>1</sup> blijkt overigens dat binnen de gemeente Waterland geen overschrijdingen van de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico (PR) en/of de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico (GR) worden veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Dit beeld wordt bevestigd door onderzoek<sup>2</sup> uit 2012 naar GF3 (licht ontvlambare gassen). Voor wegen waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, is het transport van GF3 bepalend voor het PR en GR. In het onderzoek zijn de bekende telgegevens geanalyseerd, waardoor een voldoende betrouwbaar beeld van de gegevens is verkregen. Bij hantering van het maximale aantal GF3-transporten is er geen PR10<sup>-6</sup>-contour aanwezig is.

---

<sup>1</sup> Veiligheidsadvies 'Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg', gemeente Waterland, 2007.

<sup>2</sup> Rapportage consequenties Basisnet Weg en Circulaire RVGS 2010, Gebied Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland, Prevent Adviesgroep BV, 24 januari 2012.

Verder concludeert het onderzoek dat het GR op alle wegen onder de oriëntatiewaarde ligt. Voor de wegen in de gemeente Waterland geldt zelfs dat het GR kleiner is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Met voorliggend plan wordt een nieuwe functie binnen de invloedsfeer van de N247 en N518 ingepast. Per saldo is er echter nauwelijks effect omdat de schoolfunctie in het gebied is vervallen. Het GR verandert hierdoor niet in negatieve zin.

### **Conclusie**

In de ruime omgeving van de projectlocatie worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Gezien de afstand tot het plangebied is geen sprake van een beperkend extern veiligheidsrisico. Overige beperkende externe veiligheidsrisico's kunnen bovendien worden uitgesloten.

## **2.8 Luchtkwaliteit**

In hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm) zijn de grenswaarden op het gebied van de luchtkwaliteit vastgelegd. Daarbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), fijn stof (PM<sub>10</sub>) en zeer fijn stof (PM<sub>2,5</sub>) van belang. Grenswaarden ten aanzien van de jaargemiddelde concentratie betreffen 40 µg/m<sup>3</sup> voor zowel NO<sub>2</sub> als PM<sub>10</sub> en 25 µg/m<sup>3</sup> voor (PM<sub>2,5</sub>). Projecten met een invloed van 'niet in betekende mate' (nibm) op de luchtkwaliteit zijn verder vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden.

Op grond van de Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) zijn (onder andere) de volgende projecten vrijgesteld van toetsing:

- woningbouwprojecten met minder dan 1.500 woningen;
- projecten die minder dan 3% van de (toekomstige) grenswaarde voor NO<sub>2</sub> of PM<sub>10</sub> bijdragen, wat overeenkomt met 1,2 µg/m<sup>3</sup> (Grenswaarde in 2017 is 1.241 auto's dan wel 109 vrachtwagens per weekdagemaal).
- PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> zijn overigens sterk gerelateerd, aangezien PM<sub>2,5</sub> onderdeel uitmaakt van de emissie van PM<sub>10</sub>. Als aan PM<sub>10</sub> wordt voldaan, mag daarom worden aangenomen dat ook de grenswaarde van PM<sub>2,5</sub> niet wordt overschreden.

### **Onderzoek**

Het planvoornemen leidt tot de toevoeging van maximaal 41 woningen. Hiermee valt het plan in de bovenstaande eerstgenoemde vrijstellingscategorie. De woningen kennen een verkeersgeneratie van maximaal 247 motorvoertuigbewegingen (zie paragraaf 2.11). Het planvoornemen leidt dan ook niet tot een dusdanige hoeveelheid verkeer, als genoemd in de tweede vrijstellingscategorie, dat de luchtkwaliteit in het geding zou zijn.

### **Conclusie**

Het planvoornemen moet worden beschouwd als een project van nibm. Wettelijk gestelde grenswaarden ten aanzien van luchtkwaliteit worden niet overschreden. Het plan kan uitvoerbaar worden geacht voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit.

## 2.9 Wegverkeerslawaaï

In het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) bevinden zich langs alle wegen zones, met uitzondering van wegen die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied en wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt. Binnen de bebouwde kom bedraagt de zonebreedte voor tweestrookswegen die aan weerszijden van de weg, gerekend vanuit de wegas, in acht moet worden genomen 200 m. Buiten de bebouwde kom bedraagt deze afstand 250 m. In geval van het realiseren van geluidsgevoelige bebouwing binnen deze zone dient een akoestisch onderzoek plaats te vinden.

### Onderzoek

Voor het plangebied is voor het principeverzoek een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Conclusie is dat aan het noordelijk deel van het voorgestelde complex de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB, met afgerond maximaal 11 dB, wordt overschreden tot een waarde van 59 dB (inclusief een aftrek van 5 dB op grond van artikel 110 g Wgh). Hiervoor dient een hogere waarde bij het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Waterland te worden aangevraagd. Daarbij zijn mogelijk geluidsisolerende maatregelen aan de gevels van dit gebouw nodig, teneinde te voldoen aan de maximale binnenwaarde van 33 dB.

### Conclusie

Het voorkeursmodel wijkt af van het principeverzoek, waarvoor reeds een akoestisch onderzoek was uitgevoerd. Het akoestisch onderzoek zal dan ook aan het voorkeursmodel aangepast moeten worden. Verwacht mag worden dat de resultaten gelijkwaardig zullen zijn. Er zal naar verwachting een hogere waarde bij het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Waterland aangevraagd moeten worden.

Voor een definitief resultaat zal nog nader onderzoek plaats moeten vinden voor wat betreft het aspect wegverkeerslawaaï.

## 2.10 Parkeren

Het gebouw wordt nu gebruikt als basisschool. Conform de CROW is de parkeernorm dan 1,1-1,3, gemiddeld dus 1,2 per 100m<sup>2</sup>. De oppervlakte is circa 887 m<sup>2</sup>, de huidige parkeerbehoefte bedraagt daarmee 10,64 parkeerplaatsen. Het aantal huidige parkeerplaatsen op het terrein bedraagt 3. Dit betekent dat de overige 7 (7,64) parkeerplaatsen nu voorzien moeten zijn in de openbare ruimte. Deze mogen in de nieuwe situatie verrekend worden.

Randvoorwaarden voor de parkeervulling zijn:

- een eventuele uitrit van het terrein moet voldoende breed worden;
- maatvoering parkeerplaatsen circa 2,5 x 5,00 m;
- de wegen en bebording uitvoeren conform Duurzaam Veilig, 30 km-zone;
- het aantal noodzakelijke nieuwe parkeerplaatsen voor de ontwikkelingen moet gebaseerd worden op onderstaande uitgangspunten en tabel (tabel parkeerbehoefte nieuwe situatie).

### Uitgangspunten t.b.v. berekening parkeerbehoefte

- CROW, publicatie 317.
- Stedelijkheidgraad: weinig stedelijk.
- Stedelijke zone: schil centrum.
- Bestaande parkeerbehoefte wordt verrekend met nieuwe parkeerbehoefte.
- Het programma bestaat uit maximaal 41 appartementen, onderverdeeld in drie categorieën.
- Categorie 1 bestaat uit minimaal 30% appartementen in de sociale sector (huurprijs beneden de huurtoeslaggrens of aanschafwaarde maximaal € 200.000 en maximaal € 2.500 per vierkante meter GBO). Voor de berekening wordt dit type appartement beschouwd als 'Etage, goedkoop, met verkoopprijzen tot € 200.000,-.
- Categorie 2 bestaat uit minimaal 10% appartementen in sociale sector plus (aanschafwaarde tussen € 200.000 en € 250.000,-. Voor de berekening wordt dit type appartement beschouwd als 'Etage, midden', met verkoopprijzen vanaf € 200.000,- tot € 300.000,-.
- Categorie 3 bestaat uit maximaal 60% appartementen in de vrije sector (< 250.000,-). Voor de berekening kan dit type appartement beschouwd worden als 'Etage, midden', met verkoopprijzen vanaf € 200.000,- tot € 300.000,- en/of als 'Etage, duur' met verkoopprijzen vanaf € 300.000,-.

Onderstaande tabel geeft de maximale parkeerbehoefte weer op basis van bovenstaande gegevens. In de berekening wordt uitgegaan van koopwoningen, omdat deze een grotere parkeerbehoefte kennen dan huurwoningen. Tevens is gerekend met het maximaal aantal mogelijke dure appartementen. Dure appartementen hebben een grotere parkeerbehoefte dan goedkope(re) appartementen. Met deze aannames is met de berekening de meest ongunstige situatie/de meest ruimte vragende situatie in beeld gebracht.

Tabel. Parkeerbehoefte nieuwe situatie (CROW-publicatie 317)

Omschrijving	Aantal woningen	PP per eenheid	Aantal parkeerplaatsen
Categorie 1 – Etage, goedkoop	41 x 30% = 12 (12,3)	(1,0 -1,8) > 1,4	16,8
Categorie 2 – Etage, midden	41 x 10% = 4 (4,1)	(1,3 -2,1) > 1,7	6,8
Categorie 3 – Etage, duur	41 x 60% = 25 (24,6)	(1,5 -2,3) > 1,9	47,5
<b>Totaal</b>	<b>41</b>		<b>71,1</b>
Bestaande PP buiten plangebied			7,6
<b>Nieuw ter realiseren PP</b>			<b>63,5</b>

### Conclusie

In het voorkeursmodel kunnen (op basis van nader onderzoek) maximaal 68 parkeerplaatsen worden ingepast, waarvan 53 parkeerplaatsen ondergronds en 15 parkeerplaatsen op het maaiveld. Het voorkeursmodel kan daarmee ruimschoots in de parkeerbehoefte voorzien.



## 2.11 Verkeer

Voor elk ruimtelijk plan geldt dat de verkeerseffecten die optreden als gevolg van een planvoornemen moeten worden onderbouwd. Hiertoe kan gebruik worden gemaakt van vuistregels en kengetallen die in publicatie nr. 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (2012) van CROW (het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) zijn aangereikt. In deze publicatie zijn kencijfers omtrent de ritproductie voor woon-, werk- en voorzieningenfuncties per weekdagemaal gegeven, met een minimale en maximale aan te houden bandbreedte. Het plangebied ligt in weinig stedelijk gebied en wordt tot de stedelijke zone schil centrum gerekend.

Het programma bestaat uit maximaal 41 appartementen, onderverdeeld in drie categorieën.

- Categorie 1 bestaat uit minimaal 30% appartementen in de sociale sector (huurprijs beneden de huurtoeslaggrens of aanschafwaarde maximaal € 200.000 en maximaal € 2.500 per vierkante meter GBO). Voor de berekening wordt dit type appartement beschouwd als 'Etage, goedkoop, met verkoopprijzen tot € 200.000,-.
- Categorie 2 bestaat uit minimaal 10% appartementen in sociale sector plus (aanschafwaarde tussen € 200.000 en € 250.000,-. Voor de berekening wordt dit type appartement beschouwd als 'Etage, midden', met verkoopprijzen vanaf € 200.000,- tot € 300.000,-.
- Categorie 3 bestaat uit maximaal 60% appartementen in de vrije sector (< 250.000,-). Voor de berekening kan dit type appartement beschouwd worden als 'Etage, midden', met verkoopprijzen vanaf € 200.000,- tot € 300.000,- en/of als 'Etage, duur' met verkoopprijzen vanaf € 300.000,-.

Onderstaande tabel geeft de verkeersgeneratie weer op basis van bovenstaande gegevens. In de berekening wordt uitgegaan van koopwoningen, omdat deze een grotere verkeersgeneratie kennen dan huurwoningen. Tevens is gerekend met het maximaal aantal mogelijke dure appartementen. Dure appartementen hebben een grotere verkeersgeneratie dan goedkope(re) appartementen. Met deze aannames is met de berekening de meest ongunstige situatie in beeld gebracht.

Tabel. Verkeersgeneratie nieuwe situatie (CROW-publicatie 317)

Omschrijving	Aantal woningen	Verkeersgeneratie per eenheid	Aantal motorvoertuigbewegingen
Categorie 1 – Etage, goedkoop	41 x 30% = 12 (12,3)	5,0 -5,8	60,0 – 69,6
Categorie 2 – Etage, midden	41 x 10% = 4 (4,1)	5,5 -6,3	22,0 – 25,2
Categorie 3 – Etage, duur'	41 x 60% = 25 (24,6)	6,9 -7,7	172,5 – 192,5
<b>Subtotaal nieuw</b>	<b>41</b>		<b>254,5 - 287,3</b>
Bestaande school	6 lokalen	0,5 – 1,0 per lokaal (excl. kiss&ride)	3,0 – 6
Kinderfysiotherapie	1 kamer	1,4 – 1,9 per kamer	1,4 -1,9
<b>Subtotaal bestaand</b>			<b>4,4 – 7,9</b>
<b>Totaal</b>			<b>250,1 -279,4</b>

Het toevoegen van de woonfunctie leidt tot een toename van de verkeersaantrekkende werking van het plangebied. Het gaat hierbij om een toename van het aantal motorvoertuigbewegingen (mvtb) van en naar het plangebied. In het voorkeursmodel moet rekening worden gehouden met een verkeersgeneratie van 254,5 - 287,3 mvtb per weekdag. Dit is een toename van 250,1 - 279,4 mvtb per weekdag (exclusief kiss&ride).

### **Conclusie**

De minimum berekende verwachting voor de verkeersgeneratie is 250,1 mvtb per weekdagemaal. Uitgaande van een worst-case scenario mag een toename van 279,4 mvtb per weekdagemaal op de omliggende wegen als gevolg van het planvoornemen worden verwacht. Uitgaande van 85% autoverkeer in de dagperiode (07:00 uur tot 19:00 uur) betreft dit maximaal 17,7 - 19,84 mvtb per uur (ongeveer één mvtb per 3 - 3,4 minuten). Een dergelijke toename wordt in relatie tot de aanvoerende wegen niet als onevenredig beschouwd. Het plan mag voor wat betreft de verkeersgeneratie uitvoerbaar worden geacht.

Mogelijke ontwikkelingen aan de Galgenriet kunnen invloed hebben op verkeersintensiteit van de Bernhardlaan en zullen, wanneer deze aan de orde zijn, meegenomen worden in het onderzoek.

## **2.12 Kabels en leidingen**

Naast de gebruikelijke huis-, tuin- en keukenaansluitingen voor nutsvoorzieningen zijn in en in de directe omgeving van het plangebied verder geen kabels en leidingen aanwezig die planologische bescherming genieten waar rekening mee gehouden moet worden.

## **2.13 Conclusie**

Nader onderzoek naar wegverkeerslawaai, bodem en ecologie is noodzakelijk. Verwacht wordt dat de resultaten van deze onderzoeken de planvorming niet belemmeren.

## 3 Ruimtelijke context

### 3.1 Bestaande situatie

De betrokken locatie ligt aan een belangrijke ontsluitingsweg (tevens bus- en calamiteitenroute) binnen Monnickendam. De Bernhardlaan ligt op de overgang van de oude kern naar de relatief nieuwe wereld ten zuiden daarvan. De laan is onderdeel van een doorgaande route vanaf de N247 naar Zuiderwoude, Uitdam en Marken.

De Bernhardlaan heeft een fietspad in twee richtingen, twee rijstroken, parkeervoorzieningen en een trottoir. Vooral aan de noordzijde ligt royale groen- en waterstructuur die een belangrijke rol speelt in de overgang van oud naar nieuw. De afstand van de nieuwe bebouwing ten zuiden van de laan tot de oude bebouwing van het beschermde stadsgezicht is ruim 100 m.



Figuur 6. Bernhardlaan met royale groen- en waterstructuur ten noorden van het plangebied

Vanaf de Marijkestraat tot aan de rotonde heeft de Bernhardlaan aan de zuidzijde complexmatige bebouwing. Hier ligt een school, een zwembad, aanleunwoningen behorende bij het verzorgingshuis en de planlocatie die thans een maatschappelijke bestemming heeft. Ook aan het vervolg van de doorgaande route in oostelijke richting (de Waterlandse Zeedijk) staat complexmatige bebouwing. Hier zijn appartementengebouwen gerealiseerd in drie tot vijf bouwlagen.

Aan de oostzijde van de planlocatie is de brandweerkazerne gelegen. Deze functie beslaat twee bouwlagen. Boven deze kazerne zijn nog drie bouwlagen met woonappartementen aanwezig. De vijfde bouwlaag is teruggeschoven ten opzichte van de voorgevelrooilijn aan de Bernhardlaan (set-back). Tevens is aan de oostzijde van het plangebied sprake van een parkeerterrein (de Werf). Het parkeerterrein wordt aan de noord- en oostzijden begrenst door bebouwing (de brandweerkazerne en woonappartementen).

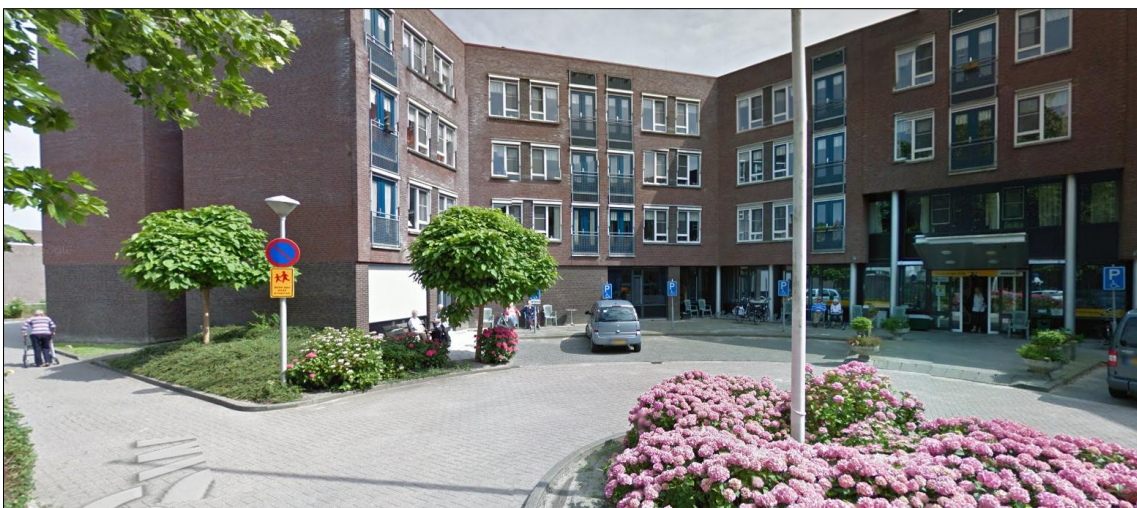


Figuur 7. Naast de planlocatie is de brandweerkazerne met daarboven woningen gesitueerd.



Figuur 8. Parkeerterrein De Werf met daaraan de brandweerkazerne met daarboven woningen

Aan de zuid- en westzijde grenst het plangebied aan de complexmatige bebouwing van het woonzorgcomplex de Swaensborch.



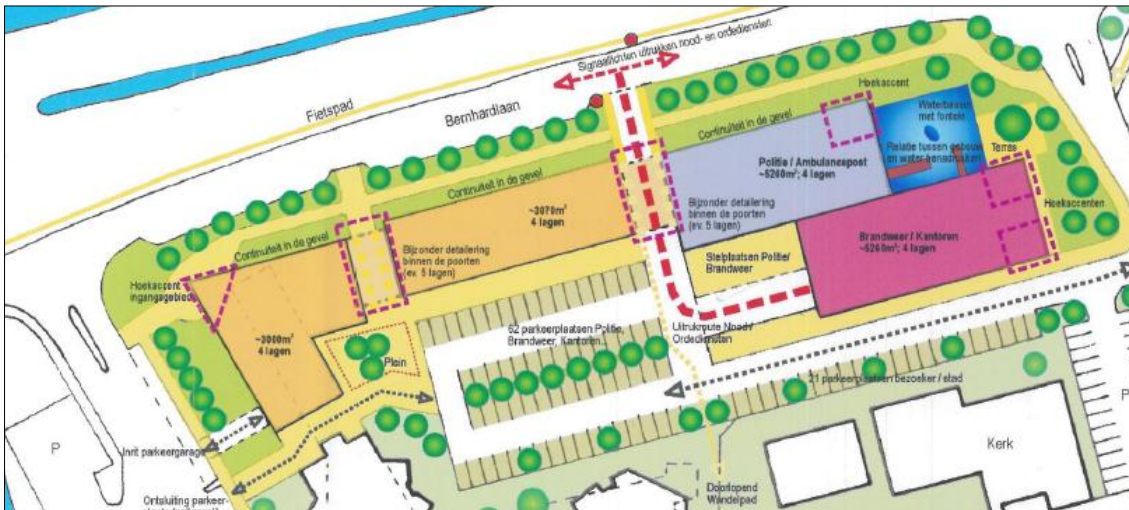
Figuur 9. Woonzorgcomplex de Swaensborch



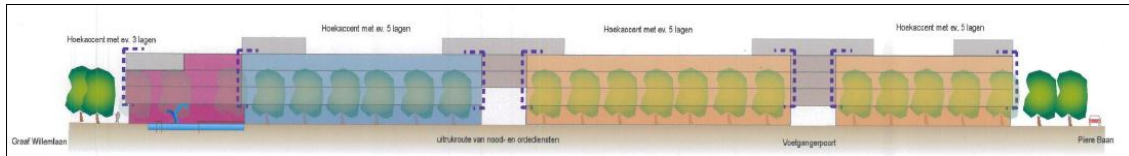
Figuur 10. Woonzorgcomplex De Swaensborch

### 3.2 Visie Bernhardlaan

De visie voor de Bernhardlaan is leidend voor de ontwikkelingen aan de Bernhardlaan en daarom van belang voor het voorliggend plangebied. In de visie wordt nieuwe bebouwing langs de Bernhardlaan ontwikkeld als een stedenbouwkundige wand die zich naar de oude kern oriënteert. De oude stad heeft een duidelijke begrenzing: de oude vesting. Om deze morfologie te respecteren is het essentieel dat de vesting om de oude stad heen zijn groene karakter handhaaft en deze zelfs wordt versterkt, bijvoorbeeld door het aantal functies erin te verminderen. De twee werelden (oude kern en uitbreiding) moeten onafhankelijk van elkaar ervaren kunnen worden, elk met zijn specifieke karakter. Daarom verdient de vormgeving van de elementen die deze grenzen bepalen extra aandacht.



Figuur 11. Inrichtingsschets behorend bij Visie Berhardlaan



Figuur 12. Principe gevelbeeld behorend bij Visie Bernhardlaan

### 3.3 Stedenbouwkundige randvoorwaarden planvorming

Stedenbouwkundig gezien is het van belang dat de ten noorden van de Bernhardlaan gelegen vesting, een rijksmonument, gerespecteerd wordt en zijn groene karakter behoud (de visie voor de Bernhardlaan is hierop geïnspireerd). Tevens is het van belang dat de Bernhardlaan zijn groene karakter behoudt en dat bebouwing aan de Bernhardlaan op de planlocatie zich qua rooilijn voegt in de rooilijn van het complex aan de Bernhardlaan 25. Het volume aan de Bernhardlaan mag daarom krachtig zijn. Daarmee wordt het belang van de laan benadrukt en de samenhang in het stedenbouwkundig beeld vergroot.

Uitgangspunten vanuit de visie voor de Bernhardlaan:

- front langs de Bernhardlaan met continuïteit in de gevels;
- hoofdvorm van 4 bouwlagen met accenten van vijf bouwlagen;
- er is sprake van verspringingen in de gevel of bijzondere gevelementen;
- hoeken kennen een bijzondere vormgeving;
- parkeren onder en achter de bebouwing;
- hoofdontsluiting achterterrein op de Graaf Willemlaan.

## **4 Modellenstudie**

### **4.1 Het doel**

De modellenstudie heeft tot doel om te onderzoeken wat de meest passende invulling is voor het plangebied. Het collegebesluit geeft enige randvoorwaarden voor de voorliggende modellenstudie (zie paragraaf 4.2). Daarnaast heeft een startworkshop plaatsgevonden over de invulling van het gebied. Bij deze workshop waren o.a. vertegenwoordigers van de gemeente en de ontwikkelaar aanwezig. De resultaten van deze workshop zijn, voor zover ruimtelijk relevant, verwerkt in deze studie.

### **4.2 Collegebesluit en raadsvragen**

Het college van B&W heeft op 3 december 2013 besloten de samenwerking met Quartet aan te gaan en heeft voorwaarden meegegeven. Ten aanzien van de modellenstudie is onderstaand punt van belang:

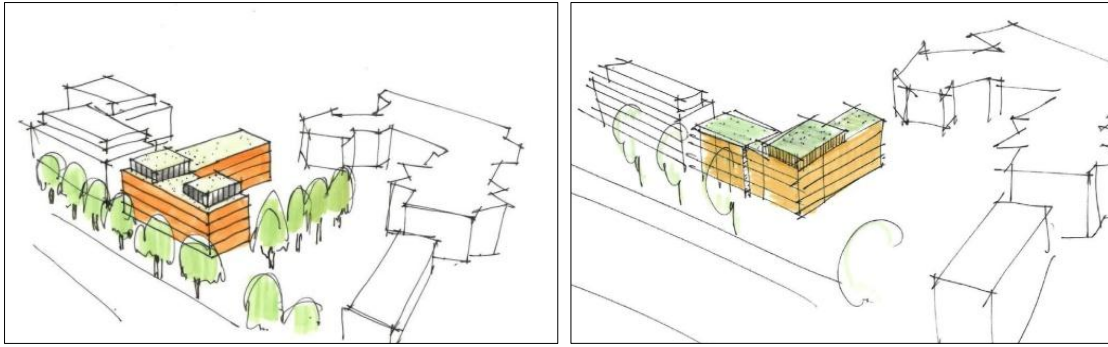
- er dient gewerkt te worden met een variatie in bouwhoogte om te voorkomen dat de gehele Bernhardlaan dezelfde hoogte krijgt.

In de beantwoording van raadsvragen (14 januari 2014) zijn hierop de volgende voorwaarden/verduidelijkingen aan toegevoegd:

- de maximale bouwhoogte is 15,08 m (de in het principeverzoek aangegeven maximale bouwhoogte). Vanwege de zwaardere eisen die zijn gaan gelden vanuit het bouwbesluit ten aanzien van duurzaam bouwen, is deze maximale bouwhoogte niet meer toereikend om het bouwwerk te realiseren. Vanwege voornoemde reden wordt een maximale bouwhoogte van 15,50 m gehanteerd.
- de variatie in bouwhoogte geldt alleen voor de bebouwing aan de Bernhardlaan.

### **4.3 Startworkshop**

De stedenbouwkundig adviseur van de gemeente heeft naar aanleiding van de reactie van het College en de Raad schetsvoorstellen gemaakt. Twee schetsen kwamen daarbij in positieve zin naar voren. Het model met twee losse opbouwen als vijfde bouwlaag aan de Bernhardlaan en de gespiegelde hoofdvorm met hoekaccent (zie onderstaande afbeeldingen) werden als kansrijk gezien.



Figuur 13. Kansrijke Schetsvoorstellen (Stedenbouwkundig adviseur Gemeente Waterland)

#### 4.4 Modellen

Om de mogelijkheden van de locatie te verkennen zijn er drie modellen ontwikkeld. Elk model is verbeeld met een schets en een impressie. De modellen zijn opgesteld op basis van de volgende randvoorwaarden:

- visie voor de Bernhardlaan respecteren;
- resultaten informatieavond omwonenden (11-03-2014) respecteren;
- uitkomsten Collegevragen en Raadsbesluit respecteren;
- uitgangspunten en wensen uit de startworkshop inpassen/respecteren;
- afstemming op de ruimtelijke context.

De mate waarin de modellen invulling geven aan de uitgangspunten en wensen uit de startworkshop en de mate waarin de modellen zijn afgestemd op de ruimtelijke context komen aan de orde in paragraaf 4.5. In deze paragraaf worden de modellen op verschillende punten beoordeeld en met elkaar vergeleken.

##### Model 1

Model 1 kent in hoofdlijnen de hoofdopzet zoals deze in het oorspronkelijke principeverzoek is opgenomen. De vijfde laag aan de Bernhardlaan is conform het model in de workshop aangepast met twee losse opbouwen. Daarnaast is de achterbouw enkele meters in westelijk richting verschoven. Hierdoor ontstaat meer afstand tot de belendende bebouwing van De Werf. Door deze aanpassing is het bouwvolume afgenomen ten opzichte van het principeverzoek.





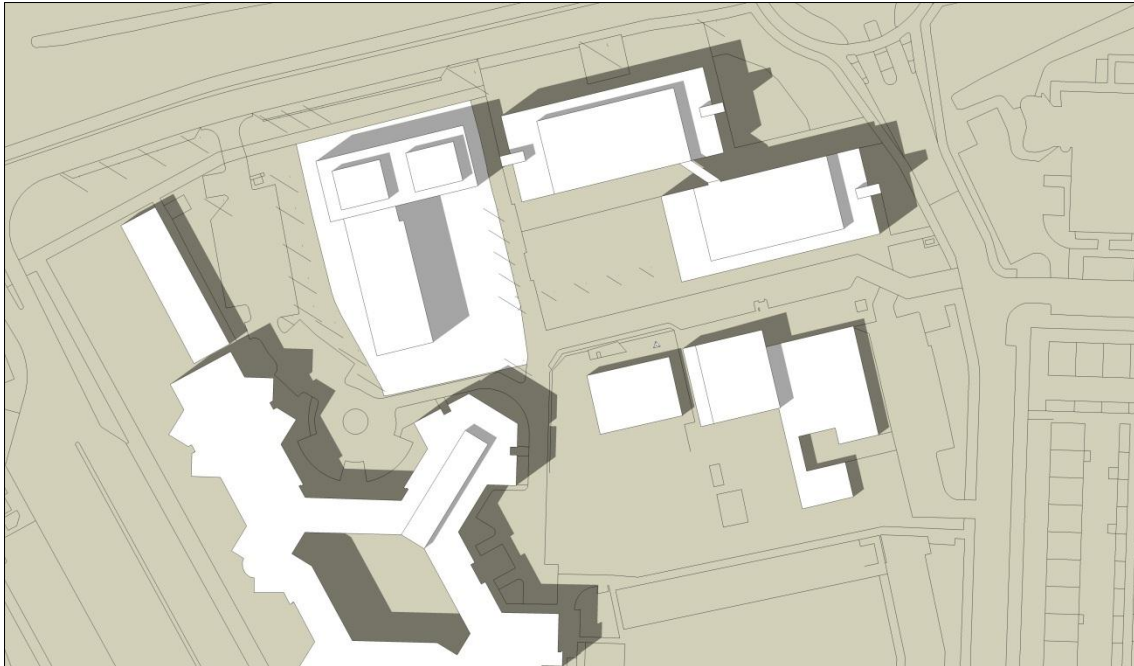
Figuur 14. Model 1 - Situatieschets



Figuur 15. Model 1 - Vogelvlucht

## Model 2

In model 2 houdt de hoofdvorm aan de Bernhardlaan meer rekening met het (uit)zicht, de lichtinval en de privacy van de omwonenden aan de Bernhardlaan. De achterbouw is, rekening houdend met het (uit)zicht, de lichtinval en de privacy van de omwonenden aan de Swaensborch, zoveel mogelijk in westelijke richting is verschoven.



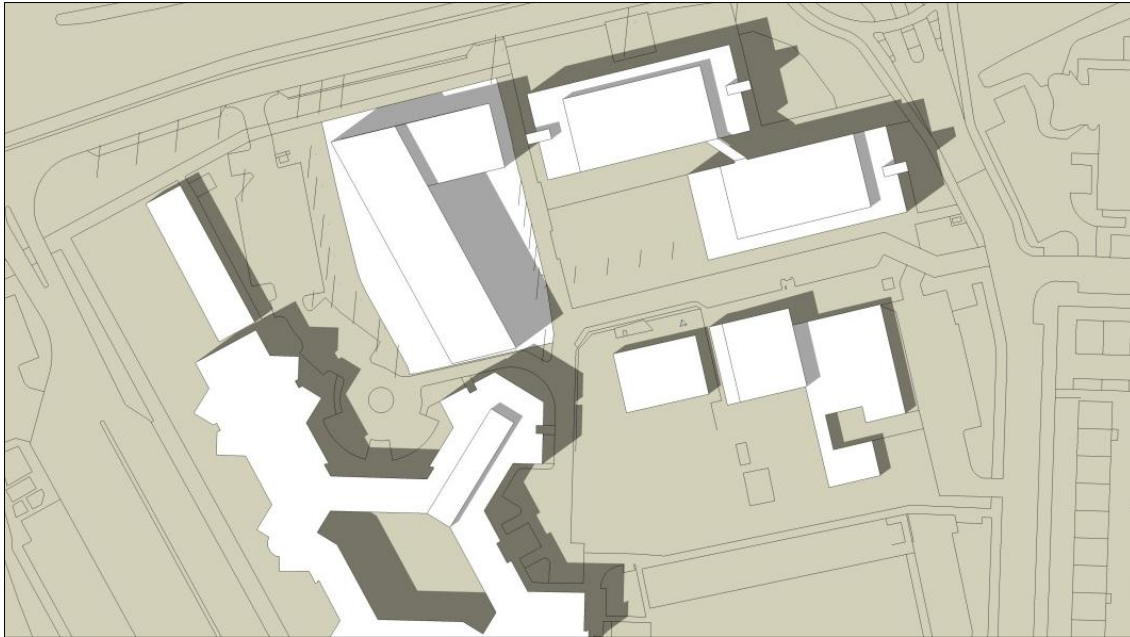
Figuur 16. Model 2 - Situatieschets



Figuur 17. Model 2 - Vogelvlucht

### Model 3

In model 3 is gekozen voor een afwisseling in bouwhoogte aan de Bernhardlaan; het meest oostelijke deel heeft een bouwhoogte van 4 bouwlagen en het meeste westelijke deel heeft een hoogte van de 5 bouwlagen. Het volume op het achterterrein heeft als geheel een bouwhoogte van 5 bouwlagen, waarbij de plaatsing/richting van dit bouwblok is afgestemd op de bebouwing van de Swaensborch.



Figuur 18. Model 3 - Situatieschets



Figuur 19. Model 3 - Vogelvlucht

## 4.5 Afweging

De afweging van de modellen vindt plaats op de volgende toetsingscriteria:

- visie Bernhardlaan;
- relatie met Collegebesluit en Raadsvragen;
- ruimtelijke inpassing bouwblok achterterrein Swaensborch/De Werf;
- woonkwaliteit belendende percelen;
- woonkwaliteit nieuwe appartementen;
- woningbouwprogramma en parkeermogelijkheden.

### **Visie Bernhardlaan**

De drie modellen houden rekening met de visie voor de Bernhardlaan. Afronding van het front/de bebouwingswand aan de Bernhardlaan is in alle gevallen mogelijk, waarbij model 3 meer een afronding vormt dan de modellen 1 en 2. Model 3 geeft in relatie tot de modellen 1 en 2 een meer gevarieerd beeld en een sterker hoekaccent.

### **Relatie met Collegebesluit en Raadsvragen**

Invulling geven aan de variatie in bouwhoogte aan de Bernhardlaan is ten aanzien van de modellenstudie het belangrijkste inhoudelijke punt van het Collegebesluit en de beantwoording van de Raadsvragen. Model 3 geeft in relatie tot de modellen 1 en 2 een meer gevarieerd beeld aan de Bernhardlaan en sluit hierdoor beter aan bij het Collegebesluit en de beantwoording van de Raadsvragen.

### **Ruimtelijke inpassing bouwblok achterterrein Swaensborch/De Werf**

In model 1 is de situering van het bouwblok vormgegeven als begrenzing van De Werf. In model 2 en 3 wordt het plein van De Werf visueel vergroot en vormt het bouwblok een begrenzing van deze vergrote ruimte. Verschil tussen model 2 en 3 is de richting/plaatsing van het bouwblok. In model 2 is de richting/plaatsing afgestemd op de rechthoekige ordening van De Werf. In model 3 is de richting/plaatsing afgestemd op de schuine lijnen van de Swaensborch.

In model 1 is sprake van heldere logische begrenzingen van de rechthoekige ruimte van De Werf. Tevens wordt een duidelijke relatie aangegaan met de bestaande bebouwing van De Werf. In model 2 vormt het bouwblok op het achterterrein wel een heldere begrenzing van de nieuwe, vergrote ruimte van de Werf, maar gaat deze slechts een beperkte relatie aan met de bouwvolumes van de Swaensborch. In model 3 vormt het bouwblok op het achterterrein een heldere begrenzing van de nieuwe, vergrote ruimte van de Werf en gaat het bouwblok tevens een ruimtelijke relatie aan met de bouwvolumes van de Swaensborch. De modellen 1 en 3 zijn gelijkwaardig voor wat betreft de mate van inpassing; model 2 scoort iets slechter.

### **Woonkwaliteit belendende percelen**

De invulling van het plangebied heeft invloed op de woonkwaliteit van de belendende percelen. Voor een deel van de bestaande appartementen in de Swaensborch en De Werf zal het bebouwingsbeeld en het uitzicht veranderen. In sommige gevallen zal de mate van bezonning (in beperkte mate) veranderen.

De nieuwe bebouwing aan de Bernhardlaan is relatief dicht bij de bestaande bebouwing geprojecteerd. In alle gevallen betekent dit een (beperkte) verslechtering van de huidige situatie voor wat betreft bezonning, (uit)zicht en privacy van de bestaande appartementen.

Het volume van de achterbouw heeft invloed op de bezonning, (uit)zicht en privacy van de belendende percelen en bebouwing. Model 1 heeft de minste invloed op de situatie van de bewoners van de Swaensborch, maar heeft anderzijds de meeste invloed op de situatie van de bewoners van De Werf. De modellen 2 en 3 hebben de minste invloed op de situatie van de bewoners van De Werf, maar hebben anderzijds de meer invloed op de situatie van de bewoners van de Swaensborch. Model 3 toont het meest gunstige beeld voor de bewoners van De Werf. Daar waar dit model dichtbij de Swaensborch komt, heeft dit bestaande gebouw gevels zonder uitzichtramen van wooneenheden. Daarnaast heeft model 3, ten opzichte van de modellen 1 en 2, geen 5 bouwlagen grenzend aan de bebouwing van De Werf, maar slechts 4 bouwlagen.

De modellen zullen een beperkte invloed hebben op de bezonning van een klein deel van de bestaande appartementen van De Werf. Aan het einde van de middag zal de westelijke kopgevel van het blok aan de Bernhardlaan gedurende het hele jaar iets minder zonlicht ontvangen. In de winterperiode zal de zuidgevel van het blok aan de Bernhardlaan aan het einde van de middag ook iets minder zonlicht ontvangen. Gedurende de periode mei t/m september wordt echter geen bezonning weggenomen van terrassen en/of balkons aan de zuidzijde van dit blok als gevolg van schaduwvorming door het nieuwe gebouw. Samenvattend ontstaat voor een deel van de appartementen van De Werf een situatie die in zeer beperkte mate slechter is dan de huidige situatie en tevens slechter is dan met het vigerende bestemmingsplan mogelijk is. Bij model 1 is deze invloed een groter dan bij de modellen 2 en 3. Model 3 toont het meest gunstige beeld. De modellen vormen geen aantasting van de bezonning van de Swaensborch.

Model 3 heeft de voorkeur boven model 1 en 2, omdat met dit model de bestaande kwaliteit van uitzicht, bezonning en privacy het meest verzekerd blijft.

### **Woonkwaliteit nieuwe appartementen**

De woonkwaliteit van de appartementen aan de Bernhardlaan is in de modellen gelijkwaardig. De woningen hebben een sterke relatie met de (groene) openbare ruimte en hebben daarmee goed (uit)zicht. De mogelijkheden voor buitenruimte op de zon zijn echter beperkt.

De woonkwaliteit van de appartementen op het achterterrein hebben een verschillende mate van kwaliteit. De appartementen in model 1 kennen een betere bezonning dan in de model 2 en 3. De opgaande beplanting tussen het plangebied en de Swaensborch is hierop van invloed. De mogelijkheden voor (uit)zicht zijn in alle modellen gelijkwaardig uit te werken.

### **Woningbouwprogramma en parkeermogelijkheden**

Voor het plangebied bestaat een sterke wisselwerking tussen de mogelijkheden voor parkeren en het aantal woningen. Het programma is afhankelijk van de gekozen. Ondergronds parkeren maakt het mogelijk om een groter programma te realiseren dan met alleen parkeren op het maaiveld mogelijk zou zijn. Studie naar het plangebied heeft uitgewezen dat het perceel op het maaiveld, uitgaande van de footprint in de modellen, ruimte biedt voor maximaal 45 plaatsen.

Met de inpassing van een parkeergarage van één laag en parkeren op maaiveld zijn maximaal 68 parkeerplaatsen mogelijk op het terrein. Dit aantal parkeerplaatsen geeft de bandbreedte weer voor het aantal te realiseren woningen parkeeroplossing. De gemeente hanteert vaste normen ten aanzien van het aantal parkeerplaatsen in relatie tot woningtypen (zie paragraaf 2.10). De vier modellen bieden, doordat sprake is van gelijkwaardige bouwvolumes, gelijkwaardige mogelijkheden voor te realiseren woningbouwprogramma.

### Conclusie

Op basis van de toetsingscriteria komt model 3 naar voren als voorkeursmodel.

Tabel. Beoordelingen modellen (vertaald in 0, +, ++)

	Model 1	Model 2	Model 3
Relatie met visie - front en afronding	o	o	+
Relatie met visie - accenten	o	o	+
Relatie met Collegebesluit/Raadsvragen	o	o	+
Ruimtelijke inpassing bouwblok achterterrein Swaensborch/De Werf	+	o	+
Woonkwaliteit belendende percelen; effecten op woonkwaliteit bewoners De Werf	o	+	++
Woonkwaliteit belendende percelen; effecten op woonkwaliteit bewoners de Swaensborch	++	+	o
Woonkwaliteit nieuwe appartementen aan de Bernhardlaan	+	+	+
Woonkwaliteit appartementen aan het achterterrein (Swaensborch/De Werf)	+	o	o
Woningbouwprogramma	o	o	o
Parkeeroplossing	o	o	o
<b>Totaal</b>	<b>5+/6o</b>	<b>2+/8o</b>	<b>7+/4o</b>

## 5 Ruimtelijke randvoorwaarden

### 5.1 Voorkeursmodel

Op 12 juni 2017 is de invulling van het plangebied behandeld in de collegevergadering. Het college stemde in met verdere uitwerking van het voorkeursmodel (model 3, zie onderstaande afbeelding). Het concept SPVE met daarin het voorkeursmodel is vervolgens op 11 juli 2017 op een inloopavond in het gemeentehuis gepresenteerd. Op 9 november 2017 is het SPVE behandeld in de raad en gewijzigd vastgesteld. De wijzigingen zijn verwerkt in de onderstaande stedenbouwkundige randvoorwaarden en beeldkwaliteitseisen.



Figuur 20. Voorkeursmodel (model 3) - Vogelvlucht

### 5.2 Stedenbouwkundige randvoorwaarden

Het plangebied is gesitueerd aan de Bernhardlaan, een belangrijke hoofdroute in Monnickendam. De Bernhardlaan en de aangrenzende groene ruimte (de vesting) vormen de scheiding tussen het oude en het nieuwe Monnickendam. Aan de Bernhardlaan is sprake van stevige bebouwing die de loop van deze belangrijke ontsluitingsweg begeleidt. Aan de Bernhardlaan en de Waterlandse Zeedijk is sprake van een ritmiek van bouwblokken en onderbrekingen. De nieuwe bebouwing wordt hierop afgestemd.

#### Woningbouwprogramma en parkeren

- Het programma voor de invulling van het plangebied is maximaal 41 woningen.
- Het aantal parkeerplaatsen is afgestemd op het aantal en het type woningen. Het aantal parkeerplaatsen is berekend conform de normen van de gemeente Waterland (zie paragraaf 2.10).

## **Bebouwing**

De bouw- en gebruiksregels zullen zoveel mogelijk worden afgestemd op de bouw- en gebruiksregels die gelden voor de belendende percelen (Artikel 19 'Wonen – Woongebouw' uit het Bestemmingsplan Monnickendam Buiten de Vesting). Specifiek en/of aanvullend gelden de volgende uitgangspunten voor de vormgeving van de verbeelding.

### **BOUWHOOGTE**

Ten tijden van beantwoording van raadvragen is de in het principeverzoek genoemde hoogte (15,08 m) als maximale hoogte benoemd. Vanwege de zwaardere eisen die zijn gaan gelden vanuit het bouwbesluit ten aanzien van duurzaam bouwen, is deze maximale bouwhoogte niet meer toereikend om het bouwwerk te realiseren. Vanwege voornoemde reden wordt een maximale bouwhoogte van 15,50 m gehanteerd. Deze hogere bouwhoogte geldt echter alleen voor het bouwvolume van 5 bouwlagen aan de Swaensborch. Voor het bouwvolume van 4 bouwlagen aan de Bernhardlaan geldt 12,50 meter als maximale bouwhoogte.

### **DUURZAAM EN WATERBEWUST BOUWEN**

Duurzaam en Waterbewust bouwen zijn actuele thema's in de gemeente Waterland. Onderzocht zal worden hoe deze thema's een rol kunnen spelen voor de herontwikkeling van de locatie De Regenboog.

### **Inrichting openbare ruimte/terreininrichting**

- Aan de Bernhardlaan en de Swaensborch is sprake van een open en groene inrichting van het terrein. Erfafscheidingen vormgeven middels hagen.
- De inrichting van het maaiveld wordt afgestemd op de inrichting van De Werf.

### **Speelplekken**

Gelet op de aard van het programma (met o.a. zorgappartementen) is in het gebied geen zelfstandige speelvoorziening voorzien.

### **Water**

Watercompensatie is niet noodzakelijk (zie paragraaf 2.5) en geeft bovendien geen meerwaarde voor de ruimtelijke structuur van de directe omgeving.

## **5.3 Beeldkwaliteit bebouwing**

Gezien de nabijheid van de oude kern en de nieuwe ontwikkelingen aan de Bernhardlaan is baksteenarchitectuur als thema voor de vormgeving van de bebouwing uitgangspunt. Een zorgvuldige inpassing en afstemming op de belendende bebouwing De Werf en de Swaensborch (in rooilijn, bouwhoogte en bouwvolume) zijn tevens uitgangspunt. Er is sprake van een hoofdopzet in twee volumes, waarvan één volume met een hoofdvorm van maximaal 4 bouwlagen (maximale bouwhoogte van 12,50 meter) aan de Bernhardlaan en één volume met een hoofdvorm van maximaal 5 bouwlagen (maximale bouwhoogte van 15,50 meter) aan de Swaensborch. Met deze hoofdopzet ontstaat



variatie in bouwhoogte aan de Bernhardlaan en is tevens sprake van een duidelijk hoek-/hoogteaccent van vijf bouwlagen aan de Bernhardlaan. De volumes kennen representatieve gevels die de weg/ruimte begeleiden/begrenzen en kennen tevens een zekere wandvorming.

### **Hoofdvorm**

Bouwworm	Er is sprake van een hoofdopzet in twee volumes, waarvan één volume met een hoofdvorm van maximaal 4 bouwlagen (maximale bouwhoogte van 12,50 meter) aan de Bernhardlaan en één volume met een hoofdvorm van maximaal 5 bouwlagen (maximale bouwhoogte van 15,50 meter) aan de Swaensborch. Met deze hoofdopzet ontstaat variatie in bouwhoogte en is tevens een duidelijk hoekaccent van vijf bouwlagen aan de Bernhardlaan.
Kapvorm	Plat dak.
Schaal	Aan de Bernhardlaan is sprake van wandvorming en een duidelijk hoek-/hoogteaccent.
Vormkarakteristiek	Appartementencomplex met een L-vormig grondplan/bouwworm en een front met hoek-/hoogteaccent aan de Bernhardlaan.
Bijgebouwen	Maximaal één (collectief) bijgebouw. De hoofdvorm is één bouwlaag met een plat dak.

### **Plaatsing**

Situering	Aan de Bernhardlaan is sprake van een rechte rooilijn, in het verlengde van de voorgevel van de bestaande bebouwing aan de Bernhardlaan, die de openbare ruimte begeleidt. Aan de Swaensborch is sprake van een rooilijn evenwijdig aan de bebouwing van het woonzorgcomplex.
Bijgebouwen	Op het achtererf.

### **Aanzichten**

Architectuur	Baksteenarchitectuur is het thema voor de vormgeving. Vormgeving afstemmen op belendende bebouwing van De Werf.
Oriëntatie	De bebouwing heeft representatieve (voor)gevels naar de (semi)openbare ruimte van de Bernhardlaan, De Werf en de Swaensborch. Aan de Bernhardlaan is sprake van een representatief front en een duidelijk hoek-/hoogteaccent.
Geleding	Het volume aan de Bernhardlaan en het volume aan de Swaensborch kennen samenhang in vormgeving, maar zijn onderscheidend vormgegeven Kantige/hoekige hoofdopzet, waarbij sprake is van een horizontale geleding, waarbij verticale lijnen en elementen zorgen voor een evenwichtige compositie. Er is sprake van een samenhangend totaalontwerp.

Buitenruimte	Buitenruimte vormgeven met tuintjes, halfverdiepte balkons, loggia's, wintertuinen, of dakterrassen.
Bijgebouwen	Het bijgebouw is ondergeschikt aan het hoofdgebouw.

### Opmaak

Materiaal en kleur	De gevels zijn uitgevoerd in baksteen en glas.
Sfeer	Baksteenarchitectuur. Terughoudend in kleur- en materiaalgebruik, zowel in kleurtoon als aantal. Kleuren afstemmen op aangrenzende bebouwing. Geen felle accentenkleuren toepassen.
Detailering	De detailering ondersteunt de baksteenarchitectuur. Gevelopening (zoals kozijnen) daarom met relatief diepe neggen vormgeven.

### Diversen

Perceelsafscheidingen	Aan de Bernhardlaan groene erfafscheidingen toepassen.
Zonnepanelen	Zonnepanelen uit het zicht, op het dak plaatsen.
Technische installaties	Technische installaties (airco's, liftopbouwen, windwokkels, etc.) integreren, mee ontwerpen of aan het zicht onttrekken.
Parkeren	Parkeren op maaiveldniveau vindt plaats achter de bouwvorm aan de Bernhardlaan.

### Referentiebeelden



Figuur 21. Bouwplan afstemmen op de belendende bebouwing van De Werf



Figuur 22. Referentiebeelden baksteenarchitectuur en variatie in bouwhoogte/hogteaccent

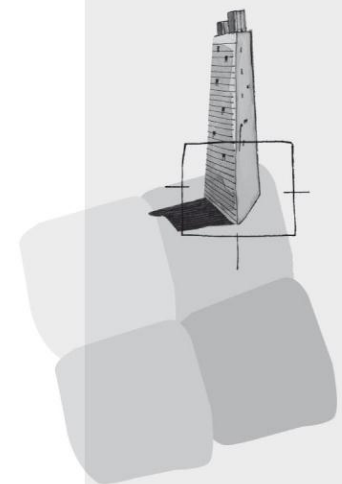
## **Colofon**

**Opdrachtgever**  
**Gemeente Waterland**

**Rapport**  
**BügelHajema Adviseurs**

**Projectleiding**  
**BügelHajema Adviseurs**

**Projectnummer**  
**260.00.04.00.00**



**BügelHajema Adviseurs bv**  
Adviseurs voor  
leefomgeving en  
omgevingsrecht BNSP  
Balthasar Bekkerwei 76  
8914 BE Leeuwarden  
T 058 215 25 15  
F 0592 314 035  
E [info@bugelhajema.nl](mailto:info@bugelhajema.nl)  
W [www.bugelhajema.nl](http://www.bugelhajema.nl)

Vestigingen te Assen,  
Leeuwarden en  
Amersfoort