

Ruimtelijke onderbouwing

Rijksweg 132, Limmen

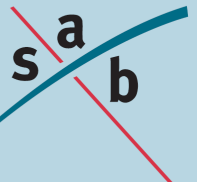
Gemeente Castricum



Datum: 12 januari 2016

Projectnummer: 130479

ID: NL.IMRO.0383.OVL15Rijksweg132-VS01



INHOUD

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Het plangebied	3
1.3	Doelstelling	3
1.4	Vigerend bestemmingsplan	3
1.5	Leeswijzer	4
2	Planbeschrijving	5
2.1	Huidige situatie omgeving	5
2.2	Huidige situatie plangebied	5
2.3	Ruimtelijke ontstaansgeschiedenis omgeving	6
2.4	Geschiedenis plangebied	9
2.5	Het plan en ruimtelijke beoordeling	10
3	Beleidskader	14
3.1	Rijksbeleid	14
3.2	Provinciaal en regionaal beleid	16
3.3	Gemeentelijk beleid	22
4	Milieu- en omgevingsaspecten	25
4.1	Milieu-aspecten	25
4.2	Omgevingsaspecten	34
5	Economische uitvoerbaarheid	41
5.1	Inleiding	41
5.2	Beoordeling plan	41
5.3	Conclusie	41
6	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	42
6.1	Overleg	42
6.2	Zienswijzen	42
6.3	Conclusie	42

Bijlagen

- Bijlage 1: Akoestisch onderzoek geluidbelasting 5 appartementen Rijksweg 132 Limmen, ASP, 2014
- Bijlage 2: Verkennend Bodemonderzoek Rijksweg 132 te Limmen, Bodem Belang BV, 2014
- Bijlage 3: Nota inspraak en overleg voorontwerp Rijksweg 132 Limmen, gemeente Castricum, juli 2015

1 Inleiding

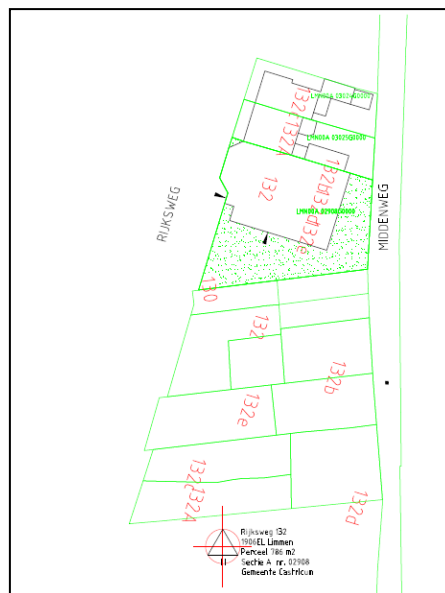
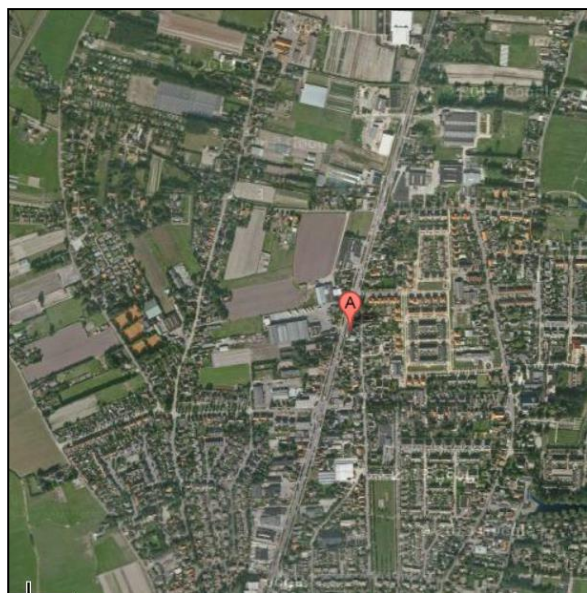
1.1 Aanleiding

Eigenaar van het pand Rijksweg 132 in Limmen heeft het initiatief genomen om binnen het bestaande hoofdgebouw vijf zelfstandige wooneenheden te realiseren (waarvan er al twee aanwezig zijn). Een deel van het pand zal als kantoor met opslagruimte in gebruik worden genomen. Op basis van het bestemmingsplan “Kern Limmen” geldt ter plaatse de bestemming Bedrijf. Op basis van deze bestemming is het niet mogelijk woningen te realiseren. De gemeente wil desondanks medewerking verlenen. De woonfunctie is een goede vervolgfunctie voor het pand, nu er aan een bedrijfsfunctie op deze plek geen behoefte meer lijkt te bestaan.

Er is een omgevingsvergunning bij de gemeente aangevraagd, die vergund kan worden op basis van artikel 2.12, lid 1, onder a, sub 3 van de Wabo. Er is dan wel een ‘ruimtelijke onderbouwing’ vereist. De nadere onderbouwing van het initiatief dient hierin plaats te vinden. Deze ruimtelijke onderbouwing voorziet daarin.

1.2 Het plangebied

Het perceel Rijksweg 132 ligt in de kern Limmen aan de belangrijkste doorgaande weg, die onder meer Castricum met Alkmaar verbindt.



Ligging plangebied, bij “A”(bron Google Earth) / plattegrond Rijksweg 131

1.3 Doelstelling

Deze ruimtelijke onderbouwing is een onderdeel van de vergunning voor voornoemd perceel. Deze vergunning voorziet in een afwijking van het geldende bestemmingsplan: i.c. wordt het mogelijk 5 zelfstandige woningen, kantoor en opslag te realiseren in het pand Rijksweg 132 en mag bijbehorend erf worden gebruikt ten dienste van de woon-, kantoor en opslagfunctie.

1.4 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse geldt het bestemmingsplan “Kern Limmen”, zoals vastgesteld op 7 april 2011. Aan het perceel Rijksweg 132 is de bestemming Bedrijf toegekend, met een bouwvlak voor het aanwezige (hoofd) gebouw.

1.5 Leeswijzer

De ruimtelijke onderbouwing bestaat uit een toelichting op het initiatief. De toelichting geeft aan waaruit het plan bestaat, hoe en wat met het plan juridisch-planologisch wordt geregeld en geeft de resultaten van het onderzoek naar de uitvoerbaarheid weer. De toelichting zoals bedoeld in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is in navolging hiervan als volgt opgebouwd:

Hoofdstuk 1 is de inleiding. Na de beschrijving van het plan, het plangebied en de onderbouwing staat in hoofdstuk 2 de onderbouwing van het plan beschreven. In de navolgende hoofdstukken wordt getoetst of het initiatief uitvoerbaar is. Onderscheiden worden achtereenvolgens een toets aan het relevante ruimtelijke beleid van diverse overheden, milieu- en omgevingsaspecten, financieel-economische aspecten en tot slot maatschappelijke uitvoerbaarheid.

2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie omgeving

Het plangebied ligt aan de Rijksweg die Limmen in noord-zuid richting doorsnijdt. De functionele opbouw van de Rijksweg kenmerkt zich door een grotere verscheidenheid aan functies dan elders in Limmen. Zowel bedrijvigheid, kantoor, detailhandel als horeca komen voor. Het historisch belang van de Rijksweg als belangrijkste doorgaande route van Limmen (Alkmaar-Haarlem) is hier de verklaring van. Limmen is ontstaan op een strandwal met de Rijksweg als belangrijkste structurerend element, gelegen “bovenop” de strandwal. Wel is de woonfunctie de meest voorkomende functie. De Rijksweg is een relatief drukke weg. De weg heeft dus een functie als verbindende route tussen plaatsen als Zaanstad, Uitgeest, Castricum, Limmen, Heiloo en Alkmaar. Maar daarnaast is er ook bezoekend verkeer door de aanwezige functies (o.a. bedrijven en detailhandel). Voorts is de Rijksweg eigenlijk de enige echte ontsluitingsweg van de gehele kern Limmen. De Rijksweg bestaat uit twee rijkstroken met aan weerszijden een fietspad. Rijksweg en fietspad worden gescheiden door een groene strook, bestaande uit grasperken en bomen. Op enkele plaatsen zijn parkeervakken aanwezig.

De woningen langs de Rijksweg kennen net als elders in Limmen over het algemeen een bescheiden maatvoering en erf. De woningen zijn doorgaans vormgegeven met één bouwlaag met kap. De rooilijn verspringt en de richting van de woningen is ofwel parallel aan de Rijksweg, ofwel onder een flauwe hoek. Dit beeld zien we vooral ten westen van de Rijksweg en heeft te maken met de historische verkaveling en ontginningsrichting vanaf de strandwal. De bebouwing volgt op sommige plaatsen die richting.

De woningen zijn over het algemeen traditioneel en verzorgd vormgegeven. De overige functies, en dan vooral de bedrijfspanden, vertonen een heel ander beeld. De bedrijfspanden staan op ruime kavels (zowel qua breedte als met name diepte) en de bedrijfspanden zijn functioneel gebouwd. Ook zijn ze vaak hoger dan de omringende woningen.

Het ruimtelijk beeld langs de Rijksweg doet gevarieerd en levendig aan. Op enkele plaatsen is het beeld verrommeld door aanwezige bedrijven en het groen en de inrichting van de openbare ruimte is weliswaar redelijk van kwaliteit, maar niet hoogwaardig. Ondanks de functie van de Rijksweg als doorgaande route, heerst er toch een enigszins dorpse sfeer. Auto's moeten namelijk vaak stoppen in verband met afslaand verkeer, gezien de vele aansluitingen op de Rijksweg. Er is zeker geen sprake van een constante stroom aan (doorgaand) verkeer.

2.2 Huidige situatie plangebied

Rijksweg 132 is weliswaar van oudsher een horeca- en bedrijfspand maar vertoont kenmerken van een woongebouw. Het pand is uitgevoerd als een voor Limmen gangbare burgerwoning, bestaande uit één bouwlaag met kap, maar wel met diverse latere toevoegingen. Deze toevoegingen –zowel begane grond als de kap zijn aan de achterzijde doorgetrokken– zijn functioneel van aard en vanuit bedrijfsmatige overwegingen doorgevoerd. Met name aan de achterzijde- gelegen aan de Middenweg- waar ook een hekwerk en een overkapping aanwezig zijn, is het beeld daardoor niet fraai. Zie navolgende afbeeldingen.



Afbeeldingen Rijksweg 132

2.3 Ruimtelijke ontstaansgeschiedenis omgeving

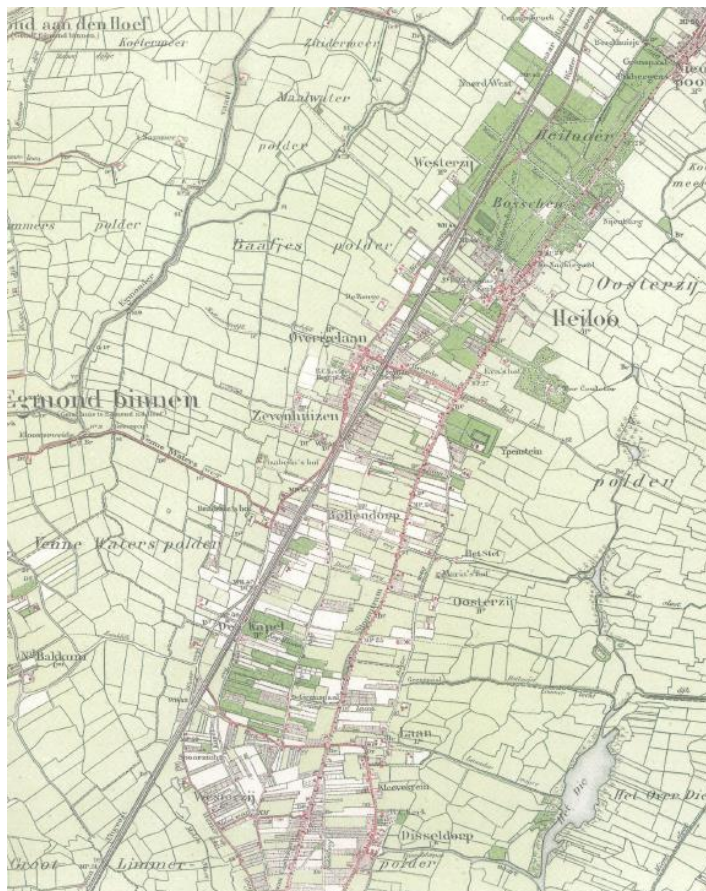
Het plangebied is gelegen op de oostelijke rand van het Hollandse duingebied. Dit duingebied omvat het huidige strand, alle strandwallen, -vlakten en de duinen die aan de oostzijde van het strand in Noord- en Zuid-Holland voorkomen (Berendsen 2005). Aan de zeezijde komen de buitenduinen voor, die ook wel de jonge duinen worden genoemd. Verder landinwaarts liggen de lagere en minder reliëfrijke oude duinen.

Het ontstaan van het duingebied is sterk gerelateerd aan de zeespiegelstijging gedurende het Holoceen (vanaf circa 9500 voor Chr.). Tijdens een periode van relatief snelle zeespiegelstijging die tot circa 4500-4000 voor Chr. duurde, bestond de kust van Nederland uit een uitgebreid waddengebied met zandbanken en -platen die gescheiden werden door grote getijdegeulen. Dit waddengebied werd gedeeltelijk afgeschermd van de open zee door een reeks eilanden. Deze eilanden en het waddengebied werden als gevolg van de alsmat stijgende zeespiegel geleidelijk omgewerkt en steeds verder naar het oosten verplaatst.

Vanaf 4500-4000 voor Chr. nam de stijging van de zeespiegelstand sterk af en kwam de oostwaartse verplaatsing van de eilanden tot stilstand. Vanuit de Noordzee en de grote rivieren werden grote hoeveelheden zand aangevoerd, waardoor de

getijdengeulen geleidelijk verzandden en de reeks eilanden aan elkaar groeide tot een strandwal. Achter de strandwallen had grootschalige veenvorming plaats, waarbij het Hollandveen Laagpakket werd gevormd (de Mulder *et al.* 2003). Tot ongeveer 0-100 na Chr. bleef de grote aanvoer van zand in stand waardoor de kustlijn steeds verder westwaarts uitbreidde. Bij die uitbreiding werden afwisselend strandvlaktes en strandwallen gevormd. Strandvlakten werden gevormd gedurende perioden (van tientallen tot honderden jaren) met gemiddeld een kleiner aantal of minder hevige stormen. Het strand werd langzaam breder en op de hogere delen die alleen tijdens springvloed en zware storm onder water stonden kon zich vegetatie (gras en struiken) vestigen en vormden zich kleine solitaire duinen. In perioden met meer en/of hevigere stormen werd het door de zee aangevoerde zand boven de vloedlijn op het strand hoog opgeworpen in een rug, een strandwal.

De Rijksweg ligt op zo'n strandwal waarop de nederzettingen Alkmaar, Heiloo en Limmen zich bevinden. De strandwallen lopen veelal evenwijdig aan de kust. Er zijn in dit deel van Noord-Holland ("Noord-Kennemerland") tijdens het Holoceen drie strandwallen ontstaan. Omdat de strandwallen hoger gelegen zijn dan het omringende –natte- land, waren de strandwallen geschikt als transportroute en werden er nederzettingen gesticht. Op de eerste (ontstaan ca. 3000 v.C.) liggen Akersloot en Uitgeest. Op de tweede strandwal (ca. 2000 v.C.) liggen Alkmaar, Heiloo, (in 2000 v.C. Heiloo aan Zee) en Limmen. Op de derde strandwal (ca. 1000 v.C.), verstoven door duinen (1000 n.C.), liggen Schoorl, Bergen en Egmond.



Topografische kaart, 1905

Hoewel het reliëf verschil tegenwoordig nauwelijks meer zichtbaar is, kan dit wel afgeleid worden aan de hand van het occupatiepatroon. De gebieden tussen de strandwallen waren natter en minder geschikt voor nederzettingen. Die werden dus in eerste instantie op de strandwal gerealiseerd. Op voorgaande afbeelding is het historisch verloop van de Rijksweg reeds zichtbaar. Goed te zien is dat het de belangrijkste weg is waardoor meerdere buurtschappen met elkaar worden verbonden (Limmen is in feite een verzameling buurtschappen - zie onder).

Ontstaansgeschiedenis Limmen

Omstreeks 740 na Chr. is een vervallen kerkje van Limbon herbouwd. Limbon is zeer waarschijnlijk een oude benaming voor Limmen. Daarmee behoort Limmen vermoedelijk tot één van de oudste dorpen op de strandwallen in Noord-Kennemerland.

De bereikbaarheid over land en de gunstige ligging ten opzichte van de handelsroutes te water vanaf de vroege Middeleeuwen heeft tot gevolg gehad dat tot het einde van de veertiende eeuw Limmen (in feite een aaneenschakeling van buurtschappen) een handelsplaats (m.n. vis) was.

In de 14^e eeuw werd het noordelijk deel van Kennemerland door de aanleg van dammen afgesneden van het vaarwater, wat een negatieve invloed heeft gehad op de handelspositie van het dorpen een economische terugval in de 15^e eeuw teweeg bracht. De bevolking was daardoor steeds meer aangewezen was op de landbouw. De bedijking van het Limmermeer in 1430 door de monniken van Egmond heeft niet kunnen verhinderen dat zowel veeteelt als akkerbouw op de hogere gronden moeilijker werd door een toenemende vernatting van het gebied. De rijkere handelslui vertrokken geleidelijk naar de steden als Amsterdam en Haarlem waardoor verarming van de bevolking intrad en Limmen ontvolkte. Ook de ondergang van de abdij van Egmond en de tactiek van de verschroeide aarde van de Spanjaarden bij het beleg van Alkmaar droegen sterk bij aan het ingetreden verval.

Gedurende de opvolgende eeuwen, tot het begin van de 19^e eeuw, is van economische ontwikkeling in Limmen nauwelijks sprake. Pas vanaf de tweede helft van de 19^e eeuw en vooral in de 20^e eeuw trad een merkbaar economisch herstel in. Vooral de ontsluiting van Noord-Kennemerland, eerst voor trein, later ook voor het opkomende wegverkeer, was voor Limmen van betekenis, omdat de opkomst van de bollenteelt daardoor mogelijk werd. De spoorlijn Amsterdam – Den Helder dateert al van 1865 -1867. De werkelijke expansie van Limmen onder invloed van de bollenteelt vond plaats tussen 1902 en 1927, gedurende welke periode Limmen in snel tempo het bollencentrum werd van Noord-Kennemerland. Naarmate het belang van de bollensector afnam is Limmen in omvang slechts gestaag gegroeid. De grote uitbreidingen na de Tweede Wereldoorlog van dorpen als Heiloo en Castricum (deels als woongebieden voor forensen uit Amsterdam en Alkmaar) hebben in Limmen niet op grote schaal plaatsgevonden.

2.4 Geschiedenis plangebied

Het pand Rijksweg 132 is begin 20^e eeuw gebouwd als café met voorrijstal en bovenwoning. Het café was genaamd “Het wapen van Limmen” van de fam. Nannes en later Jan Groot. Zie navolgende foto's. Op de foto's is niet (goed) te zien dat de tramrails er vlak voor langs liepen, maar dat was wel het geval. In de tijd dat de stoomtram door Limmen reed (1897 – 1923) werd een verzoek aan het college gedaan of zij aan de tramwegmaatschappij wilde vragen om tijdens de kermis vooral langzaam en voorzichtig te rijden langs het café. Daar gebeurden nog al eens ongelukken omdat de tram daar zo dicht langs reed. Langs de “Straatweg” (later Rijksweg), toen al een belangrijke doorgaande route van Alkmaar naar Haarlem, waren stallen waar paarden even konden rusten terwijl de baas een glaasje fris ging drinken. Daarom was een voorrijstal altijd bij een café of een herberg. Rijksweg 132 is daar dus zo'n typisch voorbeeld van. Wat nu de serre is was toen een voorrijstal voor de paarden.



Historische foto's café Wapen van Limmen/café Groot. Bron: stichting Oud Limmen

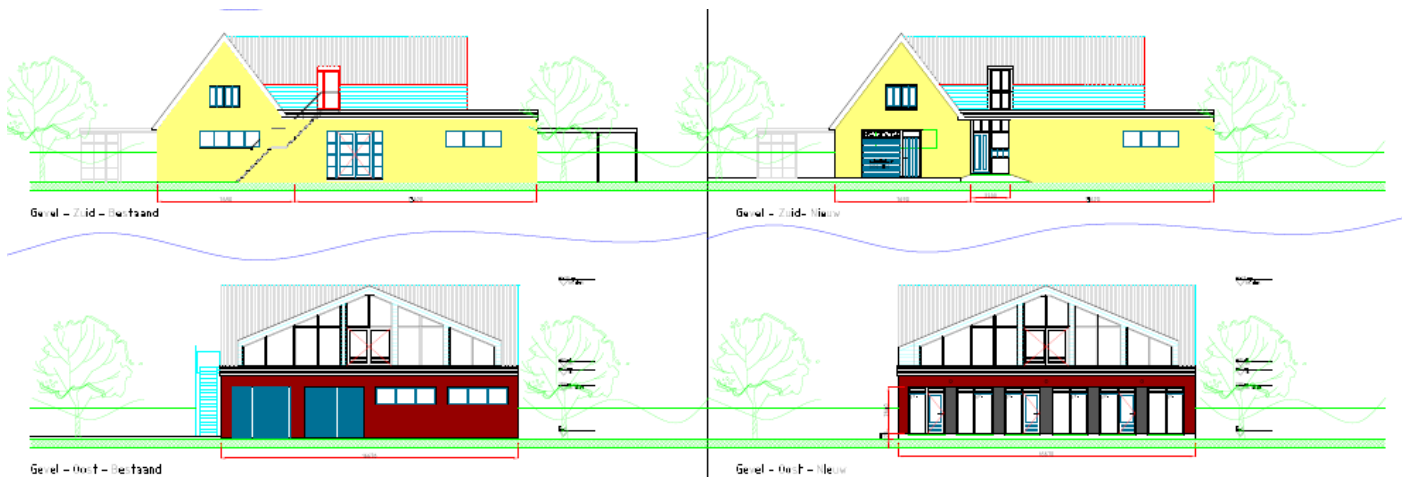
Vanaf 1937 tot circa 1974 was er een garagebedrijf met bovenwoning gevestigd. Daarna heeft er tot 2000 een drukkerij ('Limmendruk') met bovenwoning gezeten; vanaf 2000 tot 2010 het interieurbedrijf 'URA' met bovenwoningen, en de laatste jaren hield het handelsbedrijf de Ruiter (handel diverse apparatuur en sierraden uit China) hier domicilie. Door deze verschillende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn er in de loop van de tijd tal van bouwkundige toevoegingen gepleegd die noodzakelijk waren voor het bedrijf dat er op dat moment zat.

2.5 Het plan en ruimtelijke beoordeling

Beschrijving plan

Er zullen zoals aangegeven 5 woningen worden gerealiseerd in het bestaande pand. Twee van deze appartementen zijn feitelijk al aanwezig, in de kap. De drie nieuwe appartementen komen op de begane grond, in de uitbouw aan de achterzijde. Het voorste deel van de begane grond komt in gebruik als kantoor (85 m²) en opslag (34 m²). Bergingen worden inpandig gerealiseerd.

Hiertoe worden zowel interne als externe bouwkundige ingrepen gedaan. Met name aan de zuid- en oostgevel (zie navolgende afbeelding). Onder meer wordt aan de zuidgevel een vluchtrap verwijderd en er komen twee entrees. De oostgevel wordt geopend met raampartijen. Er vindt al met al een verfraaiing van het pand plaats.



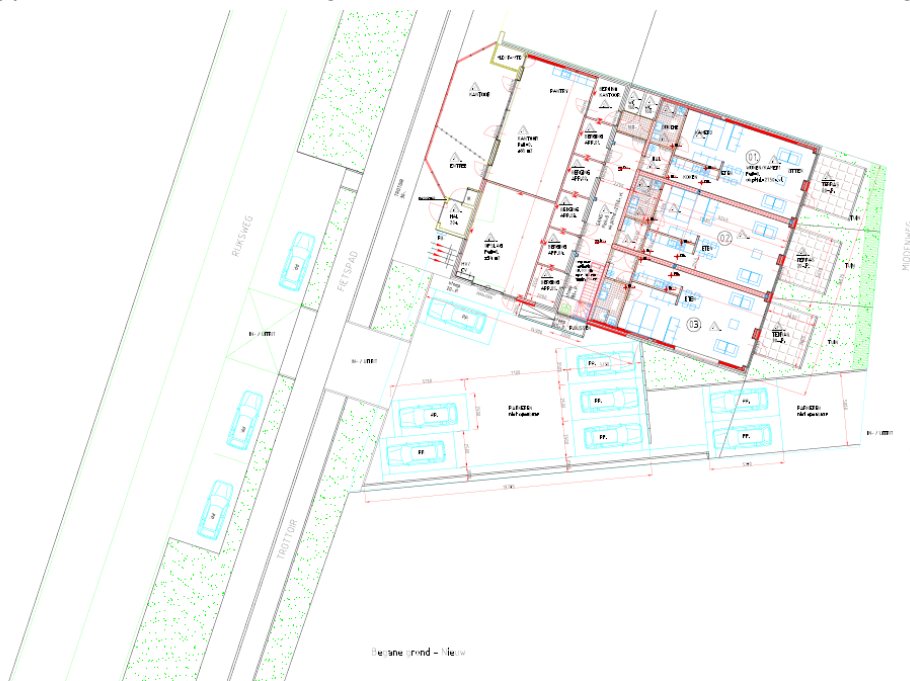
Zuid- en oostgevel, bestaand en nieuw

De indeling van het pand na inpandige verbouwing is als volgt:

- Verdieping: Appartementen- 1 stuks ± 100 m², 1 stuks ± 95 m²
- Begane grond; Appartementen- 3 stuks ± 55 m², Kantoorruimte- 1 stuks ± 85 m²
- Opslagruimte- 1 stuks ± 34 m², Bergingen- 6 stuks ± 5 m²

Het pand zal net als in de huidige situatie deels ontsloten worden op de Rijksweg. Voor het laden en lossen van de opslagruimte dient de inrit rechtstreeks op de Rijksweg gehandhaafd te blijven. Voor de woningen komt er op zowel de Rijksweg als de Middenweg een aansluiting.

Op het erf zullen 8 parkeerplaatsen worden ingericht, ten zuiden van het pand. Aan de achterzijde grenst het erf aan de Middenweg. Hier komen terrassen van de drie appartementen, waarna een groene strook het erf afscheidt van de Middenweg.



Plattegrond nieuwe situatie

Ruimtelijke beoordeling

Het pand kent, zoals aangegeven in vorige paragraaf, na het oorspronkelijke gebruik als café, vooral een bedrijfsmatig verleden. Ook werd er altijd al gewoond (in de kap). In het vigerend plan is de bestemming Bedrijf toegekend. Er vinden momenteel echter geen bedrijfsactiviteiten meer plaats en de verwachting is niet dat hier binnen afzienbare termijn zich weer een bedrijf kan vestigen. Zowel het pand als het erf beschikken niet over de schaal die moderne bedrijven als locatie-eis stellen. Verder is het zo dat de werkgelegenheid in de gemeente Castricum met haar kernen Akersloot, Bakkum, Castricum, Limmen en de Woude verhoudingsgewijs minder is dan in de rest van de provincie Noord-Holland. Er is een sterke uitgaande pendel richting Corus in IJmuiden en richting steden zoals Amsterdam, Haarlem en Utrecht.

De bedrijven die in o.a. Limmen zijn gevestigd spelen echter een belangrijke rol in de leefbaarheid in de dorpen. Zij bieden stageplaatsen, sponsoren vaak de lokale verenigingen, maken gebruik van lokale voorzieningen (bijvoorbeeld restaurants, winkels en vergaderfaciliteiten) en leveren de vrijwilligers voor de brandweer. De gemeente wil daarom de bedrijvigheid stimuleren en vitaal houden. Dit vindt het beste plaats door bestaande bedrijventerreinen te herstructureren dan wel uit te breiden. Op bedrijventerreinen liggen immers de beste kansen om percelen aan te bieden waar voldoende bouw- en gebruiksmogelijkheden zijn. In Limmen vindt daartoe een beperkte uitbreiding van bedrijventerreinen plaats. De ontwikkeling dat lokale bedrijvigheid verdwijnt ten behoeve van woningbouw is een trend die min of meer autonoom is en waar de gemeente op inspeelt door zich te focussen op de bedrijventerreinen. Daarnaast wordt in de structuurvisie Buitengewoon Castricum

ingezet op werken en huis en kantoorlocaties binnen de woonomgeving (zie paragraaf 3.3). Binnen deze gedachte is het verdwijnen van het bedrijf waarna het pand een nieuwe functie krijgt logisch.

Zoals aangegeven, is de Rijksweg zowel functioneel als ruimtelijk een gevarieerd gebied. De Rijksweg leent zich door de zichtbaarheid en bereikbaarheid voor functies als kantoor en detailhandel, anderzijds zijn sommige percelen zo ruim opgezet, dat er ook bedrijvigheid kan plaatsvinden. Maar de dorps sfeer verdraagt zich ook goed met meer gevoeliger functies, zoals wonen. De bebouwing en verkaveling langs de Rijksweg leent zich er toe, om een in de tijd wisselende vraag naar functies en gebruik te accommoderen. Er vindt en vond in de loop der tijd dan ook verkleuring plaats, al naar gelang de vraag. Hierdoor kent het gebied een zekere dynamiek. Deze verkleuring vindt organisch, dus zonder planning plaats, hetgeen het spontane karakter versterkt. De gemeente faciliteert door elke individuele "ontwikkeling" te beoordelen op eigen merites. Daarbij komt wel, dat de gemeente beleidsmatig inzet op een zo efficiënt mogelijk grondgebruik van het binnenstedelijk gebied. Daardoor blijft de druk weg van het waardevolle, goeddeels onbebouwde buitengebied van de gemeente. De vraag naar woningen, die in de gemeente Castricum, zeker aanwezig is (zie paragraaf 3.3), dient dan ook zoveel mogelijk binnenstedelijk te worden opgelost.

De woonfunctie is zodoende een logische vervolgfunctie nu de bedrijfsfunctie is beëindigd, gelet op het overwegende beeld van woningen aan de Rijksweg. Zoals aangegeven, komen er tevens drie appartementen aan de achterzijde, die in feite georiënteerd zullen zijn op de Middenweg. De Middenweg is een rustige dorpsweg waar de woonfunctie domineert. Functioneel past het realiseren van drie appartementen daarom binnen dit beeld. Bovendien wordt de achterzijde ingericht als terras/tuin bij de woningen. Hierdoor krijgt het perceel aan de Middenwegkant een vriendelijker uitstraling ten opzichte van het huidige, stenige karakter. Verder komt er kantoor in de voorzijde van het pand hetgeen bijdraagt aan de door gemeente gewenste lokale werkgelegenheid en levendigheid (zie paragraaf 3.3).

Voorts wordt geconcludeerd dat het initiatief geen negatieve effecten heeft op de omgeving. Het pand ligt bouwkundig tegen Rijksweg 132a aan, en de tuin loopt evenwijdig mee met de uitbouw. Aangezien er echter geen nieuwe ramen in de noordgevel komen, is er geen zicht op balkon en tuin. Er vindt dan ook geen aantasting van privacy plaats. Voor enkele andere percelen is er zicht vanuit de verdieping van de zuidgevel mogelijk, maar gelet op de afstand (er liggen een straat en voortuinen tussen) heeft dit een zodanig geringe impact dat van een negatief effect nauwelijks sprake is. Bovendien is er in de huidige situatie ook al zicht vanuit de betreffende raampartij van de zuidgevel. Ook zijn deze ramen zodanig hoog gelegen ten opzichte van het vloerpeil, dat -zittend voor het raam- er geen zicht is op de voorkamers van er tegen overliggende woningen. Tevens gaat er van woningen minder milieu-overlast uit dan van bedrijven. Zodoende verbetert de situatie voor de omgeving.

Door zowel een ontsluiting als de Middenweg als aan de Rijksweg te realiseren, wordt het verkeer van en naar het perceel verdeeld over deze twee wegen. Met name voor wat betreft laden en lossen van de opslag en het personeel en bezoek van het kantoor is het goed dat het verkeer niet via de Middenweg verloopt. De Middenweg is een smalle, rustige weg waar niet al te verkeer bij kan komen. Voor de (doorstroming van

de) Rijksweg verandert de situatie niet: er is in de huidige situatie ook al een inrit aanwezig.

Door zowel aan de voorzijde (Rijksweg) als aan de achterzijde (Middenweg) een inrit te creëren, kan de verkeersoverlast aan de Middenweg beperkt blijven. Het is bovendien niet goed mogelijk de bevoorrading van de opslagruimte via de Middenweg te laten verlopen. Ook ten aanzien van het kantoor is het logisch dat er aan de representatieve kant (de Rijksweg) een inrit is. De twee parkeerplaatsen aan de Middenweg zijn alleen voor bezoekers van de woningen. De 6 andere parkeerplaatsen worden via de Rijksweg ontsloten worden; 5 daarvan zijn voor de bewoners en 1 t.b.v. de kantoorfunctie. Overdag / doordeweeks zal er voor de kantoorfunctie uiteraard meer parkeerruimte beschikbaar zijn (dubbelgebruik). De woonfunctie is in deze maatgevend.

Gelet hierop, is het initiatief om het bestaande pand Rijksweg 132 5 appartementen, kantoor en opslag te realiseren een ruimtelijk gewenste ontwikkeling. In navolgend hoofdstuk zal worden getoetst of het initiatief ook past binnen het ruimtelijk relevant beleid van diverse overheden en of er belemmeringen bestaan ten aanzien van milieu- en omgevingsaspecten.

3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De visie is vernieuwend in de zin dat ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden worden. De structuurvisie vervangt daarvoor de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak, de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn).

De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk “concurrerend, bereikbaar en leefbaar&veilig”. Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Voor alle nationale opgaven worden rijksinstrumenten ingezet, waarbij financiering slechts één van de instrumenten is. Ook decentrale overheden en marktpartijen dragen bij aan de realisatie van nationale opgaven. In de structuurvisie worden daartoe het land opgedeeld in verschillende regio's (MIRT –regio's) waaraan gebiedsgerichte agenda's van Rijk en regio, gekoppeld aan het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport worden gekoppeld, waarin een gedeeld beeld van de samenhang tussen de verschillende opgaven in het betreffende ruimtelijk domein wordt geschetst. Zo kunnen ruimtelijke investeringen van Rijk en regio goed op elkaar worden afgestemd en geoptimaliseerd.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (2011, 2012) en Besluit ruimtelijke ordening

Het kabinet heeft in de hiervoor genoemde SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd

om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, d.w.z. door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur (de artikelen worden later aan het Barro toegevoegd) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Voor één onderwerp geregeld in dit besluit, voorziet het besluit niet in de (definitieve) begrenzing. Dit betreft de EHS. Ten aanzien van deze begrenzing is bepaald dat de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Een deel van het Barro is gebaseerd op eerdere pkb's en beleidsnota's die in de SVIR worden herbevestigd. Deze onderdelen zijn in werking getreden op 30 december 2011.

Het betreft de volgende onderdelen:

- a Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- b Kustfundament;
- c Grote rivieren;
- d Waddenzee en waddengebied;
- e Defensie;
- f Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Op 28 augustus 2012 is het besluit aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen veiligheid op rijksvaarwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur (EHS), de veiligheid van primaire waterkeringen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer. Ook is het onderwerp duurzame verstedelijking in regelgeving worden opgenomen.

Het kabinet heeft de keuze voor deze onderwerpen gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

In het Barro zijn geen regels opgenomen die van belang zijn voor het onderhavige plangebied.

Besluit ruimtelijke ordening: ladder voor duurzame verstedelijking

De Ladder voor duurzame verstedelijking, zoals opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is een procesvereiste en draagt bij aan een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, ondersteunt gemeenten en provincies in een vraaggerichte programmering van hun grondgebied en helpt bij het maken van een zorgvuldige afweging van belangen bij ruimtelijke en infrastructurele besluiten. E.e.a. betekent dat overheden nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten motiveren met het oog voor de onderliggende vraag in de regio, de beschikbare ruimte binnen het bestaand stedelijk gebied en een multimodale ontsluiting ('Nut en noodzaak').

Conclusie: met betrekking tot de Ladder voor Duurzame Verstedelijking is de actuele (regionale) behoefte aangetoond op basis van de provinciale en gemeente woonvisie. Zie navolgende paragrafen. Het gaat voorts om een binnenstedelijke ontwikkeling, zodat nadere toetsing aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking niet aan de orde is.

Conclusie Rijksbeleid

Het plan is van dien aard dat Nationale belangen zoals gedefinieerd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en het Barro niet worden geschaad. Ook maakt het plangebied geen deel uit van een “MIRT-gebied” waarvoor het realiseren van nationale opgaven is beoogd. Verder wordt voldaan aan de uitgangspunten van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

Provinciale structuurvisie

De structuurvisie geeft de ruimtelijke ambities weer van de provincie Noord-Holland. De provincie heeft drie hoofdbelangen die samen de ruimtelijke hoofddoelstelling vormen van de provincie Noord-Holland. Deze drie hoofdbelangen zijn: Ruimtelijke kwaliteit, Duurzaam Ruimtegebruik en Klimaatbestendigheid. Onder deze hoofdbelangen vallen een twaalfstal onderliggende provinciale ruimtelijke belangen. Deze belangen zijn uitgewerkt en hieraan zijn instrumenten gekoppeld die door de provincie worden ingezet om deze tot uitvoering te brengen. De volgende belangen zijn onderscheiden:

- Ruimtelijke kwaliteit: Behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschap, Behoud en ontwikkeling van natuurgebieden, Behoud en ontwikkeling van groen om de stad;
- Duurzaam ruimtegebruik: Milieukwaliteiten, Behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken, Voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting, Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor economische activiteiten en Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor recreatieve en toeristische voorzieningen;
- Klimaatbestendigheid: Voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast, Voldoende en schoon drink-, grond- en oppervlaktewater en Voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie.

In de Structuurvisie behoort het gehele plangebied tot Bestaand Bebouwd Gebied. De rol van de provincie binnen bestaand bebouwd gebied is beperkt. Het plan past hiermee in het beleid zoals verwoord in de structuurvisie Noord-Holland.

Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland

In het kader van de invoering, per 1 juli 2008, van de Wro heeft de provincie een ruimtelijke verordening opgesteld met hierin de algemene regels waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. Deze regels zijn gebaseerd op het bestaande provinciale beleid, zoals vastgelegd in de streekplannen en de Leidraad provinciaal ruimtelijke beleid. Hierbij dient aangetekend te worden dat er geen nieuw beleid is opgenomen in de Provinciale ruimtelijke verordening. In het belang van een goede ruimtelijke ordening in de provincie is het noodzakelijk algemene regels vast te stellen betreffende de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het stedelijke gebied van Noord-Holland waar

een provinciaal belang mee gemoeid is. Hierbij worden de volgende hoofddoelstellingen in acht genomen:

- een samenhangend geheel van waardevolle gebieden te behouden en versterken;
- belangrijke cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten bij nieuwe ontwikkelingen te behouden en versterken en deze vast te leggen in een beeldkwaliteitplan;
- sturing te hebben op het woonbeleid;
- stedelijke ontwikkelingen te reguleren;
- een vitaal platteland te hebben;
- over goede infrastructuur te beschikken, waardoor de mobiliteit en bereikbaarheid van wonen, werken en voorzieningen is gewaarborgd;
- windenergie op landschappelijke aanvaardbare wijze mogelijke te maken;
- de winning van delfstoffen uitsluitend op de daarvoor geschikte plaatsen toe te staan;
- de toeristische aantrekkelijkheid van de Noordzee te vergroten door jaarrond strandpaviljoens toe te staan, maar uitsluitend op daarvoor geschikte plaatsen.

Er zijn in de verordening geen specifieke regels opgenomen die een belemmering opwerpen voor onderhavig initiatief. Het initiatief is niet in strijd met de ver- en gebodsbepalingen van de verordening.

Provinciale woonvisie 2010-2020 Goed Wonen in Noord-Holland (2010)

In september 2010 is de Provinciale woonvisie 'Goed wonen in Noord-Holland' vastgesteld. Met deze visie kiest de provincie – waar het gaat om woningbouw – voor een nadruk op de kwaliteit, naast de aantallen woningen. De doelstelling van de visie is dat in 2020 'de inwoners van Noord-Holland beschikken over voldoende woningen met een passende kwaliteit in een aantrekkelijk woonmilieu'. In de woonvisie worden drie opgaven benoemd waarvoor de provincie zich gesteld weet:

1. Ten eerste de demografische ontwikkelingen: vergrijzing, ontgroening en afnemende groei zijn trends die zich in de gehele provincie voordoen. Tegelijkertijd is een belangrijk kenmerk van die trends dat ze zich overal op een andere manier of snelheid voordoen. Dit maakt afstemmen en beleidsvorming op regionaal niveau des te belangrijker.
2. De tweede opgave voor het wonen wordt gevormd door een combinatie van maatschappelijke ontwikkelingen: individualisering en differentiatie van consumentenbehoeften, extramuralisering in de zorg en bewustwording van klimaatproblematiek.
3. De derde opgave is gelegen in de economische ontwikkelingen en de effecten daarvan op de woningmarkt. De betaalbaarheid en financieringsmogelijkheden staan onder druk, terwijl tegelijkertijd sprake is van vraaguitval en waardedaling in bestaand vastgoed. De precieze consequenties hiervan op de woningmarkt laten zich moeilijk aanzien.

Op basis van deze drie opgaven (hieronder nader uiteengezet) en de ambities heeft de provincie drie speerpunten van beleid opgesteld:

- 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);
- Verbeteren van de mate waarin voorzieningen in de woonomgeving aansluiten bij de vraag van bewoners;

- Verbeteren van de duurzaamheid van het woningaanbod en de woonomgeving.

Uitgangspunt vormt de gebiedsagenda Noordwest-Nederland 2010-2020. In de Gebiedsagenda Noord-West Nederland 2010-2020 zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over de ontwikkeling van de woningbouw in de periode 2010-2020. Deze gebiedsagenda geeft een visie die wordt gedeeld door het Rijk en de regio en dient als basis voor het selecteren van projecten die aan de orde kunnen komen in overleggen over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. De Gebiedsagenda wordt betrokken bij de uitwerking van deze woonvisie in Regionale actieprogramma's (RAP's). In Noord-Holland zijn vier regio's onderscheiden: Noord-Holland-Noord, Stadsregio Amsterdam, Gooi- en Vechtstreek en Zuid-Kennemerland/IJmond. Castricum ligt in de regio Noord-Holland-Noord. Op het niveau van de RAP's is deze regio vervolgens onderverdeeld in vier subregio's. Castricum valt daarbij in de regio Alkmaar.

Hoewel op (sub)regionaal niveau uitwerking plaatsvindt in RAP's, maakt de Woonvisie op een ander schaalniveau een woningbehoefte. Castricum ligt daarbij in "Noord-Holland Noord". Dit is dus geen regio, maar een verzameling regio's (Kop van Noord-Holland, Alkmaar en West-Friesland). In de gebiedsagenda is de hoeveelheid te bouwen woningen voor de regio vastgelegd, namelijk netto 24.800 woningen voor de periode 2010- 2020. Deze opgave is gebaseerd op bouwen voor de eigen behoefte, aangevuld met een migratiesaldo zoals dat de afgelopen jaren is gerealiseerd.

Demografische ontwikkelingen:

Door de vergrijzing zal de bevolkingsgroei in Nederland langzaam verminderen. De sterfte zal toenemen, omdat er steeds meer oudere mensen zijn. Volgens de huidige verwachtingen zal vanaf 2035 de bevolking in Nederland gaan afnemen. Wanneer die afname zich gaat voordoen en in welke mate verschilt erg per gebied. In grote delen van de provincies Limburg en Groningen krimpt de bevolking nu al, terwijl die in Noord-Holland en Utrecht nog sterk groeit. De regionale verschillen binnen Nederland worden veroorzaakt door binnenlandse migratie. In de gebieden met bevolkingsdaling is sprake van een vertrekoverschot van vooral hoogopgeleide jonge mensen. Deze verhuizen naar grootstedelijke centra, vooral naar de regio's Amsterdam en Utrecht. Het effect hiervan is een versnelde vergrijzing en bevolkingsafname in de omliggende regio's en tegelijkertijd een hoge en doorgaande groei in de stedelijke gebieden, waar de bevolking relatief jong blijft. Binnen Noord-Holland doen zich soortgelijke ontwikkelingen voor. In het zuidelijk deel van de provincie is de groei van de bevolking in de afgelopen jaren aanzienlijk toegenomen en zal de bevolking naar verwachting blijven groeien. De bevolking is vooral in de stedelijke centra ook veel jonger dan in de rest van de provincie. In het noordelijk deel van de provincie is weliswaar nauwelijks sprake van een vertrekoverschot, maar wel van een vertrek van jongeren. Daardoor neemt de bevolkingsgroei daar steeds meer af. Na 2025 zal in een steeds groter deel van de provincie de bevolking gaan afnemen. Deze demografische ontwikkeling heeft meerdere gevolgen voor het wonen. Het eerste effect is de langzame daling van de woningbehoefte in het noordelijk deel van de provincie. Na 2030 zal het aantal huishoudens en dus de woningbehoefte niet meer toenemen. Als de kinderen het ouderlijk huis verlaten neemt niet de bevolking toe, maar wel het aantal huishoudens. Nu is al zichtbaar dat het aantal huishoudens en dus de woningbehoefte meer toeneemt dan de groei van de bevolking. Als een partner overlijdt, neemt de bevolking af, maar nog niet het aantal huishoudens. Daarom kan er sprake zijn van een krimp

van de bevolking en een (lichte) stijging van het aantal huishoudens. De daling van de woningbehoefte valt altijd later dan de krimp van de bevolking. Een tweede belangrijk effect is een kwalitatieve verandering. Door de vergrijzing stijgt vooral de woningbehoefte van oudere één- en tweepersoonshuishoudens in het noorden van de provincie sterker dan in het zuiden. Dat is een belangrijk aspect bij de invulling van de regionale bouwvoornemens. Bij het opstellen van de bouwvoornemens moet rekening worden gehouden met de specifieke wensen en eisen die een deel van deze huishoudens stelt aan woning en woonomgeving. De vraag naar zorgvoorzieningen in woning en woonomgeving zal toenemen. In het zuiden van de provincie blijft de groei van het aantal huishoudens groot. Ook hier is sprake van vergrijzing, maar die is minder sterk dan in het noorden van de provincie. De verschillen in ontwikkeling bestaan niet alleen tussen regio's. Ook binnen de regio kunnen de verschillen groot zijn. In de stedelijke, de luxe suburbane en de landelijke gemeenten binnen een regio ontwikkelt de vraag zich steeds op een andere manier, zowel kwantitatief als kwalitatief. Het ruimtelijk beleid uit het verleden (groeikernen) kan daarbij nog steeds effect hebben op de toekomstige vraag naar woningen. Binnen een regio kunnen er gemeenten zijn die een overschot krijgen op de woningmarkt en gemeenten waar de woningbehoefte nog steeds groeit. Omdat de woningmarkt steeds meer een regionaal karakter krijgt, vraagt dat om regionale afstemming.

Maatschappelijke ontwikkelingen:

Woonconsumenten stellen meer eisen aan de woning en woonomgeving. Zij zoeken niet zomaar een woning, maar een specifieke woning op een specifieke locatie. De grenzen tussen verschillende levenssferen als wonen, werken en recreëren, tussen stad en platteland, tussen binnen- en buitenland, tussen tijdelijk en permanent en tussen hoofd- en nevenverblijf vervagen. De woningvraag is sterk gedifferentieerd; de consument vraagt om meer keuzevrijheid en mogelijkheden.

De vergrijzing leidt tot een vraag naar woningen waarin mensen langdurig zelfstandig kunnen blijven wonen en actief deel kunnen blijven nemen aan de samenleving. Dit wekt de verwachting dat de bevolking in zorginstellingen zal afnemen. Ondanks het feit dat ouderen steeds langer zelfstandig blijven wonen, doet de enorme vergrijzing de vraag naar intramurale zorg (verzorgingshuizen) toch toenemen. De extramuralisering van jongere mensen met een handicap neemt niet verder toe. Nu is al een toename te zien van jongeren in instellingen. De klimaatverandering, eindigheid van natuurlijke bronnen en de toenemende milieubelasting staan ook meer en meer in de aandacht, zowel bij individuele burgers als bij politici. Dit is zichtbaar in de eisen die worden gesteld aan nieuwbouw en aan renovaties van de bestaande voorraad. Deze maatschappelijke ontwikkelingen vertalen zich in een toenemende vraag naar levensloopbestendige woningen en woningen waar zorg geboden kan worden. Gezien de klimaatverandering is duurzaamheid van woningen en de woonomgeving van groot belang.

Economische ontwikkelingen en de kredietcrisis:

De woningmarkt is onderhevig aan de conjunctuur. De (huidige) kredietcrisis heeft meer impact dan een normale economische schommeling. Als gevolg hiervan is er de komende jaren sprake van een overcapaciteit aan woningbouwplannen in een markt die relatief gezien weinig opneemt. Een aantal effecten is merkbaar:

- Vraaguitval koopsector. Begin 2009 daalde het aantal woningtransacties in de koopsector met 40-50%. Doordat woonconsumenten grote financiële beslissingen uitstellen en het vertrouwen in de financiële en woningmarkt is aangetast, wordt

vooral de nieuwbouwmarkt hard getroffen met een vraaguitval in sommige regio's tot boven 50%. Als gevolg hiervan is er een grotere vraag naar woningen in de huursector.

- Financieringsproblemen. De financiering van nieuwbouwprojecten is bij zowel ontwikkelaars als corporaties een probleem door striktere eisen van banken (bijvoorbeeld dat alle woningen in de voorverkoop verkocht moeten zijn).
- Achterblijvende productie nieuwbouw. De vraaguitval in combinatie met het financieringsprobleem leidt tot het schrappen van plannen en achterblijvende productie in de komende jaren. De woningbouwbehoefte met name in Noord-Holland Zuid blijft bestaan en door stagnatie in de nieuwbouwsector neemt de druk op de bestaande bouw (met name de sector tot €180.000) alleen maar toe.
- Waardedaling van het vastgoed. In de meeste gevallen gaat het om vermindering van de beoogde winst op vastgoed. De slechte verkoopbaarheid van de huidige woning maakt ook dat er weinig doorstroming is op de woningmarkt.

Provinciale woonvisie / perspectief op Wonen in 2020:

De geschetste trends en ontwikkelingen vragen om een andere kijk op de Noord-Hollandse woningmarkt. De provincie draagt de volgende visie uit op de woningmarkt om de provinciale doelstelling te bereiken: voldoende woningen in een aantrekkelijk woonmilieu en met een passende kwaliteit in 2020. Vanuit deze doelstelling, zijn rekening houdend met de trends en ontwikkelingen, de volgende speerpunten benoemt:

- 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.
 - Verbeteren van de mate waarin voorzieningen in de woonomgeving aansluiten bij de vraag van bewoners.
 - Verbeteren van de duurzaamheid van het woningaanbod en de woonomgeving.
- De speerpunten zijn geconcretiseerd in opgaven voor de periode 2010-2020. Deze opgaven moeten door de provincie en de regio's worden vertaald in afspraken in de Regionale Actie Programma's.

Woningbouwmonitor 2012: Plannen genoeg voor woningbouw

Het aantal woningbouwplannen vormt in Noord-Holland geen belemmering voor de benodigde productie van woningen. Dit aantal is in 2011 zelfs gestegen binnen de planologische kaders van de provincie. De belangrijkste opgave is echter om het aanbod ook kwalitatief en regionaal af te stemmen op de vraag. Dat blijkt uit de Woningbouwmonitor 2012 van de provincie die Gedeputeerde Staten op 17 juli hebben vastgesteld. Het aantal gebouwde woningen is in 2011 echter verder gedaald. Een teken dat de woningbouw het onveranderd moeilijk heeft. Volgens de monitor is er binnen de beschikbare ruimte nog plek voor zo'n 155.000 woningen. Onder beschikbare ruimte verstaat de provincie de mogelijkheden tot bouwen binnen bestaand bebouwd gebied en de reeds aangewezen transformatiegebieden. Er mag dan zelfs een stijging van woningbouwplannen zijn, maar in 2011 zijn er 4% minder woningen gebouwd dan in 2010. Een teken dat de woningbouw het nog steeds moeilijk heeft. Opvallend is dat de daling van de woningbouwproductie zich bijna volledig concentreert op uitleglocaties (van 6.000 naar 3.000 woningen), terwijl het aantal woningen binnen bestaand bebouwd gebied (8.000) stabiel blijft. De provincie Noord-Holland gaat de komende periode in haar rol als woningmarktregisseur met

gemeenten en andere partners om tafel om te komen tot keuzes via onder andere de regionale actieprogramma's wonen (RAP's).

Daling

In totaal zijn in Noord-Holland in 2011 9.462 nieuwbouwwoningen opgeleverd. Dit is 4% minder dan in 2010. De daling is vooral groot in vergelijking met de jaren 2005-2009, toen de productie lag rond de 12.000 woningen per jaar. Door splitsing of functieverandering zijn 1.995 woningen aan het totaal aantal woningen in Noord-Holland toegevoegd. De bruto groei bedraagt hiermee 11.457 woningen, maar omdat tegelijkertijd 2.768 woningen (bijvoorbeeld door sloop) zijn onttrokken aan de voorraad geeft dit een netto groei van 8.627 woningen.

Woningtekort

Het woningtekort is volgens de monitor verder opgelopen. Groei van het aantal huishoudens leidt tot een stijgende woningbehoefte. Als de productie hierbij achterblijft, loopt het woningtekort op. In theorie leidt een stijgend woningtekort tot een toenemende vraag naar nieuwbouw en stijgende prijzen in gewilde gebieden. In dit geval gaat dit niet op omdat de investeringsmogelijkheden bij consumenten door strengere hypotheekisen afnemen. Ook bouwende partijen zoals woningbouwcorporaties en projectontwikkelaars hebben financieringsproblemen. Daarnaast draagt de beëindiging van Rijkssubsidies zoals Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV) niet bij aan herstel van de woningbouwproductie. De financiële haalbaarheid wordt ook door gemeenten genoemd als een belangrijke factor voor het niet kunnen realiseren van bouwplannen.

Woonagenda Noord Holland 2013

Sinds 2008 is er sprake van een economische crisis, die ook in Noord-Holland zijn sporen nalaat. Ook hier is sprake van een daling van de gemiddelde verkoopprijzen van woningen, een daling van het aantal verkopen, mensen die hun woning maar niet verkocht krijgen, bouwers en ontwikkelaars die failliet gaat en starters die maar moeilijk aan een huis komen, vaker thuis blijven wonen of op plekken gaan wonen zonder woonbestemming. Toch betekent dit niet dat er geen behoefte aan woningen is. De vraag naar woningen in Noord-Holland tot 2040 is 240.000 woningen, waarvan het merendeel gericht is op het zuiden van de provincie (200.000). De Kop laat een flinke daling van de vraag zien. De sterke groei in het zuiden is een gevolg van de grotere aantrekkelijkheid van stedelijke centra, ingezet midden jaren negentig. Deze grote vraag naar woningen kan door de economische crisis echter maar moeilijk geëffectueerd worden. Over het algemeen hebben de woonconsumenten in Noord-Holland meer behoefte aan centraal gelegen woonmilieus (centrum-stedelijk en centrum-dorps), waardoor er de komende jaren nog meer de nadruk ligt op de binnenstedelijke transformatieopgave. Die is fors en kostbaar. Ook is er een steeds grotere groep woonconsumenten die behoefte heeft aan zelfbouw in de vorm van CPO; de perfecte verbinding tussen wensen en woningen. Starters op de woningmarkt hebben het erg moeilijk om aan een woning te komen. Daar komt bij dat de crisis nog niet over is en er ook nog altijd te weinig wordt gebouwd.

Regionaal Actieprogramma Wonen 2011-2015

Het Regionaal Actieprogramma Wonen voor de regio Alkmaar is vastgesteld in 2011. De behoefte is, op basis van de huishoudensontwikkeling, bijna 10.000 woningen. Ervan uitgaande dat een overplanning van 30% noodzakelijk is om tot de gewenste

productie te kunnen komen (wegens planuitval en vertraging; dit percentage is landelijk min of meer geaccepteerd als norm), is er dus gelet op de plannen in de regio geen sprake van overplanning (= meer woningen in de planning dan logischerwijs afzetbaar zijn). Er is zelfs een klein tekort. Daar komt bij dat in de periode tot 2020 een aantal woningen zal worden gesloopt. Met deze “onttrekkingen” dient rekening te worden gehouden bij de productieafspraken in regionaal verband en is de geplande productie nagenoeg op orde om de huishoudenontwikkeling te faciliteren.

Tussen Heiloo en Limmen mogen maximaal 2.400 woningen (project Wonen in het Groen) worden gebouwd. Waarvan maximaal 1.800 in Heiloo (1.100 Zandzoom en 700 Zuiderloo), en maximaal 600 in Limmen.

Deze projecten zijn reeds opgenomen in provinciale structuurvisie en hangen samen met ontwikkeling van natuurgebieden en de aftakking van de A9. Zandzoom betreft een nieuw woonconcept als ‘groen woonmilieu’ dat in dit gebied verder nog niet voorkomt. Het leunt sterk op de nabijheid van de voorzieningen in Heiloo (en in mindere mate Limmen), en is uitstekend ontsloten door de Kennemerstraatweg / Rijksweg, de toekomstige afslag A9 en het spoor. Het was mede door de provincie bedoeld in het kader van (boven)regionale opvang. Fasering van de projecten lijkt onvermijdelijk (dringt zich ook vanuit de marktomstandigheden op), maar van afboeken is wat de gemeenten betreft geen sprake.

Conclusie provinciaal en regionaal beleid: er is, zo blijkt uit zowel de provinciale woonvisie als het RAP voor de regio Alkmaar, op regionale schaal behoefte aan extra woningen. Dit initiatief geeft gevolg aan voornoemd beleid.

3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Buitengewoon Castricum 2030

Met de structuurvisie is de hoofdkeers uit de strategische visie Buiten Gewoon Castricum uit 2005 opnieuw bezien, aangescherpt en aangevuld, waarmee een actueel beleidskader is ontstaan. De structuurvisie biedt een belangrijk kader voor de toekomst van de gemeente en zet de koers op hoofdlijnen uit. Belangrijke aandachtspunten voor de komende jaren zijn de evenwichtige bevolkingsopbouw en duurzaamheid.

Bevolking en wonen

Er wordt gekozen voor het stabiel blijven van de bevolking. Er zullen nieuwe woningen aan de woningvoorraad worden toegevoegd om de kleiner wordende gezinsgroottes te compenseren. Omdat Castricum sterk wil inzetten op inbreidingslocaties is tevens een Masterplan Inbreidingen gemaakt. Hierin wordt aangegeven waar inbreidingen mogelijk zijn en onder welke volkshuisvestelijke randvoorwaarden.

Economie

De werkgelegenheid in de gemeente Castricum met haar kernen Akersloot, Bakkum, Castricum, Limmen en de Woude is verhoudingsgewijs minder dan in de rest van de provincie Noord-Holland. Er is een sterke uitgaande pendel richting Corus in IJmuiden en richting steden zoals Amsterdam, Haarlem en Utrecht. Daarom is

volgens de Kwaliteitsimpuls Economie Castricum versterking van de vier economische pijlers nodig: (1) werkgelegenheid, (2) recreatie en toerisme, (3) voorzieningen en (4) bedrijfshuisvesting. De gemeente wil voor wat betreft de economie bekend staan met de kernwaarden ondernemend (vernieuwend en inspirerend), vitaal (krachtig en onderscheidend) en uitnodigend (bijzonder en gastvrij). Werkgelegenheid kan worden vergroot door de lokale economie te stimuleren. Er zijn kansen binnen de recreatie & toerisme sector, de zorg en voor het aantrekken van kennisintensieve bedrijvigheid.

Wonen tussen strand en polder, lokale woonvisie 2009 - 2030

In de lokale woonvisie schetst de gemeente haar visie op het wonen in de gemeente Castricum. Hierbij wordt een concreet beeld gegeven tot 2020 met een doorkijk naar 2030. Deze visie staat niet op zich, maar kan als lokale doorvertaling worden gezien van de Regionale Woonvisie Noord-Kennemerland 2005-2015 en als een uitwerking van de Strategische visie Buiten Gewoon Castricum, dat een toekomstbeeld voor de gemeente tot 2030 schetst. Deze laatste visie heeft daarnaast geleid tot het Masterplan Inbreidingen. De Lokale Woonvisie (hier verder woonvisie genoemd) en het Masterplan Inbreidingen hebben veel met elkaar te maken. Ze zijn dan ook in onderlinge samenhang opgesteld.

De woonvisie vormt niet alleen een onderbouwing van het Masterplan Inbreidingen, maar ook een complete beleidsvisie op het wonen in de gemeente Castricum. Naast het nieuwbouwprogramma komen zaken aan de orde als het toekomstperspectief voor de bestaande woningvoorraad, het beleid ten aanzien van wonen, welzijn en zorg, het instrumentarium om het woningaanbod betaalbaar te houden voor huishoudens met lagere inkomens en de wijze waarop de gemeente met woningcorporaties en andere partijen wenst samen te werken om het woonbeleid uit te voeren. Een aantal vragen die in de Strategische visie Buiten Gewoon Castricum zijn opgeworpen, worden in de woonvisie beantwoord:

- bij ongewijzigd beleid zal de nu al aanwezige aanzienlijke vergrijzing in nog sterkere mate toenemen. Kan deze ontwikkeling worden afgeremd?
- welke kansen en mogelijkheden zijn er voor de huisvesting van met name jongeren en senioren? Welke mogelijkheden zijn er voor aanvullende woonmilieus (bijvoorbeeld wonen op de binnenduinrand en landelijke woonmilieus)?

Aan de hand van deze en andere opgaven en kwesties zijn een aantal kerndoelen benoemd. Vanuit het woonbeleid gaat het daarbij om:

- een woningbouwprogramma dat is afgestemd op een evenwichtige bevolkingsontwikkeling, waaronder een stabiel blijvend inwonertal;
- voldoende huisvestingsmogelijkheden voor de doelgroepen van het woonbeleid. Ingezet wordt op doorstroming, seniorenhuisvesting, jongerenhuisvesting en starters op de woningmarkt;
- een duurzame en flexibele strategie.

De gemeente Castricum hanteert inzake haar woonbeleid de volgende doelstelling: *De gemeente Castricum wil haar inwoners goed en passend huisvesten in een aantrekkelijke woonomgeving, waarbij het nieuwbouwprogramma tevens is gericht op het in stand houden van het voorzieningenniveau en het voorkomen van een bovenmatige vergrijzing.*

Deze doelstelling betekent voor de gemeente Castricum de volgende vier beleidsopgaven:

1. een nieuwbouwprogramma, voornamelijk op inbreidings- en transformatielocaties, dat leidt tot een voldoende woningaanbod met toekomstwaarde en dat aansluit bij de vraag van starters, kleine huishoudens, gezinnen en senioren;
2. een integrale en gecoördineerde aanpak van de bestaande voorraad en de bestaande wijken door beheer en waar nodig herstructurering. Deze aanpak wordt in nauwe samenhang ontwikkeld met het woningbouwprogramma op inbreidings- en transformatielocaties. Daarmee wordt de ruimtelijke en stedenbouwkundige kwaliteit versterkt en ontstaat een gedifferentieerd woningaanbod;
3. een sluitend netwerk van wonen, zorg en welzijn, dat is gericht op het zoveel mogelijk zelfstandig laten wonen en zelfstandig in de samenleving laten functioneren van senioren en mensen met een functiebeperking. Het gaat om een geschikt woningaanbod, het bieden van zorg op maat, sociale activiteiten en mogelijkheden voor ontmoeting, een veilige en toegankelijke woonomgeving en een goed voorzieningenniveau in de directe omgeving;
4. zorgen voor keuzevrijheid op de woningmarkt en een met name voor huishoudens met lagere inkomens betaalbaar woningaanbod. De keuzevrijheid wordt gewaarborgd door een gedifferentieerd woningbouwprogramma naar eigendom, prijs en type, dat bovendien de doorstroming bevordert. Keuzevrijheid wordt ook bepaald door flexibiliteit in het woningontwerp (waardoor bewoners tot uitbreiding of aanpassing van de woning kunnen komen), consument gericht bouwen (inspraak van de bewoners bij het ontwerp, de indeling en uitrusting) en het particulier opdrachtgeverschap (waarbij de bewoner bepaalt wat en hoe er gebouwd wordt). Bij betaalbaarheid gaat het om maatregelen om de (in ieder geval tot voor kort sterk stijgende) bouwkosten te beperken, om de huurtoeslag voor bewoners van huurwoningen en constructies om kortingen te geven op de prijs van koopwoningen (zoals de Koopgarantieregeling).

Situatie plangebied

In aansluiting op de vierde beleidsopgave van de Woonvisie, is voorliggend initiatief gericht op het toevoegen van enkele woningen in binnenstedelijk gebied. Dit helpt op bescheiden schaal mee een gedifferentieerd woningaanbod te creëren in de gemeente Castricum. Hoewel de gemeente Castricum anderzijds tevens als beleidsdoelstelling heeft (lokale) bedrijvigheid te stimuleren, is deze doelstelling in dit specifieke geval niet eenvoudig na te streven. Zoals aangegeven in de Structuurvisie, richt Castricum zich vooral op toerisme, recreatie en kennisintensieve bedrijvigheid. Het pand leent zich gezien de schaal niet goed voor een toekomstigbestendig (kennisintensief) bedrijf. Wellicht zou een toeristisch-recreatieve functie, zoals een hotel of Bed&breakfastvoorziening wel mogelijk zijn, maar op dit moment doet die vraag zich niet voor. Deze voorzieningen zijn logischerwijs ook meer terug te vinden nabij toeristische trekpleisters, zoals in het landelijk gebied, nabij het Alkmaardermeer en nabij de kust (Castricum, Bakkum).

4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Milieu-aspecten

Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.)

In het Besluit milieueffectrapportage is bepaald dat een milieueffectbeoordeling ook uitgevoerd moet worden als een project, dat wordt genoemd in de bijlage onder D van het Besluit m.e.r., nadelige gevolgen heeft voor het milieu. De ruimtelijke onderbouwing voorziet in de mogelijkheid tot het bouwen van een woning. Dit is een activiteit die is genoemd in de Dlijst (categorie D 11.2 Stedelijk vernieuwingsproject). Daarom moet worden beoordeeld of het plan belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu heeft. Gelet op de geringe omvang van het plan, ruim onder de drempelwaarde en de ligging van het plan, worden geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu verwacht. Het milieubelang wordt in het kader van de ruimtelijke onderbouwing in navolgende paragrafen voldoende mate afgewogen. Een nadere beoordeling in een m.e.r.-beoordeling of plan-m.e.r. is niet noodzakelijk.

Milieuzonering

Bij het realiseren van een nieuwe functie dient vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening, gekeken te worden naar de omgeving waarin de nieuwe functies worden gerealiseerd. Hierbij spelen twee vragen:

1. Past de nieuwe functie in de omgeving?
2. Laat de omgeving de nieuwe functie toe?

Ad1. Past de nieuwe functie in de omgeving?

Voorliggend plan ziet toe op het realiseren van enkele woningen, kantoor en opslag. Wonen is een milieugevoelige functie. Op basis van de VNG publicatie “Bedrijven en milieuzonering 2009” kan worden bepaald of er in de omgeving bedrijvigheid aanwezig is die een belemmering vormt voor een acceptabel woon- en leefklimaat voor de nieuwe woning.

Richtafstandenlijsten

De twee belangrijkste bouwstenen voor milieuzonering zijn de twee richtafstandenlijsten in bijlage 1 van de VNG-brochure. Voor een scala aan milieubelastende activiteiten (lijst 1) en opslagen en installaties (lijst 2) zijn richtafstanden aangegeven ten opzichte van een rustige woonwijk. In de lijsten wordt onderscheid gemaakt naar richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie. Daarbij omvat categorie 1 de lichtste en categorie 6 de zwaarste vormen van bedrijvigheid. De richtafstanden gaan uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet worden beoogd of aanwezig zijn, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting (in plaats van de richtafstanden).

Twee omgevingstypen: rustige woonwijk en gemengd gebied

De richtafstanden in bijlage 1 van de VNG-brochure zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit zoals die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype (zoals een rustig buitengebied, een stiltegebied of een natuurgebied). Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het

principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven of kantoren) voor. Indien de aard van de omgeving dit rechtvaardigt, kunnen gemotiveerd kleinere richtafstanden worden aangehouden bij het omgevingstype gemengd gebied, dat gezien de aanwezige functiemenging of ligging nabij drukke wegen al een hogere milieubelasting kent. Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, dienstverlening, horeca en/of kleine bedrijven. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. De richtafstanden uit bijlage 1 van de VNG-brochure gelden ten opzichte van een rustige woonwijk. De afstanden kunnen, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandsstap worden verlaagd indien sprake is van omgevingstype gemengd gebied.

<i>Milieucategorie</i>	<i>Richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied</i>	<i>Richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied</i>
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

De Rijksweg is gelet hierop zonder meer als gemengd gebied te typeren. Niet alleen gaat het om het hoofdinfrastructuur; er komen naast woningen diverse kleine en grote bedrijven voor, dienstverlening en detailhandel. In het plangebied is al sprake van een verhoogde milieubelasting. En kan gemotiveerd uitgegaan worden van een kleinere afstandsstap.

Beoordeling

Aan de overzijde van de Rijksweg is een transportbedrijf gelegen. De grens van deze inrichting (de inrit) bevindt zich op circa 28 meter van Rijksweg 132. Het transportbedrijf is in het ter plaatse geldende bestemmingsplan Zandzoom wegbestemd. Zandzoom is een gebied waar woningbouw wordt voorzien. Desalniettemin dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van het transportbedrijf. Het gaat immers om de feitelijke milieusituatie die moet worden

beoordeeld. Het transportbedrijf wordt gezien de omvang en activiteiten ingeschaald in milieucategorie 3.1. Op basis van voornoemde VNG-publicatie geldt een richtafstand van 30 m (omgevingstype gemengd gebied) die zou moeten worden aangehouden tot de woningen, v.w.b. het aspect geluid. Deze afstand wordt (net) niet gehaald, maar overwogen wordt dat deze afstand in dit geval toch geen belemmering opwerpt. De plek waar de afstand te kort is, betreft namelijk slechts een deel van de inrit. De daadwerkelijke stalling van vrachtwagens (de plek waar de vrachtwagens schoongemaakt en onderhouden worden) vindt meer achter op het perceel plaats, op veel grotere afstand van Rijksweg 132. De geluidoverlast beperkt zich in de praktijk dus tot het in- en uitrijden van de vrachtwagens. Dit geluid valt weg tegen het geluid dat het verkeer van de Rijksweg produceert. Gelet op de situatie ter plekke en het bestemmingsplan Zandzoom, is het tevens niet mogelijk dat in de toekomst de geluidoverlast producerende activiteiten dichterbij Rijksweg 132 komen, of althans op een afstand van minder dan 30 m van Rijksweg 132 komen.

Even ten noorden ligt het groothandelsbedrijf in kruiden en specerijen van Jacob Hooy. Dit bedrijf ligt op ca. 170 m. Dit is een zodanig grote afstand, dat hierdoor geen belemmeringen optreden v.w.b. de nieuwe woningen aan de Rijksweg 132.

Verder zijn in de omgeving een fietsenzaak, een financiële dienstverleningsfunctie (Vanhier) en een praktijk voor homeopathie aanwezig. Deze liggen op een zodanige afstand en veroorzaken zodanig weinig overlast, dat hier geen sprake is van een negatieve invloed op Rijksweg 132.

Ad2. Laat de omgeving de nieuwe functie toe?

De activiteit wonen, kantoor en opslag zijn geen functies die milieu-overlast veroorzaken. Ze brengen geen belemmeringen met zich mee voor omliggende hindergevoelige functies. Geconcludeerd wordt dat het initiatief geen belemmering vormt ten aanzien van het woon- en leefklimaat in de omgeving.

Conclusie

Het aspect “milieuzonering” is geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de ruimtelijke onderbouwing.

Externe veiligheid

Wettelijk kader

Veiligheidsafstanden tussen activiteiten met gevaarlijke stoffen en (beperkt) kwetsbare objecten, zoals woningen, moeten ervoor zorgen dat bij een eventuele calamiteit het aantal dodelijke slachtoffers beperkt blijft. Het Vuurwerkbesluit en het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) stellen afstandseisen aan risicovolle bedrijfsactiviteiten. De circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS) en het Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen zien toe op transportroutes met gevaarlijke stoffen en op transport via buisleidingen.

In het wettelijk kader en externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt in twee soorten risico's, namelijk plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR). PR en het GR dienen elk een andere doelstelling. Het PR heeft te maken met de veiligheid van de risicobron (technisch systeem) en is bedoeld voor de burger / gebruiker als

individu. Het GR zegt iets over de inrichting van de ruimte rond de risicobron en is bedoeld voor de bestuurder.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woon-, werk- of verblijfsomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico is de kans dat een persoon die een jaar lang permanent op een plaats aanwezig is, overlijdt als gevolg van een ongeluk. Deze basisnorm bepaalt dat het risico om te overlijden aan een ongeluk met een gevaarlijke stof voor omwonenden niet hoger mag zijn dan één op de miljoen (10^{-6}).

Groepsrisico

Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Het risico geeft aan hoe groot de kans is dat bij een ongeval bij een risicolocatie 10, 100 of 1000 slachtoffers tegelijk vallen. Dit risico is daardoor een maatstaf voor de verwachte omvang van een ramp. Voor het groepsrisico geldt een oriëntatiewaarde. Dit is geen norm, maar een ijkpunt. De oriëntatiewaarde wordt uitgedrukt in een risicocurve. De oriëntatiewaarde houdt in dat het bevoegd gezag in situaties daarboven gemotiveerd kan afwijken. Er kunnen redenen zijn dat een gemeente meer of juist minder risico's accepteert. De gemeente is verplicht om een belangenafweging te maken. Dit is de verantwoording van het groepsrisico. Daarbij spelen onder de zelfredzaamheid, vluchtwegen, economische en maatschappelijke belangen een rol.

Situatie plangebied

Uit de beoordeling van de risicokaart van de provincie Noord-Holland blijkt dat er geen Bevi-inrichtingen of vuurwerkbedrijven in de nabijheid van het plangebied aanwezig zijn en dat het plangebied niet binnen een invloedsgebied ligt van aangewezen routes voor transport van gevaarlijke stoffen over weg of spoorweg of per buisleiding. Het is echter vaak gebleken dat de risicokaart onvolledig is. Zo ligt er ten noorden van Limmen aan de Rijksweg een tankstation waar ook een LPG vulpunt aanwezig is, met een vergunde doorzet van 500 m^3 . Het is dus logisch te veronderstellen dat over de Rijksweg vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, zij het in beperkte mate.

In het kader van het bestemmingsplan Zandzoom, dat voorziet in de aanleg van onder andere woningen, is onderzoek gedaan naar externe veiligheid. Zandzoom ligt direct ten westen van de Rijksweg. De Rijksweg heeft volgens dit onderzoek geen 10^{-6} risicocontour en de oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt (als gevolg van de ontwikkeling van Zandzoom) niet overschreden. Geconcludeerd wordt dat ook voor dit plan het PR geen belemmering vormt. Voorts is de aanname dat het GR niet meer dan 10% zal toenemen en dat deze onder de waarde 0,1 van de oriënterende waarde blijft. Er komen feitelijk 3 woningen bij (er zijn er al 2 aanwezig), maar hiervoor verdwijnt een bedrijf. Het aantal personen dat ter plaatse kan verblijven zal gelet hierop zeer gering toenemen. De risico's met betrekking tot vervoer van brandbaar gas (GF3) en brandbare vloeistof (LF1 en F2) zijn in dit soort situaties zeer gering. Eerdere onderzoeken bevestigen dit beeld. Wanneer sprake is van een provinciale weg waarover bevoorrading plaatsvindt van een LPG station met een doorzet van 1000 m^3 /jr blijkt uit ander onderzoek dat –bij vergelijkbare dichtheden van personen– de oriënterende waarde ruimschoots niet wordt overschreden. De aanname dat het groepsrisico minder dan 10% toeneemt en minder dan 0,1 maal de oriënterende

waarde bedraagt, kan gelet hierop gemotiveerd als conclusie en verantwoording worden aanvaard.

Conclusie

Het aspect “externe veiligheid” is geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de ruimtelijke onderbouwing.

Bodem

Inleiding

Bij functiewijzigingen die leiden tot een verandering van de bestaande bestemming zal moeten worden aangetoond dat de kwaliteit van de bodem de realisatie van de gewenste functie ook toestaat. Daarnaast geldt dat de bodemkwaliteit invloed kan hebben op de financiële haalbaarheid als blijkt dat de bodem gesaneerd moet worden.

Bodemkwaliteitskaart

De gemeente Castricum beschikt over een goedgekeurde bodemkwaliteitskaart. Uit de gegevens blijkt dat er geen verhoogde achtergrondgehalten verwacht worden voor een standaardbodem in deze zone. Er vinden voorts geen grondroerende werkzaamheden plaats. Wel verandert de functie van kantoor/bedrijf naar wonen. Om die reden is een verkennend bodemonderzoek cf NEN 5740 verricht¹. Het onderzoek is als bijlage aan deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

In het onderzoek is geconstateerd dat de bovengrond overschrijdende gehalten van barium, kwik, lood, zink, PCB en PAK bevat. De ondergrond is voor wat betreft de geanalyseerde parameters analytisch schoon. In het grondwater uit de peilbuis in het pand overschrijdt de concentratie naftaleen de streefwaarde. Molybdeen overschrijdt de streefwaarde in het grondwater uit de peilbuis aan de buitenzijde van het pand.

De oorzaak van de lichte verhogingen zijn niet eenduidig aan te geven. De aangetoonde gehalten overschrijden de betreffende achtergrondwaarden en streefwaarden, maar blijven beneden de betreffende toetsingswaarden voor nader onderzoek. Voor een nader onderzoek bestaat derhalve geen aanleiding.

Er is vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen bezwaar voor het verlenen van een omgevingsvergunning en/of het wijzigen van de bestemming.

Conclusie

Het aspect “bodem” werpt gelet hierop geen belemmering op voor de uitvoering van de ruimtelijke onderbouwing.

Geluid

Wettelijk kader

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het wegverkeer en/of door inrichtingen, het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder. Langs wegen en spoorwegen liggen zones. Binnen deze zones moet voor de realisatie van

¹ Verkennend Bodemonderzoek Rijksweg 132 te Limmen, Bodem Belang BV, 2014.

geluidsgevoelige bestemmingen akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Woningen zijn geluidsgevoelige bestemmingen; kantoor en opslag zijn dat niet.

Wegverkeer

De breedte van de zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg: stedelijk of buitenstedelijk. De zone ligt aan weerszijden van de weg en is gemeten vanuit de rand van de weg. De zones, zoals beschreven in artikel 74 van de Wgh, zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

Aantal rijstroken	Zones langs wegen	
	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
1 of 2 rijstroken	200 meter	250 meter
3 of 4 rijstroken	350 meter	400 meter
5 of meer rijstroken	350 meter	600 meter

Overzicht van de zones langs wegen

Artikel 74 lid 2 van de Wgh maakt een uitzondering voor wegen met een 30 km-regime en woonerven. Deze wegen hebben geen zone en zijn daarmee niet onderzoeksplchtig.

De grenswaarden waaraan nieuwe geluidgevoelige functies (zoals woningen) dienen te voldoen, zijn onder andere afhankelijk van de geluidsbron (weg- of railverkeer), de ligging van de geluidsgevoelige bebouwing (stedelijk of buitenstedelijk gebied) en het type geluidsgevoelige bebouwing. In de onderstaande tabel zijn voor woningen de voorkeursgrenswaarden en in stedelijk gebied v.w.b. wegverkeer weergegeven.

	Wegverkeer
Stedelijk gebied	
Voorkeursgrenswaarde	48 dB (art. 82)
Hoogste toelaatbare geluidsbelasting	63 dB (art. 83 lid 2)

Overzicht van de grenswaarden uit de Wgh

Gezien de voorkeursgrenswaarde en de hoogste toelaatbare geluidsbelasting kunnen zich drie situaties voordoen:

Een geluidsbelasting lager dan de voorkeursgrenswaarde

In deze situatie zijn volgens de Wgh geen nadere acties nodig om de geluidsgevoelige bebouwing te realiseren.

Een geluidsbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de hoogste toelaatbare geluidsbelasting

In deze situatie dienen bij voorkeur maatregelen te worden getroffen om de geluidsbelasting terug te brengen tot een waarde die lager is dan de voorkeursgrenswaarde. Wanneer er overwegende bezwaren zijn vanuit stedenbouwkundig, verkeerskundig, landschappelijk of financieel oogpunt, kan voor de geluidsgevoelige bebouwing een hogere waarde worden aangevraagd. Voor het verlenen van hogere waarden kan de gemeente een gemeentelijk geluidsbeleid vaststellen.

De Milieudienst Regio Alkmaar (thans geheten Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland-Noord) heeft i.c. voor de gemeente Castricum de "Beleidsnotitie: Procedure hogere grenswaarden", d.d. maart 2008, opgesteld. Dit beleid is in middelen inwerking getreden.

Een geluidsbelasting hoger dan de hoogste toelaatbare geluidsbelasting

In deze situatie is de realisatie van geluidsgevoelige bebouwing in principe niet mogelijk, tenzij geluidsbeperkende maatregelen worden getroffen waardoor de geluidsbelasting daalt tot een waarde lager dan de voorkeursgrenswaarde of de hoogste toelaatbare geluidsbelasting. Een andere oplossing is het realiseren van een zogenaamde 'dove gevel'. Een dove gevel is namelijk geen gevel in de zin van de Wgh, hierdoor hoeft deze niet te worden getoetst aan de normen uit de Wgh.

Het plangebied ligt in de onderzoekszone van een weg, te weten de Rijksweg. Om de geluidsbelasting op de gevels vast te stellen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd². De appartementen zijn aan de achterzijde gelegen in de nabijheid van de 30 km-weg Middenweg. Wegen met een 30 km-regiem hebben van rechtswege geen geluidzone. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is deze weg echter wel meegenomen in het onderzoek.

Uit de berekening blijkt dat ter plaatse van de appartementen 1 en 2 (zie navolgende situatieschets) wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De gecorrigeerde gevelbelasting ten gevolge van de Rijksweg bedraagt ter plaatse van appartement nr. 3 ten hoogste 58 dB, en daarmee hoger is dan de voorkeursgrenswaarde maar lager dan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB (nieuwbouw). Nader onderzoek naar mogelijk te treffen maatregelen om de geluidbelasting terug te brengen tot beneden de voorkeursgrenswaarde is noodzakelijk.



² Akoestisch onderzoek geluidbelasting 5 appartementen Rijksweg 132 Limmen, ASP, 2014.

Nader onderzoek naar mogelijk te treffen maatregelen om de geluidbelasting terug te brengen tot beneden de voorkeursgrenswaarde is noodzakelijk.

Bij het ontwerpen van geluidreducerende maatregelen dienen achtereenvolgens de volgende aspecten onderzocht te worden:

- maatregelen aan de bron;
- maatregelen in de overdrachtsweg;
- maatregelen bij de ontvanger.

Maatregelen bij de bron

Door bijvoorbeeld het verlagen van de rijsnelheid, het omleiden van de verkeersstroom en/of het aanbrengen van een akoestisch gunstigere wegverharding kan de geluiduitstraling vanwege de weg worden beperkt. Echter gezien de kleinschaligheid van het bouwplan zijn dergelijke ingrijpende en kostbare maatregelen geen haalbare optie.

Maatregelen in de overdracht

De geluidbelasting bij de nieuw te bouwen woningen kan worden verlaagd door bijvoorbeeld het vergroten van de afstand van de woning tot de weg-as en/of het plaatsen van geluidschermen of -wanden. Voor een dergelijke verplaatsing van het bouwblok dat aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan biedt het perceel te weinig ruimte. Het treffen van maatregelen in de overdracht ontmoet ook overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard.

Hogere Waarde

Gelet op bovenstaande, zal het college van Castricum op aanvraag van initiatiefnemer voor appartement 3 een Hogere waarde vaststellen. Het ontwerpbesluit Hogere Waarde wordt tegelijk met het ontwerp besluit van de ruimtelijke onderbouwing ter inzage gelegd. Voorts is een aanvullend akoestisch rapport uitgevoerd³ (conform NEN 5077), waarin wordt aangetoond dat de vereiste geluidwering van de gevels voldoende is, zodat de norm ten aanzien van de binnenwaarde niet wordt overschreden: het Bouwbesluit vereist een karakteristieke gevelgeluidwering van minimaal 20 dB(A) en een binnengeluidniveau in de woning van ten hoogste 33 dB. Aangezien de ongecorrigeerde, gecumuleerde gevelgeluidbelasting hoger is dan 53 dB is aanvullend onderzoek verricht naar eventueel benodigde bouwkundige maatregelen opdat het maximaal toelaatbaar binnengeluidniveau in de woning is gewaarborgd.

Door toepassing van de in navolgende tabel genoemde bouwmaterialen is een zodanige geluidreductie te verwachten dat:

- de karakteristieke geluidwering van een verblijfsgebied (GA;k) tenminste gelijk is aan de geluidbelasting op de gevel minus 33 dB;
- de karakteristieke geluidwering van een verblijfsruimte (GA;k) tenminste gelijk is aan de geluidbelasting op de gevel minus 35 dB.

³ Akoestisch onderzoek geluidwering gevels verbouw bedrijfsruimte tot 3 appartementen
Rijksweg 132 Limmen, ASP, 2014.

Materialen	Plaats	Omschrijving	Code	RA,weg (dB(A))
Gevel	Alle gevels	Steenachtige spouwmuur met mineraalwol in de spouw 4000 kg/m ²	MS3	≥ 51
Beglazing	Alle gevels	4-12-6 gasgevuld (GDG)	D00005	≥ 27
Plat dak	Platte dak	150 mm lichtbeton (bv gasbeton + bitumineuze dakbedekking) massa ca. 100 kg/m ²	DP6	≥ 38
Naad- en kierdichting	Plaats	Omschrijving	Code	RA (dB(A))
Naad- en kierdichting	Overige gevels	Enkele kier- en naadichting	-	≥ 35

Conclusie

Het aspect geluid werpt geen belemmeringen op ten aanzien van de uitvoerbaarheid van het initiatief.

Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

Het aspect luchtkwaliteit is verankerd in de Wet Milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2 en is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit, waarin onder andere grenswaarden voor vervuulende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waarvan de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor.

NSL en Besluit NIBM

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd, kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die sinds 2010 van kracht zijn. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Projecten die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in het NSL in de provincies c.q. regio's waar overschrijdingen plaatsvinden. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Projecten die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden, aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof: Voor NO₂ en PM₁₀ betekent dit een maximaal toegestane verslechtering van 1,2 µg/m³. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

Goede ruimtelijke ordening

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is om het project op deze plaats te realiseren. Hierbij kan de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol spelen, ook als het project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Er is sprake van een

significante blootstellingsduur als de verblijfsduur die gemiddeld bij de functie te verwachten is, significant is ten opzichte van een etmaal.

Situatie plangebied

Het onderhavige project gaat over de realisatie van enkele woningen in Limmen. Er is geen sprake van een 'gevoelige bestemming'. Verder geeft de ministeriele regeling "NIBM" en het hierbij behorende "NIMB tool" voldoende informatie om te kunnen vaststellen dat het project niet in betekenende mate leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarnaast blijkt uit de Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten van het RIVM dat de luchtkwaliteit ter plaatse goed is; er worden geen grenswaarden overschreden (2012).

Conclusie

Het aspect "luchtkwaliteit" vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de ruimtelijke onderbouwing.

4.2 Omgevingsaspecten

Water

Beleid

In het kader van het verkrijgen van een duurzaam watersysteem hebben Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen in 2001 de Startovereenkomst waterbeleid 21^e eeuw (WB'21) ondertekend. Onderdeel van het nieuwe waterbeleid is de "watertoets" de check van ruimtelijke plannen aan de gevolgen voor het watersysteem.

Europees beleid

De Europese Kaderrichtlijn Water is gericht op het bereiken van een goede ecologische waterkwaliteit in alle Europese wateren. In 2015 moet dat gerealiseerd zijn. De lidstaten moeten in 2009 (inter)nationale stroomgebiedbeheersplannen vaststellen waarin zij aangeven welke maatregelen ze gaan nemen om de doelstelling te halen. De provincie Noord-Holland maakt volledig deel uit van het deelstroomgebied Rijndelta en het daarbinnen begrensde deelstroomgebiedsdistrict Rijn-West. Binnen Rijn-West werkt Noord-Holland samen met alle betrokken waterbeheerders (Rijkswaterstaat, buurprovincies, waterschappen en gemeenten) aan het opstellen van het regionale deel van het genoemde stroomgebiedbeheersplan Rijndelta.

Rijksbeleid

In het Nationaal Bestuursakkoord Water hebben Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten afgesproken dat in 2015 het watersysteem op orde moet zijn en blijven. Water moet weer de ruimte krijgen en is medesturend voor het ruimtelijk beleid. Als een van de eerste stappen is afgesproken dat de waterschappen in beeld brengen hoeveel waterberging er nodig is om aan de zogenaamde werknormen te kunnen voldoen. Voor stedelijk gebied houdt dit bijvoorbeeld in, de hoeveelheid wateroppervlak die nodig is om te zorgen dat bij neerslag het waterpeil maar eens in de 100 jaar tot aan het maaiveld kan stijgen.

Provinciaal beleid

Provinciaal Waterplan Noord-Holland

In dit provinciaal Waterplan is het Europese en nationale beleid vertaald naar wat er binnen de provincie moet gebeuren om het water zo goed mogelijk te blijven. Het Provinciaal Waterplan staat niet op zichzelf. Water heeft met heel veel zaken te maken, variërend van landbouw tot recreatie en van stadsuitbreidingen tot gezond drinkwater. Daarom is het Provinciaal Waterplan afgestemd met het beleid op het gebied van natuur, recreatie, landschap, cultuurhistorie, milieu, landbouw, ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer. In het Provinciaal Waterplan is het waterbeleid beschreven aan de hand van de thema's veiligheid, wateroverlast en watertekort, waterkwaliteit en grond- en drinkwater. Het Provinciaal Waterplan fungeert hierbij als het kader voor de uitvoering: het is de basis voor allerlei te nemen maatregelen door de Provincie, waterschappen en gemeenten gedurende de looptijd van het plan. Het is dus geen uitvoeringsprogramma. Er zal een apart uitvoeringsprogramma worden opgesteld dat jaarlijks wordt aangepast.

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Door het Hoogheemraadschap wordt gebruik gemaakt van diverse planinstrumenten. Deze plannen bevatten het door het Hoogheemraadschap te voeren beleid.

Waterbeheersplan

Het Waterbeheersplan heeft de volgende kerndoelen opgenomen:

- het op orde houden van het watersysteem en dit onder dagelijkse omstandigheden doelmatig en integraal beheren;
- de verontreiniging van het watersysteem door directe en indirecte lozingen voorkomen en/of beheersbaar houden;
- het op orde houden van de primaire waterkeringen en overige waterkeringen met een veiligheidsfunctie en deze onder dagelijkse omstandigheden doelmatig beheren;
- het in stand houden en ontwikkelen van een calamiteitenorganisatie die onder bijzondere omstandigheden onmiddellijk operationeel is en die beschikt over actuele calamiteitenbestrijdingsplannen voor veiligheid, wateroverlast en waterkwantiteit.

Watercompensatie Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Inzake de watercompensatie is in het Waterbeheersplan vastgesteld dat bij de watertoets het Hoogheemraadschap ook adviseert over maatregelen die nodig zijn om het watersysteem op orde te houden. Hierbij is het uitgangspunt dat toename van verhard oppervlak en gedempte watergangen worden gecompenseerd. Als peildatum voor nieuwe verhardingen wordt 1 november 2003 gehanteerd (datum invoering watertoets).

Voorts heeft het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, ten aanzien van watercompensatie, in de Keur 2009 het volgende artikel opgenomen:

Artikel 4.2 Verbod versnelde afvoer door verhard oppervlak

Het is zonder vergunning van het dagelijks bestuur verboden neerslag versneld tot afvoer te laten komen:

- a door bebouwing of verharding van 800 m² of meer onverharde grond;
- b door realisatie van verscheidene min of meer aaneengesloten bouwplannen met een gezamenlijke oppervlakte van 800 m² of meer;
- c door aanleg van nieuw verhard oppervlak dat meer dan 10% van het oppervlak van het desbetreffende peilvak beslaat;
- d door uitbreiding van het verhard oppervlak met minder dan 800 m², indien het desbetreffende watersysteem de toename van de piekafvoer niet kan verwerken.

Artikel 4.2 Keur 2009 HHNK

Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk waterbeleid is onder andere opgenomen in de Structuurvisie Buiten Gewoon Castricum 2030. Wat betreft het water is de positie van het Alkmaardermeer en het Noord-Hollands kanaal als regionale boezem van belang. Voor een duurzaam waterbeheer is extra boezemruimte gewenst. Vooralsnog wordt deze gezocht buiten de gemeente. Binnen de gemeente speelt de vraag naar extra ruimte voor water in relatie tot klimaatsverandering, (beperkte) toename van het bebouwd en verhard gebied, en het behoud van schoner water in de polders. Deze ruimte zal moeten worden gecreëerd in de poldergebieden. Van belang is daarbij aan te sluiten op de ontwikkeling van natuurwaarden, recreatiemogelijkheden, nieuwe woonmilieus en waterhuishoudkundige eisen. De ingezette beperking van de grondwaterwinning in de duinen en de te verwachten beperking daarvan door de verdwijnende bollenteelt leiden tot de ontwikkeling van een meer natuurlijk watersysteem van duinen en aanliggende polders. Voor compensatie van bebouwing moet worden uitgegaan van een waterbergend oppervlak van tussen de 11% en 20% van het verharde oppervlak, afhankelijk van de wijze van uitvoering. Verder streeft de gemeente, waar mogelijk, naar afkoppeling van het hemelwater. Infiltratie en berging van het hemelwater is mogelijk binnen de diverse bestemmingen die in het beheergerichte deel van dit bestemmingsplan zijn opgenomen.

Beleidsnota Waterberging en watercompensatie in Castricum (2006)

Het beleid van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier wordt gevolgd. De gemeente neemt een coördinerende rol op zich en betreft zo spoedig mogelijk de waterbeheerder bij de planvorming. De volgende gedragslijn wordt gehanteerd bij nieuwe planontwikkeling:

- waterberging wordt in principe binnen het plan opgenomen;
- kan dit niet, dan wordt waterberging in de directe omgeving van het plangebied gecreëerd, binnen het betreffende peilgebied;
- bestaande waterlopen worden zo mogelijk verbreed;
- pas waar mogelijk natuurlijke opvang/berging toe. Bijvoorbeeld groene daken, vijvers, sloten en wadi's;
- combineer dit waar mogelijk met waterkwaliteitsmaatregelen: bijvoorbeeld natuurvriendelijke oevers;
- de nadruk ligt op zoveel mogelijk vertraagd afvoeren: 100% vertraagd afvoeren betekent dat watercompensatie in open water niet nodig is;

- pas “Aquaflow” toe of andere innovatieve ontwikkelingen, als natuurlijke opvang/berging in de directe nabijheid onmogelijk is: ga dan steeds iets verderop kijken en probeer zo dichtbij mogelijk waterberging te maken;
- probeer als noodventiel de verplichting tot watercompensatie “af te kopen”.

Coördinerende rol van de gemeente

Met de waterberging is geconstateerd dat het per deelplan van compenserend wateroppervlak in veel gevallen niet werkbaar is. In de praktijk zou het immers kunnen betekenen dat verschillende ontwikkelaars voor elk project “een eigen vijver moeten graven”, waarvoor de ruimte vaak ontbreekt en wat bovendien tot versnippering leidt. Gelet op dit ongewenste beeld is een duidelijke coördinatie en een duidelijk beleid van de gemeente hier gewenst. De aanleg van één grote plas en het structureel verbreden van sloten zal een beter resultaat opleveren. Daarbij komt dat de gemeente steeds vaker zelf vervangend water moet aanleggen, onder andere door het nieuwe afkoppelingsbeleid bij de aanleg van riolering. Met het voorgenomen project “De Kleine Polder” te Akersloot heeft de gemeente al een eerste aanzet aan de invulling van haar rol gegeven.

Waterbergingsfonds

De Handreiking Stedelijke Wateropgave van de VNG en de UvW geeft aan dat de kostenverdeling tussen partijen gestoeld zou moeten zijn op het kostenveroorzakingsbeginsel. Dit houdt in dat bij nieuwe ontwikkelingen de kosten voor waterberging van het gebied voor rekening komen van de planexploitatie. In praktische zin betekent dit dat ontwikkelaars financieel verantwoordelijk zijn voor de aanleg van compensatiewater. Bij een coördinerende rol van de gemeente hierin, kan nog worden gedacht aan een afkoopconstructie echter alleen als “noodventiel”. Met de toekomstige waterbergingslocatie “De Kleine Polder” werkt de gemeente in samenwerking met een private partij, de OGL, aan een waterbank voor toekomstige ontwikkelingen.

Watertoets

Met behulp van de watertoets wordt getoetst of binnen nieuwe plannen aan de waterhuishouding voldoende aandacht is besteed. Uitgangspunt van de watertoets is dat de initiatiefnemer en de waterbeheerder samen werken aan het ruimtelijk plan, waarbij het wateraspect volledig wordt ingevuld. In de dagelijkse praktijk van de ruimtelijke ordening is de positie van de waterbeheerder met de introductie van de watertoets sterker geworden.

Situatie plangebied

Het plan voorziet niet in een uitbreiding van het verhard oppervlak. Tevens wordt er geen oppervlaktewater gedempt of vindt er een verandering van het peil plaats. Het plangebied ligt ook niet in beschermde zones van waterkeringen. Tot slot is het pand al aangesloten op het aanwezige rioleringsstelsel.

Conclusie

Het aspect “water” vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de ruimtelijke onderbouwing.

Ecologie

Wettelijk kader

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming is er onderscheid gemaakt tussen de Natuurbeschermingswet 1998 en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). In de Natuurbeschermingswet 1998 worden Natura 2000-gebieden en beschermde Natuurmonumenten beschermd. De EHS is niet opgenomen in de natuurwetgeving, maar dient bij de planologische afweging te worden meegenomen.

Soortenbescherming komt voort uit de Flora- en faunawet. Soortenbescherming is altijd van toepassing. De Flora- en faunawet is gericht op het duurzaam in stand houden van soorten in hun natuurlijk leefgebied. Als een ruimtelijke ingreep rechtstreeks kan leiden tot verstoring of vernietiging van bepaalde beschermde soorten of hun leefgebied, kan het project in strijd zijn met de Flora- en faunawet.

Situatie plangebied e.o.

Soortenbescherming

Het erf is verhard en stedelijk qua karakter. Er worden hier geen beschermde dier- en plantsoorten verwacht. Het pand heeft geen ongebruikte zolders, zodat hier geen uilen, vleermuizen of vogels aanwezig kunnen zijn. Voorts verkeert de kap in goede staat; er zijn geen kierende dakpannen, kierende daklijsten of open stootvoegen aanwezig. Het is niet aannemelijk dat zich hier beschermde vogels of vleermuizen bevinden of kunnen bevinden.

Gebiedsbescherming

Het initiatief is zodanig kleinschalig van aard, dat significant negatieve effecten op nabij gelegen Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten.

Conclusie

Het initiatief is haalbaar wat betreft "ecologie".

Archeologie

Landelijk beleid - Verdrag van Malta

Het is in Nederland verplicht om bij ruimtelijke besluitvorming de archeologische belangen mee te wegen. In 1992 is in Valletta het Verdrag van Malta ondertekend door Nederland. De belangrijkste uitgangspunten van het Verdrag van Malta zijn het streven naar behoud in de bodem (behoud in situ), het vroegtijdig betrekken van archeologie in ruimtelijke ordeningsprocessen en tenslotte, wanneer behoud in situ niet mogelijk is, het "de verstoorder betaalt" principe. Na het ondertekenen van dit verdrag werd, in afwachting van de implementatie in de Nederlandse wetgeving, steeds vaker al "in de geest van Malta" gehandeld.

De Wet op de archeologische monumentenzorg (WAMZ, 1 september 2007)

Deze wet vormt de implementatie in de Nederlandse wet van het Verdrag van Malta inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed. Dit geldt voor iedereen die bodemingrepen gaat (laten) uitvoeren: zowel particulieren als bedrijven, projectontwikkelaars en (lokale) overheden.

Situatie plangebied

Aangezien geen grondroerende werkzaamheden worden verricht, kan onderzoek naar archeologie achterwege blijven.

Conclusie: het aspect “archeologie” vormt gelet hierop geen belemmering voor het initiatief.

Cultuurhistorie

Onderdeel van de modernisering van het monumentenbeleid (Momo) is het invoeren van een wettelijke basis ten aanzien van het rekening houden met cultuurhistorie in ruimtelijke plannen. Op 1 januari 2012 is in art. 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening toegevoegd dat een ruimtelijk plan moet beschrijven hoe rekening is gehouden met de cultuurhistorische waarden. In hoofdstuk 2 is ingegaan op de geschiedenis van het pand. Door dit initiatief blijft een voor Limmen historisch pand in stand en wordt deze tevens verfraaid. Zodoende levert het plan een positieve bijdrage aan de cultuurhistorische waarden van het dorp.

Verkeer

Het perceel wordt net als in de huidige situatie ontsloten op de Rijksweg. Hiervoor wordt waarschijnlijk de bestaande uitrit gebruikt. De situatie op de Rijksweg zal derhalve niet wezenlijk veranderen. Het is langs de Rijksweg gebruikelijk dat panden die georiënteerd zijn op de Rijksweg daar ook op ontsluiten. In de huidige situatie is echter het perceel ook vanaf de Middenweg bereikbaar. Voor wat betreft de twee parkeerplaatsen die aan de Middenweg grenzen zal dat in de nieuwe situatie ook weer het geval zijn. De hoofdontsluiting echter vindt via de Rijksweg plaats.

Volgens de publicatie 317 “Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie” van het CROW (2012) mag voor woningen van dit type in binnenstedelijk gebied uitgegaan worden van een verkeersgeneratie van ca. (maximaal) 6,4 per dag per woning per etmaal, ofwel 32 in totaal. Voor de kantoorfunctie wordt uitgegaan van 9,6 per 100 m² per etmaal, ofwel in onderhavige situatie 8,16 per etmaal.

De Rijksweg kan deze “extra” verkeersbewegingen goed verwerken, zeker wanneer deze worden verdisconteerd met het verlies aan verkeersbewegingen als gevolg van het verdwijnen van het bedrijf.

De richtlijn voor de parkeernorm als opgenomen in voornoemde publicatie voor 5 woningen als deze (koop, goedkoop, etage, matig stedelijk⁴, rest bebouwde kom) is 1,5 per woning ofwel in totaal 7,5.

De 80m² kantoorfunctie genereert 1,53 parkeerplaatsen (uitgaande van de richtlijn 1,8 per 100 m² bvo, matig stedelijk, rest bebouwde kom). Voor de 34 m² opslagfunctie (zonder balie) is de norm 1 parkeerplaats.

In totaal zou er gelet hierop een parkeerbehoefte van 11,53 parkeerplaatsen zijn , afgerond 12. Op eigen terrein worden 8 parkeerplaatsen gerealiseerd.

Dit zou inhouden dat een deel van de behoefte wordt afgewenteld op openbaar gebied. Wanneer echter wordt gekeken naar dubbelgebruik, zal dit in de praktijk echter minder het geval zijn. De functie wonen en werken (kantoor) zijn

⁴ Volgens het CBS heeft Limmen een dichtheid van 803 adressen per km².

complementierend aan elkaar, waardoor parkeerplaatsen overdag kunnen worden gebruikt door kantoorgebruikers en 's avonds en in het weekend door bewoners.

Op basis van voornoemde publicatie van het CROW wordt van de volgende aanwezigheidspercentages uitgegaan:

Wonen –

w.ochtend- 50% =	3,75 pp
w.middag- 50% =	3,75 pp
w.avond- 90% =	6,75 pp
w.nacht- 100% =	7,50 pp

Kantoor – w.ochtend- 100% =	1,53 pp
w.middag- 100% =	1,53 pp
w.avond- 5% =	0,08 pp
w.nacht- 0% =	0,00 pp

Opslag –

w.ochtend- 100% =	1,00 pp
w.middag- 100% =	1,00 pp
w.avond- 5% =	0,05 pp
w.nacht- 0% =	0,00 pp

Meest ongunstige aanwezigheid-

w.ochtend- =	6,28 pp
w.middag- =	6,28 pp
w.avond- =	6,88 pp
w.nacht- =	7,50 pp = 8,00 pp.

Gelet op dubbelgebruik en aanwezigheidspercentages luidt de conclusie dat door het realiseren van 8 parkeerplaatsen op eigen terrein wordt voorzien in de parkeerbehoefte ter plaatse. Er is derhalve ook geen negatieve effect op het openbaar gebied, zoals toename van de parkeerdruk.

5 Economische uitvoerbaarheid

5.1 Inleiding

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan/ruimtelijke onderbouwing dient op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) onderzoek plaats te vinden naar de financiële uitvoerbaarheid van het plan. Doorgaans is relevant de vraag of er gemeentelijke kosten zijn en hoe deze verhaald worden. Deze vraag omhelst tevens eventuele planschade.

5.2 Beoordeling plan

Sinds de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 is het onder omstandigheden verplicht om aan het opstellen van een bestemmingsplan een exploitatieplan te koppelen. Er is sprake van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, lid 1 van de Wro als onderdeel van afdeling 6.4 inzake de grondexploitatie. Een exploitatieplan is niet verplicht indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie van de in het plan opgenomen gronden op een andere wijze is verzekerd (artikel 6.12, lid 2 sub a Wro).

De begeleiding van de planologische procedure is door middel van het heffen van leges gedekt. Daarnaast is het aanleggen van voorzieningen in het aangrenzende openbaar gebied niet aan de orde en wordt het opstellen van de ruimtelijke onderbouwing door de initiatiefnemer bekostigd. Voor de gemeente Castricum zijn derhalve geen kosten verbonden aan het opstellen en uitvoeren van deze ruimtelijke onderbouwing/bouwplan.

5.3 Conclusie

De economische uitvoerbaarheid van het bouwplan is voldoende aangetoond.

6 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1 Overleg

Het voorontwerp bestemmingsplan is in het kader van artikel 3.1.1 Bro voorgelegd aan de overleginstanties. Tegelijk is een inspraakprocedure gevoerd. Een ieder kon zijn of haar inspraakreactie indienen. De ingediende reacties zijn in een separate nota beantwoord, zie bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing.

6.2 Zienswijzen

Op de procedure is afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht van toepassing. In navolging hiervan heeft het ontwerpbesluit gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Een ieder had in deze periode de gelegenheid om zienswijzen in te dienen. Gedurende deze termijn zijn geen zienswijzen ingediend.

6.3 Conclusie

Het plan is gelet hierop maatschappelijk uitvoerbaar.