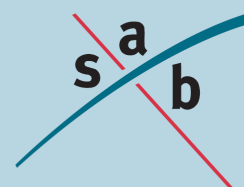


Bestemmingsplan

Zwarteweg 6-8

Gemeente Naarden

Datum: 19 februari 2014
Projectnummer: 110712
ID: NL.IMRO.0425.BP2013NOO2013-on01



Toelichting

INHOUD

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Plangebied	4
1.3	Doelstelling	4
1.4	Leeswijzer	5
2	Planbeschrijving	6
2.1	Huidige situatie	6
2.2	Onderliggend regime	7
2.3	Nieuwe situatie	8
3	Beleidskader	10
3.1	Inleiding	10
3.2	Rijksbeleid	10
3.3	Provinciaal beleid	13
3.4	Regionaal beleid	16
3.5	Gemeentelijk beleid	17
4	Uitvoerbaarheid	26
4.1	Inleiding	26
4.2	Milieuaspecten	26
4.3	Omgevingsaspecten	37
4.4	Economische uitvoerbaarheid	40
5	Wijze van bestemmen	41
5.1	Algemeen	41
5.2	Methodiek	41
5.3	Bestemmingen	42
6	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	44
6.1	Inspraak en vooroverleg	44
6.2	Zienswijzen	44

Bijlagen

- Bijlage 1: Externe veiligheid spoor Naarden Herontwikkeling kantoorgebouw Nederenck, Aviv, 6 juli 2012
- Bijlage 2: Herontwikkeling kantoor Nederenck te Naarden; akoestisch onderzoek weg- en railverkeer inzake Wet geluidhinder, Peutz, 12 februari 2014
- Bijlage 3: Nota inspraak en overleg, gemeente Naarden, 2014

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het pand aan de Zwarteweg 6-8 in Naarden is in de jaren '80 van de 20^e eeuw gebouwd en sindsdien in gebruik als kantoorpand. Diverse bedrijven huren hier kantoorruimte, in het pand zijn en waren dus meerdere bedrijven gevestigd. De verhuurder Verwelius Vastgoed BV heeft echter sinds enige jaren te maken met een teruglopende vraag naar kantoorverhuurruimte. Deze ontwikkeling moet worden gezien in het licht van een landelijke tendens, waarbij als gevolg van een niet toenemende beroepsbevolking, automatisering en vernieuwing zoals het Nieuwe Werken, de vraag naar traditionele kantoorruimten onder druk staat. Het Nieuwe Werken¹ - dat door de economische crisis versneld invoering vindt – leidt tot een besparing van 10-15 m² kantoorruimte per werknemer en stelt bovendien andere eisen aan huisvesting dan veel huidige kantoren bieden.

Het aantal vierkante meters leegstaande kantoorvloer is begin 2011 opgelopen tot 14 procent van de totale Nederlandse voorraad. Volgens een onderzoek van Twijnstra Gudde zal bij ongewijzigd beleid de leegstand over een aantal jaren zijn opgelopen tot ca 28%². Kantoorbanen verdwijnen door automatisering en uitbesteden aan goedkopere landen.



Zwarteweg 6-8

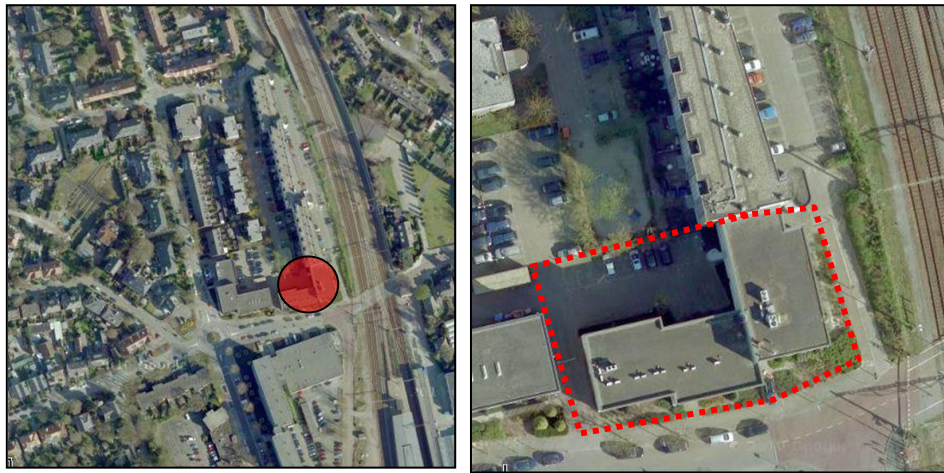
Gelet hierop heeft ontwikkelaar Verwelius het initiatief genomen om het kantoorpand te transformeren tot een gebouw bestemd voor wonen, waarbij een beperkte invulling van de huidige kantoorfunctie nog wel mogelijk blijft (enkel in de plint blijft de huidige kantoorfunctie mogelijk). De gemeente Naarden heeft zich bereid verklaard aan het initiatief mee te werken, onder voorwaarden.

¹ (deels) werken vanuit de thuisbasis, al dan niet als zelfstandige zonder personeel.

² Twijnstra Gudde, Jaarlijks Kantorenmarktonderzoek, 2010.

1.2 Plangebied

Het plangebied omvat het pand en de buitenruimte daaromheen. Het pand bestaat in feite uit twee vleugels: één die parallel loopt aan het spoor en één die meeloopt met de Zwarteweg. De buitenruimte bestaat uit een smalle groenstrook aan de oost- en zuidzijde van het pand en een parkeergebied op het binnenterrein. Het plangebied grenst direct aan de spoorlijn Weesp – Hilversum (Amersfoort – Amsterdam) en ligt slechts enkele honderden meters ten noorden van het station Naarden – Bussum. Het pand bevindt zich pal aan de spoorwegovergang. Ten westen van het pand zijn kantoorpanden van vergelijkbare uitstraling aanwezig. Ook aan de overzijde van de Zwarteweg staat een kantoorgebouw. Ten noorden van het gebouw, eveneens parallel aan de spoorlijn, is gestapelde woningbouw aanwezig. Het binnenterrein bij het kantoorpand loopt over in het Binnenhof waar vooral woningbouw in de vorm van appartementen is gevestigd. Op navolgende afbeeldingen is globaal de ligging van het plangebied weergegeven; de exacte ligging komt tot uitdrukking op de verbeelding.



Luchtfoto's plangebied

1.3 Doelstelling

Om het initiatief voor de locatie Zwarteweg 6-8 mogelijk te maken, dient het vigerende bestemmingsplan gedeeltelijk te worden herzien. Dit voorliggend bestemmingsplan heeft tot doelstelling daarin te voorzien.

Het voorliggend bestemmingsplan vervangt, nadat het van kracht is geworden, het bestemmingsplan Stedelijk Gebied zoals vastgesteld door de raad van het de gemeente Naarden op 9 februari 2006 en goedgekeurd door GS op 5 september 2006 (zie ook paragraaf 2.3), voor zover dit plan betrekking heeft op dit perceel.

1.4 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, de planregels en een verbeelding. De planregels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. 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. Hoofdstuk 2 en 3 betreffen de beschrijving van het plan en het planologisch kader waarbinnen het plan wordt uitgevoerd. In hoofdstuk 4 wordt de haalbaarheid van het plan uiteengezet. In hoofdstuk 5 is een toelichting op de wijze van bestemmen (wat wordt er geregeld en hoe wordt het geregeld). Ten slotte komen in het zesde en laatste hoofdstuk de resultaten van de ter inzage legging en overleg ex artikel 3.1.1 Bro aan de orde (maatschappelijke haalbaarheid).

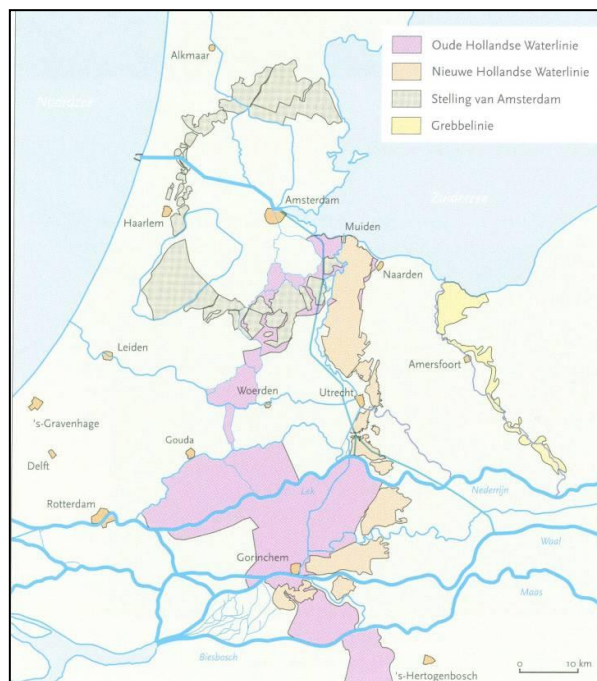
2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

Aan de noordrand van het Gooi, buiten de huidige kustlijn, ongeveer 3 km ten oosten van de huidige Vesting, lag de agrarische nederzetting Oud-Naarden. Samen met de dorpen Laren en Huizen is Oud-Naarden in de late 8ste eeuw ontstaan. In de 9de en 10de eeuw trokken kolonisten vanuit deze dorpen naar nieuwe plaatsen om daar nieuwe (gemeenschappelijke) ontginningen aan te vangen. Hilversum en Blaricum zijn gesticht door Larense kolonisten en Oud-Bussum door kolonisten uit Oud-Naarden. Oud-Naarden heeft op strategische gronden omstreeks 1325 stadsrechten gekregen en in 1342 het recht van visstapel. Na verwoesting van Oud-Naarden tijdens de Hoekse en Kabeljauwse Twisten in 1350 heeft men besloten op een verder van de zee afgelegen plaats een nieuwe stad te bouwen. Hiervoor is om strategische redenen en de bodemgesteldheid gekozen voor de uiterste noordwestrand van het Gooi, op het punt waar deze overgaat in veen-kleigrond.

Aan de noordkant van de Vesting lag de Zuiderzee en aan de zuidkant lagen veenmoerassen. Naarden Vesting lag op de toegangsweg tot de steden van Holland. Sinds de 16^e eeuw is de Vesting daarmee belangrijk geweest voor de verdediging van Amsterdam.

Naarden Vesting ligt vóór de inundatiegebieden van de Waterlinie (aan de oostkant ervan, wat bijvoorbeeld niet het geval is voor Muiden, Utrecht en Gorinchem, die aan de westkant van of achter de Waterlinie liggen). Daarmee was de Vesting kwetsbaarder, maar versterkt als geen andere stad in de lage landen. Naarden Vesting wordt mede daarom ook wel 'de moeder der vestingsteden' genoemd.



Tot de opheffing van de vestingstatus bij Koninklijk Besluit in 1926 hebben zich zeer weinig ontwikkelingen in Naarden voorgedaan. Vanwege de strenge bepalingen van de verboden kringen was slechts op enkele plaatsen in de gemeente bebouwing mogelijk. In 1915 was een terrein ten westen van Naarden vrijgegeven, teneinde enige arbeiderswoningen te bouwen. Daarnaast ontwikkelde zich slechts langs de rand van

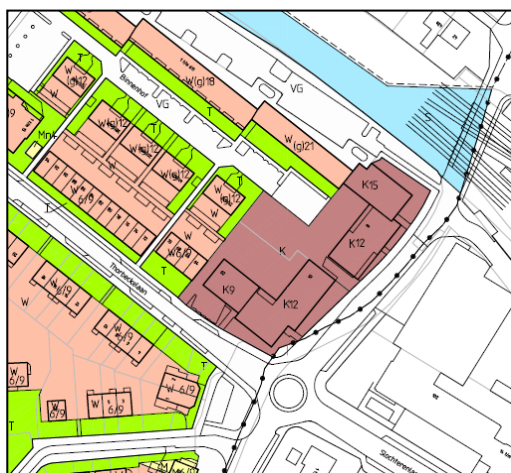
de gemeente enige bebouwing. Deze ontwikkelingen kwamen voort uit en sloten aan op de bebouwing in Bussum (villagebied Het Spiegel en het Prins Hendrikpark), in Huizen (villabebouwing op het terrein van de proefboerderij Oud-Bussum) en lineaire ontwikkelingen langs de Huizerweg en de Meentweg.

In 1926 is de vestingstatus van Naarden opgeheven, waarna de verboden kringen (ingevolge de Kringenwet van 1853) vrij werden gegeven voor bebouwing. In de jaren 1920 is gepoogd een strook grond rond de stad vrij te houden van bebouwing. Dit is slechts ten dele gelukt. Na 1926 zijn in het gebied tussen Bussum en Naarden vele wijken aangelegd en voornamelijk bebouwd met middenstandswoningen (Rembrandt- en Beethovenkwartier). De bebouwing is door de strenge voorschriften zeer eenvormig van karakter.

Het plangebied maakt deel uit van een gemengd gebied tussen Naarden en Bussum dat zich vooral kenmerkt door de aanwezigheid van Gooise villa's. Deze zijn perceelsgebonden gerealiseerd op basis van een individuele verkaveling. Anders dan de planmatige wijken, zoals het Componistenkwartier, ontstonden daardoor tussen de villa's diverse open plekken. Deze zijn later opgevuld met een verscheidenheid aan functies. Men vindt hier zowel kantoorpanden, bedrijfspanden als grote appartementencomplexen. Het gebied is gelet hierop, evenals de aanwezigheid van de spoorlijn en het station, als een gemengd gebied te karakteriseren.

2.2 Onderliggend regime

Het onderliggend planologisch regime wordt gevormd door het bestemmingsplan Stedelijk Gebied. Dit bestemmingsplan is op 9 februari 2006 door de gemeenteraad vastgesteld en op 5 september 2006 hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Holland het goedgekeurd. Het plangebied heeft de bestemming Kantoor gekregen, waarbij het gebouw van een bouwvlak is voorzien met een bouwhoogte van 15 meter voor het deel dat aan het spoor grenst en een maximale bouwhoogte van 12 meter voor het andere deel. Het deel van het onderliggend bestemmingsplan dat toeziet op onderhavig plangebied wordt met dit bestemmingsplan herzien.

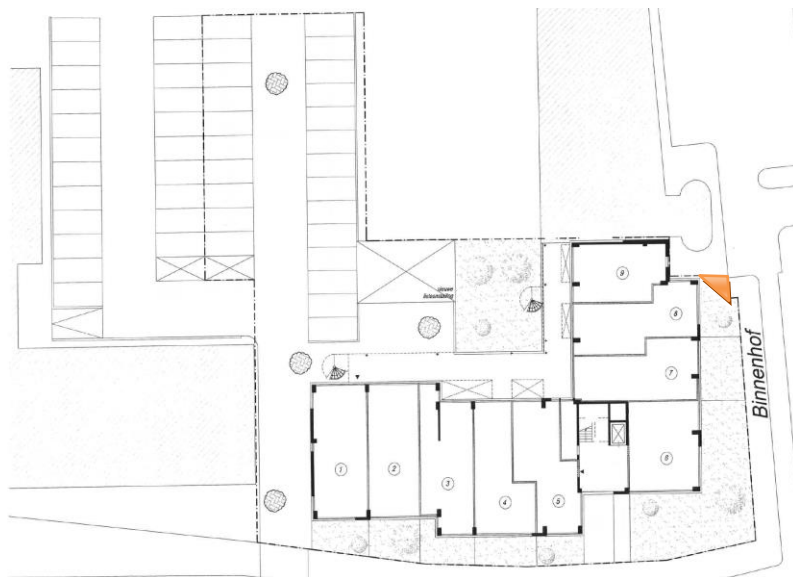


Uitsnede huidige bestemmingsplan Stedelijk Gebied

2.3 Nieuwe situatie

In de nieuwe situatie wordt het pand getransformeerd tot een gebouw voor maximaal 34 woningen met in de plint de mogelijkheid voor kantoren. Het betreft vooral een inpandige verbouwing. Daarnaast wordt de mogelijkheid geboden over beide vleugels van het pand een optopping te realiseren. De vleugel die parallel loopt aan het spoor, grenst aan het woongebouw aan het Binnenhof. Dit pand heeft in de huidige situatie een grotere bouwhoogte dan de omgeving omdat het gebouw uit 6 bouwlagen bestaat. Zie de afbeelding op pagina 4. Stedenbouwkundig gezien is een extra bouwlaag voor dit deel van het pand daardoor goed inpasbaar. Door de hogere bouwhoogte sluit het pand beter aan bij het pand ernaast, maar behoudt tegelijk een zeker onderscheid doordat het maximaal aantal bouwlagen 5 wordt. De gelaagdheid van de bouwstrook, met een oplopend volume richting oosten en vervolgens richting noorden langs het spoor blijft zo in stand. Ditzelfde principe geldt voor de vleugel langs de Zwarteweg. Dit uit 3 bouwlagen bestaande deel van het gebouw kan worden voorzien van één extra bouwlaag.

Ook de buitenruimte wordt bij het plan betrokken. Deze mag straks ook gebruikt worden ten dienste van de woon- en kantoorfunctie, door met name ruimte te bieden aan parkeerplaatsen. Zie navolgende afbeelding. Een klein strookje openbaar gebied aan het Binnenhof wordt bij de tuin getrokken.



Situatieschets nieuwe situatie

Inclusief optopping kan het pand aan maximaal 34 woningen onderdak bieden (mogelijk worden het er minder, maar het mindere is uiteraard altijd toegestaan). Daarvan wordt, conform een tussen de gemeente en Verwelius afgesloten overeenkomst, 60% gerealiseerd als “goedkope” (starters)woning (waarschijnlijk huur). Het grootste deel van de benodigde parkeerplaatsen wordt op eigen terrein gerealiseerd c.q. is daar al aanwezig. Een deel kan worden afgewenteld op de openbare ruimte. Zie verder paragraaf 4.3.5 voor een onderbouwing van dit aspect.

In de plint blijft het naast wonen mogelijk een kantoorfunctie te realiseren. Het pand is daar immers in de huidige situatie al geschikt voor en een kleine vraag naar kantoorruimte is (ondanks de leegloop van de afgelopen jaren) nog zeker aanwezig. Een

dergelijke functie is verenigbaar met de woonfunctie zolang sprake is van een zorgvuldige bouwkundige en functionele scheiding. Onder meer zal er een duidelijk gescheiden entree voor kantoor en appartementen moeten zijn. Indien de kantoorfunctie wordt gerealiseerd op de begane grond, zullen er dus minder woningen komen. Dit heeft in principe een gunstige invloed op de parkeerbehoefte. Door het realiseren van kantoren op de begane grond moet 60% van de overgebleven woningen in de goedkope categorie vallen.

Met het initiatief van Verwelius wordt een ruimtelijk gewenste ontwikkeling in gang gezet. Het gaat om een kenmerkend punt in de gemeente waar leegstand moet worden voorkomen. Bovendien past de woonfunctie goed in het functioneel en ruimtelijk beeld ter plaatse. In navolgende hoofdstukken wordt getoetst of het initiatief ook haalbaar is vanwege beleid van diverse overheden en milieu- en omgevingsaspecten.

3 Beleidskader

3.1 Inleiding

Het al dan niet voldoen aan verschillende randvoorwaarden en uitgangspunten zoals die voortvloeien uit wetgeving en beleidsstukken is bepalend voor de vraag of een nieuw bestemmingsplan ook daadwerkelijk uitvoerbaar is. Hierbij moet worden gedacht aan onder meer het ruimtelijke beleid van de hogere overheden en de gemeente zelf.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

Deze structuurvisie geeft een integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De SVIR is op 13 maart 2012 in werking getreden.

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 Mobiliteits-Aanpak, 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. De Structuurvisie Nationaal Waterplan blijft in zijn huidige vorm als uitwerking van de SVIR bestaan.

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 hoofddoelstellingen en 13 nationale belangen zijn:

- 1 concurrerend = Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economisch structuur van Nederland. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - Nationaal belang 1: een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
 - Nationaal belang 2: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
 - Nationaal belang 3: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
 - Nationaal belang 4: Efficiënt gebruik van de ondergrond;
- 2 bereikbaar = Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - Nationaal belang 5: Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
 - Nationaal belang 6: Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen;

- Nationaal belang 7: Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;
- 3 Leefbaar & veilig = Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn:
 - Nationaal belang 8: Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
 - Nationaal belang 9: Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling;
 - nationaal belang 10: Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
 - Nationaal belang 11: Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
 - Nationaal belang 12: Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;

De rijksverantwoordelijkheid voor het systeem van goede ruimtelijke ordening, is zonder hoofddoelstelling, als afzonderlijk belang opgenomen:

- Nationaal belang 13: Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

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.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

De Rijksbelangen zoals beschreven in de SVIR zijn als gevolg van dit plan niet in het geding.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, 2012)

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 wadengebied, 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 toege-

voegd) 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.

Huidige Status

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

Het betreft de volgende onderdelen:

- project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- kustfundament;
- grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- defensie, en
- erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

De regels betreffende de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde kunnen overigens pas in werking treden, zodra de hiervoor bedoelde Spoedwet Wro in werking treedt (afhankelijk van de parlementaire behandeling).

Op 28 augustus 2012 is het besluit aangevuld met voorschriften voor de andere beleidskaders uit de SVIR, het Nationaal Waterplan en het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening. Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen:

- rijksvaarwegen;
- hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- elektriciteitsvoorziening;
- buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- ecologische hoofdstructuur;
- primaire waterkeringen buiten het kustfundament, en
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

Tevens is een "ladder voor duurzame verstedelijking" toegevoegd. In de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, moet voldaan worden aan de volgende voorwaarden:

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

In het Barro zijn regels opgenomen die indirect van belang zijn voor het onderhavige plangebied. Het gaat daarbij om regels ten aanzien van de ladder voor duurzame ontwikkeling.

Een beperkte toevoeging van nieuwe woningen past binnen de regionale behoefte (zie verder dit hoofdstuk onder regionaal beleid). In het Barro zijn verder geen regels opgenomen die van belang zijn voor het onderhavige plangebied. Dit bestemmingsplan past daarmee binnen het beleid zoals opgenomen in het Barro.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Geconcludeerd wordt dat het plan binnen het Rijksbeleid past, zoals vervat in het Barro.

3.2.3 Nationaal Waterplan 2009-2015 (2009)

Het Nationaal Waterplan is het formele rijksplan voor het nationale waterbeleid. In de Waterwet is vastgelegd dat het rijk dit plan eens in de zes jaar opstelt. Het is de opvolger van de Vierde Nota waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Doel is ook volgende generaties van Nederland veilig en welvarend te houden; een goede bescherming tegen overstromingen, het zoveel mogelijk voorkómen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit zijn basisvoorwaarden.

Voor een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem is het van belang bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met waterhuishoudkundige eisen op korte en lange termijn. Om een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem te bereiken, moet water bepalender dan voorheen zijn bij de besluitvorming over grote opgaven op het terrein van verstedelijking, bedrijvigheid en industrie, landbouw, natuur, landschap en recreatie. De mate waarin water bepalend is bij ruimtelijke ontwikkelingen hangt af van de aard, omvang en urgentie van de wateropgave in relatie tot andere opgaven, aanwezige functies en bodemgesteldheid, en andere kenmerken in dat gebied. Speerpunten zijn de duurzame zoetwatervoorziening, schoner water met een natuurlijke inrichting en de waterveiligheid ("werken aan een veilige delta"). Belangrijk hierbij is het anticiperen op klimaatveranderingen in plaats van reageren en het voorkomen van afwenteling van knelpunten.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Er is geen oppervlaktewater in het plangebied; er wordt bovendien geen extra verharding aangebracht. Dit bestemmingsplan past binnen het Nationaal Waterplan.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040 (2010)

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening met de daarbij behorende Invoeringswet in werking getreden. De nieuwe wet voorziet in een nieuw stelsel van verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk, provincies en gemeenten. Voor het streekplan komt de provinciale structuurvisie in de plaats. Hierin legt de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vast en moet zij tevens aangeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. De structuurvisie is uitsluitend zelfbindend. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten toe staan de provincie diverse juridische instrumenten ter beschikking, zoals een provinciale ruimtelijke verordening.

De provinciale structuurvisie is op 21 juni 2010 vastgesteld door Provinciale Staten. Op 1 november 2010 is de structuurvisie in werking getreden. De Structuurvisie geeft inzicht in de ruimtelijke ambities van de provincie Noord-Holland. De provincie is veelzijdig met een aantal belangrijke economische motoren van Nederland, bruisende steden, natuurparken, het strand en open grasland vol weidevogels. Dit bijzondere karakter wil de provincie bewaken. Tegelijkertijd zijn er ontwikkelingen als globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp die een grote ruimtelijke impact hebben.

In de Structuurvisie beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met deze ontwikkelingen en keuzes omgaat en schetst ze hoe de provincie er in 2040 moet komen uit te zien. Naarden maakt in het ontwerp onderdeel uit van de metropoolregio Amsterdam, een regio die zich uitstrekt tot Zaanstad, Almere, Zuid Kennemerland en de Gooi- en Vechtstreek. De structuurvisie laat zich in algemene termen uit over de metropoolregio. Deze regio moet tot 2040 verder groeien als een belangrijke en duurzame internationale concurrerende stedelijke regio. Er moeten daarom voldoende kantoren, bedrijven en woningen zijn, er moet functiemenging zijn met hoogwaardige culturele voorzieningen, een goede bereikbaarheid en investeringen in samenhangend netwerk van openbaar vervoer. Vervolgens dient er voldoende groen om de stad te zijn in het kader van recreatie ("recreatie om de stad").

De woningopgave wordt vooral gezocht binnen bestaand stedelijk gebied. De geuite doelstellingen ten aanzien van de metropool worden niet in de ontwerp verordening geregeld: de provincie ziet zichzelf wat de metropool Amsterdam betreft meer als aanjager en als expert. Voor de concretisering van grote metropoolprojecten wordt verwezen naar het 'Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040' zoals vastgesteld door de metropoolregio in 2007. Voor het overige geldt, net als in de huidige situatie, dat de gemeente Amsterdam op basis van de eigen structuurvisie vrijheid heeft ten aanzien van het te volgen ruimtelijk beleid.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Het bestemmingsplan draagt in bescheiden mate bij aan de woningopgave voor de Metropoolregio en doet dat bovendien op een binnenstedelijke locatie. Daarmee past het plan binnen de Structuurvisie van Noord Holland.

3.3.2 Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (2010 en actualisaties)

De Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (Prvs) schrijft voor waaraan bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen. In het belang van een goede ruimtelijke ordening acht de provincie het noodzakelijk dat er algemene regels vastgesteld worden omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Hierdoor heeft de provincie meer invloed op de ruimtelijke ordening in Noord-Holland.

De Prvs is een van de instrumenten vanuit de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. De provincie kan gemeenten via de verordening verplichten om hun bestemmingsplannen aan te passen. Gemeenten kunnen op hun beurt ontheffing aanvragen. Provinciale Staten hebben de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (Prvs) van Noord-Holland op 21 juni 2010 vastgesteld. Op 1 november 2010 is de verordening in werking getreden. De regels van de Prvs vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040. De verordening geldt alleen voor plannen en besluiten die na 1 november 2010 worden vastgesteld.

In de provinciale verordening behoort het plangebied tot het 'bestaand bebouwd gebied'. Nieuwe ontwikkelingen dienen zoveel mogelijk binnen bestaand bebouwd gebied plaats te vinden. Voor ruimtelijke besluiten binnen bestaand bebouwd gebied gelden in principe geen aanvullende eisen uit de Provinciale ruimtelijke verordening; dit bestemmingsplan is daarom in overeenstemming met het provinciaal beleid.

Consequentie voor dit bestemmingsplan

De ontwikkeling is gelet op bovenstaande in overeenstemming met de provinciale verordening.

3.3.3 Provinciale Woonvisie 2010- 2020 (2010)

De provincie heeft op 25 mei 2010 de woonvisie 'Goed wonen in Noord-Holland' vastgesteld. De woonvisie beschrijft drie speerpunten:

1. Afstemming vraag en aanbod. Het aanbod van woningen kan beter worden afgestemd op de behoeften die er zijn binnen een regio. Het gaat daarbij onder andere om de behoeften van doelgroepen zoals starters, jongeren, ouderen en zorgvragers;
2. Voorzieningen in de woonomgeving;
3. Duurzaamheid en transformatie.

De provinciale woonvisie komt voort uit de provinciale structuurvisie. Op basis van de woonvisie wil de provincie Noord-Holland samen met de gemeenten en corporaties en andere woonpartners afspraken maken over de aantallen en het soort woningen dat moet worden gebouwd. Deze afspraken worden vastgelegd in bestuurlijke overeenkomsten. Deze zijn nu in voorbereiding in de vorm van Regionale actieprogramma's (RAP's). Voor de Gooi- en Vechtstreek wordt zo'n RAP ontwikkeld.

Geconstateerd wordt dat als gevolg van de kredietcrisis de woningproductie stagneert. Dat terwijl in Noord-Holland Zuid de druk op de woningmarkt onverminderd hoog blijft en de ruimte om te bouwen schaars is. Er is daarom een relatief grote binnenstedelijke woningbouwopgave. De woningvraag concentreert zich ook steeds meer in stedelijke gebieden. De woningen dreigen daardoor onbetaalbaar te worden. Vooral starters, eenpersoonshuishoudens en lage inkomensgroepen hebben het hierdoor moeilijk. Voor de regio Gooi- en Vechtstreek wordt de expliciete wens geuit om te voorzien in betaalbare woningen voor jongeren en starters.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Onderhavig bestemmingsplan voegt een aantal woningen toe aan de voorraad in de Gooi- en Vechtstreek. Daarvan wordt een aanzienlijk deel in de betaalbare sector opgeleverd. Het plan past daarom in de provinciale woonvisie.

3.4 Regionaal beleid

3.4.1 Regionale woonvisie Gooi- en Vechtstreek 2007 - 2020

De acht gemeenten uit het Gewest Gooi en Vechtstreek (Blaricum, Bussum, Hilversum, Huizen, Laren, Naarden, Weesp en Wijdemeren) vertegenwoordigd in de Regionale Volkshuisvestingscommissie hebben samen een Regionale Woonvisie opgesteld. In deze woonvisie wordt het gezamenlijke toekomstbeeld voor de regio door de komende jaren geschetst. De woonvisie vormt een kader voor zowel het regionale als gemeentelijke beleid en is de basis voor het maken van (regionale) prestatie afspraken. De woonvisie gaat zeker niet alleen over 'stenen', maar heeft ook aandacht voor onder andere welzijn en zorg, de relatie met de Wet Maatschappelijke Ondersteuning, vernieuwende ideeën en alternatieve woon- en koopvormen.

Huidige situatie

In de regio Gooi en Vechtstreek is sprake van een krappe woningmarkt: de dynamiek op de woningmarkt is gering. Door de beperkte nieuwbouwproductie van de afgelopen jaren wordt er relatief weinig verhuisd. Zowel de doorstroming binnen de woningvoorraad als de instroom van starters op de woningmarkt is gering. Op lange termijn zal de kwantitatieve opgave in de woningbouw naar verwachting minder worden, wanneer de grote nieuwbouwlocaties als de Bloemendalerpolder en het KNSF-terrein zijn bebouwd. Maar vooralsnog wordt de regio Gooi en Vechtstreek eerst en vooral gekenmerkt door schaarste. Een schaarste die zich niet zomaar laat oplossen, ook niet als de nieuwbouw voltooid is.

De regio vergrijst en ontgroent, dat is een trend die zich nu al laat aftekenen en naar verwachting alleen maar sterker zal worden de komende jaren. In de gemeente Laren bijvoorbeeld is in 2007 1 op de 3 inwoners ouder dan 60. Behalve dat dit volkshuisvestelijke gevolgen heeft voor bijvoorbeeld de opgave om bestaande en nieuwe woningen aanpasbaar en/of levensloopbestendig te maken, heeft dat ook zijn weerslag op de benodigde arbeidskrachten. Zo zal de vraag naar mensen die in de zorg werken blijven toenemen. Echter: deze mensen kunnen in veel gemeenten in de regio niet instromen, simpelweg omdat ze de woningen niet kunnen betalen. De verleiding om te gaan werken waar betaalbare woningen te vinden zijn, is dan groot. Maar de Gooi en Vechtstreek heeft deze mensen wel heel hard nodig.

Daarnaast kan de beschreven ontwikkeling negatieve effecten hebben op de bereikbaarheid van de regio (meer forensen, meer files) en uiteindelijk op de werkgelegenheid. Kernkwaliteiten, zoals het groene karakter en de aanwezigheid van veel laagbouw, kunnen dan mogelijk verder onder druk komen te staan.

Wensbeeld

De Gooi en Vechtstreek wil een economisch en sociaal vitale, ongedeelde regio zijn. Dat wil zeggen een regio met een diverse bevolking, zowel naar leeftijd als inkomen en herkomst. Ondanks de beperkingen in woningbouw die het groene karakter van de regio met zich meebrengt, hebben ook jongeren en jonge gezinnen in 2015 meer kansen dan nu op de woningmarkt. Dat kan bereikt worden door een gevarieerde opbouw van de woningvoorraad, variatie in woonmilieus en door nadruk op het lagere midden-segment in de nieuwbouwprogramma's en -productie. Ook is de woningmarkt in beweging door de toepassing van allerlei instrumenten en de ontwikkeling van innovatie-

ve ideeën en concepten. De kansen die nieuwbouw en herstructurering bieden moeten ook ten volle worden benut.

Ambities

Uit het wensbeeld komen een viertal kernambities voort:

1. een economisch en sociaal vitale regio, ook op de lange termijn;
2. meer beweging en meer keuze op de woningmarkt in het algemeen, en meer kansen voor mensen die het lastig hebben op de woningmarkt, in concreto jongeren, jonge gezinnen en ouderen die zorg nodig hebben;
3. diversiteit aan woonmilieus in de regio behouden en versterken met behoud van het groene karakter;
4. de Gooi en Vechtstreek onderscheidt zich als regio waar ruimte is voor het zoeken naar en uitvoeren van vernieuwende oplossingen op het gebied van wonen;

Om het wensbeeld en verschillende ambities te kunnen verwezenlijken heeft de regio drie verschillende strategieën onderscheiden die zullen worden ingezet:

1. focus op mensen met minder kansen op de woningmarkt, met name jongeren, jonge gezinnen van 30-45 jaar, en mensen die wonen met zorg combineren;
2. creëren van een gedifferentieerder woonaanbod door het stimuleren van dynamiek op de woningmarkt, zowel door innovatief bouwen en herstructureren, als door het optimaliseren van de mogelijkheden die de bestaande voorraad biedt;
3. inzet van vernieuwende en creatieve instrumenten en ideeën.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Onderhavig bestemmingsplan voegt een aantal woningen toe aan de voorraad in de Gooi- en Vechtstreek. Daarvan wordt een aanzienlijk deel (60%) in de betaalbare sector opgeleverd (starters en jongeren). Het plan past hierdoor naadloos in de regionale woonvisie.

3.5 Gemeentelijk beleid

3.5.1 Structuurvisie Naarden (2003)

De Structuurvisie Naarden beschrijft de hoofdlijnen en principes van de ruimtelijke ontwikkeling en is bedoeld als leidraad voor de komende 10 à 20 jaar. Eén en ander binnen de beperkingen die het beschermd stadsgezicht van de Vesting en de omliggende natuurgebieden en Staatsnatuurmonumenten vanzelfsprekend opleggen aan een dergelijke ontwikkeling.

In tegenstelling tot vele sectorale nota's die vrij concreet zijn, geeft de Structuurvisie een abstract totaalbeeld van de mogelijke ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Naarden. Daarmee is de Structuurvisie coördinerend en richtinggevend voor de inzet van middelen op sectoraal niveau.

Voor de Structuurvisie zijn een viertal modellen opgesteld waarbij de beide uiterste modellen vooral illustratief zijn bedoeld. Zij geven een antwoord op de vraag wat er gebeurt als louter voor inbreiding of uitbreiding wordt gekozen. Hiertussen ligt een wereld van keuzemogelijkheden tussen meer of minder verdunnen of verdichten. De balans hiertussen kan niet per locatie worden gevonden maar verdient een hoger

schaalniveau, dat van Naarden als historische vestingstad met omringende woon-, werk-, recreatie- en natuurgebieden. Op dit niveau moeten fundamentele keuzes worden gemaakt die in de modellen zijn gecompriëerd.

De volgende vier modellen zijn opgesteld voor de toekomstige ontwikkeling van gemeente Naarden:

- 1 *Uitbreidingsmodel: dit model realiseert het programma praktisch geheel op nieuwe locaties. Naarden kan zich daardoor verder ontwikkelen als een kleine stad met een halve ring van groene woonmilieus met lage dichtheden rond de historische Vesting. In dit model zal de differentiatie tussen bebouwd en onbebouwd binnen het stedelijk gebied verdwijnen.*
- 2 *Radiaal model: dit model gaat om het handhaven en versterking van de landschappelijke relaties. De radiale lijnen en zones vanuit de vesting vormen het ruimtelijk kader. Hierbij staat niet alleen het behoud van de vestingwerken maar ook de verbinding hiervan met de landelijke omgeving centraal. Binnen deze zones mag niet gebouwd worden en bestaande functies moeten op termijn eventueel worden verplaatst. De landschappelijke wiggen geven het woongebied grote lengtes aan groene randen. Nieuwe locaties worden in dit model dichter bebouwd dan in de modellen waarbij uitbreidingslocaties worden benut;*
- 3 *Netwerkmodel: dit model vat de structuur op als een netwerk van specifieke locaties. Tussen deze locaties komt een uitwisseling van functies tot stand waardoor de bestaande balans tussen bebouwd en onbebouwd gebied wordt verbeterd, bijvoorbeeld door een sportveld te verplaatsen en het vrijkomende terrein te bebouwen. De mogelijkheid om een wisselende combinatie van een groot aantal kleinere ingrepen te bewerkstelligen, betekent een voortgaand ontwikkelingsproces, waarvan de uitkomst niet te voorspellen is.*
- 4 *Inbreidingsmodel: in dit model blijven de huidige contouren van het bebouwd gebied intact. Nieuwbouw wordt geheel via verdichting opgelost. Verbetering van de kwaliteit van de woonomgeving via uitplaatsing van functies is echter niet mogelijk. Wel is het denkbaar dat werkgebieden een transformatie ondergaan naar gecombineerde woon-werkgebieden met voorzieningen. Kenmerkend voor dit model is dat de tuinstedelijke woonsfeer in bepaalde gebieden een meer stedelijke uitstraling krijgt. De contrasten binnen Naarden worden groter.*

Op basis van de vier globale ruimtelijke modellen is er een model nader uitgewerkt. Het inbreidings- en uitbreidingsmodel (de beide uiterste modellen), zijn denkmodellen die geen praktische uitwerking kunnen krijgen. Het zou betekenen dat er: of geen gebruik wordt gemaakt van geschikte uitbreidingslocaties, of dat geschikte locaties binnen stedelijk gebied niet benut worden. Een combinatie van het netwerk- en het radiaalmodel benadert het meest de voorkeursvariant die door het college van burgemeester en wethouders is opgesteld. De open groene radiaal gevormd door de voormalige schootsvelden kan zo in stand worden gehouden en tevens wordt er de mogelijkheid gecreëerd om enkele functies uit te wisselen. De voorkeursvariant wordt hierna beschreven.

- *Voorkeursvariant*

In de voorkeursvariant worden zowel elementen uit het netwerkmodel als uit het radiaalmodel bij elkaar gebracht. De structuur wordt opgevat als een netwerk van specifieke locaties. Tussen deze locaties kan een uitwisseling van functies tot stand komen, waardoor de bestaande balans tussen bebouwd en onbebouwd gebied bij nieuwe ontwikkelingen wordt verbeterd. Bijvoorbeeld door een sportveld te verplaatsen en het vrijkomende terrein te bebouwen. Dankzij een optimale benutting van gebieden kunnen zowel de vestinggracht als de landschappelijke lijnen aan belang en belevingswaarde winnen. In hoofdzaak wordt aangesloten bij de huidige bebouwingsgrenzen. Op termijn wordt echter uitzondering gemaakt voor logische uitbreidingen buiten die grenzen, met dien verstande dat cultuurhistorische, ecologische, landschappelijke en milieuhygiënische belangen altijd aandacht verdienen. Hiermee wordt aangesloten bij de rode contouren uit het ontwerpstreekplan Noord-Holland Zuid. Daarnaast worden binnen het beschermd stads- en dorpsgezicht ontwikkelingsmogelijkheden bekeken, waarbij de bescherming van de cultuurhistorische waarden onbetwiste prioriteit heeft. De onderlinge uitwisseling van functies wordt als belangrijkste kenmerk van de Voorkeursvariant beschouwd. Andere belangrijke kenmerken van de voorkeursvariant:

- netwerk van locaties;
- uitwisseling tussen locatie mogelijk;
- de rode contouren zijn een hard uitgangspunt;
- grote mate van flexibiliteit;
- behoud beschermd stadsgezicht, inclusief schootsveld;
- transformatie woningen en openbaar gebied op kwantitatief en kwalitatief niveau;
- differentiatie woningtypen;
- functiemenging;
- realisatie starterwoningen, ouderenwoningen en zorgvoorzieningen.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Onderhavig bestemmingsplan voegt een aantal woningen toe aan de voorraad in Naarden. Daarvan wordt een aanzienlijk deel in de betaalbare sector opgeleverd. Het plan is zodoende in overeenstemming met de gemeente structuurvisie.

3.5.2 Lokale woonvisie (2008)

De lokale woonvisie geeft de richting aan voor wie welk type woning in Naarden te bouwen. Voor alle plannen dient de richtlijn van de lokale woonvisie als toetsingsinstrument bij het ontwikkelen van bouwplannen te worden gehanteerd.

De lokale woonvisie noemt de volgende uitgangspunten:

1. Er moet alles aan gedaan worden om de nieuwbouwplannen die er zijn ook daadwerkelijk te realiseren en deze nieuwbouwplannen qua aantal zo optimaal mogelijk in te vullen. De druk op de markt in Naarden is zeer hoog, zowel door vraag vanuit Naarden zelf als vanuit de regio en daarbuiten. Het realiseren van de nieuwbouwplannen is noodzakelijk om de druk enigszins te verzachten en vooral ook om woningzoekenden uit Naarden zelf een kans te geven;

2. De sociale huurvoorraad mag niet afnemen in omvang. In de regionale woonvisie is gesteld dat de sociale voorraad op regionaal niveau niet moet afnemen en beschikbaar moet blijven voor de lage inkomens. Gezien de relatief kleine omvang van de sociale voorraad in onder meer Naarden, dient deze voorraad minimaal gehandhaafd te blijven;
3. De hoogste prioriteit in de nieuwbouw zal gericht moeten zijn op bouwen in het middensegment, zowel huur als koop, waarbij tevens mogelijkheden voor bouwen in het betaalbare en dure segment worden opengehouden. Door woningen in het middensegment toe te voegen wil Naarden de doorstroming op gang proberen te brengen. Het bijzondere van de woningvoorraad in de gemeente Naarden is namelijk dat vrijwel alle aanwezige huurwoningen tot het betaalbare segment behoren en vrijwel alle koopwoningen tot het dure en topdure segment. Het middensegment is het slechtst vertegenwoordigd en bestaat voor het merendeel uit koopwoningen. Daardoor is de dynamiek in de woningmarkt laag;
4. Het duurzaam en langdurig behouden van middeldure woningen voor de doelgroep waar ze voor bestemd zijn. Onder meer via in andere gemeenten en door vele corporaties beproefde (eigendom)constructies blijkt het mogelijk te zijn om ook na eerste verhuur en/of verkoop een middeldure woning voor mensen met een lager middeninkomen te behouden;
5. Met het op gang brengen van doorstroming, wil de gemeente woningen voor starters vrij krijgen. Door met name te bouwen in het middensegment, wil Naarden tevens de kansen voor starters verbeteren. Er is dus sprake van een wisselwerking;
6. Het thema wonen en zorg blijft een belangrijk thema op de Naardense agenda. De vergrijzing is immers een feit, en dat heeft zijn weerslag op de woningvraag. De vraag naar woonzorgvormen en wonen met zorg- en dienstverlening zal toenemen. Naarden streeft naar het realiseren van twee woondienstenzones. Deze zullen vanwege de schaal van de gemeente Naarden slechts kleinschalig van aard zijn en hoogstwaarschijnlijk niet in beide gevallen een zelfstandige zone, maar een geïntegreerde zone betreffen;
7. De gemeente Naarden kiest voor nieuwbouw met een hoge kwaliteit, zonder in te leveren op de ambitie om de prioriteit van te bouwen te leggen in het middensegment.

De verwachte lokale vraag naar nieuwbouw (koop)woningen in Naarden is berekend op ongeveer 50 eengezins- en 20 meergezinswoningen per jaar. Voor de periode 2007-2015 zou dat neerkomen op zo'n 630 woningen. Naarden ontgroent en vergrijsst indien geen acties worden genomen. Er zullen te weinig woningen beschikbaar zijn om het personeel, noodzakelijk voor de verzorging van de senioren, te huisvesten. Zo ook voor andere personen werkzaam in het onderwijs, politie en brandweer, en middenstand. Kortom de lage en middeninkomensgroepen. De regio heeft uitgesproken dat zij in de toekomst economisch en sociaal vitaal wil blijven. Naarden sluit zich hier volmondig bij aan. Dit heeft tot gevolg dat de gemeente Naarden de uitdaging aan zal moeten gaan om er voor te zorgen dat daar waar mogelijk, namelijk de ontwikkellocaties, optimaal in te zetten op het creëren van doorstroming en huisvesting van degenen die weinig tot vrijwel geen kansen hebben op de Naardense woningmarkt. Deze opdracht kan niet alleen door de woningcorporaties vervuld worden, ook van particuliere ontwikkelaars mag verwacht worden dat ze hun steen bijdragen. Niet alleen op de ontwikkellocaties, maar ook op andere locaties.

Onder betaalbaar, middelduur, duur en topduur respectievelijk in de huur en koopsector wordt verstaan:

<i>Prijsklasse</i>	<i>Huur</i>	<i>Koop (WOZ-waarde)</i>
betaalbaar	<€ 520	<€200.000
middelduur	€520 -€615	€200.000 -€350.000
duur	€615- €800	€350.000 -€500.000
topduur	>€800	>€500.000

Conclusie

Door middel van een overeenkomst met Verwelius is vastgelegd dat 60% van de woningen in de startersector terecht komt. Het plan voldoet aan de Lokale Woonvisie.

3.5.3 Waterplan Naarden Bussum (2010)

Het Waterplan Naarden - Bussum is een strategisch plan opgesteld door de waterbeheerders van het watersysteem in Naarden en Bussum. De gemeenten Naarden en Bussum, en het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht en AGV-Waternet zijn de initiatiefnemers voor het waterplan. Het plan levert de gemeenten en het hoogheemraadschap handvatten om te komen tot een robuust en meer natuurlijk functionerend watersysteem. Bovendien richt het zich op het vergroten van de recreatieve beleving van water. De doelen zijn als volgt samen te vatten:

1. ontwikkelen van een gezamenlijke visie op de waterhuishouding tot 2014;
2. vergroten van de kennis van het gemeentelijke watersysteem;
3. bieden van inzicht in wet- en regelgeving en in bestaand en toekomstig gebied;
4. bevorderen en uitbouwen van de bestaande samenwerking tussen Naarden, Bussum en AGV-Waternet;
5. verbeteren van het bestaande watersysteem.

Visie

Door Naarden en Bussum en AGV-Waternet wordt gestreefd naar maximaal, zo mogelijk volledig, duurzaam afkoppelen van de regenwaterafvoer van het afvalwaterriool. Na afkoppelen wordt het schone regenwater geïnfiltreerd in de bodem, benut in de eigen tuin of afgevoerd naar het oppervlaktewater. Voldaan wordt onder meer aan de Wet Milieubeheer (basisinspanning, waterkwaliteitsspoor, aanpak ongezuiverde lozingen), de Wet bodembescherming (bodemkwaliteit), de Wet verontreiniging Oppervlaktewateren (lozing regenwater op oppervlaktewater) en de Europese grondwaterrichtlijn en KRW (ecologie, waterkwaliteit en -kwantiteit).

Waterkwantiteit

Naarden, Bussum en AGV-Waternet streven naar een veilig, ruim en robuust watersysteem. Dit watersysteem moet onder meer geschikt zijn voor aanvoer, afvoer en berging van (regen)water. Streven is om minimaal te voldoen aan de werknormen die voortvloeien uit het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW). Het watersysteem is in 2015 op orde voor de situatie in het jaar 2050. Voor waterkeringen gelden, afhankelijk van het type kering, veiligheidsnormen. Streven is om op overal minimaal te voldoen aan de geldende veiligheidseisen voor waterkeringen. Omdat de bescherming van het gebied tegen hoog water en de veiligheid van boezemwaterkeringen door AGV binnen andere plannen wordt uitgewerkt, wordt dit thema verder buiten beschouwing gelaten.

Grondwater

Hoge grondwaterstanden kunnen leiden tot grondwateroverlast. Door Naarden, Bussum en AGV-Waternet wordt gestreefd naar een grondwatersituatie waarbij geen sprake is van grondwateroverlast. Naarden streeft daarbij vooral bouwkundige maatregelen na waarbij voldaan moet worden aan de eisen die de Europese grondwater-richtlijn stelt.

Waterbodem

Het op diepte houden van sloten, kanalen, vaarten en vijvers is essentieel voor het op peil houden van de afvoer van overtollig water. In sloten, kanalen en vaarten is sprake van stromingsweerstand langs de bodem en de oever. In ondiep water is de stromingsweerstand groter dan in diep water. AGV heeft in de Legger de dimensionering (breedte en diepte) van het oppervlaktewater vastgelegd. AGV en de gemeenten Naarden en Bussum streven het op diepte houden van oppervlaktewateren conform de in de Legger vastgelegde dimensionering na.

Regenwater en afvalwaterketen

Afkoppelen van regenwater gevolgd door afvoer van regenwater naar oppervlaktewater vereist de aanleg van een apart regenwaterriool. Voldaan moet worden aan eisen welke zijn gesteld in de Wet Milieubeheer (basisinspanning, waterkwaliteitsspoor, aanpak ongezuiverde lozingen). Bij infiltratie van regenwater in de bodem moet worden voldaan aan de geldende waterkwaliteitseisen. Infiltratie in de bodem mag niet leiden tot overlast door peilstijgingen van grond- en oppervlaktewater. Ook mag infiltratie van regenwater in bodem of het lozen van regenwater op oppervlaktewater niet leiden tot vervuiling.

Beheer en onderhoud

Naarden, Bussum en AGV-Waternet streven naar het waar mogelijk versterken van de cultuurhistorische beleving van het gebied vanaf het water. Hierbij wordt ook gestreefd naar het waar mogelijk combineren van functies. Wijziging van de bestaande situatie kan kansrijk zijn voor het versterken van de functie of gebruiksvorm van het watersysteem in het algemeen en van specifieke oevers en watergangen in het bijzonder. Combinaties van verschillende gebruiksvormen kunnen daarbij in de praktijk soms kansrijk zijn.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Er vinden als gevolg van dit plan geen extra verhardingen plaats. Tevens is al een aansluiting aanwezig op het bestaande gescheiden rioleringsstelsel. Er is geen noodzaak om extra waterberging dan wel nieuw rioleringsstelsel te realiseren. Eventueel te nemen maatregelen in het kader van duurzaam bouwen zoals het gebruik van duurzame materialen (dit houdt vaak in geen gebruik te maken van uitlogende materialen zoals lood, zink, koper, bitumineuze materialen en geïmpregneerde houtsoorten) bevinden zich op het niveau van uitvoering. Initiatiefnemer zal overigens geen uitlogende materialen gebruiken. Tot slot bevindt het plangebied zich niet in een beschermingszone van een primaire waterkering.

Ten aanzien van infiltreren van hemelwater in de bodem worden de beleidsuitgangspunten als opgenomen in het "verbreed gemeentelijk rioleringsplan 2013-2016 Naarden Bussum, over bijvoorbeeld infiltreren van hemelwater, gevolgd.

3.5.4 Welstandsnota Naarden (2005)

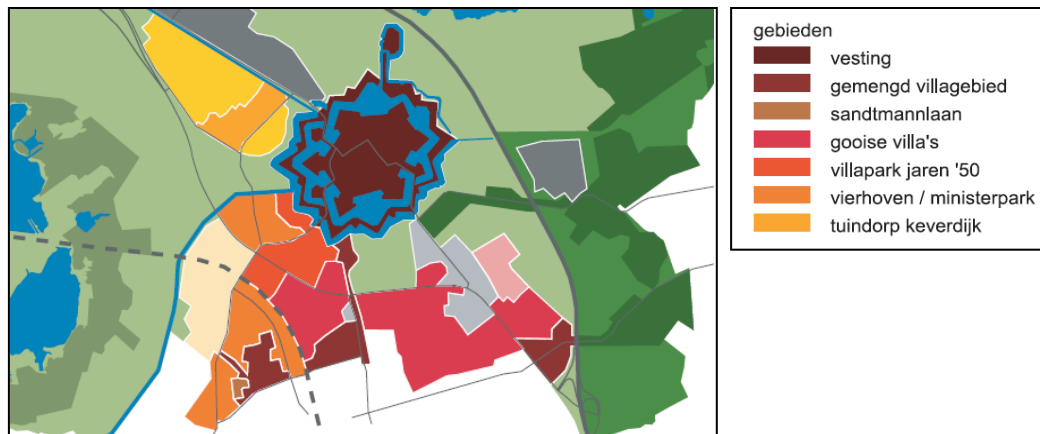
De Woningwet van 1 januari 2003 roept gemeenten op welstandsbeleid te voeren. De gemeente Naarden heeft deze gelegenheid te baat genomen om te komen tot een samenhangend beleid voor de gemeente. De samenhang in de eigenschappen van gebieden en objecten zijn vertaald in objectieve beoordelingscriteria, die de burger een houvast bieden bij het opstellen en indienen van een bouwplan. De omschreven regels zijn niet alleen bedoeld om het oordeel te motiveren, maar zeer zeker ook om de burger met bouwplannen vooraf informatie inzicht te geven in de wijze waarop de commissie over bouwplannen adviseert. Naast het vastleggen van criteria in het kader van de wet, is deze beleidsnota bedoeld om het enthousiasme voor de ruimtelijke kwaliteit te vergroten.

In 2005 heeft de gemeente Naarden een welstandsnota opgesteld. Hierbij zet de gemeente zich in voor het behoud van de cultuurhistorische waarden voor de toekomst. Afstemming met het monumentenbeleid is in de nota ingebed door de cultuurhistorische waardenkaart als onderlegger voor de welstandsnota te gebruiken, waarden aan te geven in het gebiedsgerichte beleid en operationeel te maken in welstandscriteria.

Belangrijkste uitgangspunten voor het welstandsbeleid van Naarden zijn:

- Welstandstoezicht als instrument voor het handhaven en het stimuleren van hoogwaardige architectuur die past in zijn omgeving. Kenmerkend voor Naarden is de historische omgeving en het groene karakter van de gemeente. Behoud van de karakteristiek van Naarden, met nadruk op traditionele bouw staat in het beleid centraal maar biedt tevens ook kansen voor nieuwe ontwikkelingen.
- Goede balans tussen zekerheid en flexibiliteit. Welstandscriteria moeten volgens de Woningwet 'zo concreet mogelijk' zijn. Dat betekent niet dat in alle gevallen volledige objectiviteit mogelijk is, maar dat altijd zekerheid kan worden geboden over de aspecten die een rol spelen bij de welstandsbeoordeling.
- Openbaarheid en inzichtelijkheid. Het welstandstoezicht moet objectiever en transparanter voor de burgers worden, door duidelijk welstandscriteria en door een open(bare) werkwijze. Het welstandsbeleid moet de burger wat betreft de welstandsbeoordeling duidelijkheid bieden van vergunningaanvraag tot welstandsadvies en vergunningverlening.

Een van de belangrijkste pijlers onder de welstandsnota is het gebiedsgerichte welstandsbeleid. De gebiedsgerichte welstandscriteria worden gebruikt voor de kleine en middelgrote bouwplannen die zich voegen binnen de bestaande ruimtelijke structuur van Naarden. Het gebied maakt onderdeel uit van het "Gemengd VillaGebied".



Uitsnede welstandsnota

Er geldt hier een bijzonder beschermingsniveau. De criteria voor dit gebied hebben echter betrekking op de aanwezige villa's en niet zozeer voor de incidentele (kantoor) panden die toevallig ook in het gebied staan. Slechts van toepassing zijn de objectgerichte criteria. In dit plan zal sprake zijn van gevelwijzigingen en een optopping. Van een gevelwijziging is sprake bij het veranderen of verplaatsen van een kozijn, venster, raam, deur of gevelpaneel in de buitenmuur van een gebouw. Omdat de opbouw van de gevel een belangrijk onderdeel is van de architectonische vormgeving van het gebouw en de straatwand moeten ook de gevelwijzigingen zorgvuldig worden ontworpen.

Indien er (nog) sprake is van samenhang en ritmiek in straatwanden is het meestal ongewenst als deze wordt verstoord door incidentele gevelwijzigingen.

Als criteria gelden:

- **Maat en plaats**
maatvoering afgestemd op hoofdgebouw
- **Architectonische uitwerking**
 - kleur- en materiaalgebruik afgestemd op de gevel;
 - terughoudend met het gebruik van kunststof, alleen toepasbaar indien dimensioneringen en aansluitingen zijn afgestemd op de gevel;
 - detaillering afgestemd op de gevel en de kozijnen;
 - indien er (nog) samenhang en ritmiek aanwezig is in het straatbeeld mag dit door een incidentele gevelwijziging niet worden verstoord.

Het bouwplan zal naar verwachting kunnen voldoen aan de redelijke eisen van welstand.

3.5.5 Groenstructuurplan Naarden (2008)

De gemeente Naarden staat bekend om haar historische Vesting, die nog in zeer goede staat verkeerd en waar groen een belangrijke rol speelt in de uitstraling van de Vesting. Naast de Vesting kent Naarden verschillende uitbreidingswijken met ieder een eigen karakter.

De verschillende onderdelen van de groenstructuur hebben binnen de gemeente op de eerste plaats een structurerende werking, doordat belangrijke ontsluitingswegen worden benadrukt en stedenbouwkundige structuren worden ondersteund. Daarnaast draagt het groen bij aan een aantrekkelijk woon- en leefomgeving. Het biedt de mogelijkheid tot recreatie en is aantrekkelijk voor ecologie maar groen kan ook een bijdrage leveren aan educatie en sociale contacten. Deze functies maken dat groen een belangrijk onderdeel vormt van de gemeente en sterk bijdraagt aan de kwaliteit van de woonomgeving.



Uitsnede groenstructuur Naarden

Het groenstructuurplan gemeente Naarden heeft betrekking op het groen binnen de komgrenzen van de gemeente. Het plan legt het belang van groen vast voor de toekomst en geeft voor de periode 2008 - 2023 richting aan de ontwikkelingen en het beheer van het openbaar groen in de gemeente Naarden. Ten eerste legt het groenstructuurplan vast welke belangrijke groenstructuren er op dit moment in de gemeente aanwezig zijn. Daarnaast is voor verschillende thema's de inhoudelijke koers vastgelegd. Verder zijn alle actuele en bekende ontwikkelingen meegenomen.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Het plangebied is gelegen nabij de spoorlijn. De bermen langs de spoorlijn en langs ontsluitingswegen vormen door middel van extensief beheer een belangrijke ecologische dooradering van de kern. Als zodanig zijn de bermen als groene lijn geduid in het groenstructuurplan. Onderhavig bestemmingsplan tast de waarden van de berm niet aan.

4 Uitvoerbaarheid

4.1 Inleiding

Het al dan niet voldoen aan verschillende randvoorwaarden en uitgangspunten zoals die voortvloeien uit wetgeving is bepalend voor de vraag of een nieuw bestemmingsplan ook daadwerkelijk uitvoerbaar is. Hierbij moet worden gedacht aan milieuaspecten als geluid, bodem en hinder van bedrijven, water, archeologie en economische haalbaarheid. Het bestemmingsplan is op deze aspecten getoetst. In dit hoofdstuk is aangegeven wat de resultaten zijn van de haalbaarheidstoets.

4.2 Milieuaspecten

4.2.1 Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.)

Op 1 april 2011 is het nieuwe Besluit milieueffectrapportage in werking getreden. Het besluit is aangepast omdat de Europese rechter heeft geoordeeld dat de drempelwaarden voor m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten onvoldoende recht deden aan de vraag of er sprake is van aanzienlijke gevolgen voor het milieu. Het besluit is aangepast en de drempelwaarden in onderdeel D van de bijlage van het Besluit m.e.r. zijn nu indicatief. Dat betekent dat als een project onder de richtwaarden blijft er wel een toetsing moet worden gedaan. Het bevoegd gezag moet zich er van vergewissen of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. De toetsing vindt plaats aan de hand van de selectiecriteria in de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling. Getoetst moet worden op:

- de kenmerken van het project;
- de plaats van het project;
- de kenmerken van de mogelijke gevolgen.

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.(beoordeling) noodzakelijk en plan kan worden vastgesteld;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r. en het plan is daarmee m.e.r.-plichtig.

Voorliggend bestemmingsplan maakt maximaal 34 woningen mogelijk.

Dit is een activiteit die is genoemd in de D-lijst (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, de ligging van het plan in het centrum, worden geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu verwacht. De omvang van de voorgenomen ontwikkeling brengt geen zodanige productie van afvalstoffen, verontreiniging, hinder en risico van ongevallen met zich mee op basis waarvan belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu zijn te verwachten. Er is geen sprake van cumulatie met andere projecten. Het milieubelang wordt in het kader van het bestemmingsplan in navolgende paragrafen voldoende mate afgewogen. Een nadere beoordeling in een m.e.r.-beoordeling of plan-m.e.r. is niet noodzakelijk.

4.2.2 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?

Richtinggevend hierin is de methodiek zoals uiteengezet in de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering (2009)”.

Ad1. Past de nieuwe functie in de omgeving?

Het pand heeft momenteel een kantoorfunctie. In aansluiting hierop ziet het voorliggende bestemmingsplan toe op het faciliteren van ruimte het toevoegen van nieuwe woningen en kantoor in de eerste bouwlaag. Deze functie is passend in en sluit goed aan op de huidige milieuplanologische gebiedskarakteristieken van de omgeving. Zoals uit paragraaf 2.1 is op te maken, maakt het plangebied immers deel uit van een gebied dat juist gekenmerkt wordt als gemengd woonwerkmilieu. Bovendien ligt plangebied nabij een hoofdontsluitingsweg en ligt de locatie in de nabijheid van ov-voorzieningen (en treinstation). De locatie is dan ook geschikt voor de beoogde functies (wonen en werken).

Ad2. Laat de omgeving de nieuwe functie toe?

Zoals hiervoor al geconstateerd, ligt het plangebied in een gebied dat gekarakteriseerd wordt door functiemenging. Binnen dergelijke gebieden zijn milieubelastende en milieugevoelige functies op korte afstand van elkaar gesitueerd. De woonfunctie is evenwel geen functie waarvan een milieubelastende werking uitgaat. Ze past derhalve in de omgeving.

Conclusie

Het bestemmingsplan is haalbaar wat betreft het aspect milieuzonering.

4.2.3 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen als lpg en toxische gassen. De externe veiligheidsregelgeving voor inrichtingen ligt vast in het Besluit Externe Veiligheid voor Inrichtingen (BEVI, ministerie van VROM, 2004) en de bijbehorende Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen (REVI, ministerie van VROM, 2004). De externe veiligheidsrichtlijnen voor het transport van gevaarlijke stoffen zijn vastgelegd in de circulaire Risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen (Ministerie van V&W, 2004).

Wijziging Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

In de wijziging van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (CRvgs), gepubliceerd op 21 december 2009 in de Staatscourant, is ingespeeld op de ontwikkelingen rondom Basisnet Weg en Basisnet Water. De ontwikkelingen rondom Basisnet Spoor zijn sinds de publicatie op 13-7-2012 ook doorgevoerd. Uiteindelijk wordt het Basisnet (weg, water en spoor) van kracht door middel van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Betb). Dit besluit is al wel gepubliceerd, maar treedt pas in werking bij een nog te nemen Kroonbesluit. Voor buisleidingen geldt het Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen (Bevb).

De regelgeving voor externe veiligheid kent twee grootheden waaraan getoetst wordt bij het nemen van een besluit: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is een maat voor de veiligheid van het individu op een bepaalde locatie. Het PR heeft een wettelijk vastgelegde grenswaarde van maximaal 10^{-6} per jaar voor nieuwe situaties. Dit betekent dat de kans op overlijden van een persoon als gevolg van handelingen met gevaarlijke stoffen maximaal 1 op een miljoen per jaar mag zijn. Op locaties waar het risico hoger is, mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden gesitueerd en in beginsel ook geen nieuwe beperkt kwetsbare objecten.

Het GR heeft ten opzichte van het PR een extra dimensie; het wordt namelijk beïnvloed door het aantal personen dat zich binnen de invloedssfeer van mogelijke ongevallen bevindt. Het groepsrisico zet de kans op een ongeval uit tegen het aantal mogelijke slachtoffers. Hoe groter de groep slachtoffers kan zijn, hoe lager de kans op een dergelijk ongeval mag zijn.

Het GR kent een richtwaarde, de zogenaamde oriëntatiewaarde. Deze oriëntatiewaarde, vaak aangeduid met "1", geeft weer wat de algehele politiek-maatschappelijke opvatting is over de aanvaardbaarheid van een kans op een ramp met een groep slachtoffers. De oriëntatiewaarde biedt een handvat om tot consensus te komen over de mate van vertrouwen dat de toekomst gevrijwaard blijft van een ramp. Door het groepsrisico te vergelijken met de oriëntatiewaarde legt het bevoegd gezag verantwoording af of de kans acceptabel is.

Het GR wordt berekend binnen het invloedsgebied dat ligt tussen de risicobron en lijn waar 1% letaliteit optreedt. Als oriëntatiewaarde geldt de in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde "norm" voor het GR, namelijk:

- a 10^{-5} voor een ongeval met meer dan 10 dodelijke slachtoffers;
- b 10^{-7} voor een ongeval met meer dan 100 dodelijke slachtoffers;
- c 10^{-9} voor een ongeval met meer dan 1.000 dodelijke slachtoffers;
- d enzovoort (een lijn door deze punten bepaalt de norm).

Groepsrisico

Het groepsrisico hoeft niet verantwoord te worden als kan worden aangetoond dat het toekomstige groepsrisico:

- niet hoger is dan 0.1 maal de oriëntatiewaarde, of
- niet meer dan 10% toeneemt ten opzichte van de situatie vóór vaststelling van het ruimtelijk besluit en het groepsrisico na vaststelling van het besluit onder de oriëntatiewaarde blijft.

In de verantwoording van het groepsrisico dienen de volgende externe veiligheidsaspecten aan de orde te komen:

- a het aantal personen in het invloedsgebied;
- b de omvang van het groepsrisico;
- c de mogelijkheden tot risicovermindering;
- d de alternatieven;
- e de mogelijkheden om de omvang van de ramp te beperken;
- f de mogelijkheden tot zelfredzaamheid.

Hierbij wordt verder extra aandacht aan de bescherming van bijzonder kwetsbare groepen geschonken. Naast het belang van de externe veiligheid spelen bij deze verantwoording ook ruimtelijke en economische belangen een rol.

Naast het binnen acceptabele grenzen houden van risico's wordt binnen het externe veiligheidsbeleid ingezet op het (proactief) voorkomen van het ontstaan van niet acceptabele risico's. Omgevingsplannen kunnen hier mede aan bijdragen door risicovolle functies en –activiteiten waar mogelijk ruimtelijk te scheiden van kwetsbare functies en bevolkingsconcentraties.

Tot slot wordt binnen het externe veiligheids beleid aandacht besteed aan het beperken van de gevolgen van een incident met gevaarlijke stoffen mocht dit toch optreden. Dit door bij bedrijfs-, vervoers- of omgevingsplannen (proportioneel) aandacht te besteden aan bron-, bouwkundige en bestrijdingsmaatregelen en aan zelfredzaamheid in relatie tot de omvang van het groepsrisico.

Voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmingsplan stelt het bevoegde gezag het bestuur van de regionale brandweer in wiens regio het gebied ligt in de gelegenheid om in verband met het groepsrisico advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en over de zelfredzaamheid van personen. Het advies van de Brandweer is in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro opgevraagd en verwerkt in deze paragraaf.

Plasbrandgebied

In verband met het voornoemde Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen (zoals dat wordt opgenomen in het Besluit externe veiligheid transportroutes) zal te zijner tijd in verband met een mogelijke plasbrand, rekening gehouden moeten worden met een zone van 30 meter vanaf de rand van de spoorweg waarbinnen slechts gemotiveerd nieuwe kwetsbare objecten mogen worden geprojecteerd. Het Besluit externe veiligheid transportroutes is evenwel nog niet in werking getreden.

Beoordeling plangebied

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van het spoor Amsterdam - Amersfoort, waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

Plaatsgebonden risico

PR 10^{-6} risicocontour geldt als een grenswaarde voor kwetsbare bestemmingen: binnen de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour mogen geen nieuwe kwetsbare bestemmingen, zoals woningen, worden ontwikkeld. Voor beperkt kwetsbare bestemmingen geldt dit als een streefwaarde. Ter hoogte van het plangebied is het PR lager dan 10^{-6} /jr. De plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} (veiligheidszone) ligt op 7 m gemeten vanuit het hart van de spoorbundel. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor bestemmingsplan wijziging voor de in dit plan vervatte ontwikkeling.

Groepsrisico

Voor het ruimtelijk besluit geldt zoals aangegeven nu nog een verantwoordingsplicht volgens de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen - RVGS) voor het groepsrisico vanwege het gegeven dat het invloedsgebied van de spoorlijn het gebied van het bestemmingsplan overlapt. Het invloedsgebied voor een transportroute is

vastgesteld door de afstand vanaf het spoor (loodrecht hierop) waarbij het net niet meer mogelijk is om te overlijden. Daarbij wordt uitgegaan van het zwaarste ongeval met een gevaarlijke stof die wordt vervoerd over het beschouwde traject of de route. Volgens de methodiek die wordt gebruikt om het groepsrisico te berekenen, is voorgeschreven om een kilometer lengte langs het spoor in beschouwing te nemen. Deze kilometer lengte dient het te beschouwen gebied van het bestemmingsplan te omvatten. Het gebied heeft een breedte van 400 meter aan weerszijden van het spoor.

Er is daarom een berekening van het GR uitgevoerd³ welke is vergeleken met de oriënterende waarde. In de huidige situatie is het groepsrisico 0.11 keer de oriëntatiewaarde. Door de plannen neemt het groepsrisico toe tot 0.13 keer de oriëntatiewaarde in de toekomstige bebouwingssituatie (oftewel ca. 18%).

Hoewel het groepsrisico ruim onder de oriënterende waarde blijft, neemt het wel toe; deze toename bedraagt meer dan de bovengrens van 10% (zie boven). Er dient dus ingegaan te worden op de overige aspecten.

De mogelijkheden tot risicovermindering

De mogelijkheden tot risicovermindering liggen voor het grootste gedeelte op het vlak van de risicobron, het spoor, en liggen daarmee buiten de scope van dit plan. In het Basisnet (Spoor) wordt hier invulling aan gegeven. Zoals aangegeven maakt dit plan het echter wel mogelijk om nachtverblijf (kwetsbaar object) toe te staan op deze locatie. Voor wat het plan betreft is er rekening te houden met de op de gevel toe te passen materialen en de ontvluchtingsrichting in het geval van een ramp. Eventuele bouwkundige maatregelen aan de gevel zullen in het kader van de vergunningverlening in een zo vroeg mogelijk stadium afgestemd worden met de Brandweer Gooi- en Vechtstreek. In ditzelfde kader zal er worden gekeken naar de juiste ontvluchtingsrichting, om risico's ten tijde van een ramp zo veel mogelijk te verminderen.

De alternatieven

Er zijn geen ruimtelijke alternatieven: het betreft een bestaand gebouw dat voor een nieuwe functie geschikt wordt gemaakt. Leegstand –en daarmee verloedering wordt hiermee voorkomen. Er wordt niet voor gekozen het gebouw te slopen, dit is zowel financieel als ruimtelijk niet gewenst. Voor andere (niet kwetsbare) functies zijn geen concrete initiatieven /vragen en deze kunnen derhalve ook niet mogelijk worden gemaakt. Ondanks de ligging nabij het spoor, wordt er voor gekozen een woonfunctie aan het pand toe te kennen. Daarbij komt dat het groepsrisico gering is (0.13 van de oriëntatiewaarde) en door het bevoegd gezag verantwoord wordt geacht.

De mogelijkheden om de omvang van de ramp te beperken

In haar advies in het kader van artikel 3.1.1 Bro geeft Brandweer Gooi- en Vechtstreek in een bijlage aan wat de criteria zijn de voorzieningen met betrekking tot bereikbaarheid en bestrijdbaarheid. Hier zal in het kader van de vergunningverlening rekening mee gehouden worden.

³ Externe veiligheid spoor Naarden Herontwikkeling kantoorgebouw Nederenck, Aviv, 6 juli 2012.

De mogelijkheden tot zelfredzaamheid.

Zoals uit de situatieschets blijkt, bevinden de entrees naar de woningen (galerij, trapenhuis) zich aan de 'binnenkant' van het terrein, oftewel van het spoor af. Het gebouw vormt eigenlijk zelf de fysieke barrière tussen spoor en vluchtroute.

Daarmee zijn er mogelijkheden tot zelfredzaamheid aanwezig.

In het geval van een incident met toxische stoffen zal het sluiten van ramen en deuren slechts een effect wanneer ook de (afsluitbaarheid van) eventuele (centrale) ventilatie hier op ingericht is. Dit wordt meegenomen bij het bouwplan.

Plasbrandgebied

Het traject Weesp-Hilversum is onderdeel van het nog vast te stellen Basisnet Spoor. Aan de vervoerszijde worden de begrenzingen voor de risico's als gevolg van het vervoer neergelegd in een vaste, niet veranderlijke (vervoer-)gebruiksruimte. Aan de bebouwingszijde worden de ruimtelijke beperkingen neergelegd in een vaste, niet veranderlijke veiligheidszone. Naar het zich laat aanzien gaat langs het traject Weesp-Hilversum een plasbrandaandachtsgebied gelden van 30 m aan weerszijden van de spoorbaan, gemeten vanaf de buitenste spoorstaaf. Het gebouw ligt deels binnen die afstand (de oostelijke "vleugel"). Mogelijk dienen hier (bouwkundige) maatregelen te worden getroffen. Dit wordt nagegaan in het kader van de vergunningverlening.

Brandweer en Veiligheidsregio zullen worden betrokken bij de berekening en eventuele noodzakelijke maatregelen. Brandweer heeft wel aangegeven dat in het kader van een acceptabel woon- en leefklimaat het gewenst is een tuinmuur van 1 m te realiseren op de oostelijke plangrens als buffer tussen de woningen en het spoor in verband met het beperken van de risico's in het geval van een plasbrand. Het realiseren van deze tuinmuur heeft ruimtelijke relevantie en is daarom als voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels (geregeld is dat deze ook daadwerkelijk gerealiseerd en als zodanig in stand gehouden wordt). Nota bene: het realiseren van deze tuinmuur is ook al verplicht gesteld gelet op het spoorlawaaai (zie paragraaf 4.2.5).

Bijkomend voordeel is dat de gronden tussen de tuinmuur en de woning geschikter worden als voortuin.

Conclusie

Er zijn geen beperkingen op het gebied van externe veiligheid. Wel zal bij de vergunningverlening mogelijk een aantal bouwkundige maatregelen verwerkt moeten worden, in verband zelfredzaamheid, bescherming tegen de effecten van een ongeval met gevaarlijke stoffen en een plasbrand, bestrijdbaarheid en bereikbaarheid. Deze maatregelen worden in overleg met Brandweer Gooi- en Vechtstreek opgesteld en opgenomen in de vergunning.

4.2.4 Luchtkwaliteit

De wet- en regelgeving met betrekking luchtkwaliteit zijn verankerd in de Wet Milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2 en zijn 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.

Besluit gevoelige bestemmingen

Gevoelige bestemmingen zoals scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgthuizen genieten op grond van het "Besluit gevoelige bestemmingen" extra bescherming. Substantiële uitbreiding of nieuwvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden.

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 blootstelduur als de verblijfsduur die gemiddeld bij de functie te verwachten is, significant is ten opzichte van een etmaal. Volgens de toelichting op de "Handreiking Reken aan Luchtkwaliteit, Actualisatie 2011" is dit onder andere het geval is bij een woning, school of sportterrein.

Situatie plangebied

Bij het voorliggende plan wordt geen mogelijkheid geboden om een school, kinderdagverblijf of bejaarden-, verpleeg- of verzorgingstehuis te realiseren. Alleen deze bestemmingen zijn in de AMvB gevoelige Bestemmingen aangemerkt als "gevoelige bestemming". Het besluit vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Beoordeling (N)IBM / goede ruimtelijke ordening

Het project valt gelet op de omvang ruimschoots onder de ministeriële regeling NIBM (de grens ligt (1500 woningen bij één toegangsweg om 10 ha kantoren) en leidt derhalve 'niet in betekenende mate' tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Rapportage luchtkwaliteit 2006

Dit rapport betreft de rapportage over de luchtkwaliteit van de gemeente Naarden in de provincie Noord-Holland voor het jaar 2006 conform het Besluit Luchtkwaliteit 2005

(stb. 20055, 316) van 23 juni 2005. Nagegaan is of er sprake is van overschrijdingen van de wettelijke luchtkwaliteitsnormen uit het Besluit luchtkwaliteit voor de volgende luchtverontreinigende stoffen: stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), koolmonoxide (CO) en benzeen (C₆H₆). Op locaties waar de luchtkwaliteit niet nader is onderzocht is aangenomen dat er wordt voldaan aan de luchtkwaliteitsnormen.

Op relatief korte afstand van het plangebied van Naarden bevindt zich Rijksweg A1. Deze snelweg is van invloed op de achtergrondgehalten van onder meer stikstofdioxide en fijnstof.

Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat in 2006 het wegverkeer in de gemeente Naarden niet geleid heeft tot overschrijdingen van normen voor luchtkwaliteit. In 2005 was er langs een lokale weg, te weten de Lambertus Hortensiuslaan, nog wel sprake van overschrijding van luchtkwaliteitsnormen (voor Stikstofdioxide en fijn stof). De belangrijkste verklaring vormt de reconstructie van deze straat in 2006, waardoor de verkeersintensiteit (licht) is afgenomen en het verkeersbeleid 'rustiger' is geworden door de (visuele) versmalling van deze weg. Er is kortom ter plaatse geen sprake van een (dreigende) grenswaardenoverschrijding in de onderzoeksjaren.

De concentraties luchtvervuilende stoffen liggen onder de grenswaarden die op wetenschappelijk niveau zijn bepaald en op Europees niveau zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu tegen schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's.

Conclusie

Op basis van het uitgevoerde luchtkwaliteitonderzoek wordt geconcludeerd dat zowel vanuit de Wet milieubeheer als vanuit een goede ruimtelijke ordening de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het onderhavige initiatief.

4.2.5 Geluid

Het aspect geluid vloeit voort uit de Wet geluidhinder en kan worden onderverdeeld in geluid afkomstig van wegverkeer, railverkeer en industrie. De Wet geluidhinder (Wgh) vormt het kader voor toetsing van initiatieven.

Wegverkeer en railverkeer

De hoogte van de maximaal toegestane waarde is onder andere afhankelijk van de geluidsbron (weg- of railverkeer) en de ligging van de geluidsgevoelige bebouwing (stedelijk of buitenstedelijk gebied).

In de onderstaande tabel is de meest voorkomende maximaal toegestane waarden uit de Wgh voor wegverkeer en uit het Besluit geluidhinder voor railverkeer weergegeven ten aanzien van binnenstedelijk gebied:

	wegverkeer	railverkeer
Ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting	48 dB (art. 82)	55 dB (art. 4.9 lid 1)
Maximale toegestane waarde binnenstedelijke locaties	58 dB (art. 83 lid 5)	68 dB

Gelet op de Wgh kunnen drie situaties zich voordoen:

- 1 Een gevelbelasting lager dan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting. Met deze waarde wordt voor geluidsgevoelige bebouwing binnen de invloedssfeer van een geluidsbron (wegen, spoorweg enz.) een vrij goede woon-/leefsituatie gegarandeerd. Voor geluidsgevoelige bebouwing met een gevelbelasting lager dan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting zijn geen nadere acties nodig om deze te realiseren.
- 2 Een gevelbelasting tussen de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting en de maximaal toegestane waarde. Voor deze situatie dienen bij voorkeur maatregelen te worden getroffen om de gevelbelasting terug te brengen tot een waarde die lager is dan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting. Wanneer er overwegende bezwaren zijn vanuit een stedenbouwkundig, verkeerskundig, landschappelijk of financieel oogpunt dan kan voor de geluidsgevoelige bebouwing een hogere waarde worden aangevraagd.
- 3 Een gevelbelasting hoger dan de maximaal toegestane waarde. Voor een dergelijke situatie is de bouw van geluidsgevoelige bebouwing in principe niet mogelijk, tenzij er geluidsbeperkende maatregelen worden getroffen waardoor de gevelbelasting daalt tot een waarde lager dan de maximaal toegestane waarde.

Wanneer de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting uit de Wgh wordt overschreden kan ook de akoestische binnenwaarde worden overschreden. Volgens artikel 111a van de Wgh moet ten gevolge van wegverkeerslawaaï een binnenwaarde van 33 dB bij een nieuwe woning worden gegarandeerd. Voor de akoestische binnenwaarde ten gevolge van wegverkeer mag de aftrek ex artikel 110g van de Wgh (een aftrek van 2 of 5 dB) niet worden toegepast. Mogelijk moeten voor de woningen met een hogere gevelbelasting dan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting aanvullende isolerende voorzieningen worden getroffen om de akoestische binnenwaarde te halen.

Daarnaast liggen langs wegen en spoorlijnen zones. Binnen deze zones moet voor de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige bebouwing akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. De wettelijke zone van een landelijke spoorweg is onder andere afhankelijk van het aantal bakken (wagons) dat per uur over de spoorlijn rijdt. Voor geluidsgevoelige bebouwing die wordt gerealiseerd in de zone van landelijke spoorwegen moet akoestisch onderzoek worden uitgevoerd conform artikel 106 van de Wgh.

Het plangebied bevindt zich binnen de zone van de spoorlijn Amsterdam – Amersfoort. Er is gelet hierop een akoestisch onderzoek uitgevoerd⁴. Het plangebied ligt niet binnen de onderzoekszone van wegen; de maximum snelheid op de omliggende wegen bedraagt 30 km/u. In het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing is echter in het akoestisch onderzoek tevens de gecumuleerde geluidbelasting bepaald waarbij de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op de omliggende 30km/u is beschouwd.

⁴ Herontwikkeling kantoor Nederenck te Naarden; akoestisch onderzoek weg- en railverkeer inzake Wet geluidhinder, Peutz, 12 februari 2014.

Uit de berekeningsresultaten volgt dat de geluidbelasting ten gevolge van railverkeer ter hoogte van de oostgevel en ter hoogte van de zuidgevel de voorkeursgrenswaarde van 55 dB overschrijdt; de noord- en westgevel voldoen wel. Voor delen van de oost- en zuidgevel worden zelfs de maximumgrenswaarde van 68 dB overschreden; de geluidbelasting bedraagt maximaal 71 dB.

Voor wat betreft de oostgevel gaat het om het overgrote deel van de gevel op alle verdiepingen. Voor wat betreft de zuidgevel gaat het met name om de meest oostelijk gelegen deel van de gevel, uitgezonderd de begane grond. Gezien het bovenstaande bestaat daar waar de maximum grenswaarde wordt overschreden vanuit het oogpunt van de Wgh bezwaar voor de nieuw te realiseren woningen.

Maatregelen

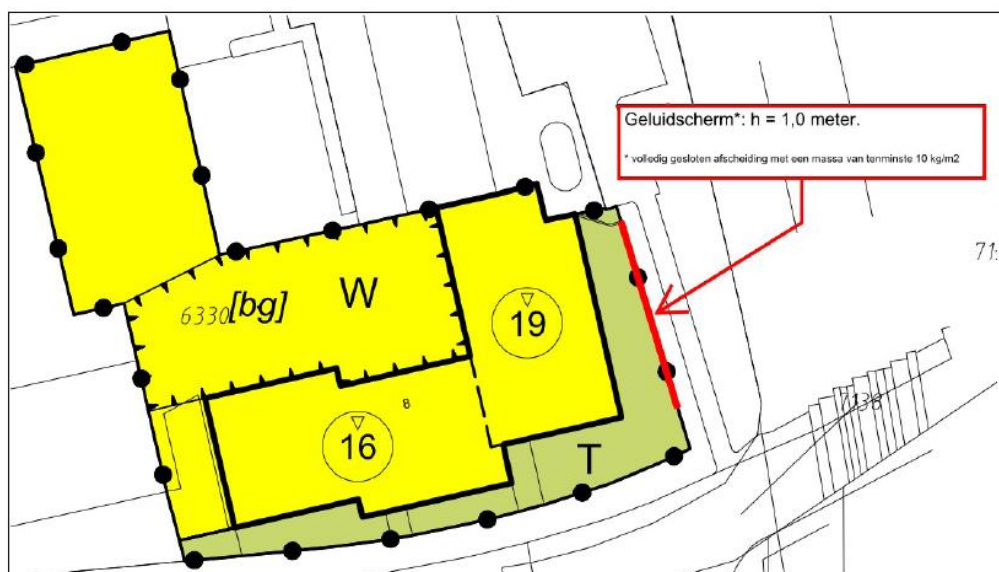
Teneinde onder de 68 dB te komen, maar ook om ontheffing te verlenen voor de overschrijding van de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting moet bezien worden welke maatregelen getroffen kunnen worden.

In het algemeen kan het gaan om:

- Bronmaatregelen;
- Overdrachtbeperkende maatregelen;
- Maatregelen bij ontvanger.

Bronmaatregelen (reductie van geluid door aanpassing aan het spoor) worden als niet kosteneffectief geacht. De kosten van overdrachtsmaatregelen (gedacht kan worden aan geluidschermen) zijn zelfs nog hoger en bovendien stedenbouwkundig en verkeerskundig niet gewenst.

In het akoestisch onderzoek is de situatie doorberekend dat een geluidsscherm van 1 m wordt geplaatst op de oostelijke plangrens, zie navolgende afbeelding. Voor de begane grondlaag heeft dit tot gevolg dat de maximale grenswaarde van 68 dB niet meer overschreden wordt. Voor de daarboven gelegen bouwlagen wordt nog wel steeds de maximale waarde overschreden.



Om deze reden worden (delen van de) de oost- en zuidgevel als dove gevel⁵ aangemerkt. Deze hoeven dan niet getoetst te worden aan de grenswaarden. Op navolgende afbeelding zijn deze rood gemarkeerd. In de regels is geregeld dat deze gevels ook daadwerkelijk als dove gevel worden uitgevoerd. Ook is geregeld dat het geluidscherm wordt gerealiseerd en als zodanig in stand gehouden. Het geluidscherm wordt gerealiseerd als tuinmuur.

De geveldelen die niet voldoen aan de voorkeursgrenswaarde zijn geel gemarkeerd. Voor deze gevels wordt een Hogere Waarde verleend; het ontwerpbesluit hiervan wordt tegelijk met dit ontwerpbestemmingsplan terinzage gelegd. De groen gemarkeerde delen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van de Wgh; hiervoor behoeft dus geen Hogere Waarde te worden vastgesteld.

De Wgh staat gelet hierop de uitvoering van het plan niet in de weg. Gelet op de berekende gecumuleerde geluidbelasting is ondanks een vrij hoge geluidbelasting ook sprake van een goede ruimtelijke ordening.



⁵ Een dove gevel is een gevel zonder delen die geopend kunnen worden (ramen, deuren en ventilatieroosters). Een dove gevel is geen gevel in de zin van de Wgh, hierdoor hoeft deze niet te worden getoetst aan de normen uit de Wgh.

Conclusie

Gelet op bovenstaande staat het aspect geluid de uitvoering van het plan niet in de weg.

4.2.6 Bodem

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. Bij dit initiatief is evenwel geen sprake van grondroerende werkzaamheden zodat een nader onderzoek naar bodem niet nodig is.

4.3 Omgevingsaspecten

4.3.1 Water

Zie hiervoor paragraaf 3.5.3.

4.3.2 Ecologie

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.

Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt niet in of nabij een gebied dat is aangewezen in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998. De dichtstbijzijnde beschermde gebieden zijn het Natura 2000-gebied "Markermeer & IJmeer" en het "Naardermeer". Deze liggen op ongeveer 5,0 km afstand van het plangebied. Gezien de grote afstand, kleinschalige karakter van de ingreep en de tussenliggende verstorende elementen (woningbouw en wegen), zijn er geen negatieve effecten te verwachten op het Natura 2000-gebied. Het plangebied ligt bovendien niet in de EHS. Het dichtstbijzijnde gebied aangewezen als EHS ligt op ruim 2.000 meter afstand van het plangebied. Aangezien de beoogde plannen betrekking hebben op een relatief klein gebied en tussen het plangebied en de EHS bebouwing en wegen aanwezig zijn, zijn geen negatieve effecten te verwachten op de EHS.

Soortbescherming

Voor het beoordelen van de doorwerking van het aspect soortenbescherming is nagegaan⁶ of het plangebied beschermde soorten (zowel planten als dieren) herbergt. Uit

⁶ Memo flora en fauna Zwarteweg 6-8 Naarden, SAB, 10 mei 2012.

het onderzoek is naar voren gekomen dat het onwaarschijnlijk is dat met de plannen sprake is van aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen of belangrijk leefgebied van strikt beschermde soorten.

Conclusie

Het bestemmingsplan is haalbaar wat betreft ecologie.

4.3.3 Archeologie

Door de ondertekening van het Verdrag van Malta (Valletta, 1992) heeft Nederland zich verplicht tot het beschermen van het archeologisch erfgoed. Uitgangspunt van het verdrag is het archeologische erfgoed waar mogelijk te behouden. Het Verdrag van Malta is op 21 december 2006 geïmplementeerd in de Wet op de archeologische monumentenzorg. Op basis van deze wet geldt de verplichting om bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische monumenten. Aangezien met dit plan geen grondroerende werkzaamheden plaatsvinden, kunnen mogelijke archeologische waarden niet worden aangetast. Na der onderzoek kan dan ook achterwege blijven.

Conclusie

Het plan is haalbaar wat betreft archeologie.

4.3.4 Cultuurhistorie

Om een stabiele en meer structurele basis te geven aan de borging van cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening, wordt per 2012 aan artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening toegevoegd dat gemeenten bij het vaststellen van bestemmingsplannen niet alleen rekening moeten houden met cultuurhistorische waarden onder de grond, maar ook met waarden boven de grond. Dat betekent dat gemeenten een analyse moeten maken van de cultuurhistorie in een bestemmingsplangebied, en daar conclusies aan moeten verbinden voor het bestemmingsplan. Het pand betreft een gebouw uit de jaren '80 van de 20^e eeuw. Het is een typische uiting van kantoorbouw uit die tijd, vrijwel uitsluitend gericht op functionaliteit en niet op verschijningsvorm. Als zodanig bezit het pand niet over cultuurhistorische waarden. Ook worden er geen cultuurhistorische waarden in de omgeving aangetast.

Conclusie

Het plan is daarom haalbaar wat betreft cultuurhistorie.

4.3.5 Verkeer en parkeren

Ontsluiting / verkeersveiligheid

Het perceel wordt op dit moment ontsloten via een uitrit op de Zwarteweg. Dit zal ook in de nieuwe situatie de uitrit zijn. Van de maximaal 34 woningen mag volgens de publicatie Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie van het CROW (publicatie 317, oktober 2012) uitgegaan worden van 3 á 3,8 verkeersbewegingen per etmaal per woning (uitgaande van huur etage, midden/goedkoop, matig stedelijk, schil centrum). In totaal gaat het dus om 102 á 129 verkeersbewegingen.

Hier staat tegenover dat er 124 á 162 verkeersbewegingen van het kantoor verdwijnen (uitgaande van 5,9 á 7,7 verkeersbewegingen per 100 m² kantoor zonder balie-functie /matig stedelijk, schil centrum, totaal bvo ca. 2.100 m²). De verkeerssituatie gaat

er dus op vooruit. Bovendien zijn de omliggende wegen in de huidige situatie niet overbelast en kunnen deze het verkeer goed verwerken.

Parkeren

Voor het bepalen van de extra parkeerbehoefte als gevolg van het plan is uitgegaan van de CROW publicatie Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie oktober 2012, publicatie 317. Deze geeft als richtlijn voor woningen in dit specifieke geval een bandbreedte van 0,8 tot 1,6.

Om van een kencijfer tot een parkeernorm te komen is het volgende van belang:

1. vaststellen van de mate van stedelijkheidsgraad. Voor het Ministerpark, waar het plangebied in is gelegen, is dat "matig stedelijk", afhankelijk van de hoeveelheid adressen per km².
2. vaststellen van de stedelijke zone. Dit wordt bepaald door de mate van bereikbaarheid met andere vervoerswijzen dan de auto, bijvoorbeeld het OV.
3. de grootte van het absorptievermogen (als bijvoorbeeld een vastgestelde parkeerdruk) om nieuwe/ extra auto's te herbergen. Heeft de straat of buurt een hoog vermogen om extra geparkeerde auto's te herbergen (dus een lage parkeerdruk), dan wordt de minimum norm aangehouden. Parkeren vanwege de nieuwe voorziening mag tevens in de bestaande openbare ruimte.

Is de parkeerdruk hoog, dan moeten alle extra parkeerplaatsen op eigen terrein worden gevonden/gerealiseerd. Uit plaatselijke kennis blijkt, dat de parkeerdruk ter plaatse en in de omgeving niet hoog is. Alleen in/nabij het Binnenhof ligt op zondagavond de parkeerdruk licht boven de 80% (dit getal hanteert de gemeente als bovengrens voor wat nog een gewenste parkeerdruk is). Bovendien ligt de locatie nabij het station en zal het voor 60% van de woningen gaan om starterswoningen/woningen voor jongeren. Er wordt daarom uitgegaan van een norm van 1 auto per woning.

Er zijn in het geval van 34 woningen derhalve 34 parkeerplaatsen nodig. In het geval er kantoor op de begane grond blijft (het gaat om 600 m²; dit scheelt 9 woonunits op de begane grond) zijn er 23 parkeerplaatsen nodig vanwege de woningen, en maximaal 10 voor het kantoor zonder baliefunctie uitgaande van 1,7 parkeerplek per 100 m² bvo, matig stedelijk, centrum schil, nabij spoor); in totaal zijn er 33 parkeerplaatsen nodig. Het zwaartepunt ligt derhalve bij de situatie dat er 34 woningen gerealiseerd worden en geen kantoren. Op eigen terrein worden 24 parkeerplaatsen gerealiseerd. Het terrein wordt afgesloten met een slagboom en is dus alleen voor bewoners en gebruikers van het pand te gebruiken. Dat houdt in dat er een behoefte aan 10 plaatsen resteert die afgewenteld wordt op de openbare ruimte.

Wanneer een bewoner niet kan parkeren op eigen terrein, zal hij een plaatsje zoeken zo dicht mogelijk bij het gebouw. De parkeerstrook langs het spoor komt daarvoor het in aanmerking. De parkeervraag van de bestaande bebouwing hier is ter plaatse 42 parkeerplaatsen. De parkeercapaciteit langs het spoor is echter 85. De restcapaciteit is dus 43 parkeerplaatsen. Dit is voldoende om aan de voornoemde extra parkeervraag van 10 auto's in de openbare ruimte te kunnen voldoen (34 (parkeervraag door de ontwikkeling) - 24(parkeerplaatsen op eigen terrein) = 10 parkeerplaatsen in de openbare ruimte). Bovendien is sprake van dubbelgebruik: de strook wordt nu vooral gebruikt ten behoeve van de aangrenzende kantoren, dus overdag; terwijl onderhavi-

ge ontwikkeling voorziet in woningen, waarbij het zwaartepunt qua parkeren ligt in de avonden, 's nachts en in de weekenden.

Ook wanneer men verder weg parkeert, bijvoorbeeld aan de Thorbeckelaan, Slochterenlaan of Zwarteweg, is daar voldoende restcapaciteit voor aanwezig.

Conclusie

Gelet op bovenstaande is de ontwikkeling haalbaar wat betreft verkeer en parkeren.

4.4 Economische uitvoerbaarheid

Wettelijk kader

Bij de voorbereiding van een ontwerpbestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6, lid 1, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) onderzoek plaats te vinden naar de uitvoerbaarheid van het 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 bestemmingsplan opgenomen gronden op een andere wijze is verzekerd (artikel 6.12, lid 2 sub a Wro).

Beoordeling en conclusie

Financiële uitvoerbaarheid

De realisatie van nieuwe woningen wordt op deze locatie in Naarden, geacht financieel uitvoerbaar te zijn, mede gelet op de berekende behoefte door provincie en regio aan (betaalbare) woningen in deze regio (zie hoofdstuk 3).

Kostenverhaal

Het plan betreft een bouwplan zoals bedoeld in artikel 6.12 lid 1 Wro. Bij overeenkomst wordt het kostenverhaalaspect geregeld. Hierdoor is het kostenverhaal anderszins verzekerd en hoeft er geen exploitatieplan te worden vastgesteld.

Conclusie

Het financiële aspect vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5 Wijze van bestemmen

5.1 Algemeen

Dit bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, de planregels en een verbeelding. De verbeelding en de planregels vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast.

Op de verbeelding wordt aangegeven welke bestemming gronden hebben. Dit gebeurt via een bestemmingsvlak. Voor het op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlak gelden de gebruiksmogelijkheden zoals die in de bijbehorende regels worden gegeven. Die toegekende gebruiksmogelijkheden kunnen op twee manieren nader worden ingevuld:

- Via een aanduiding. Een aanduiding is een teken op de verbeelding, bestaande uit een lijn, een figuur, een lettercode etc.. Via een aanduiding wordt in de planregels iets specifiek geregeld. Dit kan betrekking hebben op extra mogelijkheden of extra beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing en/of het aanleggen van werken. Aanduidingen kunnen voorkomen in een bestemmingsregel, in meerdere bestemmingsregels en kunnen ook eigen regels hebben.
- Via een dubbelbestemming. Een dubbelbestemming betekent dat voor gronden meerdere bestemmingen gelden. Er geldt altijd één 'enkel' bestemming en soms gelden er één of meerdere dubbelbestemmingen. In de regels van de dubbelbestemming wordt omschreven wat er voor de onderliggende gronden geldt aan extra regels in aanvulling, of ter beperking, van de mogelijkheden van de onderliggende bestemmingen.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beoogredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

5.2 Methodiek

Verbeelding

Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn opgenomen. Deze aanduidingen hebben alleen een juridische betekenis als in de planregels aan de betreffende aanduiding een gevolg wordt verbonden. Een aantal aanduidingen heeft juridisch gezien geen betekenis en is uitsluitend opgenomen ten behoeve van de leesbaarheid van de verbeelding (bijvoorbeeld topografische gegevens).

Planregels

De planregels zijn verdeeld over 4 hoofdstukken:

1. Inleidende regels.

In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de planregels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de planregels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de planregels (artikel 2).

2. Bestemmingsregels.

In dit tweede hoofdstuk zijn de regels van de bestemmingen opgenomen. Het betreft regels voor het toegestane gebruik en bouwregels. Als er dubbelbestemmingen zijn worden die ook in dit hoofdstuk opgenomen. Die komen, ook in alfabetische volgorde, achter de bestemmingsregels.

Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsregels ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moeten worden. Alleen zo ontstaat een volledig beeld.

3. Algemene regels.

In dit hoofdstuk zijn regels opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. Het zijn achtereenvolgens een anti-dubbeltelregel, algemene bouw-, gebruiks-, afwijkings- en wijzigingsregels en een uitsluiting inzake de aanvullende werking van de bouwverordening.

4. Overgangs- en slotregels. In het laatste hoofdstuk zijn respectievelijk overgangsregels en een slotregel opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

5.3 Bestemmingen

Dit bestemmingsplan is ontwikkelingsgericht (nieuwe functie in bestaand gebouw). De bestaande bebouwde situatie van het bestaande bestemmingsplan vormen de uitgangspunten voor het tekenen van de bestemmingsgrenzen en bouwvakgrenzen en het bepalen van de toegestane bouwhoogten. De bouwhoogte is echter wel verruimd met 4 m om de optopping mogelijk te maken. De voorzijde heeft de bestemming Tuin gekregen. Hier mag niet worden gebouwd. Aan de achterzijde is de bestemming Wonen, niet zijnde bouwvlak opgenomen. Hier mag o.a. worden geparkeerd. Ook kunnen hier eventueel (fiets) bergingen worden gerealiseerd.

Het bestemmingsplan ziet toe op het bestaand gebouw waarbij de woonfunctie is toegestaan. Tevens is op de begane grond de kantoorfunctie mogelijk. Indien de begane grond als kantoor wordt gebruikt, mag hier geen woonfunctie aanwezig zijn. Dit om een goede scheiding tussen de functies te bewerkstelligen.

In het plan is voorts een regeling opgenomen die het mogelijk maakt de kantoorfunctie voor het gehele pand te handhaven. Hier ligt de volgende redenering aan ten grondslag. Zoals eerder aangegeven, is er op dit moment nog steeds sprake van een kleine restvraag naar kantoorruimte. Het gaat hier immers om een gunstige locatie, gelegen nabij het station Naarden – Bussum. Het pand is daardoor goed bereikbaar per openbaar vervoer hetgeen voor sommige bedrijven een belangrijke vestigingsvoorwaarde

is. Daar komt bij dat het pand zichtbaar is vanaf het spoor. Zichtbaarheid draagt voor enkele bedrijven tevens bij aan een positief vestigingsklimaat. Verder is het pand uiteraard al ingericht en ingedeeld als kantoor. Het pand heeft kortom nog steeds verhuurpotentie. De teruglopende vraag wordt echter vooral geweten aan de kredietcrisis waarvan onbekend is hoe lang deze voortduurt. Mocht de markt op korte termijn weer aantrekken, dan wil eigenaar de mogelijkheid houden het pand opnieuw als kantoor aan te bieden. Hiertegen bestaan geen ruimtelijke bezwaren. Er is daarom een wijzigingsbevoegdheid opgenomen het gebruik van het gehele pand terug te zetten naar Kantoor, mocht dit gewenst zijn gelet op de markt.

6 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1 Inspraak en vooroverleg

6.1.1 Vooroverleg

Het voorontwerpbestemmingsplan is in het kader van artikel 3.1.1 Bro voorgelegd aan de wettelijk aangewezen overleginstanties. De binnengekomen reacties zijn in de bijlage Nota inspraak en overleg bij dit bestemmingsplan samengevat weergegeven en van een beantwoording voorzien. Tevens is aangegeven of de reactie aanleiding gaf tot aanpassingen van het bestemmingsplan en zo ja welke aanpassing dat betreft.

6.1.2 Inspraak

Tegelijk met het vooroverleg is het voorontwerpbestemmingsplan voor een ieder ter inzage worden gelegd in het kader van de inspraak. De binnengekomen reacties zijn de bijlage Nota inspraak en overleg bij dit bestemmingsplan samengevat weergegeven en van een beantwoording voorzien. Tevens is aangegeven of de reactie aanleiding gaf tot aanpassingen van het bestemmingsplan en zo ja welke aanpassing dat betreft.

6.2 Zienswijzen

In deze paragraaf, of in een separate bijlage, worden te zijner tijd de zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan en de reactie van de gemeente hierop opgenomen.