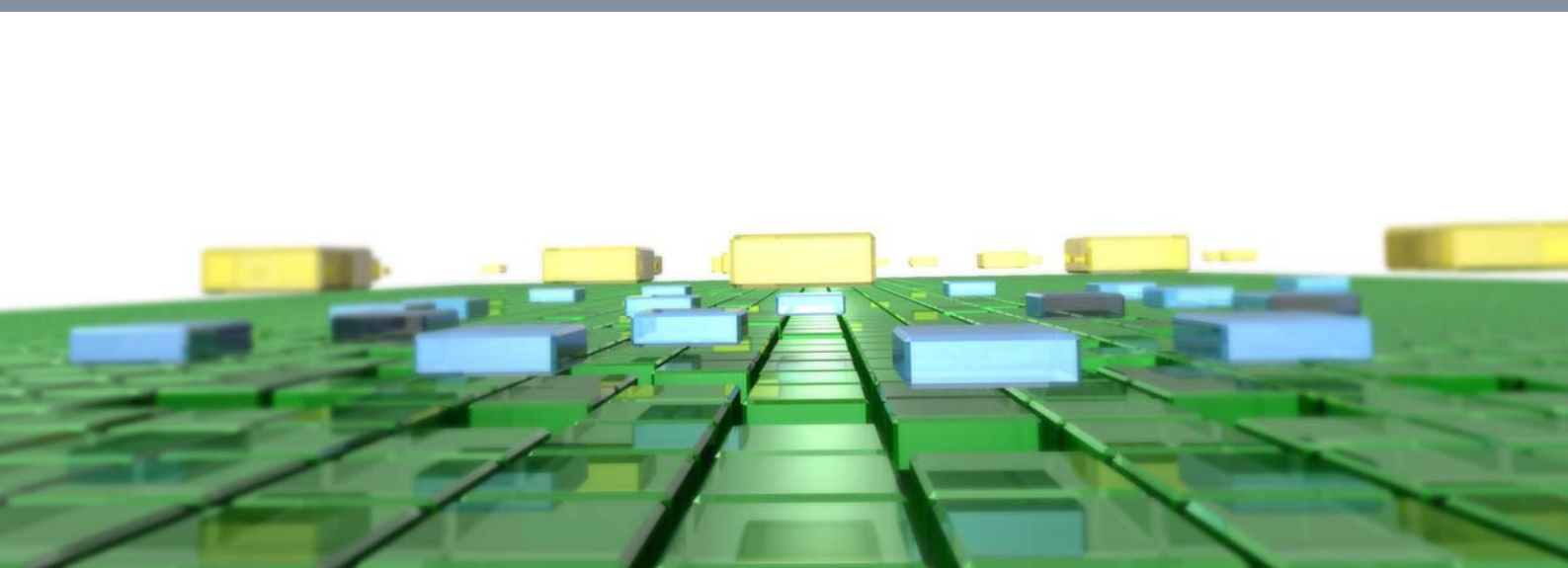


# Bestemmingsplan 'Achtergracht-Groeneweg'

Gemeente Weesp

Vastgesteld





# Bestemmingsplan 'Achtergracht-Groeneweg'

**Gemeente Weesp**

**Vastgesteld**

|                               |                                                                           |
|-------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| Rapportnummer:                | 211X06322.075632_1                                                        |
| Datum:                        | Juni 2014                                                                 |
| Contactpersoon opdrachtgever: | De Grutterij Beleggings- en Financieringsmaatschappij<br>b.v.             |
| Projectteam BRO:              | Jochem Rietbergen, Wanda Blommensteijn,<br>Pascal Hendriks, Jochem Visser |
| Concept:                      | juni 2013                                                                 |
| Voorontwerp                   | oktober 2013                                                              |
| Ontwerp:                      | maart 2014                                                                |
| Vaststelling:                 | 26 juni 2014                                                              |
| Trefwoorden:                  | Bestemmingsplan, beschermd stadsgezicht, detailhan-<br>del                |
| Bron foto kافت:               | BRO Abstract                                                              |
| Beknopte inhoud:              | --                                                                        |

BRO  
Vestiging Amsterdam  
Sarphati Plaza  
Rijnspoorplein 38  
1018 TX Amsterdam  
T +31 (0)20 506 19 99  
E amsterdam@bro.nl



**Toelichting**



## Inhoudsopgave

pagina

|                                                       |           |
|-------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. INLEIDING</b>                                   | <b>5</b>  |
| 1.1 Algemeen                                          | 5         |
| 1.2 Plangebied                                        | 6         |
| 1.3 Opzet van de toelichting                          | 7         |
| <br>                                                  |           |
| <b>2. HET PLANGEBIED</b>                              | <b>9</b>  |
| 2.1 Huidige situatie                                  | 9         |
| 2.2 Vigerend bestemmingsplan                          | 11        |
| 2.3 Planbeschrijving                                  | 13        |
| 2.3.1 Distributieplanologisch onderzoek (dpo)         | 13        |
| 2.3.2 Functioneel programma                           | 14        |
| 2.3.3 Ruimtelijk programma                            | 20        |
| 2.4 Welstand                                          | 22        |
| 2.5 De bebouwing                                      | 23        |
| 2.5.1 Gevelbeeld                                      | 23        |
| 2.5.2 Studie naar schaduwwerking                      | 23        |
| <br>                                                  |           |
| <b>3. BELEIDSKADER</b>                                | <b>25</b> |
| 3.1 Algemeen                                          | 25        |
| 3.2 Rijksbeleid                                       | 25        |
| 3.3 Provinciaal beleid                                | 28        |
| 3.4 Gemeente                                          | 30        |
| <br>                                                  |           |
| <b>4. MILIEU EN LEEFKWALITEIT</b>                     | <b>35</b> |
| 4.1 Inleiding                                         | 35        |
| 4.2 MER                                               | 35        |
| 4.2.1 Inleiding                                       | 35        |
| 4.2.2 Beoordeling noodzakelijkheid m.e.r.-beoordeling | 35        |
| 4.3 Bedrijven en milieuzonering                       | 37        |
| 4.3.2 Toetsing industrielawaai parkeerdek             | 38        |
| 4.4 Akoestische aspecten (weg- en railverkeer)        | 42        |
| 4.4.1 Geluid in relatie tot het plangebied            | 42        |
| 4.4.2 Conclusie                                       | 42        |
| 4.5 Waterparagraaf                                    | 42        |
| 4.5.2 Huidige situatie                                | 42        |
| 4.5.3 Toekomstige situatie                            | 43        |

|                                                        |               |
|--------------------------------------------------------|---------------|
| 4.6 Kabels en leidingen                                | 44            |
| 4.7 Bodemonderzoek                                     | 44            |
| 4.7.1 Bodemonderzoek                                   | 45            |
| 4.7.2 Conclusie                                        | 45            |
| 4.8 Externe veiligheid                                 | 46            |
| 4.8.1 Algemeen                                         | 46            |
| 4.8.2 Externe veiligheid in relatie tot het plangebied | 47            |
| 4.9 Luchtkwaliteit                                     | 50            |
| 4.9.1 Wettelijk kader                                  | 50            |
| 4.9.2 Luchtkwaliteitsonderzoek                         | 51            |
| 4.10 Flora en fauna                                    | 53            |
| 4.10.1 Natuurbescherming                               | 53            |
| 4.10.2 Natuurbeschermingswet - stikstofdepositie       | 53            |
| 4.10.3 Natuurtoets                                     | 54            |
| 4.10.4 Conclusie                                       | 55            |
| 4.11 Archeologie                                       | 56            |
| 4.11.1 Archeologisch onderzoek                         | 56            |
| 4.11.2 Conclusie                                       | 58            |
| 4.12 Cultuurhistorie                                   | 59            |
| <br><b>5. JURIDISCHE VORMGEVING</b>                    | <br><b>63</b> |
| 5.1 Planvorm                                           | 63            |
| 5.2 Systematiek van de planregels                      | 63            |
| 5.2.1 Hoofdstuk 1 Inleidende regels                    | 63            |
| 5.2.2 Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels                    | 64            |
| 5.2.3 Hoofdstuk 3 Algemene regels                      | 65            |
| 5.2.4 Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels             | 66            |
| <br><b>6. UITVOERBAARHEID</b>                          | <br><b>67</b> |
| 6.1 Economische uitvoerbaarheid                        | 67            |
| 6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid                   | 67            |

## **SEPARATE BIJLAGEN**

- Bijlage 1: Bezonningsstudie
- Bijlage 2: Bodemonderzoek
- Bijlage 3: Quicksan externe veiligheid
- Bijlage 4: Luchtkwaliteit
- Bijlage 5: Natuurtoets
- Bijlage 6: Archeologisch onderzoek
- Bijlage 7: Overzicht bevindingen onderzoek beschermde natuurwaarden (AFO)
- Bijlage 8: Pre-wateradvies
- Bijlage 9: Voortoets Natuurbeschermingswet
- Bijlage 10: Akoestisch onderzoek
- Bijlage 11: Reactienota inspraakreacties
- Bijlage 12: Distributie planologisch onderzoek
- Bijlage 13: Nota zienswijzen



# 1. INLEIDING

## 1.1 Algemeen

De locatie Achtergracht/Groeneweg, ook wel bekend als locatie Neerlandia, genoemd naar de voormalige melkfabriek aan de Achtergracht, leent zich voor herontwikkeling. De huidige bebouwing is deels verouderd en niet meer functioneel. De op de plek aanwezige bebouwing en inrichting heeft qua ruimtelijk beeld onvoldoende aansluiting met de fijnkorrelige, historisch bepaalde structuur van de omgeving. Daarnaast heeft de in het plangebied gevestigde supermarkt uitbreidingswensen om ter plaatse een courante fullservice-supermarkt te kunnen exploiteren. De gemeenteraad van Weesp heeft op 29 maart 2007 inhoudelijke kaders vastgelegd waarbinnen de locatie Achtergracht/Groeneweg kan worden herontwikkeld. Deze kaders zijn op 27 juni 2013 heroverwogen en bijgesteld.



Afbeelding 1. Ansichtkaart fabriek Neerlandia (Bron: [www.inoudeansichten.nl](http://www.inoudeansichten.nl))

Het plan bestaat in de huidige vorm uit nieuwbouw met een supermarkt en enkele winkelunits zowel op de begane grond als op de verdieping. Tevens is de bij de supermarkt behorende personeelsruimte op de verdieping gevestigd. Het plan voorziet daarnaast in een parkeerdek op de verdieping en een laad/los-hof op de begane grond. Aan de Groeneweg zal een nieuwe ontsluiting naar het parkeerdek en het laad/los-hof gerealiseerd worden. Het pand gelegen aan de Groeneweg 10 – 14 maakt ook deel uit van het bestemmingsplan.

Om de voorgestane herontwikkeling mogelijk te maken is een bestemmingsplanherziening noodzakelijk.

## 1.2 Plangebied

Het plangebied is gelegen in de gemeente Weesp aan de Achtergracht/Groeneweg en maakt onderdeel uit van het van rijkswege beschermde stadsgezicht. De begrenzing van het plangebied is als volgt: de oostelijke grens wordt gevormd door de Achtergracht, in het zuiden vormt de Groeneweg de plangrens, de westelijke plangrens wordt gevormd door de achtertuinten van de woningen gelegen aan de Singel en in het noorden wordt het gebied begrensd door de tuinen aan de Emmastraat.



Afbeelding 2. Ligging plangebied (bron: Image © Aerodata International Surveys, © 2009 Google)

Het plangebied omvat de volgende kadastrale percelen:

| Kadastrale aanduiding     | Opp (m²)     |
|---------------------------|--------------|
| Weesp A 4760              | 371          |
| Weesp A 4991              | 4.163        |
| Weesp A 5061              | 989          |
| Weesp A 4989              | 28           |
| Weesp A 5398              | 27           |
| Weesp A 5132              | 420          |
| Weesp A 5060 (ged.)       | ntb          |
| <i>Totale oppervlakte</i> | <i>5.998</i> |

### 1.3 Opzet van de toelichting

In hoofdstuk 2 wordt de bestaande situatie omschreven. Hoofdstuk 3 behandelt het beleidskader. Het milieu en de leefkwaliteit in relatie tot de ontwikkeling wordt in hoofdstuk 4 omschreven. Hoofdstuk 5 behandelt de juridische vormgeving, waarna in hoofdstuk 6 de economische uitvoerbaarheid wordt beschreven. Tot slot wordt in hoofdstuk 7 de maatschappelijke uitvoerbaarheid aangetoond.



## 2. HET PLANGEBIED

### 2.1 Huidige situatie

In de huidige situatie is het plangebied vrijwel geheel verhard en voor ongeveer 50% bebouwd. Op één van de percelen is een supermarkt gevestigd. Tevens staan op de te ontwikkelen locatie de voormalige brandweerkazerne (aan de Achtergracht 64a) en de panden Groeneweg 10 - 16. Het bestaande parkeerterrein (met 71 parkeerplaatsen) behoort eveneens tot het plangebied. In genoemde panden is, naast de supermarkt nog een aantal andere winkels gevestigd, deze betreffen een fietsenmaker, een slijterij, een bloemist, een dierspeciaalzaak en een vishandel. Het transformatorhuis van de Nuon maakt eveneens deel uit van het plangebied. De totale oppervlakte van het plangebied is circa 5.998 m<sup>2</sup>. Onderstaande foto's geven een beeld van de huidige situatie in het plangebied.



Afbeelding 3. Het plangebied gezien vanaf de Groeneweg.

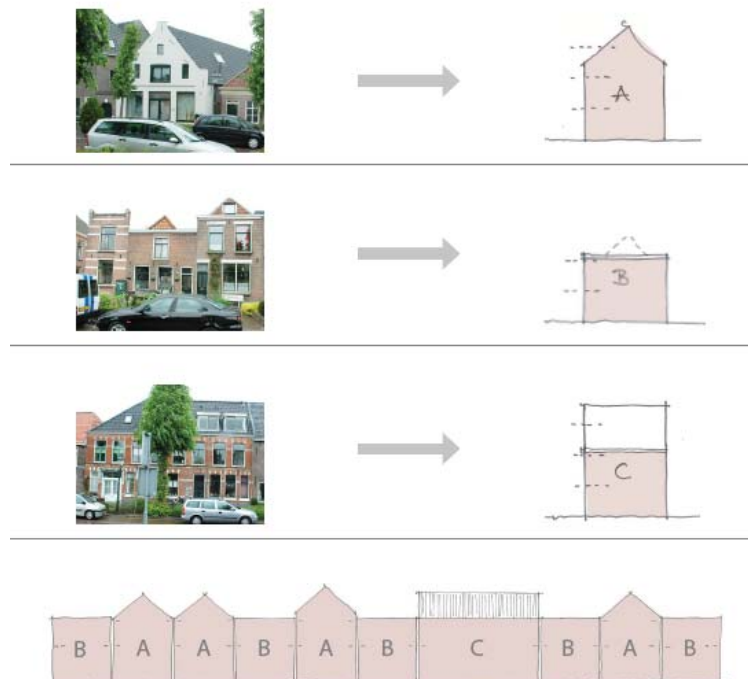


Afbeelding 4. De omgeving van het plangebied gezien vanaf het kruispunt Achtergracht/Groeneweg.



Afbeelding 5 en 6. Het plangebied gezien vanaf de Achtergracht.

De omgeving van het plangebied bestaat in hoofdzaak uit woningen met enkele kleine winkels. De bebouwing bestaat aan de oost- en zuidzijde uit kleinschalige klassieke bebouwing (onderdeel van het beschermd stadsgezicht) waarin hoofdzakelijk woningen zijn gevestigd. In de meeste gevallen is er sprake van 2 bouwlagen (begane grond en een verdieping) en een kap. De bebouwing is zeer gevarieerd qua bouwvorm, kapvorm, bouwhoogte en architectonische uitstraling.



Afbeelding 7. Veel variatie in bouw en kappen in de directe omgeving.

In paragraaf 4.12 wordt nader ingegaan op het beschermd stadsgezicht en cultuurhistorie.

Zoals aangegeven bevinden zich in de nabijheid van het plangebied enkele winkels. Het plangebied is daarnaast op loopafstand gelegen van voorzieningen als restaurants, winkels, een kerk en het gemeentehuis. Het plangebied fungeert met zijn parkeerterrein en de aanwezige supermarkt als bronpunt voor het winkelgebied in het centrum van Weesp.

## 2.2 Vigerend bestemmingsplan

De ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan 'Stedelijk Gebied', vastgesteld d.d. 27 juni 2013. In het bestemmingsplan 'Stedelijk Gebied' is de feitelijke situatie conserverend bestemd en heeft het plangebied de volgende bestemmingen:

- 'Centrum': deze bestemming rust op het grootste gedeelte van het plangebied (supermarkt, winkels aan de Achtergracht en achterliggend parkeerterrein).
- 'Detailhandel': deze bestemming ligt op de winkelpanden en -percelen aan de Groeneweg.
- 'Maatschappelijk': deze bestemming rust op de brandweerkazerne en bijbehorend perceel.
- 'Waarde – Archeologie': deze dubbelbestemming is opgenomen ter bescherming van potentiële archeologische waarden
- 'Waarde – Beschermd stadsgezicht': deze dubbelbestemming is opgenomen ter bescherming van de karakteristieke waarden van het beschermde stadsgezicht.



Afbeelding 8: uitsnede bestemmingsplan "Stedelijk Gebied" (bron [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl))

Onderstaand is per bestemming een beschrijving gegeven van de voor deze analyse relevante juridisch-planologische mogelijkheden. De beide dubbelbestemmingen zijn buiten beschouwing gelaten, aangezien deze één op één in het nieuwe bestemmingsplan voor de ontwikkeling overgenomen worden.

### **Centrum**

Binnen deze bestemming zijn de gronden op de begane grond bestemd voor detailhandel en horeca als ondergeschikte functie. De horeca als ondergeschikte functie mag niet meer bedragen dan 40% per pand met een maximum van 30 m<sup>2</sup>. Daarnaast is wonen op de verdieping (inclusief een aan huis gebonden beroep of bedrijf) toegestaan, met dien verstande dat het aantal woningen niet mag toenemen. Daarnaast is aangegeven dat horeca is toegestaan 'al dan niet ter plaatse van de aanduiding 'horeca''. In de bestemmingsplantoelichting is aangegeven dat bestaande horecavoorzieningen aangeduid zijn en daarbij voor horeca een specifieke regeling opgenomen is in de bijlage bij de regels waarbij is aangegeven hoeveel panden in een bepaalde horeca-categorie mogen vallen. Hieruit blijkt dat er geen horeca is toegestaan binnen het plangebied, anders dan ondergeschikt bij detailhandel.

Hoofdgebouwen zijn uitsluitend toegestaan binnen het bouwvlak. Hierop is een uitzondering gemaakt ten behoeve van de detailhandelfunctie, welke wel buiten het bouwvlak gebouwd mag worden mits het in 1 bouwlaag uitgevoerd wordt. De goot- en bouwhoogte van hoofdgebouwen binnen het bouwvlak mag niet meer bedragen dan de bestaande goot- en bouwhoogte. De bestaande bouwhoogte van de supermarkt aan Achtergracht 70 bestaat deels uit 1 bouwlaag met kap (noordelijk deel) en deels uit twee bouwlagen, plat, met aflopend dak aan de achterzijde. Het pand aan Achtergracht 68 bestaat uit 1 bouwlaag met drie kleine kapjes.

Buiten het bouwvlak mogen voorts beperkt bijgebouwen (waaronder aan- en uitbouwen) gebouwd worden. Daarnaast mogen beperkt bouwwerken, geen gebouwen gebouwd worden.

### **Detailhandel**

Op de gronden met de bestemming 'Detailhandel' is detailhandel toegestaan. Uitsluitend op de verdieping is een woonfunctie mogelijk, al dan niet met een daarbij behorend beroep of bedrijf aan huis, met dien verstande dat het bestaande aantal woningen niet meer uitgebreid mag worden.

Hoofdgebouwen zijn uitsluitend toegestaan binnen het bouwvlak. De goot- en bouwhoogte van gebouwen binnen het bouwvlak mag niet meer bedragen dan de bestaande goot- en bouwhoogte. Momenteel staat ter plaatse een pand bestaande uit 1 bouwlaag met klein kapje, dus circa 3 meter goothoogte en 3,5 meter nokhoogte.

Buiten het bouwvlak mogen voorts beperkt bijgebouwen (waaronder aan- en uitbouwen) gebouwd worden. Daarnaast mogen beperkt bouwwerken, geen gebouwen gebouwd worden.

### ***Maatschappelijk***

Deze gronden zijn bestemd voor maatschappelijke doeleinden met detailhandel en horeca als ondergeschikte functies. Onder maatschappelijke voorzieningen wordt verstaan: educatieve, sociaal-medische en levensbeschouwelijke voorzieningen, voorzieningen ten behoeve van sport en sportieve recreatie en voorzieningen ten behoeve van openbare dienstverlening en daarmee gelijk te stellen sectoren, met ondergeschikte horeca ten dienste van deze voorzieningen.

Hoofdgebouwen zijn uitsluitend toegestaan binnen het bouwvlak. De goot- en bouwhoogte van hoofdgebouwen binnen het bouwvlak mag niet meer bedragen dan de bestaande goot- en bouwhoogte. Dat is twee lagen met plat dak.

## **2.3 Planbeschrijving**

In deze paragraaf wordt het plan beschreven. Achtereenvolgens is ingegaan op het met het plan mogelijk gemaakte functionele programma en het ruimtelijke programma. In de eerste subparagraaf is aangegeven welke functies er komen, wat de omvang van deze functies is, hoe de ontsluiting, het laden en lossen en het parkeren is opgelost. In de paragraaf over het ruimtelijke programma is ingegaan op de passendheid van de met het plan mogelijk gemaakte bouwvolumes in de omgeving in het algemeen en het beschermd stadsgezicht in het bijzonder.

### **2.3.1 Distributieplanologisch onderzoek (dpo)**

Om inzicht te krijgen in de distributieplanologische ruimte in Weesp is een dpo<sup>1</sup> uitgevoerd. Dit dpo is als bijlage toegevoegd, in deze paragraaf wordt de essentie van het dpo weergegeven.

In het dpo is aangetoond dat, rekening houdend met groei van de bevolking, toename van de internetverkoop en een toename van de attractie van het centrum van Weesp als gevolg van de herontwikkeling van de locatie Achtergracht- Groeneweg, er een marktruimte ontstaat van circa 5.000 m<sup>2</sup> wvo. Dit is ruim voldoende voor de realisatie van het project. De herontwikkeling van de locatie Achtergracht/Groeneweg heeft een positieve impact op het functioneren van het centrumgebied. Enerzijds wordt ruimte gerealiseerd voor het toevoegen van nieuwe grotere winkels (momenteel ondervertegenwoordigd in het centrumgebied). Anderzijds krijgt de locatie door haar herontwikkeling een sterkere bronpuntfunctie voor centrumbezoek.

---

<sup>1</sup> BRO, DPR Achtergracht/Groeneweg, rapportnummer 211X06322.080337\_1, datum 19 mei 2014

Vanuit beleidsmatig oogpunt wordt nog vermeld dat de herontwikkeling van de Achtergracht-Groeneweg zowel in de detailhandelsvisie uit 2007, als in de Structuurvisie Weesp 2013-2030 en in de regionale detailhandelsvisie van de Gooi en Vechtstreek wordt genoemd.

### 2.3.2 Functioneel programma

Het plangebied bestaat uit twee deelgebieden: de Achtergracht en de Groeneweg waarvoor elk een eigen programma is opgesteld.

#### *Achtergracht*

Binnen de door de gemeente Weesp gestelde kaders, de mogelijkheden van de locatie en de wensen van de initiatiefnemers is het volgende richtprogramma vastgesteld:

| Niveau                    | Functie                                            | Oppervlakte m <sup>2</sup> bvo |
|---------------------------|----------------------------------------------------|--------------------------------|
| Begane grond              | Commerciële ruimten, waaronder supermarkt(en)      | ca. 3.735                      |
|                           | Trappenhuis/lift trafo                             | ca. 90                         |
| 1 <sup>e</sup> verdieping | Commerciële ruimten en personeelsruimte(n)         | ca. 640                        |
|                           | Parkeerdek exclusief hellingbaan                   | ca. 3.115                      |
|                           | Trappenhuis/ lift/ winkelwagens                    | ca. 75                         |
|                           | <i>Totaal</i>                                      | <i>ca. 7.375</i>               |
|                           | <b>Totaal winkels (inclusief personeelsruimte)</b> | <b>ca. 4.375</b>               |

Om het parkeerdek/ -hof te kunnen bereiken is tussen de Groeneweg 14 en 18 een ontsluiting voorzien. Deze ontsluiting is tevens bedoeld voor de laad- en losplek. De ontsluiting wordt zodanig ingericht dat de auto's voor het winkelend publiek en de vrachtwagens voor het laden en lossen van elkaar worden gescheiden. De ontsluiting heeft een breedte van maximaal 13 meter. Hiermee is de ontsluiting goed toegankelijk voor vrachtwagens en hulpdiensten. De afbeelding 10 laat zien dat de laad- en losplek goed toegankelijk is voor vrachtwagens, en dat er voldoende manoeuvreerruimte is. De looproute voor klanten van de fietsenwinkel aan de Achtergracht nummer 18 wordt middels een hekwerk gescheiden van het autoverkeer, hiermee is sprake van een veilige situatie. Hiermee voldoet de ontsluiting

De hoogte van de muur bij het parkeerdek wordt 5,52 m + peil. Bovenop deze muur wordt een scherm van 60 centimeter geplaatst. Dit maakt dat vanaf het parkeerdek de afscheiding circa 1,80 m hoog wordt. Op deze wijze wordt het zicht op de omliggende tuinen beperkt. Uit de bezonningsstudie (zie bijlage 1) blijkt dat de schaduwwerking marginaal toeneemt en er geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Op verdieping van de bouwmassa aan de Achtergracht zijn tevens ruimten voor maatschappelijke en dienstverlenende functies mogelijk gemaakt, welke een entree op begane grond kunnen hebben. Deze mogelijkheid is geboden omwille van flexibiliteit in de verhuurmogelijkheden.

### *Groeneweg*

Ter plaatse van de Groeneweg 10 – 14 is eveneens een bouwvlak opgenomen. Hiermee ontstaat de mogelijkheid voor renovatie en beperkte uitbreiding van de bestaande winkel. De ruimte voor detailhandel bedraagt circa 238 m<sup>2</sup>. Ook voor dit pand geldt dat de kapvorm aansluit bij naastgelegen panden en dat er qua verschijningsvorm een architectuurbeeld wordt voorgesteld zoals aan de Achtergracht. De dubbelbestemming 'Waarde – Beschermd Stadsgezicht', waarborgt deze afstemming.

### **Parkeren**

Om bij toekomstige ontwikkelingen de juiste parkeersituatie te creëren zijn door de gemeenteraad, in het kader van het vaststellen van de Parkeernota op 27 september 2007, normen vastgesteld. Eén van de uitgangspunten die de gemeente hierin hanteert is dat een nieuwe ontwikkeling geen parkeerproblemen in de omgeving mag veroorzaken. Dit betekent dat de beoogde herontwikkeling Achtergracht/ Groeneweg hieraan wordt getoetst.



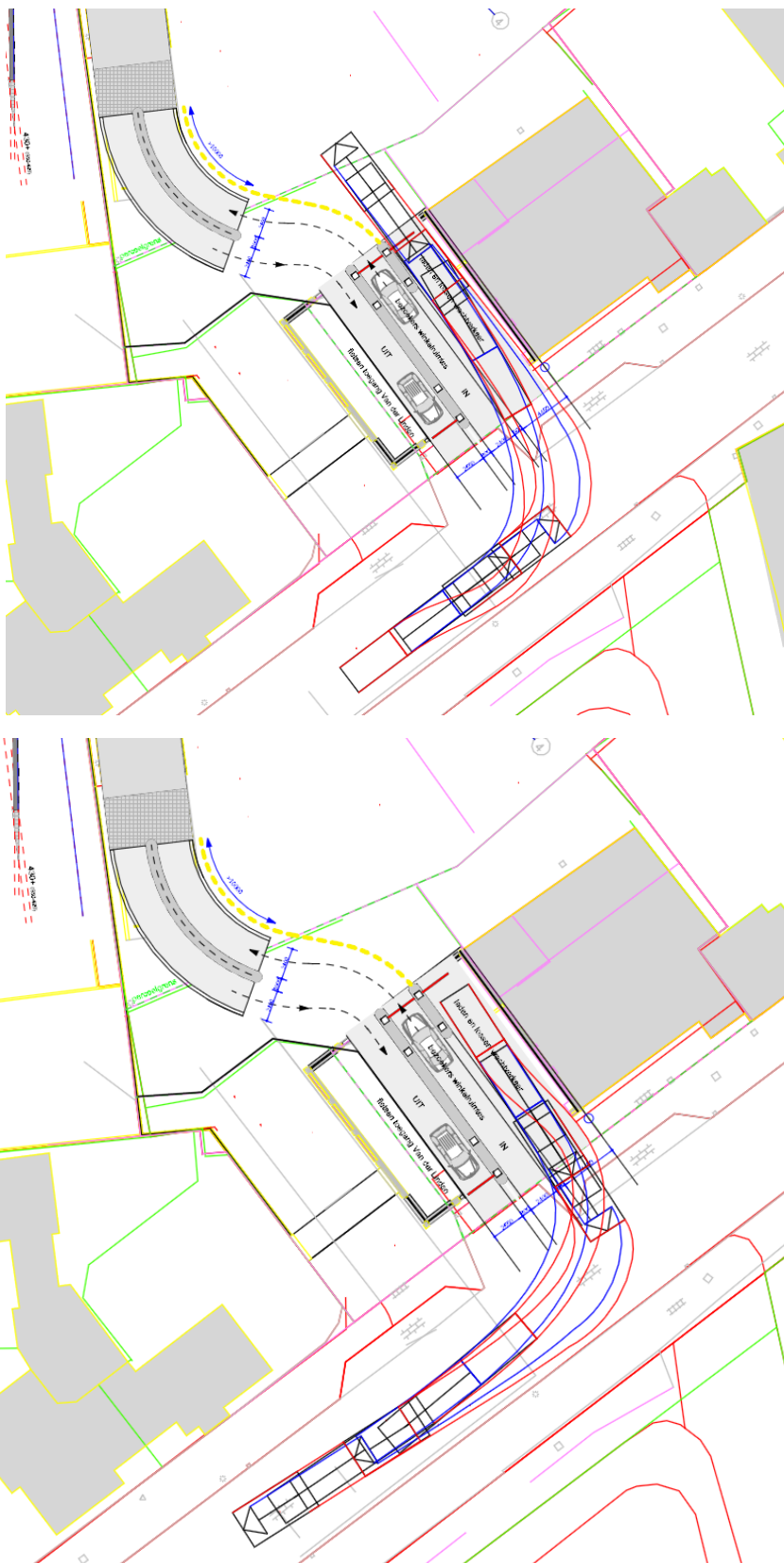
Afbeelding 9. Aanzicht gevels gelegen aan de Groeneweg. Van links naar rechts: Groeneweg 18 (dit pand valt niet onder voorliggend bestemmingsplan) – de open ruimte bedoeld voor ontsluiting - panden Groeneweg 10 – 14.

Om dit te onderzoeken moet niet alleen gekeken worden naar het verschil in de huidige en toekomstige parkeervraag, maar ook naar de huidige parkeercapaciteit in relatie tot de nieuwe capaciteit.

### *Richtprogramma*

Het herontwikkelingsplan bestaat uit:

- het toevoegen van commerciële functies aan de Achtergracht (toevoeging in totaal ca. 4.375 m<sup>2</sup> - 2.674 m<sup>2</sup> = 1.701 m<sup>2</sup> bvo commercieel);
- het toevoegen van detailhandel aan de Groeneweg 10-14 (toevoeging in totaal ca. 18 m<sup>2</sup> bvo detailhandel);
- het slopen van brandweerkazerne (358 m<sup>2</sup> bvo brandweerkazerne en sloop twee wooneenheden);
- het realiseren van een parkeerdek met circa 121 plaatsen en parkeervoorzieningen in het laad- en loshof (circa 9). Eventueel kunnen er nog 5 parkeerplaatsen langs de Achtergracht worden gerealiseerd. In totaal kunnen maximaal circa 135 parkeerplaatsen worden toegevoegd.



Afbeelding 10. Entree (boven) en uitrit met een Euro-trailer.

### *Consequenties voor beschikbaar aantal parkeerplaatsen huidige situatie*

De ontwikkeling vindt plaats in het gebied tussen de Achtergracht en de Groeneweg. Als gevolg van de nieuwbouw zullen 71 parkeerplaatsen op het huidige parkeerterrein bij de supermarkt verdwijnen.

### *Parkeerbehoefte en -balans huidige functies*

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte van de huidige functies in het plangebied is gekeken naar een combinatie van de feitelijke en planologische situatie.

Voor de huidige massa's in het plangebied zijn op de verbeelding van het bestemmingsplan 'Stedelijk gebied' twee bouwvlakken opgenomen. Dit bestemmingsplan maakt op de planlocatie circa 3.032 m<sup>2</sup> bvo aan bebouwing mogelijk.

De Parkeernota Weesp 2007-2017 geeft aan wat de parkeernorm voor de verschillende functies in het centrumgebied is. Met betrekking tot detailhandel wordt een parkeernorm van 3,5 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo gehanteerd. De brandweerkazerne is als een arbeidsextensieve/bezoekersextensieve functie te karakteriseren. Met betrekking tot deze functie wordt een parkeernorm van 0,5 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo gehanteerd.

De brandweerkazerne die in de huidige situatie onderdeel is van het plangebied heeft de bestemming 'Maatschappelijk'. De overige panden hebben de bestemming 'Centrum' of 'Detailhandel'. Binnen de bestemming 'Centrum' is het eveneens mogelijk om detailhandel te realiseren.

De totale oppervlakte van de bouwvlakken van de planlocatie (Achtergracht) waarbinnen detailhandelsfuncties mogelijk zijn bedraagt circa 2.674 m<sup>2</sup> bvo. Dit betekent een normaantal van 94 parkeerplaatsen in de huidige situatie. De detailhandelsfunctie gevestigd in het pand Groeneweg 10 – 14 heeft een oppervlakte van circa 221 m<sup>2</sup>, dit leidt tot een normaantal van 8 parkeerplaatsen. Voor de brandweerkazerne (circa 358 m<sup>2</sup> bvo) is het normaantal 2 parkeerplaatsen. Boven de kazerne zijn twee wooneenheden gesitueerd. Voor woningen in het middensegment is een parkeernorm van 1,3 parkeerplaatsen per woning.

|                                     | Eenheid              | Parkeernorm                       | Parkeerbehoefte |
|-------------------------------------|----------------------|-----------------------------------|-----------------|
| <b>Detailhandel/centrumfuncties</b> | 2.674 m <sup>2</sup> | 3,5 pp per 100 m <sup>2</sup> bvo | 94              |
| <b>Groeneweg 10 - 14</b>            | 221 m <sup>2</sup>   | 3,5 pp per 100 m <sup>2</sup> bvo | 8               |
| <b>Brandweerkazerne</b>             | 358 m <sup>2</sup>   | 0,5 pp per 100 m <sup>2</sup> bvo | 2               |
| <b>Woningen</b>                     | 2                    | 1,3 pp per woning                 | 3               |
| <b>Totaal</b>                       |                      |                                   | <b>107</b>      |

Tabel: parkeerbehoefte bestaande functies

Op de terreinen behorende bij panden van de planlocatie zijn feitelijk 71 parkeerplaatsen aanwezig. Langs de Groeneweg 10 – 14 zijn 2 parkeerplaatsen aanwezig. Dat betekent

dat er in de huidige situatie op eigen terrein een tekort van 34 (107 - 71) parkeerplaatsen is. Kennelijk wordt deze 'restbehoefte' in de omliggende openbare ruimte, langs de Groeneweg en Achtergracht, opgevangen en gereguleerd.

#### *Parkeerbehoefte en -balans nieuwe situatie*

Met onderhavig bestemmingsplan wordt de gewenste toekomstige situatie juridisch-planologisch geregeld. De totale oppervlakte beschikbaar voor de detailhandelsfuncties bedraagt circa 4.375 m<sup>2</sup> aan de Achtergracht en circa 239 m<sup>2</sup> voor de Groeneweg. Hiermee komt de totale oppervlakte detailhandelsfuncties op 4.375 + 239 = 4.614 m<sup>2</sup>. Dit leidt tot een nominale parkeerbehoefte van 162 parkeerplaatsen.

|                                     | Eenheid              | Parkeernorm                       | Parkeerbehoefte |
|-------------------------------------|----------------------|-----------------------------------|-----------------|
| <b>Detailhandel/centrumfuncties</b> | 4.614 m <sup>2</sup> | 3,5 pp per 100 m <sup>2</sup> bvo | 162             |

Tabel: parkeerbehoefte nieuwe situatie

Bij het vaststellen van de verkeersgeneratie en parkeerdruk dient in principe alleen de toename aan verkeer te worden bepaald. Aangezien er zowel nieuwe functies bij komen, maar ook bestaande functies zullen verdwijnen, mag de parkeerdruk veroorzaakt door de te amoveren bebouwing en functies in mindering worden gebracht op de behoefte veroorzaakt door de toevoeging van functies. Immers gaat het erom dat aangetoond wordt dat met het nieuwe plan de parkeerdruk niet onevenredig zal toenemen en daarmee zou kunnen leiden tot onacceptabele ruimtelijke ordening.

De verschillen in parkeerbehoefte per functie staan in de volgende tabel:

|                                               | Parkeerbehoefte bestaand | Parkeerbehoefte nieuw | Vershil |
|-----------------------------------------------|--------------------------|-----------------------|---------|
| <b>Detailhandel (incl. Groeneweg 10 – 14)</b> | 102                      | 162                   | 60      |
| <b>Brandweerkazerne</b>                       | 2                        | 0                     | -2      |
| <b>Woningen</b>                               | 3                        | 0                     | -3      |
| <b>Totaal</b>                                 | 107                      | 162                   | 55      |

Om geen extra parkeerdruk te krijgen ten opzichte van de huidige situatie zouden er dus 55 extra parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd moeten worden.

#### *Parkeercapaciteit nieuwe situatie*

Het plan kan in de nieuwe situatie voorzien in circa 121 parkeerplaatsen op het parkeerdek en maximaal circa 9 in het laad- en loshof. Eventueel kunnen er nog 5 parkeerplaatsen langs de Achtergracht worden gerealiseerd. In totaal kunnen maximaal circa 135 parkeerplaatsen worden toegevoegd. Er verdwijnen 71 parkeerplaatsen, waardoor er netto 64 parkeerplaatsen extra gerealiseerd kunnen worden. Er worden maximaal 9 nieuwe parkeerplaatsen meer toegevoegd dan nodig is. Daarmee is aangetoond dat aan de parkeernorm voldaan kan worden.

### Verkeersaantrekkende werking

De toename aan functies zorgen voor extra verkeer. De berekening van de verkeersgeneratie van de huidige functies is gebaseerd op CROW kengetallen.<sup>2</sup> De rekenformules van het CROW gaan uit van een minimum en maximum en deze hebben een behoorlijke bandbreedte.

Gezien de ligging van Weesp ten opzichte van de omliggende sterk verstedelijkte regio's van Amsterdam, 't Gooi en Almere kan gesteld worden dat het hoofdwinkelgebied van Weesp is in te delen in de één van de categorieën 'sterk of matig stedelijk'. De verkeersgeneratie van binnensteden of hoofdwinkelcentra voor kernen van 20.000 tot 30.000 inwoners ligt volgens de CROW-publicatie tussen de 26,0 en 35,2 motorvoertuigen per etmaal. De parkeervoorziening die met onderhavig plan wordt mogelijk gemaakt is mede bedoeld om de parkeervraag van een supermarkt op te vangen. Supermarkten kennen gemiddeld genomen een relatief korte bezoektijd en hoge frequentie. Vandaar dat voor de berekeningen uitgegaan wordt van de kencijfers aan de bovenkant van de bandbreedte. Omdat er niet alleen sprake is van een toevoeging, maar ook van amovering van functies, is in de berekeningen uitgegaan van een saldering tussen de bestaande verkeersaantrekkende werking en de nieuwe.

Tabel: verkeersaantrekkende werking bestaande functies

|                          | Eenheid              | Verkeersgeneratie (norm)           | Aantallen<br>mtv/etmaal |
|--------------------------|----------------------|------------------------------------|-------------------------|
| <b>Detailhandel</b>      | 2.674 m <sup>2</sup> | 35,2mvt per 100 m <sup>2</sup> bvo | 941                     |
| <b>Groeneweg 10-14</b>   | 221 m <sup>2</sup>   | 35,2mvt per 100 m <sup>2</sup> bvo | 78                      |
| <b>Brandweerkazerne*</b> | 358 m <sup>2</sup>   | 4,4 mvt per 100 m <sup>2</sup> bvo | 16                      |
| <b>Woningen</b>          | 2                    | 5,5 mvt per woning                 | 11                      |
| <b>Totaal</b>            |                      |                                    | <b>1.046</b>            |

\* = Er zijn geen afzonderlijke normen voor een brandweerkazerne. Deze functie wordt voor de berekening gezien als 'bedrijf, arbeidsextensief'

Tabel: verkeersaantrekkende werking nieuwe situatie

|                                                 | Eenheid              | Verkeersgeneratie (norm)            | Aantallen<br>mtv/etmaal |
|-------------------------------------------------|----------------------|-------------------------------------|-------------------------|
| <b>Detailhandel (incl.<br/>Groeneweg 10-14)</b> | 4.614 m <sup>2</sup> | 35,2 mvt per 100 m <sup>2</sup> bvo | 1624                    |

<sup>2</sup> CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', oktober 2012.

De verschillen in verkeersgeneratie per functie staan in de volgende tabel:

|                                             | Verkeersgeneratie bestaand | Verkeersgeneratie nieuw | Vershil |
|---------------------------------------------|----------------------------|-------------------------|---------|
| <b>Detailhandel</b> (incl. Groeneweg 10-14) | 1.019                      | 1624                    | 605     |
| <b>Brandweerkazerne</b>                     | 16                         | 0                       | -16     |
| <b>Woningen</b>                             | 11                         | 0                       | -11     |
| <b>Totaal</b>                               | 1.046                      | 1624                    | 578     |

Binnen de verkeersstructuur van de kern Weesp (en omgeving) heeft de Groeneweg de functie van erfontsluitingsweg (gedeeltelijk 30, gedeeltelijk 50 km/h, voorrangskruisingen). Er zullen op de Groeneweg circa 6.459 mvt/etmaal<sup>3</sup> worden afgewikkeld. Uitgaande van een gelijke verdeling van verkeer over beide wegvakken, zal een toename van 578/2 = 289 mvt/etmaal per wegvak gelijk zijn aan 4,5% voor het wegvak Groeneweg, richting Stadhuis, respectievelijk 4,5% voor het wegvak Groeneweg richting CJ v. Houtenlaan en daarmee marginaal.

Er worden als gevolg van de beoogde ontwikkeling geen problemen verwacht in de verkeersafwikkeling. Kortom: het plan leidt niet tot een onacceptabele toename.

### 2.3.3 Ruimtelijk programma

Het plangebied is gelegen in een gevoelige omgeving, die is aangewezen als beschermd stadsgezicht volgens de Monumentenwet 1988. Daarom is het belangrijk dat het plan, voor wat de mogelijk gemaakte bouwvolumes betreft, past in het straatbeeld. Hierbij wordt gelet op situering en parcellering, passende dakvormen en aansluitingen op belendingen. Voor zowel het deelgebied Achtergracht als het deelgebied Groeneweg zijn deze aspecten van toepassing, zij het in een andere orde. Ten aanzien van de achtergrond van de hierna te beschrijven onderdelen wordt verwezen naar de paragraaf 4.12 over de cultuurhistorische aspecten van het plangebied.

#### Situering en parcellering:

Uit de cultuurhistorische paragraaf blijkt, dat de opbouw van de straatgevels niet moet bestaan uit één gesloten, eenvormig front, maar dat een duidelijke geleiding zichtbaar moet zijn, waardoor er verschillende straatgevels naast elkaar lijken te ontstaan en de bebouwing opgebouwd lijkt uit kleinere volumes, zoals die elders in het beschermd stadsgezicht voorkomen. Dit aspect geldt zowel voor de bebouwingswand aan de Achtergracht als het pand aan de Groeneweg.

#### Passende bouwhoogten en volumes:

Uit de redengevende omschrijving van de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht blijkt dat het plangebied als onderdeel van de binnenstad van Weesp gekenmerkt wordt door bescheiden bouwvolumes van 2 tot 2½ bouwlagen in een afwisselende opbouw. Deze

<sup>3</sup> Telgegevens gemeente Weesp 2011

opzet wordt ook in het nieuwe plan gerealiseerd: de buitengevels hebben een gelede opbouw, waarbij schijnbaar kleine bouwvolumes naast elkaar zijn gezet, met afwisselend topgevels, langskappen en platte daken.

#### Achtergracht:

Bebouwingswand: in beginsel maximaal 2 lagen + kap. De maximaal toegestane goothoogte bepaald op 8 meter en de bouwhoogte op 12 meter. Op het achterterrein mag 1 laag worden gerealiseerd, plat met daarbovenop ruimte voor dakparkeren.

#### Groeneweg:

Een tot 2 lagen met kap, maar gezien schaal van belendingen moet goothoogte en bouwhoogte beperkt zijn, daarom is gekozen voor maximaal 6 en 10 meter.

#### Passende dakvormen:

Een wezenlijk kenmerk van de bebouwing in het beschermd stadsgezicht is dat de dakvormen niet gelijkvormig zijn, of bestaan uit allemaal dwarskappen, maar dat er sprake is van een zekere afwisseling van dakvormen. Aan de Groeneweg zijn onder andere stadsboerderijen met bijvoorbeeld mansardekappen gelegen. Aan de C.J. van Houtenlaan liggen onder andere stadsvilla's met verschillende kapvormen en aan de Breedstraat is er meer stedelijke bebouwing overwegend zadeldaken. Ook in het onderhavige project zal een zekere afwisseling van kapvormen (zadeldaken, sommige dwars, andere langs, enkele plat afgedekte daken) worden gerealiseerd.

Topgevels ontstaan als een zadeldak dwars op de as van de straat wordt gerealiseerd. Om de waardevolle historische afwisseling te behouden is - in geval van een topgevel - een goothoogte van 8 meter aan de Achtergracht toegestaan.

#### Aansluitingen op de belendingen:

Een belangrijk aspect is ook de aansluiting met de belendingen. Aan de noordzijde van de bebouwingswand aan de Achtergracht is de bouwhoogte gereduceerd (bouwhoogte, inclusief eventuele kap, maximaal 8 meter) om zo een logische overgang naar het betreffende buurperceel Achtergracht 62 te verkrijgen.



Afbeelding 11. Zicht op pand Achtergracht 62 (bron: maps.google.nl)

#### Overige aspecten

Sommige van de hiervoor genoemde aspecten zijn niet of nauwelijks te kwantificeren (parcellering, afwisseling etc.) of nauwkeurig op de verbeelding weer te geven. Toch dienen zij mee te wegen bij het toetsen van bouwplannen. Daarom worden zij opgenomen in de regels van de dubbelbestemming 'Waarde - Beschermd stadsgezicht'. Voor de toetsing van deze aspecten wordt het advies van de welstands-/monumentencommissie gevraagd.

## **2.4 Welstand**

Zoals reeds aangegeven is het plangebied gelegen in het beschermd stadsgezicht van Weesp. Bij het ontwerp van de ontwikkeling is hier aandacht aan besteed c.q. rekening mee gehouden door qua vormgeving, bouwmassa, parcellering en materiaalgebruik aansluiting te zoeken bij de bestaande bebouwing aan de Achtergracht en de Groeneweg. Het uitgangspunt hierbij is dat de Groeneweg daarbij eenzelfde beeldkwaliteit krijgt als de Achtergracht. Hoewel ten finale een toets aan de welstandsnota pas in het kader van de omgevingsvergunningaanvraag zal plaatsvinden, is wel van belang dat de stedenbouwkundige aspecten van welstand (vorm van de bouwmassa, verhoudingen in schaal, kapvorm en -hoogte) gedragen worden door de commissie en planologisch kunnen worden doorvertaald in onderhavig bestemmingsplan. Het plan is dan ook aan de welstand- en monumentencommissie voorgelegd. De commissie heeft een positief advies gegeven over het plan.

## 2.5 De bebouwing

In de volgende afbeeldingen is een aantal impressies van de ontwikkeling opgenomen. Hoe het plan er definitief uit komt te zien wordt duidelijk bij het aanvragen van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. Het bestemmingsplan kent een flexibele regeling (zie hoofdstuk 5 en de planregels) waarmee enerzijds invulling wordt gegeven aan de uitgangspunten, zoals deze zijn geformuleerd door de raad van Weesp, anderzijds biedt het plan flexibiliteit waarbinnen de architect een bepaalde mate van vrijheid heeft.

### 2.5.1 Gevelbeeld<sup>4</sup>

Uit de afbeeldingen 12 en 13 wordt duidelijk dat er veel aandacht wordt besteed aan de inpassing van het plan in het beschermde dorpsgezicht. Dit blijkt onder meer uit het gevarieerde gevelbeeld dat recht doet aan variëteit aan gevels in de directe omgeving van het plangebied.



Afbeelding 12. Concept uitwerking gevels aan de Achtergracht.



Afbeelding 13. Concept uitwerking façade achterzijde.

### 2.5.2 Studie naar schaduwwerking

Er is in het kader van een zorgvuldige belangenafweging onderzoek gedaan naar de effecten qua bezonning en schaduwwerking van de geprojecteerde bouw op de belendende panden en percelen.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> In de schetsen waarin de gevelbeelden getoond worden, is nog geen rekening gehouden met een lagere aanzet van de gevels richting de belendingen (m.n. Achtergracht 62).

<sup>5</sup> Studie naar schaduwwerking, Achtergracht - Groeneweg te Weesp, BRO Boxtel, 20 mei 2014 (nummer: 211x06322)

### **Invloed bezonning op de percelen**

Uit het onderzoek blijkt dat de invloed van de maximale bouwenvelop van het nieuwe bestemmingsplan ten opzichte van de maximale bouwenvelop van het vigerend bestemmingsplan nihil is. Van de 30 onderzochte percelen blijft bij 13 woningen de situatie ongewijzigd. Voor 6 woningen aan de Singel wijzigt enkel de ochtendsituatie om 6:00u in de zomer. Dit heeft een dusdanig minimaal effect, dat een voldoende bezonning nog ruim gehaald wordt. Voor enkele woningen in het begin van de Emmastraat zal er een relatief grotere afname ontstaan. Deze afname is absoluut gezien echter klein en met name waarneembaar in de ochtenduren in het voor- en najaar. Het effect van een kleine afname is bij deze woningen door de kleine tuinen en de reeds slechte bezonning meteen groot. Het gemiddelde bezonningspercentage is laag en blijft dat ook. Voor het perceel aan de Achtergracht 62 is de afname minimaal te noemen.

### **Invloed bezonning op de gevels**

Geconcludeerd kan worden dat het nieuwe bestemmingsplan geen invloed heeft op de bezonning van de gevels van de woningen aan de Singel. Het nieuwe bestemmingsplan heeft daarentegen een geringe invloed op de bezonning van de woningen aan de Emmastraat. Enkel de woningen aan de Emmastraat 5 en 15 hebben te maken met een vermindering van bezonning van hun achtergevel. De woning aan de Emmastraat 15 voldoet op 19 februari met 1:51u net niet meer aan de norm. De woning aan de Emmastraat 5 heeft in beide situaties een groter verlies van de bezonning op de gevel. Voor deze woning is de situatie in de zomer (21 juni) nader bekeken omdat dit de periode is waarop men intensiever gebruik maakt van buitenactiviteiten. In de zomer ontvangt de woning van 10:12u tot 15:09u zon. Hiermee voldoet de woning in de zomer met een bezonningsduur van 2:57u wel ruim aan de norm van 2 uur voor een voldoende bezonning. In de nieuwe situatie blijft de bezonning op 21 juni ongewijzigd.

## 3. BELEIDSKADER

### 3.1 Algemeen

Het bestemmingsplan geeft het ruimtelijk beleid van de gemeente Weesp concreet weer. Dit beleid moet passen binnen het beleid van hogere overheden. Bij het opstellen van de onderliggende rapportage is derhalve rekening gehouden met rijks-, provinciaal- en lokaal beleid. In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op de voor het plangebied relevante beleidsplannen.

### 3.2 Rijksbeleid

#### **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)**

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte<sup>6</sup> staan de plannen van de Rijksoverheid voor ruimte en mobiliteit. Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Om dit te kunnen bewerkstelligen laat het Rijk de ruimtelijke ordening meer over aan de decentrale overheden (provincie en gemeenten) en komt de gebruiker centraal te staan. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Tevens werkt het Rijk aan een eenvoudigere regelgeving. Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het systeem van ruimtelijke ordening. Daarnaast kan een rijksverantwoordelijkheid aan de orde zijn indien:

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

Het Rijk kiest drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

---

<sup>6</sup> Vastgesteld op 13 maart 2012.

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

Uit bovenstaande drie doelen zijn de nationale belangen naar voren gekomen. Voor Noord-Holland zijn de volgende opgaven van nationaal belang:

- Militaire terreinen en -objecten;
- De Wadden;
- De kust (inclusief primaire kering);
- De grote rivieren;
- De Werelderfgoederen;
- Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

De ontwikkeling die met onderhavig bestemmingsplan mogelijk gemaakt wordt, betreft een herstructurering c.q. inbreiding in de bebouwde kom van Weesp. De ontwikkelingen zijn niet van invloed op het Rijksbeleid.

### **Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) (2011)**

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft richtlijnen voor de inhoud van bestemmingsplannen voor zover het gaat om ruimtelijke ontwikkelingen van nationaal belang. Deze vorm van normstelling sluit aan op de vroegere pkb's met concrete beleidsbeslissingen en beslissingen van wezenlijk belang die ook van betekenis waren voor de lagere overheden. Het besluit (eerste tranche) is vastgesteld op 22 augustus 2011 en is op 30 december 2011 in werking getreden. Op 1 oktober 2012 zijn enkele wijzigingen in werking getreden.

In de SVIR is vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet door de Rijksoverheid. Het gaat onder meer om de volgende nationale belangen: Rijkswaardwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote Rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische Hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied. In het SVIR wordt bepaald welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Het Barro bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken.

De normering uit het Barro werkt zoveel mogelijk direct door op het niveau van de lokale besluitvorming. Bij besluitvorming over bestemmingsplannen moeten de regels worden gerespecteerd. Het merendeel van de regels legt beperkingen op, daarin is een gradatie

te onderkennen. Deze zijn geformuleerd als een 'ja-mits', een 'ja, voor zover', een 'nee-tenzij', een 'nee-als' of een stringente 'nee' bepaling.

De ontwikkeling die met onderhavig bestemmingsplan mogelijk gemaakt wordt, betreft de herontwikkeling van bestaande bebouwing in het centrum van Weesp. Er is sprake van bestaand stedelijk gebied en voor het plangebied zijn geen nationale belangen in het geding. Geconstateerd kan worden dat onderhavig bestemmingsplan niet conflicteert met het nationaal ruimtelijk ordeningsbeleid uit het Barro.

### **Ladder voor duurzame verstedelijking**

De SER-ladder is in algemene zin overgeheveld naar het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Daarin is per 1 oktober 2012 in artikel 3.1.6 een lid 2 ingevoegd waarin een motiveeringsplicht is opgenomen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen in bestemmingsplannen<sup>7</sup>. In de toelichting van het bestemmingsplan moet hiervoor een verantwoording plaatsvinden aan de hand van een drietal opeenvolgende treden (de “ladder duurzame verstedelijking”). De eerste trede in deze ladder is een beschrijving dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. Hierbij kan het gaan om zowel kwantitatieve als kwalitatieve aspecten<sup>8</sup>. De beide vervolgstappen uit de genoemde ladder hebben betrekking op vraag of de ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied ingepast kan worden en als dat niet mogelijk is op andere locaties, die vooral goed ontsloten moeten zijn.

#### *Toets aan de “ladder duurzame verstedelijking” en conclusie*

Trede 1: Deze trede vraagt de regionale ruimtevraag (kwantitatief én kwalitatief) voor stedelijke ontwikkelingen te bepalen. Het gaat om de ruimtevraag waarin elders in de regio nog niet is voorzien.

#### Toets trede 1:

- De gewenste herontwikkeling in detailhandel kan gezien worden gezien als een stedelijke ontwikkeling (artikel 1.1.1 Bro). In paragraaf 3.4 Nota Detailhandel is aangetoond dat sprake is van een actuele behoefte van de ontwikkeling, zowel in kwalitatief als kwantitatief opzicht.

Trede 2: Nu sprake is van een actuele behoefte, zal deze, als het enigzins mogelijk is, in bestaand stedelijk gebied moeten worden gerealiseerd. Dus herstructurering en transformatie vóór uitleg.

#### Toets trede 2:

- De locatie voor is onderdeel van het bestaande stedelijke gebied van Weesp. Het terrein wordt specifiek herontwikkeld voor de detailhandel.

---

<sup>7</sup> Artikel 3.1.6 lid 2

<sup>8</sup> Bron: Nota van Toelichting bij het besluit, p. 49-51 (Staatsblad 2012, 388).

Conclusie: de herontwikkeling aan de Achtergracht en Groeneweg in Weesp voorziet in een actuele behoefte aan detailhandel. Het terrein is bestaand stedelijk gebied en geeft invulling aan de gewenste herstructurering. Het voldoet daarmee aan trede 2 van de “ladder duurzame stedelijke ontwikkeling”.

### **3.3 Provinciaal beleid**

De provincie Noord-Holland heeft diverse nota's en visies die het strategisch beleidskader van de provincie vormen. De belangrijkste uitgangspunten uit deze nota's zijn in deze paragraaf uiteengezet.

#### **Structuurvisie Noord-Holland 2040**

De Structuurvisie Noord-Holland 2040 is vastgesteld op 21 juni 2010 en bevat algemene regels voor de hele provincie Noord-Holland. Het stelt voornamelijk regels voor het gebied buiten Bestaand Bebouwd Gebied (BBG) waarbij ruimtelijke kwaliteit voorop staat. Indien ontwikkelingen buiten BBG worden beoogd dient een ontheffing van GS te worden aangevraagd.

Aangaande de ontheffing dient eerst nut en noodzaak te worden aangetoond. Dit betreft een verdere doorvertaling van de SER-ladder, niet alleen voor bedrijventerreinen maar ook voor andere stedelijke functies. Dit wordt getoetst aan de hand van de drietrapsraket: Is er nog ruimte, kan er nog worden geïntensiveerd, zijn er nog mogelijkheden voor herstructurering en verdichting? Indien nut en noodzaak zijn aangetoond moet het voldoen aan de in de verordening opgenomen regels. Het plan wordt vervolgens aan de Adviescommissie Ruimtelijke Ordening (ARO) voorgelegd.

Het plangebied van het bestemmingsplan 'Achtergracht - Groeneweg' is gelegen binnen bestaand bebouwd gebied. De provincie streeft naar stedelijke verdichting en is voorstander van ontwikkelen Binnen Bestaand Bebouwd gebied.

#### **Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie**

De verordening (vastgesteld 21 juni 2010) is opgesteld omdat de provincie in het belang van een goede ruimtelijke ordening het noodzakelijk acht algemene regels vast te stellen betreffende de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen. Dit geldt ten aanzien van onderwerpen in zowel het landelijk als het stedelijk gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Nieuw beleid (herzieningen, aanvullingen) als uitvloeisel van nieuwe ruimtelijke keuzes, zoals deze onder de vlag van de structuurvisie gemaakt zullen gaan worden, zullen zo nodig worden vervat in een nieuwe ruimtelijke verordening.

Het plangebied van het bestemmingsplan 'Achtergracht - Groeneweg' is volgens de kaarten die bij de verordening horen gelegen in Bestaand Bebouwd Gebied. Volgens de ver-

ordering zijn gemeenten verplicht bestemmingsplannen op te stellen binnen dit gebied en is er een grote mate aan beleidsvrijheid.

### **Stelling van Amsterdam**

Een gedeelte van Weesp ligt in het Nationale Landschap 'Stelling van Amsterdam'. Het beleid met betrekking tot de Stelling van Amsterdam is verwoord in de Structuurvisie Noord-Holland 2040. Het doel is het behouden, duurzaam beheren, versterken en ontwikkelen van de cultuurhistorische en landschappelijke kernkwaliteiten van het UNESCO-werelderfgoed en Nationaal Landschap Stelling van Amsterdam.

Een groene en relatief stille ring rond Amsterdam, een samenhangend systeem van forten, dijken, kanalen en inundatiekommen, en een relatief grote openheid zijn kernkwaliteiten van de stelling. Bij de bescherming hiervan moet er ruimtelijk gezien aandacht zijn voor het vergroten van publieke toegankelijkheid (ten behoeve van recreatie en toerisme) en het behouden c.q. versterken van de ruimtelijke samenhang en landschappelijke herkenbaarheid.

Ontwikkelingen binnen een Nationaal Landschap en UNESCO-Werelderfgoed is uitsluitend toegestaan voor zover deze geen significant negatieve effecten kunnen hebben op de kernkwaliteiten.

De voorliggende ontwikkeling vindt plaats binnen de Stelling van Amsterdam. Het plangebied heeft in de huidige situatie ruimtelijk en functioneel gezien geen binding met de Stelling van Amsterdam. De ontwikkeling vindt plaats binnen een bestaand bebouwd gebied. Hierdoor worden er geen kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam aangetast. Het vigerende bestemmingsplan laat reeds toe dat er ter plaatse van het plangebied gebouwd kan worden. Bij de invulling van het plangebied is tevens veel aandacht besteed aan de inpassing in de omgeving (zie paragraaf 4.1.3).

### **Aardkundige waarden**

Aardkundige monumenten zijn beschermd middels de provinciale Milieuverordening (tranche 7, hoofdstuk 6). De provinciale structuurvisie stelt dat voor gebieden die zijn aangeduid als 'Aardkundig monument' of 'Aardkundig waardevol gebied' in de toelichting moeten worden beschreven op welke wijze in het bestemmingsplan rekening is gehouden met de voorkomende bijzondere aardkundige waarden.

Het plangebied ligt niet in een gebied dat is aangeduid als Aardkundig Monument of Aardkundig waardevol gebied.

### **Detailhandels- en leisurebeleid Noord-Holland**

Het Detailhandel- en Leisurebeleid Noord-Holland is op 9 februari 2009 vastgesteld. De provincie Noord-Holland streeft naar een vitaal, aantrekkelijk en evenwichtig winkel- en leisureaanbod, dat goed aansluit op de behoeftes van de bewoners van en de bezoekers

aan Noord- Holland. De uitgangspunten van dit beleid zijn opgenomen in de Structuurvisie Noord-Holland 2040. In artikel 6 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie zijn regels opgenomen onder welke voorwaarden een bestemmingsplan kan voorzien in grootschalige perifere detailhandel.

Nieuwe ontwikkelingen mogen niet leiden tot ernstige verstoring van de bestaande winkelstructuur in de regio. Nieuwe ontwikkelingen of uitbreidingen moeten bijdragen aan verbetering van het kwaliteitsniveau en versterking van het onderscheidend vermogen van winkelgebieden.

Detailhandelsontwikkelingen met een omvang van meer dan 1.500 m<sup>2</sup> vloeroppervlak (buiten bestaande winkelcentra) en groter dan 5.000 m<sup>2</sup> vloeroppervlak (binnen bestaande centra) zijn grootschalige detailhandelsontwikkelingen die regionale afstemming behoeven. Gemeenten moeten dergelijke grootschalige plannen ter advisering voorleggen aan de regionale adviescommissies detailhandel en leisure.

Met het bestemmingsplan 'Achtergracht – Groeneweg' wordt de mogelijkheid gecreëerd om 4.614 m<sup>2</sup> bvo aan (nieuwe) detailhandelsvoorzieningen te vestigen.

Het plangebied betreft een bestaand winkelcentrum. Volgens het detailhandelsbeleid hoeft er geen regionale afstemming plaats te vinden. Daarnaast hoeft het plan niet te worden voorgelegd aan de regionale adviescommissie detailhandel en leisure.

### **3.4 Gemeente**

Naast sturing vanuit de marktvraag zijn de beleidsmatige kaders van de gemeente Weesp richtinggevend voor ontwikkeling van de locatie.

#### **Structuurvisie 2013 – 2030**

De structuurvisie van de gemeente Weesp is op 6 maart 2014 vastgesteld. Het plangebied is in de structuurvisie aangeduid als trekker – grote supermarkten/ winkelvoorzieningen/ parkeren. Ook in de uitvoeringstabel behorende bij de structuurvisie wordt het plangebied op deze wijze aangehaald.

#### **Centrumvisie 2005-2015**

In 2005 is door de gemeenteraad van Weesp de Centrumvisie 2005-2015 vastgesteld. Deze visie geeft aan dat de binnenstad van Weesp kernwinkelgebied moet blijven en dat gestreefd moet worden naar een 'aaneengesloten winkelfront in het Rondje Centrum'. De locatie wordt in dat kader gekarakteriseerd als een gebied met een te beperkte uitstraling en functioneert niet als aantrekkelijke entree tot het kernwinkelgebied. Het is in het kader van de Centrumvisie 2005-2015 van belang dat de locatie functioneel goed aangesloten wordt op het Rondje Centrum. De eventuele komst van een grote trekker naar het cen-

trum wordt gezien als een positieve impuls en een aantrekkende werking voor het totale winkelbestand in Weesp. Met onderhavig bestemmingsplan wordt een goede ruimtelijke en functionele aansluiting op het Rondje Centrum mogelijk gemaakt. Ook biedt het bestemmingsplan een kader om de te beperkte uitstraling te verbeteren. In dat licht past het plan binnen de Centrumvisie 2005-2015.

De Centrumvisie is qua detailhandelstechnische aspecten verder uitgewerkt in een Nota Detailhandel die in mei 2007 door de gemeenteraad is vastgesteld.

### **Nota Detailhandel**

De Nota Detailhandel uit 2007 stelt vast dat de gemeente Weesp, vergeleken met gemeenten van gelijke omvang, in verhouding weinig detailhandel heeft. Dit geldt zowel in de food als de non-food sector. Mede als gevolg van realisatie van woningbouw in de Bloemendalerpolder zal Weesp gaan groeien. Dit in combinatie met een beleid dat gericht is op versterking van het winkelaanbod maakt dat, volgens de Nota Detailhandel, een groei ten opzichte van de huidige situatie in de food sector van ruim 2.000 m<sup>2</sup> en in de non-food sector van ruim 4.000 m<sup>2</sup> mogelijk is.

Binnen het centrum van Weesp zijn de mogelijkheden beperkt om tot substantiële uitbreiding van het detailhandelsaanbod te komen. Dit heeft te maken met enerzijds de fijnmazige verkaveling en anderzijds het historische karakter van het centrum waar grote ingrepen, anders dan waar ze stedenbouwkundig verantwoord zijn, niet gewenst zijn. Juist op de locatie Achtergracht - Groeneweg is nog wel ruimte om in een deel van de substantiële uitbreiding van het detailhandelsaanbod te voorzien. De locatie sluit aan op het Rondje Centrum en fungeert als bronpunt van dit Rondje voor extra aantrekkingskracht.

In de Nota Detailhandel wordt tevens geconstateerd dat het landelijk filiaalbedrijf ondervertegenwoordigd is in Weesp. Dit heeft onder andere te maken met een gebrek aan grotere winkelunits. De locatie Achtergracht/Groeneweg biedt in ruimtelijke zin potentie om zowel te kunnen voorzien in het huisvesten van formules met een groter benodigd winkelvloeroppervlak als aan te sluiten op de fijne ruimtelijk-stedenbouwkundige structuur van de historische binnenstad.

### **Raadsbesluit 2007 met uitgangspunten voor bebouwing van de locatie**

Met betrekking tot ontwikkeling van de locatie zijn door de gemeenteraad van Weesp op 29 maart 2007 verder inhoudelijke kaders gesteld. Inmiddels is het plan aangepast en zijn de kaders deels niet meer van toepassing. De gemeenteraad van Weesp heeft op 27 juni 2013 (besluitnummer: Z.25698/D.990) de vastgesteld uitgangspunten ingetrokken en nieuwe kaders vastgesteld.

- De maximale bouwhoogte aan zowel de Achtergracht als de Groeneweg is 2 lagen met een kap;

- De locatie is bestemd voor winkels. Deze winkels bevinden zich op de begane grond. Incidenteel zijn winkels ook op de verdieping mogelijk;
- De parkeerbehoefte dient voor minimaal 80% op een parkeerdek op de winkels opgelost te worden;
- Dit parkeerdek dient vanaf de Achtergracht niet zichtbaar te zijn, het zicht vanaf de Groeneweg op het parkeerdek dient minimaal te zijn;
- De te realiseren parkeerplaatsen worden ontsloten via de Groeneweg;
- Het te realiseren plan dient te voldoen aan de parkeernormen zoals vastgelegd in de gemeentelijke parkeernota;
- De zij- en achterwanden van het te realiseren gebouw moeten worden voorzien van groenblijvende beplanting;
- Vanwege de ligging in het beschermd stadsgezicht dient de bebouwing qua vormgeving, bouwmassa, parcelering en materiaalgebruik aansluiting te vinden bij de bestaande bebouwing aan de Achtergracht en Groeneweg, de bebouwing moet derhalve passen in de historische binnenstad;
- De zijde van de Groeneweg dient eenzelfde beeldkwaliteit te krijgen als de zijde van de Achtergracht.

#### **Parkeernota Weesp**

De gemeente Weesp kampt met een toenemend parkeerprobleem. Vooral het historische centrum kent een tekort aan parkeerplaatsen. De aanwezige plaatsen worden gekenmerkt door hun verspreide ligging en per concentratie door hun beperkte omvang. In het centrum is sprake van betaald parkeren. Ter plaatse van het parkeerterrein van AH geldt een (particuliere) blauwe zone. Bij vaststelling van de Parkeernota, in de gemeenteraad van 27 september 2007, is aan het College opdracht gegeven kostenneutraal extra parkeren in het centrum te realiseren. Dit is inmiddels uitgewerkt in een Uitvoeringsplan Parkeren Weesp 2011-2026. In dit uitvoeringsplan is het voornemen opgenomen om de Achtergracht te herinrichten en ter plaatse de parkeercapaciteit fors uit te breiden.

In paragraaf 2.3.1 is aangegeven op welke wijze met de parkeernormen en de parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling is omgegaan.

#### **Welstandsnota**

Op 27 mei 2010 is de Welstandsnota door de gemeenteraad herzien vastgesteld. In de welstandsnota wordt invulling gegeven aan de esthetische aspecten van het ruimtelijk kwaliteitsbeleid. De welstandsnota gaat daarbij vooral in op de architectonische aspecten van bouwwerken, zoals massa, vorm, kleur- en materiaalgebruik en detaillering. In stedenbouwkundige zin spreekt de welstandsnota zich uit over de uitstraling en ligging van de bebouwing in relatie tot de omgeving. Binnen de welstandsnota wordt bij bouwkundige ingrepen onderscheid gemaakt naar verschillende typen criteria: loketcriteria, objectcriteria en gebiedsgerichte criteria. In paragraaf 2.4 wordt op dit onderwerp nader ingegaan.

### **Beleidsvisie externe veiligheid**

In de beleidsvisie externe veiligheid worden de volgende uitgangspunten vermeld:

- de nadruk ligt op het bieden van een veilige woonomgeving;
- er moet ruimte zijn voor bedrijvigheid met en het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- de risico's moeten zoveel als mogelijk worden beperkt, afhankelijk van de functie van een gebied;
- incidenten ten gevolge van activiteiten met gevaarlijke stoffen met een grote maatschappelijke ontwrichting tot gevolg vinden we niet acceptabel;
- de aard van de bedrijvigheid en de risico's die dat met zich mee brengt moet passen in het karakter van de regio.

Deze beleidsvisie maakt een onderscheid tussen bestaande en nieuwe activiteiten. Nieuwe activiteiten zullen moeten voldoen aan het beleid zoals dat in de visie is neergelegd. Dat wil bijvoorbeeld zeggen dat bedrijven met gevaarlijke stoffen die zich willen vestigen in de Gooi- en Vechtstreek dat alleen mogen doen op de bedrijventerreinen, die als ontwikkelingsgebied zijn aangewezen. Echter, bestaande of reeds geprojecteerde situaties waarin niet wordt voldaan aan de ambities van deze visie worden niet gesaneerd. Het beleid voor bestaande situaties is erop gericht de gewenste situatie op termijn te bereiken, bijvoorbeeld door uit te gaan van het standstill beginsel op de bedrijventerreinen die als beheersgebied zijn aangewezen. In paragraaf 4.8 wordt het aspect externe veiligheid verder behandeld.



## 4. MILIEU EN LEEFKWALITEIT

### 4.1 Inleiding

De milieukwaliteit vormt een belangrijke afweging bij de ontwikkeling van ruimtelijke functies. In dat verband dient bij de afweging van het al dan niet toelaten van bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen te worden onderzocht welke milieuaspecten daarbij een rol (kunnen) spelen.

### 4.2 MER

#### 4.2.1 Inleiding

Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r. gewijzigd. De belangrijkste aanleidingen hiervoor zijn de modernisering van de m.e.r. wetgeving in 2010 en de uitspraak van het Europese Hof van 15 oktober 2009<sup>9</sup>. Uit deze uitspraak volgt dat de omvang van een project niet het enige criterium mag zijn om wel of geen m.e.r.- (beoordeling) uit te voeren. Ook als een project onder de drempelwaarde uit lijst C en D zit, kan een project belangrijke nadelige gevolgen hebben als het bijvoorbeeld in of nabij een kwetsbaar natuurgebied ligt.

Gemeenten en provincies moeten daarom per 1 april 2011 ook bij kleine bouwprojecten beoordelen of een m.e.r.-beoordeling nodig is. Achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een MER nodig is.

Een m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag om te beoordelen of bij een project belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Wanneer uit de toets blijkt dat er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden moet er een m.e.r.-procedure worden doorlopen. Dan is met andere woorden het opstellen van een MER nodig.

#### 4.2.2 Beoordeling noodzakelijkheid m.e.r.-beoordeling

Om te bepalen of een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is dient bepaald te worden of de ontwikkeling de drempelwaarden uit lijst D van het Besluit m.e.r. overschrijdt of de ontwikkeling in een kwetsbaar gebied ligt en of er belangrijke milieugevolgen zijn. Het bestemmingsplan en de mogelijkheden die dit plan biedt vallen niet onder de lijst C 'Activi-

---

<sup>9</sup> HvJ EG 15 oktober 2009, zaak C-255/08 (*Commissie tegen Nederland*)

teiten, plannen en besluiten, ten aanzien waarvan het maken van een milieueffectrapportage verplicht is’.

#### **Drempelwaarden Lijst D**

Binnen het plangebied wordt circa 4.614 m<sup>2</sup> bvo<sup>10</sup> winkelvloeroppervlakte mogelijk gemaakt en maximaal 135 parkeerplaatsen binnen een plangebied met een oppervlakte van 5.998 m<sup>2</sup>. In het geval van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen is direct een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer;
- een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat
- of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m<sup>2</sup> of meer.

De ontwikkeling ligt ver beneden de drempelwaarde zoals opgenomen in het Besluit m.e.r..

#### **Gevoelig gebied**

In onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is bepaald wat verstaan wordt onder een gevoelig gebied. Als gevoelig gebied zijn gebieden aangewezen die beschermd worden op basis van de natuurwaarden, landschappelijke waarden, cultuurhistorische waarden en waterwingebieden.

Het plangebied is niet gelegen in of nabij een gebied dat wordt beschermd vanuit de natuurwaarden. Het plan ligt daarnaast zodanig ver verwijderd van de Ecologische Hoofdstructuur, een Vogel- of Habitatrichtlijngebied of overig beschermd natuurgebied dat van externe werking geen sprake kan zijn. Het plangebied behoort niet tot een waterwinlocatie, waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied. Ook behoort het plangebied niet tot een gebied waarbinnen een Rijksmonument ligt of een Belvédèregebied. En is er geen sprake van een landschappelijk waardevol gebied.

#### **Milieugevolgen**

In de volgende paragrafen zijn de verschillende milieueffecten beschouwd, zoals geluid en luchtkwaliteit. Hieruit blijkt dat er door de ontwikkeling geen sprake zal zijn van nadelige milieugevolgen.

---

<sup>10</sup> In deze berekening is meegenomen: het volledige nieuwbouwprogramma aan de Achtergracht en een toevoeging van 210 m<sup>2</sup> aan de Groeneweg.

## Conclusie

Zoals beschreven in de voorafgaande alinea's zijn er geen 'belangrijke nadelige milieu-gevolgen' te verwachten en daarom is het niet noodzakelijk een m.e.r.-beoordeling uit te voeren.

## 4.3 Bedrijven en milieuzonering

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Onder milieuzonering wordt verstaan een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds milieubelastende bedrijven of inrichtingen en anderzijds milieugevoelige bestemmingen/ gebieden, zoals woonwijken. Om het begrip hanteerbaar te maken is gebruik gemaakt van de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering van de VNG'<sup>11</sup>. De inhoud van de milieuzonering wordt bepaald aan de hand van drie bouwstenen, te weten richtafstandenlijst, omgevingstypen en functiemenging. In de richtafstandenlijst zijn bedrijven opgenomen, ingedeeld in milieucategorieën, waarbij per bedrijf is aangegeven wat de afstand tot een milieugevoelige bestemming dient te zijn. Milieugevoelige bestemmingen zijn bijvoorbeeld woningen. Bedrijven zijn geen milieugevoelige bestemming. Voor gebieden met functiemenging is een specifieke Staat van Bedrijfsactiviteiten opgesteld. Functiemengingsgebieden zijn bijvoorbeeld stadscentra, dorpskernen en winkelcentra. Voorliggende ontwikkeling kan geschaard worden onder de noemer winkelcentra/dorpskern.

### 4.3.1 Bedrijven in relatie tot het plangebied

In het voorliggende plan wordt de realisatie van een aantal winkels en een supermarkt mogelijk gemaakt. Een supermarkt valt onder categorie B conform de specifieke Staat van Bedrijfsactiviteiten. Een dergelijke activiteit kan worden uitgeoefend in gemengd gebied onder die voorwaarde dat zij bouwkundig gescheiden zijn van woningen. Winkels vallen onder categorie A, deze kunnen aanpandig aan woningen worden gerealiseerd. Een parkeerterrein valt onder categorie C, hiervoor geldt dezelfde voorwaarde als onder B.

Voor het toestaan van deze activiteiten gelden de volgende randvoorwaarden:

1. het gaat om kleinschalige, meest ambachtelijke bedrijvigheid;
2. productie- en/of laad- en loswerkzaamheden alleen in de dagperiode plaatsvinden en vinden overwegend inpandig plaats;
3. activiteiten uit categorie C beschikken daarnaast over een goede aansluiting op de hoofdinfrastructuur.

De winkels vormen geen belemmering vanuit het oogpunt van bedrijven en milieuzonering. De supermarkt heeft twee geluidsbronnen: verkeer (parkeren en verkeersgeneratie)

---

<sup>11</sup> VNG (2009), *Bedrijven en milieuzonering*, VNG uitgeverij: Den Haag.

en installaties. Met betrekking tot de installaties van de supermarkt (koelinstallatie en luchtbehandeling) geldt dat deze bouwkundig gescheiden moeten zijn van de aanpalende woningen (categorie B). De supermarkt is zodanig gesitueerd en vormt dan ook geen belemmering voor de woningen in de omgeving. Na vaststelling van het bestemmingsplan zal ook bij de realisatie van de supermarkt een toetsing van de geluidsniveaus van de installaties plaats vinden in het kader van het Activiteitenbesluit. Het onderdeel verkeer van de supermarkt maakt deel uit van het parkeerdek en het parkeren op maaiveld.

Voor het parkeerdek en het parkeren op maaiveld geldt dat deze afgescheiden dient te zijn van de aanpalende woningen en aangesloten op de hoofdinfrastructuur. Hiervan is sprake, zodat ook deze functie op dit onderdeel geen belemmering vormen voor omliggende functies. Verder dienen productie en/of laad- en loswerkzaamheden alleen in de dagperiode (7.00u – 19.00u) plaats te vinden, wat ook het geval zal zijn.

Daarnaast vinden de activiteiten (inclusief opslag) hoofdzakelijk inpandig plaats. Omdat sprake is van een open parkeerdek en niet overdekte laad- en losvoorziening is aanvullend een akoestisch onderzoek verricht naar het inrichtingslawaaï veroorzaakt door het parkeerdek en de laad- en losvoorzieningen op het achterterrein.

Hieruit is gebleken dat met de te treffen maatregelen zoals beschreven in deze onderzoeken sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat in de zin stap 3 van bijlage 5 onderdeel geluid van de uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' voor omliggende gevoelige functies zoals woningen (zie hieronder voor uitgebreidere motivering).

#### **4.3.2 Toetsing industrielawaai parkeerdek**

In het kader van de toetsing van industrielawaai van het parkeerdek is een akoestisch onderzoek<sup>12</sup> uitgevoerd, er blijkt dat er ter plaatse van de bestaande woningen sprake is van een overschrijding van de richtafstanden voor geluid als gevolg van het parkeerterrein. Hiervan is de geluidsbelasting in beeld gebracht. Ook de laad- en losactiviteiten van de detailhandel zijn in de beoordeling meegenomen.

De berekeningen zijn uitgevoerd voor 2 scenario's, te weten:

- Scenario 1, inclusief nachtelijk gebruik parkeerdek;
- Scenario 2, exclusief nachtelijk gebruik parkeerdek.

##### *Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau*

Uit het onderzoek blijkt dat ten aanzien van het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau aan de gehanteerde grenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde kan worden voldaan, mits het bestaande scherm tussen het terrein van de inrichting en de woningen aan de Singel (inclusief Groeneweg 20) wordt opgetrokken tot een hoogte van minimaal 2,75 meter. Dit geldt voor beide scenario's.

---

<sup>12</sup> Agel – Adviseurs, Akoestisch onderzoek milieubelastende activiteiten Bestemmingsplan Achtergracht – Groeneweg te Weesp, projectnummer 20130194, 15 mei 2014

Er is ten aanzien van het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau geen significant verschil in de etmaalwaarden tussen de beide scenario's. Indien de maatregel stedenbouwkundig niet acceptabel wordt geacht, moet worden overwogen om de berekende geluidbelastingen middels een maatwerkvoorschrift vast te leggen.

Dit is mogelijk aangezien met een gevelbelasting van 51 dB(A) een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd.

#### *Maximale geluidsniveau dagperiode*

Ten aanzien van de berekende maximale geluidniveaus geldt dat gedurende de dagperiode kan worden voldaan aan de gehanteerde grenswaarde van 70 dB(A) indien de laad- en losactiviteiten (conform het Activiteitenbesluit) buiten beschouwing blijven. Het uitsluiten van deze activiteit is gelet op het incidenteel karakter uit ook oogpunt van goede ruimtelijke ordening acceptabel.

#### *Maximale geluidsniveau avondperiode*

Gedurende de avondperiode kan aan de gehanteerde grenswaarde van 65 dB(A) worden voldaan, mits de borstwering op de rand van het parkeerdek ter hoogte van de woning Achterweg 72 wordt opgetrokken tot een hoogte van 2,0 meter. Gedurende de nachtperiode zijn bij scenario 1 zeer ingrijpende maatregelen noodzakelijk om aan de gehanteerde grenswaarde van 60 dB(A) te kunnen voldoen:

Teneinde te kunnen voldoen aan de gehanteerde grenswaarde van 60 dB(A) zijn de volgende maatregelen noodzakelijk:

- Borstwering op de rand van het parkeerdek optrekken tot een hoogte van 3,5 meter;
- Tuinafscherming zuidwestzijde Groeneweg 6 - 8 optrekken tot een hoogte van 3,75 meter;
- Tuinafscherming woningen singel optrekken tot een hoogte van 3,5 meter.

Deze maatregelen worden stedenbouwkundig niet acceptabel geacht.

Bij scenario 2 is het aantal ingrijpende maatregelen terug te brengen tot 1 die ook stedenbouwkundig niet acceptabel is: de tuinafscherming aan de zuidwestzijde van de woningen Groeneweg 6 en 8 optrekken tot een hoogte van 3,75 meter.

Gelet op het incidentele karakter van deze activiteit lijkt het treffen van dergelijke ingrijpende maatregelen, zowel stedenbouwkundig als financieel, niet proportioneel.

Het aantal gehinderden is bij scenario 2 duidelijk kleiner dan bij scenario 1. Gelet op het incidentele karakter van de activiteit die de overschrijding veroorzaakt wordt het bevoegd gezag in overweging gegeven de voor de nachtperiode berekende maximale geluidniveaus en het gebruik van het parkeerdek middels maatwerk vast te leggen.

#### *Indirecte hinder*

De geluidbelasting ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking ten gevolge van de gehele nieuwe ontwikkeling bedraagt voor zowel scenario 1 als 2 ter plaatse van de woningen aan de Groeneweg maximaal 54 dB(A) etmaalwaarde. Dit is hoger dan de gehanteerde toetsingswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde maar ruim lager dan maximale grenswaarde van 65 dB(A) etmaalwaarde. Indien uitsluitend gekeken wordt naar de toename van de verkeersgeneratie bedraagt de geluidbelasting maximaal 50 dB(A). In de huidige situatie bedraagt de geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer ter plaats de van de woningen aan de Groeneweg reeds circa 69 dB(A). Als gevolg van de toename van de verkeersgeneratie zal de gevelbelasting met slechts 0,1 dB toenemen. Ten aanzien van indirecte hinder is geen significant verschil tussen beide scenario's.

Hoewel het vastleggen van hogere geluidbelastingen middels maatwerkvoorschriften noodzakelijk lijkt te zijn, is het aspect geluid evenals andere milieuaspecten, geen beperking voor de realisatie van de nieuwe ontwikkeling.

De geluidbelasting ter plaatse van de detailhandel aan de Groeneweg 18 bedraagt gedurende de dag- en avondperiode maximaal 57 dB respectievelijk 53 dB. Gedurende de nachtperiode is de detailhandel gesloten. Deze geluidbelastingen treden op ter plaatse van een werkplaats voor fietsen. De geluidbelastingen kunnen voor een werkplaats als acceptabel worden aangemerkt ook in het kader van het Arbobesluit. Ter plaatse van de detailhandel aan de Groeneweg 8 bedraagt het maximale geluidniveau in de dagperiode ten hoogste 80 dB(A). De maximale geluidniveaus hoger dan 70 dB(A) zijn uitsluitend het gevolg van de laad- en losactiviteiten. Gedurende de avondperiode wordt voldaan aan de gehanteerde grenswaarde van 65 dB(A) en gedurende de nachtperiode is de detailhandel gesloten. Gelet op het feit dat het hier in beide gevallen een werkplaats betreft en geen geluidgevoelig object in combinatie met het incidentele karakter van de laad- en losactiviteiten en het feit dat deze activiteiten conform het activiteitenbesluit buiten beschouwing mogen blijven, kan worden geconcludeerd dat sprake is van goede ruimtelijke ordening.

#### *Verantwoording treffen maatwerkvoorschrift Activiteitenbesluit*

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de bestaande woningen voldoen aan de normen van stap 3. Uit stap 3 volgt dat het bevoegd gezag dient te motiveren waarom het deze geluidbelasting in de concrete situatie acceptabel acht, waarbij tevens de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidbelasting moet worden betrokken. Bij de motivatie zijn de volgende argumenten van toepassing:

- De locatie is in de bestaande situatie reeds (deels) in gebruik als parkeer- en laad/losterrein bij een winkelfunctie. De ontwikkeling van de activiteiten kan dan ook enkel op deze locatie plaatsvinden. De herontwikkeling van de locatie met het voorgestane programma is vanwege de bereikbaarheid gewenst in bestaand stedelijk gebied.

- De bestaande woningen in de omgeving liggen momenteel reeds binnen het invloedsgebied van het winkelgebied en de parkeervoorziening, waardoor sprake is van een verhoogd omgevingsgeluid. Daarnaast betreft het geluid van activiteiten die reeds in de bestaande situatie in het plangebied voorkomen.
- Voor alle laad-en los activiteiten wordt voldaan aan de normen van het Activiteitenbesluit. De indirecte hinder als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe activiteiten voldoet aan de richtwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde. Uit de cumulatieberekeningen voor industrielawaai volgt dat voldaan wordt aan de hoogst toelaatbare geluidbelasting. De cumulatie van wegverkeer en industrielawaai is uitgaande van het omgevingstype gemengd gebied en het feit dat er reeds sprake is van een bestaand winkelgebied aanvaardbaar.

#### 4.3.3 Conclusie

In het akoestisch onderzoek is gekeken naar de invloed van de herontwikkeling op geluidsgevoelige bestemmingen, voor bestemmingen anders dan geluidsgevoelige bestaat in deze context geen wettelijke verplichting tot akoestisch onderzoek.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het noodzakelijk is de bestaande schermen tussen het terrein van de inrichting en de woningen aan de Singel (inclusief Groeneweg 20) op te trekken naar een hoogte van minimaal 2,75 meter om te voldoen aan het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (grenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde).

Uit het akoestisch onderzoek blijkt verder dat er overschrijdingen plaats vinden met betrekking tot het maximale geluidsniveau gedurende avondperiode. Om aan de grenswaarden te kunnen voldoen moeten maatregelen worden getroffen. In het scenario waarbij het parkeerdek 's nachts open is zijn de maatregelen ingrijpend en stedenbouwkundig niet wenselijk. Wanneer het parkeerdek 's nachts gesloten wordt is het aantal gehinderde vele malen kleiner. Als gevolg daarvan is slechts 1 maatregel noodzakelijk. Deze wordt echter ook als stedenbouwkundig onwenselijk geacht.

Daarom wordt geadviseerd om op basis van scenario 2, dus waarbij het parkeerdek 's nachts is afgesloten, maatwerkvoorschriften vast te stellen zoals beschreven in het akoestisch onderzoek. Dit betekent ook dat hieraan een gebruiksscenario wordt vastgelegd in die zin dat het parkeerdek 's nachts niet toegankelijk is.

Het onderdeel geluid-inrichtingen is een onderdeel van de milieutoets. Gezien de conclusies en aanbevelingen uit het rapport is de verwachte hinder binnen de hiervoor gestelde kaders en richtlijnen op te lossen. In het kader van het bestemmingsplan is het niet nodig de feitelijke oplossingen reeds uit te kristalliseren. Een en ander zal met zorg worden meegenomen bij de verdere planuitwerking en omgevingsvergunningsaanvraag.

## **4.4 Akoestische aspecten (weg- en railverkeer)**

Bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan is het conform de Wet geluidhinder (Wgh) noodzakelijk dat er aandacht wordt besteed aan de akoestische situatie. Per 1 januari 2007 is de Wijzigingswet Wet Geluidhinder in werking getreden.

### **4.4.1 Geluid in relatie tot het plangebied**

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van detailhandel mogelijk. Er worden geen geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) gerealiseerd. Detailhandel is geen geluidsgevoelige bestemming en hoeft niet te worden getoetst aan de Wet Geluidhinder.

### **4.4.2 Conclusie**

Het aspect akoestiek (weg- en railverkeer) vormt geen belemmering voor de ontwikkeling die met voorliggend bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt.

## **4.5 Waterparagraaf**

Water en ruimtelijke ordening zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Enerzijds is water één van de sturende principes in de ruimtelijke ordening en kan daarmee beperkingen opleggen aan het ruimtegebruik (waterberging). Anderzijds kunnen ontwikkelingen in het ruimtegebruik ongewenste effecten hebben op de waterhuishouding (vervuiling van het oppervlaktewater).

### **4.5.1 Beleidskader**

Relevante beleidsstukken op het gebied van water zijn het Provinciaal Waterplan van Noord-Holland, de keur van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, het Nationaal Waterplan, het rapport Waterbeleid voor de 21<sup>ste</sup> eeuw, Nationaal Bestuursakkoord Water en de Europese Kaderrichtlijn Water. Belangrijkste gezamenlijke punt uit deze beleidsstukken is dat water een belangrijk sturend element is in de ruimtelijke ordening.

### **4.5.2 Huidige situatie**

In de huidige situatie is het plangebied geheel verhard. Deze verharding bestaat uit bebouwing en het parkeerterrein. Er zijn geen watergangen in de nabijheid van de ontwikkeling gelegen. In de nabijheid van de ontwikkeling ligt een secundaire waterkering.

#### 4.5.3 Toekomstige situatie

Net als in de huidige situatie zal na realisatie van de ontwikkeling het gebied volledig verhard zijn. Er wordt dus geen verharding toegevoegd ten opzichte van de huidige situatie. De parkeerkelder die onderdeel was van het plan uit 2011 maakt geen deel uit van de ontwikkeling die met bestemmingsplan 'Achtergracht – Groeneweg' wordt mogelijk gemaakt.

##### Afvoer afstromend hemelwater

In de toekomstige situatie blijft het gehele oppervlak voorzien van bebouwing, verharding en riolering. Er vindt geen toename van verharde oppervlakken plaats, waardoor compensatie niet aan de orde is. Ook is op dit punt geen watervergunning noodzakelijk.

In het kader van de watertoets is nagegaan op welke manier afstromend hemelwater dient te worden afgevoerd. Hiervoor is contact opgenomen met de gemeente Weesp. Door de gemeente is aangegeven dat het rioolwater van de nieuwbouw gescheiden (apart regenwater en afvalwater) dient te worden aangeboden aan het bestaande gemengde stelsel. Wanneer de gemeente in de toekomst besluit om in het openbare gebied het gemengde stelsel te vervangen door een gescheiden rioolstelsel, kan de riolering van de nieuwbouw hierop eenvoudig worden aangesloten.

##### **Overleg met de waterbeheerder (Waternet)**

In het kader van de watertoetsprocedure is het bestemmingsplan, met daarin het originele plan, voorgelegd aan de waterbeheerder (Waternet). De parkeerkelder maakt geen onderdeel meer uit van het huidige plan. Dit levert een verbetering op ten opzichte van het plan uit 2011. De overige wijzigingen zijn niet van invloed op de waterhuishouding. Onderstaand is beknopt aangegeven wat uit de reactie van Waternet (pre-watervadvis



Afbeelding 14. Ligging Kernzone (oranje) en beschermingszone (blauw) nabij planlocatie

bijgevoegd als bijlage) naar voren is gekomen en hoe hiermee in het plan of in de planvorming rekening gehouden is of zal worden.

#### Verharding en compensatie

In de huidige situatie is de locatie al grotendeels verhard. Het is daarom aannemelijk dat er geen sprake is van een toename van de verharding met meer dan 1.000 m<sup>2</sup>.

*Gevolgen voor het plan:* Het plangebied is in de uitgangssituatie reeds 100% voorzien van verhardingen (dakoppervlak en terreinverhardingen). Als gevolg van de ontwikkeling zal het verharde oppervlak niet toenemen. Hierdoor is geen compensatieplicht aan de orde. Tevens geldt *op dit punt* dan ook geen watervergunningplicht.

#### Waterkering

De ontwikkeling bevindt zich in de nabijheid van een (verholen) direct secundaire waterkering. Zie het kaartje in de bijlage: Het blauwe vlak is de beschermingszone. Veel werkzaamheden in deze beschermingszone zijn vergunningplichtig, sommige activiteiten zijn niet vergunbaar<sup>13</sup>. Op het eerste gezicht is de ontwikkeling vergunningplichtig (Artikel 8.5 van het vrijstellingenbesluit gaat niet op) maar wel vergunbaar (Beleidsregel 1 en 8 van hoofdstuk 1 van de beleidsregels).

Het waterschap schat in dat de ontwikkelingen op het eerste gezicht vergunbaar zijn. In het vervolg van de planvorming zal op een rij worden gezet welke handelingen/werken binnen en buiten het keurprofiel liggen en watervergunningplichtig zijn. Hierover zal in overleg worden getreden met de afdeling Planadvies en Vergunningen.

## **4.6 Kabels en leidingen**

Op grond van het vigerende bestemmingsplan wordt vastgesteld dat er geen kabels en leidingen in de grond zijn gelegen ter plaatse van de projectlocatie die een planologische bescherming behoeven.

## **4.7 Bodemonderzoek**

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit op de ruimtelijke ordening is een beoordeling van de haalbaarheid verplicht. Het bodemonderzoek, en dan met name onderzoek naar de bodemkwaliteit, maakt onderdeel uit van deze afweging. Wettelijk is bepaald dat een bouwwerk waar een omgevingsvergunning voor moet worden aangevraagd niet mag worden gebouwd op een zodanig verontreinigd terrein, dat schade of gevaar is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers of het milieu. Bij de verkenning van de

---

<sup>13</sup> Zie hiervoor artikel 3.3 van de Keur, artikel 3.7, 4 en 8.5 van het Vrijstellingenbesluit en hoofdstuk 1, 5, 6 en 10 van de beleidsregels.

mogelijkheden om nieuwe functies in een gebied te realiseren dient de bodemkwaliteit te worden betrokken. Inzicht in eventuele beperkingen aan het bodemgebruik (i.v.m. milieuhygiënische risico's voor mens, plant en dier) is noodzakelijk. Tevens dienen de mogelijkheden en kosten om deze beperkingen door middel van actief bodembeheer weg te nemen te worden aangegeven.

#### 4.7.1 Bodemonderzoek

De initiatiefnemer heeft verkennende bodemonderzoeken laten uitvoeren ter plaatse van de Achtergracht 68-70<sup>14</sup>, Groeneweg 14-16. De gemeente Weesp als faciliterende partij heeft bodemonderzoek laten uitvoeren ter plaatse van de Achtergracht 64a<sup>15</sup>. De resultaten zijn vastgelegd in bodemonderzoeken (zie de bijlagen). Beide onderzoeken zijn uitgevoerd volgens de norm NEN 5740.

Op grond van de bodemonderzoek is het volgende geconstateerd ten aanzien van de samenstelling van de bodem: de bodem bestaat uit een al dan niet puinhoudende zandlaag tot ruim 1.5 m-mv. Vervolgens is er een klei-, dan wel veen- of zandlaag aanwezig, dit tot de maximale boordiepte van 4.0 m-mv. In de toplaag komen lichte tot matige verontreinigingen voor met kobalt, PAK., PCB en minerale olie. Deze ophooglaag van zand is al dan niet puinhoudend en plaatselijk sterk verontreinigd met zware metalen (met name koper en lood). Daarnaast is er in deze zandige ophooglaag sprake van bijmengingen met asbest boven de norm van 100 mg/kg. (namelijk 140 mg/kg.). In het grondwater zijn geen verhogingen, of slechts lichte verhoogde gehalten aan zink, benzeen en xyleen aangetroffen.

#### 4.7.2 Conclusie

Beide onderzoeken leidden tot de conclusie dat op het te ontwikkelen perceel een geval is van ernstige bodemverontreiniging. Deze moet gesaneerd worden. Als de opstallen zijn gesloopt moet er aanvullend onderzoek worden gedaan en moet er een saneringsplan worden opgesteld. Het volume sterk verontreinigde grond bedraagt circa 1.500 m<sup>3</sup>. De uitkomsten van onderzoek zijn voorgelegd aan ZVS.

Het saneringsplan is door de provincie Noord-Holland goedgekeurd. Op 13 februari 2014 heeft de provincie een beschikking afgegeven. Er zijn geen bezwaren tegen de beschikking binnen gekomen.

---

<sup>14</sup> Milieutechniek ZVS Eemnes BV, *Verkennd bodemonderzoek aan de Achtergracht te Weesp*, projectnummer: BO10339, d.d. 2 februari 2011

<sup>15</sup> Oranjewoud, *Verkennd en aanvullend bodemonderzoek Achtergracht 64a te Weesp*, projectnummer 219990-2, d.d. 5 oktober 2010

## 4.8 Externe veiligheid

### 4.8.1 Algemeen

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen<sup>16</sup> vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op 2 maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

#### *Plaatsgebonden risico*

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermde individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn etc.), waarbij de  $10^{-6}$  contour (kans van 1 op 1 miljoen op overlijden) de maatgevende grenswaarde is.

#### *Groepsrisico*

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als *ijkpunt* in de verantwoording (géén norm).

Voor elke verandering van het groepsrisico (af- of toename) in het invloedsgebied moet verantwoording worden afgelegd, over de wijze waarop de toelaatbaarheid van deze verandering in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van groepsrisico moeten andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

#### *(Beperkt) kwetsbare objecten*

---

<sup>16</sup> (Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen) op 4 augustus 2004, laatste wijziging 31 juli 2012. Deze vervangt de vastgestelde risiconormering (Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS), Ministerie V&W, Tweede Kamer, 24611, nr. 2, 15 februari 1996).

Er moet getoetst worden aan het Bevi (conform artikel 12 en 13) en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels, restaurants<sup>17</sup>.

#### *Risicovolle activiteiten*

In het kader van het plan moet bekeken worden of er in of in de nabijheid van het plan sprake is van risicovolle activiteiten (zoals Bevi-bedrijven, BRZO-bedrijven<sup>18</sup> en transportroutes) of dat risicovolle activiteiten worden toegestaan.

#### **Beleid**

In het vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) zijn de uitgangspunten en ambities voor het nieuwe externe veiligheidsbeleid vastgelegd. Doel van het externe veiligheidsbeleid is om burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau voor gevaarlijke stoffen te bieden. Ook moet het besef in de politiek worden vergroot dat de aanpak van risicovolle situaties duur is. Dit geldt zowel voor veiliger alternatieven als voor rampenbestrijding.

Het provinciale externe veiligheidsbeleid met betrekking tot de ruimtelijke ordening is erop gericht te voorkomen dat er nieuwe knelpuntsituaties ontstaan op het punt van externe veiligheid.

Het is noodzakelijk om inzicht te krijgen in de locaties waar risicovolle objecten zijn en risicovolle activiteiten plaatsvinden. Mogelijkheden om risico's te beperken zijn:

- brongericht beleid, gericht op maatregelen bij de bron en het verminderen van de kans op optreden van incidenten en de effecten van een incident;
- omgevingsgericht beleid, gericht op terughoudendheid van het bouwen van (beperkt) kwetsbare bestemmingen in de omgeving van risicovolle activiteiten en transportasen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd (zonering).

#### **4.8.2 Externe veiligheid in relatie tot het plangebied**

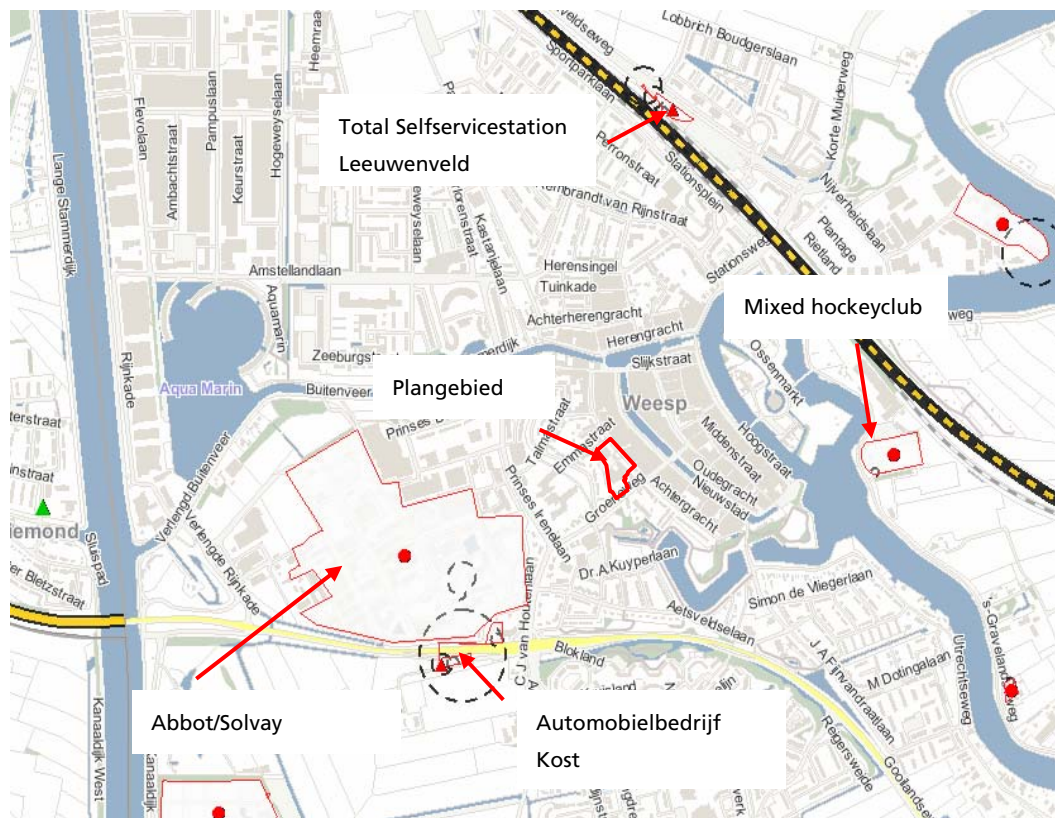
De initiatiefnemer heeft een quickscan externe veiligheid laten uitvoeren. Dit rapport<sup>19</sup> is toegevoegd aan de bijlagen. Hieronder volgt de samenvatting en conclusie.

---

<sup>17</sup> Zoals bedoeld in artikel 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen

<sup>18</sup> Besluit Risico's Zware Ongevallen

<sup>19</sup> DPA - Cauberg Huygen, *Achtergracht Weesp – Quickscan externe veiligheid*, referentie: 20131488-07, d.d. 16 december 2013



Afbeelding 15. Overzicht inrichtingen ten opzichte van het plangebied ([www.risicokaart.nl](http://www.risicokaart.nl))

### Risicovolle inrichtingen

#### *Automobielbedrijf Kost*

Op circa 400 m van het plangebied bevindt zich benzineservicestation met LPG-installatie Automobielbedrijf Kost. Aangezien het invloedsgebied rondom een vulpunt en reservoir 150 m is, ligt het plangebied buiten het invloedsgebied van deze inrichting.

#### *Total Selfservicestation Leeuwendeld*

In noordoostelijke richting bevindt zich op een afstand van circa 800 m benzineservicestation met LPG installatie Total Selfservicestation Leeuwendeld. Aangezien het invloedsgebied rondom een vulpunt en reservoir 150 m is, ligt het plangebied buiten het invloedsgebied van deze inrichting.

#### *Abbot/Solvay*

In zuidwestelijke richting bevindt zich Abbot/Solvay. Vanwege het gebruik van zoutzuurgas geldt een effectafstand (lethaal) van 170 meter rondom de zoutzuurgas installatie. De afstand van het plangebied tot het meest nabijgelegen installatieonderdeel bedraagt meer dan 350 meter. Het plangebied bevindt zich buiten het genoemde invloedsgebied van de installatie.

#### *Mixed Hockey Club Weesp*

Vanwege de vermelding op de risicokaart wordt in voorliggende notitie genoemd dat op circa 500 meter van het plangebied in oostelijk richting een bovengrondse propaantank is gelegen op het gebied van de Mixed Hockey Club Weesp. Voor deze installatie geldt een PR 10-6-contour van 10 meter. Het plangebied bevindt zich buiten het invloedgebied van deze installatie.

### **Transport gevaarlijke stoffen**

#### *Water*

In de omgeving van het plangebied zijn twee vaarwegen gelegen. Het betreft het Amsterdam- Rijnkanaal en de Vecht. Uit het oogpunt van externe veiligheid wordt enkel het Amsterdam-Rijnkanaal beschouwd. Gezien een afstand van ruim 1.000 m tot aan het plangebied, leidt deze vaarweg niet tot belemmeringen voor de ontwikkeling van het plangebied.

#### *Spoor*

Op minder dan 600 meter westelijk het plangebied is de spoorlijn Naarden-Bussum-Weesp gelegen. Over deze spoorlijn vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. Conform de Circulaire hoeven in principe geen beperkingen aan het ruimtegebruik gesteld te worden in het gebied dat op meer dan 200 m van een route of tracé zijn gelegen. Het bovengenoemde traject maakt deel uit van het Basisnet Spoor. Uit bijlage 4 van de Circulaire blijkt dat de maximale PR 10-6-contour 7 m bedraagt. Het PR levert derhalve geen belemmeringen op voor het plan. Ten aanzien van het groepsrisico blijkt uit figuur 4 van de eindrapportage Basisnet Spoor dat het GR ter hoogte van het plangebied kleiner of gelijk is aan 0,3\*OW.

Aangezien over de spoorlijn toxische gassen worden vervoerd, kan bij een incident op het spoor een gifwolk ontstaan met een reikwijdte van enkele kilometers. Bij dit scenario zou het plangebied binnen het effectgebied liggen van de spoorlijn. De invloed op de hoogte van het groepsrisico als gevolg van een toxisch scenario is echter klein. Door de maatregelen ten aanzien van zelfredzaamheid (vluchten c.q. schuilen) en de bouwkundige maatregelen (centraal uitschakelen van ventilatievoorzieningen) wordt het risico op slachtoffers gering geacht.

#### *Weg*

Binnen de gemeente Weesp is een route voor wegtransport van gevaarlijke stoffen vastgesteld. Deze route loopt enerzijds over de N236 (Gooilandseweg) op circa 325 meter zuidelijk van het plangebied, en anderzijds over de Leeuwendeldseweg (naar het bedrijventerrein Weesp Noord) op meer dan 700 meter noordoostelijk van het plangebied. Gezien de afstand van beide wegen tot het plangebied, levert dit aspect geen belemmeringen op voor het plangebied, in het kader van externe veiligheid.

### **Buisleidingen**

Op basis van de risicokaart Noord-Holland is geconstateerd dat de dichtstbijzijnde buisleiding op een afstand van ruim 1,5 km van het plangebied is gelegen. Gezien de afstand ligt het plangebied buiten het invloedsgebied van deze bron.

Defensie Pijpleiding Organisatie (DPO) geeft aan dat de dichtstbijzijnde leiding waarover zij het beheer voert op ongeveer 18 kilometer van het plangebied is gelegen. Vanwege de afstanden tot het plangebied levert het aspect externe veiligheid, ten aanzien van het transport van gevaarlijke stoffen via buisleidingen, geen belemmeringen op voor het plan.

### **Conclusie**

Uit het bovenstaande blijkt dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de voorliggende ontwikkeling.

## **4.9 Luchtkwaliteit**

In de nabijheid van wegen en bedrijven kan sprake zijn van lokale luchtverontreiniging. Deze luchtverontreiniging kan negatieve effecten op de gezondheid hebben.

### **4.9.1 Wettelijk kader**

Op 15 november 2007 is de Wet milieubeheer (Wm) gewijzigd. In hoofdstuk 5 is een paragraaf luchtkwaliteitseisen toegevoegd (paragraaf 5.2). Deze vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. Het doel van de wet is het beschermen van mens en milieu tegen negatieve effecten van luchtverontreiniging. Daartoe zijn in de wet grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes ( $PM_{10}$ ), lood, koolmonoxide, benzeen, ozon, arseen, cadmium, stikstofdioxide, benzeen, nikkel en benzo(a)pyreen opgenomen.

De grenswaarden zijn op basis van gezondheidkundige aspecten bepaald, maar ook onder de norm kunnen gezondheidseffecten optreden, zij het vooral bij mensen die er gevoelig voor zijn, zoals kinderen en ouderen.

Bij concentraties onder de  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  neemt de kans op effecten wel geleidelijk af, al is voor fijnstof geen gezondheidkundige grenswaarde vast te stellen.

Artikel 5.16 Wm (lid 1) geeft weer onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (uit lid 2) mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

- a. er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- b. een project leidt -al dan niet per saldo- niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- c. een project draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- d. een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Bij het toetsen aan de bovengenoemde aspecten is in het kader van de ruimtelijke ordening met name het aspect genoemd onder c. van belang.

#### AmvB en mr niet in betekenende mate

De uitvoeringsregels behorende bij de wet zijn vastgelegd in algemene maatregelen van bestuur (AmvB) en ministeriële regelingen (mr), waaronder de AmvB en mr niet in betekenende mate (NIBM). In deze AmvB en mr is vastgelegd wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een project is NIBM als aannemelijk is dat het project geen toename van de concentratie veroorzaakt van meer dan 3%. De 3% grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijnstof (PM<sub>10</sub>) of stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>). Dit komt overeen met 1,2 µg/m<sup>3</sup> voor zowel fijnstof als NO<sub>2</sub>.

NIBM projecten kunnen, juridisch gezien, zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening moet wel worden bekeken of het realiseren van het plan met betrekking tot de luchtkwaliteit op die locatie gewenst is. Daarbij speelt de mate van blootstelling aan de luchtverontreiniging een rol. Ook de gevoeligheid van bepaalde groepen mensen voor luchtverontreiniging kan daarbij worden afgewogen. Hierbij gaat het niet alleen om de toekomstige gebruikers van de locatie maar ook om de personen in de omgeving daarvan.

#### **4.9.2 Luchtkwaliteitsonderzoek**

Er heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de invloed van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit. Dit onderzoek<sup>20</sup> is toegevoegd als bijlage bij het bestemmingsplan. In het navolgende een samenvatting en conclusie.

De luchtkwaliteit wordt inzichtelijk gemaakt voor de zichtjaren 2015 en 2020. Aangezien de totale intensiteit in 2021 hoger ligt dan in 2020, wordt in de berekening voor zichtjaar 2020 uitgegaan van de intensiteit voor 2021.

---

<sup>20</sup> DPA - Cauberg Huygen, *Achtergracht Weesp - Luchtkwaliteitsaspecten*, referentie: 20131488-07, d.d. 16 december 2013

## Resultaten

In de onderstaande tabellen zijn de resultaten weergegeven naast de grenswaarden uit bijlage II van de Wet milieubeheer.

| Stof             | Parameter                                                                                    | Grenswaarde | Berekende waarden Groeneweg |      |
|------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-----------------------------|------|
|                  |                                                                                              |             | 2015                        | 2020 |
| NO <sub>2</sub>  | Jaargemiddelde concentratie (µg/m <sup>3</sup> )                                             | 40          | 26,3                        | 21,7 |
| NO <sub>2</sub>  | Aantal malen per jaar dat de uurgemiddeldeconcentratie boven de 200 µg/m <sup>3</sup> ligt   | 18          | 0                           | 0    |
| PM <sub>10</sub> | Jaargemiddelde concentratie (µg/m <sup>3</sup> )                                             | 40          | 23,6                        | 22,3 |
| PM <sub>10</sub> | Aantal dagen per jaar dat de 24-uurgemiddeldeconcentratie boven de 50 µg/m <sup>3</sup> ligt | 35          | 9                           | 7    |

| Stof             | Parameter                                                                                    | Grenswaarde | Berekende waarden CJ van Houtenlaan |      |
|------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------------------------------|------|
|                  |                                                                                              |             | 2015                                | 2020 |
| NO <sub>2</sub>  | Jaargemiddelde concentratie (µg/m <sup>3</sup> )                                             | 40          | 25,2                                | 20,9 |
| NO <sub>2</sub>  | Aantal malen per jaar dat de uurgemiddeldeconcentratie boven de 200 µg/m <sup>3</sup> ligt   | 18          | 0                                   | 0    |
| PM <sub>10</sub> | Jaargemiddelde concentratie (µg/m <sup>3</sup> )                                             | 40          | 23,4                                | 22,1 |
| PM <sub>10</sub> | Aantal dagen per jaar dat de 24-uurgemiddeldeconcentratie boven de 50 µg/m <sup>3</sup> ligt | 35          | 8                                   | 6    |

Uit de tabellen valt af te leiden dat de berekende waarden langs beide wegdelen ruimschoots onder de grenswaarden uit bijlage II van de Wet milieubeheer liggen.

## Aanvullende berekening

Er heeft een aanvullende berekening plaats gevonden in de nabijheid van het rijdend verkeer op de hellingbaan en het parkeerdek. Uit de aanvullende berekeningen komt voort dat in 2015, in de situatie waarin de planontwikkeling is gerealiseerd, ter plaatste van de hellingbaan en ter plaatse van het parkeerdek, de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> 25,4 µg/m<sup>3</sup> bedraagt en de jaargemiddelde concentratie PM<sub>10</sub> 25,4 µg/m<sup>3</sup>. De berekende concentratiewaarden zijn lager dan de berekende concentratiewaarden voor de Groeneweg. De rekenresultaten voor het in het onderzoek gekozen rekenpunt op de Groeneweg zijn representatief voor een beeld van de luchtkwaliteit ter plaatse van de voorgevel van het bedrijf aan de Groeneweg 18 als gevolg van het verkeer op de Groeneweg. Het bedrijf aan de Groeneweg 18 betreft detailhandel geen woning of andere voor de luchtkwaliteit gevoelige functies als bedoeld in het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen). Uit de rekenresultaten voor het in het onderzoek gekozen re-

kenpunt op de Groeneweg volgt dat ook in de situatie met planontwikkeling de grenswaarden uit bijlage II van de Wet milieubeheer ruimschoots gerespecteerd worden.

### **Conclusie**

Uit het onderzoek blijkt dat luchtkwaliteitsaspecten geen belemmering vormen voor het voorliggende bestemmingsplan.

## **4.10 Flora en fauna**

### **4.10.1 Natuurbescherming**

Op basis van de Flora- en Faunawet is het een vereiste om inzicht te verkrijgen in de effecten van een voorgenomen ruimtelijke ingreep op wettelijk beschermde planten en dieren. De Flora- en faunawet heeft betrekking op alle in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek) vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten (uit de groepen kevers, mieren, schelp- en schaaldieren) en op een honderdtal vaatplanten. Indien er een kans bestaat dat effecten zullen optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht en beoordeeld te worden. Bij ruimtelijke ontwikkelingen hoeft echter alleen rekening gehouden te worden met de juridisch zwaarder beschermde soorten uit 'tabel 2' en 'tabel 3' van de Flora- en faunawet en met vogels. Voor deze soorten moet een ontheffing worden aangevraagd wanneer een ruimtelijke ontwikkeling leidt tot schade aan de soort of verstoring van het leefgebied. Voor soorten van 'tabel 3' en vogels geldt hierbij een strenger afwegingskader dan voor soorten van 'tabel 2'. Voor soorten van 'tabel 2' en vogels geldt bovendien dat een ontheffing niet nodig is wanneer gewerkt wordt conform een door LNV goedgekeurde gedragscode.

### **4.10.2 Natuurbeschermingswet - stikstofdepositie**

In de voortoets wordt bepaald wat de effecten kunnen zijn van het plan op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden welke gelegen zijn binnen de mogelijke effectafstand van het plangebied. Indien negatieve effecten zijn uit te sluiten kan een verdere beoordeling achterwege blijven. Indien negatieve effecten zijn uit te sluiten kan een verdere beoordeling achterwege blijven.

De voortoets is relevant vanuit het aspect stikstofdepositie. In de omgeving van het plangebied liggen Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitattypen. In de voortoets is door middel van een kwalitatieve beoordeling bepaald of negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van wettelijk beschermde natuurgebieden redelijkerwijs zijn uit te sluiten. Deze beoordeling is gebaseerd op expert judgement, er zijn geen depositieberekeningen uitgevoerd. De complete voortoets is als bijlage 9 toegevoegd.

Uit de voortoets is beoordeeld dat ter plaatse van het plangebied een toename van gemotoriseerd verkeer zal optreden, wat zal leiden tot een toename van de stikstofdepositie ter plaatse. Omdat er op gemeentelijk niveau geen toename van stikstofdepositie te verwachten is vanuit gemotoriseerd verkeer, zijn negatieve effecten door stikstofdepositie redelijkerwijs uit te sluiten. Vanuit de Natuurbeschermingswet zijn er daarom geen nadere eisen of voorwaarden aan het plan.

#### 4.10.3 Natuurtoets

Als eerste is een quickscan natuurtoets<sup>21</sup> verricht. Uit deze quickscan kwam naar voren dat aanvullend veldonderzoek noodzakelijk was naar de mogelijke aanwezigheid van broedlocaties van vogelsoorten waarvan de nestlocaties jaarrond beschermd zijn, en daarnaast naar het mogelijke gebruik van de planlocatie door vleermuizen. Met uitzondering van algemene broedvogels van stedelijk gebied, werd op de planlocatie geen andere beschermde flora of fauna waargenomen of verwacht. Uit het aanvullend onderzoek<sup>22</sup> kwam naar voren dat de planlocatie gebruikt wordt als paarlocatie voor de Gewone dwergvleermuis. Er zijn meerdere zogeheten “paarterritoria” aanwezig op en rond de planlocatie. Verder werden geen waarnemingen gedaan die wezen op gebruik van de planlocatie door vleermuizen of broedvogels waarvan de nesten jaarrond beschermd zijn. Er werden geen aanwijzingen verkregen voor vaste rustplaatsen van vleermuizen in de gebouwen, maar gelet op het gebruik als paarlocatie is niet geheel uit te sluiten dat een enkele vleermuis een gebouw ook als dagrustplaats gebruikt.

In het navolgende volgt een compilatie van de samenvattingen en de conclusies/adviezen uit beide rapporten.

##### Effectenbeoordeling

- Broedlocatie vogels

De gebouwen op de planlocatie en de beperkt aanwezige struiken en bomen, kunnen dienst doen als broedlocatie voor algemene vogels van het stedelijk gebied (o.a. Spreeuw, Kauw, Merel). Nesten van alle broedvogels zijn strikt beschermd, een ontheffing wordt in dit kader niet verleend. Sloop of verwijderen van struiken kan zodoende niet plaatsvinden tijdens de vogelbroedtijd (globaal half maart – half juli), tenzij door een ter zake kundige is vastgesteld dat geen broedvogels aanwezig zijn binnen een effectafstand.

- Vleermuizen

##### *Foerageergebied*

De planlocatie is waarschijnlijk onderdeel van het foerageergebied van vleermuizen. Door de realisatie van de nieuwbouw wordt mogelijk tijdelijk het foerageren beperkt (bouwver-

<sup>21</sup> AFO, Natuurtoets – Sloop en nieuwbouw (woningen & winkelcentrum) Achtergracht, Weesp, rapportnummer: 01/242 AFO advisering & onderzoek, april 2014.

<sup>22</sup> AFO, Een beknopt overzicht van de bevindingen van onderzoek naar beschermde natuurwaarden. Ruimtelijke ontwikkeling Achtergracht Weesp, AFO advisering & onderzoek, 5 november 2011.

lichting) maar de planlocatie vormt voor vleermuizen maar een zeer klein deel van het totale foerageergebied. In de directe omgeving is voldoende gelijkwaardig, dan wel geschikter foerageergebied aanwezig. Vleermuizen ondervinden zodoende geen negatieve gevolgen van enige betekenis. De verwachting is dat zelfs op het niveau van het individu geen tot nagenoeg geen negatief effect zal optreden.

#### *Paarlocaties*

Mogelijk verdwijnen door de sloop van de bebouwing dagrustplaatsen of kraamkolonies (vaste verblijfplaatsen) van vleermuizen. Ook zou de planlocatie door vleermuizen kunnen worden gebruikt als paarlocatie (paarterritorium). Paarlocaties van vleermuizen zijn als zodanig beschermd binnen de Flora- en faunawet. De soort aanwezig op de planlocatie: de Gewone dwergvleermuis, komt algemeen voor in stedelijk gebied. De planlocatie heeft in relatie tot aan de wijdere omgeving van de planlocatie geen bijzondere of unieke eigenschappen als leefgebied voor de Gewone dwergvleermuis. De voorgenomen nieuwe inrichting van de planlocatie biedt, mits een aantal mitigerende maatregelen worden getroffen, voldoende mogelijkheid grote delen van de planlocatie te behouden voor de functie als paarlocatie voor de Gewone dwergvleermuis. Deze mitigerende maatregelen zijn: voorkomen dat felle lichtuitstraling plaatsvindt, met name naar de aangrenzende omgeving (tuinen), en het aanbrengen van enkele verblijfplaatsen voor vleermuizen in de nieuwe gebouwen, overleg met een deskundige is vereist). Verder dient sloop van de gebouwen in theorie niet plaats te vinden in de periode augustus-oktober.<sup>23</sup> De voorkeursperiode voor sloop met betrekking tot vleermuizen is het vroege voorjaar (maart).

#### **4.10.4 Conclusie**

Op de planlocatie komt beschermde fauna voor, maar het is niet noodzakelijk voor de genoemde activiteiten een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet mits de bovengenoemde mitigerende en beperkende maatregelen in acht worden genomen. De functionaliteit van de planlocatie voor de aanwezige beschermde soort kan dan behouden blijven, dan wel kunnen maatregelen worden getroffen om andere schade aan beschermde soorten te voorkomen.

In de Flora- en faunawet is een zorgplicht opgenomen. Deze zorgplicht houdt in dat daar waar het redelijkerwijs mogelijk is, maatregelen dienen te worden genomen die nadelige effecten op flora en fauna (alle soorten) voorkomen of beperken.

---

<sup>23</sup> Het heeft de voorkeur om de totale planning (sloop/bouw) en de te treffen mitigerende maatregelen te overleggen met een (vleermuis)deskundige om een goede balans te vinden tussen de waarschijnlijk jaarrond bouw/sloopplanning en de beperking van storing voor vleermuizen. Naar verwachting brengt namelijk naast de sloop ook de bouw activiteiten mee die sterk storend kunnen zijn voor vleermuizen (met name licht). Verder is hierbij van belang dat de vleermuizen de planlocatie sterk in samenhang met de omgeving gebruiken.

## 4.11 Archeologie

Sinds 1 september 2007 is de Wet op de Archeologische Monumentenzorg in werking getreden. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta (1992). De wet is een raamwet die regelt hoe Rijk, provincie en gemeente bij hun ruimtelijke plannen rekening moeten houden met het erfgoed in de bodem.

De wet beoogt het culturele erfgoed (en vooral het archeologische erfgoed) te beschermen. Onder archeologisch erfgoed wordt verstaan: alle fysieke overblijfselen, zowel in als boven de grond, die bijdragen aan het verkrijgen van inzicht in menselijke samenlevingen uit het verleden.

De uitgangspunten zijn:

- Archeologische waarden zoveel mogelijk in de bodem bewaren en alleen opgraven als behoud in de bodem (in situ) niet mogelijk is.
- Vroeg in de ruimtelijke ordening al rekening houden met archeologie (verplichting tot vooronderzoek bij bodemverstorende initiatieven). Als wettelijke ondergrens voor onderzoek geldt een oppervlakte van 100 m<sup>2</sup>, hier kan door het bevoegd gezag van afgeweken worden (naar boven en naar onder).
- Bodemverstoorders betalen archeologisch onderzoek en mogelijke opgravingen (principe verstoorder betaalt). De kosten voor noodzakelijke archeologische werkzaamheden komen ten laste van de initiatiefnemer tot de bodemverstorende activiteit.

### 4.11.1 Archeologisch onderzoek

#### Gemeentelijk archeologiebeleid

Het gemeentelijk archeologiebeleid bestaat uit een archeologische verwachtingenkaart en een beleidsadvieskaart. Voor drie tijdspannen zijn de archeologische verwachtingen bepaald: de steentijd, de bronstijd t/m de vroege middeleeuwen en de late middeleeuwen t/m de nieuwe tijd. De archeologische waarden van de drie perioden samen hebben geresulteerd in de archeologische verwachtingenkaart.

Volgens de archeologische verwachtingenkaart ligt het plangebied in zone 2: historische kern. Hier geldt dat bij bodemingrepen dieper dan 0,50 m onder het maaiveld en met een oppervlakte groter dan 50 m<sup>2</sup> archeologisch onderzoek noodzakelijk is.

Door ArcheoPro is archeologisch onderzoek uitgevoerd, het rapport<sup>24</sup> is toegevoegd als bijlage bij het bestemmingsplan. In het navolgende de samenvatting en conclusie. Het onderzoek bestaat uit een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek.

<sup>24</sup> ArcheoPro, *Achtergracht, Weesp Gemeente Weesp Inventariserend Veldonderzoek (IVO-O); Bureauonderzoek, oppervlaktekartering en karterend booronderzoek*, rapportnr. 11043, d.d. 10 november 2011.

### **Bureauonderzoek**

Volgens het gespecificeerd archeologisch verwachtingsmodel geldt voor het plangebied een middelhoge verwachting voor wat betreft de aanwezigheid van archeologische resten daterend uit de ijzertijd en de Romeinse tijd, indien in de ondergrond stroomrugafzettingen van de Vecht aanwezig zijn. Voor resten uit voorgaande perioden geldt in verband met de ligging in een uitgestrekt veengebied, een lage verwachting.

Voor bewoningsresten uit de middeleeuwen geldt gezien de ligging buiten de middeleeuwse stadsommuring, een lage verwachting. Voor resten van perceelsgrenzen en dergelijke geldt voor deze periode juist een hoge verwachting. Voor resten uit de nieuwe tijd geldt een hoge verwachting voor (gebouw)resten die dateren vanaf de negentiende eeuw.

### **Veldonderzoek**

Er heeft veldonderzoek plaats gevonden. Om de kans op het aantreffen van archeologische indicatoren zo groot mogelijk te maken zijn binnen het plangebied 12 boringen gezet met behulp van een guts met een diameter van 3 cm.

Uit de resultaten van het met de guts verrichte onderzoek blijkt dat de natuurlijke afzettingen binnen het plangebied ontstaan zijn in een geleidelijk aan rustiger wordend afzettingsmilieu waarin door de Vecht steeds minder zand en steeds meer klei werd aangevoerd en uiteindelijk veenvorming kon plaatsvinden. De hierboven gelegen afzettingen zijn in de negentiende eeuw gevormd. Het betreft een tuinlaag met resten van bakstenen structuren, waaronder een vermoedelijke rotput. Ten gevolge van bouw- en sloopactiviteiten in de negentiende en de twintigste eeuw is het negentiende-eeuwse niveau op veel plaatsen verloren gegaan. Dit lijkt ongeveer een meter lager gelegen te hebben dan het huidige maaiveld en is bedekt met een laag met slooppuin vermengd zand. In geen van de boringen zijn archeologische indicatoren aangetroffen die van voor de negentiende eeuw dateren. Om deze reden zijn de KNA onderdelen *Waardestelling en Beleidsadvies*, in het archeologische rapport niet nader uitgewerkt.

Uit de aanwijzende tafels van de kadastrale kaart uit het begin van de negentiende eeuw blijkt dat er ook pakhuizen, een kantoor, een branderij, stallingen en werkplaatsen hebben gestaan. Het gaat om een jeneverstokerij die uit de zeventiende eeuw of achttiende eeuw kan dateren. Tot in de negentiende eeuw was jenever stoken een belangrijke industrie in Weesp. De waarde van deze resten wordt door de Stichting Cultureel Erfgoed van de provincie Noord-Holland dermate belangrijk geacht voor de industriële geschiedenis van Weesp dat in principe gestreefd moet worden naar behoud van deze waarden.

### **Advies Stichting Cultureel Erfgoed Noord-Holland**

Het concept van het onderzoeksrapport is voor advies voorgelegd aan de Stichting Cultureel Erfgoed Noord-Holland. De stichting heeft in haar brief van 31 mei 2011, kenmerk CENH-11-396-EvR/50501 haar reactie gegeven op het concept archeologisch rapport

(d.d. 16 mei 2011). Zij geeft aan dat het onderzoek en de rapportage volgens de geldende normen zijn uitgevoerd en dat de gemeente Weesp akkoord kan gaan met de conclusies en aanbevelingen, waarbij wordt opgemerkt dat wanneer de verstoring van de bodem door de planuitvoering beperkt blijft tot de al verstoorde bovengrond, er geen restricties gelden.

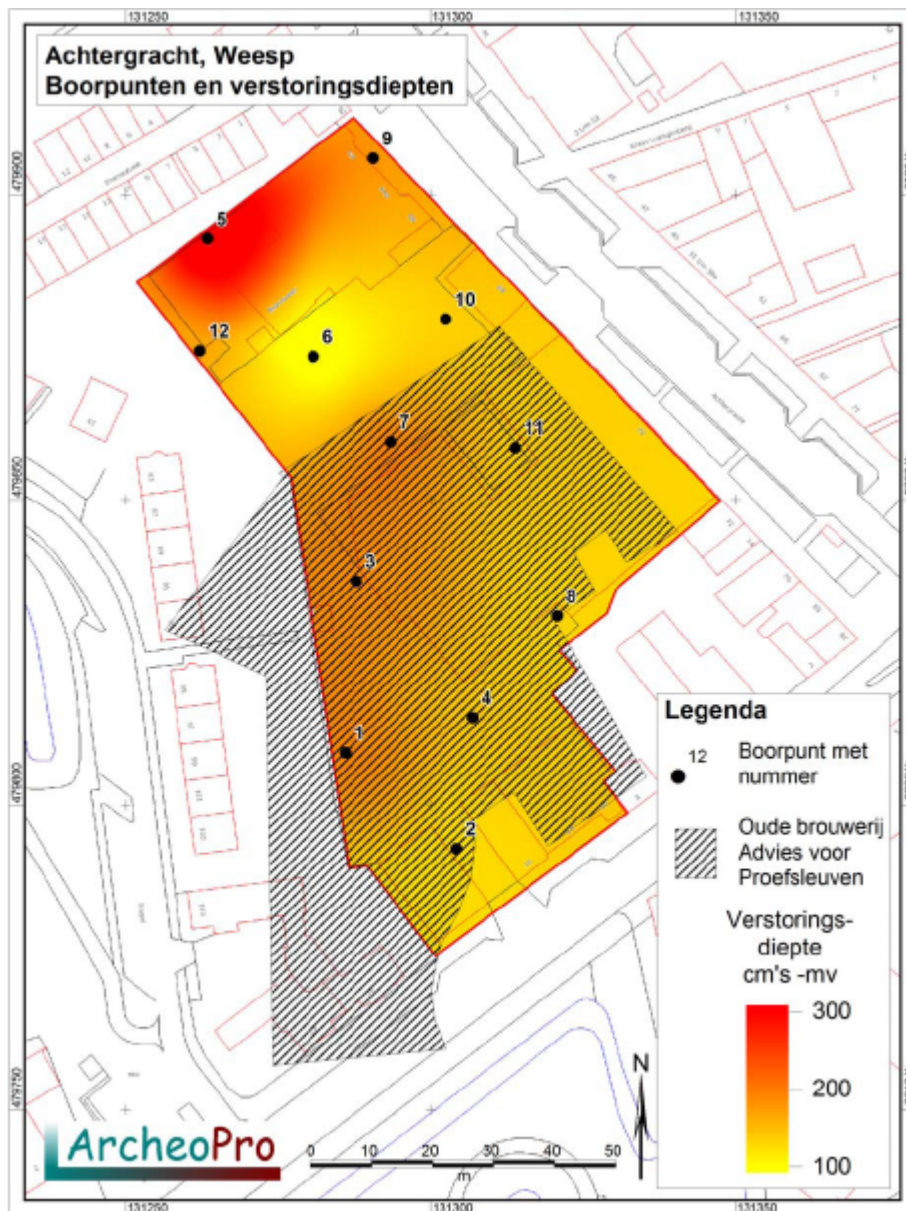
Wanneer de planuitvoering de aangetroffen resten aantast, adviseert de Stichting een archeologisch onderzoek door middel van proefsleuven om de waarde van de vindplaats vast te stellen.

#### **4.11.2 Conclusie**

Uit het verrichte onderzoek en het hierop volgende advies van de Stichting Cultureel Erfgoed Noord-Holland mag worden geconcludeerd dat er geen archeologische beperkingen gelden op de locaties waar de ingreepdiepte beperkt blijft tot de dikte van de verstoorde bovengrond (zie afbeelding 14).

Wanneer de ontwikkeling de aangetroffen resten aantast wordt geadviseerd een archeologisch onderzoek door middel van proefsleuven uit te voeren om de waarde van de vindplaats vast te stellen. Dit advies is in onderhavig bestemmingsplan overgenomen en in de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' is vastgelegd dat bodemverstorende werken en werkzaamheden groter dan 100 m<sup>2</sup> en met een diepte, dieper dan 1 meter dan wel dieper dan de op basis van het uitgevoerde onderzoek aantoonbaar verstoorde lagen in beginsel verboden zijn totdat uit onderzoek blijkt dat rekening gehouden is met eventuele archeologische resten. Deze restricties gelden niet op die plekken waar de te verrichten werken of werkzaamheden minder diep reiken dan de verstoringsdiepte.

In alle gevallen geldt dat indien archeologische materialen en/of sporen aangetroffen worden, deze gemeld dienen te worden bij de gemeente Weesp, conform Monumentenwet 1988, laatste wijziging van 1 september 2007, paragraaf 7, artikel 53 en verder.



Afbeelding 16. Boorpunten met verstoringsdiepte (bron: ArcheoPro)

## 4.12 Cultuurhistorie

Uit het archeologisch bureauonderzoek blijkt, dat het plangebied in de middeleeuwen vlak buiten de stadsmuren van Weesp lag en tussen 1749 en 1832 bebouwd is geraakt. De huidige bebouwing is van recente datum en heeft op zichzelf geen cultuurhistorische waarde.

Het plangebied is gelegen binnen het beschermd stadsgezicht Weesp. Dit stadsgezicht is in 1982 aangewezen. In de redengevende omschrijving van de aanwijzing worden de navolgende gebiedskenmerken beschreven.

*“Kenmerkend voor de bebouwing langs (...) en in feite voor de gehele kern is de aaneengesloten bouwwijze van afzonderlijke bouwmassa's langs de straat. De parcellering is over het algemeen smal; in samenhang daarmee is de nok veelal loodrecht op de voor-gevel gericht. Gemiddeld bestaan de panden uit twee soms twee en een halve bouwlaag en een kap met een steile dakhelling. Kenmerkend zijn de dikwijls geringe verschillen in hoogte. Door de ambachtelijke wijze van bouwen ontstaat een zekere eenheid in gevel-opbouw en materiaaltoepassing. De historisch waardevolle bebouwing stamt in hoofdzaak uit de bloeiperiode van de 18de eeuw en is in belangrijke mate bepalend voor het stadsbeeld. Veelal zijn dit eenvoudige al dan niet gepleisterde lijstgevels.”*

*“De Achtergracht heeft sinds de demping en herprofilering en door incidentele schaalvergrotingen in de bebouwing sterk aan ruimtelijke betekenis ingeboet. Het zijn voornamelijk het beloop en de hoogte van de bebouwing die hier nog van belang zijn. “*

Het is duidelijk dat de cultuurhistorische waarde van het plangebied niet gelegen is in de aanwezige bebouwing. De waarde is gelegen in de statuswaarde: het feit dat het gebied deel uitmaakt van het beschermd stadsgezicht. De welstands-/monumentencommissie is van oordeel dat met name qua vormgeving, bouwmassa, parcellering en materiaalgebruik aansluiting gezocht moet worden bij de bestaande bebouwing aan de Achtergracht en de Groeneweg. Deze aspecten worden hierna kort toegelicht. De Achtergracht was voor de demping een gracht waar langs stevige panden (al dan niet met een industriële functie) stonden. De Breedstraat is van oudsher een belangrijke toegangsweg richting het (oude) centrum van Weesp. Langs deze weg stonden oude stadsboerderijen. De straten langs het plangebied zijn dus van oudsher verschillend van karakter.

*Vormgeving* – de bebouwing in de omgeving van het plangebied bestaat uit relatief bescheiden vormgegeven panden met weinig opsmuk. Eenvoudige, simpel gedetailleerde panden van een goede ruimtelijke kwaliteit.

*Bouwmassa en kappen* – uit de redengevende omschrijving blijkt dat de bebouwing in het beschermd stadsgezicht in het algemeen bestaat uit relatief bescheiden panden van twee tot twee en een halve bouwlaag en een kap met steile dakhelling. Er komen ook panden met een plat dak voor. Naast kappen die loodrecht op de as van de straat zijn gericht (dwarskappen), zijn er ook langskappen. Belangrijk kenmerk is, dat er een aantrekkelijke afwisseling van kapvormen en kaprichtingen voorkomt. Naast platte daken, komen ook zadeldaken en schilddaken voor.

*Parcellering* – de begrenzing van de onderscheidene bouwkundige eenheden is in het beschermd stadsgezicht enigszins regelmatig, maar zeker niet precies gelijk. De begrenzingen vormen relatief smalle en relatief diepe percelen, waarbij de voorgevels van de

panden onmiddellijk aan de straat grenzen. In het plangebied was de parcellering oorspronkelijk afwijkend, namelijk grootschaliger, maar in het nieuwe plan dient aansluiting gezocht te worden bij de kleinschaliger parcellering elders in het beschermd stadsgezicht.

*Materiaalgebruik* – het materiaalgebruik in het beschermd stadsgezicht is, zoals verwacht mag worden, traditioneel. Voor de gevels werden bakstenen gebruikt, de ramen zijn van hout en de daken gedekt met pannen. Oorspronkelijk waren deze pannendaken gedekt met rode pannen.

In het te realiseren bouwplan dienen deze elementen op zorgvuldige wijze gematerialiseerd te worden. Toetsing vindt plaats in het kader van de omgevingsvergunningen voor bouwen.



## 5. JURIDISCHE VORMGEVING

### 5.1 Planvorm

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) verplicht gemeenten tot het opstellen van een bestemmingsplan voor haar gehele grondgebied. In de Wro en het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) is nader uitgewerkt uit welke onderdelen een bestemmingsplan in ieder geval moet bestaan. Dit is een verbeelding met regels en een toelichting daarop. Daarnaast biedt zowel de Wro als het Bro opties voor een nadere juridische inrichting van een bestemmingsplan. Hierbij moet gedacht worden aan de mogelijkheid om af te wijken of nadere eisen toe te passen. De bruikbaarheid van deze instrumenten is geheel afhankelijk van het doel van het bestemmingsplan.

In dit hoofdstuk wordt de juridische bestemmingsplanmethodiek uiteengezet zoals gebruikt zal worden voor het bestemmingsplan 'Stedelijk gebied'.

### 5.2 Systematiek van de planregels

De opbouw van het bestemmingsplan is conform SVBP (Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen) 2012. De planregels van het bestemmingsplan 'Stedelijk gebied' bestaan uit vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels aan de orde komen. In het onderstaande wordt allereerst de indeling van de regels toegelicht. Vervolgens komen de verschillende bestemmingen aan de orde.

#### 5.2.1 Hoofdstuk 1 Inleidende regels

##### Begripsbepalingen

In de begripsbepalingen worden omschrijvingen gegeven van de in het bestemmingsplan gebruikte begrippen. Deze zijn opgenomen om interpretatieverschillen te voorkomen. Alleen die begripsbepalingen zijn opgenomen die gebruikt worden in de regels en die tot verwarring kunnen leiden of voor meerdere uitleg vatbaar zijn.

##### Wijze van meten

De wijze van meten bevat technische regelingen met betrekking tot het bepalen van oppervlaktes, percentages, hoogtes, dieptes, breedtes en dergelijke waarmee op een eenduidige manier uitleg wordt gegeven wat onder de diverse begrippen wordt verstaan.

## 5.2.2 Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

### *Centrum (artikel 3)*

De bestemming 'Centrum' maakt de ontwikkeling van de nieuwbouw mogelijk. Binnen de bestemming is het mogelijk de supermarkt en overige detailhandel te vestigen. Dit is wel beperkt tot de begane grond. Daar waar een betreffende aanduiding is opgenomen mag detailhandel ook op de verdieping plaatsvinden. Ook mag er een parkeerdek worden gerealiseerd, waarbij de in- en uitrit vastgelegd is. Dit parkeerdek staat op de verbeelding aangeduid. Het parkeerdek mag tevens beperkt bebouwd worden met (maximaal 3) bijgebouwen. Op verdieping zijn tevens kleine ruimten voor maatschappelijke en dienstverlenende functies mogelijk gemaakt, welke een entree op begane grond kunnen hebben.

De bebouwing mag uitsluitend binnen het op de verbeelding aangeduide bouwvlak worden gerealiseerd. De toegestane hoogten staan eveneens op de verbeelding aangegeven. Op de verbeelding staan verschillende hoogten, dit in verband met het mogelijk maken van het gewenste gevarieerde gevelbeeld.

### *Detailhandel (artikel 4)*

De bestemming 'Detailhandel' is opgenomen in het bestemmingsplan ter hoogte van de Groeneweg. Binnen deze bestemming is zowel de begane grond als op de verdieping(en) detailhandel toegestaan. Daarnaast is op de verdieping wonen toegestaan, inclusief een aan huis gebonden beroep of bedrijf. Verder mogen op deze bestemmingen bijbehorende bouwwerken en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gerealiseerd. De gronden zijn niet bestemd voor hoofdgebouwen.

### *Waarde – Archeologie (artikel 5)*

De dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' is bedoeld voor de bescherming van archeologische waarden in de grond. Deze dubbelbestemming vindt zijn grondslag in het archeologisch onderzoek dat voor deze locatie is uitgevoerd. Uit dit rapport blijkt dat de grond op meerdere plaatsen en diepten reeds is geroerd. De dubbelbestemming regelt dan ook dat indien er werken plaatsvinden in de reeds geroerde grond, hier geen omgevingsvergunning voor hoeft te worden aangevraagd. Worden werken uitgevoerd dieper dan de geroerde grond dan dient een omgevingsvergunning te worden aangevraagd.

### *Waarde – Beschermd Stadsgezicht (artikel 6)*

Het plangebied is gelegen binnen het wettelijk beschermd stadsgezicht Weesp. In verband daarmee is op het gehele plangebied de dubbelbestemming 'Waarde – Beschermd stadsgezicht' gelegd. Deze bestemming heeft de bescherming tot doel van de in het gebied aanwezige cultuurhistorische (niet zijnde archeologische) waarden. Ten aanzien van het bouwen is aanvullend bepaald dat gebouwen op de bestaande voorgevellijn moet worden gebouwd en dat de bestaande gevelindeling, dakvorm, nokrichting en dergelijke niet mogen worden gewijzigd. In het artikel zijn enkele afwijkingen opgenomen met betrekking tot de bouwregels. Voor werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden

als voor sloopwerkzaamheden is een omgevingsvergunningsstelsel opgenomen. Tevens is het mogelijk af te wijken van de verplichting dat het behoud en de bescherming van het beschermd stadsgezicht in acht moet worden genomen, als dit belang ter plaatse niet meer van toepassing is.

### **5.2.3 Hoofdstuk 3 Algemene regels**

In dit onderdeel van de regels komen onder andere de flexibiliteitsbepalingen aan de orde. Het gaat hierbij onder meer om:

#### *Anti-dubbeltelbepaling (artikel 7)*

In dit artikel is opgenomen dat grond, welke eenmaal in aanmerking is of moest worden genomen bij het verlenen van een bouwvergunning, waaraan uitvoering is of alsnog kan worden gegeven, bij de beoordeling van een andere aanvraag buiten beschouwing dient te blijven.

#### *Algemene bouwregels (artikel 8)*

In dit artikel zijn bepalingen opgenomen met betrekking tot kelders, dakkappen en bestaande maten.

#### *Algemene gebruiksregels (artikel 9)*

De regel dat het verboden is om gronden en bouwwerken te gebruiken op een manier die strijdig is met de regels uit het bestemmingsplan is vastgelegd in dit artikel.

#### *Algemene afwijkingsregels (artikel 10)*

Ten behoeve van de flexibiliteit en bruikbaarheid in de praktijk is voorzien in de mogelijkheid tot afwijken (van de bouw- en/of gebruiksregels). Door het verlenen van een omgevingsvergunning kan het bevoegd gezag o.a. een afwijking van de situering van bouwwerken toestaan met ten hoogste 5 meter.

#### *Algemene wijzigingsregels (artikel 11)*

Het bestemmingsplan bevat de mogelijkheid om regels te wijzigen door de dubbelbepanning Waarde – Archeologie te verwijderen of te vervangen.

#### *Overige regels (artikel 12)*

In dit artikel is bepaald hoe omgegaan wordt met gewijzigde wet- en regelgeving na tervisielegging van het bestemmingsplan.

#### **5.2.4 Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels**

##### *Overgangsrecht (artikel 13)*

Met betrekking tot bouwwerken en het gebruik van grond en bouwwerken wordt in dit artikel ingegaan op het daarop toepasselijke overgangsrecht.

##### *Slotregel (artikel 14)*

Het laatste artikel van de regels betreft de citeertitel van het onderliggende bestemmingsplan.

## **6. UITVOERBAARHEID**

### **6.1 Economische uitvoerbaarheid**

Om gemaakte kosten te verhalen dient de gemeenteraad ingevolge artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan vast te stellen voor de gronden waarop een bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1. van het Besluit ruimtelijke ordening is opgenomen dat als bouwplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wro wordt aangewezen een bouwplan voor:

- a) de bouw van een of meer woningen;
- b) de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- c) de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m<sup>2</sup> of met een of meer woningen;
- d) de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- e) de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.000 m<sup>2</sup> bedraagt;
- f) de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m<sup>2</sup>.

Een exploitatieplan is niet noodzakelijk indien de kosten op een andere wijze worden verhaald. Dit kan door middel van een anterieure overeenkomst. Voor vaststelling van het planologisch besluit (in dit geval het onderhavige bestemmingsplan) dient duidelijk te zijn op welke wijze de kosten zullen worden verhaald.

Voor de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan wordt een anterieure overeenkomst gesloten tussen gemeente en de initiatiefnemers waarmee het kostenverhaal anderszins verzekerd is

### **6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

Nadat het college het voorontwerpbestemmingsplan daartoe heeft vrijgegeven, wordt overleg conform artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gevoerd met de verschillende instanties. Ook wordt het bestemmingsplan onderworpen aan inspraak. Daarna kan de wettelijke procedure met betrekking tot de vaststelling van een bestemmingsplan van start gaan.

Bij maatschappelijke uitvoerbaarheid moet gedacht worden aan de relatie tussen de uitvoering van het bestemmingsplan en de te verwachten maatschappelijke ontwikkeling, ofwel het maatschappelijke draagvlak. De procedures voor vaststelling van een bestemmingsplan zijn door de wetgever geregeld. Aangegeven is dat tussen gemeente en verschillende instanties overleg over het plan moet worden gevoerd alvorens een ontwerp-plan ter inzage gelegd kan worden. Bovendien kan het noodzakelijk zijn dat belanghebbenden de gelegenheid hebben om hun visie omtrent het plan te kunnen geven.

Om de rechten van het individu in de maatschappij te waarborgen, zijn er wettelijke eisen met betrekking tot de voorbereiding en totstandkoming van een bestemmingsplan. Artikel 3.8 Wro bepaalt dat op de voorbereiding van een bestemmingsplan de in afdeling 3:4 van de Awb geregelde uniforme openbare voorbereidingsprocedure (uov) van toepassing is. Dientengevolge zijn de volgende fasen te onderscheiden:

- facultatieve inspraakprocedure;
- voorbereidings-/overlegfase;
- ontwerpfase;
- vaststellingsfase;
- beroepsfase.

#### **Informatievoorziening en betrokkenheid omwonenden tijdens planvorming**

Er heeft vroegtijdig overleg plaatsgevonden tussen de initiatiefnemers en de direct omwonenden over de plannen. De bewoners van de panden aan de Emmastraat 1,3, en 5, Achtergracht 62 en Groeneweg 4 en 8, alsmede De Woningbouw in haar hoedanigheid als eigenaar van de panden Singel 85-103 zijn op individuele basis door de initiatiefnemers over de plannen geïnformeerd. Dat geldt eveneens voor het Wijkoverleg Centrum. Ten behoeve van alle omwonenden hebben de initiatiefnemers op 31 maart 2011 een informatieavond verzorgd. Op hoofdlijnen concentreerden de vragen en reacties zich op:

- de bouwhoogte aan de Achtergracht (destijds maximaal 15,5 meter ter plaatse van de langskap);
- de gevolgen voor bezonning;
- de gevolgen voor de privacy en inkijk vanuit de destijds nog geplande studio's op het dak van de supermarkt;
- de risico's op schade tijdens de bouw.

Met betrekking tot de maximale bouwhoogte geldt dat deze in de verdere planuitwerking is verlaagd naar 12 meter. De op het dak van de supermarkt geplande studio's zijn vervallen, waarmee tegemoet gekomen wordt aan de bezwaren vanwege schending van privacy en inkijk. Zoals in paragraaf 2.5.2. staat vermeld is er tevens een studie naar de effecten op de bezonning uitgevoerd. Uit deze studie blijkt dat de effecten marginaal zijn. Voor wat betreft de risico's op schade tijdens de bouw geldt dat deze aanzienlijk zijn verminderd door het vervallen van de destijds beoogde ondergrondse parkeervoorziening. Daarnaast mag van de aannemer verwacht worden dat hij deze risico's, mede met het oog op zijn CAR-verzekering, zo veel als mogelijk uitsluit dan wel tot een minimum

beperkt. In het kader van de bouwvoorbereiding en uitvoering zal daarover nader overleg met de gemeente plaatsvinden en zal een goede communicatie met de omwonenden worden opgezet.

Ten opzichte van de plannen in 2011 hebben er aanpassingen plaatsgevonden. De meest voorname zijn het vervallen van de woningen en de parkeergarage. Er is principe sprake is van een afname van het functionele programma en bouwmogelijkheden. De verwachting is dat de omwonenden dit als positief ervaren. Indien omwonenden en andere belanghebbende zijn of haar visie wil delen wordt hiervoor gelegenheid geboden in de zienswijze periode.

### **Overleg**

Het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.1) geeft aan dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg voeren met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. De instanties die in kennis gesteld moeten worden van dit bestemmingsplan zijn geïnformeerd.

### **Inspraakreacties**

Het voorontwerpbestemmingsplan is met ingang van donderdag 17 oktober 2013 gedurende zes weken (tot en met woensdag 27 november 2013 ter inzage gelegd in het kader van de inspraak. Er zijn in totaal 4 inspraakreacties binnengekomen. De reacties zijn samengevat en beantwoord in een separate notitie (bijlage 11).

Naar aanleiding van de inspraakreacties maakt het pand Groeneweg 18 geen onderdeel meer uit van het bestemmingsplan. Naar aanleiding hiervan zijn enkele onderzoeken bijgesteld (luchtkwaliteit, externe veiligheid, verkeer en parkeren en geluid).

### **Vaststellingsprocedure**

De vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan zal plaatsvinden volgens artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Het ontwerpbestemmingsplan is in dit kader ter visie gelegd gedurende een periode van zes weken (van 21 maart 2014 tot en met 1 mei 2014). Gedurende deze periode heeft eenieder zijn of haar zienswijze kenbaar kunnen maken. Er zijn 11 zienswijzen ingediend en ontvankelijk verklaard. De zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in de Nota zienswijzen. De Nota zienswijzen is als bijlage bij de toelichting gevoegd.



## **SEPARATE BIJLAGEN**

- Bijlage 1: Bezonningsstudie**
- Bijlage 2: Bodemonderzoek**
- Bijlage 3: Quicksan externe veiligheid**
- Bijlage 4: Luchtkwaliteit**
- Bijlage 5: Natuurtoets**
- Bijlage 6: Archeologisch onderzoek**
- Bijlage 7: Overzicht bevindingen onderzoek beschermde  
natuurwaarden (AFO)**
- Bijlage 8: Pre-wateradvies**
- Bijlage 9: Voortoets Natuurbeschermingswet**
- Bijlage 10: Akoestisch onderzoek**
- Bijlage 11: Reactienota inspraakreacties**
- Bijlage 12: Distributie planologisch onderzoek**
- Bijlage 13: Nota zienswijzen**



**Regels**





