

Ruimtelijke onderbouwing Stoomweg 62
te Breezand



BügelHajema
Plek voor ideeën

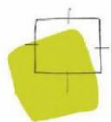
**Ruimtelijke onderbouwing Stoomweg 62
te Breezand**

Inhoud

Rapport + bijlagen

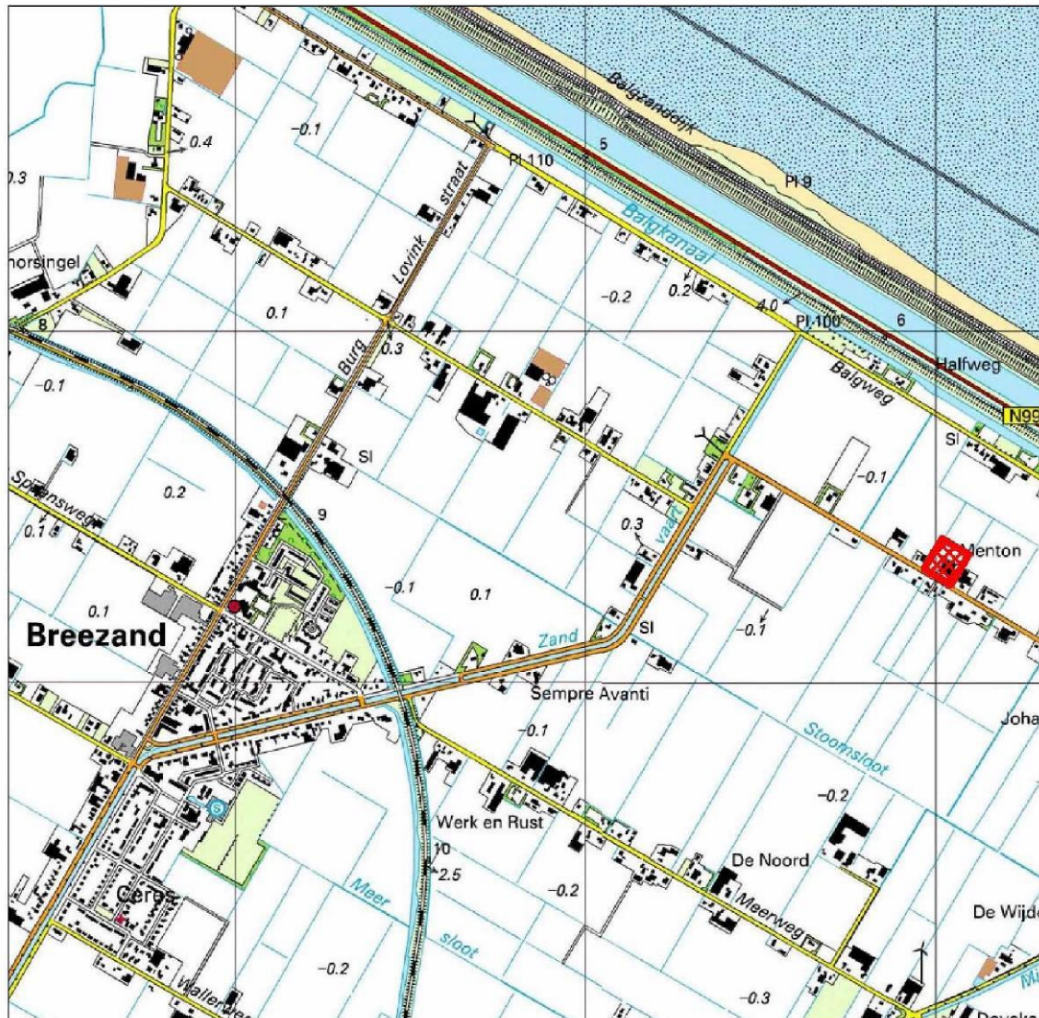
3 april 2013

Projectnummer 012.46.01.17.03



Ideeën voor een plek

Overzichtskaart



Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding en doelstelling	5
1.2	Leeswijzer	6
2	Planbeschrijving	7
2.1	Planbeschrijving	7
2.2	Beeldkwaliteit	8
3	Beleidskader	15
3.1	Rijksbeleid	15
3.2	Provinciaal beleid	16
3.3	Gemeentelijk beleid	19
4	Planologische randvoorwaarden	23
4.1	Ecologie	23
4.2	Archeologische waarden	25
4.3	Cultuurhistorie	26
4.4	Water	27
4.5	Bedrijven en milieuhinder	27
4.6	Geluidhinder	29
4.7	Bodem	31
4.8	Externe veiligheid	32
4.9	Luchtkwaliteit	34
4.10	Parkeren en verkeer	36
5	Juridische toelichting	37
5.1	Vormgeving	37
5.2	Procedure	37
6	Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid	39
6.1	Economische uitvoerbaarheid	39
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	39

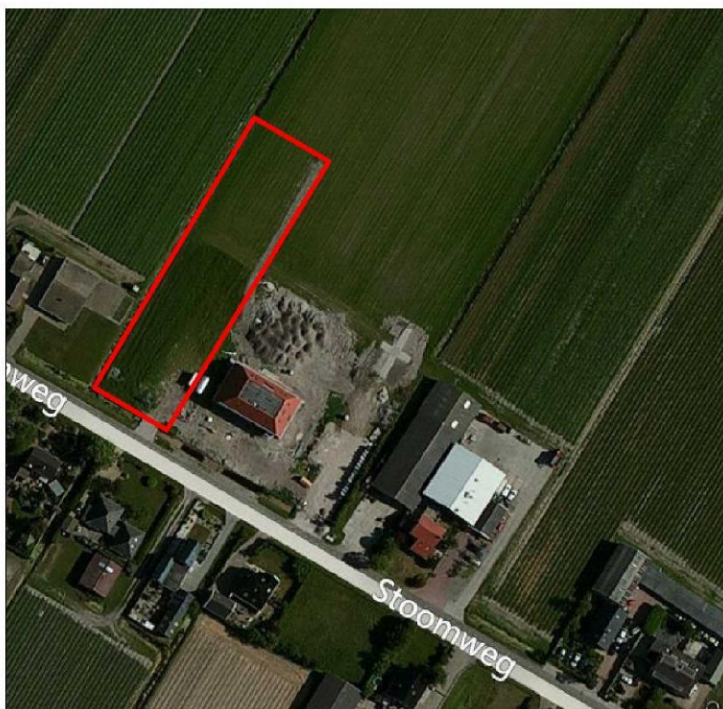
Bijlagen

Inleiding

1.1

Aanleiding en doelstelling

Op het perceel aan de Stoomweg 62 in Breezand is het kleinschalige zorgcomplex 'Polder Résidence' aanwezig. Dit complex bestaat uit meerdere wooneenheden voor dementerende ouderen. Hiervoor is in 2010 een bestemmingsplan vastgesteld. In dit bestemmingsplan werd er echter nog van uitgegaan dat er op het perceel naast het zorgcomplex een woning gerealiseerd zou worden. Inmiddels zijn de plannen voor dit perceel gewijzigd en zal hier een uitbreiding van het zorgcomplex worden gerealiseerd in de vorm van nieuwbouw waarin plaats is voor zes tot acht dementerende personen. De voorgenomen ontwikkeling is echter in strijd met het vigerende bestemmingsplan. Om de ontwikkeling toch mogelijk te maken, kan een omgevingsvergunning worden verleend. Om de omgevingsvergunning te verlenen is een goede ruimtelijke onderbouwing nodig. Het voorliggende rapport voorziet hierin.



Figuur 1. Luchtfoto, plangebied rood omkaderd
(bron: Bing Maps, 2012)

1.2

Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plan-
gebied in de huidige situatie en de inpassing van de nieuwe situatie. Vervolgens
komt in hoofdstuk 3 het planologische beleidskader aan bod. In hoofdstuk 4
volgt een bespreking van de omgevingsaspecten. Hoofdstuk 5 vormt de juridi-
sche toelichting en de hoofdstukken 6 en 7 gaan in op respectievelijk de eco-
nomische en de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

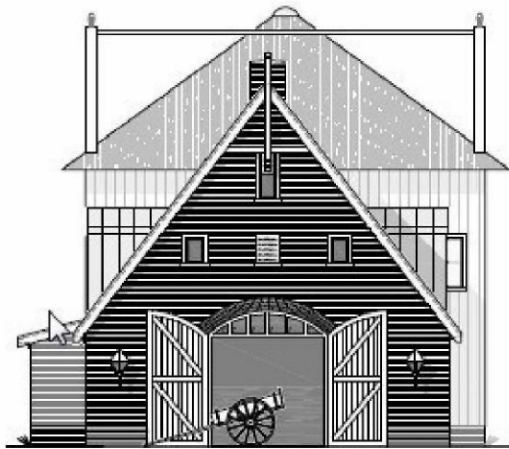
2g

Planbeschrijving

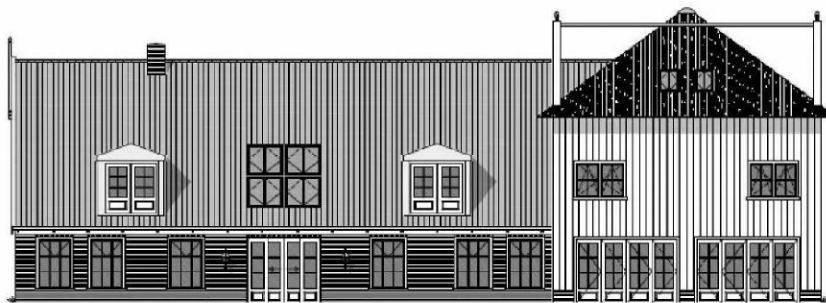
[illegible]

Figuur 2. Schematische weergave nieuwe situatie (gebouw links is de nieuwe ontwikkeling) (bron: Hollands Kroon Architectuur)

Op het perceel wordt, net als op het naastgelegen perceel, een woon-zorg-complex gerealiseerd. Het woon-zorgcomplex zal worden gebouwd als een langhuisboerderij met een kapbergschuur aan de achterzijde. In het gebouw zullen acht wooneenheden voor dementerende ouderen met daarnaast een aantal gemeenschappelijke ruimten en zorgvoorzieningen worden gerealiseerd. Het omliggende terrein zal ingericht worden met groen. Daarnaast zullen hier ook 10 parkeerplaatsen worden gerealiseerd.



Figuur 3. Voorgevel (bron: Hollands Kroon Architectuur)



Figuur 4. Zijgevel (bron: Hollands Kroon Architectuur)

2.2

Beeldkwaliteit

In deze paragraaf wordt ingegaan op de ruimtelijke kwaliteit van de voorliggende ontwikkeling. Door middel van een brede analyse van het plangebied en de omgeving wordt eerst een beeld geschetst van de ruimere omgeving. Op basis van deze analyse zijn vervolgens beeldkwaliteitseisen voor de inrichting van het erf en de bebouwing geformuleerd waaraan het plan moet voldoen om te passen in de ruimere omgeving.

Het voorliggende bouwplan is in overeenstemming met de in deze paragraaf geformuleerde criteria en past dan ook in de ruimere omgeving. Het plan is tevens op 21 november in een preadvies door de welstandsc commissie behandeld en goedgekeurd.

Ontstaansgeschiedenis

Landschapstype

Het plangebied is gesitueerd in de Westpolder (het westelijke deel van de Anna Paulownapolder). In de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland is benoemd dat het plangebied behoort tot het 'Aandijkingenlandschap'. In de planvorming dient rekening gehouden te worden met de volgende, in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie benoemde, kernkwaliteiten¹ van het aandijkingenlandschap:

- **Ondergrond:**
 - het Aardkundig Monument: Oude Veer Anna Paulowna;
- **Landschaps-DNA - Historische structuurlijnen:**
 - grootschalige geometrisch polderverkaveling;
- **Landschaps-DNA - Cultuurhistorische objecten:**
 - stolpboerderijen langs wegen en vaarten zijn kenmerkende elementen;
- **Landschaps-DNA - Openheid:**
 - grootschalige zeekleipolders en jonge droogmakerijen;
 - open en vlak, bouwland; getij-afzettingsvlakte, kalkarme zandgrond, lichte en zware oude klei en terpen;
 - mate van openheid: zeer open.

Het aandijkingenlandschap is ontstaan doordat aangeslibde zand- en slibplaten langs de oorspronkelijke kustlijn, vanaf de aangrenzende hogere gronden, door de mens zijn ingedijkt en zijn toegevoegd aan het land. Deze gebieden zijn als geheel ingericht, vaak grootschalig, geometrisch en open. Een zeer grote mate van openheid, bijna de helft van het gebied is 'leeg' landschap, is een belangrijk kenmerk van het landschapstype. De samenhang van het aandijkingenlandschap wordt bepaald door de mate, manier en tijd van aandijkingen. De opeenvolgende aandijkingen zijn duidelijk herkenbaar in het landschap. De oudste aandijkingen liggen als schillen tegen het oude land aan, de latere aandijkingen hebben geen duidelijke gerichtheid.

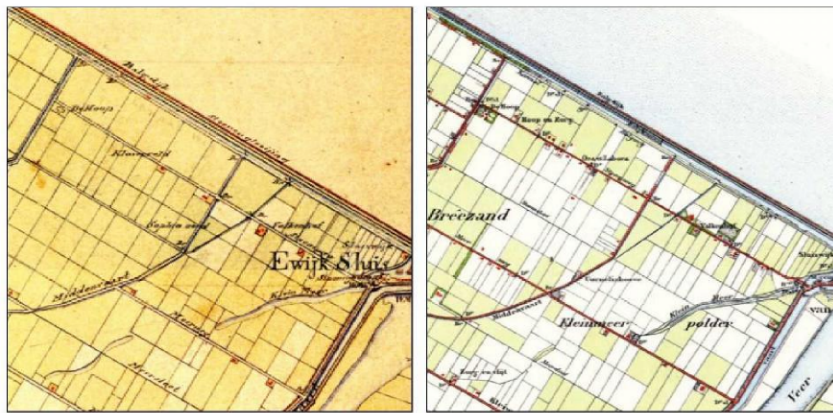
De dijken en hoofdwatgangen vormen een robuuste hoofdstructuur. In de Anna Paulownapolder (19^e eeuw) zijn er sterke contrasten tussen de geometrische inrichting en de natuurlijke kreekrestanten. Stolpboerderijen zijn kenmerkend langs de wegen en vaarten.

¹ Sinds 1 november 2010 gelden de Provinciale Structuurvisie en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie Noord-Holland. De provincie wil de Noord-Hollandse landschappen optimaal gebruiken door hun (kern)kwaliteiten te benutten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Recente ontwikkelingen

De historische topografische kaarten laten de recente ontwikkeling van het plangebied en omgeving zien. Op de kaart van 1858 is de rationele en blokvormige verkavelingsstructuur goed herkenbaar. Aan de Stoomweg is sprake van enige bebouwing. De Middenweg en het Klein Meer (slenk) vormen onregelmatigheden in de rechte lijnige structuur van de polder.

Op de kaart van 1907 is te zien dat sprake is van toenemende verdichting van de bebouwing in het buitengebied. Aan de Stoomweg neemt het aantal erven zichtbaar toe. Ook opvallend is dat de grootte van de kavels afneemt. Deze ontwikkeling zet de komende decennia door. De kaart van 1961 laat een verdere verdichting (meer erven en kleinere kavels) zien in het buitengebied. In de huidige situatie ontstaan in het buitengebied daarentegen weer grotere percelen. Daarbij neemt de schaal van de bebouwing duidelijk toe.



Topografische kaart 1858 (links) en 1907 (rechts)



Topografische kaart 1961 (links) en 2004 (rechts)

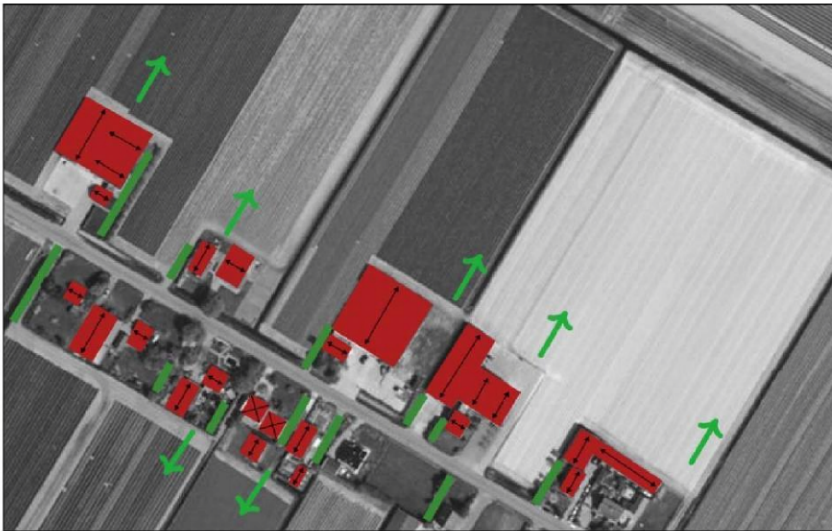
Figuur 5. Topografische kaarten periode 1858-2004

Orderingsprincipe van het landschap

De Westpolder is in het landschap te herkennen als landschappelijke eenheid, begrensd door dijktracés en het Oude Veer. De polder wordt gekenmerkt door een contrast tussen de rechtlijnige polderverkaveling en de grillig lopende (restanten van) oude slenken (Oude Veer, Middenweg).

Het rationele verkavelingspatroon wordt bepaald door een systeem van hoofdvaarten, tochten, kavelsloten en wegen. De ontsluitingsstructuur in de polder is lineair, waarbij de wegen op ongeveer 1000 meter afstand van elkaar parallel lopen.

Het bebouwingspatroon met lintbebouwing aan de Stoomweg sluit aan bij het rechtlijnige verkavelingspatroon van het gebied. De Stoomweg heeft een sterke noordwest-zuidoost richting, die versterkt wordt door lintbebouwing met een relatief hoge bebouwingsdichtheid. De kavels liggen loodrecht op de Stoomweg. Deze richting wordt bij forse bedrijfserven vaak versterkt door de erfbeplanting op en langs de kavels. Op het voorerf van de kavels is vaak sprake van incidentele beplanting. Het achtererf is in de meeste gevallen open.



Figuur 6. Orderingsprincipes Stoomweg

Bebouwingskarakteristiek

De Stoomweg wordt gekenmerkt door lintbebouwing waarbij woon- en bedrijfserven elkaar afwisselen. De erven liggen zowel aaneengesloten als op enige afstand van elkaar. De organisatie van de erven is veelal in de lengterichting, loodrecht op de weg. Op bedrijfserven liggen de bedrijfswoningen aan de straat en liggen de (grote) bedrijfspanden terug, achter de woningen. De onderlinge afstand tussen de bijgebouwen en de woning is vaak beperkt. De bebouwing staat in de meeste gevallen loodrecht op de Stoomweg en er is in de meeste gevallen sprake van een groen voorerf (al dan niet met bomen) voor de woningen.

Aan de Stoomweg komt zowel kleinschalige als grootschalige bebouwing voor. Kleinschalige bebouwing in de vorm van vrijstaande woningen en grootschalige bebouwing in de vorm van forse bedrijfsbebouwing. De kleinschalige bebouwing bestaat overwegend uit woningen van één tot twee bouwlagen met een bewoonbare kap. De woningen kennen variatie in bouwvorm en architectuur, maar hebben overwegend een traditionele uitstraling. De grootschalige bebouwing bestaat veelal uit loodsen voor de bollenteelt. Ook de bedrijfsbebouwing kent een grote mate van variatie in de grootte, vorm en architectuur. Er is echter overwegend sprake van een hoofdvorm met een zadelpak en de toepassing van geprofileerde platen of sandwichpanelen voor de gevels en daken. De nokrichting van de bebouwing is afwisselend, zowel loodrecht als evenwijdig aan de Stoomweg komt voor.

Inpassing wijdere omgeving

De landschappelijke inpassing zal gericht moeten zijn op een goede inpassing in de lintbebouwing van de Stoomweg, het voorkomen van de aantasting van de rationele verkavelingsstructuur en het voorkomen van aantasting van de openheid van het open landschap van de Westpolder.

Bestaande kwaliteiten versus mogelijk negatieve effecten

De kernkwaliteiten van het landschap zijn maatgevend voor de inpassing van de voorliggende ontwikkeling. Voorkomen dient te worden dat de nieuwbouw een negatieve invloed heeft op het landschappelijk beeld.

Beeldkwaliteitseisen

Voor een goede inpassing van het nieuwbouwplan is gekeken naar de bestaande landschapsstructuur en bebouwingskarakteristiek van de Stoomweg. De beeldkwaliteitscriteria zijn tevens afgestemd op de gemeentelijke welstandsnota.

Inpassen in de lintbebouwing van de Stoomweg is uitgangspunt. De inzet voor de inpassing van de nieuwe ontwikkeling is dan ook het realiseren van nieuwbouw met de uitstraling van een forse, traditionele woning met aan de achterzijde een kap-/hooiberg. Gekozen is voor smalle en diepe bebouwing, loodrecht op de Stoomweg. Hiermee wordt tevens aangesloten bij de langwerpige vorm van het erf. Voorkomen van aantasting van het open landschap is tevens uitgangspunt. Een groen voorerf is het uitgangspunt om aan te sluiten bij de erven aan de Stoomweg. De uitgangspunten leiden tot de hierna volgende beeldkwaliteitscriteria.

Ligging

- De bebouwing is georiënteerd op de Stoomweg.
- De bebouwing staat loodrecht op de Stoomweg.
- De nokrichting is loodrecht op de Stoomweg of neutraal.
- Ten noordwesten van het perceel dient vrij zicht op het landschap vanaf de openbare weg gewaarborgd te blijven.

Massa

- De bebouwing bestaat uit twee aaneen gebouwde hoofdvormen. De hoofdvorm aan de straatzijde is één bouwlaag met een forse kap. Aan de achterzijde is sprake van een kap-/hooiberg met een hoofdvorm van maximaal twee bouwlagen met een kap.
- De hoofdvormen hebben een eenvoudige, rechthoekige plattegrond.
- Aan- en uitbouwen en bijgebouwen zijn ondergeschikt aan de hoofdgebouwen.

Detaillering

- De bebouwing is met een representatieve voorgevel op de Stoomweg georiënteerd.
- De gevelopmaak is overwegend traditioneel. De detaillering ondersteunt de gekozen architectuur.
- Aan- en uitbouwen zijn in architectuur afgeleid van de hoofdgebouwen.
- Bijgebouwen zijn in architectuur afgestemd op de hoofdgebouwen.

Materiaal en kleur

- De hoofdgebouwen kennen een overwegend traditioneel en terughoudend kleur- en materiaalgebruik. De gevels uitvoeren in metselwerk en/of hout in traditionele kleuren.
- Aan- en uitbouwen zijn duidelijke afgeleiden van de hoofdgebouwen.
- Het materiaal- en kleurgebruik van bijgebouwen is passend bij het kleur- en materiaalgebruik van de hoofdgebouwen.

Inrichting erf

- Het voorerf heeft een zo groen mogelijk karakter. Op het voorerf worden één of meerdere solitaire bomen aangeplant. Deze boom/bomen heeft/hebben een hoogte van minimaal 10 meter (volgroeid). Parkeerplaatsen inpassen met een combinatie van opgaande beplantingen en hagen. Het sortiment beplanting is inheems en passend bij de ondergrond.

Duurzaamheid

Het nieuwe gebouw krijgt, evenals het bestaande, een uitstekende isolatie met triple glas. Het gebouw wordt uitgerust met een warmteterugwinunit (WTW-installatie). Voor de verwarming en de warmwatervoorzieningen worden warmtepompen met lucht als medium gebruikt. Er wordt daarmee ruimschoots voldaan aan de eisen van het Bouwbesluit.

Beleidskader 3

3.1

Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld. Met deze structuurvisie gooit het Rijk het roer om in het nationale ruimtelijke beleid. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts dertien nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze dertien belangen hebben de centrale overheden beleidsvrijheid. De ruimtelijke ordening komt zo dichterbij burgers en bedrijven, laat het meer over aan gemeenten en provincies en op deze wijze komen burgers en bedrijven centraal te staan.

Het Rijk richt zich op drie doelen: Nederland concurrerend, bereikbaar en leefbaar maken:

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

Om die doelen te bereiken, zijn nationale belangen benoemd. Het Rijk gaat ervan uit dat de nationale ruimtelijke belangen die via wet- en regelgeving opgedragen worden aan de andere overheden goed door hen worden behartigd. Waar het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bepalingen bevat gericht op gemeentelijke bestemmingsplannen gaat het Rijk ervan uit dat deze doorwerking krijgen. Het Rijk zal tijdens het opstellen en vaststellen van bestemmingsplannen dan ook niet toetsen op een correcte doorwerking van nationale belangen. Voor het Barro wordt verwezen naar paragraaf 4.1.3.

AMvB Ruimte

(Besluit algemene regels ruimtelijke ordening)

De Wro biedt in artikel 4.3 de basis voor het stellen van algemene regels, op te nemen in een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB). Die regels richten zich primair op gemeenten, die het eerst verantwoordelijke overheidsniveau zijn voor de inhoud van bestemmingsplannen. In de AMvB Ruimte zijn nationale belangen, die juridische doorwerking vragen, gewaarborgd. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de AMvB Ruimte, is op 30 december 2011 in werking getreden, met uitzondering van enkele onderdelen. De voorgenomen ontwikkeling is echter niet in strijd met de nationale belangen.

3.2

Provinciaal beleid

Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 3 november 2010 is de Structuurvisie Noord-Holland 2040 'Kwaliteit door veelzijdigheid' in werking getreden. In de structuurvisie geeft de provincie aan welke provinciale belangen een rol spelen bij de ruimtelijke ordening in Noord-Holland. Daarmee is het een leidraad voor de manier waarop de ruimte in Noord-Holland de komende dertig jaar moet worden ontwikkeld. In het bijbehorende uitvoeringsprogramma is dit uitgewerkt in concrete activiteiten om de visie te realiseren en via de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie is de doorwerking naar gemeentelijke bestemmingsplannen geregeld.

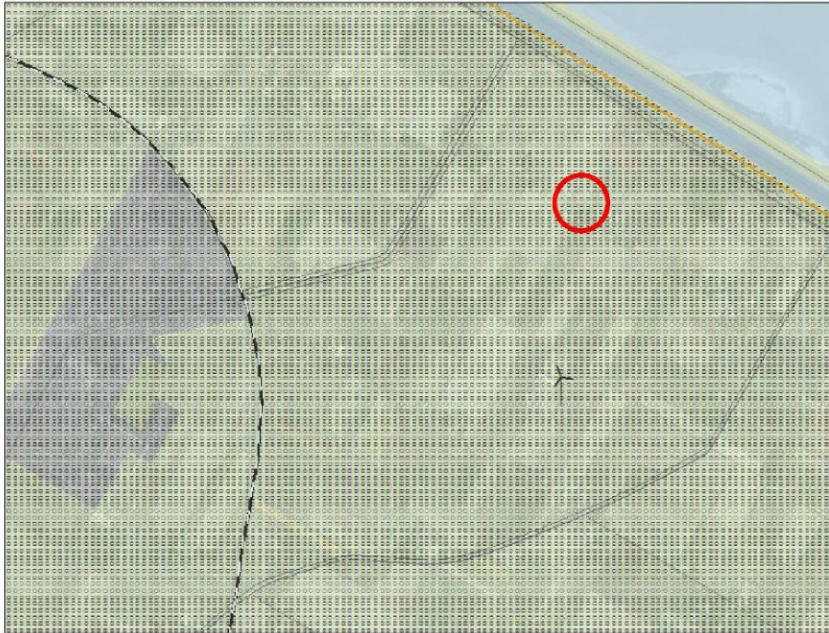
Uitgangspunt voor 2040 is 'Kwaliteit door veelzijdigheid'. Noord-Holland moet aantrekkelijk blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. Gelet op voorgaande doelstelling heeft de provincie een aantal provinciale belangen aangewezen. De drie hoofdbelangen vormen gezamenlijk de ruimtelijke hoofddoelstelling van de Provincie.

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

Figuur 7. Hoofddoelstelling ruimtelijk beleid
(bron: provincie Noord-Holland)

De structuurvisie is uitsluitend bindend voor de provincie zelf en niet voor gemeenten en burgers. Om de provinciale belangen, die in de structuurvisie zijn gedefinieerd, door te laten werken, heeft de provincie Noord-Holland de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie opgesteld. Hierin wordt een aantal algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijk als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is.

In figuur 8 is een fragment van de structuurvisiekaart weergegeven.



Figuur 8. Fragment ontwerpstructuurvisie Noord-Holland 2040
(bron: provincie Noord-Holland)

Het plangebied is aangemerkt als 'aandijkingenlandschap'. Stedelijke ontwikkelingen zijn niet zondermeer toegestaan. Ontwikkelingen dienen plaats te vinden op basis van de identiteit van het landschap. Daarnaast valt het perceel ook in het gebied voor 'grootschalige landbouw bollenconcentratiegebied'. Binnen dit gebied is ruimte voor permanente bollenteelt en hier wordt areaalverlies van bollengrond tegengegaan. Ook maakt het plangebied deel uit van het zoekgebied voor grootschalige windenergie.

Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS)

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) is de doorwerking van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 in bestemmingsplannen nader uitgewerkt. Deze verordening is gelijktijdig met de structuurvisie vastgesteld en in werking getreden. In de verordening zijn verschillende regels opgenomen. Er zijn regels voor het zowel het bestaand bebouwd gebied als het landelijk gebied, regels voor uitsluitend het bestaand bebouwd gebied en regels voor uitsluitend het landelijk gebied. Op verschillende regels die van belang zijn voor het plangebied wordt in het navolgende ingegaan.

Binnen de provinciale verordening wordt onderscheid gemaakt in de ontwikkelingsmogelijkheden binnen het bestaand bebouwd gebied (BBG) en het landelijk gebied. Het beleid is erop gericht om een toename van verstedelijking in het landelijk gebied te voorkomen. Nieuwe woningen, bedrijven en kantoren zijn daarom in het landelijk gebied niet toegestaan. In figuur 9 is een kaartje

opgenomen met daarop de ligging van het bestaand bebouwd gebied. Het plangebied ligt buiten het bestaand bebouwd gebied. Hierin is het onderhavige perceel niet opgenomen. In de verordening is echter vastgelegd dat niet alleen de bebouwing die als zodanig op de kaart is weergegeven tot het bestaand bebouwd gebied wordt gerekend, maar dat ook bestaande of de bij een - op het moment van inwerkingtreden van de verordening - geldend bestemmingsplan toegelaten woon- of bedrijfsbebouwing en kassen, waaronder mede begrepen de daarbij behorende bebouwing ten behoeve van openbare voorzieningen, verkeersinfrastructuur alsmede stedelijk water en stedelijk groen van een stad, dorp of kern tot het bestaand bebouwd gebied behoren. Op basis van het vigerende bestemmingsplan Stoomweg 62 is de bouw van woningen met bijgebouwen mogelijk met een maximaal oppervlak van 250 m² met een ontheffingsmogelijkheid tot 400 m². Het plangebied maakt daarmee deel uit van het bestaand bebouwd gebied. Het nieuw te realiseren kleinschalige zorgcomplex past daarmee binnen het provinciaal beleid.



Figuur 9. Ligging bestaand bebouwd gebied
(bron: provincie Noord-Holland)

3.3

Gemeentelijk beleid

Toekomstvisie 2015

In 2001 is de Toekomstvisie verschenen van de voormalige gemeente Anna Paulowna. Het betreft een koers op hoofdlijnen van de gemeente voor circa 15 jaar. De visie is uitgewerkt in het bestemmingsplan Buitengebied 2006.

De visie is destijds tot stand gekomen in nauwe samenspraak met bewoners en belanghebbenden. Hierbij is gestart met een openbare discussie over de inrichting van het buitengebied. In het kader van de toekomstvisie is handhaving en waar mogelijk herstel en ontwikkeling van de kwaliteit van natuur en landschap een belangrijke doelstelling. Identiteit, duurzaamheid en een passend recreatief-toeristisch gebruik staan hierbij centraal. Daarbij wordt aangegeven dat binnen de gehele gemeente woningbouw op invullocaties, op locaties van een te saneren bedrijf of in het kader van de herstructurering voorrang heeft boven uitbreiding.

Voor wat betreft de ouderen is in de polderronde gevraagd om meer voorzieningen voor deze doelgroep, om woningen voor ouderen en om het terugbouwen van een verzorgingshuis. Dit laatste druist in tegen de trend. Overal in Nederland krimpen verzorgingshuizen in, breiden woon-zorgcomplexen en verpleeghuizen uit en wordt gezocht naar mogelijkheden om ouderen langer thuis te laten wonen. De rol van de gemeente is vooral het inzetten op passende woningen en het verzorgen van goed flankerend beleid, rekening houdend met de verwachte groei van deze doelgroep. Handhaving en uitnuttigen van de wijksteunpunten voor ouderen is daarbij uitgangspunt. Daarbij wordt ingezet op het bereikbaar maken van activiteiten en voorzieningen voor ouderen.

Woonvisie

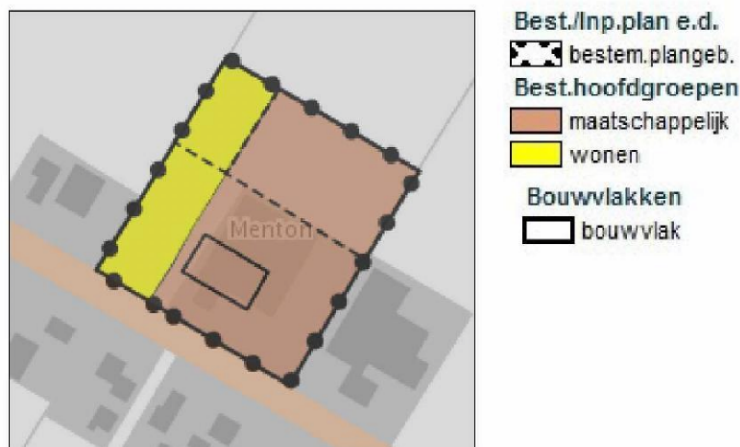
Op 15 december 2008 is de Lokale Woonvisie voor de voormalige gemeente Anna Paulowna vastgesteld. De toekomstvisie bevat de visie op hoofdlijnen in brede zin op het gebied van wonen en leefbare ruimte. In de gemeente bestaan twee leidende principes: rust en ruimte binnen een aantrekkelijk landschap en de leefbaarheid in de kernen. Leefbaarheid betekent niet dat alle voorzieningen in iedere kern aanwezig zijn maar wel dat deze voorzieningen in redelijkheid bereikbaar blijven.

In de Woonvisie wordt aangegeven dat het als een verantwoordelijkheid van de gemeente wordt gezien om wonen met zorg zo goed mogelijk te faciliteren. Het draagvlak voor woonzorgvormen in de kernen is niet oneindig; woonzorgvoorzieningen hebben een zekere schaalgrootte nodig. Dit vraagt om een moderne, flexibele en toekomstbestendige manier van samenwerken en bouwen. Het combineren van verschillende woonzorgvormen (bijvoorbeeld zelfstandig wonen en begeleid wonen, ouderdomsgerelateerde beperkingen zoals dementie en verstandelijke beperkingen) kan een oplossing zijn. Daarom wordt gezocht naar samenwerking met de verschillende woonzorgaanbieders die actief

zijn (of willen zijn) in de gemeente, en wordt geprobeerd om samen tot een zo goed mogelijke combinatie te komen. Combineren van woonzorgvormen vergroot ook de kansen om intramurale zorg aan te bieden in de kernen. Gedoeld wordt niet op de aanwezigheid van een traditioneel verpleeg- of verzorgingshuis, maar op de ontwikkeling van woonvormen waar kwalitatief gelijkwaardige 24-uurszorg wordt aangeboden. Bij elke ontwikkeling wordt uiteraard oog voor de wensen van de bewoners zelf gehouden: hoe willen zij wonen, en met welke mensen wonen zij graag samen? Uit analyse van vraag en aanbod blijkt een opgave van enkele tientallen tot bijna tweehonderd begeleide plaatsen wonen met zorg. Voor de komende jaren wordt ingezet op concrete planvorming voor realisatie van complexen in de kernen, waarbinnen in elk geval enkele tientallen plaatsen per complex worden aangeboden, waarbinnen mensen met verschillende hulpvraag kunnen wonen.

Vigerende bestemmingsplan

Het bestemmingsplan Stoomweg 62, Breezand is het geldende bestemmingsplan in het plangebied. De bestemming ter plaatse van de nieuw te realiseren zorgvoorziening is 'Wonen' en bedoeld voor 'wonen, al dan niet in combinatie met de uitoefening van aan-huis-ver-bonden beroepen en/of hobbymatige agrarische activiteiten'. Een woon-zorgvoorziening voor dementerende ouderen past niet binnen deze bestemming. Tevens past de beoogde bebouwing niet binnen de bouwregels zoals ter plaatse gelden, vanwege de maatvoering. Zowel qua functie als qua bebouwing is het voornemen in strijd met het vigerende bestemmingsplan. Om die reden is voorliggende ruimtelijke onderbouwing opgesteld ten behoeve van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan.



Figuur 10. Verbeelding bestemmingsplan Stoomweg 62, Breezand

Conclusie

Gelet op het bovenstaande mag ten aanzien van het voorliggende plan worden geconstateerd dat het beoogde deels in overeenstemming is met het gemeentelijke beleid.

Het beleid is in eerste instantie gericht op het situeren van eventuele woonzorgvoorzieningen in kernen. Uitgangspunt bij die keuze is dat het voor veel ouderen aantrekkelijk is om in de buurt van voorzieningen te wonen. De doelgroep in onderhavige plan betreft echter een zodanig zorgbehoevende groep mensen (ouderen met een vergevorderde vorm van dementie) dat in dit geval de nabijheid van voorzieningen niet essentieel is. De rust en ruimte die het buitengebied biedt sluiten meer aan op de behoeften van deze doelgroep.

Daarnaast past de ontwikkeling niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Met het opstellen van de ruimtelijke onderbouwing en het verlenen van de omgevingsvergunning wordt de ontwikkeling planologisch mogelijk gemaakt.

Planologische randvoorwaarden



4.1

Ecologie

In het kader van bestemmingsplan Stoomweg 62, Breezand heeft er ecologisch onderzoek plaatsgevonden in het plangebied. Dit onderzoek bestond uit een bureauonderzoek en een veldbezoek (28 april 2010). Aangezien er op het onderhavige perceel geen wijzigingen in het gebruik hebben plaatsgevonden ten opzichte van de bestaande situatie, kunnen de conclusies van het ecologisch onderzoek overgenomen worden voor deze ruimtelijke onderbouwing.

In 1979 is de (Europese) Vogelrichtlijn en in 1992 de (Europese) Habitatrichtlijn vastgesteld. In de Vogelrichtlijn is een lijst van zeldzame of bedreigde vogelsoorten opgenomen waarvoor zogenoemde Vogelrichtlijngebieden moeten worden aangewezen. Hierbij zijn ook belangrijke overwinteringsgebieden van trekvogels inbegrepen. In de bijlagen van de Habitatrichtlijn zijn verschillende planten- en diersoorten en leefgebieden (habitat) opgenomen. Hiervoor moeten Habitatrichtlijngebieden worden aangewezen. De Vogel- en Habitatrichtlijn zijn met de inwerkingtreding van de Flora- en faunawet (Ffw) op 1 april 2002 en de Natuurbeschermingswet (Nbw) op 25 mei 1998 (gewijzigd op 1 oktober 2005) in de Nederlandse wet- en regelgeving opgenomen. In de Ffw zijn bepalingen opgenomen die ingaan op de soortenbescherming. Uitgangspunt van de Ffw is het zogenoemde 'nee, tenzij'-principe: ontwikkelingen die nadelige gevolgen hebben op beschermde soorten zijn in principe niet toegestaan. Deze ontwikkelingen kunnen onder voorwaarden worden toegestaan met een ontheffing of een vrijstelling. In de Ffw is ook de zorgplicht voor in het wild levende planten en dieren (zowel beschermde als niet-beschermde) en hun leefomgeving opgenomen. Die zorgplicht betekent in ieder geval dat hij die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat zijn handelen of nalaten te handelen nadelige gevolgen heeft voor flora of fauna, verplicht is dergelijk handelen achterwege te laten. Hij moet alle maatregelen nemen die redelijkerwijs van hem kunnen worden verwacht om die nadelige gevolgen te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken. In de Nbw zijn bepalingen opgenomen die ingaan op de gebiedsbescherming van de Natura 2000-gebieden (de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden).

KADER

Soortenbescherming

Uit de combinatie van het veldbezoek en de informatie van Het Natuurloket² (km-hok 117-545, d.d. 27 april 2010) blijkt dat in de omgeving van het plangebied enkele in het kader van de Flora- en faunawet beschermde diersoorten voorkomen.

Vleermuizen

Om met het voorkomen van vleermuizen in het plangebied uit te sluiten, is 's avonds gekeken naar de aanwezigheid van vleermuizen in en rondom het plangebied. De weersomstandigheden waren tijdens het avondbezoek zeer gunstig voor vleermuizen. Het was een heldere avond, met een matige wind. De temperatuur om 20:00 uur was 24°C en liep af naar 19° (om 21:45 uur). Er zijn tijdens dit avondbezoek geen vleermuizen waargenomen in en rondom het plangebied.

Overige soorten

In het plangebied kunnen licht beschermde soorten zoals veldmuis, bruine kikker en kleine watersalamander voorkomen. Gezien de aard en inrichting van het plangebied worden hier geen streng beschermde soorten verwacht, met uitzondering van broedvogels. Vogelsoorten kunnen tot broeden komen in het opgaand groen in het plangebied. Alle inheemse vogelsoorten zijn in het kader van de Flora- en faunawet zwaar beschermd.

Effecten

Als gevolg van de realisatie van het woon-zorgcomplex wordt, met uitzondering van broedvogels, geen negatieve effecten op streng beschermde soorten verwacht. Als gevolg van de ontwikkeling zal mogelijk het leefgebied van de bovengenoemde soorten verbeteren. Tijdens de werkzaamheden kunnen enkele licht beschermde soorten worden verstoord of zelfs gedood. Voor licht beschermde soorten geldt echter bij ruimtelijke ontwikkeling een vrijstelling van de verboden uit artikel 9 tot en met 11 van de Flora en faunawet. Wanneer tijdens het broedseizoen geen rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van vogelnesten in opgaand groen in de omgeving, kunnen deze tijdens de werkzaamheden worden verstoord. Het is verboden nesten die in functie zijn te vernietigen of te verstoren. Met betrekking tot de uitvoering van de werkzaamheden dient derhalve rekening te worden gehouden met het broedseizoen. De Flora- en faunawet kent geen standaardperiode voor het broedseizoen. Het is van belang of er een nest, dat in gebruik is, aanwezig is, ongeacht de periode. Voor de meeste vogels geldt dat het broedseizoen ongeveer van 15 maart tot 15 juli loopt.

² Het Natuurloket is een onafhankelijke informatiemakelaar die gegevens over beschermde soorten toegankelijk maakt. Deze gegevens zijn afkomstig uit de databanken van talloze organisaties, verenigd in de Vereniging Onderzoek Flora en Fauna (VOFF). Het Natuurloket bezit zelf geen gegevens. Het Natuurloket is een initiatief van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en de organisaties binnen de VOFF (www.natuurloket.nl).

Gebiedsbescherming

Inventarisatie

Het plangebied ligt niet in of grenst niet aan een beschermd gebied in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998. Het dichtstbijzijnde beschermde gebied is het Wetland en Natura 2000-gebied Waddenzee op 500 meter ten oosten van het plangebied. Dit gebied is tevens het dichtstbijzijnde beschermde gebied in het kader van de Ecologische Hoofdstructuur.

Effecten

Het plangebied wordt gescheiden van de Waddenzee door bollenvelden, een provinciale weg en een zeedijk. Gezien de aard van de ontwikkeling wordt met betrekking tot de voorgenomen ontwikkeling geen negatieve effecten op beschermde gebieden in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 en de Ecologische Hoofdstructuur verwacht.

Uit de ecologische inventarisatie is naar voren gekomen dat geen noodzaak bestaat voor een vooronderzoek in het kader van de Flora- en faunawet of een oriëntatiefase in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 dan wel een analyse van de Ecologische Hoofdstructuur. Het plan is op deze punten uitvoerbaar. In het kader van de gebiedsbescherming is aan het College van Ge-deputeerde Staten van de provincie Noord-Holland bevoegd gezag deze visie te bevestigen.

CONCLUSIE

4.2

Archeologische waarden

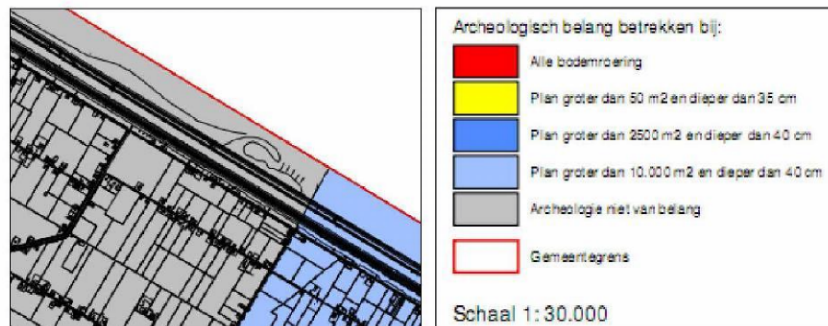
In 1992 ondertekende Nederland het Verdrag van Valletta/Malta. Samen met de in 2007 gewijzigde Monumentenwet heeft de zorg voor het archeologisch erfgoed daarmee een belangrijkere plaats gekregen in het proces van de ruimtelijke planvorming. Uitgangspunten van het verdrag zijn het vroegtijdig betrekken van archeologische belangen in de planvorming, het behoud van archeologische waarden ter plaatse en de introductie van het 'veroorzakerprincipe'. Dit principe houdt in dat diegene die de ingreep pleegt financieel verantwoordelijk is voor behoudsmaatregelen of een behoorlijk onderzoek van eventueel aanwezige archeologische waarden. Dit is vertaald naar de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) die in september 2007 in werking is getreden. Vooral de Monumentenwet is door de Wamz ingrijpend gewijzigd en gaat nu uitdrukkelijk in op de bescherming van archeologische waarden in ruimtelijke plannen.

KADER

In het 'Bureauonderzoek naar de archeologische waarde van het bestemmingsplan buitengebied gemeente Anna Paulowna' zijn verschillende archeologisch en cultuurhistorisch waardevolle gebieden onderscheiden. In deze gebieden zijn verschillende beleidsregels van toepassing. Zo is bepaald dat in de meest waardevolle gebieden bij alle ontwikkelingen archeologisch onderzoek noodzakelijk is. In andere gebieden is dit noodzakelijk wanneer ontwikkelingen een

ONDERZOEK

bepaalde grootte hebben. In andere gebieden is de archeologie niet van belang. Op het fragment in figuur 11 zijn de verschillende gebieden weergegeven. Voor onderhavig plangebied blijkt hieruit dat archeologie niet van belang is. Het is daarom niet nodig in het kader van de voorgenomen ontwikkeling een archeologisch onderzoek uit te voeren.



Figuur 11. Fragment archeologie kaart
(bron: gemeente voormalige gemeente Anna Paulowna)

CONCLUSIE Het bestemmingsplan mag gezien het voorgaande voor wat betreft de archeologie uitvoerbaar worden geacht.

4.3

Cultuurhistorie

KADER De Modernisering Monumentenwet (MoMo) heeft op 1 januari 2012 tot een wijziging geleid van art. 3.6.1, lid 1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Ieder bestemmingsplan dient dan tevens een analyse van cultuurhistorische waarden van het plangebied te bevatten. In de toelichting van een bestemmingsplan dient een beschrijving opgenomen te worden van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. Hierbij dient tevens de historische (stede)bouwkunde en historische geografie te worden meegenomen in de belangenafweging. Aangegeven dient te worden welke conclusies aan de geanalyseerde waarden worden verbonden en op welke wijze deze worden geborgd in het bestemmingsplan.

ONDERZOEK Door de provincie Noord-Holland is de zogenoemde 'informatiekaart Leidraad Landschap en Cultuurhistorie' ontwikkeld waarop verschillende archeologische en cultuurhistorische waarden zijn weergegeven. Ter plaatse van het plangebied zijn hiervoor geen specifieke waarden opgenomen. Er bevinden zich geen beschermde (archeologische) monumenten in het plangebied. De ontwikkeling van een nieuw woon-zorgcomplex leidt niet tot verstoring van cultuurhistorische waarden in het plangebied.

CONCLUSIE Vanuit het oogpunt van cultuurhistorie mag het plan uitvoerbaar worden geacht.

4.4

Water

Op grond van artikel 3.1.1 Bro is de watertoets verplicht voor ruimtelijke plannen. In een hierover op te nemen paragraaf dient te worden aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie. In die paragraaf dient uiteengezet te worden of en in welke mate het plan in kwestie gevolgen heeft voor de waterhuishouding, dat wil zeggen het grondwater en het oppervlaktewater. Het is de schriftelijke weerslag van de zogenaamde watertoets: 'het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren (door de waterbeheerder), afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten'.

KADER

In het kader van het vigerende bestemmingsplan voor de locatie, bestemmingsplan Stoomweg 62, Breezand, is het plan voorgelegd aan het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). Het HHNK heeft door middel van het wateradvies (d.d. 17 juni 2010) een positief wateradvies afgegeven. Dit wateradvies is opgenomen in bijlage 1 van deze ruimtelijke onderbouwing. Hoewel er een andere functie gerealiseerd wordt dat op basis van het vigerende bestemmingsplan mogelijk is, leidt de ontwikkeling niet tot een grotere toename van verharding dan in de huidige situatie mogelijk is. Het is dan ook niet nodig om voor deze ontwikkeling extra compenserende maatregelen op te nemen.

ONDERZOEK

Vanuit het oogpunt van de waterhuishouding zijn er geen belemmeringen voor de uitvoering van het plan.

CONCLUSIE

4.5

Bedrijven en milieuhinder

Bedrijven (of andere milieubelastende bedrijvigheid) in de directe omgeving van woningen (of (andere) milieugevoelige gebieden) kunnen daar (milieu)hinder vanwege geur, stof, geluid, gevaar en dergelijke veroorzaken. Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening, zoals dat uitgangspunt is van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), is het waarborgen van voldoende afstand tussen bedrijven en woningen noodzakelijk.

KADER

In de publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) wordt de richtafstandenlijst voor milieubelastende activiteiten gehanteerd, zowel voor bedrijven als maatschappelijke instellingen als scholen en sportvoorzieningen. Per bedrijfstype zijn voor elk van de aspecten geur, stof, geluid en gevaar de minimale afstanden aangegeven die in de meeste gevallen kunnen worden aangehouden tussen een bedrijf en woningen om hinder en schade aan mensen binnen aanvaardbare normen te houden.

De grootste afstand is bepalend. De genoemde maten zijn richtinggevend, maar met een goede motivering kan en mag hiervan worden afgeweken.

Er dient te worden aangetoond dat het plan buiten de invloedssfeer van bedrijvigheid in de nabije omgeving valt. Tevens dient te worden aangetoond dat het plan geen belemmering vormt voor de nabijgelegen functies.

ONDERZOEK

Voor de functie van een kleinschalig woon-zorgcomplex heeft de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' geen specifieke richtafstanden opgenomen. De meest vergelijkbare functie is een verpleeghuis, waarvoor een richtafstand van 30 meter geldt op basis van 'geluid'.

Het nieuwe woonperceel komt op het nog onbebouwde perceel tussen de Polder Résidence (Stoomweg 62) en een woning (Stoomweg 64) in te liggen. Aan de overzijde liggen Stoomweg 57, 59 en 61, eveneens woonhuizen. De afstanden tot deze woningen zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Tabel 1.

Adres	Afstand tot nieuwe woon-zorgcomplex
Stoomweg 57	29 meter
Stoomweg 59	22 meter
Stoomweg 61	25 meter
Stoomweg 62	10 meter
Stoomweg 64	35 meter

Uit de tabel blijkt dat de afstanden vanaf de erfgrans van het woon-zorgcomplex tot de omliggende woningen de richtafstand van 30 meter niet wordt gehaald. De feitelijke afstand tussen het woon-zorgcomplex en de naburige woningen bedraagt echter, met uitzondering van Stoomweg 62, meer dan 30 meter, gezien de situering van het woon-zorgcomplex wat verder achterop het perceel.

Met betrekking tot het reeds bestaande woon-zorgcomplex aan de Stoomweg 62 is de afstand tussen de gevel en de nieuw te realiseren woon-zorgcomplex 25 meter. Hierbij wordt geheel voldaan aan de richtafstand van 30 meter. Zoals gezegd is er geen richtafstand beschikbaar voor een kleinschalig woon-zorgcomplex zoals in de voorliggende situatie gerealiseerd gaat worden. Hoewel de woon-zorgvoorziening qua functie redelijk vergelijkbaar is met een verpleeghuis, is dit qua omvang wezenlijk anders. Gezien de kleinschaligheid van het woon-zorgcomplex, waar maximaal acht wooneenheden worden gerealiseerd, mag aangenomen worden dat een kleinere afstand dan 30 meter ook aanvaardbaar is. Daarnaast bevindt zich op de Stoomweg 62 eveneens een vergelijkbare woonzorgfunctie. De afstand tussen beide woon-zorgcomplexen van 25 meter wordt aanvaardbaar geacht. Het is daarom niet de verwachting dat het woon-zorgcomplex zal leiden tot een onaanvaardbare hinder voor woningen in de directe omgeving.

Het bestemmingsplan mag gezien het voorgaande voor wat betreft de bedrijfs-hinder uitvoerbaar worden geacht.

CONCLUSIE

4.6

Geluidhinder

In 1979 is de Wet geluidhinder (Wgh) in werking getreden. De Wgh is er op gericht om de geluidhinder vanwege onder andere wegverkeerslawaaï te voorkomen en te beperken. Deze wet is op 1 januari 2007 voor het laatst gewijzigd.

KADER

In de Wgh is in artikel 74 bepaald dat bij elke weg in beginsel een (geluids)-zone aanwezig is. Dit met uitzondering van:

- wegen binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- wegen waarop een snelheid van ten hoogste 30 km per uur is toegestaan.

In de Wgh is bepaald dat de ten hoogste toegestane geluidsbelasting vanwege het wegverkeerslawaaï op een gevel van een woning binnen een geluidszone 48 dB is.

Op de Stoomweg en Balgweg is een snelheid van ten hoogste 60 kilometer per uur toegestaan. Bij deze wegen is op grond van de Wgh een geluidszone van 250 meter aanwezig. Dit betekent dat een akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting op de naar de wegen gekeerde gevels van het gebouw voor de vestiging van een woon-zorgcomplex is.

ONDERZOEK

Om inzicht te krijgen in de verwachte geluidsbelasting vanwege wegverkeerslawaaï op de naar Stoomweg en Balgweg gekeerde gevels van het gebouw voor de vestiging van het woon-zorgcomplex en de woning, is in maart 2013 door BügelHajema Adviseurs een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek zijn in bijlage 2 bij deze toelichting opgenomen.

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd met behulp van de Standaard Rekenmethode I, zoals die is weergegeven in het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2012.

Stoomweg

Door de gemeente Anna Paulowna is de Geluidsbelastingkaart ontwikkeld. Hierop is informatie over de geluidsbelasting vanwege wegverkeerslawaaï van de wegen in het landelijk gebied van de gemeente opgenomen.

Uit de informatie blijkt dat het plangebied in de geluidszone 48-53 dB langs de Stoomweg ligt. Dit betekent dat een aanvullend akoestisch onderzoek noodzakelijk is.

Voor het akoestisch onderzoek is gebruik gemaakt van de verkeerstellingen die op de Stoomweg zijn uitgevoerd in november - december 2008. Uit de resultaten van de verkeerstellingen blijkt dat er op de Stoomweg een gemiddelde wegverkeersintensiteit is van 836 motorvoertuigen per dag.

De verdeling van het licht verkeer, midden- en zwaarverkeer en het overige verkeer is in weergegeven.

Tabel 2. Verdeling van het verkeer over de dag

	Verkeer (afgerond)			
	<i>licht</i>	<i>midden</i>	<i>zwaar</i>	<i>overig</i>
Dagperiode (07:00-19:00 uur)	97%	1%	2%	0%
Avondperiode (19:00-23:00 uur)	97%	1%	2%	0%
Nachtperiode (23:00-07:00 uur)	97%	1%	2%	0%

De andere uitgangspunten van het akoestisch onderzoek zijn:

- De uurintensiteit van het verkeer over de dagperiode is 6,9%.
- De uurintensiteit van het verkeer over de avondperiode is 2,9%.
- De uurintensiteit van het verkeer over de nachtperiode is 0,7%.
- Het prognosejaar is 2023.
- De toename van het wegverkeer in de periode tot 2023 is 1% per jaar (16,1% over de hele periode 2008-2023).
- De afstand van de naar de weg gekeerde gevel van het gebouw voor de vestiging van het woon-zorgcomplex en het midden van de weg is minimaal 20 meter.
- De hoogte van het waarneempunt is 7,5 meter.
- De hoogte van de weg is 0 meter.
- De wegverharding is asfalt met oppervlaktebewerking.
- De rijstrookbreedte is 3,15 meter.
- Het deel van de grond tussen het waarneempunt en de Stoomweg dat als geluidsabsorberend kan worden aangemerkt is 0,71 ('bodemfactor').

Uit de resultaten van het akoestisch onderzoek blijkt dat de te verwachten geluidsbelasting op de gevel van het gebouw voor de vestiging van het woon-zorgcomplex 47 dB is. Dit is geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De 48 dB-contour ligt op 15 meter uit de as van de weg. De geluidbelasting op de gevel van de woon-zorgwoningen is daarmee acceptabel.

Balgweg

Ook voor de Balgweg is de Geluidsbelastingkaart geraadpleegd. Uit de informatie van de Geluidsbelastingkaart blijkt dat het plangebied buiten de geluidszone 48-53 dB langs de Balgweg ligt. Een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt dan ook niet verwacht. Dit betekent dat geen aanvullend akoestisch onderzoek noodzakelijk is.

CONCLUSIE

De uitvoerbaarheid van het voorliggende bestemmingsplan wordt niet door geluidhinder vanwege wegverkeerslawaai belemmerd.

4.7

Bodem

Op 1 april 2007 is de gewijzigde Woningwet (Ww) in werking getreden. In de Ww is bepaald dat door de gemeenteraad in de bouwverordening regels moeten worden opgenomen om het bouwen op verontreinigde bodem te voorkomen. Deze regels hebben onder andere betrekking op het uitvoeren van een (bodem)onderzoek naar de aard en schaal van de verontreiniging van de bodem. Ook is bepaald dat het college van Burgemeester en Wethouders (B en W) een beslissing op een aanvraag om de omgevingsvergunning voor het bouwen moeten aanhouden als blijkt dat de bodem is verontreinigd dan wel het vermoeden bestaat dat er sprake is van ernstige verontreiniging.

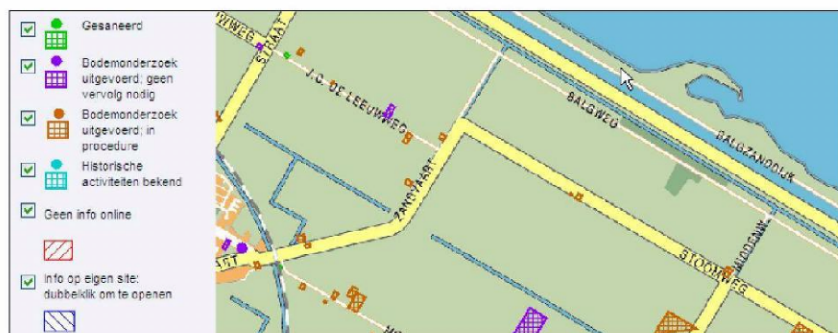
KADER

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat in de toelichting op een bestemmingsplan inzicht verkregen moet worden over de uitvoerbaarheid van het plan. Dit betekent dat er onder andere inzicht verkregen moet worden in de noodzakelijke financiële investering van een (mogelijk noodzakelijke) bodemsanering. Een onderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem is dus feitelijk een onderdeel van de onderzoeksverplichting van B en W en de gemeenteraad bij de voorbereiding van een bestemmingsplan.

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening moet voorkomen worden dat gronden waarvan bekend is dat de milieuhygiënische kwaliteit onvoldoende is, worden bestemd met een bestemming die daarvoor gevoelig is.

De provincie Noord-Holland heeft het zogenoemde 'Bodemloket' ontwikkeld. Het Bodemloket biedt informatie over bodemonderzoeken en -saneringen die zijn uitgevoerd. Ook is er informatie opgenomen over bedrijven of terreinen waar verdachte werkzaamheden hebben plaatsgevonden die mogelijk bodemverontreiniging hebben veroorzaakt en waar mogelijk bodemonderzoek moet worden uitgevoerd. In figuur 12 is het voor het plangebied betreffende fragment van de kaart van het Bodemloket opgenomen.

ONDERZOEK



Figuur 12. Fragment bodemkaart (bron: Bodemloket)

Uit de informatie blijkt dat er in en in de directe omgeving van het plangebied geen bodemonderzoeken of -saneringen zijn uitgevoerd. Ook zijn er geen 'verdachte' werkzaamheden bekend.

In 2010 heeft GRS Spijker Milieu een bodemonderzoek uitgevoerd in het plangebied (opdrachtnummer 201012161, 30 november 2010). Uit dit onderzoek blijkt dat de bovengrond licht verontreinigd is met enkele zware metalen en PAK. De ondergrond is licht verontreinigd met kwik. Het grondwater is licht verontreinigd met barium, benzeen, xylenen en 1,2-dichlooretheen. Het betreft echter lichte verontreinigingen. Dit is in het kader van de Wet bodembescherming geen aanleiding tot het laten uitvoeren van een nader bodemonderzoek. Mede doordat het gebouw op een terreinverhoging komt, zal de vrijkomende grond op de locatie volledig op eigen terrein worden benut. Op basis van de resultaten van het onderzoek is de locatie geschikt voor bewoning.

CONCLUSIE

De uitvoerbaarheid van het voorliggende bestemmingsplan wordt niet door onvoldoende milieuhygiënische kwaliteit van de bodem belemmerd.

4.8

Externe veiligheid

Op 13 juni 2001 is door de regering het vierde Nationale milieubeleidsplan (NMP4) vastgesteld. Hierin zet zij haar (nieuwe) externe veiligheidsbeleid uiteen. Dit beleid is gericht op het beheersen van de risico's in de omgeving vanwege het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook op de risico's die samenhangen met het gebruik van luchthavens is het externe veiligheidsbeleid van toepassing.

Uitgangspunten van dit beleid zijn:

- Het plaatsgebonden risico: het risico op een plaats. De omschrijving van het plaatsgebonden risico is: de kans dat een persoon die onafgebroken op die plaats aanwezig is overlijdt als gevolg van een ongeval waarbij een gevaarlijke stof is betrokken.
- Het groepsrisico: de omschrijving van het groepsrisico is: de kans dat een groep van 10, 100 of 1.000 personen overlijdt als gevolg van een ongeval waarbij een gevaarlijke stof is betrokken.

Voor het plaatsgebonden en groepsrisico zijn normen opgesteld. Deze normen zijn uitgangspunt voor het ruimtelijk en milieubeleid. Wat betreft het plaatsgebonden risico wordt (voor 'nieuwe' ruimtelijke ontwikkelingen) een kans van één op een miljoen (10^{-6}) aanvaardbaar geacht. Op dit moment is deze norm een grenswaarde. Overschrijding van deze grenswaarde is niet toegestaan.

Voor het groepsrisico wordt een kans van:

- eens per honderdduizend jaar (10^{-5} per jaar) op het overlijden van 10 personen of meer;
- eens per tien miljoen jaar (10^{-7} per jaar) op het overlijden van 100 personen of meer;
- eens per miljard jaar (10^{-9} per jaar) op het overlijden van 1.000 personen of meer,

bij inrichtingen aanvaardbaar geacht. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over onder andere (spoor)wegen wordt een kans van achtereenvolgens 10^{-4} , 10^{-6} en 10^{-8} aanvaardbaar geacht. Deze normen zijn oriënterende waarden. Dit betekent dat een overschrijding van deze normen is toegestaan wanneer de gemeente dit voldoende kan motiveren.

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden. De regelgeving zoals die in het Bevi is opgenomen, is gericht op het beperken van de risico's van een ongeval met gevaarlijke stoffen in inrichtingen (bedrijven) voor personen. De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico en de oriënterende waarde voor het groepsrisico zijn in het Bevi vastgesteld.

Het externe veiligheidsbeleid met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen is in de Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Nota Rnvgs) opgenomen. In de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is dit beleid verder uiteengezet. Dit beleid is waar mogelijk overeenkomstig het Bevi.

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. In het Bevb is bepaald dat er bij buisleidingen (veiligheids)zones aanwezig zijn.

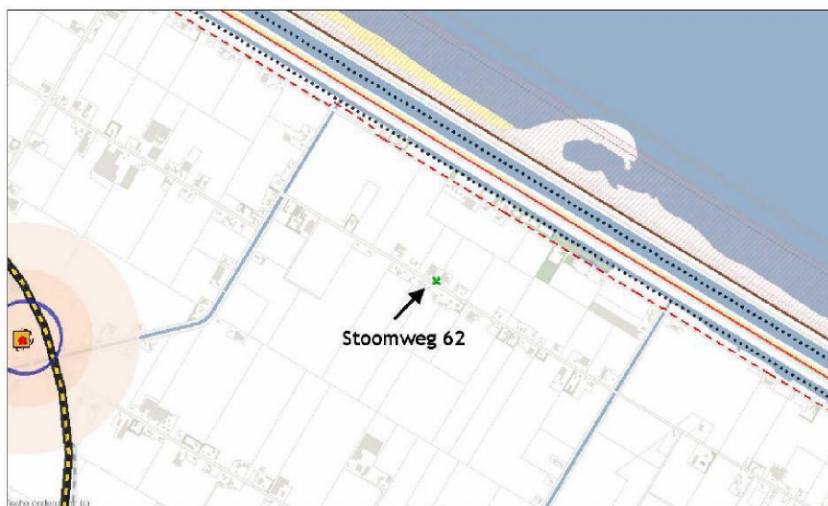
Op 30 oktober 2012 is door de raad van Hollands Kroon de 'Beleidsvisie externe veiligheid 2012- 2015 Gemeente Hollands Kroon' vastgesteld. In deze beleidsvisie zetten deze gemeenten hun externe veiligheidsbeleid voor de periode van 2012 tot en met 2015 uiteen. In de beleidsvisie worden de volgende vier doelen met betrekking tot externe veiligheid nagestreefd:

- voldoen aan wettelijke bepalingen;
- de gevolgen van incidenten beperken tot een algemeen aanvaard niveau;
- het ontstaan van nieuwe conflicterende situaties voorkomen;
- het vastleggen van een lokaal vastgesteld ambitieniveau.

Het streven van de gemeente is erop gericht om door middel van het in samenhang overwegen van de mogelijkheden voor risicovolle en risicogevoelige (ruimtelijke) ontwikkelingen de risico's van ongevallen met gevaarlijke stoffen te beperken en een veilige samenleving te waarborgen. In of in de omgeving van de Stoomweg 62 komen op dit moment geen knelpuntsituaties voor met betrekking tot externe veiligheid.

ONDERZOEK

Landelijk is de zogenoemde professionele risicokaart ontwikkeld. Hierop is onder andere informatie over risico's van ongevallen met gevaarlijke stoffen opgenomen. In figuur 13 is het voor het plangebied betreffende fragment van de risicokaart opgenomen.



Figuur 13. Fragment van de risicokaart

Uit de informatie blijkt dat er in het plangebied geen risico's van ongevallen met gevaarlijke stoffen bekend zijn. De dichtstbijzijnde risicofactoren zijn een gasleiding langs de Balgweg en de N99 ('kans op ongeval'). Het plangebied ligt buiten de risico- en invloedszones van gasleiding en weg.

CONCLUSIE

De uitvoerbaarheid van het voorliggende bestemmingsplan wordt niet door risico's van ongevallen met gevaarlijke stoffen belemmerd.

4.9

Luchtkwaliteit

KADER

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. De in deze wet gehanteerde normen gelden overall, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing).

Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wet milieubeheer in werking getreden. Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer en hoe overschrijdingen van de luchtkwaliteit moeten worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in dit programma, hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit. De ministerraad heeft op voorstel van de minister van VROM ingestemd met het NSL. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden.

Ook projecten die 'niet in betekenende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De criteria om te kunnen beoordelen of er voor een project sprake is van nibm, zijn vastgelegd in de AMvB-nibm. In de AMvB-nibm is vastgelegd dat na vaststelling van het NSL of een regionaal programma een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 of PM_{10}) als 'niet in betekenende mate' wordt beschouwd.

Het plan biedt de mogelijkheid tot het realiseren van een woon-zorgcomplex. Op basis van de CROW-publicatie nr. 317 'Kencijfers en parkeren en verkeersgeneratie' (oktober 2012) mag worden uitgegaan voor serviceflats van een ritproductie van 2,2 tot 3,0 ritten per woning. Wanneer uitgegaan wordt van 8 wooneenheden, leidt deze ruimtelijke onderbouwing tot een ritproductie van 24 ritten per etmaal.

ONDERZOEK

Voor kleinere ruimtelijke en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit heeft VROM in samenwerking met InfoMil de nibm-tool (oktober 2012) ontwikkeld. Daarmee kan op een eenvoudige en snelle manier worden bepaald of een plan niet in betekenende mate bijdraagt aan luchtverontreiniging. Met behulp van deze rekentool is de toename van de stoffen NO_2 en PM_{10} bepaald.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		24
Aandeel vrachtverkeer		1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,02
	PM_{10} in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,01
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in $\mu\text{g}/\text{m}^3$		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Figuur 14. Berekening met de nibm-tool

Uit de berekeningen met de nibm-tool blijkt dat het plan de grens van 3% (een toename van 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 of PM_{10}) niet overschrijdt. Het project moet derhalve worden beschouwd als een nibm-project. Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit kan derhalve achterwege blijven. Het plan voldoet hiermee aan het gestelde in de Wet milieubeheer en mag op dit punt uitvoerbaar worden geacht.

CONCLUSIE

4.10

Parkeren en verkeer

ONDERZOEK	Zoals in de paragraaf luchtkwaliteit (paragraaf 4.8) is weergegeven leidt het plan tot een toename van verkeersbewegingen van ongeveer 24 op basis van 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (CROW 317). Hierin is uitgegaan van de woonvorm 'aanleunwoning en serviceflat', aangezien er geen kencijfers zijn voor dit specifieke type woon-zorgcomplex. Ook zijn er in de CROW-publicatie parkeerkencijfers opgenomen. Voor 'aanleunwoningen en serviceflats' in het buitengebied bedraagt dit parkeerkencijfer 1,0-1,4 per wooneenheid. Voor 'verpleeg- en verzorgingstehuizen' bedraagt dit 0,5-0,7 parkeerplaats per wooneenheid. In alle aantallen is tevens rekening gehouden met personeel en bezoek. Op basis van deze cijfers zijn, uitgaande van 8 nieuwe wooneenheden, minimaal 4 en maximaal 11,2 parkeerplaatsen nodig. Gezien het type cliënten is de functie meer vergelijkbaar met een verpleegtehuis dan een aanleunwoning en volstaat een lager aantal parkeerplaatsen. Het plan voorziet in 10 parkeerplaatsen. Dit mag voldoende worden geacht voor de voorgenomen plannen.
CONCLUSIE	Aangezien het parkeren plaatsvindt op het eigen erf en hier voldoende ruimte is om parkeerplaatsen te realiseren, mag het plan op dit punt uitvoerbaar worden geacht.

Juridische toelichting

5

5.1

Vormgeving

Voor het voorliggende project is ervoor gekozen om het project mogelijk te maken door middel van een omgevingsvergunning voor het afwijken van een bestemmingsplan (hierna omgevingsvergunning) als bedoeld in artikel 2.12, lid a onder 3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

De omgevingsvergunning bestaat in ieder geval uit een goede ruimtelijke onderbouwing (2.12, lid a onder 3 Wabo) en uit een verbeelding die het mogelijk maakt om in een digitale omgeving de plannen weer te geven en de locatie (geometrische plaatsbepaling) vast te leggen.

5.2

Procedure

In artikel 3.10 Wabo is bepaald dat voor de in deze ruimtelijke onderbouwing bedoelde omgevingsvergunning de uitgebreide voorbereidingsprocedure als beschreven in artikel 3.10 Wabo van toepassing is.

Na aankondiging in de Staatscourant en in één of meer plaatselijke dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen wordt de ontwerp-omgevingsvergunning gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode kan een ieder zienswijzen omtrent het ontwerp naar voren brengen. Deze procedure is vastgelegd in de Wet algemene bepalingen, afdeling 3.4. Tevens draagt het bevoegd gezag zorg voor het verkrijgen van de verklaring van geen bedenking van de gemeenteraad door het toezenden van alle benodigde stukken (artikel 3.11 Wabo).

De beslistermijn op de ontwerp-omgevingsvergunning van 6 maanden begint te lopen op de dag ná de dag van ontvangst van de aanvraag (art. 3.12 lid 7 Wabo). De beslistermijn van 6 maanden mag eenmaal verlengd worden, met ten hoogste 6 weken (art. 3.12 lid 8 Wabo). Na de vaststelling van de omgevingsvergunning maakt het bevoegd gezag het vaststellingsbesluit bekend. De mededeling van het definitieve besluit wordt tevens langs elektronische weg gedaan en beschikbaar gesteld (art. 6.14 Bor jo. Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2008).

Op de ontwerp-omgevingsvergunning moet tevens het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 Wet ruimtelijke ordening worden gevoerd (artikel 6.18 Besluit ruimtelijke ordening). Indien door Gedeputeerde Staten of de inspecteur een zienswijze is ingediend en deze zienswijze niet volledig is overgenomen, wordt het vaststellingsbesluit na 6 weken na de vaststelling van de omgevingsvergunning bekendgemaakt. Uiterlijk 6 weken na bekendmaking van het vaststellingsbesluit kan er beroep worden ingesteld bij de rechtbank en eventueel in hoger beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1

Economische uitvoerbaarheid

Het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld naar aanleiding van het voornemen van Polder Résidence om het op het perceel aan de Stoomweg 62 te Breezand een woon-zorgcomplex te realiseren. De kosten voor de bouw van het woon-zorgcomplex alsook de kosten voor de noodzakelijke onderzoeken voor het voorliggende bestemmingsplan, zullen door de Polder Résidence worden gedragen. De kosten voor de gemeente betreffen de gebruikelijke kosten voor de planbegeleiding.

Door de herziening van het voor de betreffende gronden geldende bestemmingsplan, is er de kans dat door eigenaren van gronden in de directe omgeving van het plangebied bij de gemeente op grond van artikel 6.1 van de Wro een verzoek tot tegemoetkoming in de planschade wordt ingediend. De mogelijke kosten die samenhangen met deze tegemoetkoming in de planschade zullen door de initiatiefnemer worden gedragen. Hiervoor zal tussen de gemeente Hollands Kroon en de initiatiefnemer een planschadeovereenkomst gesloten worden.

Op basis van deze overweging moet het plan dat in de voorliggende ruimtelijke onderbouwing wordt beschreven economisch uitvoerbaar worden geacht. De exploitatiekosten zijn derhalve anderszins verzekerd. Een exploitatieplan op grond van de Grondexploitatiewet is dan ook niet noodzakelijk. Dit betekent dat de uitvoerbaarheid van het voorliggende plan niet door onvoldoende economische uitvoerbaarheid wordt belemmerd.

6.2

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In deze paragraaf worden, wanneer deze beschikbaar zijn, de resultaten van het overleg op grond van artikel 3.1.1 Bro en de inspraak uiteengezet.