

Rapport 21800372.R01b

Ruimtelijke onderbouwing
Transformatie Zwarteweg 6-8 in Naarden

Rapport 21800372.R01b

Ruimtelijke onderbouwing
Transformatie Zwarteweg 6-8 in Naarden

Datum:
15 mei 2019

Opdrachtgever: Noorman Bouw- en milieu- advies
De heer ir. R.G.W. Hendriks
Laan van Westenenk 162
7336 AV APELDOORN
Roy.Hendriks@noormanadvies.nl

Auteur:
De heer ing. D.J. Hobert
Mevrouw ing. S.C. van der Wal

Goedgekeurd:
Mevrouw ing. N. Jacobs

INHOUD	PAGINA
1. INLEIDING	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Ligging plangebied	4
1.3 Omschrijving plan	5
1.4 Planologische situatie	7
2. RUIMTELIJK BELEID	9
2.1 Rijksbeleid	9
2.2 Provinciaal beleid	10
2.3 Regionaal beleid	11
2.4 Gemeentelijk beleid	13
2.5 Verantwoording Ladder duurzame verstedelijking	14
3. STEDENBOUWKUNDIGE ASPECTEN	14
4. SECTORALE ASPECTEN	15
4.1 Geluid	15
4.2 Bedrijven en milieuhinder	15
4.3 Externe veiligheid	16
4.4 Luchtkwaliteit	22
4.5 Verkeer- en parkeren	23
4.6 Flora- en fauna	24
4.7 Bodem	25
4.8 Archeologie- en cultuurhistorie	25
4.9 Water	26
5. UITVOERBAARHEID	26
5.1 Economische uitvoerbaarheid	26
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	27
6. CONCLUSIE	27



BIJLAGEN

- 1 Situatiekening
- 2 Akoestisch onderzoek
- 3 Parkeeropties
- 4 Bodemonderzoek **PM**

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Aanleiding van voorliggende ruimtelijke onderbouwing is de transformatie van een kantoorgebouw naar een appartementencomplex aan de Zwarteweg 6-8 in Naarden. Naast de transformatie wordt eveneens een verdieping toegevoegd.

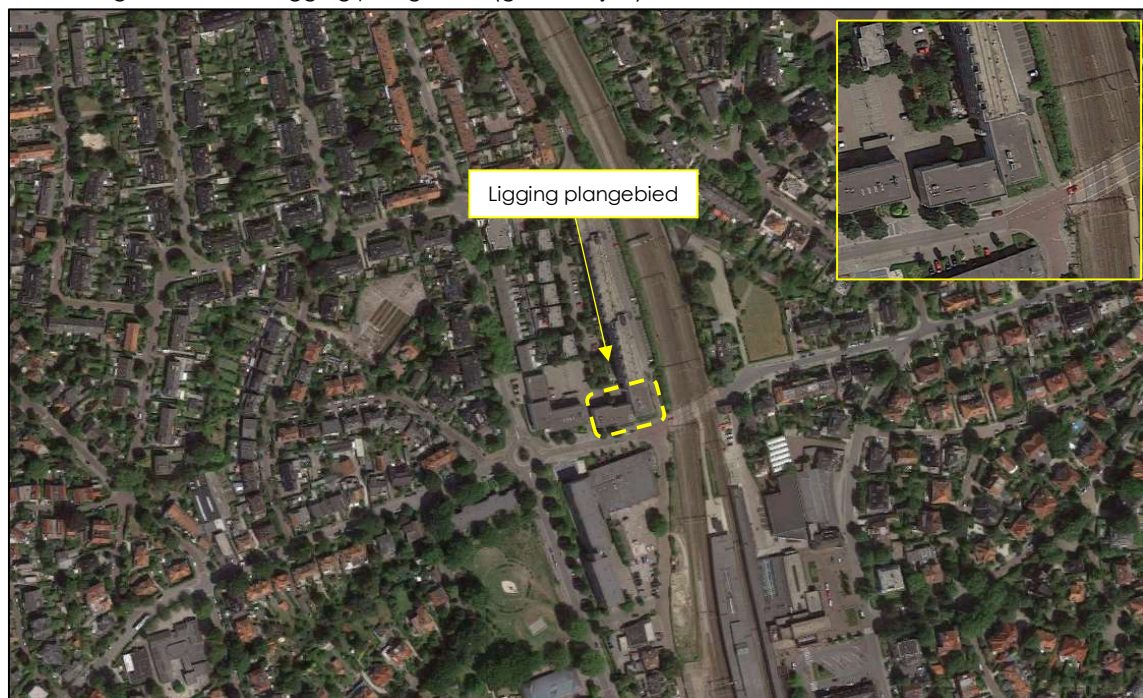
Het plan past in de huidige situatie niet in het vigerende bestemmingsplan 'Stedelijk Gebied', dat is vastgesteld d.d. 11 oktober 2017. Vanwege het planologisch strijdig gebruik als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, onderdeel C Wabo dient voor het plan de uitgebreide voorbereidingsprocedure als bedoeld in artikel 2.12, lid 1 onder a, sub 3 te worden doorlopen.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied ligt aan de Zwarteweg 6-8 en bestaat uit het voormalig kantoorpand en haar buitenruimte. Het pand bevindt zich ter hoogte van de spoorwegovergang en loopt aan de oostkant gelijk met het spoor, aan de zuidkant bevindt zich de Zwarteweg. In de overige windstreken bestaat de omgeving uit kantoorpanden en gestapelde woningbouw.

Rondom het huidige pand bevindt zich groenstrook, op het binnenterrein zijn de parkeerplaatsen gesitueerd. In afbeelding 1 is de ligging van het plangebied weergegeven, afbeelding 2 geeft de huidige bebouwing weer.

Afbeelding 1: Globale ligging plangebied (geel omlijnd)



Afbeelding 2: Huidige bebouwing plangebied



1.3 Omschrijving plan

Het voorgenomen plan bestaat uit het transformeren van het bestaande kantoorgebouw naar een woonfunctie bestaande uit 60 1-kamer studio's (26 -35 m²) en 22 2-kamer appartementen (> 35 m²). Voor de beoogde ontwikkeling wordt het bestaande pand deels verhoogd met twee bouwlagen en voorzien in een geringe uitbreiding (circa 50 m²) van het pand. In de anterieure overeenkomst die de initiatiefnemer en de gemeente ondertekenen, voordat het plan in procedure wordt genomen, is de verhouding sociaal/vrijesector woningen vastgelegd.

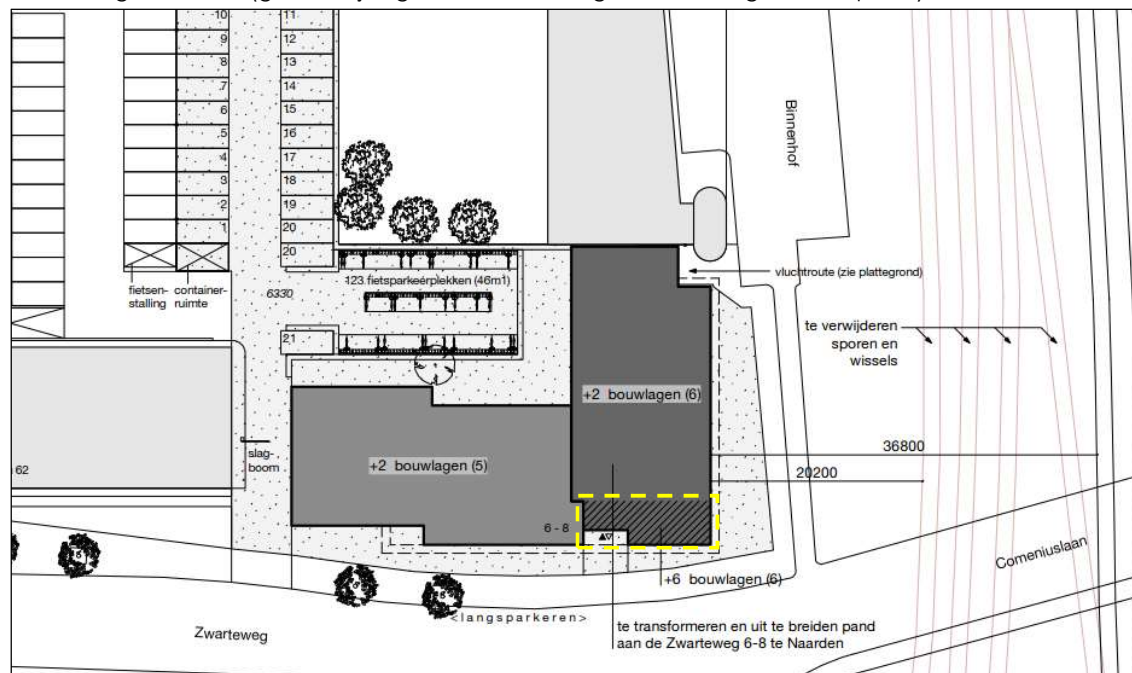
Afbeelding 3: Ontwerpplan



Afbeelding 4: Ontwerp zuidgevel



Afbeelding 5: Situatie (gele omlijning betreft de beoogde uitbreiding van het pand)

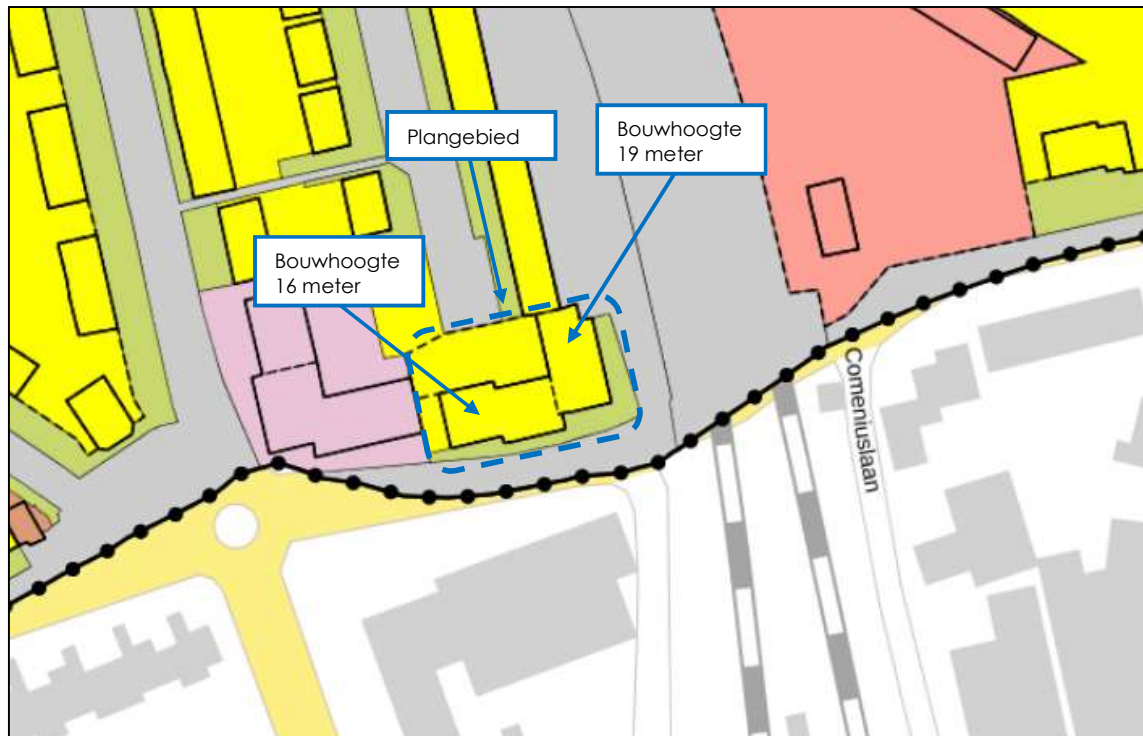


In het ontwerp bedraagt de bouwhoogte van het pand respectievelijk 16,85 meter en 20,43 meter. De binnenruimte van het terrein wordt voorzien van parkeervoorzieningen in de vorm van 1 laag verlaagd parken met daarboven een parkeerdek.

1.4 Planologische situatie

In afbeelding 6 is een uitsnede opgenomen van de verbeelding van het ter plaatse vigerende bestemmingsplan 'Stedelijk Gebied', vastgesteld d.d. 11 oktober 2017. De gronden in het plan-gebied zijn bestemd als 'wonen' en 'tuin'. Op basis van het bestemmingsplan zijn maximaal 34 wooneenheden toegestaan. De maximale bouwhoogte is vastgesteld op 16 en 19 meter.

Afbeelding 6: Vigerende verbeelding plangebied (bron: ruimtelijkeplannen.nl)



Strijdigheid

Het voorgenomen plan is in strijd met:

- het maximaal aantal toegestane woningen, met het plan worden 48 wooneenheden toegevoegd;
- de toegestane bouwhoogte, in het ontwerp is een bouwhoogte van 16,85 meter en 20,43 meter voorzien;
- de bouwregels wat betreft het bouwen van het hoofdgebouw. In het ontwerp is voorzien in een uitbreiding van het pand met circa 50 m² buiten het bouwvlak.

2. RUIMTELIJK BELEID

2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Ruimte en Infrastructuur (hierna: SVIR) vastgesteld. De SVIR geeft de ambitie aan voor Nederland in 2040. Die ambitie is vertaald in doelen voor de middellange termijn tot 2028. Uitgangspunt van de SVIR is decentraal wat kan, centraal wat moet. Bij het bepalen van wat centraal moet, zijn 13 rijksbelangen omschreven. Een rijksverantwoordelijkheid is slechts aan de orde, als:

- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt, of;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan, of;
- het een onderwerp betreft dat provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, december 2011) worden nationale ruimtelijke belangen juridisch geborgd. Bij het opstellen van bestemmingsplannen dient rekening gehouden te worden met de regels van het Barro zodat de nationale belangen doorwerken in de beleidsruimte van andere overheden.

Ladder voor duurzame verstedelijking

De ladder duurzame verstedelijking werd geïntroduceerd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en trad per 1 oktober 2012 in werking als motiveringsvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het instrument is van toepassing op de functies wonen, bedrijventerreinen, kantoren, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen. Sinds de inwerkingtreding is er veel onduidelijkheid over een aantal begrippen in het besluit en is er diverse jurisprudentie ontstaan. Om die reden is d.d. 21 april 2017 het besluit genomen tot wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening in verband met de aanpassing van de ladder voor duurzame verstedelijking. De gewijzigde ladder duurzame verstedelijking is in werking getreden op 1 juli 2017.

In de Bro is opgenomen dat gemeenten en provincies verplicht zijn om in de toelichting van een ruimtelijk besluit de zogenaamde 'ladder voor duurzame verstedelijking' op te nemen, wanneer een zodanig ruimtelijk besluit een nieuwe stedelijke ontwikkeling (zie art. 1.1.1 Bro) mogelijk maakt. De ladder is opgenomen in artikel 3.1.6 lid 2, 3 en 4 van de Bro. In het kader van deze onderbouwing is artikel 3.1.6 lid 2 onderstaand opgenomen:

"3.1.6 lid 2

De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien die ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

Toetsing en conclusie Rijksbeleid

Het beoogde plan betreft een stedelijke ontwikkeling binnen het bestaand stedelijk gebied, om die reden dient de behoefte aangetoond te worden. De verantwoording van de Ladder duurzame verstedelijking is opgenomen in paragraaf 2.5 van deze onderbouwing. Behoudens de Ladder duurzame verstedelijking heeft het plan geen relatie met het nationaal ruimtelijk beleid en draagt de ontwikkeling niet bij aan het realiseren van rijksbeleid. De beoogde ontwikkeling is niet in strijd met het rijksbeleid.

2.2 Provinciaal beleid

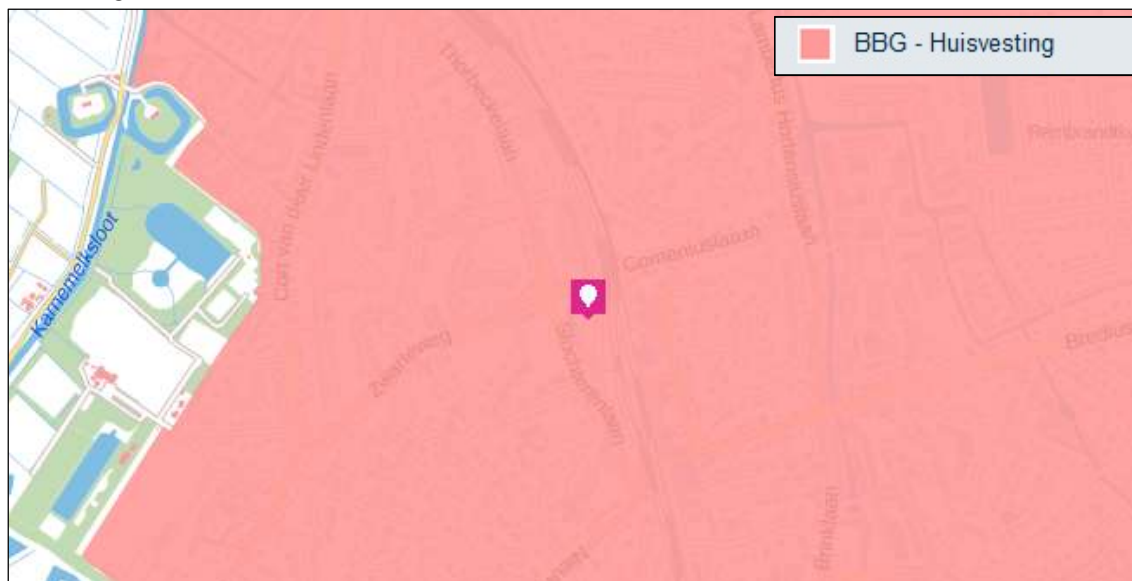
Structuurvisie en provinciale verordening

Het beleid van de provincie Noord-Holland is opgenomen in de Structuurvisie 2040 (vastgesteld 21 juni 2010) en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (vastgesteld 28 september 2015). Inmiddels zijn beide documenten herzien.

In de Structuurvisie 2040 zijn door de provincie ruimtelijke projecten en programma's opgenomen die voor de provincie bindend zijn. De provinciale ruimtelijke belangen zijn onderverdeeld in; klimaatbestendigheid, ruimtelijke kwaliteit en duurzaam ruimtegebruik. In het uitvoeringsprogramma dat onderdeel uitmaakt van de structuurvisie is aangegeven op welke wijze deze belangen worden verwezenlijkt.

Voor het onderhavig plan is het provinciale belang 'duurzaam ruimtegebruik' relevant. De Provincie Noord-Holland geeft in haar structuurvisie aan dat het de juiste functies op de juiste plek wenst, en streeft naar het optimaal benutten van steden en het openhouden van de landschappen. Stedelijke verdichting ziet men bij voorkeur binnen het bestaand bebouwd gebied. Op basis van de visiekaart van de Structuurvisie 2040 blijkt dat het plangebied is gelegen binnen het bestaand bebouwd gebied, zie navolgende afbeelding.

Afbeelding 7: Uitsnede visiekaart Structuurvisie 2040



Het plangebied is in het verleden in gebruik geweest als kantoorlocatie maar is reeds voorzien van een woonbestemming. Met de transformatie van het huidige pand wordt derhalve duurzaam gebruik gemaakt van een reeds bestaand bebouwd gebied. De ontwikkeling draagt hiermee eveneens bij aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied en de omgeving.

De doorvertaling van het beleid uit de Structuurvisie is doorvertaald in de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Om die reden wordt gesteld dat het onderhavig plan in lijn is met de Structuurvisie en de Verordening.

Provinciale woonvisie 2010-2020

Met de Provinciale Woonvisie 'Goed Wonen in Noord-Holland 2010-2020' is uitvoering gegeven aan de Structuurvisie 2040 en de provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie'. In de woonvisie is aangegeven dat wordt gestreefd naar een verschuiving van kwantiteit naar kwaliteit. De provincie wil in 2020 voor haar inwoners over voldoende woningen met een passende kwaliteit in een aantrekkelijk woonmilieu beschikken. De bijdrage die de provincie hieraan levert is door samen met de regio's actieprogramma's te ontwikkelen en duidelijke afspraken te maken over de regionale woningbouwprogramma's.

Als speerpunten van het beleid zijn genoemd:

1. Verbeteren van de afstemming tussen vraag en aanbod voor alle consumenten, en specifiek voor de doelgroepen die minder kansen hebben op het vinden van geschikte woningen.
2. Verbeteren van de mate waarin voorzieningen in de woonomgeving aansluiten bij de vraag van de bewoners.
3. Verbeteren van de duurzaamheid van het woningaanbod en de woonomgeving.

In het volgende hoofdstuk wordt nader ingegaan op de regionale woonvisie.

Conclusie provinciaal beleid

Met het onderhavig plan is er sprake van duurzaam ruimtegebruik binnen bestaand stedelijk gebied. De beoogde ontwikkeling is niet in strijd met het provinciaal beleid.

2.3 Regionaal beleid

Regionale woonvisie Gooi en Vechtstreek 2016-2030

In de regionale woonvisie is een gezamenlijke visie van 7 gemeenten over de toekomst van het wonen in de regio geschetst. De visie is tot stand gekomen op basis van een interactief traject waarbij woningcorporaties, marktpartijen, zorgorganisaties, burgers en belangenbehartigers bij betrokken zijn geweest. In de woonvisie zijn een drietal sleutel ambities opgenomen:

1. "Beweging op de woningmarkt: Door het wegnemen van belemmeringen en het stimuleren van doorstroming zorgen we voor meer beweging op de regionale woningmarkt. Hierdoor krijgen meer mensen meer keuzes en meer kansen".
2. "Identiteit en diversiteit: Gooi en Vechtstreek is een regio met een sterke eigen identiteit. Deze identiteit willen we behouden en versterken. Dit doen we onder andere door te zorgen voor meer diversiteit aan woningen en woonmilieus in de regio".

3. "Samenwerking: Omdat we samen sterker staan, werken gemeenten nauw samen met alle woonpartners in de regio om onze missie te verwezenlijken. We voeren een continue dialoog en monitoren en evalueren onze gezamenlijke inspanningen. Ook investeert de regio in nieuwe vormen van samenwerking tussen overheid en burgers".

Voor het behalen van de ambities heeft de regio Gooi en Vechtstreek de volgende thema's opgenomen:

- De inclusieve regio, een regio voor iedereen: Dit thema heeft betrekking op de betaalbaarheid en beschikbaarheid van woningen voor minder kansrijke groepen op de woningmarkt. Er zullen extra inspanningen moeten worden geleverd om een woningmarktregio te zijn waar voor iedereen passende woonruimte is.
- De bouwende regio, bouwopgave en transformatie: De huishoudensprognose in de woonvisie gaat er van uit dat er circa 11.000 huishoudens bij komen in de regio binnen de periode 2015 en 2030. De regio wil de sterke vraag naar woningbouw voor 20 procent opvangen door middel van transformaties.
- De vernieuwde regio, vernieuwing van de bestaande woningvoorraad: De regio streeft naar een toekomstbestendige woningvoorraad en geeft aan dat dit betekent dat er continue geïnvesteerd moet worden in onderhoud, aanpasbaarheid en verduurzaming van de bestaande woningvoorraad.
- De zorgzame regio, wonen met zorg: De regio ziet graag het aanbod naar wonen met zorg in balans. Hiervoor is samenwerking tussen alle betrokken partijen een voorwaarde.
- De duurzame regio, verduurzaming woningvoorraad: De regio zet in op energieneutraliteit in 2050 door het terugdringen van energieverbruik en opwekken van duurzame energie.

Het onderhavig plan bestaat uit de transformatie van een voormalig kantoorpand en sluit daarmee ondermeer op het thema 'de bouwende regio'. Verder voorziet het plan met studio's en kleinschalige appartementen de vraag naar betaalbare woningen.

Regionaal Actieprogramma Wonen 2016-2020

Om uitvoering te geven aan de door Provinciale Staten van Noord-Holland vastgestelde woonvisie 'Goed wonen in Noord-Holland 2010-2020' zijn Regionale Actieprogramma's Wonen (RAP's) ontwikkeld. Voor de gemeente Gooise Meren zijn deze afspraken vastgelegd in het RAP 2016-2020 van augustus 2017.

In de RAP is aangegeven dat de komende jaren de woningbouw in de regio voor een groot deel plaats vindt op een beperkt aantal grote nieuwbouwlocaties. Voor de periode 2015 t/m 2019 wordt uitgegaan van 175 per jaar. In totaal bevat het bouwprogramma 2.275 transformaties voor de periode 2015 tot 2030. Dit komt neer op minimaal 20 procent van het totaal aantal woningtoevoegingen. Als kader voor de regionale bouwopgave geldt behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit als uitgangspunt. Om de voorgenomen productie ook daadwerkelijk te kunnen realiseren de komende jaren is een enorme inspanning nodig. Binnen het stedelijk gebied geldt daarbij een extra focus op OV-knooppunten. De regio Gooi en Vechtstreek wil haar OV-bereikbaarheid vergroten door gebieden rondom OV-corridors en knooppunten te versterken met onder andere woningbouw.

Het onderhavig plan voorziet in de groeiende behoefte naar extra woningen middels transformatie van een bestaande locatie. Met het plan neemt het huidige aantal toegestane wooneenheden in het plangebied toe binnen bestaand stedelijk gebied. Verder ligt in de directe omgeving van het plangebied een OV-knooppunt. Om voorgaande redenen sluit het plan aan op de doelstellingen van de regio.

Conclusie regionaal beleid

Het onderhavig plan is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied en voorziet in de transformatie in de directe omgeving van een OV-knooppunt. Het plan is niet in strijd met het regionaal beleid.

2.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Naarden-Bussum

De structuurvisie Naarden-Bussum is vastgesteld op 5 maart 2014 en bevat de ruimtelijke ontwikkelingsvisie met een richtgeven en programmatisch karakter die integrale keuze bevat voor de hoofdlijnen van beleid voor periode tot 2040. Inmiddels zijn de gemeenten Muiden, Naarden en Bussum gefuseerd tot de gemeente Gooise Meren, echter het beleid in de structuurvisie is niet ingetrokken.

In de structuurvisie zijn speerpunten opgenomen die richting moeten geven aan de opgaven voor Naarden en Bussum. Deze vormen de gezamenlijke visie op de toekomstige ontwikkeling. Een van de speerpunten die betrekking heeft op onderhavig plan is 'Een thuis voor iedereen'. Naarden en Bussum vinden het van belang om ook in de toekomst ruimte te bieden aan alle doelgroepen en de diverse leeftijdsgroepen zoveel mogelijk in evenwicht te houden. Voor de komende jaren betekent dit het faciliteren van starters, jonge gezinnen en senioren. Randvoorwaarde daarbij is dat dit niet ten koste mag gaan van de landschappelijke en cultuurhistorische kernwaarden. Naarden en Bussum zetten de komende periode om die reden vooral in op kleinschalige inbreiding, transformatie en intensivering. Het onderhavig plan bestaat uit de transformatie in bestaand stedelijk gebied is derhalve in lijn met het beleid uit de Structuurvisie.

Woonvisie Gooise Meren 2017-2025

Een belangrijke reden voor de vastgestelde Woonvisie Gooise Meren 2017-2025 is het feit dat de 3 voormalige gemeenten elk hun eigen woonbeleid hadden. Met de Woonvisie Gooise Meren zijn de visies geïntegreerd tot één beleidslijn. In de woonvisie zijn 5 prioriteiten opgenomen:

1. Voldoende- en gedifferentieerd woningaanbod;
2. Doorstroming stimuleren;
3. Vergroten van kansen voor starters op de woningmarkt;
4. Een toekomstbestendige woningvoorraad;
5. Verduurzaming van de woningvoorraad.

Aangegeven is dat ook de komende jaren de druk op de woningmarkt hoog blijft. Nieuwbouw voorziet direct in woningbehoefte in schaarse segmenten en zorgt voor verhuisketens. Voor de gemeente Gooise Meren bedraagt het woningbouwprogramma circa 2.800 woningen tot 2025. Het onderhavig plan sluit met de realisatie van studio's en appartementen aan op de prioriteit 'vergroten van kansen voor starters op de woningmarkt'. Met het plan wordt het huidige beperkte aanbod uitgebreid en wordt de doorstroming op de woningmarkt bevorderd.

Conclusie gemeentelijk beleid

Het onderhavig plan voorziet in een directe woningbehoefte. Het plan is niet in strijd met het gemeentelijk beleid.

2.5 Verantwoording Ladder duurzame verstedelijking

Eerder is aangegeven dat er met het toevoegen van 48 woningen (ten opzichte van de planologisch toegestane situatie) sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Omdat de herontwikkeling plaats vindt binnen het bestaand stedelijk gebied is er met de transformatie sprake van optimaal ruimtegebruik. Uit de beleidstoets in voorgaande paragrafen wordt duidelijk dat er een directe behoefte is aan nieuwbouwwoningen in het beoogde segment.

De planvoorraad voor de gemeente Gooise Meren is opgenomen in de provinciale planmonitor. Deze monitor is dynamisch, wordt jaarlijks geactualiseerd en alle Noord-Hollandse gemeenten werken hier aan mee. De planvoorraad bestaat uit alle bekende woningbouwplannen tot 2025 en is onder te verdelen in harde en zachte plancapaciteit.

Voor de gemeente Gooise Meren geldt dat er tot de periode 2030 circa 3.000 nieuwe woningen zijn opgenomen in de planvoorraad. Dit betreft zowel de harde als de zachte plancapaciteit. Voor Naarden zijn de komende jaren 427 nieuwe woningen gepland. De ontwikkeling in het plangebied is reeds opgenomen in de planmonitor en behoort tot de zachte plancapaciteit. Concluderend wordt gesteld dat het plan voorziet in een directe behoefte aan woningbouw in het betaalbare segment. Het plan is reeds opgenomen in het gemeentelijk woningbouwprogramma en voldoet hiermee aan de vereisten van de Ladder duurzame verstedelijking.

3. STEDENBOUWKUNDIGE ASPECTEN

Strijdigheid bouwhoogte

De directe omgeving van het plangebied kenmerkt zich als stedelijk gebied waarin reeds hoogbouw aanwezig is. Voor het naastgelegen pand (zie afbeelding) geldt dat de maximaal toegestane bouwhoogte 21 meter bedraagt, ter plaatse is eveneens woningbouw toegestaan. Het plan sluit qua bouwhoogte aan op de reeds hogere bebouwing van de naastgelegen panden. De beoogde verhoging van de bouwhoogte leidt om die reden ten opzichte van de vigerende situatie niet tot een onevenredig stedenbouwkundig beeld.

Afbeelding 8: Bestaande omgeving plangebied



4. SECTORALE ASPECTEN

4.1 Geluid

In de Wet geluidhinder (Wgh) is vastgelegd in welke mate het geluid veroorzaakt door wegen, spoorwegen en/of gezoneerde industrieterreinen, geluidgevoelige bestemmingen (woningen, ziekenhuizen, scholen e.d.) mag belasten.

Op basis van de wet zijn voor de geluidgevoelige bestemmingen voorkeursgrenswaarden opgenomen waar in principe aan voldaan moet worden:

- Wegverkeer 48 dB;
- Spoorwegverkeer 55 dB;
- Industrielawaai van gezoneerde industrieterreinen 50 dB(A).

Wanneer geen nieuwe geluidgevoelige functies worden ontwikkeld, geldt op basis van de Wgh geen onderzoeksverplichting.

Onderzoek

Ten aanzien van het planvoornemen is een akoestisch onderzoek weg- en railverkeer uitgevoerd (kenmerk: 20176345.R01.V01, d.d. 21 december 2017), zie bijlage 2 van deze onderbouwing.

Uit de berekeningsresultaten volgt dat de geluidsbelasting ten gevolge van het spoor hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. De optredende geluidsbelasting op de gevels aan de spoorzijde bedraagt ten hoogste 70 dB. Hiermee wordt de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van 68 dB overschreden.

Het treffen van bron- of overdrachtsmaatregelen om de geluidsbelasting van het spoor te verlagen zijn niet doelmatig. Om de appartementen te kunnen realiseren zijn derhalve maatregelen bij de ontvanger nodig. De appartementen zullen uitgevoerd worden met "dove gevels" in combinatie met een bouwkundige voorziening waarmee minimaal 2 dB reductie wordt gerealiseerd ter plaatse van de te openen delen.

Conclusie

Op basis van de berekeningsresultaten verzoekt de initiatiefnemer burgemeester en wethouders om hogere waarden vast te stellen voor de beoordelingspunten waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Met het toepassen van een "dove gevel" in combinatie met bouwkundige voorzieningen vormt het aspect geluid geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.2 Bedrijven en milieuhinder

Bij het realiseren van woningen dient rekening gehouden te worden met (mogelijke) milieuaspecten van bedrijven in de nabijheid. Voor het waarborgen of realiseren van een goed woon- en leefklimaat wordt milieuzonering gehanteerd. Milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe bedrijven (milieubelastend) een passende locatie in nabijheid van woningen (milieugevoelig) krijgen en dat deze op een verantwoorde manier van elkaar gescheiden worden.

Bij nieuwe ontwikkelingen dienen 2 doelen:

- Het voorkomen van of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar voor woningen.
- Het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Een hulpmiddel voor milieuzonering is de VNG-handreiking "Bedrijven en milieuzonering" waarvan de laatste versie stamt uit 2009. Deze handreiking gaat uit van de hinderaspecten geur, stof, geluid en veiligheid.

Bij het bepalen van richtafstanden is het omgevingstype van belang. Er zijn voor milieuzonering 3 omgevingstypen: 'rustige woonwijk', 'rustig buitengebied' en 'gemengd gebied'. Een 'rustige woonwijk' is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Naast de wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies voor en er is weinig verstoring door verkeer. Omgevingstype 'rustig buitengebied' is vergelijkbaar. Bij het omgevingstype 'gemengd gebied' is er sprake van functiemenging en/of ligging nabij drukke wegen. De richtafstanden mogen bij 'gemengd gebied' met één stap verlaagd worden.

Onderzoek

De ruime omgeving van het plangebied bestaat overwegend uit woonbestemmingen, verder zijn milieubelastende bestemmingen uit milieucategorie 1 en 2 toegestaan. In de directe omgeving van het plangebied bevinden zich geen milieubelastende bestemmingen waar hinder vanuit gaat. Om die reden kan er binnen het plangebied een goed woon- en leefklimaat gerealiseerd worden. Eveneens worden de bestaande rechten van bedrijven in de omgeving beschermd.

Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuhinder vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling binnen het plangebied.

4.3 Externe veiligheid

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes.

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij onder meer om:

- bedrijven die onder het Besluit risico's zware ongevallen vallen (Brzo);
- LPG/LNG-tankstations
- opslagplaatsen (PGS)
- ammoniakkoel-/vriesinstallaties
- spoorwegemplacements

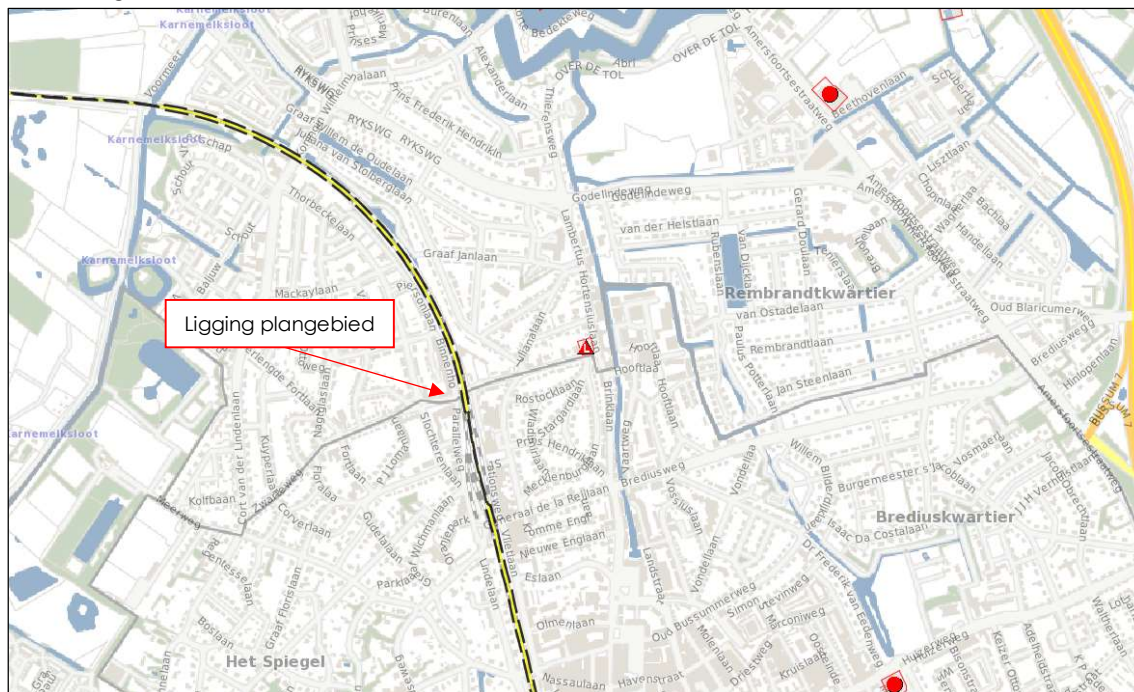
In het Bevi is opgenomen dat binnen de PR 10^{-6} contour geen kwetsbare objecten zijn toegestaan, voor beperkt kwetsbare objecten is dit een richtwaarde. Wanneer een ruimtelijk besluit wordt genomen binnen het invloedsgebied van de risicobron dan dient het groepsrisico verantwoord te worden.

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) regelt de omgang met externe veiligheid rond buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (zoals gas en brandbare vloeistoffen). De normen die door het Bevb worden gehanteerd zijn gelijkgesteld met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), zodat eisen voor het plaatsgebonden risico (PR) en regels voor het groepsrisico (GR) gelijk zijn.

Het beleid voor vervoer van gevaarlijke stoffen via weg, binnenvaart en spoorweg is opgenomen in het Bevt. Voor de Rijksinfrastructuur: hoofdwegen (snelwegen), hoofdwaterwegen (binnenwateren) en hoofdspoorwegen (enkele uitzonderingen daargelaten) geldt het Basisnet. Binnen bepaalde grenzen wordt dit vervoer over weg, binnenwater en spoor gegarandeerd. Buiten 200 meter van de transportroute, of wanneer het groepsrisico lager is dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde, of de toename minder is dan 10%, kan volstaan worden met een beperkte verantwoording. Een uitgebreide verantwoording is nodig wanneer sprake is van een toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde.

Voor de inventarisatie van de risicobronnen in de omgeving van het plangebied is gebruik gemaakt van de Risicokaart Nederland, zie navolgende afbeelding. Uit de Risicokaart blijkt dat er diverse risicobronnen in de omgeving van het plangebied aanwezig zijn.

Ligging plangebied



Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

In de (directe) omgeving bevinden zich geen relevante risicovolle inrichtingen die van invloed zijn op het plaatsgebonden- en groepsrisico binnen het plangebied. De dichtstbijzijnde risicobron bevindt zich op circa 400 meter ten oosten van het plangebied en betreft een LPG-tankstation. Het Besluit externe veiligheid inrichtingen vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

In de (directe) omgeving bevinden zich geen relevante buisleidingen die van invloed zijn op het plaatsgebonden- en groepsrisico binnen het plangebied. Het Besluit externe veiligheid buisleidingen vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)

Aan de oostkant van het plangebied ligt de spoorlijn Diemen – Amersfoort Oost, waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Het plangebied ligt niet binnen de plaatsgebonden risicocontour van de spoorlijn.

Het plangebied is in de huidige situatie bestemd als wonen en laat hiermee reeds kwetsbare objecten toe binnen het plasbrandaandachtsgebied (30 meter) van de spoorlijn. Met aanvullende brandwerende eisen uit het bouwbesluit is het toevoegen van nieuwe kwetsbare objecten (twee bouwlagen) binnen het plasbrandaandachtsgebied mogelijk. Opgemerkt wordt dat door ProRail is aangegeven dat er aan het traject Naarden-Bussum wijzigingen doorgevoerd worden. Uit informatie van ProRail blijkt dat het materieel in plaats van over 6 banen, over 2 banen gaat rijden, waarbij alleen de meest oostelijke banen in gebruik zullen blijven. Omdat het plasbrandaandachtsgebied gemeten wordt vanuit het hart van de buitenste 2 sporen, betekent dit dat bij de wijziging van de spoorlijnen het plangebied buiten het plasbrandaandachtsgebied ligt. De eerste wijzigingen aan het spoor worden in de zomer van 2018 uitgevoerd en de laatste wijzigingen vinden in het midden van 2019 plaats. In deze beschouwing is uitgegaan van de vigerende situatie, wat betekent dat het plangebied binnen het plasbrandaandachtsgebied is gelegen.

Met het planvoornemen neemt het aantal wooneenheden en daarmee de personendichtheid binnen de invloedsfeer van de spoorlijn toe. Om die reden dient de hoogte van het groepsrisico nader onderzocht te worden, hiervoor dient een vergelijking gemaakt te worden met de personendichtheid in de huidige situatie binnen het plangebied. In dat kader wordt uitgegaan van het huidig planologisch toegestane gebruik. Dit betekent voor de huidige situatie een personendichtheid van 82 personen ($34 \times 2,4$). In de toekomstige situatie, na planontwikkeling, worden in hoofdzaak 1-kamer studio's met een maximale oppervlakte van 35 m² en daarnaast 2-kamerappartementen tot maximaal 56 m² mogelijk gemaakt. Hiervoor wordt het kengetal van 2,4 niet realistisch geacht.

In het kader van het project Data-infrastructuur (DIS) is gewerkt aan het actualiseren van de basisinformatie personendichtheid. Aanleiding hiervoor is dat sinds de publicatie van de basisinformatie personendichtheidinventarisatie (tabellen 16.2 en 16.3) in de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico (VROM, 2007), de nodige veranderingen hebben plaatsgevonden in de opbouw van de personendichtheden. Het onderhavig plan (kleinschalige woningen) is een goed voorbeeld van een veranderende personendichtheid. Een weergave van de geactualiseerde personen aantallen is opgenomen in de bijlage van de 'Notitie Tabel Personen aantallen Externe Veiligheid' d.d. 21 april 2018.

Uit de geactualiseerde tabel blijkt dat voor 'woonfuncties niet-gezin (< 60 m² BVO)' wordt uitgegaan van 1,2 personen per verblijfsobject. Voor het onderhavig plan wordt het aanvaardbaar geacht om voorgenoemd kengetal te hanteren. In de volgende tabel zijn verschillende scenario's met bijbehorende kengetallen weergegeven.

Tabel 1: Personendichtheid

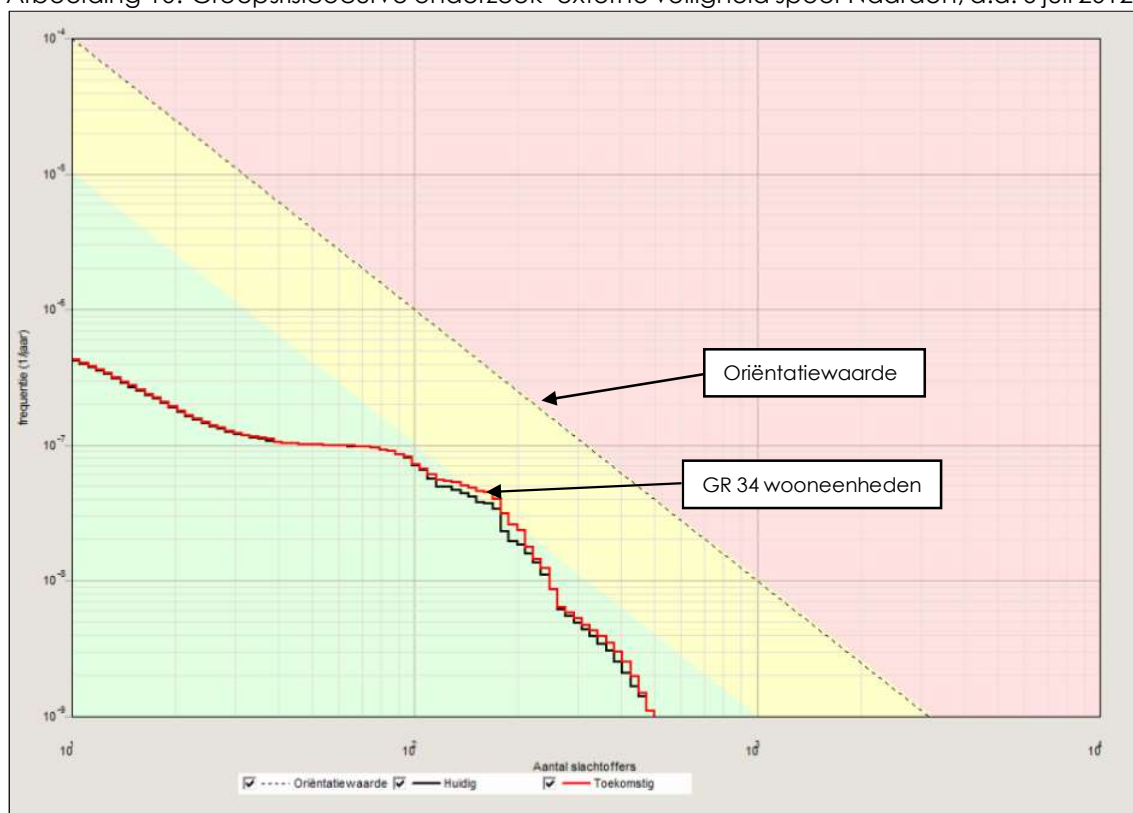
Invulling	Wooneenheden	Personendichtheid	Toe/ afname personendichtheid
Huidig planologisch toegestaan (o.b.v. kengetal 2,4)	34	82	+ 17 personen
Toekomstige situatie (o.b.v. kengetal 1,2)	82	99	

Uit tabel 1 blijkt dat met de ontwikkeling de personendichtheid binnen de planlocatie toeneemt met circa 17 personen. Rekening houdend met het aantal aanwezige personen in de ruime omgeving is deze toename zeer gering.

Voor het plangebied is in een eerder stadium reeds het plan opgevat om het huidige kantoorpand te wijzigen in een woonfunctie. In dat kader is het onderzoek 'externe veiligheid spoor Naarden, d.d. 6 juli 2012' uitgevoerd, waarin de hoogte van het groepsrisico is onderzocht. Uit voorgenoemd onderzoek blijkt dat het groepsrisico op basis van het toegestane aantal woningen (34) 0.13 keer de oriëntatiewaarde bedraagt, zie afbeelding 10. Ter plaatse wordt de oriëntatiewaarde niet overschreden.

Vanwege de beperkte toename van het aantal personen in het plangebied is op basis van expert judgement de verwachting dat het groepsrisico (rekentechnisch) niet toeneemt en de oriëntatiewaarde met onderhavig plan niet wordt overschreden. Met de spoorwijziging wordt het groepsrisico verder verlaagd. Wanneer het groepsrisico niet toeneemt dient conform het Bevt het groepsrisico beperkt verantwoord te worden. Elementen voor deze verantwoording zijn nader uitgewerkt:

Afbeelding 10: Groepsrisicocurve onderzoek 'externe veiligheid spoor Naarden, d.d. 6 juli 2012'



Verantwoording groepsrisico en bouwen binnen PAG

Maatgevende scenario's

Uit voorgaande beschouwing blijkt dat het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van het transport van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn. De maatgevende scenario's voor de spoorlijn bestaan uit:

- Koude/warme BLEVE; wordt veroorzaakt door een externe beschadiging of een brand. De ketel scheurt open of bezwijkt, waardoor LPG vrijkomt en ontsteekt. Er ontstaat een vuurbal en een drukgolf.
- Vrijkomen giftige gassen of vloeistoffen; kan worden veroorzaakt door een ongeval waarbij een reservoir met giftige gassen en/of vloeistoffen betrokken is.
- Plasbrand; dit gebeurt als een reservoir met brandbare vloeistof lek raakt en ontstoken wordt.

Effecten scenario

Op basis van het Scenarioboek Externe Veiligheid zijn de effecten van de maatgevende scenario's beschreven.

BLEVE

De effecten van BLEVE bestaan uit het explosief vrijkomen van de gehele inhoud van de tankwagen. Daarbij komt door de ontstane vuurwolk veel hitte vrij en als gevolg van de explosie is er ook een drukgolf. Door dit scenario kunnen tot op 325 meter personen overlijden en tot 500 meter kunnen personen gewond raken als gevolg van het incident. In gebouwen zijn mensen deels beschermd, maar tot op 90 meter afstand kunnen er ook binnenshuis nog personen overlijden, mede door de drukgolf die ontstaat. De kans op dit scenario is afhankelijk van verschillende omstandigheden, maar in de meeste gevallen erg klein (kans kleiner dan 1 op de 10 miljoen per jaar).

Vrijkomen giftig gas

Het effect van vrijkomen van giftige vloeistof of gas is dat er een giftige gaswolk kan ontstaan waarbij, afhankelijk van de aard en de hoeveelheid van de stof, bij een aantal personen binnen het plangebied letaal letsel optreedt ten gevolge van blootstelling aan de gaswolk. De effectafstand is mede afhankelijk van de aard en hoeveelheid van de getransporteerde stof en van de windrichting.

Plasbrand

Een plasbrand wordt veroorzaakt doordat een zeer brandbare vloeistof in een korte tijd uit de ketelwagen stroomt. De vloeistof verspreidt zich over het spoorbed en ontsteking van de vloeistof leidt tot een korte hevige brand. Het effect is warmtestraling en rook als gevolg van de brand.

Maatregelen

Bronmaatregelen kunnen bestaan uit de vermindering van het transport gevaarlijke stoffen of het verhogen van de veiligheid van transportwagens. Deze maatregelen bij de bron zijn niet direct maatregelen die te treffen zijn door de ontwikkelaar van het plan.

Aangezien binnen het plangebied nieuwe kwetsbare objecten mogelijk worden gemaakt en het plangebied gelegen is binnen het PAG van de spoorlijn, dienen personen conform het Bouwbesluit 2012 beschermd te worden tegen een calamiteit op de spoorweg. Hiervoor geldt onder andere dat:

- de brandwerendheid van de uitwendige scheidingsconstructie van een gedeelte van een te bouwen bouwwerk, dat gelegen is in een veiligheidszone of plasbrandaandachtsgebied, ten minste 60 minuten van buiten naar binnen is, bepaald volgens NEN 6069, uitgaande van de buitenruimte als een brandcompartiment en een buitenbrandkromme volgens NEN-EN 13501-2;
- het toepassen van mechanische ventilatie. Hierdoor kan, in het geval van een incident, met een eenvoudige handeling de gevolgen van het vrijkomen van giftige stoffen worden beperkt;
- invulling geven aan een vluchtroute van de spoorlijn af.

Voorbereiden, bestrijden en beperken van de omvang

Het plangebied is in het geval van een incident bij de spoorlijn vanuit diverse richtingen goed bereikbaar voor de hulpdiensten. De brandweer bevindt zich op circa 3 kilometer afstand ten noorden van het plangebied. Wel wordt opgemerkt dat de brandweer voor het bereiken van het plangebied de spoorlijn dient te passeren. In het geval van een incident kan het zijn dat het spoor dicht is wat betekent dat de aanrijdtijd wordt vertraagd.

In het geval van een incident is rondom de spoorlijn en het plangebied voldoende ruimte voor het opstellen van de brandweer.

Zelfredzaamheid

De woningen zijn niet specifiek bestemd voor zorgbehoevenden en in hoofdzaak bestemd voor zelfredzame personen. Het uitgangspunt is dat er geen of zeer beperkt minder zelfredzame personen in het plangebied aanwezig zullen zijn zonder begeleiding. Voor de aanwezigheid van kinderen geldt dat zij in het geval van een incident onder begeleiding van ouders/begeleiders kunnen vluchten. In het geval van een BLEVE bij het spoor is het advies om te schuilen in een gebouw of woning, op deze manier is de kans het grootst om een incident te overleven.

In het geval van een incident is de overheid verantwoordelijk voor de alarmering van de toekomstige bewoners van het appartementengebouw. Voor de voorbereiding en beperking van een incident kan gebruik worden gemaakt van NL-Alert dat operationeel is voor mobiele telefoons.

Alternatieven

Alternatieve wijzen van inrichting van het plangebied leiden niet tot een verandering van het groepsrisico ten opzichte van het nu beoogde plan.

Conclusie

Het plangebied ligt niet binnen de plaatsgebonden risicocontour van risicobronnen. Het plaatsgebonden risico vormt dan ook geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. Het plangebied ligt wel binnen het invloedsgebied van de oostelijk gelegen spoorlijn, in het plangebied zijn reeds kwetsbare objecten toegestaan. Door de planontwikkeling zal het aantal personen binnen het plangebied beperkt toenemen. Rekening houdend met de ruimere omgeving zal de toename van personen nihil zijn, waardoor de oriëntatiewaarde niet overschreden zal worden. Elementen voor de beperkte verantwoording van het groepsrisico zijn in het voorgaande opgenomen. De aanvullende eisen, die gelden vanuit het Bouwbesluit met betrekking tot het bouwen in een plasbrandaandachtsgebied, worden gedocumenteerd in de bouwvergunning.

4.4 Luchtkwaliteit

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Het begrip 'niet in betekenende mate' is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀).

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Onderzoek

Binnen het plangebied worden ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan 48 nieuwe woningen toegevoegd. Met 48 nieuw te realiseren woningen valt het bouwplan ruim binnen het criterium voor de categorie woningbouwlocaties (de grens ligt op 1.500 woningen, bij één ontsluitingsweg). Met andere woorden, de realisatie van de woningen draagt niet of nauwelijks bij aan de luchtverontreiniging en is in dat opzicht niet in betekenende mate. Daarom is een onderzoek naar de luchtkwaliteit en/of toetsing aan de grenswaarden niet nodig.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de luchtkwaliteit ter plaatse van het plan-gebied onderzocht. In tabel 2 is een overzicht van de jaargemiddelde achtergrondconcentraties weergegeven van de componenten stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), fijne fractie fijn stof (PM_{2,5}) en elementair koolstof. Dit geeft een goed beeld van de luchtkwaliteit ter plaatse, die hoofdzakelijk wordt veroorzaakt door de lokale wegen. Deze concentraties zijn bepaald met behulp van de Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland van het RIVM.

Tabel 2: Jaargemiddelde achtergrondconcentraties en de grenswaarde; alles in [µg/m³]

Stof	Jaar 2017	Jaar 2030	Grenswaarde
NO ₂	19	9	40
PM ₁₀	18	16	40
PM _{2,5}	11	9	25

De huidig bekende achtergrondconcentraties aan de luchtkwaliteit zijn ruim lager dan de grenswaarden.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling in het plan-gebied.

4.5 Verkeer- en parkeren

Verkeersgeneratie

De nieuwe woningen worden in de toekomstige situatie op dezelfde wijze ontsloten als in de huidige situatie, namelijk via de Zwarteweg. Vanwege de beoogde woningen (studio's en appartementen), de ligging ten opzichte van goede OV-verbinden en de jonge doelgroep, is de verwachting dat het autobezit relatief laag is.

Op basis van de rekentool 'Verkeersgeneratie en parkeren' van CROW is bepaald wat de verkeersgeneratie van het plan is. Hiervoor zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Hoofdgroep: Wonen
- Type: Kamerverhuur (60 studio's);
Koop, etage goedkoop (22 appartementen)
- Gemeente: Naarden (heden Gooise Meren)
- Ligging in gemeente: Schil centrum

Uit de CROW rekentool blijkt dat er met de realisatie van het plan een verkeersgeneratie ontstaat van 221 motorvoertuigen per gemiddelde weekdag. Opgemerkt wordt dat hierbij geen aftrek is gedaan van het aantal verkeersbewegingen dat in de huidige situatie reeds is toegestaan (34 woningen) en eveneens geen rekening is gehouden met de voormalige kantoorfunctie. Om die reden is dan ook de verwachting dat de omliggende wegen het verkeer goed kunnen verwerken.

Parkeren

De omgeving van de Zwarteweg 6-8 kent een parkeervergunningenregime. In het voorgenomen plan wordt een parkeergarage gerealiseerd (1 laag verlaagd parkeren met daarboven een parkeerdek) die plaats biedt aan 32 auto's. Daarnaast bevinden zich 4 parkeerplaatsen op maaiveldniveau, waardoor het totaal aan parkeerplaatsen op 36 uitkomt.

Volgens de berekeningen is er dan 1 wordt er dan 1 parkeerplaats te weinig gerealiseerd op eigen terrein. Echter, gelet op de het type woning, de afstand tot het station, de aangebrachte fietsvoorzieningen is een plaats verwaarloosbaar.

Tabel 3: Parkeerbalans (bron: parkeeronderzoek Zwarteweg – Naarden)

Parkeerbehoefte	37
Parkeerplaatsen eigen terrein	36
Openbare ruimte	1

Op het terrein is ook voorzien in een ruime fietsparkeergelegenheid met 123 plekken.

4.6 Flora- en fauna

Volgens nationale- en internationale regelgeving is het verplicht om voorafgaand aan ruimtelijke plannen onderzoek te doen naar de effecten op beschermde gebieden (Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland (NNN)) en het eventuele voorkomen van beschermde flora en fauna. Tevens is het volgens nationale regelgeving in sommige gevallen verplicht om melding te doen van het kappen van houtopstanden.

Bescherming van Natura 2000-gebieden, soorten en houtopstanden is in Nederland vanaf 1 januari 2017 geregeld via de Wet natuurbescherming (Wnb). Het beleid rond NNN is vastgelegd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en heet hier formeel EHS.

Onderzoek

Het plangebied is gelegen in stedelijk gebied en ligt niet binnen een Natura-2000 gebied, wetlands en nationale parken. Het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied (Naardermeer) bevindt zich op circa 1 kilometer afstand. Gezien de aard van de ontwikkeling en de tussengelegen verstoringende elementen (wegen, huizen en bedrijven) is geen invloed op de beschermde gebieden te verwachten. Doordat er overwegend sprake is van interne verbouwingen binnen de bestaande panden worden eventueel aanwezige beschermde soorten niet verstoord. Het aspect ecologie leidt derhalve naar verwachting niet tot een belemmering van het plan. Wel geldt de algemene zorgplicht wat inhoudt dat eenieder voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende planten en dieren en hun leefomgeving.

Conclusie

Het aspect flora- en fauna vormt naar verwachting geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling in het plangebied.

4.7 Bodem

Op basis van de Wet Bodembescherming (Wbb) en het Besluit bodemkwaliteit geldt dat bij een ruimtelijk plan bepaald moet worden of de bodemkwaliteit geschikt is voor het beoogde gebruik. Om die reden is het relevant om te weten of er mogelijk sprake is van een bodemverontreiniging.

Onderzoek

Het plan is gesitueerd op het terrein van de voormalige NS Emplacement Naarden-Bussum. Daarnaast is aan de zuidzijde van het plangebied de voormalige gasfabrieksterrein gesitueerd. Van beide terrein is het bekend dat er verontreinigingen aanwezig waren (of zijn). Doordat het huidige pand voor een deel wordt uitgebreid (circa 50 m²) en de aard van de verontreiniging niet bekend is, wordt ten behoeve van het bouwplan een historisch bodemonderzoek en, indien nodig, een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd.

Conclusie

Met inachtneming van de resultaten van het bodemonderzoek en de eventuele sanering van de bodem, vormt het aspect bodem geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.8 Archeologie- en cultuurhistorie

Het Verdrag van Malta (Valletta) heeft bepaald dat overheden verplicht zijn om bij ruimtelijke ingrepen het archeologisch erfgoed te beschermen. In Nederland is deze archeologische bescherming opgenomen in de Monumentenwet en de Wet op archeologische monumentenzorg. Wanneer er grondwerkzaamheden plaatsvinden dan dient archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden.

Onderzoek

Op basis van het vigerende bestemmingsplan is voor het plangebied geen dubbelbestemming archeologie' opgenomen. Verder is een groot deel van het plangebied reeds bebouwd en wordt met de transformatie de grond uitsluitend voor de geringe (circa 50 m²) uitbreiding geroerd. Het huidige pand betreft geen rijks en/of gemeentelijk monument en verder zijn er geen cultuurhistorische waarden aanwezig binnen het plangebied.

Conclusie

Het aspect archeologie- en cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.9 Water

Sinds 1 november 2003 is het verplicht ruimtelijke plannen te toetsen op waterhuishoudkundige aspecten: de zogenaamde watertoets. De watertoets is een waarborg voor water in ruimtelijke plannen en besluiten. Waterhuishoudkundige doelstellingen worden daarbij expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing genomen binnen deze ruimtelijke plannen en besluiten. Het watersysteem wordt hierbij op een integrale wijze benaderd.

Zowel het oppervlaktewater als het grondwater worden dus (in samenhang) in beschouwing genomen. Daarbij gaat het naast de kwantiteit ook om de kwaliteit. De integrale benadering van het watersysteem betekent ook dat het watersysteem wordt benaderd in samenhang met andere beleidsvelden. De watertoets is een instrument om ruimtelijke plannen waterneutraal vorm te geven en om het watersysteem op orde te krijgen.

Onderzoek

Waterkwantiteit

In de huidige situatie is het plangebied voor het overgrote deel verhard. Met de ontwikkeling wordt geen verharding toegevoegd. Compensatie in de vorm van aanleg van open water is niet aan de orde.

Waterkwaliteit

Tijdens de verbouw en de gebruiksfase dient de invloed van diffuse bronnen op hemelwater zoveel mogelijk te worden beperkt door het hanteren van de beleidsuitgangspunten in het landelijk emissiebeleid.

Hemelwater en riolering

Het plangebied is reeds aangesloten op het aanwezige gescheiden rioolsysteem. Omdat met onderhavig plan het aantal vierkante meters verharding niet toeneemt leidt het plan niet tot een verandering van de afvoer van het hemelwater.

Conclusie

Het onderhavig plan heeft geen consequenties voor waterhuishoudkundige situatie. Het aspect water vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

5. UITVOERBAARHEID

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van de Grondexploitatiewet dient een exploitatieplan te worden vastgesteld bij het vaststellen van het bestemmingsplan of ander ruimtelijk plan, tenzij de economische uitvoerbaarheid anderszins is gegarandeerd. De beoogde ontwikkeling betreft geen ontwikkeling als bedoeld onder artikel 6.2.1 van het Bro.

De beoogde ontwikkeling is voor rekening en risico van de initiatiefnemer, de gemeente is geen grondeigenaar. De kosten voor deze vergunning worden door de initiatiefnemer gedragen. De overige aspecten en eventuele planschade is in een anterieure overeenkomst geregeld.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een besluit tot het verlenen van een omgevingsvergunning op grond van artikel 2.1 lid 1, onder c, in samenhang met 2.12 lid 1 onder a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing.

Deze ruimtelijke onderbouwing wordt door de gemeente gedurende 6 weken ter inzage gelegd, waartegen een ieder een zienswijze kan indienen.

6. CONCLUSIE

Het onderhavig plan bestaat uit de transformatie van een voormalig kantoorpand naar woningen aan de Zwarteweg 6-8 in Naarden. In de huidige situatie is woningbouw planologisch toegestaan. Het plan wijkt af van het vigerend bestemmingsplan wat betreft het aantal wooneenheden, de situering buiten het bouwvlak en de toegestane bouwhoogte.

Uit voorliggende ruimtelijke onderbouwing blijkt dat:

- de ontwikkeling passend is in de omgeving en er behoefte is aan de beoogde woningen;
- het plan qua bouwhoogte goed inpasbaar is in de stedelijke omgeving waar diverse woongebouwen in de vorm van hoogbouw aanwezig zijn;
- op basis van toetsing aan de omgevingsaspecten het plan geen nadelige effecten heeft voor het milieu.

Er zijn derhalve geen belemmeringen voor de realisatie van het plan.