



TOELICHTING

Tunnelpad Oosthuizen

Projectcode: DOC00120

Versie: 4

Colofon	
Titel:	Toelichting Tunnelpad Oosthuizen
Projectcode:	DOC00120
Versie:	4
Auteurs:	R. (Roy) Borst, MSc, BBE
Datum:	17 mei 2021
Opdrachtgever:	De Ontwikkelcombinatie b.v.
Opdrachtnemer:	Buro Borgland Oudewal 27 1749 CA WARMENHUIZEN
Telefoon:	0226 373200
Email:	info@buroborgland.nl
Website:	www.buroborgland.nl
Contactpersoon:	Roy Borst
Telefoon:	06-46230097
Email:	roy.borst@buroborgland.nl
Handtekening projectleider	
Handtekening opdrachtgever	

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	6
1.1	Aanleiding en doel	6
1.2	Ligging van het plangebied.....	6
1.3	Het huidige bestemmingsplan	7
1.3.1	Bestemmingsplan Dorpskernen 2016	7
1.4	Leeswijzer	8
2	Planbeschrijving.....	9
2.1	Inleiding.....	9
2.2	Bestaande situatie	9
2.3	Visie planvorming	9
2.4	Stedenbouwkundig plan	10
3	Beleid	13
3.1	Inleiding.....	13
3.2	Rijksbeleid.....	13
3.2.1	Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	13
3.2.2	Uitvoeringsagenda Nationale Omgevingsvisie 2021-2024.....	14
3.2.3	Ladder voor duurzame verstedelijking.....	15
3.3	Provinciaal beleid.....	17
3.3.1	Omgevingsvisie NH2050	17
3.3.2	Omgevingsverordening.....	17
3.4	Gemeentelijk beleid	18
3.4.1	Structuurvisie Zeevang 2040	18
3.4.2	Woonvisie 2017-2021	20
4	Randvoorwaarden en waarden	21
4.1	Inleiding.....	21
4.2	Hinder	21
4.3	Bodem.....	22
4.4	Geluid.....	23
4.5	Verkeer	23
4.5.1	Parkeren	23
4.5.2	Verkeersbewegingen	24
4.6	Externe Veiligheid	25
4.7	Luchtkwaliteit	31
4.8	Ecologie	31
4.8.1	Gebiedsbescherming	31
4.8.2	Soortenbescherming.....	32
4.9	Cultuurhistorie en archeologie	33
4.9.1	Cultuurhistorie.....	33

4.9.2	Archeologie	33
4.10	Duurzaamheid	34
4.11	Vormvrije M.E.R. beoordeling	34
5	Waterparagraaf	36
5.1	Inleiding	36
5.2	Waterbeleid	36
5.2.1	Europees beleid	36
5.2.2	Rijksbeleid	36
5.2.3	Provinciaal beleid	38
5.2.4	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	38
6	Uitvoerbaarheid	41
6.1	Inleiding	41
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	41
6.2.1	Participatie	41
6.2.2	Inspraak	41
6.2.3	Wettelijk vooroverleg	42
6.2.4	Vaststelling	43
6.3	Economische uitvoerbaarheid	43

Bijlagen

Bijlage 1	Verkennd bodemonderzoek
Bijlage 2	Akoestisch onderzoek weg- en railverkeer
Bijlage 3	Stikstofberekening - Aeries
Bijlage 4	Quick-scan flora en fauna
Bijlage 5	Aanvullend soortenonderzoek
Bijlage 6	Archeologisch bureauonderzoek
Bijlage 7	Trillingsonderzoek
Bijlage 8	Staat van bedrijfsactiviteiten
Bijlage 9	Omgevingsvergunning Tunnelpad 7
Bijlage 9a	Omgevingsvergunning Tunnelpad 7 bijlageset 1
Bijlage 9b	Omgevingsvergunning Tunnelpad 7 bijlageset 2

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

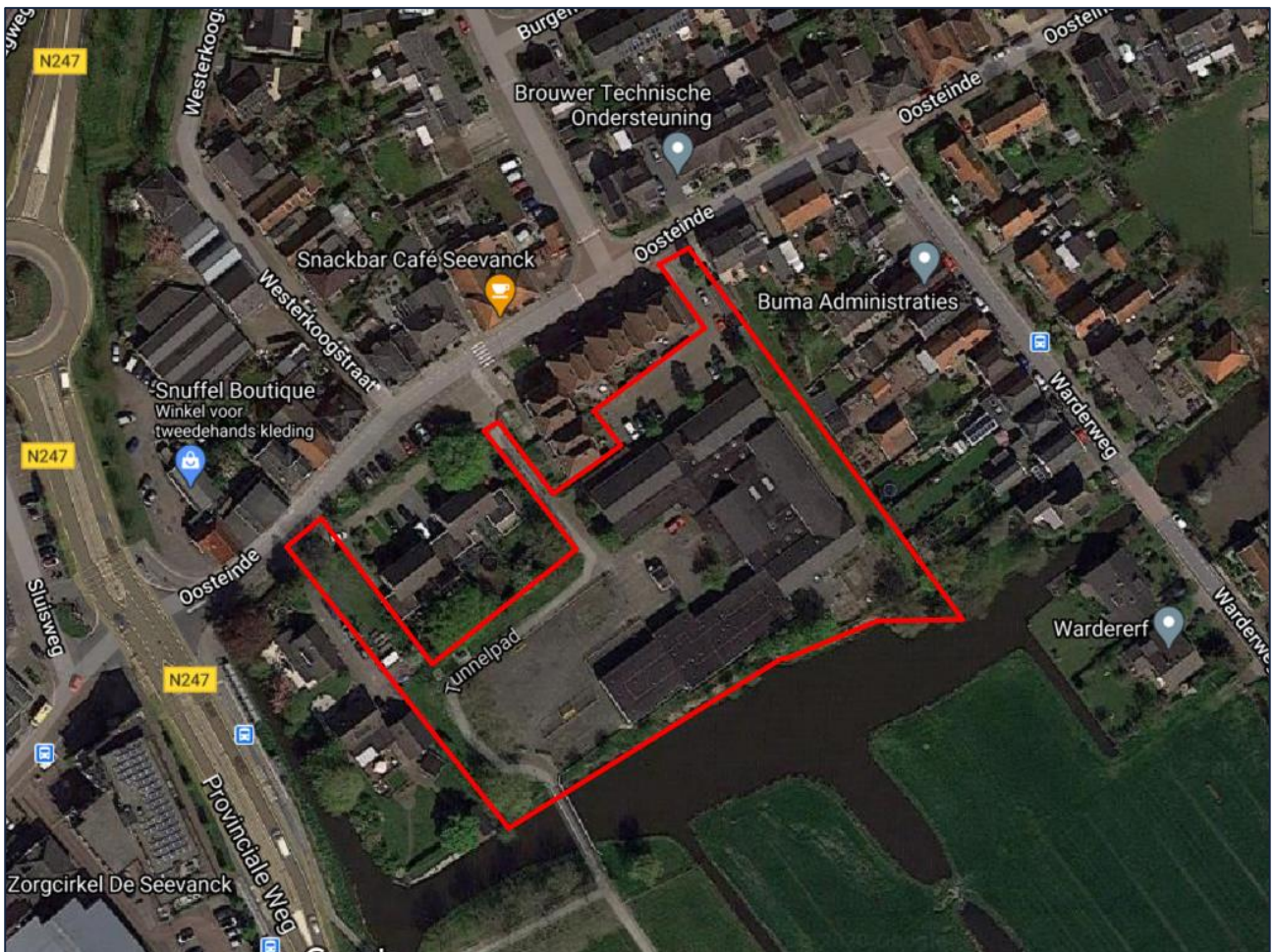
Op het perceel aan het Tunnelpad in Oosthuizen staat een leegstaand schoolgebouw. Het schoolgebouw wordt gesloopt en op het vrijgekomen perceel worden 28 woningen met daarbij behorende infrastructuur gerealiseerd. Deze ontwikkeling is in strijd met het geldend bestemmingsplan. Met dit bestemmingsplan wordt woningbouw op de locatie mogelijk gemaakt.



Afbeelding 1: Locatiefoto's Tunnelpad in Oosthuizen

1.2 Ligging van het plangebied

Het plangebied ligt aan het Tunnelpad in de dorpskern van Oosthuizen. Het plangebied is kadastraal bekend als OHZ00 sectie E perceelnummers 2167 en 2458 (gedeeltelijk) en heeft een oppervlakte van circa 7.683 m². Het Tunnelpad is een verbinding voor fietsers en voetgangers vanaf het Oosteinde, langs de school naar de IJclub Warde-Oosthuizen. Aan de west-, noord- en oostzijde wordt het plangebied begrensd door de achtertuinen van woningen aan de Provinciale weg, Oosteinde en de Warderweg. Ten zuiden van het plangebied ligt een brede waterpartij dat onderdeel is van het aangrenzende polderlandschap.



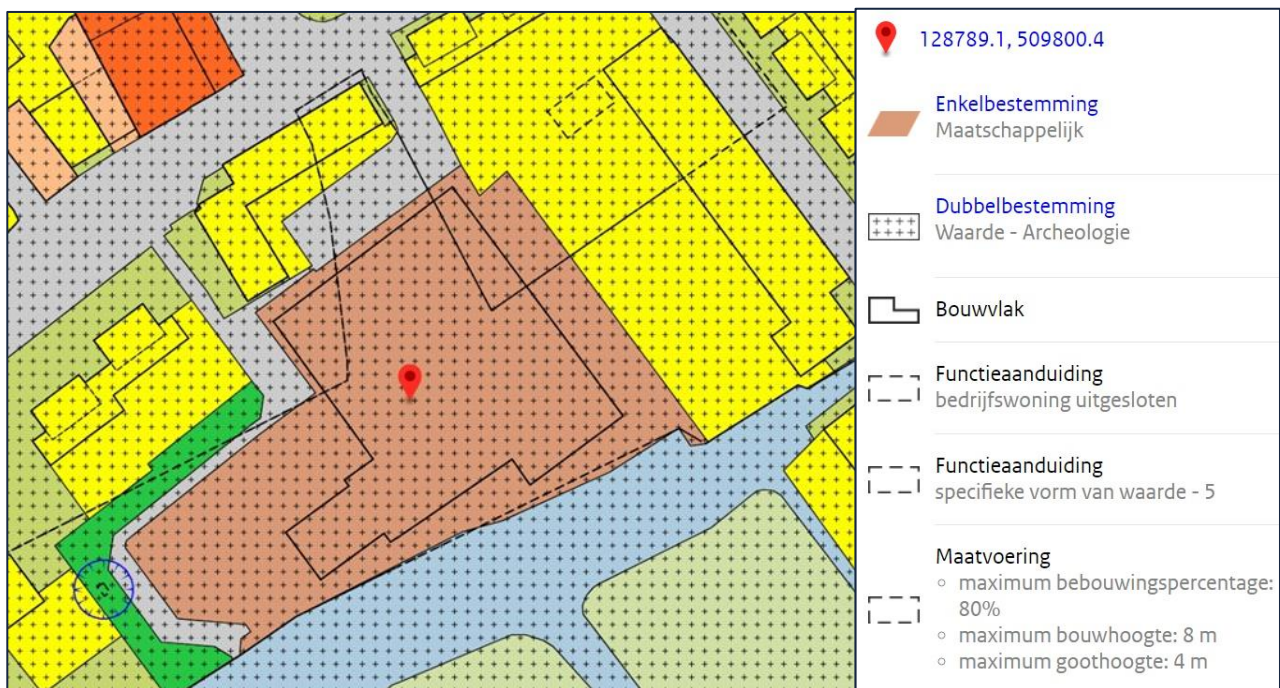
Afbeelding 2: Luchtfoto Tunnelpad in Oosthuizen (bron: Google Maps)

1.3 Het huidige bestemmingsplan

1.3.1 Bestemmingsplan Dorpskernen 2016

Voor het betreffende plangebied geldt het bestemmingsplan 'Dorpskernen 2016' van de gemeente Edam-Volendam. Het bestemmingsplan is vastgesteld op 13 april 2017. Het plangebied is bestemd als Maatschappelijk, Verkeer, Tuin, Groen en Dubbelbestemming waarde Archeologie '. Deze bestemming is bedoeld voor overheids-, medische-, onderwijs-, sociaal/culturele-, en voorzieningen ten behoeve van kinderdagverblijven. Verder is ter plaatse van de aanwezige bebouwing een bouwvlak opgenomen met een maatvoeringsaanduiding. Binnen het bouwvlak zijn gebouwen ten behoeve van de bestemming toegestaan met een maximum goot- en bouwhoogte van respectievelijk acht en vier meter.

Binnen deze bestemmingen is de ontwikkeling van woningbouw niet toegestaan.



Afbeelding 3: Plankaart bestemmingsplan 'Dorpskernen 2017'

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingezoomd op het plangebied. Hierbij wordt ingegaan op de huidige ruimtelijke en functionele kenmerken van het plangebied. Tevens wordt een beschrijving van het plan gegeven. Hoofdstuk 3 vormt een overzicht van het relevante beleidskader van Rijk, provincie en gemeente. In hoofdstuk 4 worden de randvoorwaarden voor het plan omschreven en worden de onderzoeken die voor het plan nodig zijn besproken. Hoofdstuk 5 is de waterparagraaf. Ten slotte wordt in hoofdstuk 6 de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het plan toegelicht.

2 Planbeschrijving

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de voorgenomen ontwikkeling beschreven en wordt invulling gegeven aan een goede stedenbouwkundige inpassing.

2.2 Bestaande situatie



Afbeelding 4: Tekening bestaande situatie plangebied

In het leegstaande gebouw was voor enige jaren de Openbare Basisschool 'Het Kraaiennest' gevestigd. De school is inmiddels ondergebracht in de nieuw gebouwde Multifunctionele Accommodatie 'De Groote Molen'. Voor de school waren 15 parkeerplaatsen gerealiseerd. Deze werden ontsloten via de Oosteinde. Het gebouw bestond uit 1 bouwlaag. Aan drie zijden van de locatie staan woningen zodat het bestaande pand enigszins aan het zicht onttrokken wordt. Aan de zuidzijde grenst de locatie aan het polderlandschap

2.3 Visie planvorming

De woningbouw moet passen in de omgeving. Hiervoor zijn een aantal uitgangspunten aangehouden.

1. De maatvoering van de woningen aansluiten op de omringende bebouwing.
2. Aansluiting op het polderlandschap.
3. Bestaande ontsluiting gebruiken.
4. Waar mogelijk behouden van bomen.

2.4 Stedenbouwkundig plan

De uitgangspunten geven de nieuwbouw een herkenbare structuur. Er wordt onder andere gebruik gemaakt van de bestaande parkeerplaatsen. De maatvoering van de woningen sluit aan bij de omringende bebouwing.

De bestaande school wordt gesloopt en er worden 28 grondgebonden woningen gerealiseerd. De onderstaande afbeelding verbeeldt de beoogde situatie.



1 situatie
1 : 500

Afbeelding 5: Voorlopige Inrichtingstekening plangebied

De ruimtelijke structuur van het plan wordt bepaald door de bestaande verbinding ten behoeve van de parkeervoorzieningen het plangebied verder door te trekken. Op deze wijze ontstaat een nieuwe ontsluitingsstructuur richting de brug en de ijsbaan.

De weg heeft een 5.5 meter breed profiel. Door het ontbreken van een doorgaande (auto)verbinding heeft de weg deels een verblijfsfunctie. Woningen kunnen hierdoor direct vanaf de straat ontsloten worden. Bij het tracé van de weg en de aanliggende parkeerplaatsen zijn waar mogelijk de bestaande bomen geïntegreerd in het ontwerp voor de woonomgeving.

De benodigde parkeervoorzieningen zijn in de openbare ruimte over het plangebied verspreid.

De woningen worden gebouwd in drie rijen van zes aaneengesloten woningen en één rij van tien woningen. De rijen volgen het verloop van de weg waardoor een rustig eenduidig straatbeeld ontstaat.

De rij van tien woningen bestaat uit twee bouwlagen. De tweede bouwlaag bevindt zich onder de kap. De totale hoogte bedraagt 9.1 meter waarbij de goot zich op circa 2.8 meter begeeft. De rijen van zes woningen kenmerken zich door twee bouwlagen en een kap. De totale hoogte bedraagt 9.5 meter waarbij de goot zich op circa 5.7 meter begeeft.



Afbeelding 6: Sfeerimpressie aaneengesloten woningen



Afbeelding 7: Sfeerimpressie straatbeeld



Afbeelding 8: Sfeerimpressie totaalbeeld

Bij de oriëntatie van de woningen is aansluiting met het landschap bepalend geweest. De woningen grenzend aan het water hebben diepe tuinen grotendeels op het zuiden, dus zongericht. De bergingen bevinden zich aan de straatzijde in de voortuin. Op deze wijze kan een achterpad ten behoeve van de ontsluiting van de bergingen achterwege blijven en optimaal van de bijzondere ligging gebruik worden gemaakt.

De bebouwing aan het hofje heeft een meer traditionele opzet. Hier zijn de bergingen in de achtertuin, grenzend aan de parkeercoffer, geplaatst. Hiermee wordt deels de inkijk vanuit het tegenoverliggend gebouw beperkt. De nieuwe boombeplanting ter plaatse van de parkeercoffer moet deze inkijk nog verder minimaliseren.

Vanaf het lint Oosthuizen blijft er een connectie met het landschap omdat er een zichtlijn gecreëerd is vanaf het Oosteinde door het plangebied richting het achterliggende landschap.

3 Beleid

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt getoetst in hoeverre de voorgenomen ontwikkeling past binnen het door de overheid vastgestelde beleid. Achtereenvolgens wordt ingegaan op het Rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. De NOVI komt als structuurvisie uit onder de bestaande Wet ruimtelijke ordening (Wro). Het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4, 2001) en de Rijksnatuurvisie 2014 gaan op in, en worden vervangen door de NOVI en het bijbehorende Nationaal Milieubeleidskader. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervalt geheel, behalve paragraaf 4.9 Caribisch Nederland en Caribische Exclusieve Economische Zone. De NOVI geldt verder als wijziging van enkele onderdelen van het Nationaal Waterplan 2016-2021 (NWP) op grond van de Waterwet. Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze structuurvisie gelden als een omgevingsvisie, zoals in de nieuwe wet bedoeld.

De Omgevingswet geeft aan de NOVI mee dat deze 'met het oog op duurzame ontwikkeling, de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu, gericht is op het in onderlinge samenhang:

- a. bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en
- b. doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften'.

Fysieke leefomgeving

De NOVI is de eerste integrale nationale beleidsvisie conform de Omgevingswet en hanteert dan ook dezelfde brede opvatting van het begrip fysieke leefomgeving: de natuurlijke omgeving met grote wateren en natuurlandschappen, agrarische cultuurlandschappen, de gebouwde omgeving met steden, dorpen, bedrijventerreinen, netwerken en infrastructuur voor het verkeer van personen, goederen, data, stoffen en energie, en het cultureel erfgoed. De ontwikkeling van de leefomgeving moet zo veel als mogelijk in balans zijn met bescherming van waarden als gezondheid, veiligheid, landschap, natuur, cultureel erfgoed, leefomgevingskwaliteit en milieukwaliteit. De fysieke leefomgeving is verweven met de sociale leefomgeving. Naast de ruimtelijk-functionele indeling van de leefomgeving gaat het ook om de activiteiten die een effect hebben op de leefomgeving in brede zin, waaronder het milieu, water, bodem, lucht en het natuurlijk kapitaal. Boven- en ondergrond zijn daarbij onlosmakelijk met elkaar verbonden. De opgaven vragen om een aanpak op korte, middellange en lange termijn. Voor de ontwikkelingen en aanpak wordt er vooruit gekeken naar 2050. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de (sectorale) doelen die al eerder door het kabinet voor het jaar 2050 zijn neergezet. Duidelijk is dat veel doelen op de lange termijn al in de aankomende jaren vragen om handelen. Echter, moet er worden voorkomen dat met het stellen van tussentijdse doelen de langetermijnambities verwateren. Alles wat er gedaan wordt op de korte en middellange termijn, moet ook bijdragen aan de realisatie van de doelen voor 2050.

Nationaal en internationaal

De NOVI is gericht op de nationale schaal, waarbij het conform de Omgevingswet gaat om Europees Nederland inclusief de territoriale wateren, exclusief het Caribisch deel van ons Koninkrijk. Inhoudelijk beperkt de visie zich niet tot Nederland. In de NOVI, en daaraan gerelateerde programma's, zijn de relevante

internationale regels en afspraken vertaald. Veel vraagstukken vragen een grensoverschrijdende aanpak. Afspraken over vliegen en varen worden bijvoorbeeld al langer gemaakt in EU-verband en wereldwijd aan internationale tafels (ICAO, IMO). Ook over riviermanagement worden er al langer afspraken gemaakt met België, Frankrijk, Zwitserland, Duitsland en Luxemburg voor bijvoorbeeld het gehele stroomgebied van de Rijn of de Maas.

Samenwerking en uitvoering

De NOVI-aanpak is gebaseerd op brede maatschappelijke betrokkenheid en inzet van overheden, burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen. Partners in de samenleving dragen actief bij aan het verbeteren van de leefomgeving en het verduurzamen van de manier waarop er wordt gewoont, gewerkt en gerecreëerd. Dit vraagt een Rijksoverheid die samenwerkt en faciliteert waar wenselijk en nodig, en regisseert en richting geeft waar het moet. Deze samenwerking moet tot stand komen onder de volgende hoofddoelstellingen:

1. Gezamenlijke verantwoordelijkheid van betrokken overheden;
2. De sturingsfilosofie van de Omgevingswet gebaseerd op vertrouwen;
3. Toepassen van het Omgevingsrecht;
4. Strategisch verbinden;
5. Werken met de Uitvoeringsagenda.

De status van strategisch beleid en niet-strategisch beleid in bestaande beleidsdocumenten

Na de vaststelling van de NOVI staan belangrijke beleidsbeslissingen, beleidskeuzes en -uitgangspunten niet alleen in de NOVI, maar soms ook nog in bestaande beleidsdocumenten. In veel gevallen zullen alleen de hoofdlijnen van bestaand strategisch beleid in de NOVI zijn opgenomen. De concretisering en uitwerking daarvan, ofwel het niet-strategische beleid, staat nog steeds in het bestaande beleidsdocument. Als voorbeeld kan worden gewezen op de uitwerking van het hiervoor al genoemde Nationaal Milieubeleidsplan. Al deze bestaande beleidsdocumenten (met en zonder wettelijke grondslag) blijven gelden na inwerkingtreding van de Omgevingswet, en het Rijk blijft daaraan nog steeds gebonden.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Het Rijksbeleid in de op 13 maart 2012 vastgestelde Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is, behalve enkele onderdelen van bijlage 6: 'Essentiële onderdelen Nota Mobiliteit, geheel opgegaan in de NOVI.

NOVI definitief

Ondertussen is de laatste hand gelegd aan de definitieve versie van de NOVI en de uitvoeringsagenda. De definitieve documenten zijn op 11 september 2020 aangeboden aan de Tweede kamer. Daarna volgt vaststelling van de eerste definitieve NOVI en kan met de uitvoering worden begonnen.

Conclusie

De nationale belangen en uitgangspunten die in het NOVI zijn vertaald, zijn niet van betekenis voor het onderhavig bestemmingsplan. Het uiteindelijke meest relevante beleidskader wordt gevormd door de provincie Noord-Holland, regionale samenwerkingsverbanden en de gemeente zelf.

3.2.2 Uitvoeringsagenda Nationale Omgevingsvisie 2021-2024

Het Rijk geeft met de hiervoor genoemde NOVI richting en helpt keuzes te maken waar dat moet. De NOVI is een visie, maar ook het begin van een proces. Een proces, waarin we – als één overheid – samen met de samenleving werken aan de doelen, ambities en prioritaire opgaven uit de NOVI. Alleen als Rijk, regio en samenleving het samen doen en de opgaven integraal aanpakken, kunnen we met succes werken aan een duurzaam, economisch sterk en leefbaar Nederland, juist ook voor de lange termijn.

In de Uitvoeringsagenda NOVI 2021-2024 wordt visie omgezet in actie. Er wordt, op basis van de uitgangspunten voor uitwerking en samenwerking zoals geformuleerd in de NOVI, uitwerking gegeven aan vier prioriteiten en de beleidskeuzes uit de NOVI:

- ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- duurzaam economisch groeipotentieel;
- sterke en gezonde steden en regio's;
- toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Om uitvoering te kunnen geven aan de genoemde prioriteiten en NOVI beleidskeuzes moet gebiedsgericht worden gewerkt. De regio is in toenemende mate de meest relevante schaal om opgaven voor de fysieke leefomgeving op te pakken en keuzes te maken. Gegeven de verantwoordelijkheden van het Rijk op nationaal niveau is een samenspel nodig tussen regio en Rijk om tot regionaal maatwerk te komen: gezamenlijk optrekken, steeds passend bij de opgave. Hiervoor hebben het Rijk en de medeoverheden Samenwerkingsafspraken gemaakt. Gebiedsgericht werken betekent ook 'samen met de samenleving'. Partners, initiatiefnemers en burgers worden met deze werkwijze actief bij het inrichten van de fysieke leefomgeving betrokken.

Aan het gebiedsgericht werken wordt vorm gegeven met behulp van de Omgevingsagenda's, de Gebiedsagenda's Grote Wateren, de NOVI gebieden, de Regio Deals en andere regionale programma's en nationale programma's met een gebiedsgerichte aanpak. Hierbij worden bestuurlijke afspraken gemaakt welke vervolgens doorwerken van Rijksniveau op Provinciaal, Regionaal en lokaal niveau.

Conclusie

De vier genoemde prioriteiten en beleidskeuzes die in het NOVI zijn vertaald, zijn niet van directe betekenis voor onderhavig bestemmingsplan. Het uiteindelijke meest relevante beleidskader wordt gevormd door de provincie Noord-Holland, de regio en vooral de gemeente zelf.

3.2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

In artikel 3.1.6, lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden. Per 1 juli 2017 is het Bro op enkele onderdelen gewijzigd.

Het plan

De voorgenomen ontwikkeling betreft een nieuwe stedelijke ontwikkeling en is getoetst aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

Woningbehoefte

De gemeente Edam – Volendam is in het Regionale Actieprogramma Wonen (RAP) voor de regio 'Amsterdam-Meerlanden, Amsterdam, Zaanstreek-Waterland' (voorheen: stadsregio Amsterdam) opgenomen. Het RAP geeft aan dat er op dit moment een tekort is aan harde plannen. Er is nog ruimte, of beter gezegd, noodzaak voor het vaststellen van nieuwe plannen. Binnenstedelijk is onvoldoende ruimte om de behoefte op te vangen.

In het RAP is de actuele overzicht met woningbouwplannen in de periode 2017 – 2024 opgenomen. Het plan 'Voormalige school Oosthuizen – 't Kraaiennest' is hierin met 28 woningen als 'zacht plan' opgenomen. Omdat sprake is van een binnenstedelijk plan en in het RAP is aangegeven dat er binnenstedelijk onvoldoende ruimte is om de aanwezige behoefte in te vullen, geeft het RAP de onderbouwing van de woningbehoefte in het kader van de Ladder.

Bestaand stedelijk gebied

De ladder schrijft voor dat bekeken moet worden of in de behoefte kan worden voorzien binnen bestaand stedelijk gebied (BSG). In artikel 1.1.1 onder h van het Bro is een nadere omschrijving van het begrip 'bestaand stedelijk gebied' vastgelegd. Als bestaand stedelijk gebied wordt aangemerkt: 'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'. In de Nota van Toelichting wordt opgemerkt dat de kwalificatie bestaand stedelijk gebied afhangt van de omstandigheden van het geval, de specifieke ligging, de feitelijke situatie, het bestemmingsplan en de aard van de omgeving.

De locatie maakt onderdeel uit van het bestaand stedelijk samenstel van bebouwing. De voormalige school wordt gesloopt om de locatie te kunnen herontwikkelen naar woningbouw. De locatie kan worden aangemerkt als BSG. Het woningbouwplan voldoet aan de Ladder voor duurzame verstedelijking en is daarmee gebaseerd op zorgvuldig ruimtegebruik.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie NH2050

De Omgevingsvisie NH2050 is door de Provinciale Staten vastgesteld op 19 november 2018.

De provincie wenst balans tussen de economische groei en leefbaarheid te waarborgen binnen de provincie Noord-Holland. Dit houdt in dat er in heel Noord-Holland een basiskwaliteit voor de leefomgeving wordt gegarandeerd. Verder zijn er randvoorwaarden geformuleerd hoe om te gaan met klimaatverandering. De provincie ontwikkelt zoveel mogelijk natuur-inclusief en met behoud van (karakteristieke) landschappen, clustert ruimtelijke economische ontwikkelingen rond infrastructuur en houdt rekening met de ondergrond.

In de visie zijn 5 bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving.

1. Dynamisch schiereiland: Hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend.
2. Metropool in ontwikkeling: Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
3. Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.
4. Nieuwe energie: Economische kansen benutten van de energietransitie.
5. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving: Hierin staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economische duurzame agrarische sector centraal.

De Omgevingsvisie heeft geen doorwerking voor dit bestemmingsplan.

3.3.2 Omgevingsverordening

De Omgevingsvisie werkt door in de "Provinciale omgevingsverordening". Provinciale Staten hebben op 22 oktober 2020 de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De verordening is op 16 november 2020 gepubliceerd.

De volgende paragraaf uit de OV NH2020 is van toepassing op het voorliggende plan:

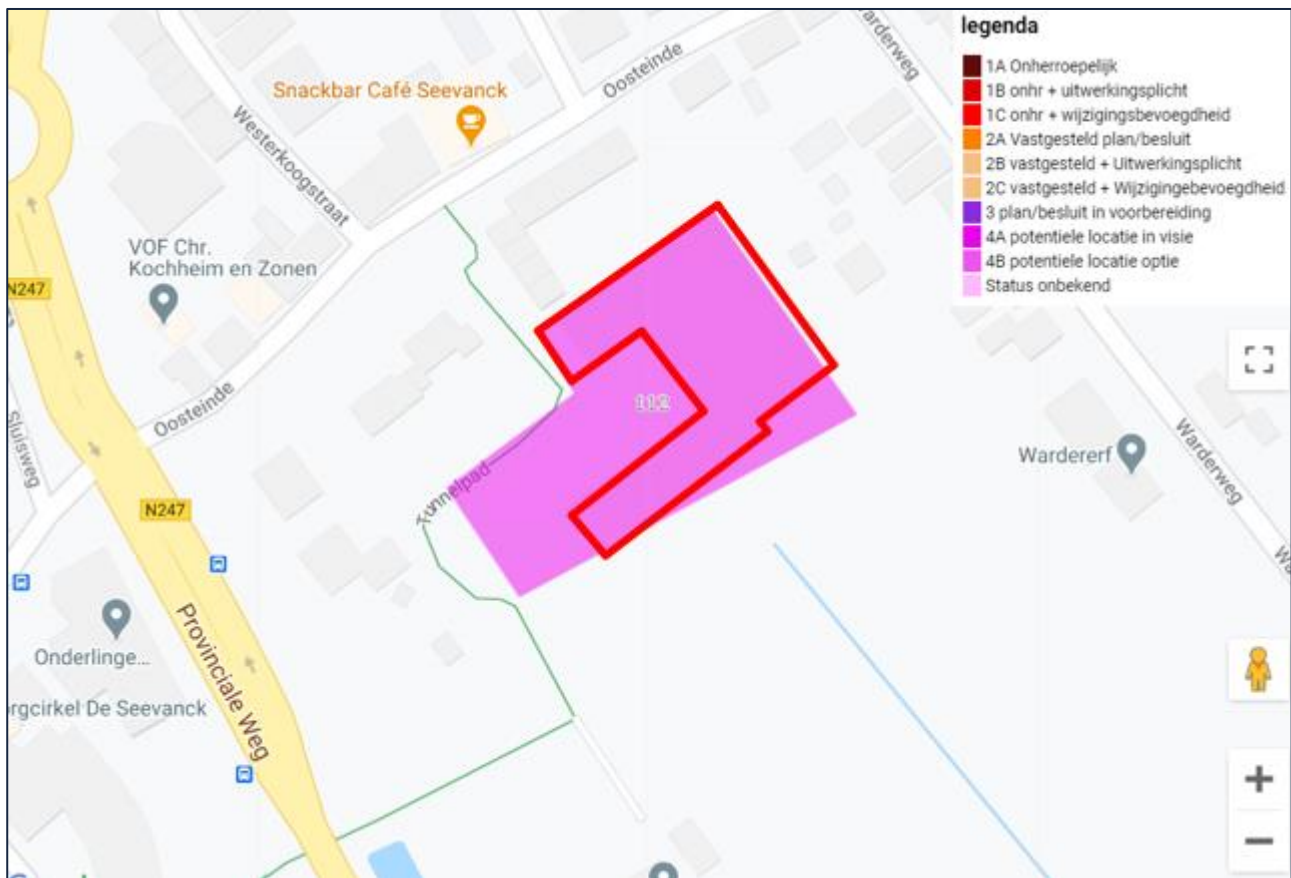
Paragraaf 6.1.1, artikel 6.3 Nieuwe stedelijke ontwikkelingen

Een ruimtelijk plan kan uitsluitend voorzien in een stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken, zoals opgesteld in het document "Regionaal Actieprogramma wonen Amstelland-Meerlanden, Amsterdam en Zaanstreek-Waterland 2016-2020 (RAP)".

Het RAP en de jaarlijks te actualiseren overzichten met woningbouwplannen plannen en programma's vormen belangrijke vereisten om te voldoen aan de PRV en zijn voorwaardelijk voor alle buitenstedelijke woningbouwplannen.

Het onderhavige plan valt binnen de deelregio Zaanstreek-Waterland. Conform de RAP wenst de deelregio Zaanstreek-Waterland de diversiteit van de woningvoorraad te vergroten. In het gebied is grote vraag naar goedkope en doorstroomwoningen. Zoals in paragraaf 3.2.2 is aangegeven is in het RAP de woningbehoefte opgenomen. De provincie Noord-Holland voert samen met de Metropoolregio Amsterdam jaarlijks een monitor woningbouwcapaciteit uit. De monitor heeft als doel om een actueel beeld te krijgen van de capaciteit in woningbouwplannen. Het gaat hierbij om zowel harde (vastgestelde) als zachte woningbouwplannen

(potentiele plannen). In de monitor is de projectlocatie opgenomen als 'potentiële locatie in visie' waarop 28 koopwoningen gerealiseerd kunnen worden. Zie onderstaande afbeelding.



Afbeelding 9: Provinciale woningbouwmonitor Noord-Holland 2020

Conclusie

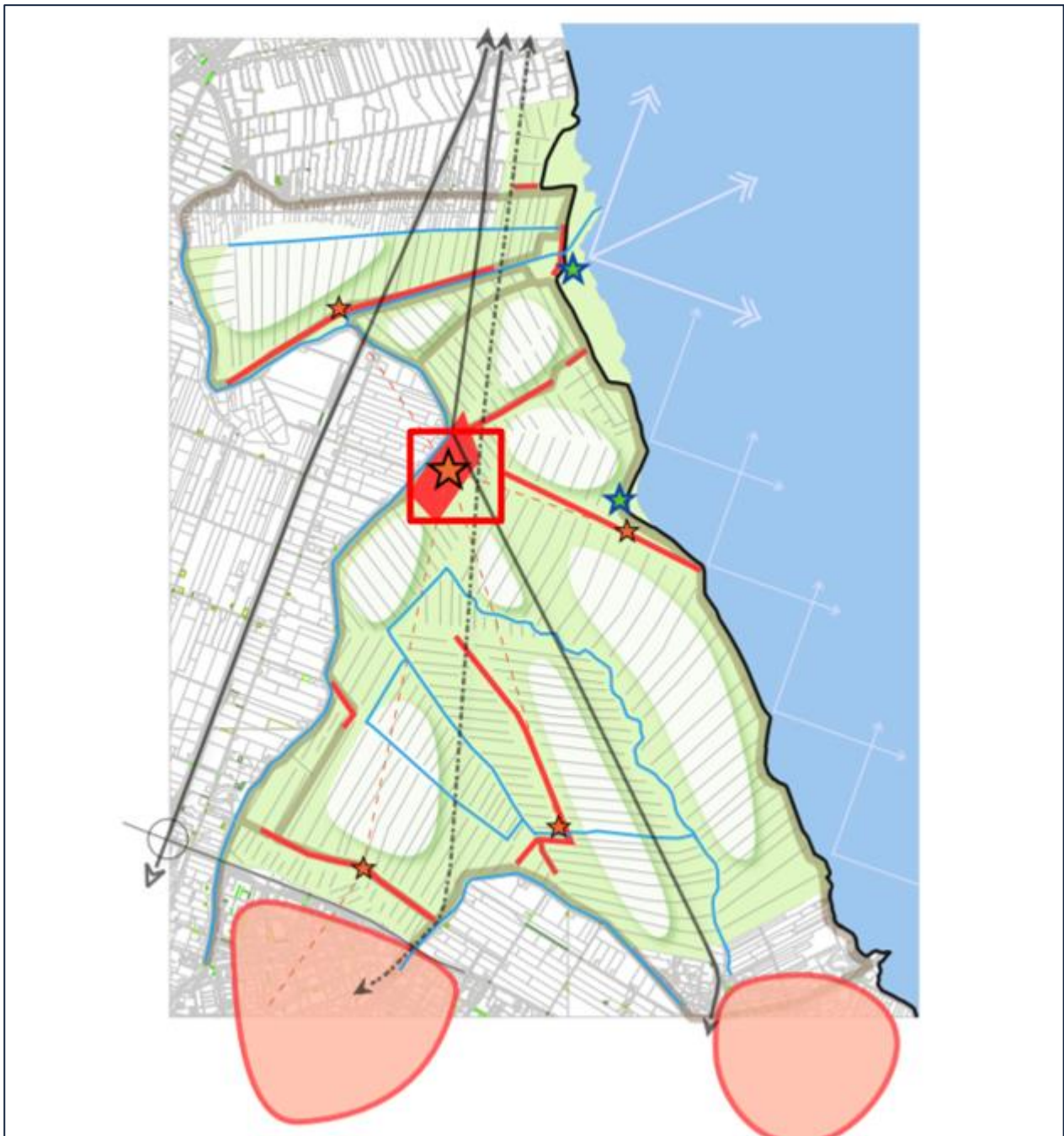
In het onderhavige plan worden 28 betaalbare woningen gerealiseerd, bestaande uit tien starterswoningen en achttien doorstroomwoningen. De ontwikkeling richt zich op deze manier geheel op de gestelde ambitie vanuit de regio. Hiermee voldoet de betreffende ontwikkeling aan zowel de regels conform de OV NH2020 als het beleid opgesteld in het RAP.

3.4 Gemeentelijk beleid

In deze paragraaf wordt het beleid vanuit de gemeente beschreven en het voorliggende initiatief getoetst aan dit vigerende beleid.

3.4.1 Structuurvisie Zeevang 2040

De gemeentelijke Structuurvisie Zeevang 2040 'Vitaal perspectief' (verder: Structuurvisie) is op 17 december 2013 door de gemeenteraad vastgesteld. Hierbij wordt aangegeven dat de hoofdopgaven binnen de gemeente de zorg voor een duurzaam landbouwkundig gebruik (als drager van het landschap), behoud en ontwikkeling van natuurwaarden, een optimale waterhuishouding, verbeteren van recreatieve mogelijkheden (wandelfietsroutes), bescherming van cultuurhistorische patronen en elementen, en de woningbouwopgave zijn. Oosthuizen is in de visie aangemerkt als hoofdkern. Zie onderstaande afbeelding.



Afbeelding 10: Plankaart structuurvisie 'Zeevang 2040'

In de structuurvisie is aangegeven dat de gemeente op grond van de streekplanuitwerking “Waterlands Wonen” het voornemen heeft om tot 2020 tenminste 400 woningen te bouwen, verdeeld over 200 woningen op de uitbreidingslocatie Waterrijk, 50 woningen ICT en 150 bufferwoningen. ICT-projecten zijn kleinere transformatieprojecten met een beperkt aantal woningen binnen het bestaand bebouwd gebied (BBG) die kunnen worden gerealiseerd vanwege bedrijfsverplaatsing en/of functieverandering. Het gaat om maatwerkprojecten, waarbij vooral de ruimtelijke inpassing en kwaliteit belangrijk is.

Verder wordt in de Structuurvisie ingegaan op duurzaamheid bij woningen. Hierover wordt uiteengezet dat woningisolatie en energiebesparende maatregelen worden gestimuleerd. De nieuw te bouwen woningen in het voorliggende plan zullen energiezuinig worden gebouwd.

In de structuurvisie is onder andere vermeld dat een woonbestemming voor de locatie van 'Het Kraaiennest' voor de hand ligt omdat deze locatie vrij komt. Immers de school wordt ondergebracht in de nieuw te bouwen MFA. In de visie wordt ruimte gegeven aan woningbouw op locaties die vrijkomen vanwege bedrijfsverplaatsing en/of functieverandering.

Verder wordt in de Structuurvisie ingegaan op duurzaamheid bij woningen. Hierover wordt uiteengezet dat woningisolatie en energiebesparende maatregelen worden gestimuleerd.

Conclusie

Het plan past binnen het kader van de Structuurvisie.

3.4.2 Woonvisie 2017-2021

De gemeente streeft naar voldoende, betaalbare en kwalitatief goede woningen. Daarnaast dient de samenstelling van de woningvoorraad beter aan te sluiten bij de samenstelling van de huishoudens. Nieuwbouw is nodig juist voor starters en jonge gezinnen. Door het realiseren van nieuwbouw kan doorstroming van huishoudens binnen de gemeente bevorderd worden. In de visie wordt voor Oosthuizen de volgende richting gegeven:

- Nadruk op het goedkope woningsegment.

Een doelstelling is jaarlijks tot 2021 circa 125 woningen, verspreid over de kernen, toe te voegen aan de gemeente, met prioriteit voor starters en jonge huishoudens.

Conclusie

In onderhavig plan worden 10 starterswoningen en 18 "doorstroomwoningen" gebouwd. Geconcludeerd wordt dat het plan past binnen het gemeentelijk beleid.

4 Randvoorwaarden en waarden

4.1 Inleiding

Op grond van artikel 3.2 van de Algemene Wet Bestuursrecht dient een bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit de nodige kennis te vergaren over de relevante feiten en de af te wegen belangen. Het vaststellen of wijzigen van een bestemmingsplan kan gevolgen hebben voor de belangen van natuur en milieu, voor cultuurhistorische, landschappelijke en/of archeologische waarden, de waterhuishouding en andere waarden. Verder wordt in dit hoofdstuk aandacht besteed aan diverse onderzoeksaspecten.

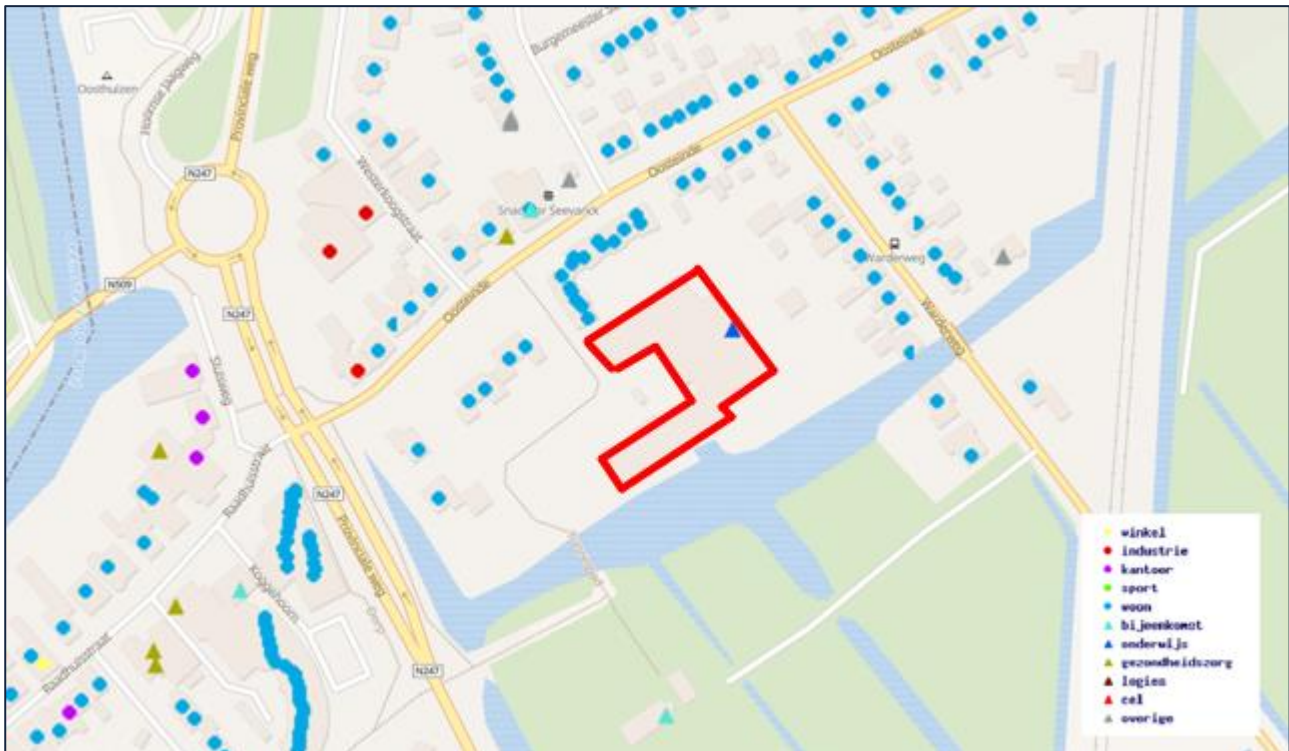
4.2 Hinder

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen hindergevoelige en hinderveroorzakende functies noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevende afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure 'Bedrijven en milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Daarnaast bepaalt de feitelijke (planologische) situatie eveneens in hoeverre bedrijven in de bestaande situatie reeds beperkt worden in hun bedrijfsvoering.

Voor het bepalen van de hinder heeft een vormvrije m.e.r. beoordeling plaatsgevonden. Dit is een afzonderlijke procedure en is opgenomen in een aanmeldnotitie. Het is in feite een beknopte opsomming van de beoordeling van de ontwikkeling op verschillende milieuaspecten. Deze wordt in paragraaf 4.11 besproken.

In de huidige situatie worden omliggende bedrijven/horeca al belemmerd door de woningen die op kortere afstand aanwezig zijn. De te bouwen woningen komen in de tweede lijn achter bestaande woningen aan de doorgaande weg. Qua woon- en leefklimaat kan daarom ook snel worden geconcludeerd dat er sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat.

Daarnaast worden binnen een centrumomgeving activiteiten uit categorie 1 van de VNG-publicatie in de directe omgeving van woningen toelaatbaar geacht. Ook hieruit kan geconcludeerd worden dat ter plaatse van de woningen sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Het aspect milieuhinder en omliggende functies staat de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg.



Afbeelding 11: Giskaart omgeving (Bron: EDUGIS.nl)

4.3 Bodem

Artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bepaalt dat bij een ruimtelijk plan rekening gehouden moet worden met de bodemkwaliteit ter plaatse. Een bodemtoets moeten worden uitgevoerd om te kunnen beoordelen of de bodem geschikt is voor de geplande functie en of er sprake is van een eventuele saneringsnoodzaak. De reden hiervoor is dat eventueel aanwezige bodemverontreiniging van groot belang kan zijn voor de keuze van bepaalde bestemmingen en/of voor de uitvoerbaarheid van het plan.

Op de locatie aan het Tunnelpad 7 te Oosthuizen is een verkennend bodem- en asbestonderzoek uitgevoerd. Het volledige onderzoek is als bijlage 1 aan dit document toegevoegd.

Het algemeen doel van het onderzoek is het vastleggen van de kwaliteit van grond en grondwater en te beoordelen of er met betrekking tot de bodemkwaliteit bezwaren zijn tegen het wijzigen van de bestemming naar wonen.

In de grond zijn plaatselijk lichte verhogingen van koper, kwik, lood, zink en of som PAK geconstateerd. De verhoogde gehalten van zware metalen en of PAK in de grond kunnen worden verklaard door de aanwezigheid van puin in de grond. In puin houdende grond worden regelmatig verhoogde gehalten aan dergelijke stoffen aangetroffen. De geconstateerde gehalten voldoen aan de te verwachte kwaliteit in vergelijkbare omstandigheden. Voor het instellen van een vervolgonderzoek wordt daarom geen aanleiding gezien.

In het grondwater uit peilbuis 1 is een lichte verhoging van barium aangetroffen. In het grondwater uit peilbuis 2 zijn lichte verhogingen van zink, benzeen, naftaleen en som xylenen aangetroffen.

In (delen van) Nederland worden in het grondwater veelvuldig verhoogde concentraties arseen en of barium geconstateerd, waarvoor een natuurlijke oorzaak wordt verondersteld. In het kader van verkennend bodemonderzoek op niet-verdachte locaties wordt aan een vervolgonderzoek geen hoge prioriteit gegeven.

Tijdens het onderzoek is zintuiglijk op het maaiveld en in de bodem geen asbestverdacht materiaal aangetroffen. Tijdens een verkennend bodemonderzoek (NEN 5740) wordt de bodem niet specifiek op asbest onderzocht. In de grond zijn plaatselijk geringe bijmengingen met baksteen aangetroffen, welke niet als potentieel asbestverdacht worden aangemerkt. Om uit te sluiten of er asbest in de bodem aanwezig is, is uitvoering van een asbestonderzoek conform NEN 5707 noodzakelijk. Indien het bodemonderzoek voorafgaand aan eventuele sloop van opstallen, waar asbest in is verwerkt, is uitgevoerd, kan Na sloop de uitvoering van een verkennend asbestonderzoek worden geëist.

De aangetroffen verhogingen zijn dusdanig gering, dat voor het instellen van een vervolgonderzoek geen aanleiding wordt gezien. Op de locatie bestaan, op grond van de resultaten van dit onderzoek, geen risico's voor de volksgezondheid of de ecologie bij elk beoogd gebruik.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect 'bodem' geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.4 Geluid

Op grond van de Wet geluidhinder dient de geluidbelasting afkomstig van wegverkeer en railverkeer op de nieuwe woningen (geluidgevoelige bestemmingen) te worden getoetst aan de in de wet opgenomen grenswaarden. Uit jurisprudentie volgt dat ook voor een 30 km weg in het kader van een goede ruimtelijke ordening de geluidbelasting op de nieuwe woningen wel inzichtelijk moet worden gemaakt om aan te kunnen tonen dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Door middel van akoestisch onderzoek is de geluidbelasting op het woningbouwplan inzichtelijk gemaakt.

Uit onderzoek zijn de volgende conclusies getrokken.

- De geluidbelasting vanwege alle afzonderlijke wegen (zowel gezoneerd als wegen zonder zone) bedraagt minder dan 48 dB. De voorkeursgrenswaarde wordt dus niet overschreden.
- De geluidbelasting vanwege de spoorlijn Amsterdam-Enkhuizen bedraagt maximaal 55 dB. De voorkeursgrenswaarde wordt niet overschreden.
- Een procedure hogere grenswaarde is niet nodig.

Uit het akoestisch onderzoek, bijlage 2, volgt dat het aspect 'geluid' geen belemmering is voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

4.5 Verkeer

Onderdeel van een goede ruimtelijke ordening is het effect van een beoogd nieuw project op de verkeersstructuur. Het gaat hier met name om het aantal parkeerplaatsen en een veilige ontsluiting.

4.5.1 Parkeren

Uitgangspunt bij de realisatie van onderhavige ontwikkeling is voldoende parkeergelegenheid. Om de parkeerbehoefte van dit initiatief te bepalen is gebruik gemaakt van de "Parapluherziening parkeren c.a." van de gemeente Edam-Volendam. De Parkeernota bevat zelf geen parkeernormen, maar verwijst naar de parkeerkencijfers van het CROW.

Voor dit woningbouwplan ruimtelijke ontwikkeling worden de gemiddelde parkeernormen van het CROW gebruikt. Er is uitgegaan van de parkeernorm voor tussen/hoek koopwoning. Het plan omvat starterswoningen en doorstroomwoningen. De parkeernorm voor woningen is opgedeeld in een norm voor bewoners en een norm voor bezoekers. Dit geeft de volgende normering

Tussen/hoek koopwoningen: voor bewoners 1,6 parkeerplaatsen
voor bezoekers 0,3 parkeerplaatsen

Tevens zal er door een deel van de bewoners van de bestaande woningen van Tunnelpad 1 t/m 6 (6 woningen) en Oosteinde 11 t/m 13b (9 woningen) op het parkeerterrein achter Oosteinde 11 t/m 13b geparkeerd worden omdat er op het Oosteinde weinig parkeerplaatsen zijn voor deze woningen. We gaan er van uit dat ongeveer 50% van de woningen op het parkeerterrein zullen parkeren. De woningen zijn sociale huurappartementen. De parkeernorm voor deze appartementen is:

Sociale huurappartement: voor bewoners 1,1 parkeerplaats
voor bezoekers 0,3 parkeerplaats

Vervolgens wordt in de CROW richtlijnen aangegeven dat de parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers niet altijd voor 100% bezet zijn. Volgens het CROW is de maximale parkeervraag voor woningen op een door de weekse avond. De bezettingsgraad voor bewoners is dan 90% en voor bezoekers 80%. Dit is de voor deze ruimtelijke ontwikkeling de maatgevende parkeervraag en resulteert in de volgende parkeervraag:

Tussen/hoek koopwoningen:	28 woningen x 1,6 (bewoners) x 90%	= 40,3 parkeerplaatsen
(nieuwe woningen)	28 woningen x 0,3 (bezoekers) x 80%	= 6,7 parkeerplaatsen
Sociale huurappartementen:	8 appartementen x 1,1 (bewoners) x 90%	= 7,9 parkeerplaatsen
(bestaande woningen)	8 appartementen x 0,3 (bezoekers) x 80%	= <u>1,9 parkeerplaatsen</u>
		56,8 parkeerplaatsen

De parkeervraag voor de ruimtelijke ontwikkeling, rekening houdend met de bestaande situatie, is 57 parkeerplaatsen

In het plan worden 57 openbare parkeerplaatsen gerealiseerd.

4.5.2 Verkeersbewegingen

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie is gekeken naar de nieuwe situatie ten opzichte van de oude situatie. In de oude situatie was er op de locatie van het Kraaiennest een basisschool gevestigd met 15 lokalen. Tevens is de aannamen dat 50% van de sociale huurappartementen van Tunnelpad 1 t/m 6 (6 woningen) en Oosteinde 11 t/m 13b (9 woningen) in zowel de huidige als de nieuwe situatie op het parkeerterrein achter Oosteinde 11 t/m 13b parkeren.

Oude situatie

Voor de berekening van de verkeersgeneratie bij basisscholen wordt door het CROW geen kencijfers gehanteerd. De verkeersgeneratie op een basisschool is volgens het CROW afhankelijk van meerdere factoren, waardoor het niet mogelijk is een eenduidig kencijfer te hanteren. Om toch uitspraken te kunnen doen over de verkeersgeneratie van een basisschool is gebruik gemaakt van kengetallen die o.a. Veilig Verkeer Nederland gebruikt voor onderzoek. Het uitgangspunt is hierbij dat gemiddeld in Nederland één op de drie kinderen met de auto naar school wordt gebracht, waarbij gemiddeld 24 kinderen in één klas zitten. Dat wil zeggen dat per klaslokaal circa 8 kinderen met de auto naar school worden gebracht. Vervolgens zitten gemiddeld 1,25 kinderen in een auto. Tot slot blijft ongeveer 30% van de kinderen die met de auto gebracht worden tussen de middag over op school.

Voor de basisschool is de verkeersgeneratie de volgende:

Begin van de schooldag:	8 kinderen / 1,25 x 15 lokalen	= 96 verkeersbewegingen
Begin middagpauze:	8 kinderen / 1,25 x 15 lokalen x 70%	= 67 verkeersbewegingen
Eind middagpauze:	8 kinderen / 1,25 x 15 lokalen x 70%	= 67 verkeersbewegingen
Eind schooldag:	8 kinderen / 1,25 x 15 lokalen	= 96 verkeersbewegingen +
		329 verkeersbewegingen

Van de bestaande 8 sociale huurappartementen is de verkeersgeneratie 4,9 verkeersbewegingen per dag per woning. Dit geeft een verkeersgeneratie van $8 \times 4,9 = 39$ verkeersbewegingen per dag.

De totale verkeersgeneratie in de bestaande situatie is $329 + 39 = 368$ verkeersbewegingen per dag

Nieuwe situatie

De ruimtelijke ontwikkeling op de locatie van de basisschool zijn 28 tussen/hoek woningen. Voor dit type woning is de verkeersgeneratie 7,1 verkeersbewegingen per dag per woning.

Van de bestaande 8 sociale huurappartementen is de verkeersgeneratie 4,9 verkeersbewegingen per dag per woning. De totale verkeersgeneratie is:

Tussen/hoek woning:	28 woningen x 7,1	= 199 verkeersbewegingen per dag
Sociale huur appartement:	8 appartementen x 4,9	= 39 verkeersbewegingen per dag +
		238 verkeersbewegingen per dag

Ontsluiting

De ontsluiting van het plan is via een doodlopende weg welke naast Oosteinde 19 ontsluit op het Oosteinde. De aangegeven breedte van de ontsluiting van 5,5m. is voldoende. Wel dient de ontsluiting vlak naast de erfgrens van Oosteinde 19 gesitueerd te worden zodat er een trottoir voor de bergingen aan de ander kant van de weg aangelegd kan worden. Hierdoor zal een boom moeten verdwijnen.

De ontsluiting op het Oosteinde kan het verkeer goed afwikkelen. Het is de bestaande ontsluiting toen de school nog in gebruik was en uit de verkeersgeneratie blijkt dat de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling minder verkeer genereert dan toen de school er nog was.

Tot slot wordt de ijsbaan deels via het plan ontsloten. Deze ijsbaan zal hoofdzakelijk door de lokale bevolking gebruikt worden. In het ontwerp van de infrastructuur is hiermee rekening gehouden en een goede en veilige verbinding tussen de ijsbaan en het Oosteinde geborgd.

In het kader van de veiligheid is aan de westzijde van de locatie tussen het Tunnelpad en de Oosteinde een calamiteitenroute opgenomen.

Conclusie

De ontsluiting van de ruimtelijke ontwikkeling op het Oosteinde is voldoende gedimensioneerd en kan het verkeer veilig afwikkelen.

4.6 Externe Veiligheid

Wettelijk kader

Het externe veiligheidsbeleid is gericht op de beperking en/of beheersing van de risico's voor de omgeving vanwege gevaarlijke stoffen binnen inrichtingen en het transport van gevaarlijke stoffen over weg, water, spoor of buisleidingen. Het uitgangspunt van het beleid is dat burgers voor de veiligheid van hun omgeving mogen rekenen op een minimaal beschermingsniveau (plaatsgebonden risico). Daarnaast moet de kans op een groot

ongeluk met meerdere slachtoffers (groepsrisico) worden afgewogen en verantwoord bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen het invloedsgebied van een risicobron.

Voor (de omgeving van) de meest risicovolle bedrijven is het "Besluit externe veiligheid inrichtingen" (Bevi) en het Besluit risico's zware ongevallen (Brzo) van belang. Aanvullend zijn in het Vuurwerkbesluit, circulaire ontplofbare stoffen voor civiel gebruik, Besluit ruimte en Activiteitenbesluit (Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer) veiligheidsafstanden genoemd die rond minder risicovolle inrichtingen moeten worden aangehouden. Daarnaast is het toetsingskader voor omgeving van transportassen en buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vastgelegd in respectievelijk het "Besluit externe veiligheid transportroutes" (Bevt), "Besluit externe veiligheid buisleidingen" (Bevb) en het Basisnet.

Vooruitlopend op de introductie van de Omgevingswet heeft het RIVM op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in het "Handboek Omgevingsveiligheid" invulling gegeven aan een gemoderniseerde aanpak van het externe veiligheidsbeleid. Het handboek is digitaal gepubliceerd en dient als levend document dat aansluit op recente besluitvorming en inzichten. De actuele en gearchiveerde versies zijn te vinden op omgevingsveiligheid.rivm.nl.

Risicoaspecten

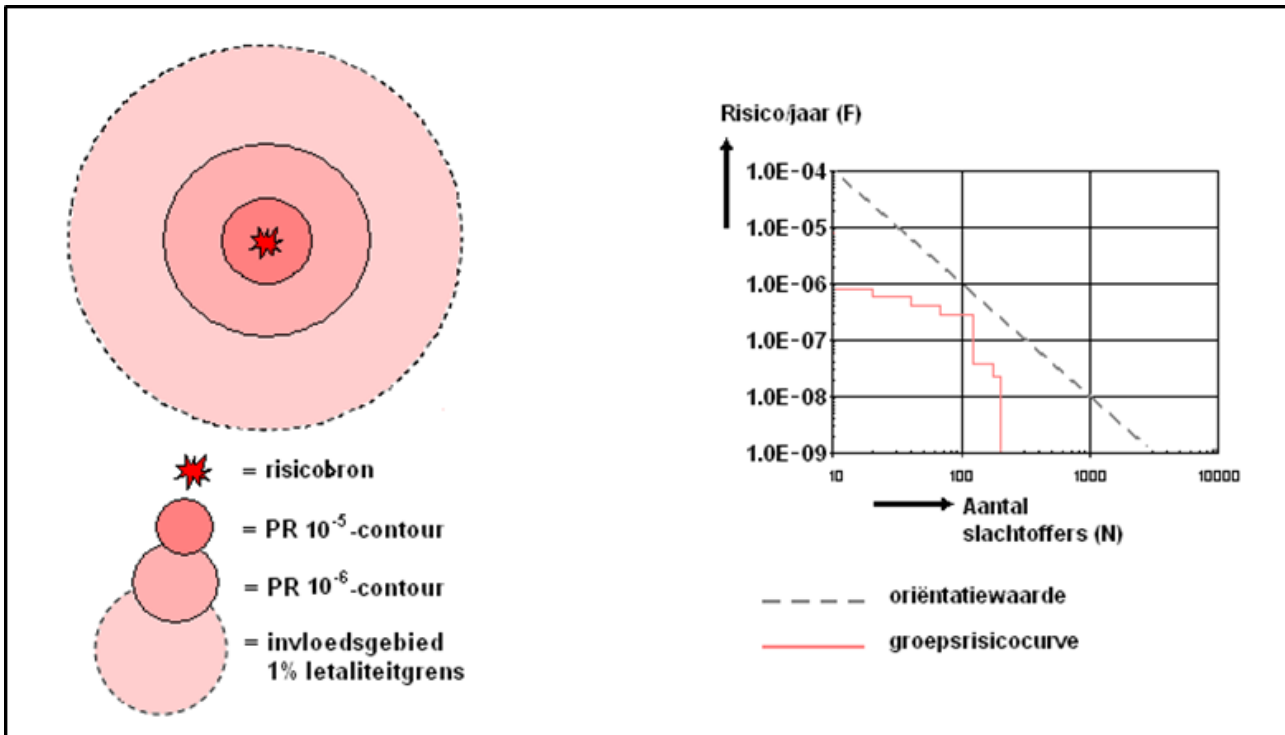
Voor zowel de handelingen met gevaarlijke stoffen bij bedrijven als het transport van gevaarlijke stoffen zijn een aantal aspecten van belang, namelijk de plasbrandgevaar (PAG), het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden als gevolg van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Bij het beoordelen van gevaarlijke locaties wordt uitgegaan van een basisnorm: het risico om te overlijden aan een ongeval met een gevaarlijke stof mag voor omwonenden niet hoger zijn dan 1 op de miljoen per jaar.

Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10-6/jaar contour (die als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10-6/jaar contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald): de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen.

Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N): de fN-curve.



Het groepsrisico geeft aan waar zich mogelijk een ramp met veel slachtoffers kan voordoen en houdt daarbij rekening met de aard en dichtheid van de bebouwing in de nabijheid van de risicobron. Dit laatste geldt ook voor inrichtingen met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico wordt weergegeven in een grafiek waarin op de verticale as de cumulatieve kans op het aantal doden per jaar en op de horizontale het aantal doden logaritmisches is weergegeven.

De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico bij inrichtingen is per inrichting gemeten en per jaar:

- 10-5 voor een ongeval met ten minste 10 dodelijke slachtoffers;
- 10-7 voor een ongeval met ten minste 100 dodelijke slachtoffers;
- 10-9 voor een ongeval met ten minste 1.000 dodelijke slachtoffers;
- enzovoort (een lijn door deze punten bepaalt de oriëntatiewaarde).

De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico bij het vervoer van gevaarlijke stoffen is per transportsegment (geldt ook voor buisleidingen) gemeten per kilometer en per jaar:

- 10-4 voor een ongeval met ten minste 10 dodelijke slachtoffers;
- 10-6 voor een ongeval met ten minste 100 dodelijke slachtoffers;
- 10-8 voor een ongeval met ten minste 1.000 dodelijke slachtoffers;
- enzovoort (een lijn door deze punten bepaalt de oriëntatiewaarde).

In het Bevi, Bevt en het Bevb is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Deze verantwoordingsplicht houdt in dat iedere wijziging met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd én verantwoord door het bevoegd gezag. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. In het Bevi, Bevt en het Bevb zijn bepalingen opgenomen waaraan deze verantwoording dient te voldoen. Conform de Bevt dient bij een significante toename van het groepsrisico of een overschrijding van de oriëntatiewaarde het groepsrisico verantwoord te worden. De verantwoording van het groepsrisico is conform het Bevi van toepassing indien sprake is van een ruimtelijke ontwikkeling binnen het invloedsgebied van een Bevi-inrichting. In het Bevb is voor de verantwoordingsplicht een onderscheid gemaakt tussen het 100%-letaliteitsgebied en het 1%-letaliteitsgebied.

Binnen eerstgenoemd gebied geldt een uitgebreide verantwoordingsplicht, in laatstgenoemd gebied dient alleen bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid beschouwd te worden.

Risicoaandachtsgebieden

In aanvulling op de voorgaande risicoaspecten wordt in het Handboek Omgevingsveiligheid onderscheid gemaakt tussen drie soorten gevaren voor de omgeving: warmtestraling (brand), overdruk (explosie) en concentratie van giftige stoffen in de lucht (gifwolk). Ten behoeve van deze drie gevaren zijn respectievelijk drie aandachtsgebieden getypeerd, namelijk het brandaandachtsgebied, het explosieaandachtsgebied en het gifwolkaandachtsgebied.

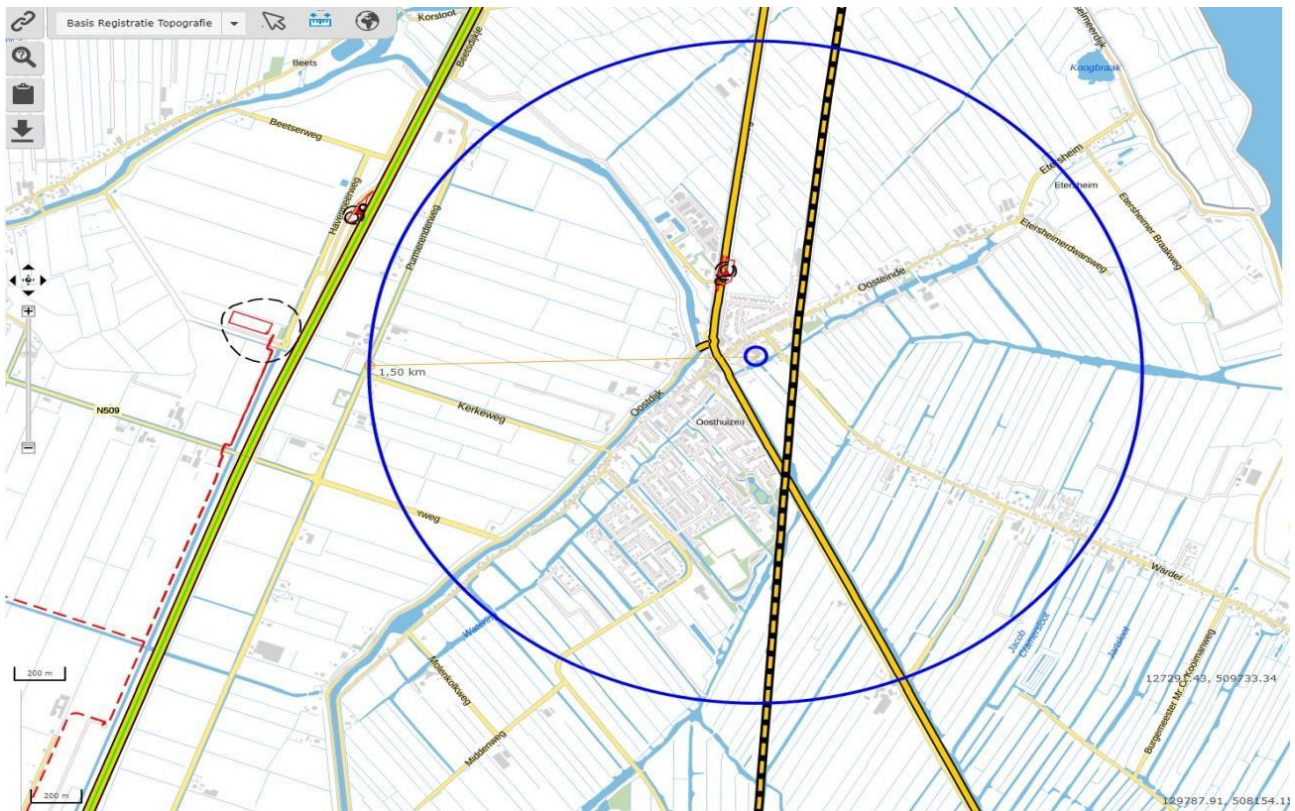
In een brandaandachtsgebied is de berekende warmtestraling, als gevolg van een brand met gevaarlijke stoffen groter dan of gelijk aan 10 kW/m² (Besluit kwaliteit leefomgeving [Bkl] artikel 5.12, lid 1). In de geldende regelgeving zijn voor het brandaandachtsgebied vaste afstanden vastgesteld of zijn deze afstanden specifiek te berekenen. Bij het transport van gevaarlijke stoffen via wegen en spoorwegen wordt het brandaandachtsgebied, dus de nabije zone van de transportroute, in de vigerende regelgeving benoemd als het Plasbrandaandachtsgebied (PAG). In het Basisnet is voor het PAG een zone van 30 meter naast de infrastructuur opgenomen, afhankelijk van de soort infrastructuur wordt het meetpunt bepaald. De aanwezigheid van een PAG wordt bepaald aan de hand van de in het Basisnet opgenomen gegevens. Voor plangebieden binnen een PAG gelden conform paragraaf 2.3 van de Regeling Bouwbesluit 2012 aanvullende bouweisen.

In het explosieaandachtsgebied is de berekende overdruk, als gevolg van een explosie van gevaarlijke stoffen, gelijk aan of hoger dan 10 kPa (0,1 bar). De berekeningen voor dit aandachtsgebied komen overeen met de berekeningen voor het plaatsgebonden risico.

Een gifwolkaandachtsgebied is het gebied waarbinnen de concentratie giftige stoffen binnenshuis groter is dan de Levensbedreigende Waarde bij 30 minuten blootstelling (LBW3). Bij ruimtelijke ontwikkelingen, niet zijnde vergunningen ten behoeve van milieubelastende activiteiten, geldt een beleidsmatige afkapgrens van 1,5 km. Binnen dit gebied dient rekening gehouden te worden met het groepsrisico als gevolg van een gifwolk (Bkl artikel 5.12, lid 4). Uitgaande van de voorgaande wettelijke kaders is de beleidsmatige afkapgrens van 1,5 km voor het gifwolkaandachtsgebied bij ruimtelijke ontwikkelingen de maximale zone waarbinnen risicobronnen dienen te worden meegenomen in de omgeving van een ontwikkellocatie. In dit onderzoek wordt daarom stilgestaan bij alle risicobronnen in een straal van 1,5 km vanaf de ontwikkellocatie.

Onderzoeksgebied

De ontwikkellocatie ligt nabij de spoorlijn Enkhuizen-Amsterdam de provinciale weg (N247) en een LPG-tankstation. De beoogde ontwikkeling voorziet in de toevoeging van een woonbestemming op het perceel. In het volgende figuur wordt de ligging van de potentiële risicobronnen conform de risicokaart weergegeven.



Risicovolle inrichtingen

Op circa 350 meter afstand ten noorden van het plangebied is een LPG-tankstation gelegen, Total Oosterhuizen, Provinciale weg 2. Een LPG-tankstation heeft een invloedsgebied van 150 meter. Geconcludeerd kan worden dat er geen overlap bestaat met invloedsgebied en het plangebied. Er hoeft geen nader onderzoek te worden verricht.

Risicovolle transportroutes

Op circa 110 meter ten oosten van het plangebied is de spoorlijn Purmerend-Hoorn gelegen. Over deze spoorlijn worden alleen personen en geen gevaarlijke stoffen vervoerd. De spoorlijn is ook niet opgenomen in de Regeling Basisnet, Bijlage II, Basisnet Spoor. Er hoeft voor de spoorlijn geen nader onderzoek te worden verricht.

Op circa 65 meter ten westen van het plangebied is de provinciale weg N247 (Edam-Hoorn) gelegen. Volgens de risicokaart en de Regeling Basisnet, Bijlage I, Basisnet Weg, vinden er geen transporten van gevaarlijke stoffen over deze weg plaats. Alle wegen in beheer bij de provincie, bij de waterschappen en bij het hoogheemraadschap Uitwaterende Sluizen in Hollands Noorderkwartier zijn aangewezen als provinciaal wegennet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De provinciale weg is niet opgenomen in de Regeling Basisnet Bijlage 1, tabel Basisnet weg. De weg is ook niet opgenomen in de lijst Data basisnet weg én meest recente werkelijke intensiteiten van het transport van gevaarlijke stoffen op basisnet en andere wegvakken (d.d. juni 2019). Aan de N247 tussen Oosthuizen en Edam-Volendam zijn alleen in de kern Edam (bedrijventerrein) een aantal bedrijven gelegen met koelinstallaties (ammoniak) en een tweetal LPG-tankstations. Het verkeer van en naar deze bedrijven is georiënteerd op de N244 en vervolgens de autosnelweg A7. Aan de N247 tussen Oosthuizen en Scharwoude is net buiten de kern Oosthuizen een N247 een LPG-tankstation gelegen (Provincialeweg 2). De mogelijkheid bestaat dat LPG-transporten via Edam wordt aangevoerd. Zover bekend, is dit LPG-tankstation begrensd tot

1500 m³/jaar. Een LPG-tankwagen heeft een maximum laadvermogen van 20 m³. Uitgaand dat elke levering maar maximaal 15 m³ zal bedragen, dan zullen er jaarlijks 100 transporten plaatsvinden. Binnen 200 meter van de weg dient onderzoek te worden verricht. Het onderzoek kan door middel van een berekening met het programma RBM II of door toepassing van de vuistregels Handleiding Risicoanalyse Transport.

Met behulp van deze vuistregels zoals deze in de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART, 2017, versie 1.2) opgenomen zijn is een beoordeling van het groepsrisico gemaakt. De locatie kan beschouwd worden als enkelzijdig bebouwd, binnen de bebouwde kom gelegen. De afstand van de bebouwing tot aan de as van de weg bedraagt circa 30 meter. Om een overschrijding van 10% van de oriëntatiewaarde te veroorzaken dient de dichtheid 500 personen per hectare te bedragen. Ter hoogte van de kern Oosthuizen zijn circa 80 woningen per hectare, wat inhoudt dat er circa 200 aanwezigen zullen zijn. Geconcludeerd wordt dat ruim onder 10% van de drempelwaarde gebleven wordt. Bij tweezijdige bebouwing bedraagt de vuistregel een dichtheid van 300 aanwezigen. Ook dit aantal wordt niet bereikt. Geconcludeerd wordt dat het groepsrisico de 10% van de oriëntatiewaarde niet zal overschrijden.

De 1%-letaliteitsgebied bedraagt 355 meter voor GF3-transporten (LPG). De toekomstige woningen komen in de 1%-letaliteitsgebied te liggen. Het plan voorziet in de realisatie 28 woningen. In de dagperiode zullen (gemiddeld) 34 mensen aanwezig zijn, en in de nachtperiode 68 mensen. Vroeger was op de locatie een basisschool gevestigd. In de school waren 15 klaslokalen, wat neer komt op zo'n 360 aanwezigen. In de dagperiode treedt er een significante afname van het aantal aanwezigen op, in de nachtperiode zijn er meer aanwezigen.

Door de onderhavige ontwikkeling zal het groepsrisico licht toenemen maar zeker niet leiden tot een overschrijding van de 10% van de oriëntatiewaarde. De hoogte van het groepsrisico is dusdanig dat de verantwoording van het groepsrisico gemotiveerd achterwege kan blijven (artikel 8 lid 1, Besluit externe veiligheid transportroutes).

De veiligheidsregio Zaanstad-Waterland heeft op 30 november 2020 een advies uitgebracht (zie bijlage Advies woningbouw Kraaiennest Oosthuizen). De Veiligheidsregio adviseert om:

- bouwkundige maatregelen te treffen, waaronder een afschakelbare ventilatie;
- gerichte risicocommunicatie aan de toekomstige bewoners over externe calamiteiten en bijbehorende handelingsperspectieven.

Conclusie

Uit bovenstaande analyse blijkt dat er geen relevante risicobronnen in een straal van 1,5 kilometer aanwezig zijn, met uitzondering van de provinciale weg. Over deze weg mogen gevaarlijke stoffen getransporteerd worden. Jaarlijks kunnen 100 transporten GF3 over deze weg plaatsvinden. Uit de toepassing van de vuistregels van het HaRT blijkt dat het groepsrisico niet de 10% van de oriëntatiewaarde zal overschrijden, in zowel de huidige als de toekomstige situatie. Uit de beoordeling blijkt dat er in de dagperiode significant minder aanwezigen in het gebied aanwezig zullen zijn. In de nachtperiode zullen er meer mensen aanwezig zijn. Hierdoor kan de verantwoording van het groepsrisico gemotiveerd achterwege blijven.

Uit het advies van de Veiligheidsregio wordt geadviseerd wordt om:

- bouwkundige maatregelen te treffen, waaronder een afschakelbare ventilatie;
- gerichte risicocommunicatie aan de toekomstige bewoners over externe calamiteiten en bijbehorende handelingsperspectieven.

4.7 Luchtkwaliteit

De wetgeving opgenomen in de 'Wet luchtkwaliteit' bepaalt dat ruimtelijk-economische initiatieven uitgevoerd kunnen worden als aan één of meer voorwaarden wordt voldaan:

- grenswaarden niet worden overschreden;
- de luchtkwaliteit per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft;
- het initiatief niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit;
- het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

De Wet Luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen kleine en grote ruimtelijke projecten. Onder kleine projecten worden projecten verstaan die de luchtkwaliteit 'niet in betekende mate' verslechteren. Deze projecten worden niet meer beoordeeld op luchtkwaliteit. Ze zijn namelijk zo klein dat ze geen wezenlijke invloed hebben op de luchtkwaliteit. Draagt een klein project niet of nauwelijks bij aan luchtverontreiniging, dan is er geen belemmering voor. Het ministerie VROM heeft de definitie van 'in betekende mate' vastgelegd in het Besluit NIBM. Projecten die de concentratie NOx, SO2 of fijnstof met meer dan 3% van de grenswaarde verhogen, dragen in betekende mate bij aan de luchtvervuiling.

Deze 3%-grens is voor een aantal categorieën projecten in de regeling NIBM omgezet in getalsmatige grenzen, bijvoorbeeld:

- Woningbouw: 1.500 woningen netto bij 1 ontsluitingsweg, 3.000 woningen bij 2 ontsluitingswegen;
- Kantoorlocaties: 100.000 m2 bruto vloeroppervlak bij 1 ontsluitingsweg, 200.000 m2 bruto vloeroppervlak bij 2 ontsluitingswegen.

Het plangebied heeft 28 woningen en wordt dus beschouwd als een klein project. Op basis van deze gegevens kan worden geconcludeerd dat onderzoek naar luchtkwaliteit voor de ontwikkeling die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt niet nodig is en dat de ontwikkeling niet bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Uit de informatie die beschikbaar is via de Monitoringstool NSL blijkt dat de jaargemiddelde concentraties fijn stof en stikstofdioxide in langs wegen in de nabijheid van het plangebied onder de 35 µg/m³ liggen. In het plangebied zal dan ook worden voldaan aan de grenswaarden.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect 'luchtkwaliteit' geen belemmering is voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.8 Ecologie

Voor de realisatie van dit bestemmingsplan worden de gronden binnen het plangebied bouwrijp gemaakt, wordt de bestaande bebouwing gesloopt en diverse bomen en struiken verwijderd. In verband met deze ontwikkeling is een toetsing van de plannen aan de natuurwetgeving en het natuurbeleid noodzakelijk.

4.8.1 Gebiedsbescherming

In het projectgebied zijn geen beschermde natuurgebieden aanwezig. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is 'Polder Zeevang' op ca. 1,2 km afstand ten zuidoosten van het projectgebied. Van optische verstoring van soorten in Natura 2000-gebieden is derhalve geen sprake. Gelet op de afstand van het projectgebied tot Natura 2000-gebieden, kan verstoring van soorten in Natura 2000-gebieden door licht en geluid op voorhand worden uitgesloten.

Of er sprake is van een substantieel, negatief effect van de voorgenomen ontwikkeling op de stikstofemissie en daarmee op Natura 2000-gebieden is onderzocht door het maken van een AERIUS berekening.

AERIUS-berekening

Voor de beoogde herontwikkeling van de omgeving van voormalig basisschool 't Kraaiennest is een berekening uitgevoerd van de stikstofemissies als gevolg van de bouw en het gebruik. Zie hiervoor bijlage 3. Uit de berekening blijkt dat de kritieke overschrijding van stikstofdepositie van 0.00 mol/ha/j niet wordt overschreden. Stikstof vormt daarom geen belemmering voor het betreffende project en er is geen ontheffing nodig in het kader van de Wet natuurbescherming.

Natuurnetwerk Nederland

Het projectgebied maakt geen onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het dichtstbijzijnde gebied behorende tot het NNN bevindt zich op ca. 380 m. van het gebied. Er is geen nadere toetsing voor NNN noodzakelijk omdat het projectgebied buiten de begrenzing van het NNN ligt en de provinciale omgevingsverordening van de provincie Noord-Holland geen bepalingen ten aanzien van externe werking kent.

Houtopstanden

Het projectgebied bevindt zich binnen de bebouwde kom. Daarmee is het onderdeel Houtopstanden van de Wet natuurbescherming niet van toepassing.

4.8.2 Soortenbescherming

Voor het projectgebied is een ecologische quickscan en een aanvullend onderzoek uitgevoerd. Beiden zijn als bijlagen in dit bestemmingsplan opgenomen, zie hiervoor respectievelijk bijlage 4 en 5.

Vleermuizen

Op de locatie zijn meerdere vleermuissoorten waargenomen die het gebied gebruiken als foerageergebied en als vliegroute. Deze worden niet als essentieel bevonden. Een ontheffing van de Wet natuurbescherming is niet nodig.

Huismussen

Tijdens het huismusonderzoek zijn deze niet waargenomen in het plangebied en omgeving. Een aanvraag om ontheffing van de Wet natuurbescherming en vervolgstappen is niet nodig.

Gierzwaluwen

Tijdens het gierzwaluwonderzoek zijn geen gierzwaluwen waargenomen die een nestplaats hebben binnen het plangebied, wel aan de rand. Ze maken wel gebruik van het luchtruim boven het plangebied als fourageerplaats.

Overig

In het plangebied zijn andere soorten aangetroffen die gebruik maken van het gebied, bv. kikkers en egels. Deze diersoorten zijn in Noord-Holland vrijgesteld van ontheffing.

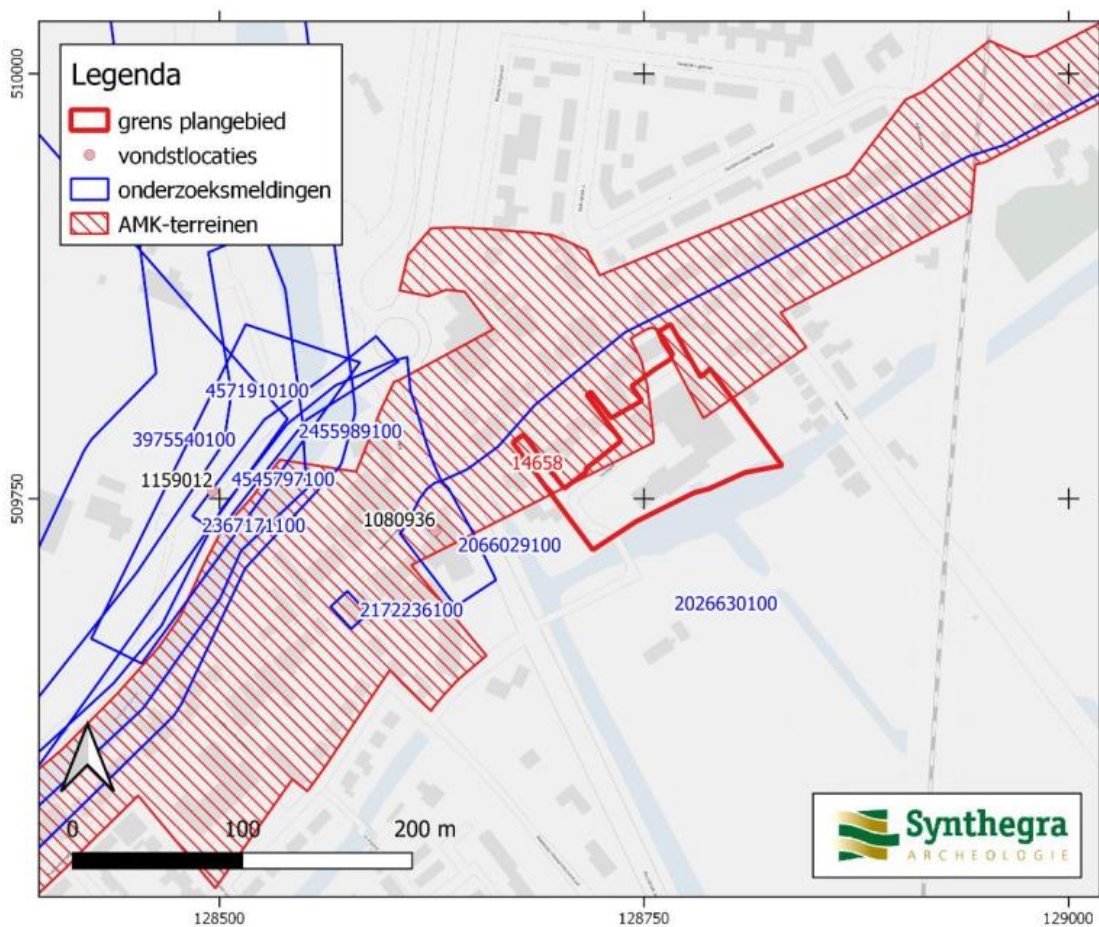
Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de Wet Natuurbescherming geen belemmering is voor de realisatie van het bestemmingsplan.

4.9 Cultuurhistorie en archeologie

4.9.1 Cultuurhistorie

Sinds 1 juli 2016 is de Erfgoedwet van kracht. Deze wet omvat regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. De uitgangspunten uit het Verdrag van Valletta (Malta) blijven in de Erfgoedwet de basis van de Nederlandse omgang met archeologie. Gemeenten zijn hierdoor verplicht aandacht te besteden aan de archeologie op haar grondgebied en dit te verwerken in bestemmingsplannen en andere ruimtelijke instrumenten.



Afbeelding 13: Overzicht van monumenten, waarnemingen en onderzoeksmeldingen binnen een straal van 200 m van het plangebied

Het plangebied ligt niet in een beschermd stads- of dorpsgezicht. Het te slopen schoolgebouw is niet aangewezen als een door het Rijk, de provincie of de gemeente beschermd monument.

4.9.2 Archeologie

Het plangebied ligt in het bestemmingsplan "Dorpskernen 2017". De locatie maakt onderdeel uit van een gebied waar de gronden aangemerkt zijn als "dubbelbestemming Waarde Archeologie 3". Om beter inzicht te krijgen in de mate van de werkelijke archeologische waarden is er archeologisch bureauonderzoek

uitgevoerd. Doel van het onderzoek is het bepalen van mate waarin archeologisch waardevolle vondsten gedaan zouden kunnen worden. Het volledige onderzoek is als bijlage 6 toegevoegd.

Door het hele plangebied worden archeologische resten verwacht, omdat de grond sporen van menselijk gebruik kan bevatten. De verwachte datering van de resten betreft de periode Late Middeleeuwen tot en met Nieuwe Tijd.

Er worden sporen verwacht in de vorm van funderingen, paalsporen, kuilen, begravingen (dierlijk) en andersoortige sporen dat vondstmateriaal kan bevatten. Tevens kan een cultuurlaag met daarin archeologische artefacten van aardewerk, steen, baksteen, metaal en glas aanwezig zijn.

Op grond van de resultaten van het onderzoek wordt voor de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied geen nader archeologisch onderzoek geadviseerd, indien ingrepen niet dieper gaan dan 1,0 meter beneden maaiveld. Het heipalenplan wordt beschouwd als een weinig ingrijpende verstoring waarbij een eventueel archeologisch niveau onder de ophoging nog steeds voldoende informatief zal blijven om gedegen onderzoek te kunnen doen in de toekomst. 120 palen met een doorsnede van 25 centimeter worden op een gemiddelde onderlinge afstand van 3 meter geplaatst. Het totaal te verstoren oppervlakte zal 24 m² bedragen. Het plaatsen van de heipalen zal gebeuren met een techniek waarbij verdrukking van omliggende sedimenten voorkomen zal worden.

De gehele ontwikkellocatie wordt door de gemeente vrijgegeven voor de voorgenomen ontwikkelingen. Hierbij geldt de vondsmeldingsplicht. Mochten er tijdens de werkzaamheden vermoedens van aanwezige archeologische indicatoren ontstaan, moet in het kader van de Erfgoedwet (artikel 5.10) hiervan onmiddellijk melding gemaakt worden bij het bevoegd gezag.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat dit aspect geen belemmering is voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.10 Duurzaamheid

Wie tegenwoordig een woning bouwt, doet dit al bijna energieneutraal (EPC 0,4) en bij voorkeur met duurzame materialen. De woningen worden in ieder geval voorzien van een warmtepomp. Het is de ambitie om in de nieuwe wijk, mogelijkheden te scheppen voor een blijvend duurzame wijk. Duurzaamheid zal op verschillende aspecten ruimschoots aandacht krijgen en worden geborgd via de te verlenen omgevingsvergunning.

4.11 Vormvrije M.E.R. beoordeling

Het is verplicht om de effecten op het milieu volwaardig onderdeel te laten zijn van de voorbereiding en de besluitvorming over ruimtelijke plannen. Daarvoor is in de Wet milieubeheer de methodiek van de milieueffectrapportage (M.E.R.) opgenomen.

Uit het natuuronderzoek blijkt dat de ontwikkeling naar verwachting geen invloed heeft op nabijgelegen Natura 2000-gebieden. De oppervlakte van onderhavig plangebied bedraagt circa 0,77 hectare en blijft hiermee onder de drempelwaarde van 100 hectare. Het beoogde plan maakt uitsluitend 28 woningen en geen nieuwe bedrijfsbestemmingen mogelijk waardoor de drempelwaarde van 2.000 woningen en de drempelwaarde voor bedrijfsploeroppervlakte van 200.000 m² ook niet worden overschreden. De voorgenomen activiteit blijft onder de genoemde drempelwaarden voor stedelijke ontwikkelingsprojecten die voorkomen op de D-lijst van het Besluit M.E.R. Om die reden kan worden volstaan met een vormvrije M.E.R.

In de aanmeldnotitie wordt een samenvatting gegeven van de onderzoeken die nodig zijn om negatieve invloeden van de ontwikkeling van het gebied op het milieu te voorkomen danwel te repareren en/of voorzieningen te treffen. Uit de onderzoeken zijn geen belemmeringen geconstateerd voor de uitvoering van het bestemmingsplan. De onderzoeken zijn in het bestemmingsplan uitgebreider omschreven.

De aanmeldnotitie valt onder de Wet milieubeheer. Dit is een andere procedure en de notitie is dan ook niet als bijlage opgenomen. In de notitie wordt de conclusie getrokken dat het voorgenomen plan niet leidt tot significante nadelige gevolgen voor het milieu zoals bedoeld in artikel 7.17 Wet milieubeheer. Er is daarom geen aanleiding om een M.E.R.-procedure te doorlopen, omdat dit geen aanvullende informatie verschaft voor het beoordelen van de milieueffecten.

5 Waterparagraaf

5.1 Inleiding

Een belangrijk ordenend principe bij ruimtelijke plannen is het waterbeheer: de zorg voor veiligheid tegen overstromingen en voor voldoende en gezond oppervlaktewater. De gemeente dient in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over een ruimtelijke planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer van regionale wateren.

5.2 Waterbeleid

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

5.2.1 Europees beleid

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

5.2.2 Rijksbeleid

Nationaal Waterplan 2016

Het Nationaal Waterplan 2016-2021 is in 2016 vastgesteld. Het Nationaal Waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen.

In het Nationaal Waterplan 2016-2021 staan de volgende ambities centraal:

- Nederland blijft de veiligste delta in de wereld;
- Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoetwater;
- Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht;
- Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement;
- Nederlanders leven waterbewust.

Het kabinet zet de veranderingen in het waterveiligheidsbeleid voort en zal hiertoe een wetsvoorstel met nieuwe normen voor de primaire keringen voorbereiden.

Nieuwe normen zijn nodig, omdat de huidige eisen aan primaire keringen grotendeels uit de jaren zestig van de vorige eeuw dateren. Sindsdien zijn het aantal mensen en de economische waarde achter de dijken

toegenomen. Ook is nieuwe kennis beschikbaar gekomen over de werking van de keringen en de gevolgen van overstromingen. De doelen op het gebied van waterveiligheid zijn omgerekend naar normspecificaties voor de keringen. Deze zijn niet meer gebaseerd op dijkkringen, maar op dijktrajecten. Elk dijktraject krijgt een norm-specificatie die past bij de gevolgen in dat specifieke gebied. De normspecificaties zijn ingedeeld in zes klassen, waarbij de overstromingskans varieert van 1/300 per jaar tot 1/100.000 per jaar.

Het Rijk onderkent het belang van verbinden van ruimte en water. Bij het aanpakken van wateropgaven en de uitvoering van watermaatregelen vindt daarom afstemming plaats met andere relevante ruimtelijke opgaven en maatregelen in het gebied, zodat scope, programmering en financiering zo veel mogelijk op elkaar aansluiten of, beter nog, elkaar versterken. Het kabinet streeft daarbij ook naar integrale combinaties, waarbij ruimtelijke inrichting een belangrijke rol speelt bij het oplossen van wateropgaven. Omgekeerd is het van belang om bij ruimtelijke opgaven vroegtijdig rekening te houden met wateropgaven en de veerkracht van watersystemen. De gewenste betere verbinding tussen water en ruimte geldt voor alle opgaven op het gebied van waterveiligheid, zoetwater en waterkwaliteit.

Water en ruimte verbinden

Samenwerking voor het water: maatwerk met brede blik



Inpassen - bijvoorbeeld dijkversterking, rekening houdend met bestaand gebruik



Rivierverruiming - in plaats van dijkversterking



Meekoppelen - met beperkte uitbreiding van gebruiksfuncties



Integrale gebiedsontwikkeling - met grootschalige uitbreiding van gebruiksfuncties



Slimme combinaties - toepassing meerlaagsveiligheid

5.2.3 Provinciaal beleid

Provinciale Watervisie 2015

De Provinciale watervisie beschrijft de kaders voor waterbeheer in Noord-Holland. De belevingswaarde van het alom aanwezige water en de mogelijkheden die het biedt, het leven met en strijden tegen, dat is wat Noord-Holland uniek maakt. Vanuit dit vertrekpunt wil de provincie met het waterbeleid Noord-Holland mooier, bedrijviger en veiliger maken dan het al is, op een haalbare en betaalbare manier. De provincie zet het waterbeleid daarom zo in dat er een impuls vanuit gaat voor de leefomgevingskwaliteit en/of het vestigingsklimaat. Er wordt onderscheid gemaakt in twee thema's, te weten "Veilig" en "Schoon en Voldoende". Binnen deze thema's worden doelen gesteld. De doelen voor het thema Veilig zien vooral toe op het in orde zijn van de regionale keringen, het beperken van slachtoffers, economische schade en een adequate rampenbestrijding. Bij dijkversterkingen moet aandacht zijn voor een goede ruimtelijke inpassing. Bij Schoon en Voldoende gaat het er vooral om dat er schoon grondwater moet zijn en schoon en voldoende oppervlaktewater, zwemwater en drinkwater.

5.2.4 Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

De watertoets moet ervoor zorgen dat bij ruimtelijke plannen en besluiten voldoende rekening wordt gehouden met water en watervoorzieningen. Slim gebruik van water en ruimte kan de leefomgeving van mens en dier verbeteren. En het verkleint de kans op problemen zoals onvoldoende veilige dijken, wateroverlast of een slechte waterkwaliteit. Het resultaat is een ruimtelijk plan dat waterbestendig is.

Het watertoetsproces van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier bestaat uit een aantal stappen:

1. De digitale watertoets;
2. Uitwerken waterparagraaf;
3. Overleg Waterschap;
4. Het Wateradvies.

De watertoets voor dit plan heeft plaatsgevonden via de Digitale Watertoets. Uit de ingevoerde gegevens volgt dat er sprake is van een ruimtelijk plan dat een geringe invloed heeft op de taken en belangen van het waterschap. In deze fase van de planvorming (bestemmingsplan) kan volgens het waterschap worden volstaan met het automatisch gegeneerd wateradvies. Het doorlopen van de stappen 2 t/m 4 is derhalve niet noodzakelijk voor dit initiatief.

Verder is een reactie van het Hoogheemraadschap op het plan hieronder integraal overgenomen.

De watertoets is een procesinstrument dat is verankerd in de Wet Ruimtelijke Ordening (WRO), het Besluit Ruimtelijke Ordening (BRO) en het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) 2011. De bedoeling van het instrument is om wateraspecten van meet af aan mee te nemen bij ruimtelijke plannen en besluiten. Het gaat hierbij om zes thema's: waterkwantiteit, waterkwaliteit, waterkeringen, wegen, afvalwaterketen en beheer & onderhoud van nieuw en bestaand oppervlaktewater.

Beleid Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft samen met haar partners haar waterbeleid op lange termijn (Deltavisie) en op middellange termijn (Waterprogramma 2016-2021) opgesteld. In het Waterprogramma 2016-2021 (voorheen waterbeheersplan) zijn de programma's en beheerstaken van het hoogheemraadschap opgenomen met de programmering en uitvoering van het waterbeheer. Het programma is nodig om het beheersgebied klimaatbestendig te maken, toegespitst op de thema's waterveiligheid, wateroverlast, watertekort, schoon en gezond water en crisisbeheersing. Door het veranderende klimaat wordt

het waterbeheer steeds complexer. Alleen door slim samen te werken is integraal en doelmatig waterbeheer mogelijk. Bij de ontwikkeling van het Waterprogramma is hieraan invulling gegeven door middel van een partnerproces en de ontwikkeling van gezamenlijke bouwstenen. Daarnaast beschikt het Hoogheemraadschap over een verordening: de Keur 2016. Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden kan een vergunning nodig zijn. De werkzaamheden in of nabij de watergangen en waterkeringen worden getoetst aan de beleidsregels die u op onze website kunt vinden (<https://www.hhnk.nl/keur/>).

Verharding en compenserende maatregelen

In zeer beperkte mate sprake is van een toename van de verharding. Omdat dit een dermate klein gevolg heeft voor de waterhuishoudkundige situatie hoeven er geen compenserende maatregelen uitgevoerd te worden.

Waterkwaliteit en riolering

In het plan wordt een gescheiden riolering aangelegd, waarbij het hemelwater wordt afgekoppeld van de riolering. Dit komt overeen met de basisdoelstelling van het hoogheemraadschap om het hemelwater van nieuwe oppervlakken zoveel mogelijk te scheiden van het afvalwater. Voorwaarde is wel dat het hemelwater als schoon kan worden beschouwd. Bij voorkeur wordt afstromend hemelwater van verharde oppervlakken eerst voorgezuiverd door een berm, wadi of bodempassage. Binnen het plan is geen sprake van activiteiten die als gevolg kunnen hebben dat vervuild hemelwater naar het oppervlaktewater afstroomt. Het hemelwater kan dus als schoon worden beschouwd. Het is daarom niet doelmatig om het af te voeren naar de rioolwaterzuiveringsinrichting (rwzi). Geadviseerd wordt voor de nieuwe ontwikkeling een gescheiden stelsel aan te leggen.

Het Hoogheemraadschap adviseert om met het oog op de waterkwaliteit het gebruik van uitloogbare materialen zoals koper, lood en zink zoveel mogelijk te voorkomen.

Grondwater

Het plan betekent dat er sprake is van een tijdelijke of permanente grondwateronttrekking en/of -lozing. Het onttrekken van grondwater korter dan zes maanden met een hoeveelheid van minder dan 15.000 m³/per maand in "niet kwetsbaar gebied" en 8.000 m³/per maand in "kwetsbaar gebied" valt onder de algemene regels van de Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 2009. In deze gevallen is geen vergunning voor de onttrekking benodigd, indien de grondwateronttrekking niet gelegen is binnen de waterkering en de bijbehorende beschermingszones. Wel dient ook in deze gevallen een aanvraag watervergunning opgestuurd te worden, die dan als melding bij het hoogheemraadschap fungeert.

Het hoogheemraadschap is net als voor het onttrekken en eventueel in de bodem retourneren van grondwater ook aanspreekpunt als het gaat om het lozen van het onttrokken grondwater op het oppervlaktewater. Voor lozingen op het oppervlaktewater dient een melding te worden gedaan bij het hoogheemraadschap. Voor de eventuele lozing van het bemalingwater op het riool dienen nadere afspraken met de rioolbeheerder, de gemeente, gemaakt te worden.

Het HHNK heeft aangegeven dat er naar aanleiding van de watertoets nog opmerkingen zijn wat betreft toename verharding en de compensatie daarvan alsmede met betrekking tot (verplaatsing) van de aanwezige inlaat. Deze zaken moeten worden geregeld conform de wensen van HHNK. Ontwikkelaar heeft over deze punten voortgaand overleg gevoerd met het HHNK. Inhoudelijk is er uiteindelijk overeenstemming op alle punten bereikt. Met de sectie OW van de gemeente is overleg gevoerd over zaken als het kappen/verplaatsen van een boom (ter plaatse van de locatie van de nieuwe inlaat), de aanleg van de parkeerplaatsen en hemelwaterafvoer. Deze afspraken zijn naar tevredenheid in het plan verwerkt.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de watertoets geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Inleiding

Conform artikel 3.1.6 van het Bro dient bij de voorbereiding van een ruimtelijke procedure onderzoek te worden ingesteld naar de uitvoerbaarheid van het plan. Bij de uitvoering van een plan kan in zijn algemeenheid onderscheid worden gemaakt tussen de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de economische uitvoerbaarheid. Bij maatschappelijke uitvoerbaarheid gaat het er om hoe de verwezenlijking door de maatschappij (overheid en burgers samen) wordt gedragen. Bij het tweede gaat het om de kosten en andere economische aspecten die met de verwezenlijking van het plan samenhangen. Tevens is in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) geregeld dat in het kader van een ruimtelijk plan voor bepaalde bouwplannen de grondexploitatieregeling van toepassing is.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Participatie

Er is een participatie-/communicatieplan opgesteld en er zijn twee buurtbijeenkomsten geweest. De eerste op 8 juli 2020. Hier waren 26 geregistreerde belangstellenden met daarbij een afvaardiging van de dorpsraad. Op deze avond is een schets-ontwerp gepresenteerd. De belangrijkste aandachtspunten waren:

1. Ontsluitingsmogelijkheid
2. Parkeergelegenheid
3. Kwetsbare panden in de omgeving
4. Hinder bouwwerkzaamheden

De tweede avond is gehouden op 23 september 2020. Hier waren 16 geregistreerde belangstellenden met een afvaardiging van de dorpsraad. Op deze avond is een voorlopig ontwerp gepresenteerd. Deze was opgesteld zoveel als mogelijk rekening houdend met de opmerkingen en aandachtspunten van de eerste bijeenkomst.

1. Streven is zoveel mogelijk toevoeging van parkeerplaatsen zonder saldering van het huidige aanbod en/of dubbelgebruik 64 parkeerplaatsen.
2. De huidige ontsluiting wordt heringericht. Er komt geen extra ontsluiting.
3. De gemeente legt nieuwe riolering aan en heeft direct aandacht voor de afwatering van de locatie.
4. Voor een eventueel P&R terrein voor de ijsbaan wordt een afzonderlijk traject gevolgd.
5. Uit onderzoek blijkt dat stikstof en PFAS geen belemmering vormen voor de realisering van het plan.

Er is onder andere een discussie gevoerd over de invulling van de locatie voor wat betreft uitstraling, de wijze van afvalophaal, en de ontsluiting. Toegezegd is dat bij de voorbereiding en tijdens de bouw aandacht is voor de omgeving.

6.2.2 Inspraak

Mede gezien het toegepaste participatietraject maat de gemeente Edam-Volendam geen gebruik van inspraak in het kader van het voorontwerpbestemmingsplan. Belanghebbenden zijn overeenkomstig artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening in de gelegenheid gesteld het ontwerpbestemmingsplan in te zien en zienswijzen in te dienen. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

6.2.3 Wettelijk vooroverleg

Onderhavig plan betreft een kleinschalige, lokale ontwikkeling die niet regionaal afgestemd hoeft te worden volgens de afspraken uit de Regionale Woonagenda.

Overeenkomstig het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.1) is bij de voorbereiding van het bestemmingsplan vooroverleg gevoerd met de besturen van de instanties die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan betrokken zijn.

Van de volgende instanties is een reactie ontvangen:

1. ProRail

ProRail verzoekt om het aspect trillinghinder te onderzoeken en af te wegen en verwijst in dit verband naar de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen.

Reactie gemeente

Het onderzoeksrapport is als bijlage 7 van het bestemmingsplan opgenomen. Het onderzoek wijst uit dat er geen overschrijdingen van het beoordelingskader voor trillingshinder (de SBR B-richtlijn) worden verwacht.

2. Liander N.V

Liander neemt aan dat de bestaande infra van Liander aan westzijde van het plangebied behouden kan blijven en pleit ervoor de bestrating waaronder leidingen liggen uit te voeren in open verharding (tegels/klinkers) op een open fundatielaag.

De aansluitleiding in het Tunnelpad dient voor de gasvoorziening van nummer 7. Bij aanvraag tot verwijdering van de aansluiting zal ook de aansluitleiding verwijderd worden. De aanvraag voor demontage van de aansluiting dient via mijnaansluiting.nl aangevraagd te worden.

Reactie gemeente

De reactie wordt meegenomen en overlegd bij de uitvoering van de infrastructuur.

3. Omgevingsdienst IJmond

Omgevingsdienst IJmond kan zich vinden in het bestemmingsplan behoudens de opmerking over de externe veiligheid dat er geen rekening gehouden is met de Provincialeweg 247 als transportroute.

Reactie gemeente

De tekst is aangepast.

Van de provincie Noord-Holland is geen reactie ontvangen.

4. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Het hoogheemraadschap heeft een opmerking gemaakt over de inlaat, over de compensatie en de kadastrale grenzen.

- a. Met de gemeente wordt overleg gevoerd over de verplaatsing van de inlaat;
- b. Er is in principe overeenstemming over de wijze waarop de compensatie wordt uitgevoerd;
- c. De ontwikkelaar dient een aanvraag in om de kadastrale grenzen (indien noodzakelijk) aan te passen.

Reactie gemeente

Deze ontwikkelingen komen ten goede van de uitvoering van het bestemmingsplan.

6.2.4 Vaststelling

Het ontwerpbestemmingsplan heeft gedurende zes weken ter inzage gelegen en er zijn geen zienswijzen ingediend. Wel is het hoofdstuk over de externe veiligheid aangepast. Het plan is ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad.

Voor de realisering van het bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van de gemeentelijke coördinatieregeling van paragraaf 3.6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. De ontwerp omgevingsvergunning voor het bouwen van de 28 woningen is opgenomen in bijlage 9.

6.3 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 lid 1, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), onderzoek plaats te vinden naar de (economische) uitvoerbaarheid van het plan.

Er is een koopovereenkomst en een anterieure overeenkomst opgesteld. Partijen zijn het eens over de inhoud. Omdat de gemeente de openbare ruimte gaat aanleggen moet de gemeente een grondexploitatie openen. Dit is een raadsbevoegdheid. Als de raad hiertoe een besluit heeft genomen dan worden de overeenkomsten ondertekend.

Gelet op bovenstaande uitleg is het kostenverhaal verzekerd. De ontwikkeling is hiermee economisch uitvoerbaar.