MEES
RUIMTE & MILIEU

Ruimtelijke onderbouwing

Project	*Tetterodeweg te Overveen*
Status	*Versie 1.0*
Projectnummer	*20243*
Kenmerk	*20243.RO*
Datum	*24 juli 2023*
Auteur	*C. Leurs*
Controle	*I.M. Dias*

2023001445

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer

info@meesruimteenmilieu.nl | www.meesruimteenmilieu.nl | IBAN NL94ABNA0587770562 | KvK 34237628

COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer

085 – 744 08 38

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch op geluidsband of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Mees Ruimte & Milieu.

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	4
2	Projectbeschrijving	5
2.1	Projectlocatie	5
2.2	Projectplan	5
2.3	Geldende bestemmingsplannen	11
3	Ruimtelijk beleid	13
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	15
3.3	Gemeentelijk beleid	17
4	Omgevingsaspecten	20
4.1	Motivering behoefte / Ladder voor duurzame verstedelijking	20
4.2	Archeologie	21
4.3	Cultuurhistorie	21
4.4	Bedrijven en milieuzonering	22
4.5	Bodem	23
4.6	Externe veiligheid	24
4.7	Geluid	25
4.8	Kabels en leidingen	26
4.9	Luchtkwaliteit	29
4.10	Natuur	31
4.11	Trillingen	32
4.12	Verkeer en parkeren	34
4.13	Water	39
4.14	(Vormvrije) m.e.r-beoordeling	40
5	Beschrijving uitvoerbaarheid	41
5.1	Economische uitvoerbaarheid	41
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	41
6	Conclusie ruimtelijke en functionele inpasbaarheid	43

Bijlagen

1	bodemonderzoek
2	geluidonderzoek
3	quickscan flora en fauna
4	stikstofberekening
5	trillingshinder
6	verkeer en parkeren
7	aanmeldnotitie m.e.r.
8	participatieverslag juni 2023

1 INLEIDING

In opdracht van Minerva Investments BV heeft Mees Ruimte & Milieu een ruimtelijke onderbouwing opgesteld voor de gewenste ontwikkeling van woningbouw ter plaatse van de Tetterodeweg 8-10 te Overveen. Omdat de ontwikkeling niet mogelijk is op basis van het geldende bestemmingsplan, dient een planologische procedure te worden doorlopen.

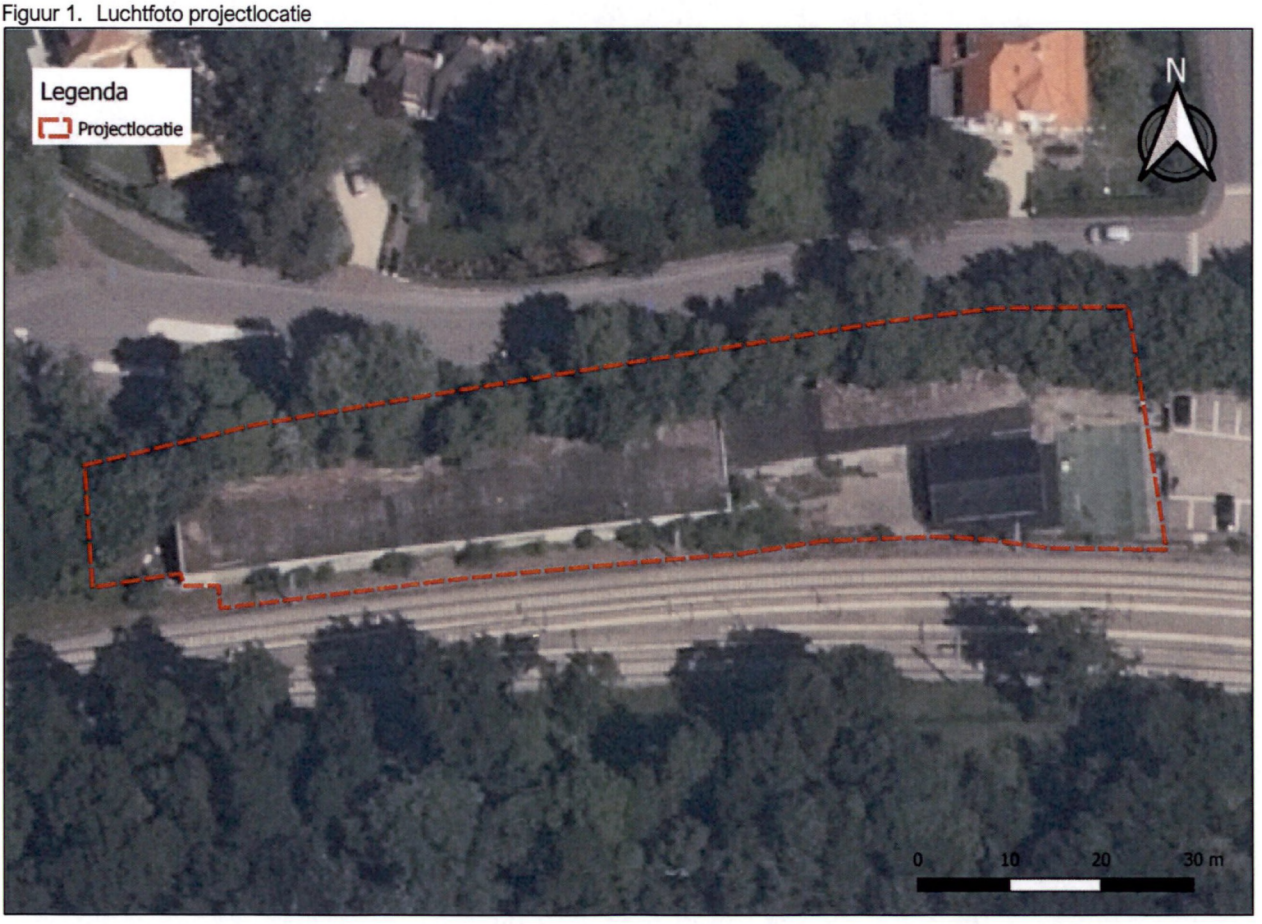
De planologische procedure wordt doorlopen aan de hand van de omgevingsvergunning voor de activiteit 'planologisch strijdig gebruik'. Onderdeel van deze omgevingsvergunning is de motivatie om af te wijken van het geldende bestemmingsplan, de zogenoemde Goede Ruimtelijke Onderbouwing (GRO). Voorliggende rapportage betreft de GRO, waarin het project aan de hand van zowel ruimtelijke als milieutechnische aspecten wordt gemotiveerd.

2 PROJECTBESCHRIJVING

2.1 PROJECTLOCATIE

De projectlocatie is gelegen aan de Tetterodeweg 8-10 te Overveen. De locatie wordt ten noorden begrenst door de Tetterodeweg en ten zuiden door het treinspoor. De locatie is bereikbaar aan de oostzijde, waar een P+R terrein is gelegen. De projectlocatie staat kadastraal bekend onder perceelnummers 833, 834 en 2584, sectie E van de kadastrale gemeente Bloemendaal (gemeentecode: BMD).

Figuur 1. Luchtfoto projectlocatie

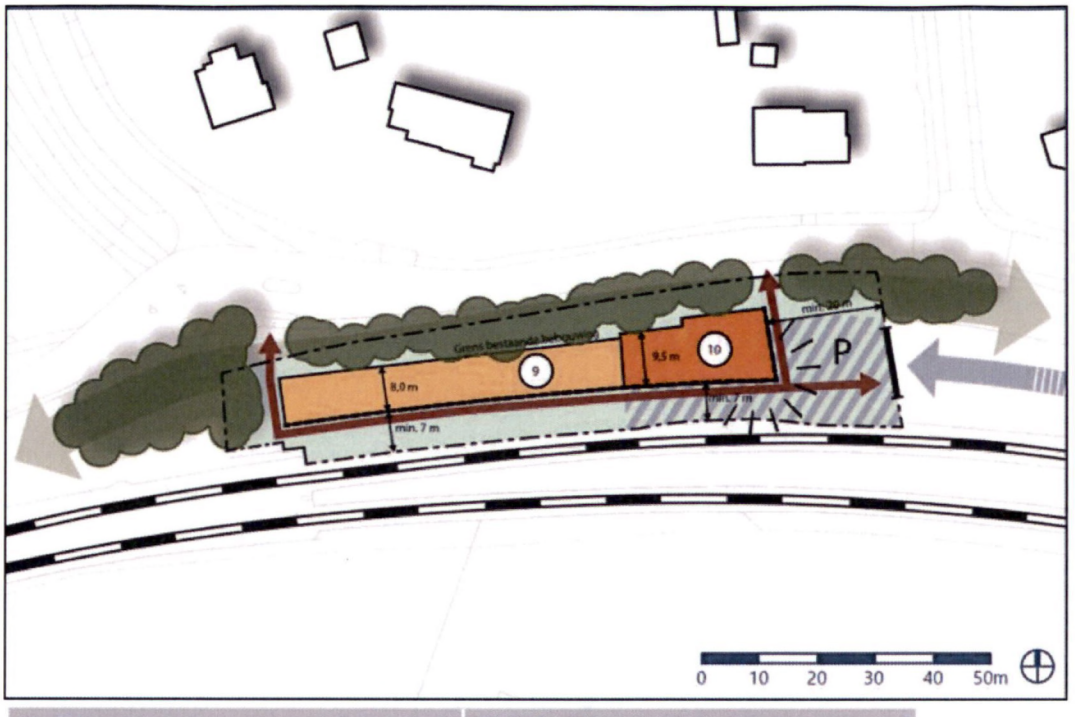


2.2 PROJECTPLAN

2.2.1 Achtergrond

Op 2 februari 2023 heeft de gemeenteraad van Bloemendaal de concept Ontwikkelvisie Tetterodeweg 8-10 vastgesteld. Aan de Tetterodeweg 8-10 te Overveen was de voormalige flitspalenfabriek van Gatsonides gevestigd. De voormalige fabriek is in verval geraakt. Het perceel kent een spoorbestemming en was in eigendom van NS Vastgoed. Eind 2016 heeft NS Vastgoed verzocht of medewerking kan worden verleend bij verkoop voor een functiewijziging. Het college heeft hier destijds mee ingestemd. NS Vastgoed heeft de grond, inclusief deze toezegging, verkocht aan Minerva Development.

De ontwikkelvisie bevat de voorwaarden waaraan een bouwplan moet voldoen.



Functies	Uitsluitend wonen
Maximaal aantal woningen	30
Doelgroep	Jongeren/studenten/starters
Aandeel sociale huur	Minimaal 1/3e
Stedenbouw/rooilijnen	Zie verbeelding
Maximale bouwhoogte	10 resp. 9 meter, goothoogte 8 meter
Bouwstijl	Spoorwegelijk
Oppervlakte woning minimaal (GBO)	30 m²
Oppervlakte woning maximaal (GBO)	60 m²
Afvalinzameling	Ophaalpunt aan Tetterodeweg
Parkeren	20 plaatsen en 2 deelauto's
Ontsluiting gemotoriseerd verkeer	Via parkeerplaats station
Groen	Behoud nader aan te wijzen bomen
Natuur	Natuurinclusief bouwen
Duurzaamheid	Gasloos, BENG
Water	Afkoppelen

Op basis van deze randvoorwaarden is door Minerva in samenwerking met architect en landschapsarchitect het bouwplan nader uitgewerkt.

2.2.2 Huidige situatie

In de huidige situatie staan er twee gebouwen op de projectlocatie. De gebouwen hebben in het verleden als kantoorruimte dienst gedaan en hier heeft tevens een flitspalenfabriek van Gatsonides gezeten. De locatie wordt nu tijdelijk gebruikt door een sportschool (ZERO23) voor het geven van sportlessen (voornamelijk op het buitenterrein). De locatie ligt aanzienlijk lager dan de omgeving: het spoor en de bebouwing is destijds verlaagd aangelegd en de bebouwing is door begroeiing van het talud in de zomer nauwelijks zichtbaar voor bewoners van de Tetterodeweg. De ingang naar de projectlocatie is afgesloten met een hek. Ten noorden is de Tetterodeweg gelegen met daartussen een bomenrij.

Figuur 2. Huidige situatie

2.2.3 Toekomstige situatie

Het doel is om de huidige bebouwing te slopen en hier 30 appartementen van circa 35 tot 40 m² te realiseren. De bebouwing zal bestaan uit twee bouwlagen met een bouwhoogte van ongeveer 6,6 meter. De bouwhoogte wordt hiermee duidelijk lager dan de toegestane bouwhoogte op basis van de ontwikkelvisie.

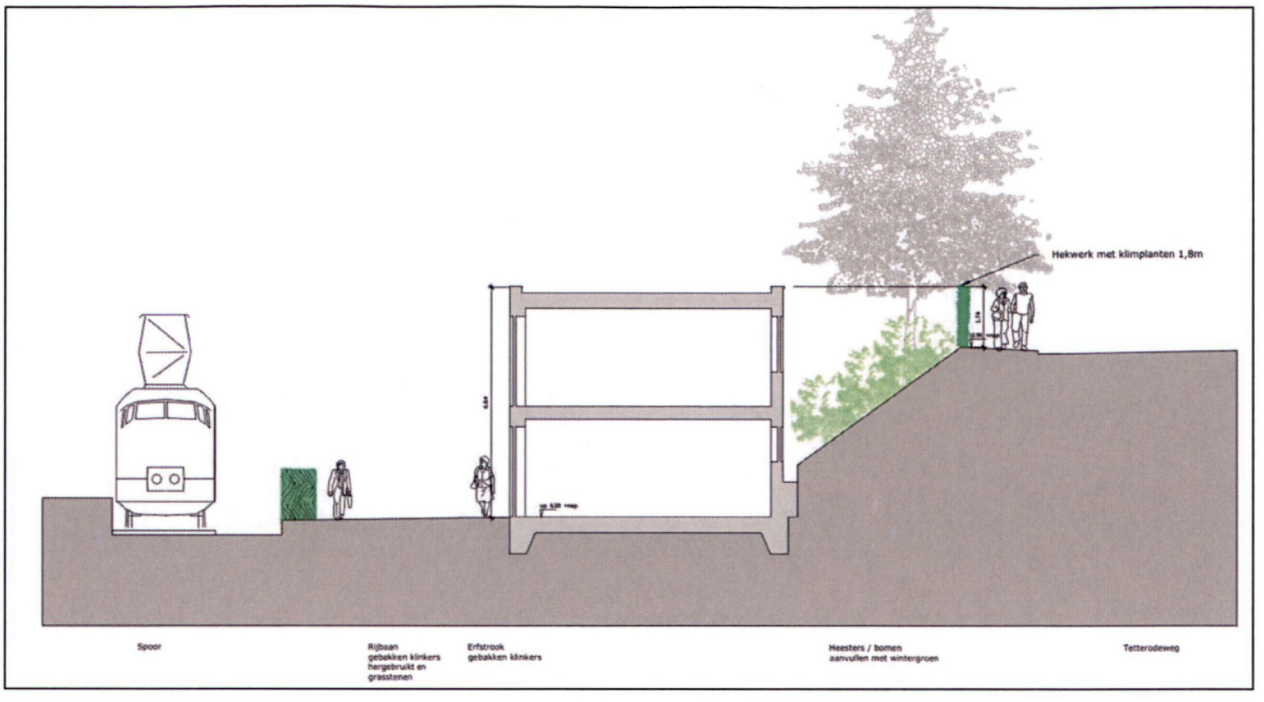
De vraag naar woningen is groot. Binnen de gemeente Bloemendaal is het vrijwel onmogelijk om te starten op de woningmarkt of om een geschikte sociale huurwoning te vinden. Ook is de locatie gelegen naast het station van Overveen. Dit maakt het zeer geschikt voor jongeren en starters. Jongeren (t/m 35) hebben een substantieel andere mobiliteitsbeleving dan oudere generaties.

De buitenruimte van de woningbouwontwikkeling is vormgegeven als één geheel, waarbij ontsluiting en parkeren gecombineerd worden met verblijfskwaliteit. Aan de kant van de Tetterodeweg blijft het huidige beplante talud gehandhaafd en wordt de beplanting aangevuld met bijvoorbeeld een onderbegroeiing van wintergroene heesters en een begroeid hekwerk. Aan de zijde van het spoor wordt het terrein begrensd met een geknipte haag die qua soortkeuze en eindhoogte aansluit op de hagen bij station Overveen.

Figuur 3. Impressie toekomstige situatie (bron: Van Ommeren Architecten, juli 2023)

Figuur 4. Impressies toekomstige situatie (bron: Van Ommeren Architecten, juli 2023)

Figuur 5. Doorsnede ontwikkeling (bron: Vlug&partners, 17-07-2023)



Parkeren en bereikbaarheid

Bij de ontwikkeling worden op eigen terrein 18 parkeerplaatsen gerealiseerd. Twee hiervan zullen worden gebruikt voor de inzet van elektrische deelauto's. De ontwikkelvisie geeft aan dat er 20 parkeerplaatsen nodig zijn, maar niet dat die ook op eigen terrein nodig zijn. In paragraaf 4.12 wordt nader op parkeren ingegaan. De nieuwe bewoners hebben geen mogelijkheid tot het verkrijgen van een vergunning waardoor er niet in de omliggende straten geparkeerd kan worden. Naast de parkeerplaatsen wordt er ook voorzien in een overdekte fietsenstalling, die plaats biedt aan 32 fietsen. Het terrein waar de appartementen zich bevinden is alleen toegankelijk voor de bewoners en zal worden afgesloten middels een (schuif)poort.

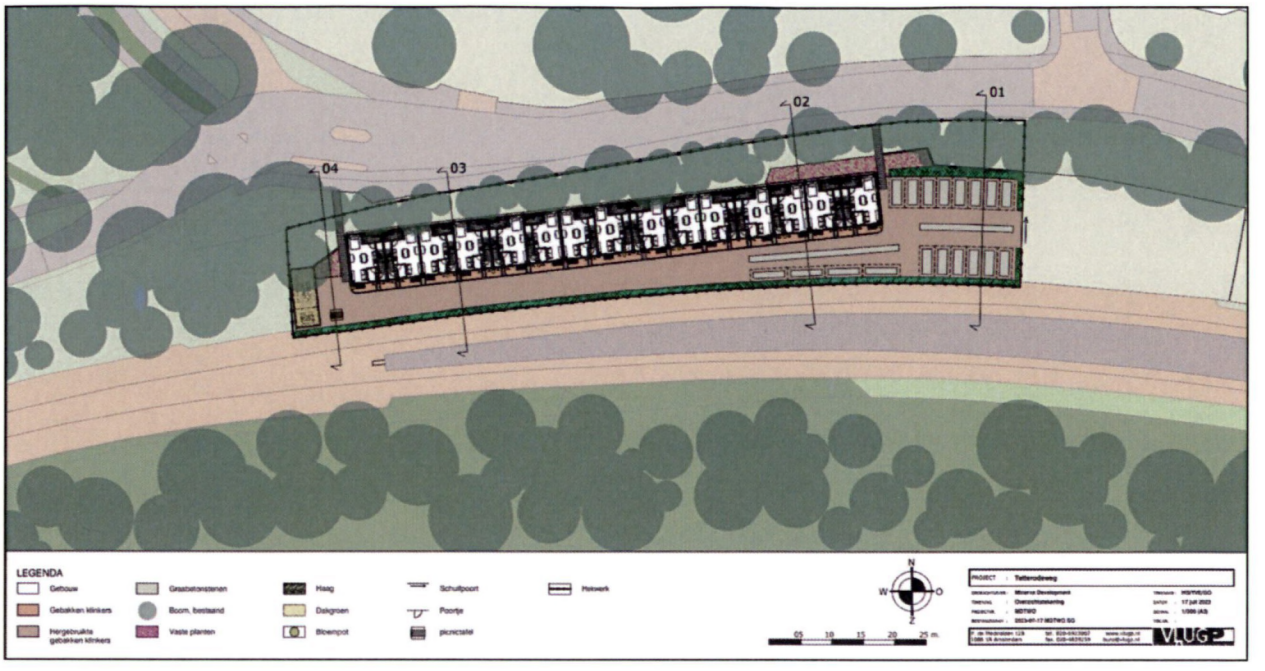
Auto's en fietsers hebben alleen via de P+R van station Overveen toegang tot het terrein. Voor voetgangers komen er twee trappen vanaf de Tetterodeweg naar de woningen welke tevens zijn voorzien van droge blusleidingen voor de hulpdiensten. Wanneer je het P+R terrein verlaat, word je door middel van de aangegeven rijrichting naar het centrum van Overveen gestuurd. Hiermee wordt extra verkeer in de omliggende wijken voorkomen.

Duurzaamheid en groen

De woningen komen in een groene omgeving te staan. Welke flora en fauna nu in rond het projectgebied aanwezig is wordt in kaart gebracht. Daarnaast wordt er een inventarisatie gemaakt welke bomen behouden dienen te blijven. Wij willen zo veel als mogelijk van de bestaande beplanting behouden. Ook willen we het gebied aantrekkelijk maken voor verschillende diersoorten en insecten. Opties waaraan gedacht wordt zijn: vleermuiskasten en nestkasten voor zangvogels.

Het ontwerp van de woningen voldoet aan de huidige duurzame wet- en regelgeving zoals BENG (Bijna Energieneutrale Gebouwen). Naast dat de woningen goed geïsoleerd worden, worden zij geheel gasloos en wordt er gebruik gemaakt van warmteterugwinning. De twee elektrische deelauto's die door de bewoners gebruikt kunnen worden, geven ook een duurzaam karakter aan het geheel.

Figuur 6. Inrichtingstekening toekomstige situatie (bron: Vlug&partners, 17-07-2023)



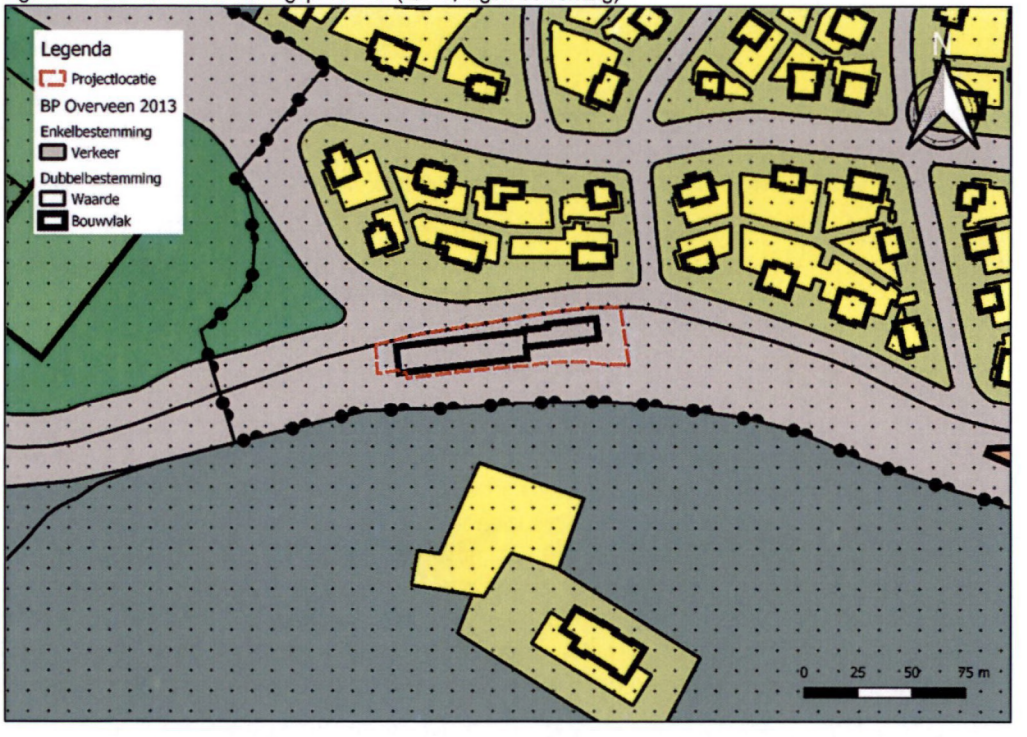
Aan de kant van de Tetterodeweg blijft het huidige beplante talud zoveel mogelijk gehandhaafd en wordt de beplanting aangevuld met een onderbegroeiïng van wintergroen. Ook wordt het hekwerk tussen de Tetterodeweg en de appartementen voorzien van een begroeiing. Naast de groene uitstraling, zorgt dit er ook voor dat de woningen niet of nauwelijks zichtbaar zijn. Aan de zijde van het spoor wordt het terrein begrensd met een geknipte haag die in soortkeuze en hoogte aansluit op de hagen bij station Overveen. De overdekte fietsenstalling krijgt een groen dak en het terrein wordt hier en daar voorzien van halfbestrating voor een extra groen en een duurzaam karakter. Het groen wordt onderhouden door de toekomstige VVE.

2.3 GELDENDE BESTEMMINGSPLANNEN

2.3.1 Bestemmingsplan "Overveen 2013"

Ter plaatse van het projectgebied is het bestemmingsplan "Overveen 2013" geldend. Dit plan is op 27 juni 2013 vastgesteld door de gemeenteraad van Bloemendaal. De projectlocatie heeft de bestemming 'Verkeer - Railverkeer', met de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 3'. Er gelden bouwvlakken, waarbinnen gebouwd mag worden met bouwhoogtes van 4 en 5 meter. Figuur 5 bevat een uitsnede van de verbeelding behorende bij het bestemmingsplan. Vervolgens worden de relevante bepalingen uit de regels weergegeven, voor zover relevant voor de ontwikkeling en daarmee niet limitatief.

Figuur 7. Uitsnede bestemmingsplankaart (QGIS, eigen bewerking)



Artikel 18 – Verkeer – Railverkeer

18.1 Bestemmingsomschrijving
De voor ' Verkeer - Railverkeer ' aangewezen gronden zijn bestemd voor:
a. spoorwegvoorzieningen;
b. fietsenstalling;
met daarbij behorende:
c. wegen, voet- en rijwielpaden;
d. gelijkvloerse en ongelijkvloerse kruisingen ten behoeve van wegen, voet- en rijwielpaden;
e. groenvoorzieningen, bermen en watergangen;
f. geluidwerende voorzieningen;
g. straatmeubilair
h. nutsvoorzieningen;
i. parkeervoorzieningen.

18.2 Bouwregels
18.2.1 Gebouwen
Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:
a. gebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd binnen het bouwvlak;
b. ter plaatse van de aanduiding "maximale bouwhoogte" is ten hoogste de aangegeven maximale bouwhoogte toegestaan.

Toets aan bestemmingsplan
De ontwikkeling van 30 appartementen is op een tweetal onderdelen in strijd met het geldende bestemmingsplan. De strijdigheden zijn gelegen in:

- de enkelbestemming 'Verkeer – Railverkeer'. Binnen deze bestemming is geen woonfunctie toegestaan;
- de bouwhoogtes van de geldende bouwvlakken op de projectlocatie. Er wordt hoger gebouwd dan de maximale bouwhoogtes van 4 en 5 meter.

Om de genoemde strijdigheden weg te nemen en het project planologisch mogelijk te maken, wordt een procedure doorlopen aan de hand van een omgevingsvergunning 'planologisch strijdig gebruik'.

2.3.2 Gerechtelijke uitspraak "Overveen 2013"

Op 16 juli 2014 is de gerechtelijke uitspraak "Overveen 2013" vastgesteld door de gemeente Bloemendaal. De beroepen hebben geen betrekking op de enkel- en dubbelbestemmingen behorende bij de projectlocatie waardoor verdere toetsing aan deze gerechtelijke uitspraak achterwege kan blijven.

2.3.3 Paraplubestemmingsplan parkeren Bloemendaal

Door inwerkingtreding van de Reparatiewet BZK op 29 november 2014 is artikel 8, vijfde lid, van de Woningwet vervallen en is het niet langer mogelijk om stedenbouwkundige voorschriften (waaronder de parkeernormen) op te nemen in de Bouwverordening. Daarbij geldt een overgangsperiode tot 1 juli 2018. Na die datum is het niet langer mogelijk om de aanvragen van omgevingsvergunningen te toetsen aan de parkeernormen zoals opgenomen in de Bouwverordening 2010.

De oplossing voor het wegvallen van de toets aan de Bouwverordening zit in het opnemen van een regeling over parkeernormen in bestemmingsplannen. Het is de bedoeling dat in ieder bestemmingsplan een regeling wordt opgenomen op basis waarvan aan de parkeernormen wordt getoetst. Om veranderingen in de lokale parkeerbeleidsregels over parkeernormen goed te kunnen faciliteren is artikel 3.1.2, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro) aangepast. Op grond van dit artikel is het mogelijk om ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening een planregel op te nemen, waarbij de uitoefening van een daarbij gegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Hierdoor is het mogelijk om in de planregel te verwijzen naar gemeentelijke beleidsregels over parkeernormen. Wanneer nieuwe beleidsregels over parkeernormen worden vastgesteld, treden deze in de plaats van de beleidsregels, zoals nu opgenomen.

Om ervoor te zorgen dat de parkeerbeleidsregels over parkeernormen in álle ruimtelijke plannen van de gemeente Bloemendaal wordt opgenomen, is de deze parapluherziening opgesteld. In deze parapluherziening is een regeling opgenomen, een voorwaardelijke verplichting, die verwijst naar de parkeernormen in het geldende beleid.

In paragraaf 4.12 wordt nader ingegaan op het aspect verkeer en parkeren.

3 RUIMTELIJK BELEID

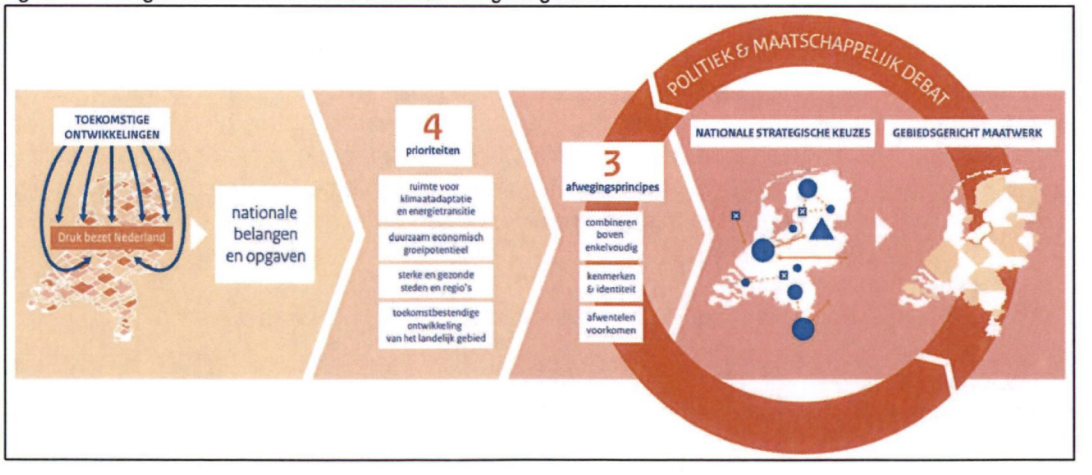
3.1 RIJKSBELEID

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Per 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie vastgesteld. Hierin zijn de kaders van het nieuwe rijksbeleid opgenomen. Deze Omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012). De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. Vanwege het uitstel van de inwerkingtreding van de Omgevingswet komt de NOVI als structuurvisie uit onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze structuurvisie gelden als de Nationale Omgevingsvisie, zoals in de nieuwe wet bedoeld.

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt door het Rijk een langetermijnvisie gegeven op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda. De combinatie van deze drie documenten zorgt voor een toetsing die leidt tot nationale strategische keuzes en gebiedsgericht maatwerk.

Figuur 8. Afwegen met de NOVI. Bron: Nationale Omgevingsvisie.



De NOVI beschrijft een toekomstperspectief met de ambities: wat willen we bereiken? Vervolgens worden de 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortkomende opgaven beschreven. Die opgaven zijn in feite het verschil tussen de ambitie en de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen.

De vier prioriteiten
De Uitvoeringsagenda beschrijft de vier prioriteiten. De opgaven uit de toelichting kunnen veelal niet apart van elkaar worden aangepakt. Als een samenhangende, integrale aanpak nodig is, over de sectoren heen, vraagt dit een andere inzet. De samenhang tussen opgaven manifesteert zich rond vier prioriteiten.

1. *Ruimte voor klimaatadaptie en energietransitie*
2. *Duurzaam economisch groeipotentieel*
3. *Sterke en gezonde steden en regio's*
4. *Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied*

Drie afwegingsprincipes
Het doel van de Omgevingswet is het bereiken van een balans tussen: '(a) het 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'. Beschermen en ontwikkelen sluiten elkaar niet per definitie uit en kunnen elkaar zelfs versterken. Echter, gaan beschermen en ontwikkelen niet altijd en overal zonder meer samen en zijn soms echt onverenigbaar. Een optimale balans tussen deze twee vergt steeds een zorgvuldige afweging en prioritering van ongelijksoortige belangen. Om dit afwegingsproces en de omgeving inclusieve benadering richting te geven, is in de NOVI een drietal afwegingsprincipes geformuleerd:

1. *Combineren boven enkelvoudig*
2. *Kenmerken & identiteit*
3. *Afwentelen voorkomen*

3.1.1.1 Relatie tot ontwikkeling

Het vijfde nationale belang is van toepassing op de beoogde ontwikkeling van dertig extra (starters)woningen op de projectlocatie. Dit belang luidt als volgt: 'zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften'. Verder is geen van de nationale belangen uit de NOVI van toepassing op de beoogde ontwikkeling.

3.1.1.2 Conclusie

De NOVI vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling van 30 extra woningen op de projectlocatie.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft de juridische kaders die nodig zijn om het vigerend ruimtelijk rijksbeleid te borgen en legt daarmee nationale ruimtelijke belangen vast. De ruimtelijke onderwerpen van nationaal belang zijn daardoor beperkt. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken. In hoofdstuk 2 van het Barro is, om de nationale belangen te beschermen per onderwerp (één onderwerp per titel) aangegeven welke beperkingen er per welk (ruimtelijk) gebied gelden.

3.1.2.1 Relatie tot ontwikkeling

Het Barro legt geen restricties op voor de locatie waar de ontwikkeling wordt voorzien.

3.1.2.2 Conclusie

Het Barro vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van een extra woning op de projectlocatie.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Het Bro stelt vanuit de Rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden. Onderwerpen zoals Ladder voor duurzame verstedelijking en de proceseisen voor goed ontwerp, aandacht voor de waterhuishouding (watertoets), het milieu en het cultureel erfgoed zijn allen geborgd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De relevante onderwerpen voor onderhavig project worden behandeld in hoofdstuk 4, waarin de ruimtelijke en milieutechnische aspecten worden behandeld.

3.1.3.1 Relatie tot ontwikkeling

De Ladder voor duurzame verstedelijking wordt in paragraaf 4.1 behandeld.

3.1.3.2 Conclusie

Het Bro vormt vooralsnog geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling

3.2 PROVINCIAAL BELEID

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

De Omgevingsvisie NH2050 is vastgesteld door de Provinciale Staten van Noord-Holland op 19 november 2018. De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. De Omgevingsvisie richt zich op lange termijn ambities en –doelen, met oog voor kwaliteiten die de provincie langjarig wil koesteren en die proberen in te spelen op veranderingen en transities die tijd nodig hebben. De visie spreekt zich dus uit over het 'waarom' en ten dele over het 'wat'. Onder de hoofdambitie, 'balans tussen economische groei en leefbaarheid', zijn samenhangende ambities geformuleerd. De ambities zijn uitgewerkt in zogenaamde samenhangende bewegingen naar de toekomst. In die bewegingen worden meerdere ontwikkelprincipes gehanteerd. Alle ontwikkelprincipes hangen met elkaar samen.

De omgevingsvisie laat in algemene zin zien wat de ontwikkelprincipes zijn voor de hele provincie om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden. Deze principes zijn overkoepelend: ze gelden voor de hele provincie. Hierbij komen de thema's gezondheid, veiligheid, klimaatadaptatie en landschap aan bod, alsook een aantal generieke principes voor het gebruik van de fysieke leefomgeving. Daarnaast schetst de provincie vijf samenhangende bewegingen, die laten zien hoe wordt omgegaan met opgaven die op de samenleving afkomen en die de provincie wil faciliteren. Deze bewegingen zijn niet overkoepelend en zijn locatie- of onderwerp specifiek. Het gaat om de onderwerpen: Dynamisch Schiereiland, Metropool in ontwikkeling, Sterke kernen, sterke regio's, Nieuwe energie en Natuurlijk en Vitaal landelijke omgeving.

In de Omgevingsvisie NH2050 wordt uitgegaan van het principe 'lokaal wat kan, regionaal wat moet'. Hierbij wordt gelet op de diversiteit aan regio's en wordt ruimte geboden aan maatwerk en ruimte om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving

3.2.1.1 Relatie tot ontwikkeling

In de eerste fase van de omgevingsvisie, zijn verkenningen uitgevoerd. Deze verkenningen maken nu onderdeel uit van de omgevingsvisie. In de Verkenningen NH2050 zijn acht hoofdthema's van trends en ontwikkelingen, met hun kernopgaven, geformuleerd.

Metropool in ontwikkeling: 5.8 Wonen en werken binnenstedelijk
De Omgevingsvisie stelt in hoofdstuk 5.8 dat vraag naar woningen, bedrijven, recreatie en andere functies aan blijft houden, terwijl tegelijkertijd de landschappen binnen de metropool gespaard moeten blijven. Wonen en werken worden derhalve binnenstedelijk geconcentreerd. De ontwikkeling voorziet in 30 appartementen in Overveen. In de huidige situatie is op de projectlocatie ook bebouwing aanwezig. De landschappen blijven derhalve gespaard. De woningen worden dichtbij het treinstation van Overveen gerealiseerd waardoor de bewoners zich makkelijk kunnen verplaatsen door middel van het openbaar vervoer.

Leefomgevingskwaliteit: 3.3 Clustering nieuwe ontwikkelingen bij knooppunten
De provincie Noord-Holland wenst nieuwe ontwikkelingen zo veel mogelijk ruimtelijk te clusteren op locaties nabij OV-, weg-, energie- en data-knooppunten. De projectlocatie is gelegen nabij treinstation Overveen, op een afstand van circa 200 meter bevindt zich de ingang van het station.

Een van de ambities is een duurzame economie, met innovatie als belangrijke motor. Er wordt daarom ruimte geboden aan de ontwikkeling van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten. Nieuwe woningen nemen diverse positieve effecten met zich mee. De bestaande bebouwing is niet bijgehouden en volledig beklad, de beoogde bebouwing zorgt daarom voor een verbetering van het uitzicht en de aanpak van leegstand aangezien in de huidige situatie niks gedaan wordt met de bebouwing die er staat. Daarnaast zorgt de toevoeging van 30 appartementen voor een aanbod aan (betaalbare) woningen voor starters.

3.2.1.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de voornoemde ambitie van de provincie om woningbouw vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden in te plannen. De projectlocatie is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied en er wordt voorzien in zowel een kwalitatieve als kwantitatieve behoefte, zoals ook zal blijken uit de beleidstoets in de navolgende paragrafen.

3.2.2 Omgevingsverordening Noord-Holland

De belangrijkste onderwerpen uit de Omgevingsvisie worden verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland. Deze vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening. De Omgevingsverordening is vanaf 17 november 2020 in werking getreden. De geconsolideerde versie dateert van 1 januari 2023.

3.2.2.1 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie is gelegen in een gebied waar meerdere gebiedsaanduidingen van toepassing zijn. De ontwikkeling wordt hieronder aan de bij de gebiedsaanduiding horende artikelen getoetst.

Bodemsanering

Degene die de sanering feitelijk uitvoert op grond van een saneringsplan waarmee Gedeputeerde Staten op basis van artikel 39, tweede lid, van de Wet bodembescherming hebben ingestemd, meldt uiterlijk een week voor de feitelijke aanvang van de grondsanering, respectievelijk de grondwatersanering schriftelijk bij Gedeputeerde Staten de aanvangsdatum van de grondsanering, respectievelijk de grondwatersanering. Op het aspect bodem wordt in volgend hoofdstuk nader ingegaan.

Datacenters

Artikel 6.21c stelt dat ter plaatse van de projectlocatie ruimtelijke plannen die van toepassing zijn op het werkingsgebied 'datacenters uitgesloten', niet wordt voorzien in nieuwe datacenters met een bruto vloeroppervlak van meer dan 2.000 m2 en een elektrisch aansluitvermogen van meer dan 5 MVA. De beoogde ontwikkeling voorziet in een inpandige transformatie voor een lichte horecafunctie, waarbij geen bouwkundige ingrepen worden uitgevoerd. Er is geen sprake van het realiseren van een datacenter, waardoor artikel 6.21c niet relevant is voor de ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

Ontgrondingen

Afdelingen 4.4, 7.3 en 9.2 van de Omgevingsverordening zien toe op vrijstellingen voor ontgrondingen, het indienen van een ontgrondingenvergunning en eventuele schadevergoeding. De beoogde ontwikkeling voorziet in een inpandige transformatie voor een lichte horecafunctie, waarbij geen bouwkundige ingrepen worden uitgevoerd. Er zullen geen activiteiten in de bodem worden verricht, waardoor dit onderdeel niet relevant is voor de ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

3.2.2.2 Conclusie

Aan de regels zoals opgenomen in de PRV wordt, voor zover relevant in het kader van voorliggende ontwikkeling, voldaan.

3.2.3 Woonagenda 2020-2025

De provincie Noord-Holland heeft een woonagenda opgesteld voor haar gehele grondgebied voor een periode van vijf jaar. In de woonagenda is onder andere opgenomen dat er voldoende betaalbare, duurzame en toekomstbestendige woningen voor alle doelgroepen gerealiseerd dienen te worden. De woningbouwproductie moet omhoog, voornamelijk in binnenstedelijk gebied.

In de woonagenda zijn acht actiepunten opgenomen. De actiepunten zijn:

1. Maatwerkafspraken in regionale woonakkoorden;
2. Bieden van kennis, meedenkkracht en hulp;
3. Versnellen woningbouwproductie;

4. Samenwerking stimuleren;
5. Gezond, duurzaam en toekomstbestendig wonen;
6. Meer flexibiliteit in de woningmarkt;
7. Stimuleren circulair wonen;
8. Leveren van informatie en monitoring.

Daarnaast zijn de onderstaande ruimtelijke uitgangspunten van toepassing op de woonagenda:
1. Wonen is onderdeel van een integrale verstedelijkingsopgave;
2. Ruimte voor woningbouw, uitgaande van zorgvuldig ruimtegebruik en mobiliteit;
3. Versterken van de rol van de kernen en steden in het regionale netwerk, leidend tot keuzes voor woningbouw- en economische ontwikkeling en het voorzieningenniveau in de regio;
4. Ruimte voor maatwerk en sturen op (integrale)regionale samenwerking.

3.2.3.1 Relatie tot ontwikkeling
De beoogde ontwikkeling voorziet in het toevoegen van 30 woningen. De woningen krijgen een oppervlakte van circa 35 tot 40 m^2. Er is veel vraag naar passende en betaalbare woningen, de beoogde appartementen spelen in op deze vraag. Daarnaast is de beoogde ontwikkeling gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied, wat onderdeel van een van de uitgangspunten van de woonagenda is.

3.2.3.2 Conclusie
De beoogde ontwikkeling is in lijn met de woonagenda 2022-2050 van de provincie Noord-Holland.

3.3 GEMEENTELIJK BELEID

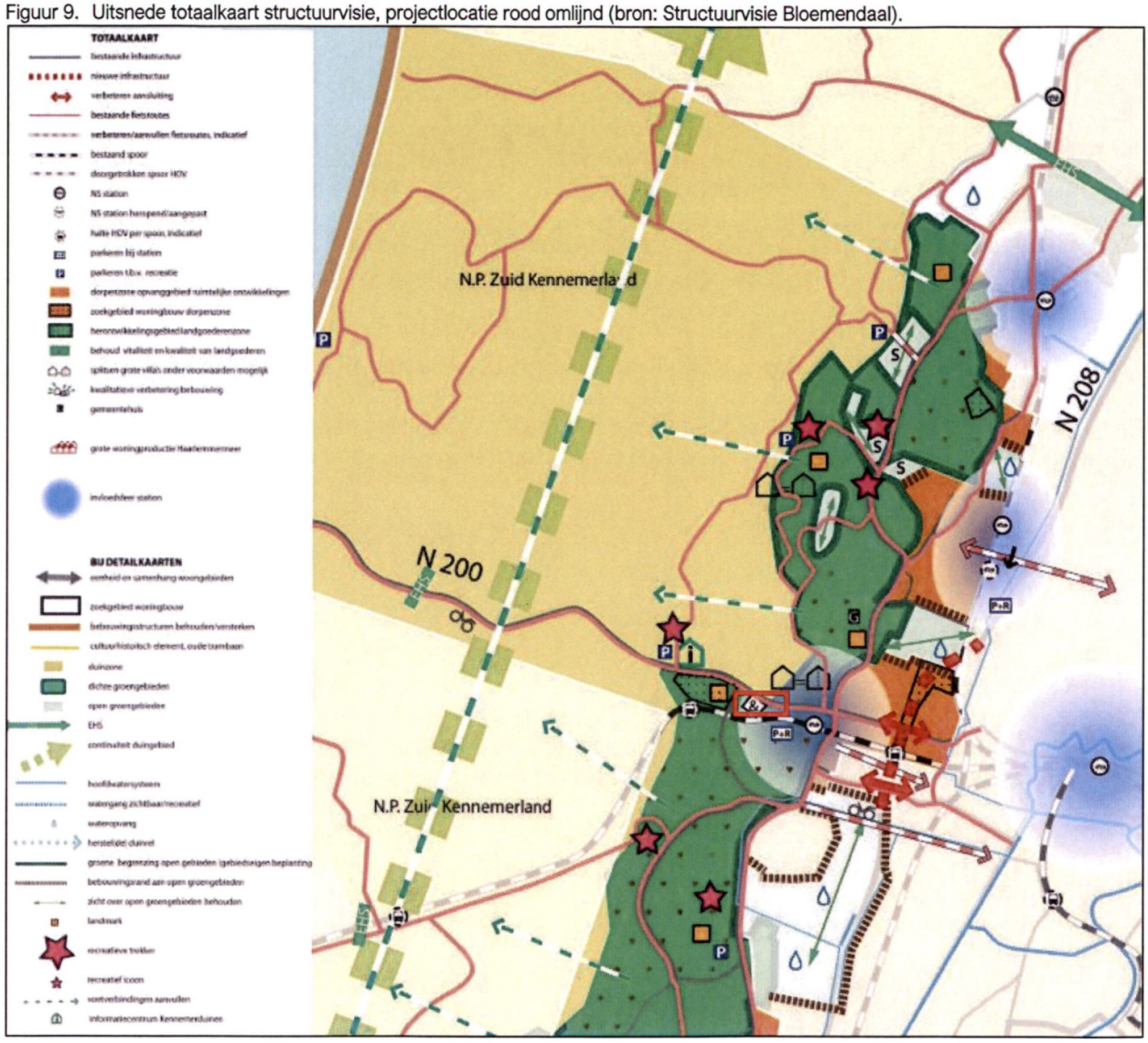
3.3.1 Structuurvisie Bloemendaal

De structuurvisie van de gemeente Bloemendaal 'Kroon op de Regio' is vastgesteld op 27 januari 2011 en beschrijft op hoofdlijnen het ruimtelijk beleid voor de gehele gemeente voor de periode tot 2023. De structuurvisie is in werking sinds 25 maart 2011. De paragrafen 'woningbouwbeleid' en 'reserve sociale woningbouw' zijn vastgesteld op 20 december 2020 en inwerking sinds 7 maart 2013. In de gemeente zijn geen grootschalige fysieke ontwikkelingen voorzien. De eigen waarden en identiteit staan daarom centraal in de visie. De kenmerken van landschap, cultuurhistorie en dorpskernen zijn in de structuurvisie beschreven en vormen de basis voor verdere ontwikkelingen.

3.3.1.1 Relatie tot ontwikkeling
De projectlocatie ligt in een invloedsfeer station.

In het thema 'Leven, bouwen en wonen' zijn de ruimtelijke uitgangspunten aangegeven. Naast algemene uitgangspunten, is er voor elke zone ook een aantal uitgangspunten vastgesteld.

Figuur 9. Uitsnede totaalkaart structuurvisie, projectlocatie rood omlijnd (bron: Structuurvisie Bloemendaal).



Algemeen

- bij alle projecten focus op kwaliteit en duurzaamheid;
- historische structuren en individuele monumentale objecten belangrijk voor identiteit Bloemendaal;
- benoemen en beschermen van alle historische boven- en ondergrondse elementen;
- in kaart brengen archeologische verwachtingen.

3.3.1.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de structuurvisie.

3.3.2 Woonvisie 2018 – 2022

De gemeente Bloemendaal zet in op goed wonen in leefbare kernen. Ten aanzien van deze ambitie komen meerdere beleidsdoelstellingen voort, waaronder:

- Betaalbaarheid - Bij ontwikkelingen dient te allen tijde voor het sociale segment te worden gebouwd.
- Doorstroming bevorderen - Door de grote mate van homogeniteit op de woningmarkt (er zijn veel eengezinswoningen) dient bij nieuwbouwontwikkelingen de variëteit van de woningen en omgeving in

acht worden genomen. Ook zodat de woningvoorraad flexibeler wordt om veranderende woonwensen op te vangen.

3.3.2.1 Relatie tot ontwikkeling

De woningen van de beoogde ontwikkeling zijn bedoeld voor starters en worden daardoor betaalbaar gemaakt voor deze doelgroep. Daarnaast zijn in de omgeving veel dure en grote woningen gelegen. De bouw van starterswoningen op deze locatie zorgt voor variëteit van de woningen in de omgeving.

3.3.2.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de Woonvisie 2018-2022

4 OMGEVINGSASPECTEN

4.1 MOTIVERING BEHOEFTE / LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJKING

4.1.1 Algemeen

De Ladder voor duurzame verstedelijking is voor het eerst geïntroduceerd in de SVIR en is als motiveringseis verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het doel van de Ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de Ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Wettelijk kader

De Ladder voor duurzame verstedelijking is verankerd in het Bro. Artikel 1.1.1. definieert relevante begrippen:

- Bestaand stedelijk gebied: 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;
- Stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Artikel 3.1.6 van het Bro:

- 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 het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Toelichting op gebruik

De Ladder is in de Nota van Toelichting (*Stb.* 2017, 182) gemotiveerd: "Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven. Uitgangspunt is dat met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik, een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling voorzien wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, dient dat nadrukkelijk te worden gemotiveerd in de toelichting.

4.1.2 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie maakt onderdeel uit van het bestaand stedelijk gebied. De ontwikkeling omvat 30 appartementen en kan daarmee, gelet op de aard en omvang van de planologische wijziging, worden getypeerd als nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van het Bro. In het kader van de Ladder van duurzame verstedelijking, dient de behoefte aan de ontwikkeling te worden aangetoond.

Uit het nationaal, provinciaal en gemeentelijk beleid blijkt dat er behoefte is aan betaalbare woningen. De vraag naar betaalbare woningen stijgt en de beoogde ontwikkeling biedt deze woningen aan. Door de ligging nabij het treinstation van Overveen waardoor de locatie goed bereikbaar is en door de nabijheid van het winkelcentrum aan de Bloemendaalseweg waardoor er voldoende voorzieningen in de omgeving zijn, voldoet

de projectlocatie aan het beleid. Daarnaast heeft de gemeente Bloemendaal een ontwikkelvisie opgesteld waarin voorwaarden staat waaraan het bouwplan moet voldoen. De gemeente heeft in de ontwikkelvisie gesteld dat 30 appartementen gerealiseerd mogen worden aan de Tetterodeweg, wat maakt dat er voldoende plancapaciteit is. Daarbij is tevens de doelgroep aangegeven: wonen voor jongeren, studenten of starters. Binnen de gemeente Bloemendaal is het vrijwel onmogelijk om te starten op de woningmarkt of om een geschikte sociale huurwoning te vinden. Ook is de locatie gelegen naast het station van Overveen. Dit maakt het zeer geschikt voor jongeren.

4.1.3 Conclusie

In het kader van de Ladder voor duurzame verstedelijking is de behoefte aan de 30 starterswoningen voldoende aangetoond.

4.2 ARCHEOLOGIE

4.2.1 Algemeen

Erfgoedwet
De Erfgoedwet bevat de geldende wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. De wet regelt tevens de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem. De uitvoering van de Erfgoedwet en de integratie van archeologie en ruimtelijke ordening is primair een gemeentelijke opgave. De gemeente is verplicht om in nieuwe bestemmingsplannen rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Dit volgt uit een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening en maakt onderdeel uit van de modernisering van de monumentenzorg. De Erfgoedwet is een voorloper op de Omgevingswet, welke naar verwachting op 1 januari 2024 in werking treedt.

4.2.2 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie is op basis van het aldaar geldende bestemmingsplan "Overveen 2013" aangewezen met de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3'. De voor 'Waarde – Archeologie 3' aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden. Indien meer dan 250 m2 en dieper dan 30 cm gebouwd wordt, is in beginsel onderzoek nodig. Nu wordt het nieuwe gebouw echter op dezelfde plek gebouwd als de huidige bestaande bebouwing en wordt er geen palenfundering aangebracht. Archeologische onderzoek is daarom niet nodig.

4.2.3 Conclusie

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.3 CULTUURHISTORIE

4.3.1 Algemeen

Erfgoedwet
Per 1 juli 2016 is de Monumentenwet vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. In de Erfgoedwet is onder andere opgenomen hoe de rijksbeschermde collecties worden beheerd, hoe rijksbeschermd erfgoed wordt aangewezen en hoe het wordt beschermd.

Het deel van de Monumentenwet dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de toekomstige Omgevingswet. Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn deze artikelen te vinden in het overgangsrecht in de Erfgoedwet, waar ze ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is.

4.3.2 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie is niet aangewezen als Rijks- of gemeentelijk monument. Daarnaast is de locatie niet gelegen in een beschermd stads- of dorpsgezicht.

Wel is aandacht besteed aan de gekozen architectuur van de nieuwbouwwoningen. De gebouwvorm refereert aan de historische bijgebouwen die vaak bij stationgebouwen te vinden zijn. Net zoals het bestaande stationsgebouw van Overveen uit 1881 heeft het voorgestelde woongebouw een alzijdige kwaliteit. De kop- en zuidgevel(s) worden gekenmerkt door een open uitstraling met veel lichttoetreding in de woningen door grote opgedeelde raampartijen. De noordgevel – georiënteerd richting het talud van de Tetterodeweg – heeft een meer gesloten karakter, uitgevoerd met kleine ramen die zijn omringd met vegetatie. Hiermee wordt beoogd om het gebouw zoveel als mogelijk uit het zicht te onttrekken voor de gebruiker vanaf de Tetterodeweg.

4.3.3 Conclusie

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.4 BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING

4.4.1 Algemeen

Milieuzonering is een instrument dat helpt bij het afwegen en verantwoorden van keuzes aangaande nieuwe woningbouw- en bedrijvenlocaties en beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie. Het gaat hierbij om de milieuaspecten: geluid, geur, stof en gevaar, waarbij de belasting afneemt naarmate de afstand tot de bron toeneemt. Om ervoor te zorgen dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden en dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van woningen krijgen, is de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' opgesteld. Door toepassing te geven aan deze handreiking wordt zoveel mogelijk voorkomen dat woningen hinder en gevaar ondervinden van bedrijven en dat die bedrijven in hun milieugebruiksruimte worden beperkt.

In de handreiking zijn richtafstanden opgenomen voor een scala aan milieubelastende activiteiten, opslagen en installaties. De richtafstand geldt vanaf de grens van de inrichting tot de bestemmingsgrens van omliggende woningen en betreft nadrukkelijk een leidraad en geen norm. Indien goed gemotiveerd en onderbouwd door middel van relevant milieutechnisch onderzoek, kan ervoor worden gekozen van de richtafstand af te wijken.

Tabel 1. Richtafstanden bedrijven en milieuzonering.

Milieucategorie	Richtafstanden tot omgevingstype rustige woonwijk / rustig buitengebied	Richtafstanden tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

De richtafstanden zijn afgestemd op het omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied. Zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat kan de richtafstand met één stap worden verlaagd indien sprake is van een omgevingstype gemengd gebied. In gemengd gebied komen direct naast woningen bijvoorbeeld winkels, horeca en kleine bedrijven voor.

4.4.2 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie kent de bestemming 'Verkeer - Railverkeer'. Omliggende bestemmingen betreffen overwegend 'Wonen', 'Groen' en 'Natuur'. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een rustige woonwijk.

In de directe omgeving zijn een aantal functies aanwezig die eventuele hinder voor woningen kunnen opleveren. Deze worden hieronder besproken.

- Tetterodeweg 15: Sportcentrum met o.a. indoor ski, trampolinepark en tennis. Hier bevindt zich een gebied met de bestemming 'Sport' waar activiteiten mogelijk zijn met maximaal milieucategorie 3.1. Voor milieucategorie 3.1 in een rustige woonwijk geldt een richtafstand van 50 meter. Deze bestemming ligt op circa 140 meter afstand van de te realiseren woningen. Aan de richtafstand wordt dus ruim voldaan.

- Tetterodeweg 2-6: Stationsgebouw met horeca en tandartspraktijk. Het gebouw heeft een gemengde bestemming waar naast horeca categorie 1 ook kantoor, wonen, dienstverlening en maatschappelijke doeleinden zijn toegestaan. Deze bestemmingen hebben een milieucategorie van maximaal 2, waarvoor een richtafstand geldt van 30 meter. De woningen worden op meer dan 180 meter gerealiseerd, waardoor ruim voldaan wordt aan de richtafstand.

De realisatie van woningbouw is zelf geen hinderveroorzakende activiteit in het kader van milieuzonering, waardoor woningbouw goed inpasbaar is ten opzichte van de omliggende woningen aan de Tetterodeweg.

4.4.3 Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.5 BODEM

4.5.1 Algemeen

Voor bodem en bodemverontreiniging is de Wet bodembescherming (Wbb) inclusief de aanvullende besluiten leidend. In de Wbb wordt een algemeen beschermingsniveau ingesteld voor de bodem ten aanzien van het voorkomen van nieuwe verontreiniging van de bodem.

De Wbb geeft regels voor bodemverontreiniging, waarvan sprake is als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de voor die stof geldende streefwaarde overschrijdt. Of een verontreiniging acceptabel is, hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden.

4.5.2 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling omvat de realisatie van woningen. Woningen betreffen gevoelige functies in het kader van de Wbb, waarvan de gebruikers beschermd dienen te worden tegen onacceptabele verontreinigen in de bodem waarmee zij in aanraking kunnen komen. Ten behoeve van de planrealisatie is derhalve een verkennend bodem- en verhardingsonderzoek uitgevoerd door onderzoeksbureau Aveco de Bondt. De rapportage d.d. 21 april 2023 is opgenomen in de bijlagen bij voorliggende ruimtelijke onderbouwing. De resultaten worden hieronder samenvattend besproken.

Het verkennend bodemonderzoek is uitgevoerd conform de NEN 5740, strategie verdacht locatie met een heterogeen verdeelde verontreiniging (VED-H-NL). Het verhardingsonderzoek is uitgevoerd conform de CROW210, strategie voor asfalt aanbracht voor 1995.

In de grond en grondwater zijn maximaal licht verhoogde gehalten aangetroffen. Ter plaatse van de eerder aangetoonde restverontreiniging zijn geen verhoogde gehalten meer aangetroffen. Mogelijk is de omvang van de restverontreiniging door natuurlijke afbraak verder afgenomen.

Het onderzochte asfalt is niet teerhoudend. Als deze laag moet worden afgevoerd kan deze op basis van onderhavig bodemonderzoek worden aangeboden bij een erkend verwerker.

De op de locatie aangetroffen maximaal licht verhoogde gehalten geven geen aanleiding om aanvullend onderzoek uit te voeren.

4.5.3 Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.6 EXTERNE VEILIGHEID

4.6.1 Algemeen

Externe veiligheid gaat over de risico's voor mens en milieu bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook de risico's die luchthavens geven vallen onder externe veiligheid. De aan deze activiteiten verbonden risico's moeten tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijven.

Het wettelijk kader voor risicobedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Normen voor ondergrondse buisleidingen zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Bij de beoordeling van de externe veiligheidssituatie zijn twee begrippen van belang:

- Plaatsgebonden risico (PR): Inwoners van een bepaald gebied kunnen te maken krijgen met plaatsgebonden risico (PR). Dit is de kans per jaar dat één persoon overlijdt door een ongeluk met een gevaarlijke stof. In theorie zou die persoon zich onafgebroken en onbeschermd op één bepaalde plaats moeten bevinden. Deze kans mag niet groter zijn dan 1 op de miljoen. Het PR wordt 'vertaald' als een risicocontour rondom een risicovolle activiteit, waarbinnen geen kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) mogen liggen.
- Groepsrisico (GR): Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers en is een maatstaf voor de verwachte omvang van een ramp. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het maximaal aanvaardbaar aantal personen, de zogenaamde oriëntatiewaarde (OW). Dit is een richtwaarde, waarvan het bevoegd gezag, mits afdoende gemotiveerd door middel van een gedegen verantwoording, kan afwijken. Dit betreft de zogeheten verantwoordingsplicht. De verantwoordingsplicht geldt voor elke toename van het GR.

Het Ipo (Interprovinciaal overleg) heeft een risicokaart ontwikkeld waarop verschillende risicobronnen inclusief bijbehorende relevante gegevens zijn weergegeven. De risicokaart vormt een hulpmiddel bij het beoordelen van het aspect externe veiligheid bij ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast kan ook het risicoregister worden geraadpleegd.

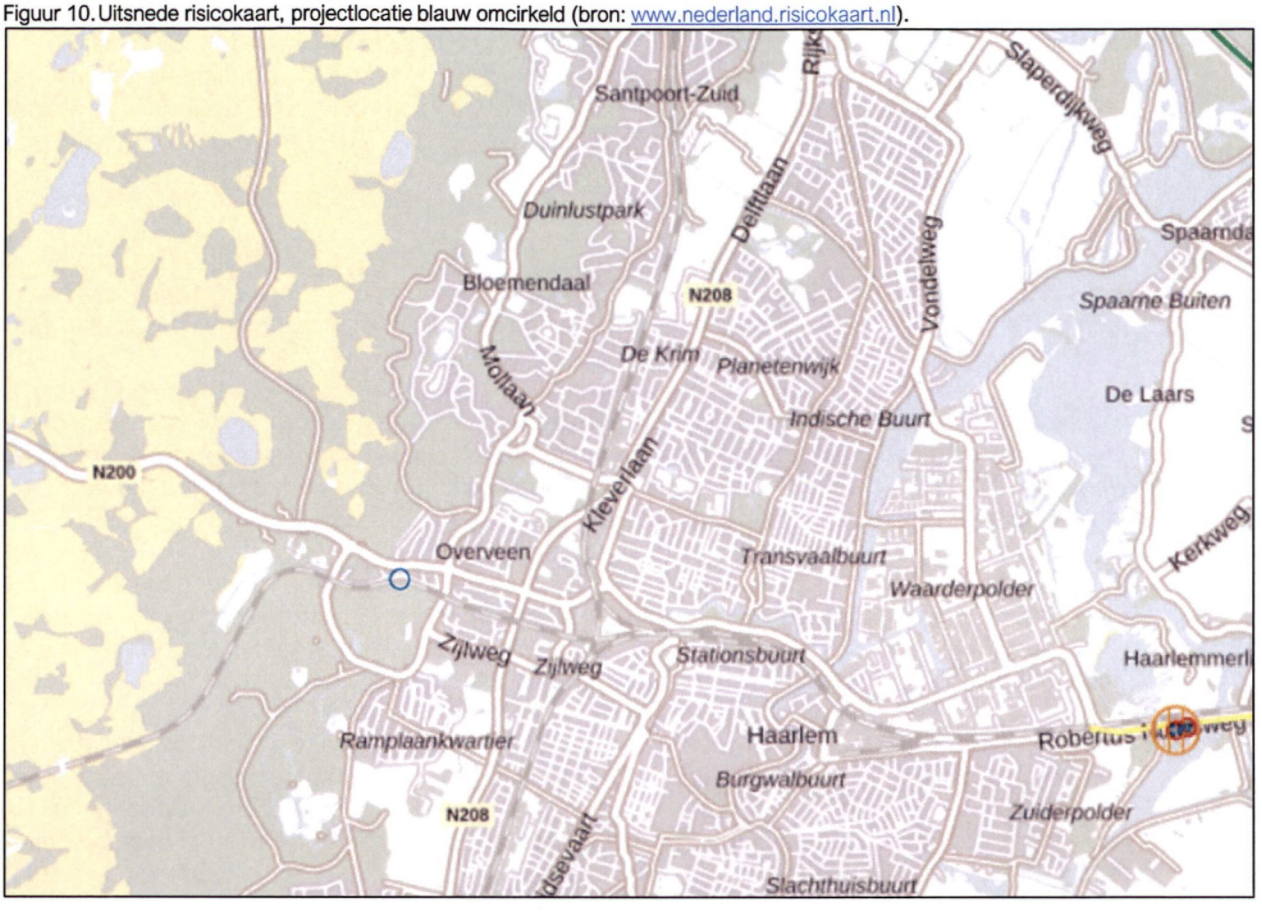
4.6.2 Relatie tot ontwikkeling

Op de risicokaart is te zien dat:

- Het projectgebied niet ligt binnen het invloedsgebied van een Bevi-inrichting;
- Het projectgebied niet ligt binnen de veiligheidsafstanden van andere stationaire risicobronnen;

- Het projectgebied niet ligt binnen het invloedsgebied van een nabij gelegen transportroute;
- Het projectgebied niet ligt binnen het invloedsgebied van een buisleiding voor het transport van gevaarlijke stoffen.

Figuur 10. Uitsnede risicokaart, projectlocatie blauw omcirkeld (bron: www.nederland.risicokaart.nl).



De dichtstbijzijnde weg die geldt als Basisnet – wegvervoer is de N200, ter hoogte van Knooppunt Haarlem – Rotterpolderplein. Deze weg is gelegen op een afstand van 4,7 kilometer van de projectlocatie en vormt daarom geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.6.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.7 GELUID

4.7.1 Algemeen

In het kader van de Wet geluidhinder moeten geluidsgevoelige objecten voldoen aan de wettelijk bepaalde normering als het gaat om de maximale geluidsbelasting op de gevels. De limitatieve lijst geluidsgevoelige gebouwen bestaat uit:

- woningen;
- onderwijsgebouwen;
- ziekenhuizen;
- verpleeghuizen;

- verzorgingstehuizen;
- psychiatrische inrichtingen;
- kinderdagverblijven.

Relevante geluidbronnen in het kader van de Wet geluidhinder zijn wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai. Op het moment dat een van bovenstaande functies ontwikkeld wordt in de nabijheid van voornoemde geluidbronnen of binnen de zones daarvan, zal middels een geluidsonderzoek aangetoond moeten worden of er voldaan wordt aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde. Daarnaast kan het als het gaat om bijvoorbeeld logiesruimtes (hotelkamers, recreatieve verblijven) wenselijk zijn om een goed en aangenaam binnenklimaat te kunnen waarborgen.

4.7.2 Relatie tot ontwikkeling

Op 4 april 2023 is door PEUTZ een akoestisch onderzoek verricht naar weg- en railverkeerslawaai ten hoogte van de Tetterodeweg 8-10 te Overveen. Het volledige onderzoek is opgenomen in de bijlagen van deze onderbouwing. Hieronder zijn de resultaten kort weergegeven.

Uit akoestisch onderzoek volgt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en 55 dB voor respectievelijk wegverkeer en railverkeer ter plaatse van de beoogde woningen ten gevolge van weg- en railverkeerslawaai wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor weg- en van 68 dB voor railverkeerslawaai wordt niet overschreden.

Er treden ten gevolge van wegverkeer over de N200 en Tetterodeweg (60 km/uur gedeelte) ter plaatse van de gevels van de beoogde woningen geluidbelastingen op tot ten hoogste respectievelijk 46 en 50 dB (inclusief aftrek conform artikel 110 g Wgh). Ten gevolge van railverkeer treden ter plaatse van de gevels van de beoogde woningen geluidbelastingen op tot ten hoogste 63 dB.

Uit voorliggend onderzoek kan geconcludeerd worden dat er hogere waarden vastgesteld moeten worden ten gevolge van weg- en railverkeerslawaai. Alvorens het college van burgemeester en wethouders hogere waarden kunnen verlenen, dient eerst onderzocht te worden of door het treffen van stedenbouwkundige maatregelen (indeling bouwplan, situering geluidgevoelige bestemmingen), bron- of overdrachtsmaatregelen, dan wel (bouwkundige) maatregelen bij de ontvanger aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan.

Indien bron- en overdrachtsmaatregelen niet mogelijk of onvoldoende blijken te zijn om de geluidbelasting vanwege weg- en railverkeer tot de voorkeursgrenswaarde te beperken, kunnen voorzieningen aan of in de woningen worden gerealiseerd. In voorliggende situatie worden (bouwkundige) maatregelen bij de ontvanger als meest kansrijk geacht. Indien maatregelen niet doelmatig of redelijkerwijs te treffen zijn, kan een hogere grenswaarde worden vastgesteld. Voor de beoogde woningen zal zorg gedragen worden dat sprake is van een akoestisch aanvaardbare situatie. Wat betreft binnenniveau zal in ieder geval voldaan worden aan de nieuwbouweisen uit het Bouwbesluit 2012.

4.7.3 Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.8 KABELS EN LEIDINGEN

4.8.1 Algemeen

Voor sommige kabels en leidingen is het belangrijk deze op te nemen in het bestemmingsplan. Het gaat dan niet om de algemene nutsleidingen, maar om de leidingen waarbij bijvoorbeeld een veiligheidszone geldt of leidingen die een risico zijn als ze bij werkzaamheden geraakt worden. Bepaalde leidingen moeten vanuit regelgeving of rijksbeleid in een bestemmingsplan worden opgenomen. Dit is het geval bij bovengrondse hoogspanningslijnen en buisleidingen. Bij andere leidingen bepaald bevoegd gezag of dit wenselijk is, dit is

bijvoorbeeld steeds vaker het geval bij ondergrondse hoogspanningsverbindingen. Dergelijke leidingen kunnen beperkingen opleggen aan het gebruik van de omgeving. De (planologische relevante) leidingen dienen als zodanig te worden bestemd en daarbij dient de afstand die moet worden vrijgehouden van bebouwing ter bescherming van de leiding, te worden aangeduid. Dit betreft de zogeheten beschermingszone.

Naast planologisch relevante leidingen kunnen kabels en leidingen aanwezig zijn die planologisch niet relevant zijn, maar waar met de beheerder van de kabels en leidingen afstemming dient plaats te vinden over het beschermen dan wel verleggen van in en nabij een ontwikkellocatie gelegen kabels en leidingen.

Buisleidingen
Voor buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van belang. Binnen het toepassingsbereik van het Bevb vallen:

- buisleidingen voor aardgas met een uitwendige diameter van 50 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer.
- buisleidingen voor brandbare stoffen met een uitwendige diameter van 70 mm of meer of een binnendiameter van 50 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer.
- buisleidingen voor vergiftige stoffen.
- buisleidingen voor specifieke stoffen met een uitwendige diameter van 70 mm of meer of een binnendiameter van 50 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer.

Voor de realisatie van een buisleiding of een kwetsbaar object dient voldaan te worden aan de grenswaarde voor het PR, terwijl het GR verantwoord moet worden.

Bovengrondse hoogspanningslijnen en ondergrondse hoogspanningsverbindingen
Bij transport van stroom door een hoogspanningsverbinding ontstaat een magneetveld. De sterkte ervan hangt vooral af van de hoeveelheid stroom die wordt vervoerd en van de afstand tot de verbinding. Over de mogelijk nadelige gevolgen van deze velden voor de gezondheid bestaat onduidelijkheid. Onduidelijk zijn vooral de langetermijneffecten van blootstelling aan de veldsterkte die optreedt in woningen die zich in de buurt van het hoogspanningsnet bevinden.

Sinds 2005 adviseert de Nederlandse rijksoverheid een voorzorgsprincipe voor bovengrondse hoogspanningslijnen. Bij de planning van nieuwe woningen, scholen en kinderopvangplaatsen is het advies zoveel mogelijk te voorkomen dat kinderen langdurig blootgesteld worden aan magneetvelden die gemiddeld over een jaar sterker zijn dan 0,4 microtesla. De aanleiding hiervoor is dat epidemiologisch onderzoek laat zien dat kinderen in de leeftijd tot 15 jaar, die bij bovengrondse hoogspanningslijnen wonen, mogelijk een verhoogde kans hebben leukemie. Deze mogelijk verhoogde kans zou zich voordoen bij langdurige blootstelling aan een veldsterkte van meer dan 0,4 microtesla. Of de velden leukemie veroorzaken en hoe dan, is onbekend. Voor leukemie bij kinderen tot 15 jaar geldt dat er wel een statistisch verband op wordt gevonden met de afstand tot een hoogspanningslijn en, daarvan afgeleid, met de hoogte van het magneetveld. Er is echter geen verklaring voor die samenhang. De oorzaak kan het magneetveld zijn, iets anders dat met afstand tot een hoogspanningslijn samenhangt of toeval.[1]

De GGD heeft het Rijksadvies verbreed naar alle situaties waar het veld de jaargemiddelde waarde van 0,4 microtesla overschrijdt. Verder oordeelde de bestuursrechter in 2017 dat de uitgangspunten die ten

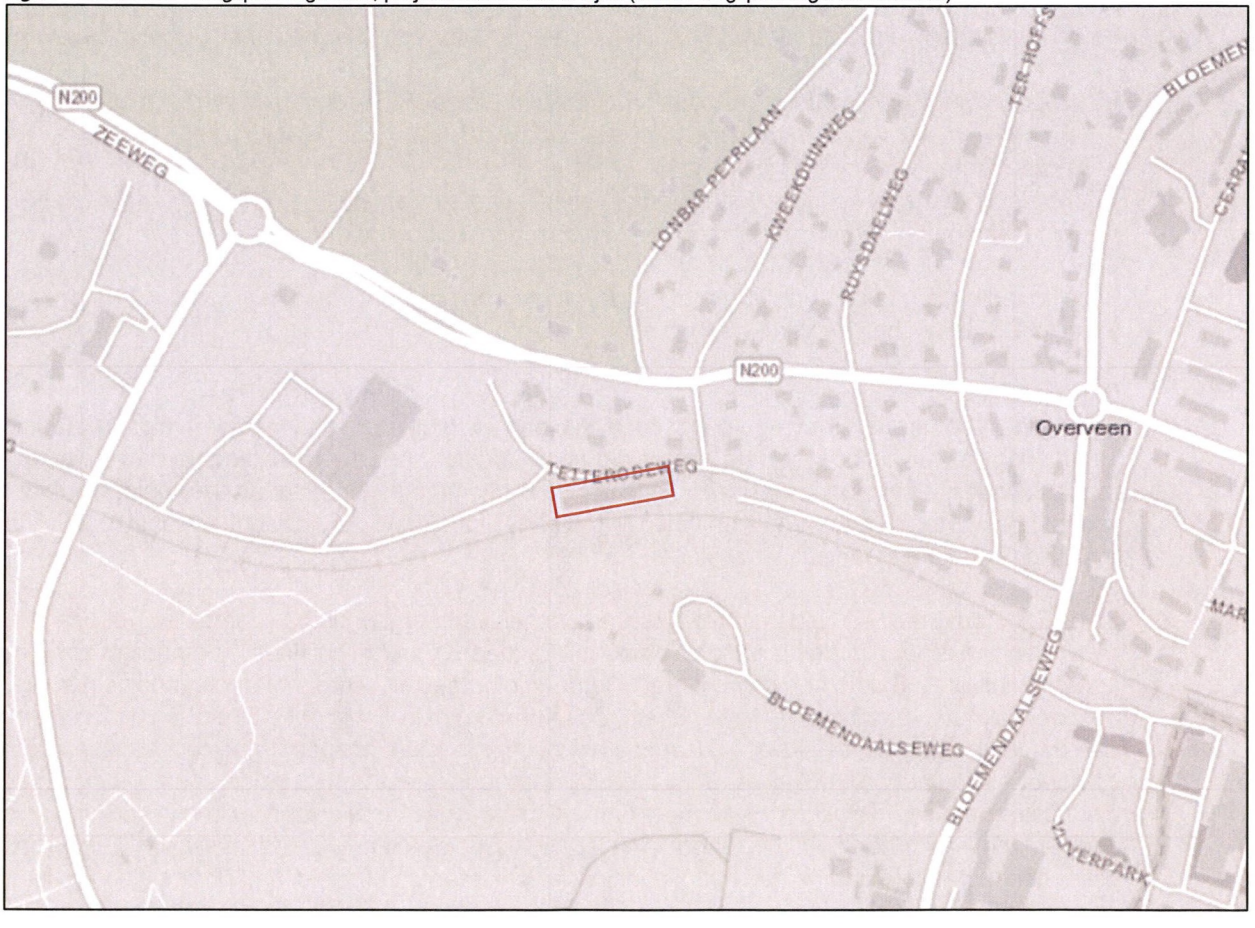
[1] Meer en gedetailleerde informatie over de uitgevoerde onderzoeken en over de conclusies die daaraan worden verbonden, vindt u op de website van het Kennisplatform Elektromagnetisch Velden (www.kennisplatform.nl) onder 'Onderwerpen'>'Hoogspanningslijnen en elektriciteitsvoorziening'. Het Kennisplatform helpt burgers en werknemers wetenschappelijk onderzoek over de relatie tussen magneetvelden en gezondheid te begrijpen en op waarde te schatten en verenigt de kennis van organisaties zoals TNO, DNV GL (voormalig KEMA), GGD en RIVM

grondslag liggen aan het beleidsadvies over bovengrondse hoogspanningslijnen, in beginsel ook voor ondergrondse hoogspanningskabels van toepassing zijn.[2] Zowel de Commissie mer als de Gezondheidsraad hebben dit advies overgenomen, waardoor het voorzorgsprincipe voor bovengrondse hoogspanningslijnen ook van toepassen is op ondergrondse kabels, transformatorhuisjes, wijkverdeelstations en andere bronnen van langdurige blootstelling aan magneetvelden uit het elektriciteitsnetwerk.

4.8.2 Relatie tot ontwikkeling

De dichtstbijzijnde hoogspanningslijnen zijn de 20 kV Overveen – Oranjeboonstraatkabel en de 50 kV Vijfhuizen – Overveenkabel. De bedrijfsspanning van deze kabels bedragen 20 en 50 kV. Deze lijnen zijn gelegen op een afstand van circa 821 meter. De projectlocatie is op geruime afstand van de hoogspanningskabels gelegen, waardoor dit geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.

Figuur 11. Uitsnede Hoogspanningskaart, projectlocatie rood omlijnd (bron: HoogspanningsNet Netkaart)



Bovenleiding spoorweg

De bovenleidingen worden gevoed vanuit het middenspanningsnetwerk van de netbeheerders. Eigen transformatoren in onderstations van ProRail zetten de middenspanning om in voor treinen bruikbare spanning. Voor de meeste treinen is dat in Nederland 1500 volt gelijkspanning (1,5 kV).
De hoogste magnetische veldsterktes treden op bij het passeren van een trein, dit zijn extreem-laagfrequente velden (wisselvelden). De elektrische stroom door de bovenleiding kan oplopen tot enkele duizenden ampère.

[222] AbvRS, 1 februari 2017, ECLI:NL:RVS:2017:238

De stroom loopt vanuit een onderstation via de bovenleiding en de stroomafnemer naar de motor van de trein; de retourstroom naar het onderstation loopt via de rails. De blootstelling kan worden verminderd door afstand te houden. In principe is er geen relevante magneetveldzone voor bovenleidingen. Ter vergelijking kan gekeken worden naar een transformatorhuisje. Een transformatorhuisje kent een middenspanning van 3 tot 25 kV. Daarbij geldt dat indien een woning meer dan 1,5 tot 4 meter van een transformatorhuisje staat, de jaargemiddelde magnetische veldsterkte in de woning lager is dan 0,4 microtesla. Een tranfsormatorhuisje (3 tot 25 kV) heeft dus een hogere spanning dan een bovenleiding (1,5 kV) én de woningen liggen op meer dan 4 meter van de bovenleiding. Hiermee kan gesteld worden dat, vanwege de lage middenspanning op de bovenleiding, de woningen buiten de grens van de gemiddelde magnetische veldsterkte van 0,4 microtesla liggen.

4.8.3 Conclusie

Het aspect kabels en leidingen vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.9 LUCHTKWALITEIT

4.9.1 Algemeen

In bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn de luchtkwaliteitseisen opgenomen. Daarnaast zijn er luchtkwaliteitseisen opgenomen in het Besluit niet in betekende mate bijdragen (Besluit NIBM) en de bijbehorende ministeriële Regeling niet in betekende mate bijdragen (Regeling NIBM).

In het Besluit NIBM en de Regeling NIBM zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project niet in betekenende mate bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

De definitie van 'niet in betekenende mate' is 3% van de grenswaarde voor NO_2 en PM_{10}. De 3% komt overeen met 1,2 microgram/m^3 (µg/m^3). Als een project voor één stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekenende mate' de luchtkwaliteit. De 3%-norm is in de Regeling NIBM uitgewerkt in concrete voorbeelden, waaronder:

- woningbouw: 1.500 woningen netto bij één ontsluitende weg en 3.000 woningen bij twee ontsluitende wegen;
- kantoorlocaties: 100.000 m^2 brutovloeroppervlak bij één ontsluitende weg en 200.000 m^2 brutovloeroppervlak bij twee ontsluitende wegen.

4.9.2 Relatie tot ontwikkeling

In onderhavig geval is sprake van een toevoeging van 30 appartementen. Op basis van bovenstaande voorbeelden mag geconcludeerd worden dat de ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt.

Voor de volledigheid is op basis van de berekende verkeersgeneratie (weekdaggemiddelde, zie paragraaf 4.12) de NIBM-rekentool gebruikt. Op basis daarvan kan eveneens geconcludeerd worden dat de grenswaarde van 3% niet wordt overschreden en de ontwikkeling daarmee niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een luchtkwaliteitsonderzoek is derhalve niet noodzakelijk.

Figuur 12. NIBM-rekentool (geraadpleegd op 14 juli 2023).

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

	Jaar van planrealisatie	2024
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	111
	Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3	**0,07**
	PM_{10} in µg/m^3	**0,02**
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m^3		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig		

In aanvulling op het bovenstaande wordt opgemerkt dat binnen de ontwikkeling geen gevoelige bestemmingen zoals bedoeld in het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) mogelijk worden gemaakt. Ook om deze reden is een aanvullend luchtkwaliteitsonderzoek niet nodig.

Goed woon- en leefklimaat

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient een goed woon- en leefklimaat te worden gewaarborgd. Op basis van de NSL Monitoringstool kan worden beoordeeld wat de totale concentratie is ter plaatse van een specifiek rekenpunt. De totale concentratie bestaat uit de achtergrondconcentratie (op basis van de GCN-kaart) en de lokale bijdrage (van lokale bronnen, op basis van data over o.a. verkeersgegevens). Aan de hand daarvan kan worden beoordeeld of sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de projectlocatie. De grenswaarden voor toetsing van deze concentraties zijn: 40 µg/m^3 voor stikstofdioxide NO_2, 40 µg/m^3 voor fijnstof PM_{10} en 25 µg/m^3 voor fijnstof $PM_{2,5}$.

Onderstaande tabel toont de totale concentraties ter plaatse van het dichtstbijzijnde rekenpunt nabij de projectlocatie (geraadpleegd via Atlas Leefomgeving op 17 maart 2023) met bijbehorende grenswaarden.

Tabel 1. Totale concentraties van stikstofdioxide en fijnstof in nabijheid van de projectlocatie

Jaar	Totale concentratie		
	NO_2 (µg/m^3)	PM_{10} (µg/m^3)	$PM_{2,5}$ (µg/m^3)
2020	12,4	15,8	7,7
Grenswaarden	40	40	25

Uit de tabel blijkt dat de grenswaarden ter plaatse van de projectlocatie, van zowel fijnstof als stikstofdioxide, niet worden overschreden. De maximale bijdrage van het extra verkeer als gevolg van de beoogde ontwikkeling, is niet van zodanige omvang dat een overschrijding van de grenswaarden hierdoor te verwachten is.

4.9.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.10 NATUUR

4.10.1 Algemeen

Sinds 1 januari 2017 is één wet van toepassing die de natuurwetgeving in Nederland regelt: de Wet natuurbescherming. De wet ligt in de lijn van Europese wetgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. De Wet natuurbescherming vervangt de Boswet, de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998.

Wet natuurbescherming
Via de Wet natuurbescherming wordt de soortenbescherming en gebiedsbescherming geregeld. De soortenbescherming heeft betrekking op alle, in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten en op een honderdtal vaatplanten. Welke soorten planten en dieren wettelijke bescherming genieten, is vastgelegd in de bijlage van de Wet natuurbescherming. Dat houdt in dat, bij planvorming, uitdrukkelijk rekening gehouden moet worden met gevolgen, die ruimtelijke ingrepen hebben, voor instandhouding van de beschermde soort.

Gebiedsbescherming wordt geregeld middels de Natura 2000-gebieden. In het kader van de Wet natuurbescherming moet uitgesloten worden dat significante negatieve effecten optreden in Natura 2000-gebieden. Hier kan sprake van zijn wanneer een ontwikkeling binnen een Natura 2000-gebied plaatsvindt, maar ook stikstofdepositie kan verslechterende gevolgen hebben voor stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die als Natura 2000-gebied zijn aangewezen. Deze gevolgen kunnen significant zijn wanneer een plan, project of handeling leidt tot een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die overbelast zijn. Voorheen gold hier de regeling Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) voor, maar naar aanleiding een tweetal belangrijke uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (mei 2019) is deze regeling komen te vervallen. Als gevolg hiervan dient in Nederland voor elk project een stikstofdepositieberekening uitgevoerd te worden. Wanneer uit de rekenresultaten een hogere depositie dan 0,00 mol/ha/jaar, kan al sprake zijn van een significant negatief effect.

Natuurnetwerk Nederland
Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat natuurgebieden hun waarde verliezen. Het NNN kan worden gezien als de ruggengraat van de Nederlandse natuur. NNN is tevens opgenomen in het streekplan van de provincie. Indien het projectgebied in het NNN gelegen is, verlangt de provincie een 'nee-tenzij-toets'. Afhankelijk van de provincie kan dit ook gelden voor projectgebieden in de nabijheid van het NNN.

4.10.2 Relatie tot ontwikkeling

Ten behoeve van de ontwikkeling is door Van der Goes & Groot een quickscan uitgevoerd naar de effecten op beschermde soorten en gebieden. De rapportage van 6 april 2023 is bijgevoegd in de bijlagen bij voorliggende onderbouwing. De resultaten worden in deze paragraaf per onderdeel beschreven.

<u>Soortenbescherming</u>

- Het onderzoeksgebied is in potentie geschikt voor beschermde soorten amfibieën, vogels, grondgebonden zoogdieren en vleermuizen.
- Gezien de uitgevoerde toetsing, kunnen van de amfibieën en grondgebonden zoogdieren alleen 'vrijgestelde' soorten verblijvend aanwezig zijn. Voor deze aangetroffen of verwachte 'vrijgestelde' soorten hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd als werkzaamheden worden verricht in het kader van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting, zoals het besproken plan.
- In het plangebied kunnen broedvogels met niet-jaarrond beschermde nesten voorkomen. Voor de verwachte aanwezige broedvogels dienen werkzaamheden waarbij nesten vernield of verstoord

kunnen worden, buiten het broedseizoen plaats te vinden. Een ontheffing is voor broedvogels dan niet nodig. Het broedseizoen loopt grofweg van half maart tot half juli.

- Voor het mogelijk incidentele terreingebruik van het plangebied door overige vogels met jaarrond beschermde nesten (Huismus, Sperwer en Ransuil), wordt geen negatief effect verwacht van de ingreep omdat het plangebied slechts een klein deel uitmaakt van een veel groter leefgebied en in de naaste omgeving veel vergelijkbaar of beter biotoop aanwezig is. Het plangebied biedt geen essentieel leefgebied voor deze soorten en ze kunnen gemakkelijk uitwijken.
- Voor incidenteel aanwezige beschermde, niet vrijgestelde grondgebonden zoogdieren wordt geen belangrijk negatief effect verwacht vanwege de grootte van het plangebied en de ruime aanwezigheid vergelijkbaar en beter biotoop in de naaste omgeving. De dieren kunnen derhalve gemakkelijk uitwijken. Het plangebied biedt geen essentieel leefgebied voor de betreffende soorten.
- In de bebouwing en bomen in de omgeving van het plangebied kunnen mogelijk vleermuizen verblijven. Tijdens de werkzaamheden moet worden voorkomen dat 's nachts felle verlichting aan blijft staan, zodat eventueel aanwezige verblijfplaatsen van vleermuizen in de omgeving van het plangebied niet worden verstoord.
- Voor de mogelijk aanwezige foeragerende vleermuizen in het plangebied wordt geen negatief effect verwacht van de ingreep omdat het plangebied slechts een klein deel uitmaakt van een veel groter foerageergebied en in de naaste omgeving veel vergelijkbaar of beter biotoop aanwezig is. De vleermuizen kunnen derhalve gemakkelijk tijdelijk uitwijken.
- Het plangebied kan gebruikt worden als (klein) onderdeel van een vliegroute door vleermuizen. Vooral tijdens de aanlegfase zijn veranderingen aan de orde. De aard van het plangebied zal echter tijdens de aanleg maar ook later niet dusdanig veranderen dat belangrijke gevolgen worden verwacht.

Gebiedsbescherming
Het geplande project leidt mogelijk tot verhoogde emissie van stikstof. Aanbevolen wordt een analyse uit te voeren van de hierdoor veroorzaakte extra depositie van stikstof op gevoelige habitattypen in nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Als deze depositie boven 0,00 mol/ha/jaar komt bestaat een vergunningsplicht.

Stikstofberekening
Om te beoordelen of het project leidt tot een verhoogde emissie van stikstof is door Cauberg Huygen op 20 juli 2023 een stikstofberekening uitgevoerd. Deze rapportage is als bijlage terug te vinden, de resultaten zijn hieronder verwerkt.
Er is onderzocht of intern salderen leidt tot een vergunbare situatie zonder een passende beoordeling. Daarvoor zijn berekeningen gemaakt voor de realisatie- en gebruiksfases ten opzichte van de referentiesituatie. Uit deze berekening volgt dat voor beide fases de stikstofdepositie niet hoger is dan 0,00 mol/ha/jaar. In beide situaties is een afname van de stikstofdepositie berekend op het maatgevende Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid. Een aanvraag vergunning ingevolgde de Wet natuurbescherming kan achterwege blijven.

4.10.3 Conclusie

Het aspect natuur vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.11 TRILLINGEN

4.11.1 Algemeen

Bij het aspect trillingen gaat het in de afweging meestal om bescherming tegen trillingshinder door personen. Er kan ook sprake zijn van verstoring van activiteiten door trillingen (bijvoorbeeld laboratoria of computercentra). Trillingen ontstaan doordat een bron (bijvoorbeeld een machine), eventueel via een gebouw, een kracht uitoefent op de bodem. Net als bij geluid kunnen trillingen in relatie met trillingshinder beschreven worden in het volgende model: Bron → overdracht → ontvanger.

Anders dan bij geluid vindt de overdracht niet plaats via de lucht (gasvormig medium), maar via vaste materie (bodem, vloeren, wanden en dergelijke). Weg- of railverkeer en industriële activiteiten kunnen trillingen in de bodem veroorzaken. De trilling verspreidt zich verder via de bodem. Hoewel de sterkte afneemt naarmate de afstand tot de bron groter wordt, kan de trilling ergens anders hinder of zelfs schade opleveren.

4.11.2 Relatie tot ontwikkeling

Aan de Tetterodeweg 8-10 in Overveen wordt een bestaand gebouw gesloopt en worden 30 startersappartementen gerealiseerd. De geplande nieuwbouw ligt dichtbij de spoorlijn Haarlem - Zandvoort. Daardoor kunnen trillingen van treinverkeer als hinderlijk worden ervaren.

We-Boost heeft in mei 2023 een trillingshinderonderzoek uitgevoerd. Deze rapportage is als bijlage toegevoegd. De resultaten worden hieronder weergegeven.

Doel van het onderzoek is om vast te stellen of er sprake zal zijn van trillingshinder in de geplande woningen, en zo ja, met welke maatregelen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd (e.e.a. conform de Wro art. 3.1, wat in wezen niet verandert in de Omgevingswet (art. 4.2)). Voor het beoordelen van mogelijke trillingshinder maken we gebruik van de streefwaarden uit de SBR B-richtlijn. Deze streefwaarden zijn voorkeurswaarden, waarbij het streven moet zijn om de trillingen in de beoogde bebouwing te laten voldoen aan deze waarden.

In het onderzoek is met behulp van metingen op de bouwlocatie en modelberekeningen onderzocht wat de trillingen zullen zijn in de toekomstige bebouwing. Hierbij is de aanpak gevolgd zoals voorgeschreven in de *Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen* van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

De belangrijkste conclusie van het onderzoek is dat er overschrijdingen van de streefwaarden voor trillingshinder (conform de SBR B-richtlijn, het beoordelingskader voor trillingshinder) worden verwacht in de late avond- en vroege morgenuren. Die overschrijdingen komen vooral door de korte afstand tot het spoor, ondanks de lage rijsnelheid en de relatief lichte treinen. In dit onderzoek zijn meerdere constructieve uitwerkingen onderzocht, en uit dat onderzoek blijkt dat de trillingen en het aantal overschrijdingen per dag afhankelijk zijn van de gekozen constructieve eigenschappen.

Omdat er overschrijdingen van het beoordelingskader voor trillingshinder worden verwacht, is nader onderzoek gedaan naar maatregelen waarmee die overschrijdingen kunnen worden voorkomen. Hierbij is gekeken naar maatregelen aan de bron (het spoor of de treinen), in de bodem of aan de geplande woningen. Uit het maatregelenonderzoek volgt dat:

1. Maatregelen aan de trillingsbron: under sleeper pads (zachte, rubberen matjes onder de dwarsliggers van het spoor) zijn het meest kosteneffectief. De kosten van deze maatregel bedragen minimaal € 90.000). Met deze maatregel wordt naar verwachting voldaan aan de streefwaarden. Nadeel is de lange doorlooptijd en de afhankelijkheid van ProRail.

2. Maatregelen in de bodem hebben zeer hoge kosten (meer dan € 1.4 mln. Om overschrijdingen te voorkomen). Deze kosten staan niet in verhouding tot de bouwsom van de woningen, en zijn daarmee niet doelmatig.

3. Met maatregelen aan de gebouwen zijn de trillingen te verminderen, maar bij al deze maatregelen geldt dat deze leiden tot hogere bouwkosten. We adviseren om bij de verdere uitwerking van het plan onderstaande adviezen mee te nemen:

    a. **Vermijd lichte bouw**, zoals houtskeletbouw en staalconstructies. Deze zijn erg gevoelig voor trillingen.

b. Overweeg om een **betonnen skelet met dikkere wanden** toe te passen, in plaats van een kalkzandsteen skelet. Hiermee zijn de trillingen met maximaal 15 procent te verminderen.

c. Overweeg een van de volgende opties:

- Een **zwaardere fundering**, bijvoorbeeld in de vorm van een 500 mm dikke betonplaat (maximaal 45 procent minder trillingen) of een zwaardere balkenfundering (maximaal 25 procent minder trillingen). In combinatie met de hierboven benoemde optimalisaties (onder b.) neemt het aantal overschrijdingen af naar ca. 1 per week.

- Een **afgeschermde fundering**, met 500 mm dikke EPS-blokken of een 2 meter diepe prefab L-wand voor de fundering. Hiermee zijn de trillingen met maximaal 50 procent te reduceren. In combinatie met de hierboven benoemde optimalisaties (onder b.) zijn er geen overschrijdingen meer.

Door te voeren maatregelen
In voorliggend project is er voor gekozen om rekening te houden met de bovenstaande adviezen. Er wordt een betonnen skelet met dikkere wanden én een afgeschermde fundering gerealiseerd zodat er geen overschrijdingen meer te verwachten zijn. Dit wordt in de aanvraag omgevingsvergunning activiteit bouwen meegenomen.

4.11.3 Conclusie

Door middel van het aanbrengen van een betonnen skelet met dikkere wanden en het realiseren van een afgeschermde fundering vormt het aspect trillingen geen belemmering voor de realisatie van de woningen.

4.12 VERKEER EN PARKEREN

4.12.1 Algemeen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dienen verkeer- en parkeeraspecten in kaart te worden gebracht. Daarbij is de parkeerbehoefte, verkeersgeneratie en de ontsluiting van belang. Hierdoor kan de realisatie van voldoende parkeerplaatsen worden gewaarborgd en worden ongewenste of onveilige verkeerssituaties tegengegaan. De genoemde verkeersaspecten worden hierna achtereenvolgens behandeld.

4.12.2 Relatie tot ontwikkeling

Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling heeft Goudappel Coffeng in juli 2023 een verkeersonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek is opgenomen in de bijlagen behorende bij deze ruimtelijke onderbouwing. Hieronder zijn de resultaten weergegeven.

Uitgangspunten
In het huidige plan worden 30 appartementen gerealiseerd die gericht zijn op starters. 20 van deze woningen zijn bestemd voor verkoop in de vrije sector en vallen in de categorie 'goedkoop'. De overige 10 woningen betreffen sociale huurappartementen.

Parkeren
In het parkeerbeleid van de gemeente Bloemendaal (Beleidsnotitie parkeernormen gemeente Bloemendaal 4 juli 2019) wordt verwezen naar het CROW. Goudappel heeft in deze analyse de meeste recente CROW-publicatie gehanteerd: CROW-publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren, december 2018.

De kencijfers van het CROW zijn afhankelijk van de stedelijkheidsgraad en de ligging binnen het stedelijk gebied. In deze studie is de stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk' aangehouden. Voor de ontwikkellocatie is uitgegaan van een ligging in zone 'centrum', vanwege de nabijheid van het treinstation en overige voorzieningen. CROW hanteert een bandbreedte in de kencijfers. Binnen deze studie zijn de minimum

kencijfers gehanteerd omdat de ontwikkellocatie op loopafstand van treinstation Overveen ligt. Dit zorgt voor een gemiddeld hoger aandeel OV-verplaatsingen en daarmee minder noodzaak tot autobezit en gebruik. In de volgende tabel zijn de gehanteerde parkeernormen gepresenteerd.

functie	kencijfer	aandeel bezoek	eenheid
koop, appartement, goedkoop	0,9	0,3	per woning
huur, appartement, midden/goedkoop	0,7	0,3	per woning

Om inzichtelijk te maken op welke momenten de beoogde functies parkeerplaatsen nodig hebben, zijn aanwezigheidspercentages toegepast. De gemeente heeft in haar Beleidsnotitie parkeernormen geen aanwezigheidspercentages opgenomen. Daarom zijn de aanwezigheidspercentages uit CROW-publicatie 381 aangehouden.

functie aanwezigheid	werkdag-ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop-avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Om te kunnen beoordelen of er voldoende ruimte is binnen de ontwikkeling om de parkeervraag op te kunnen vangen, is de beoogde parkeercapaciteit op eigen terrein afgezet tegen het benodigd parkeeraanbod, zowel conform gemeentelijk beleid en gelet op de specifieke situatie. In de plannen zijn momenteel 18 parkeerplaatsen beoogd. Deze parkeerplaatsen zijn toegankelijk voor zowel bewoners als bezoekers van de ontwikkeling.

Verkeer

CROW hanteert een bandbreedte in de kencijfers. Binnen deze studie is - zowel voor parkeren als verkeer - het minimum van de bandbreedte gehanteerd, aangezien de ontwikkellocatie nabij een station ligt en het aandeel OV-verplaatsingen daardoor gemiddeld hoger is. Om rekening te houden met de inzet van deelauto's in de verkeersgeneratie per parkeerplaats berekent. Er is onderscheid gemaakt tussen de verkeersgeneratie van deelauto's en privé auto's, waarbij is aangenomen dat deelauto's twee keer zoveel ritten per parkeerplaats genereren dan privé auto's.

functie	kencijfer	eenheid
koop, appartement, goedkoop	5,33	motorvoertuigbewegingen per parkeerplaats
huur, appartement midden/goedkoop	5,29	motorvoertuigbewegingen per parkeerplaats
deelauto's	10,67	motorvoertuigbewegingen per parkeerplaats

Verkeer verdeelt zich niet evenredig over de tijd en rijrichting. Het is dan ook van belang om te bepalen hoeveel van het gegenereerde verkeer zich tijdens spitsperiodes verplaatst en of het inkomend of uitgaand verkeer betreft. Woningen genereren tijdens de ochtendspits bijvoorbeeld veel uitgaand verkeer als mensen naar hun werk vertrekken, maar in de avondspits is dit andersom. Het CROW heeft percentages ontwikkeld die een indicatie geven van de verdeling over de spitsperioden van zowel inkomend als uitgaand verkeer. Deze percentages zijn in onderstaande tabel terug te vinden.

functie	omrekenfactor werkdag	ochtend spits (08.00-09.00)	aandeel inkomend ochtend spits	aandeel uitgaand ochtend spits	avond spits (17.00-18.00)	aandeel inkomend avond spits	aandeel uitgaand avond spits
woning	1,11	8%	11%	89%	9%	80%	20%

Parkeerbehoefte

Op basis van de bovenstaande uitgangspunten is berekend wat het benodigd parkeeraanbod is op het maatgevende moment, dit benodigd aanbod is afgezet tegen het beoogde aanbod. Op deze manier ontstaat er inzicht of er in de huidige plannen voldoende parkeercapaciteit beoogd is om te voldoen aan het gemeentelijk parkeerbeleid. Voor zowel beide woningcategorieën is de parkeervraag van bewoners en bezoekers los weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel: normatieve parkeerbalans

	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
starterswoning (koop)	12,0	6,0	6,0	10,8	9,6	12,0	7,2	9,6	8,4
bezoek koop	6,0	0,6	1,2	4,8	4,2	0,0	3,6	6,0	4,2
starterswoning (sociale huur)	4,0	2,0	2,0	3,6	3,2	4,0	2,4	3,2	2,8
bezoek sociale huur	3,0	0,3	0,6	2,4	2,1	0,0	1,8	3,0	2,1
parkeervraag	*25,0*	*8,9*	*9,8*	*21,6*	*19,1*	*16,0*	*15,0*	*21,8*	*17,5*
parkeeraanbod	*18,0*	*18,0*	*18,0*	*18,0*	*18,0*	*18,0*	*18,0*	*18,0*	*18,0*
overschot/tekort	**-7**	**9**	**8**	**-4**	**-1**	**2**	**3**	**-4**	**1**

Uit de tabel is af te lezen dat het benodigd parkeeraanbod op de maatgevende momenten (werkdag- en zaterdagavond) afgerond 22 parkeerplaatsen bedraagt. Met 18 parkeerplaatsen op eigen terrein ontstaat er een tekort van 4 parkeerplaatsen op de parkeerbalans (ervan uitgaande dat het parkeren volledig op eigen terrein wordt uitgevoerd).

Specifieke situatie

De kencijfers van het CROW zijn richtinggevend en opgesteld met het oog op een brede, gemiddelde doelgroep en reguliere (parkeer)situatie. In publicatie 381 van het CROW6 staat dat, wanneer woningen voor een specifieke doelgroep worden ontwikkeld de, parkeervraag kan afwijken; afhankelijk van de specifieke situatie. De ontwikkeling aan de Tetterodeweg heeft als doelgroep jonge starters/doorstromers en studenten. Tevens hebben de te ontwikkelen appartementen een beperkte omvang. De omvang van een woning heeft invloed op het type huishouden dat daar woonachtig is en voor deze ontwikkeling is deze omvang passend bij de doelgroep. Voor de analyse van de specifieke doelgroep is microdata van het CBS uit 2020 gebruikt. De microdata van de gemeente Bloemendaal is hierbij aangehouden.

Uit de doelgroepenanalyse blijkt dat het autobezit van bewoners onder de 30, 65% van het gemiddelde in Bloemendaal bedraagt. Het autobezit van 1- tot 2- persoonshuishoudens op 80% van het gemiddelde autobezit per huishouden in Bloemendaal ligt. Een lager autobezit op basis van de doelgroep vertaald zich in een lager benodigd parkeeraanbod. Er bestaat echter overlap tussen 1- tot 2- persoonshuishoudens, de doelgroep starters/doorstromers en studenten. Om deze reden kunnen niet alle correcties worden doorgevoerd. De belemmering door de omvang van de woning is harder dan de verwachte leeftijd of sociaal economische status van de toekomstige bewoners. Er is een reductie van 20% doorgevoerd op het benodigd parkeeraanbod voor bewoners conform gemeentelijk parkeerbeleid. Naar verwachting zal het autobezit meer afwijken van het gemiddelde autobezit binnen de gemeente dan de genoemde 20%.

Deelmobiliteit

Autodelen is het principe dat meerdere mensen gebruik maken van dezelfde auto. Het voordeel van autodelen is dat bewoners wel gebruik kunnen maken van een auto, maar deze niet hoeven te bezitten. Veel verschillende onderzoeken zijn beschikbaar naar de effecten van autodelen op het autobezit. Uit deze

onderzoeken blijkt dat de parkeerbehoefte van woningen met 15 tot 30% gereduceerd kan worden ten gevolge van het stallen van deelauto's. Dit effect geldt alleen mits het deelautogebruik optimaal gefaciliteerd wordt. Aanbieders van deelauto's hanteren veelal het uitgangspunt dat per 30 woningen, één deelauto wordt gestald en dat elke deelauto 5 reguliere auto's vervangt. Indien meer dan één deelauto per 30 woningen wordt aangeboden zal het effect van de tweede deelauto op het autobezit afnemen ten opzichte van de eerste deelauto.
Bij de realisatie van 30 appartementen op de locatie worden de bewoners bij het stallen van 1 deelauto goed bediend. Dit leidt tot een netto reductie op het benodigd parkeeraanbod om te voldoen aan de parkeervraag van 4 auto's zonder dubbelgebruik. Hierbij is rekening gehouden met het stallen van de deelauto.
Vanuit de opdrachtgever is gekozen om twee (elektrische) deelauto's te stallen bij de ontwikkeling. Echter is op basis van de bovenstaande uitgangspunten niet gerekend met een reductie op het benodigd parkeeraanbod van de tweede deelauto. Wel is rekening gehouden met het stallen van deze extra deelauto, en de verkeersbewegingen van beide deelauto's.

Parkeerbalans specifieke situatie
Op basis van de hierboven besproken specifieke situatie is gekozen om een tweetal correcties door te voeren op de parkeervraag ten opzichte van de standaard parkeerbalans. Ten eerste, is er gecorrigeerd voor het type huishoudens dat gebruik kan maken van de te ontwikkelen woningen. De tweede correctie is gebaseerd op het aanbieden van een mobiliteitsconcept in de vorm van twee deelauto's (reductie op basis van één deelauto).

Tabel: parkeerbalans specifieke situatie

	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
starterswoning (koop)	9,6	4,8	4,8	8,6	7,7	9,6	5,8	7,7	6,7
bezoek koop	6,0	0,6	1,2	4,8	4,2	0,0	3,6	6,0	4,2
starterswoning (sociale huur)	4,0	2,0	2,0	3,6	3,2	4,0	2,4	3,2	2,8
bezoek sociale huur	3,0	0,3	0,6	2,4	2,1	0,0	1,8	3,0	2,1
deelauto	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
reductie deelauto	-5,0	-2,5	-2,5	-4,5	-4,0	-5,0	-3,0	-4,0	-3,5
parkeervraag	18,8	6,8	7,7	16,2	14,5	9,8	12,1	17,2	13,8
parkeeraanbod	*18,0*	*18,0*	*18,0*	*18,0*	*18,0*	*18,0*	*18,0*	*18,0*	*18,0*
overschot/tekort	**-1**	**11**	**10**	**2**	**3**	**8**	**6**	**1**	**4**

Uit de parkeerbalans is op te maken dat de planontwikkeling op basis van de specifieke doelgroep en in combinatie met het stallen van twee deelauto's op het maatgevend moment (zaterdagavond) een sluitende parkeerbalans heeft om de parkeervraag voor bewoners en bezoekers op eigen terrein op te lossen. Er is zelfs sprake van een overschot van één parkeerplaats op de zaterdagavond.
Eventueel is het nog een optie om alleen de bewoners op eigen terrein te laten parkeren en het deel van de bezoekers dat niet op het eigen terrein kan parkeren in de beschikbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte, zoals op het P&R terrein, of langs de Tetterodeweg. Tijdens de piekuren van de bezoekers (in de avonduren en in het weekend), is hier naar verwachting voldoende ruimte beschikbaar. Dit bleek ook uit de lage bezettingsgraad (<50%) tijdens de schouws. Tijdens de avonduren is de blauwe zone die geldt in de omgeving ook niet van kracht.

Verkeer
Functies genereren een bepaalde hoeveelheid verkeersbewegingen. De grootte van de verkeersgeneratie (optelling van het aankomende en vertrekkende verkeer) is per functie verschillend en afhankelijk van de omvang en het functioneren van de functie. Binnen deze studie is de verkeersgeneratie van de woningbouwontwikkeling bepaald met behulp van verkeersgeneratiekencijfers van het CROW.

De extra verkeersbewegingen van en naar de ontwikkellocatie dienen verkeersveilig te worden afgewikkeld op het omliggende wegennet. De ontwikkellocatie kan bereikt worden via de Tetterodeweg. De (verkeers)kwaliteit van dit wegvak is beoordeeld op basis van een schouw op locatie en het ontwerp.

De huidige verkeersintensiteit op de Tetterodeweg bedraagt circa 700 motorvoertuigen per etmaal en op de Bloemendaalseweg tussen de 4.000 en 5.000 motorvoertuigen per etmaal. De worst-case intensiteit op de Tetterodeweg ligt rond de 2.400 motorvoertuigen en op de Bloemendaalseweg iets boven de 5.000 motorvoertuigen per etmaal. Het P&R terrein herbergt 62 parkeerplaatsen die met een omwenteling van gemiddeld 3 verkeersbewegingen per parkeerplaats tot 190 verkeersbewegingen per etmaal genereert.
Op basis van de door Goudappel ontwikkelde Wegenscan is aan de hand van de kenmerken rondom de ontwikkellocatie bepaald wat de maximale capaciteit van de wegen rondom het plangebied is. De maximaal wenselijke intensiteit op de Tetterodeweg bedraagt 4.000 motorvoertuigen per etmaal op de ontsluiting van het parkeerterrein is dit maximaal 500 motorvoertuigen per etmaal.
Hetzelfde is ook gedaan voor de toegangsweg tot de P&R en ontwikkellocatie. De maximaal wenselijke intensiteit op de toegangsweg bedraagt 500 motorvoertuigen per etmaal. In de huidige situatie rijden alleen parkeerders van de P&R over deze weg. In de toekomst zullen daar ook bewoners en bezoekers van de ontwikkellocatie bijkomen. Voor beide wegen voldoet het huidige gebruik van deze wegen aan de capaciteit van de weg.

Verwachte verkeersgeneratie en toekomstige intensiteit
Op basis van het benodigd parkeeraanbod en de kencijfers verkeersgeneratie van het CROW heeft Goudappel de verwachte toekomstige verkeersintensiteit berekent. Het benodigd parkeeraanbod zonder dubbelgebruik van alle functies is vermenigvuldigt met de kencijfers verkeersgeneratie zoals in de uitgangspunten hierboven al vermeld. De resultaten hiervan zijn gepresenteerd in onderstaande tabel. Hierin is ook de verdeling van de verkeersintensiteit over de dag weergegeven.

functie	motorvoertuigen per weekdag etmaal	motorvoertuigen per werkdag etmaal	inkomend ochtend spits	uitgaand ochtend spits	inkomend avond spits	uitgaand avond spits
koop, appartement, goedkoop	67,2	74,6	0,7	5,3	5,4	1,3
huur, appartement, midden/goedkoop	22,2	24,6	0,2	1,8	1,8	0,4
deelauto's	21,3	23,7	0,2	1,7	1,7	0,4
totaal	**111**	**123**	**1**	**9**	**9**	**2**

De nieuwe planontwikkeling zorgt afgerond voor tussen 110 en 125 extra motorvoertuigen per werkdagetmaal. Tussen de 20 en 25 motorvoertuigbewegingen worden naar verwachting gegenereerd door de (elektrische) deelauto. Wanneer we dit voor de ontsluiting van het parkeerterrein en de Tetterodeweg boven op de bestaande verkeerintensiteiten zetten, blijven de aantallen onder de maximale grenswaarden. De afgerond 10 extra verkeersbewegingen in een 1-uurs spitsperioden, zullen minimaal van invloed zijn op de verkeersafwikkeling van het kruispunt Bloemendaalseweg – Tetterodeweg. Daarmee kan geconcludeerd worden dat de planontwikkeling qua verkeersintensiteiten en verkeersafwikkeling geen negatieve invloed heeft op het huidige verkeersnetwerk.

Toegang tot het plangebied
Belangrijk aandachtspunt voor de herontwikkeling is de toegang van nood- en hulpdiensten en bouwverkeer. De versmallingen op de toegangsweg zijn voor personenauto's geen probleem, maar voor een brandweerwagen of bouwverkeer kunnen hier problemen ontstaan. Door de smalle doorgang dienen nood- en hulpdiensten met voorzichtigheid de bocht om de hoek van het restaurant te maken om de locatie te bereiken. Voor het bouwverkeer heeft de ontwikkelaar aangeven dit middels een kraan vanaf de hoger gelegen Tetterodeweg aan te leveren. Het afval wordt ook via de bovenzijde van de Tetterodeweg opgehaald. Voor de brandweer zou dit ook een alternatief kunnen zijn, waarbij ze middels een trap met eventuele droge

blusleiding voorziening het plangebied kunnen bereiken. Dit zal wel afgestemd moeten worden met de nood- en hulpdiensten.

Fiets
Aan de westkant van het terrein komt een compacte afsluitbare fietsenstalling met ruimte voor 32 fietsen. Deze stalling wordt uitgevoerd met een groen dak.

4.12.3 Conclusie

De aspecten verkeer en parkeren vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.13 WATER

4.13.1 Algemeen

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is het doorlopen van de watertoets verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is, om in overleg tussen de initiatiefnemer en de waterbeheerder aandacht te besteden aan de waterhuishoudkundige aspecten, zodat de waterhuishoudkundige doelstellingen worden gewaarborgd. De uitgangspunten voor het watersysteem dienen op een juiste wijze in het plan te worden verwerkt.

4.13.2 Relatie tot ontwikkeling

Relevante beleidsstukken op het gebied van water zijn het Nationaal Waterplan, WB21, Nationaal Bestuursakkoord Water en de Europese Kaderrichtlijn Water. Belangrijkste gezamenlijke punt uit deze beleidsstukken is dat water een belangrijk sturend element is in de ruimtelijke ordening. Water legt een ruimteclaim op het landschap waaraan voldaan moet worden. De bekende drietrapsstrategieën zijn leidend:

- Vasthouden-bergen-afvoeren (waterkwantiteit);
- Voorkomen-scheiden-zuiveren (waterkwaliteit).

Daarnaast zijn het beleid van de gemeente Bloemendaal (Rioleringsplan Bloemendaal en Heemstede) en het Hoogheemraadschap van Rijnland (keur en uitvoeringsregels) van belang.

Doorwerking projectgebied
In het kader van de vergunningaanvraag is een watertoets uitgevoerd. De toets wordt hierna beknopt besproken.

Waterkwaliteit
Bij de totstandkoming van het project worden uitloogbare materialen, zoals lood, koper en zink, niet toegepast, zodat schoon hemelwater hier niet mee in aanraking kan komen. Zo heeft de ontwikkeling geen negatief effect op de (grond)waterkwaliteit ter plaatse.

Waterkwantiteit
Uit het beleid van het Hoogheemraadschap Rijnland vloeit voort, dat bij een toename van verharding met meer dan 500 m² ter compensatie extra waterberging moet worden aangelegd. Er is geen sprake van toegevoegd verhard oppervlak. De projectlocatie is in de huidige situatie volledig verhard. De huidige bebouwing op de projectlocatie wordt gesloopt en hierop wordt de beoogde bebouwing gebouwd.

Beschermde gebieden
De projectlocatie ligt niet binnen- of in de buurt van de beschermingszone van een waterkering.

Riolering

Het gemeentelijk rioleringsplan vereist, dat nieuwbouwontwikkelingen waterneutraal plaatsvinden en dat hemelwater en vuilwater separaat dienen te worden afgevoerd. Er wordt een gescheiden rioolstelsel aangelegd op de projectlocatie, waarbij het hemelwater wordt afgekoppeld van de riolering.

4.13.3 Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.14 (VORMVRIJE) M.E.R-BEOORDELING

4.14.1 Algemeen

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU-richtlijn m.e.r. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. In het Besluit m.e.r. bestaat een belangrijk onderscheid tussen bijlage C en bijlage D. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit bijlage C geldt een m.e.r.-plicht. In bijlage D staan de activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt: er moet beoordeeld worden of sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden, geldt alsnog een m.e.r.-plicht.

In bijlage D worden in kolom 2 drempelwaarden gegeven. Indien een ontwikkeling boven de drempelwaarden uitkomt, geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht. Op het moment dat een ontwikkeling genoemd staat in bijlage D, maar onder de drempelwaarden valt, dient te worden beoordeeld of sprake kan zijn van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze beoordeling vindt plaats middels de zogeheten 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Sinds 16 mei 2017 dient het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen teneinde vast te stellen of voor een ruimtelijke ontwikkeling kan worden volstaan met een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Hiertoe dient een aanmeldnotitie te worden opgesteld door de initiatiefnemer. Dit volgt uit de implementatie van artikel 1, vierde lid, onder a en b, van Richtlijn 2014/52/EU.

4.14.2 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling omvat de realisatie van 30 woningen. Een dergelijke ontwikkeling kan worden getypeerd als stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van het Besluit m.e.r. Een stedelijk ontwikkelingsproject staat genoemd in bijlage D, onderdeel D11.2 en is m.e.r.-beoordelingsplichtig wanneer het betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. Onderhavige ontwikkeling valt daarmee ruim onder de drempelwaarden. Er geldt geen directe m.e.r.-beoordelingsplicht, een vormvrije m.e.r.-beoordeling is wel noodzakelijk. Indien hieruit blijkt dat belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu niet kunnen worden uitgesloten, geldt alsnog een m.e.r.-beoordelingsplicht.

Ten behoeve van de ontwikkeling is een aanmeldnotitie opgesteld. De aanmeldnotitie met daarin opgenomen de vormvrije m.e.r.-beoordeling van 19 juli 2023 is toegevoegd aan de bijlagen bij voorliggende ruimtelijke onderbouwing. Geconcludeerd kan worden dat het project geen significant negatieve milieueffecten met zich meebrengt. Op basis van de aanmeldnotitie neemt het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbesluit.

5 BESCHRIJVING UITVOERBAARHEID

5.1 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het project wordt door initiatiefnemer uitgevoerd. De kosten in verband met de realisatie zijn voor rekening van initiatiefnemer. Er is geen aanleiding om aan de economische haalbaarheid van het plan te twijfelen.

Ten behoeve van de herontwikkeling van de gronden aan de Tetterodeweg 8-10 te Overveen is een overeenkomst gesloten tussen Gemeente Bloemendaal en initiatiefnemer. Hierin wordt overeengekomen dat op het moment er sprake is van planschade, voortvloeiend uit voorliggende planologische mutatie, deze schade in zijn geheel ten laste komt aan initiatiefnemer.

5.2 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

5.2.1 Participatie en vooroverleg

Omwonenden
Op 27 oktober 2021 is door initiatiefnemer een informatieavond georganiseerd om de eerste ideeën te presenteren. De signalen die vanuit de buurt zijn meegeven gingen over parkeren, bouwhoogte en groene afscherming.

De gemeenteraad heeft op 2 februari 2023 de concept Ontwikkelvisie Tetterodeweg vastgesteld.

Op basis van deze ontwikkelvisie is het ontwerp verder uitgewerkt en heeft op 13 juni 2023 een buurtbijeenkomst plaatsgevonden in het gemeentehuis van Bloemendaal. De omgeving is per brief uitgenodigd. Tijdens deze avond zijn de plannen gepresenteerd en kon input geleverd worden. Aandachtpunten waren de bouwhoogte, het woonprogramma, ontsluiting en parkeren, groenvoorzieningen en de bouwperiode. De bouwhoogte is met circa 6,6 meter een stuk lager dan dat de Ontwikkelvisie toestaat (10 meter). Er is uitvoerig onderzoek gedaan naar parkeren en verkeer en de ontsluiting voor auto's en hulpdiensten. De wens om groenblijvende afscherming is door de ontwikkelaar vertaald naar het landschapsontwerp. Er is een verslag gemaakt van deze avond die als bijlage terug te vinden is bij deze ruimtelijke onderbouwing.

Stakeholders
Met betrekking tot de ontwikkeling aan de Tetterodeweg 8-10, is er naast de omwonenden contact en overleg geweest met een aantal stakeholders. Het betreft hier Pro-rail, Staatsbosbeheer en NS.

Pro-rail
Omdat er naast het spoor gebouwd gaat worden, is met Pro-rail afgestemd dat het aanvragen van een vergunning noodzakelijk is. Inmiddels zijn er een aantal keer afstemmingsoverleg geweest tussen Pro-rail, ontwikkelaar en de architect. De architect zal de benodigde documenten aanleveren en invullen, zodat Pro-rail over kan gaan tot het verlenen van de vergunning.

Staatsbosbeheer
Het aangrenzende perceel is eigendom van Staatsbosbeheer. Daar de intentie er is een tijdelijke bouwweg te creëren via het perceel van Staatsbosbeheer, is de ontwikkelaar in contact getreden. Voor het gebruik van

deze tijdelijke bouwweg wordt door Staatsbosbeheer een overeenkomst opgesteld. Tevens zal de ontwikkelaar een kleine stukje grond (circa 52 m^2) van Staatsbosbeheer overnemen. Dit om de gebroken lijn op het perceel door te kunnen trekken zodat er een rechte hoek ontstaat.

NS
Daar er een erfdienstbaarheid gevestigd is om vanaf de Tetterodeweg, via het P+R terrein welke eigendom is van NS de ontwikkel locatie te bereiken, treed de ontwikkelaar ook regelmatig met NS in overleg om deze op de hoogte te houden van de stand van zaken.

5.2.2 Planologische procedure

Voor deze ontwikkeling wordt de uitgebreide planologische procedure doorlopen. Het is daarom in eerste instantie voor een ieder mogelijk door middel van een inspraakreactie of zienswijze te reageren op het ontwerpbesluit, dat gedurende zes weken ter inzage ligt. Vervolgens staat nog de gang naar de rechtbank en daarna de Raad van State open.

Met bovenstaande procedures wordt de maatschappelijke betrokkenheid afdoende gewaarborgd.

6 CONCLUSIE RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE INPASBAARHEID

De initiatiefnemer heeft als doel de huidige gronden aan de Tetterodeweg 8-10 te Overveen te herontwikkelen naar 30 woningen voor starters. Voor deze ontwikkeling dient een planologische procedure te worden doorlopen. De planologische procedure wordt aan de hand van een omgevingsvergunning doorlopen. Middels voorliggende rapportage is het project gemotiveerd aan relevante beleidskaders en omgevingsaspecten.

Tevens is de uitvoerbaarheid van het initiatief getoetst aan de diverse omgevingsaspecten en de bijbehorende regelgeving. Hieruit blijkt dat er geen belemmeringen zijn voor voorgenomen ontwikkeling. De ruimtelijke en functionele inpasbaarheid is daarmee gewaarborgd.