

Woningbouw Gildestraat

Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding en doel	4
1.2 Ligging Plangebied	4
1.3 Geldend bestemmingsplan	5
Hoofdstuk2 Planbeschrijving	6
2.1 Huidige situatie	6
2.2 Planbeschrijving	6
Hoofdstuk3 Beleidskader	10
3.1 Inleiding	10
3.2 Rijksbeleid	10
3.3 Provinciaal beleid	13
3.4 Regionaal beleid	14
3.5 Gemeentelijk beleid	14
3.6 Conclusie beleid	20
Hoofdstuk4 Milieu- en omgevingsaspecten	21
4.1 Inleiding	21
4.2 Bedrijven en milieuzonering	21
4.3 Besluit milieueffectrapportage	22
4.4 Verkeer en parkeren	23
4.5 Geluid	28
4.6 Luchtkwaliteit	33
4.7 Externe Veiligheid	34
4.8 Bodem	35
4.9 Water	36
4.10 Ecologie	43
4.11 Trillingshinder	45
4.12 Archeologie	46
4.13 Cultuurhistorie	46
Hoofdstuk5 Financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid	48
5.1 Financiële uitvoerbaarheid	48
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	48

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De aanleiding voor het opstellen van voorliggend bestemmingsplan is het voornemen van Woonstichting Langedijk, in samenwerking met de gemeente Dijk en Waard, om een perceel aan de Gildestraat in Heerhugowaard te ontwikkelen met maximaal 107 appartementen en een maatschappelijk steunpunt.

De gronden die voor 107 huurwoningen en een maatschappelijk steunpunt herontwikkeld worden, liggen in het deelgebied Gildestraat van het Stationskwartier Dijk en Waard. Voor dit deelgebied is vanaf zomer 2023 een integrale gebiedsontwikkeling in voorbereiding, conform het Masterplan Stationsgebied Dijk en Waard uit 2021. Gelet op de grote woningbehoefte en binnen de kaders van het Masterplan Stationsgebied Dijk en Waard wil de gemeente inzetten op woningbouw in het plangebied, in de directe nabijheid van het OV- knooppunt. Samen met De Scheg krijgt Dijk en Waard langs de N242 en het spoor de komende jaren een volledig nieuwe entree.

De voorgenomen ontwikkeling is niet passend binnen het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Met voorliggend bestemmingsplan wordt een nieuw ruimtelijk regime van kracht, waarmee de woningbouw binnen het plangebied planologisch mogelijk wordt gemaakt.

1.2 Ligging Plangebied

Het plangebied ligt ingeklemd tussen de spoorlijn Amsterdam - Heerhugowaard aan de zuidoostkant en de Gildestraat aan de noordwestkant. De begrenzing is op onderstaande afbeelding weergegeven.



Figuur 1-1: Ligging Plangebied (bron: Cyclomedia)

Aan de Gildestraat is verder ook een oogcentrum, een reclamebureau, een hypotheekadviesbureau en een restaurant/evenementcentrum gelegen.

1.3 Geldend bestemmingsplan

Voor het plangebied geldt momenteel het bestemmingsplan 'Stationsgebied', vastgesteld op 23 juni 2015. Ter plaatse van het plangebied geldt de enkelbestemming Agrarisch. Deze gronden zijn bestemd voor grondgebonden agrarische bedrijvigheid met daarbij behorende verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, kunstwerken, nutsvoorzieningen, water en terreinen.

De voorgenomen ontwikkeling is niet passend binnen het bestemmingsplan. Het geldende bestemmingsplan staat geen wonen toe. Zie hieronder een uitsnede van de verbeelding van het geldende bestemmingsplan.



Figuur 1-2: Een uitsnede van de verbeelding van bestemmingsplan Stationsgebied ter plaatse van het plangebied.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

Het plangebied is momenteel een met gras begroeid terrein. De gronden zijn in het huidige bestemmingsplan bestemd voor agrarisch gebruik. De gronden zijn al enige tijd in bezit van Woningstichting Langedijk. Dit heeft als gevolg dat het terrein enkel onderhouden wordt. Er vinden geen agrarische activiteiten plaats.

In figuur 2-1 is een luchtfoto van het terrein te zien.



Figuur 2-1: Luchtfoto van het plangebied

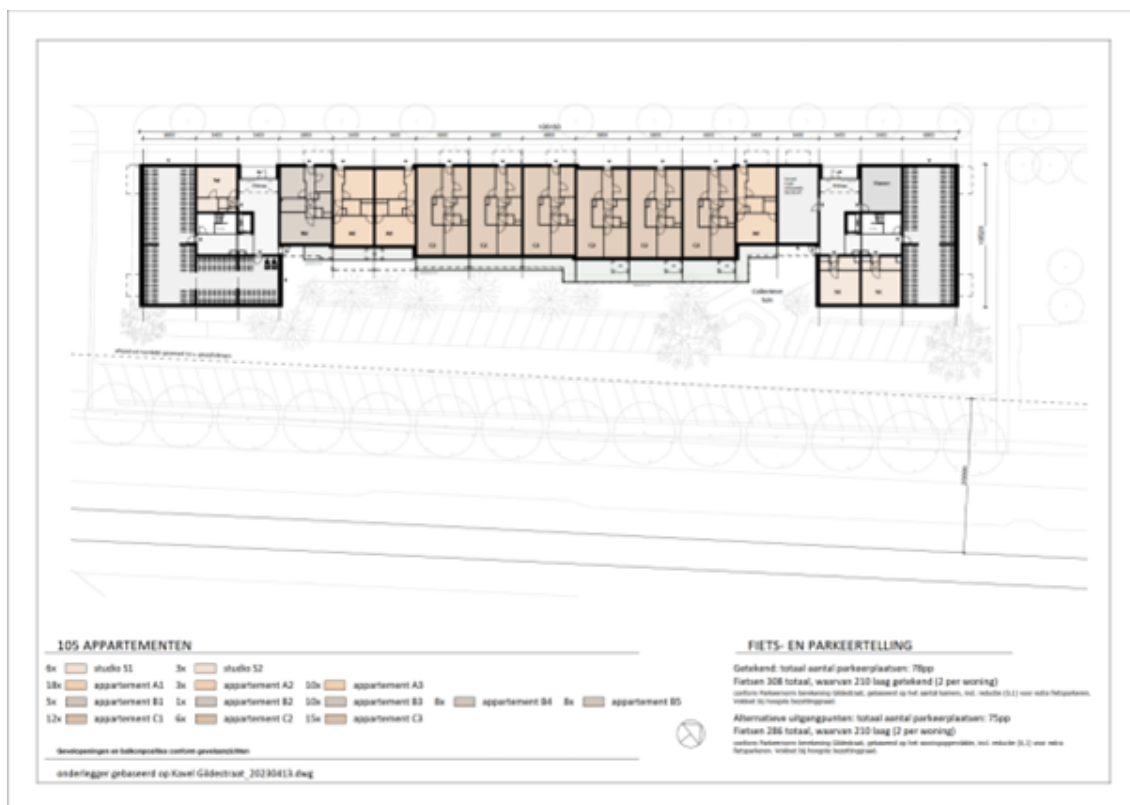
2.2 Planbeschrijving

Conform de strategie van uitnodigingsplanologie uit de vigerende Structuurvisie Stationspark Heerhugowaard (2011) en het Masterplan Stationsgebied Dijk en Waard (2021) kunnen de voorliggende gronden binnen het plangebied worden getransformeerd naar wonen. Tussen de gemeente Dijk en Waard en Woonstichting Langedijk zijn afspraken gemaakt om de betreffende gemeentelijke percelen in samenwerking met elkaar te ontwikkelen ten behoeve van sociale woningbouw.

Het plan bestaat uit de ontwikkeling van maximaal 107 sociale huur appartementen en een maatschappelijk steunpunt. De uitgangspunten voor het programma zijn als volgt:

Woningtype	Grootte in BVO	Aantal
1 kamer appartement	ca 30 m2	11
2 kamer appartement	ca 45-60 m2	63
3 kamer appartement	ca 75 m2	33
		107

Het betreft nog een globaal plan waarvan voorliggend bestemmingsplan de kaders schetst. Er is een verkavelingsstudie uitgevoerd waarbij bovenstaande aantallen woningen zijn bestudeerd. Een globale schets van het plan staat in de figuren hieronder.



Figuur 2-2: Concept-verkaveling Gildestraat



Figuur 2-3: Concept-doorsnede nieuwe gebouw



Figuur 2-4 Impressie nieuwe gebouw

De nieuwbouw zal bij voorkeur bestaan uit 1 blok met verschillende bouwhoogtes. Het parkeren zal op eigen terrein worden voorzien. De ontsluiting van het plan ligt direct aan de Gildestraat.

Het maatschappelijk steunpunt is bedoeld voor persoonlijke ondersteuning en

ontmoetingsactiviteiten voor bewoners van de wijk. Mensen kunnen daar terecht als ze vragen hebben over bijvoorbeeld geldzaken, brieven die men niet begrijpt, praktische ondersteuning nodig hebben, of simpelweg contact zoeken omdat men daar behoefte aan heeft. Omdat het voor de bewoners van het woongebouw en de wijk is (denk aan Vaanpark en toekomstige woningbouw), ontstaat er geen extra parkeerbehoefte. De oppervlakte is in de regels ook beperkt tot 50 m² bvo.

Zoals reeds benoemd is er nog geen formeel ontwerp voor het plan. Er zijn daarom in de verbeelding en de regels randvoorwaarden opgenomen waar het plan aan moet voldoen in de uitwerking.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de inhoud van het ruimtelijk relevante beleid op nationaal, regionaal en gemeentelijk schaalniveau. Dit beleid vormt het kader waarbinnen de ontwikkeling plaats dient te vinden.

Met betrekking tot het gemeentelijk beleid is van belang dat de gemeente Heerhugowaard per 1 januari 2022 met de gemeente Langedijk is gefuseerd tot de nieuwe gemeente Dijk en Waard. Het nog steeds geldende, ruimtelijke relevante beleid van de voormalige gemeente Heerhugowaard voor deze planontwikkeling is in paragraaf 3.5 omschreven.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 1 januari 2024 treedt de nieuwe Omgevingswet in werking. De Omgevingswet bundelt alle huidige wetten over de leefomgeving. Daarbij hoort ook één rijksvisie op de leefomgeving: de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). In de NOVI zijn de maatschappelijke opgaven samengevat in 4 prioriteiten:

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

Met betrekking tot 'sterke en gezonde steden en regio's' is in de NOVI aangegeven dat vooral in steden en stedelijke regio's nieuwe locaties nodig zijn voor wonen en werken. Het liefst binnen de bestaande stadsgrenzen, zodat de open ruimten tussen stedelijke regio's behouden blijven. Tegelijk streeft men naar een verbetering naar de leefbaarheid en klimaatbestendigheid in steden en dorpen. Schonere lucht, voldoende groen en water en genoeg publieke voorzieningen waar mensen kunnen bewegen (wandelen, fietsen, sporten, spelen), ontspannen en samenkomen.

Betekenis voor het project

Voorliggend bestemmingsplan sluit aan op het thema 'sterke en gezonde steden en regio's' uit de NOVI. Met het plan wordt invulling gegeven aan de aanwezige woningbehoefte. De gebouwen worden ingepast in een te versterken groenstructuur en de woningen zullen voldoen aan de huidige duurzaamheids-eisen.

3.2.2 Nationale Omgevingsvisie Extra (Novex)

Om meer invulling te geven aan de Nationale Omgevingsvisie wordt het programma NOVEX opgesteld. In dat programma werken alle overheden samen aan een plan voor de inrichting van Nederland. In de Novex staat de provinciale en gebiedsgerichte samenwerking centraal, evenals het versterken van de uitvoeringskracht. In december 2022 is er een startpakket gepubliceerd, deze bestaat uit de volgende drie onderdelen:

1. de vragen aan de provincies die voortvloeien uit de nationale programma's;
2. het proces om deze opgaven ruimtelijk te vertalen in elke provincie;
3. beoogde resultaat.

Momenteel zijn alle provincies bezig om de vragen uit het eerste onderdeel te beantwoorden. Dit leidt tot een ruimtelijk voorstel waarin de nationale en decentrale opgaven zijn opgenomen.

Vervolgens werken Rijk en provincie naar een ruimtelijk arrangement eind 2023. Daarin maken het Rijk en provincies wederkerige, bestuurlijke afspraken die nodig zijn om de voorstellen daadwerkelijk uit te voeren.

Betekenis voor het project

Momenteel vloeit er nog geen toetskader uit de Novex voor dit plan omdat er nog geen concrete afspraken zijn gemaakt.

3.2.3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

In artikel 3.1.6, lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording van de behoefte daarvan moet plaatsvinden. Deze ontwikkeling dient te worden getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Artikel 3.1.6, lid 2 Bro luidt:

“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.”

Betekenis voor het project

Bij het bouwen van woningen is er sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als er meer dan 11 woningen worden gerealiseerd. In dit plan worden maximaal 107 woningen mogelijk gemaakt. Er is daarom sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling en daarom moet er getoetst worden aan de ladder.

De voorgenomen woningbouw geeft invulling aan de aanwezige kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte. In paragraaf 3.4.1 en 3.4.2 is dit toegelicht.

De ladder schrijft voor dat bekeken moet worden of in de behoefte kan worden voorzien binnen bestaand stedelijk gebied (BSG). In artikel 1.1.1 onder h van het Bro is een nadere omschrijving van het begrip 'bestaand stedelijk gebied' vastgelegd. Als bestaand stedelijk gebied wordt aangemerkt: 'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'. Het plangebied heeft een agrarische bestemming en heeft geen stedelijke functie. Echter, de kenmerken van de locatie kunnen aanleiding zijn om deze gronden toch als bestaand stedelijk gebied aan te merken. De agrarische bestemming wordt aan alle zijden begrensd door stedelijke functies (parkeerterrein voor het oogcentrum, het oogcentrum zelf, infrastructuur in de vorm van het spoor, de Gildestraat en de kantoorfunctie van Anytime). De Gildestraat biedt tevens ontsluitingsmogelijkheden voor het westelijk gelegen plangebied van De Scheg waar 345 woningen zijn gepland. Het grotere gebied waar voorliggend plangebied onderdeel van is wordt volledig omgevormd tot een woon-werkgebied. Het huidige gebruik is niet meer agrarisch en aangezien het eigendom van de agrarische gronden bij de woningcorporatie ligt, is agrarisch gebruik niet meer waarschijnlijk. Er is voor deze locatie gekozen omdat andere binnenstedelijke locaties reeds worden herontwikkeld of niet beschikbaar zijn.

Het plan voldoet aan de Ladder voor duurzame verstedelijking en is daarmee gebaseerd op zorgvuldig ruimtegebruik.

3.2.4 Nationaal Waterbeleid

Europese Kaderrichtlijn Water

Sinds december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht. De belangrijkste doelstelling is het geven van een kader voor het beheer van oppervlaktewater en grondwater op basis van stroomgebieden en stroomgebiedsdistricten. De richtlijn wil het duurzaam gebruik van water bevorderen en de gevolgen van overstroming en droogte beperken. Daarnaast wil de richtlijn

de aan water gebonden natuur beschermen en verbeteren met als uitgangspunt een goede ecologische toestand van het water.

De Commissie Waterbeheer 21e eeuw heeft onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden om Nederland ook in de toekomst veilig en leefbaar te houden. De adviezen van de commissie staan in het rapport 'Waterbeleid voor de 21e eeuw'. De belangrijkste aanbevelingen waren: anticiperen in plaats van reageren, meer ruimte naast techniek en 'vasthouden-bergen-afvoeren'.

Naar aanleiding van de aanbevelingen van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw, heeft het kabinet zijn standpunt bepaald in de nota 'Anders omgaan met water' (2000). Deze Nota benadrukt dat het antwoord op de problemen niet alleen ligt in technische oplossingen, maar vooral ook in het ruimte geven aan water (flexibel peilbeheer en ruimtelijke maatregelen in de vorm van calamiteitenberging, piekberging en voorraadbeheer, etc.). Daarnaast moet meer gebruik worden gemaakt van de mogelijkheid om water vast te houden. Als meer water vasthouden niet zomaar gaat, moeten er voorzieningen worden aangelegd om tijdelijk water te bergen. Pas als deze twee mogelijkheden, vasthouden en bergen, zijn gebruikt mag het overtollige water worden afgevoerd.

Nota "Anders omgaan met water, Waterbeleid in de 21e eeuw"

Met de nota Anders omgaan met water, Waterbeleid in de 21e eeuw wil het Rijk een ander waterbeleid realiseren. Er moet geanticipeerd worden op een stijgende zeespiegel, een stijgende rivierafvoer, bodemdaling en een toename van de neerslag. Nieuwe ruimtelijke besluiten mogen de problematiek van veiligheid en wateroverlast niet ongemerkt vergroten. Bij nieuwe ruimtelijke besluiten moeten de gevolgen voor veiligheid en wateroverlast expliciet in beeld worden gebracht.

De nota geeft twee drietrapsstrategieën als uitgangspunten. Voor waterkwantiteit bestaat die uit vasthouden, bergen en afvoeren. Voor waterkwaliteit is het schoonhouden, scheiden en zuiveren. Deze strategieën vertalen zich voor het stedelijk gebied in aandachtspunten als: meer ruimte voor water, relatie tussen het stedelijk water en het water in het omliggende gebied, vergroting van het waterbergend vermogen met name in de stadsranden, verbetering van de waterkwaliteit, vergroting van de belevingswaarde van water, en kansen voor natuur en recreatie in en rondom stedelijk water.

Nationaal Water Programma 2022-2027

In het Nationaal Water Programma 2022-2027 (NWP) beschrijft de Rijksoverheid de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en de uitvoering ervan in de rijkswateren en -vaarwegen. Dit staat in één programma waarmee de Rijksoverheid anticipeert op de inwerkingtreding van de Omgevingswet.

Het NWP beschrijft de nationale beleids- en beheerdoelen op het gebied van klimaatadaptatie, waterveiligheid, zoetwater & waterverdeling, waterkwaliteit & natuur, scheepvaart, en de functies van de rijkswateren. Het NWP geeft een overzicht van de ontwikkelingen binnen het waterdomein en legt nieuw ontwikkeld beleid vast voor de periode 2022 – 2027. Uitgangspunt is schoon, veilig en voldoende water dat klimaatadaptief en toekomstbestendig is

Betekenis voor het project

Onderdeel van het bestemmingsplan is de watertoets. In de watertoets is aangegeven wat de gevolgen van het plan zijn voor de waterhuishouding en op welke wijze water (regen-, afval- en oppervlaktewater) wordt ingepast in het plan. De watertoets wordt afgestemd met de betreffende waterbeheerder.

Het plan leidt tot het toename van het verhard oppervlak. In paragraaf 4.9 wordt hier nader op ingegaan.

3.2.5 Ontwerp-tracébesluit van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) Alkmaar - Amsterdam

Binnen afzienbare tijd wordt gestart met de realisatie van de aanpassingen op het tracé tussen Alkmaar/Heerhugowaard en Amsterdam. Tevens is ten noordoosten van Heerhugowaard op het bedrijventerrein de Vaandel een opstel terrein voor treinstellen gepland. Deze aanpassingen zijn onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). De geplande wijzigingen aan het spoor zijn in het ontwerp-tracébesluit van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) Alkmaar – Amsterdam op 3 maart 2021 gepubliceerd. Verwacht wordt dat het definitieve tracébesluit binnenkort wordt vastgesteld.

Betekenis voor het project

In het akoestisch onderzoek (zie Bijlage 4) en het trillingsonderzoek (zie Bijlage 12) is rekening gehouden met de aanpassingen op en nabij het tracé die zijn opgenomen in het ontwerp-tracébesluit.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 en Omgevingsverordening NH2020

Op 19 november 2018 hebben de Provinciale Staten van Noord-Holland de Omgevingsvisie NH2050 vastgesteld. Hierin staat de visie op de fysieke leefomgeving beschreven. De leidende hoofddoelstelling in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een gezonde en veilige leefomgeving, die goed is voor mens, plant én dier, is een voorwaarde voor een goed economisch vestigingsklimaat. Tegelijkertijd is duurzame economische ontwikkeling een voorwaarde voor het kunnen investeren in een prettige leefomgeving. De provincie wil dat de kwalitatieve en kwantitatieve vraag en aanbod van werk- en woonlocaties met elkaar in overeenstemming zijn en streeft naar behoud en versterking van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en cultuurhistorie.

Het beleid van de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 is, voor zover het een bindende werking moet hebben, neergelegd in de Omgevingsverordening NH2020 zoals vastgesteld op 22 oktober 2020.

Betekenis voor het project

Hieronder zijn de artikelen uit de Omgevingsverordening NH2020 toegelicht die voor het onderhavige bestemmingsplan relevant zijn.

Artikel 6.3 Nieuwe stedelijke ontwikkelingen

In artikel 6.3 is bepaald dat een bestemmingsplan uitsluitend kan voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. De gemeenten in de regio Alkmaar hebben een regionale woningprogrammering opgesteld. Deze wordt enkele malen per jaar geactualiseerd. Het project Gildestraat is met 90 woningen opgenomen in deze programmering. Er dient voor 17 woningen nog regionale afstemming plaats te vinden. Aangezien alle woningen die hier gerealiseerd worden in de sociale sector vallen, zal regionale afstemming geen probleem vormen.

Artikel 6.62: Klimaatadaptatie

Op grond van artikel 6.62 dient de toelichting van een ruimtelijk plan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving te bevatten van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. Deze beschrijving dient in te gaan op het risico op wateroverlast, overstroming, hitte en droogte en de maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om deze risico's te voorkomen of te beperken en de afweging die daarbij is gemaakt. Ten behoeve van de beschrijving is overleg met in ieder geval het waterschap in wiens beheergebied de ontwikkeling plaatsvindt noodzakelijk. In de watertoets die is beschreven in paragraaf 4.9 is hier invulling aan gegeven.

3.4 Regionaal beleid

3.4.1 Woonagenda 2020-2050

In april 2020 is de Woonagenda provincie Noord-Holland 2020-2025 vastgesteld. Doelstelling van de woonagenda is dat de provincie Noord-Holland wil zorgen voor voldoende betaalbare, duurzame en toekomstbestendige woningen voor alle doelgroepen. De speerpunten van het provinciale woonbeleid zijn een woning voor iedereen, productie op peil: aanjagen woningbouwproductie, gezond, duurzaam en toekomstbestendig wonen in een aantrekkelijke provincie en een kwalitatief, betaalbaar en divers woningaanbod. Deze speerpunten zijn vertaald in de Regionale Actieprogramma's.

Betekenis voor het project

Met het plan wordt een bijdrage geleverd aan de vraag naar sociale woningen in verschillende omvang. In paragraaf 3.4.2 is nader ingegaan op de het regionaal Woonakkoord.

3.4.2 Woonakkoord regio Alkmaar

In de Woonagenda 2020-2025 van de provincie Noord-Holland is bepaald dat de regio's samen met de provincie Woonakkoorden opstellen. Hierin zijn afspraken over woningbouw, nieuwbouw en een overzicht van woningbouwplannen in het landelijk gebied opgenomen. Het Woonakkoord is de opvolger van het Regionaal Actieprogramma (RAP). De regio Alkmaar, waar de gemeente Dijk en Waard onderdeel van uit maakt, ziet het Woonakkoord als een goede basis om de woningbouw versneld te realiseren. Het akkoord biedt een actuele en krachtige impuls en inspiratie voor lokale woonvisies en prestatieafspraken, maar heeft zelf niet die status. Het Woonakkoord zet in op het toevoegen van minimaal 2.000 woningen per jaar binnen de regio tot 2030.

De regio Alkmaar zet in op binnenstedelijk bouwen. Er wordt prioriteit gegeven aan de ontwikkeling van woningen op inbreidingslocaties, nabij OV-knooppunten en in de nabijheid van andere voorzieningen. In de Regio Alkmaar is ruimte om een deel van de benodigde nieuwbouwpoging van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) op te vangen door aanvullende woonmilieus en productmarktcombinaties te realiseren. De regio bouwt niet meer woningen dan nodig is voor de woningbehoefte, maar zoekt wel naar flexibiliteit waar dat leidt tot een grotere vraaggerichtheid van de nieuwbouw.

Betekenis voor het project

Het plan sluit aan bij de afspraken die de regio zijn gemaakt met betrekking tot de realisatie van een divers woningaanbod. Op grond van de actuele behoefteprognose en de aanwezige plancapaciteit, wordt geconcludeerd dat er voldoende kwantitatieve behoefte is. Tevens wordt invulling gegeven aan de kwalitatieve behoefte vanwege volledige realisatie in de sociale sector.

3.5 Gemeentelijk beleid

3.5.1 Omgevingsvisie Heerhugowaard

De gemeenteraad van de gemeente Heerhugowaard heeft op 26 oktober 2021 de Omgevingsvisie vastgesteld. De omgevingsvisie richt zich op negen speerpunten:

1. een veilige en gezonde leefomgeving
2. een goede woonplek en woonomgeving voor iedereen
3. een omgeving die uitnodigt tot contact en zorg voor elkaar
4. goede omstandigheden voor scholing, werk en ondernemen
5. ontwikkelingen die onze identiteit versterken
6. voorbereiding op de gevolgen van klimaatverandering
7. een CO2-neutrale gemeente
8. een goed leefgebied voor veel verschillende planten en dieren

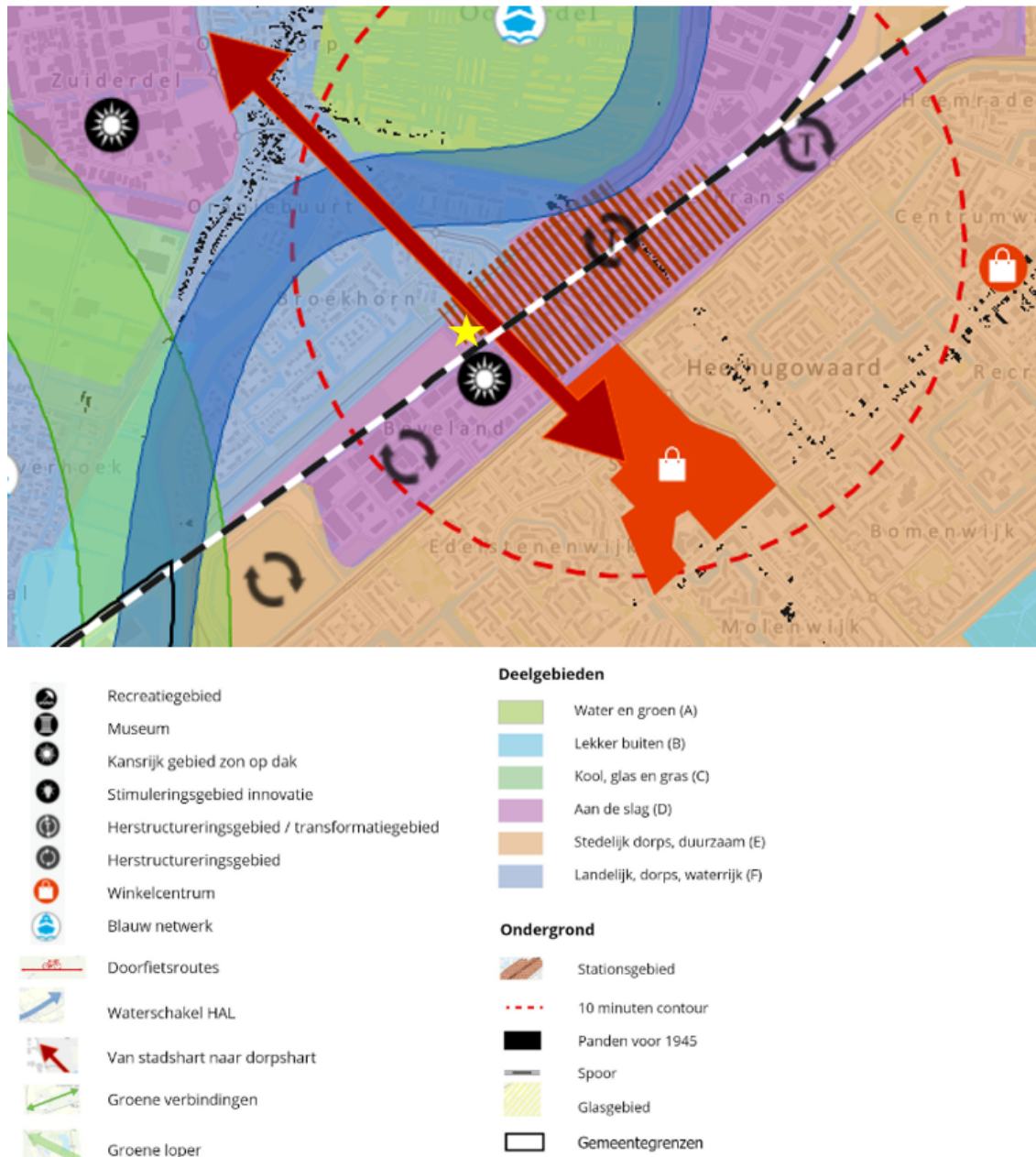
9. een krachtige plek binnen de regio en de wijde omgeving.

Bij de Omgevingsvisie hoort tevens een visiekaart waarbij sommige speerpunten gelden voor een specifiek gebied. Deze gebieden zijn aangewezen op de visiekaart.

De visiekaart laat zien welke ontwikkelingen of plekken een belangrijke rol hebben bij het oppakken van vraagstukken uit de omgevingsvisie de komende jaren.

Het gaat hierbij om de fysieke leefomgeving en kent een ruimtelijke en ook sociale invulling. De kaart is ter aanvulling op de tekst van de omgevingsvisie.

In figuur 3-2 is een uitsnede van de visiekaart te zien. Het plangebied is daarbij met een gele ster aangegeven.



Figuur 3-2: Visiekaart van de Omgevingsvisie Heerhugowaard. Het plangebied is bij benadering met een gele ster aangegeven.

Betekenis voor het project

Het plangebied is in de visiekaart gelegen in het deelgebied 'aan de slag' en in het Stationsgebied. Voor het Stationsgebied is een masterplan en een structuurvisie opgesteld, zie paragrafen 3.5.2 en 3.5.3.

Het voorliggende plan is vanwege de ligging in de ontwikkellocaties in lijn met de omgevingsvisie van de gemeente Heerhugowaard.

3.5.2 Masterplan Stationsgebied Dijk en Waard

Heerhugowaard wil een vitale stad zijn, waar het prettig wonen, werken, ondernemen, opgroeien, studeren en verblijven is. In het gemeentelijk economisch beleid wordt een 'gezonde economische positie' voor de gemeente nagestreefd. Om zo'n stad te worden, zal Heerhugowaard zich verder moeten ontwikkelen tot een stedelijk knooppunt: een volwaardig, meer complete stad in de regio, een prettige plek om groen-stedelijk te wonen en een belangrijk voorzieningencentrum. Ruimtelijke ontwikkelingen rondom het OV-knooppunt hebben in dat kader prioriteit gekregen. Goede verbindingen zijn voorts van belang voor de attractiviteit van het woonklimaat in Heerhugowaard en directe omgeving, en vormen de randvoorwaarde voor het bereikbaar houden van werk en voorzieningen, ook voor bezoekers van de regio.

In 2016 is de ontwikkeling van het Stationsgebied opgenomen en vastgelegd in de raadsstrategie voor 'de Economische Boulevard', de transformatiezone die vanwege de 1.200 meter cirkel vanaf het NS-station ook in 'Maak Plaats!' is opgenomen. Vanuit een breed ingestoken participatieproces met ondernemers heeft de gemeenteraad de verbinding tussen de drie verschillende gebieden Beveland, Stationsgebied en De Frans benoemd. Het kloppend hart daarin is het OV-knooppunt. In 2016 is na de raadsstrategie voor de Boulevard ook de ontwikkelingsstrategie voor het Stationsgebied vastgelegd. Daarmee kiest de gemeente nogmaals voor binnenstedelijk ontwikkelen en de bewuste keuze om te starten met de ontwikkeling van het knooppunt middels een aantal concrete activiteiten. Een masterplan is een nadere uitwerking van de hiervoor genoemde structuurvisie.

Het Stationsgebied van Heerhugowaard wordt ontwikkeld als het hart van Dijk en Waard. Met de structuurvisie uit 2011 als basis, is in 2020 het Masterplan Stationsgebied Dijk en Waard vastgesteld. Het is het meest actuele raads kader voor een Dijk en Waardse OV-knooppuntontwikkeling aan De Zaancorridor. Op basis van het masterplan wordt er gewerkt aan een hart waar wonen, werken en recreëren gecombineerd worden met gezondheid- en onderwijsvoorzieningen, in een prettige en veilige omgeving voor iedereen. Het masterplan zet hoogwaardige architectuur, innovatieve zorg, ontmoeting en bedrijvigheid voorop. De grote ontwikkel- en transformatiegebieden in het Stationsgebied Dijk en Waard zijn de Industriestraat e.o. en de Gildestraat. Ze lopen logischerwijs in elkaar over.

De Industriestraat en Gildestraat zijn als eerste straten conform masterplan opgefrist met onder andere nieuw groen en gebakken klinkers. De rijweg wordt geflankeerd door fraaie bloemenbermen met een wandel- en fietspad. Voor de materialen is al vooruitgekeken naar de herinrichting van de rest van de openbare ruimte in het Stationsgebied en een relatie gezocht met het Stadshart. Op die manier wordt de samenhang van de openbare ruimte in het hart van Dijk en Waard geborgd. Het wordt een flinke kwaliteitsimpuls, stapsgewijs uitgevoerd. Nu de komende jaren de omgeving geleidelijk transformeert en intensiveert met meer woningen, kunnen de Industriestraat en Gildestraat verder vergroenen. Beide straten zijn met een verkeersbesluit in de toekomst geschikt te maken om in te richten als 30 km/u weg. De hernieuwde Zuidtangent is de komende jaren bovendien in aanleg en maakt het voor langzaam verkeer mogelijk om ongelijkvloers te kruisen. De hoofdontsluiting van de Gildestraat en Industriestraat e.o. voor het autoverkeer wordt met de hernieuwde Zuidtangent toekomstvast ingericht. Meer specifiek geldt voor de Gildestraat (blz 67 e.v. Masterplan Stationsgebied Dijk en Waard, 2020) dat het de oprijlaan moet worden naar de drie woongebouwen op De Scheg (Het Vaanpark). Het beeld voor de Gildestraat is dat deze wordt begeleid door een afwisselende bebouwingsrand en een robuuste groenstructuur van bomen en bermen met bloemrijke beplanting. De Gildestraat wordt zo stap voor stap een gemengd gebied met wonen, werken en voorzieningen zoals het hotel. Het Oogcentrum Noordholland is al gerealiseerd, een opvallend gebouw. Met voorliggend

bestemmingsplan en het in voorbereiding zijnde bouwplan van Woonstichting Langedijk wordt nu ook de in het masterplan gewenste woningbouw mogelijk gemaakt. In het bouwplan is aandacht voor het belangrijke thema 'ontmoeting' in de openbare ruimte en in de gebouwen in het Stationsgebied. Onder andere een ontmoetingsruimte in de plint van het woongebouw, een fraaie herkenbare entree, woningen langs de groene berm en het voetpad en een openbare en private ruimte die in elkaar over lopen dragen daar aan bij.

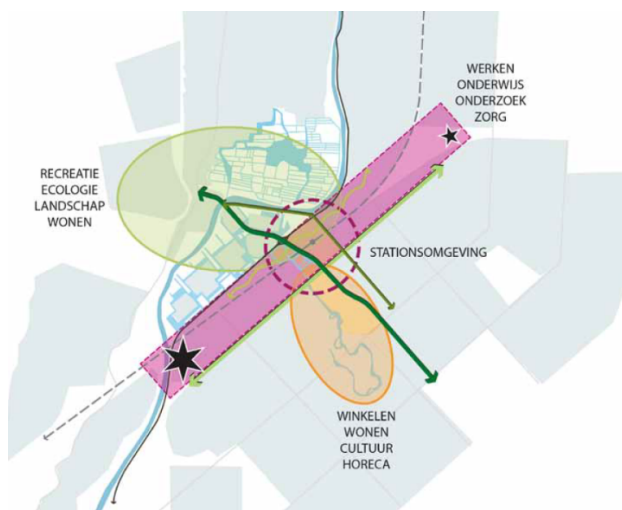
Betekenis voor het project

De beoogde ontwikkeling is in lijn met het masterplan. Het initiatief met stedelijk wonen, ruimte voor ontmoeten en parkeervoorzieningen ligt vlak bij het station en past goed binnen de ambities van het Masterplan. Het draagt bij aan het gewenste stedelijk ontwikkelen rondom het OV-knooppunt.

3.5.3 Structuurvisie Stationsgebied Heerhugowaard

In 2012 is een nadere visie op het Stationsgebied van Heerhugowaard geschreven. Het Stationsgebied van Heerhugowaard is naast het ontwikkelende stadshart een belangrijke plek voor de stad en voor de regio. Op provinciaal niveau is het gebied al aangewezen als belangrijke vervoersknoop en vestigingslocatie voor hoogwaardige werkgelegenheid, wonen, onderwijs en zorg.

Het Stationsgebied vormt een aantrekkelijke en voor de hand liggende entree van de stad, het stadshart en het noordoostelijke deel van de regio Alkmaar. In die rol heeft het nadrukkelijk ook een functie voor Langedijk, de Broekhornpolder en het Oosterdelgebied.



Figuur 3-3: Stationsgebied als entree voor de stad en omgeving

In de structuurvisie is de ambitie vastgelegd om het Stationsgebied te laten transformeren tot een hoogwaardige entree en een dynamisch, stedelijk gebied. Met de opwaardering van het Stationsgebied ontstaat dan een stedelijk gebied, dat complementair en versterkend is ten opzichte van het Stadshart en daarmee uniek in de Regio Alkmaar. Een stedelijk gebied met een zeer goede bereikbaarheid voor zowel auto, openbaar vervoer als langzaam verkeer en met een levendige mix van wonen, werken, recreëren en reizen. Een OV-knooppunt, waarmee ook de directe omgeving wordt ontsloten en bereikbaar wordt gemaakt voor bezoekers. De opgave voor de toekomstige opwaardering en transformatie van het Stationsgebied is driedelig:

- het duurzaam oplossen van de verkeersknoop;
- het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte;
- het toevoegen en intensiveren van stedelijke functies.

Als leidraad voor de geleidelijke ontwikkeling en opwaardering van het Stationsgebied vormen vijf kernkwaliteiten uit de structuurvisie samen het verleidelijke toekomstperspectief:

- een vanzelfsprekende spil in de stad en regio;
- een soepel verkeersknooppunt;

- een hoogwaardig stationspark als aangename verblijfsruimte en nieuwe entree;
- een belangrijk sluitstuk in de transformatie naar een completere stad;
- een nieuwe stap in het verduurzamen van de gemeente.

In de visie wordt de landschapszijde van het spoor benoemd als een gebied waar mogelijkheden liggen voor verdere intensivering en functionele transformatie. Het gebied moet stap voor stap transformeren en zowel ruimtelijke en functioneel meer relatie krijgen met het Stationsgebied. Het plangebied ligt binnen deze landschapszijde en is daarmee in overeenstemming met de Structuurvisie Stationsgebied Heerhugowaard.

3.5.4 Woonvisie Heerhugowaard 2018-2050

In de Woonvisie Heerhugowaard 2018-2050 is aangegeven dat de gemeente staat voor een trendbreuk met het woonbeleid van de afgelopen decennia. De laatste uitbreidingsgebieden zijn gepland, waarna er enkel nog binnen de stadsgrenzen dichter gebouwd zal worden om te voldoen aan de bevolkingsgroei. In combinatie met de landelijke ontwikkelingen op het gebied van aardgasvrij wonen, het invoeren van de Omgevingsvisie en het vergrijzen van de bevolking vraagt dit een andere manier van kijken naar woningbouw.

De woonvisie bestaat uit drie delen: trends, ambities en beschrijving deelgebieden. Opvallende zaken zijn dat bijna 80% van de inwoners van de voormalige gemeente Heerhugowaard tevreden is met het wonen in deze gemeente. Ook zal het aantal ouderen ouder dan 65 en 75 toenemen, neemt het aantal eenpersoonshuishoudens toe en staan er mogelijk teveel eengezinswoningen in de gemeente. De cijfers zijn deels gebaseerd op de woontest, een breed uitgezette enquête onder de inwoners.

Om de regio en de gemeente economisch vitaal te houden is het van belang dat de beroepsbevolking op peil blijft. Deze mensen moeten een plek hebben om te wonen en ook de bereikbaarheid vanuit de Metropoolregio Amsterdam draagt bij aan de aantrekkelijkheid van Heerhugowaard. Al deze ambities hebben invloed op elkaar en vormen een beeld van waar de gemeente heen wil op termijn.

Heerhugowaard heeft op verschillende thema's al de nodige ambities vastgesteld die samenhangen met of gevolgen hebben voor de woonvisie. Dat zijn ambities die invloed hebben op het woonbeleid. Daarnaast zijn er al verschillende visies en plannen vastgesteld voor onder meer het Stationsgebied, de boulevard en de bereikbaarheid van de wijken in Heerhugowaard. De ambities met betrekking tot wonen zijn verdeeld over de volgende thema's:

- Duurzaam wonen
- Fysiek domein
- Sociaal domein
- Economisch domein

Betekenis voor het project

Met het voorliggende plan wordt een bijdrage geleverd aan het behalen van de ambities uit de woonvisie. Het heeft hierbij voornamelijk raakvlakken met duurzaam wonen en het fysiek domein. De woningen worden gasloos en duurzaam gebouwd, conform de eisen van het Bouwbesluit en BENG (bijna energieneutraal). Daarnaast wordt aangesloten bij de ambitie om binnenstedelijk bouwen voorrang te geven. Bovendien worden er betaalbare woningen gerealiseerd. De behoefte aan sociale woningen komt uitdrukkelijk terug in de woonvisie. Er wordt geconcludeerd dat het plan in lijn is met de woonvisie.

3.5.5 Omgevingsprogramma Mobiliteit 2021

Voor de gemeente Dijk en Waard is in lijn met de Omgevingswet het Omgevingsprogramma Mobiliteit 2021 opgesteld. Bij het opstellen van het Omgevingsprogramma is aangesloten op de raadsagenda Heerhugowaard en het bestuursakkoord Langedijk. Het Omgevingsprogramma continueert wat reeds goed gaat en brengt op onderdelen accentverschillen aan.

Een Omgevingsprogramma volgt uit een Omgevingsvisie waarin ambities geformuleerd zijn. Het Omgevingsprogramma is uitvoeringsgericht en bevat concrete maatregelen om doelen te realiseren, effecten te monitoren en waar nodig bij te sturen. In het programma zijn de volgende mobiliteitsdoelen geformuleerd:

- I. De gemeente Dijk en Waard heeft als doel een bereikbare, duurzame, veilige en leefbare gemeente te zijn. De gemeente zet hierbij meer dan voorheen in op lopen, fietsen en duurzame mobiliteit. Nadrukkelijk wordt niet gekozen voor een compleet nieuwe insteek: wat goed gaat wordt gecontinueerd. Op onderdelen worden wijzigingen aangebracht.
- II. De gemeente blijft zich de komende jaren inzetten op verbetering van de multimodale bereikbaarheid van de gemeente voor inwoners, werknemers en bezoekers. Een inrichting van de openbare ruimte die gericht is op veilig bewegen en verblijven vormt de kern van het mobiliteitsbeleid. Daarbij geldt dat voorzieningen bereikbaar moeten zijn en blijven. De focus ligt hierbij meer dan voorheen op lopen en fietsen. Tegelijkertijd zorgt de gemeente voor goede auto-ontsluitingen, waarmee wordt bijgedragen aan de aantrekkelijkheid van de gemeente voor inwoners, ondernemers en toeristen.

Voornoemde mobiliteitsdoelen zijn in het Omgevingsprogramma uitgewerkt tot de volgende maatregelen:

- Veilige en duurzame bereikbaarheid: het nemen van maatregelen zodat binnenwijkse en binnenstedelijke verplaatsingen vooral te voet, met de fiets of het openbaar vervoer kunnen worden gemaakt. Tevens wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van bedrijventerreinen en voorzieningen, logistiek verkeer en de bereikbaarheid van de regio.
- Veilige en gezonde woonomgeving: hierbij gaat het om de mate waarin alle mogelijke inwoners samen kunnen functioneren met verkeer. De openbare ruimte moet levensloopbestendig zijn. Een levensloopbestendige wijk is een wijk waarin bewoners zich goed kunnen verplaatsen, zonder onnodige hindernissen tegen te komen. Dit leidt tot maatregelen ten aanzien van het wandelnetwerk, het fietsnetwerk, de inrichting van de openbare ruimte, parkeren (en oplaadvoorzieningen), het collectief openbaar vervoer en de stadslogistiek (waaronder pakketbezorging).
- Levendig Stationsgebied en Stadshart: het Stadshart van Heerhugowaard heeft zich de afgelopen 15 jaar sterk ontwikkeld. Ook in het Stationsgebied gaat de komende jaren veel veranderen. Het doel is om een nieuw stedelijk gebied te ontwikkelen, gevormd door het Stadshart en het Stationsgebied, dat gericht is op doelgroepen die zich qua wonen en werken richten op de nabijheid van openbaar vervoer en voorzieningen (minder auto-afhankelijk): compact, intensief, aantrekkelijk en met veel aandacht voor de kwaliteit van gebouwen en (groene) inrichting van de buitenruimte. Daarbij is vooral behoefte aan functies die gebruik maken van het openbaar vervoer, zoals stedelijk wonen, onderwijs, zorg en kennisintensieve bedrijvigheid. Maatregelen voor het Stationsgebied zijn uitgewerkt in het Masterplan Stationsgebied, zie paragraaf 3.5.2
- Goede omstandigheden voor werk en ondernemen: in 2020 is een visie op retail- en werklocaties in Dijk en Waard opgesteld. De gemeente kent veel verschillende werkmilieus, waaronder hoogwaardige, functionele, lokaal gerichte en regionaal gerichte werklocaties. Goede doorstroming op het provinciaal wegennet is essentieel. Tevens wordt ingezet op scheiding van langzaam en snelverkeer. Het gemeentelijk fietsnetwerk wordt opgewaardeerd, in combinatie met doorfietsroutes, als alternatief voor het OV en autoverkeer.
- Aansluiting op de regio en wijde omgeving: doorgaand autoverkeer wordt, in afstemming met de provincie, via het regionaal wegennet geleid, daarnaast wordt ingezet op de doorfietsroute Heerhugowaard-Alkmaar, ter aansluiting op het openbaar vervoer waarmee de fiets de mobiliteitsgroei voor een deel kan opvangen. Via de Regio Alkmaar wordt ingezet op versterking en versnelling van de treinverbindingen naar de MRA.

Recreatieve kwaliteiten benutten: kwaliteiten zijn onder andere Het Duizend Eilandenrijk (Oosterdel), het lint met haar monumenten en karakteristieke gebouwen, het museum Broeker Veiling en de haven van Broek op Langedijk, Park- en Strand van Luna, Waarderbos, het museum Het Oude Gemaal in Heerhugowaard en recreatiegebied het Geestmerambacht in Koedijk. Het Stationsgebied wordt op termijn met aantrekkelijke fiets- en wandelroutes verknoopt met de

omgeving. Daarnaast ligt er in de bereikbaarheidsopgave van recreatiegebieden een relatie met het intern fietsnetwerk en de doorfietsroutes

Betekenis voor het project

Het voorliggende project maakt onderdeel uit van de transformatie van het Stationsgebied. In overleg met de gemeente is op basis van het programma een parkeerbalans opgesteld die past bij een ontwikkeling in de nabijheid van een OV-knooppunt en de mobiliteitsambities die daarbij horen.

Verder is het plangebied vanwege de ligging nabij het NS-station (400 meter van het station) uitstekend te voet, per fiets en met het openbaar vervoer te bereiken. Er leiden ook diverse snelfietsroutes naar het gebied, namelijk de Zuidtangent en de Stationsweg. De gemeente Dijk en Waard werkt daarnaast in de regio samen om een regionale doorfietsroute, die ook langs het NS-station van Heerhugowaard voert, te realiseren. Met deze routes kunnen toekomstige bewoners en werknemers in de commerciële plint zich gemakkelijk per fiets door de regio verplaatsen.

Daarnaast wordt het Stationsgebied met een gemengd programma herontwikkeld. Zo komen er naast woningen ook commerciële functies en voorzieningen. Deze zijn voor bewoners goed te voet te bereiken.

Hiermee is het plan in lijn met het Omgevingsprogramma Mobiliteit 2021.

3.6 Conclusie beleid

De voorgenomen ontwikkeling past binnen de beleidsdoelstellingen van alle overheidsniveaus.

Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

Diverse milieuaspecten vormen belangrijke input bij de ontwikkeling van het plangebied. In dat verband dient bij de afweging van het al dan niet toelaten van bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen te worden onderzocht welke milieuaspecten daarbij een rol (kunnen) spelen.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

Algemeen

Bij nieuwe ontwikkelingen dient voldoende afstand in acht genomen te worden tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen). Voor het bepalen van deze afstand wordt de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) gebruikt. Deze publicatie geeft voor vele bedrijfstypen, opslagen en installaties aan welke milieuaspecten (geur, stof, geluid en/of gevaar) een rol kunnen spelen en biedt een handreiking ten aanzien van welke gemiddelde afstanden tot woonbebouwing vanuit een goede ruimtelijke ordening 'passend' zijn.

Beschouwing

In voorliggend plan worden gevoelige functies gerealiseerd, namelijk woningen. In de nabije omgeving liggen diverse (milieubelastende) bedrijven. Hieronder volgt een analyse van de aan te houden richtafstanden. In tabel 4-1 is een overzicht opgenomen van verschillende functies die in de nabije omgeving van het plan aanwezig zijn en de zoneringscategorie waartoe zij behoren. Deze functies vertegenwoordigen tevens de maximaal planologische functies.

Het gebied rondom de planlocatie betreft een gemengd gebied. Bij een gemengd gebied mag er volgens de VNG-publicatie één afstandsstap worden gecorrigeerd ten opzichte van de (basis) richtafstanden (die gelden voor functies ten opzichte van een rustige woonwijk). Deze kleinere afstanden zijn reeds opgenomen in tabel 4-1.

Tabel 4-1: Overzicht van milieubelastende functies nabij het plangebied

Nummer	Omschrijving	Categorie	Richtafstand gemengd gebied in meters	Werkelijke afstand in meters
1	Oogcentrum	1	0	35
2	Reclamestudio	1	0	5
3	Advies- en revalidatie kantoor	1	0	40
4	Event center en restaurant	2	10	33
5	Hypotheek kantoor	1	0	130
6	Bedrijventerrein Beveland t/m categorie 2	2	10	40
7	Bedrijventerrein Beveland t/m categorie 3	3	30	100

Zie hieronder de ligging van deze functies. De nummers uit de tabel komen overeen met de nummers op de kaart.



Figuur 4-1: Ligging van milieubelastende functies nabij het plangebied (rood omlijnd).

Er wordt aan alle richtafstanden voldaan. Bedrijven en functies in de omgeving staan ter plaatse van het plangebied een goed woon- en leefklimaat niet in de weg. Tevens leidt de voorgenomen ontwikkeling niet tot beperkingen voor omliggende bedrijven.

Conclusie

Het plan is in het kader van bedrijven en milieuzonering uitvoerbaar.

4.3 Besluit milieueffectrapportage

Relevant kader

Bepaalde activiteiten kunnen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu hebben. Welke activiteiten dat zijn is vastgelegd in het Besluit milieueffectrapportage (verder: Besluit m.e.r.) is. De activiteiten zijn onderverdeeld in:

- activiteiten die belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu (onderdeel C van de bijlage bij Besluit m.e.r.);
- activiteiten ten aanzien waarvan het bevoegd gezag moet beoordelen of zij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben (onderdeel D van de bijlage bij Besluit m.e.r.).

Voor het merendeel van de activiteiten van de onderdelen C en D gelden drempelwaarden. Wanneer het bestemmingsplan (of omgevingsvergunning) een activiteit mogelijk maakt die is opgenomen in onderdeel C van de bijlage bij het Besluit m.e.r. en de activiteit de drempelwaarde overschrijdt, geldt een m.e.r.-plicht. Wanneer een omgevingsvergunning een activiteit mogelijk maakt die is opgenomen in onderdeel D van die bijlage geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht. Als door de activiteit de drempelwaarde wordt overschreden is het verplicht een m.e.r.-beoordeling te maken. Wanneer de drempelwaarde niet wordt overschreden door de activiteit is het verplicht een m.e.r.-beoordeling te maken, maar is deze vormvrij. In beide gevallen gelden de volgende verplichtingen:

- de initiatiefnemer moet een aanmeldnotitie opstellen (deze verplichting geldt niet wanneer de gemeente initiatiefnemer is);

- het bevoegd gezag moet een vormvrije m.e.r.-beoordelingsbesluit nemen; dit besluit moet zijn genomen voordat het ontwerp van het bestemmingsplan ter inzage wordt gelegd;
- de initiatiefnemer moet het m.e.r.-beoordelingsbesluit bij de vergunningaanvraag voegen.

Beschouwing

Met de ontwikkeling van de woningen aan de Gildestraat wordt een activiteit mogelijk gemaakt die is opgenomen in onderdeel D van de bijlage bij het besluit m.e.r., te weten: De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen, categorie D11.1.

De omvang van de voorgenomen ontwikkeling is kleiner dan de drempelwaarde voor een m.e.r.-beoordeling (2.000 woningen of 100 ha). Daarom voldoet een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling die is bijgevoegd in Bijlage 1, blijkt dat er geen sprake is van bijzondere omstandigheden ten aanzien van de kenmerken en locatie van onderhavig plan, die zouden kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ter plaatse. Voor de relevante milieuaspecten geldt dat er geen nadelige effecten optreden, dan wel dat deze effecten met mitigerende maatregelen worden beperkt, zodat wordt voldaan aan de geldende wet- en regelgeving. Uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling is gebleken dat kan worden uitgesloten dat het realiseren van dit plan belangrijke nadelige milieugevolgen heeft en daarom is het opstellen van een planMER niet noodzakelijk

4.4 Verkeer en parkeren

Algemeen

In het kader van goede ruimtelijke ordening dient een bestemmingsplan inzicht te geven in de gevolgen van de ontwikkeling op het gebied van verkeer en parkeren.

Beschouwing

Om inzicht te geven in de verkeerssituatie en de parkeervraag als gevolg van de ontwikkeling is er een onderzoek uitgevoerd, deze is toegevoegd in Bijlage 3.

Op het kavel ten zuidwesten van het plangebied ('De Scheg') worden in totaal 345 woningen gerealiseerd. Het plangebied aan de Gildestraat deelt dezelfde ontsluitingen op het hoofdwegennet als de woningbouwontwikkeling op De Scheg. Conclusies uit een eerder uitgevoerd onderzoek door bureau Goudappel naar de verkeerskundige effecten van deze woningbouwontwikkeling op De Scheg dienen als basis voor het onderzoek. Dit basisonderzoek is in Bijlage 2 toegevoegd.

4.4.1 Verkeer

Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie van de planontwikkeling is berekend aan de hand van CROW-publicatie 381. In tabel 4-2 is af te lezen dat deze is berekend op minimaal 214 en maximaal 309 motorvoertuigen per (werkdag) etmaal. In het drukste uur betekent dit 21 tot 31 motorvoertuigen.

Woningtype	Aantal	Categorie CROW 381	Kencijfer (CROW 381)			
			Min.	Max.	Min.	Max.
Appartement, huur	107	Huur, appartement, midden / goedk. (incl. sociale huur)	1,8	2,6	193	278
	107				193	278
		Werkdag etmaal (*1,11)			214	309
		Drukste uur (10%)			21	31

Tabel 4-2: Verkeersgeneratie planontwikkeling Gildestraat

Doorsteek

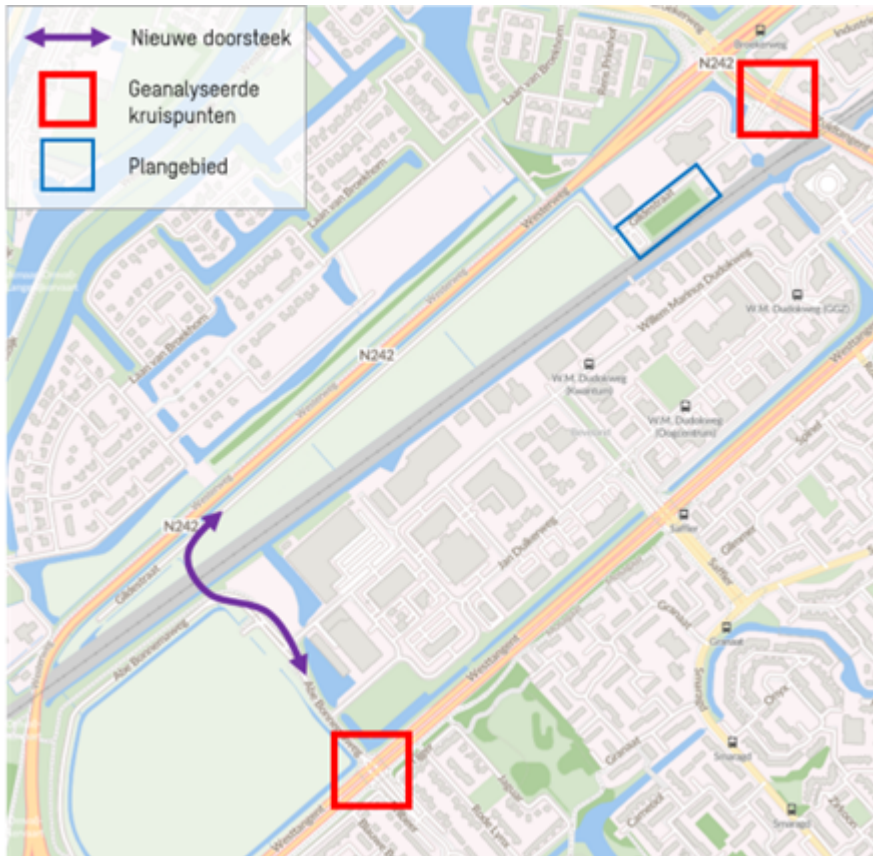
In de toekomstige situatie komt er mogelijk een doorsteek tussen de Abe Bonnemaweg en de Gildestraat. Beide varianten zijn beoordeeld.

Situatie zonder doorsteek

In de situatie zonder doorsteek wordt het volledige plangebied ontsloten middels de kruising Gildestraat – Zuidtangent. In het drukste uur (10% van de etmaalintensiteit) komen er op deze kruising derhalve zo'n 30 motorvoertuigen bij.

Situatie met doorsteek

Het plangebied wordt, in de 'situatie met doorsteek', op het hoofdwegennet ontsloten aan zowel de noordoost- als de zuidwestzijde. Aan de zuidwestzijde gebeurt dit middels een nieuw te realiseren doorsteek tussen De Scheg en de Abe Bonnemaweg. Zie hiervoor ook figuur 4-2.



Figuur 4-2: Schematische weergave van de nieuwe doorsteek tussen de Scheg en de Abe Bonnemaweg.

De situatie is op beide kruispunten doorgerekend aan de hand van het woningbouwprogramma dat op de Scheg wordt gerealiseerd. Dit betekent dat de woningbouwontwikkeling aan de Gildestraat hierin nog niet is meegenomen.

Om een aanname te kunnen doen over hoe het verkeer vanuit het plangebied aan de Gildestraat zich verdeelt over de twee kruispunten uit afbeelding 4-2, is gekeken naar de verdeling van verkeer afkomstig vanuit de in de rapportage van Goudappel doorgerekende 345 woningen.

Bij bovenstaande moet wel in ogenschouw worden genomen dat het een verdeling bij benadering betreft; met de informatie die uit het model voorhanden is kan niet met zekerheid worden gezegd hoe verkeer vanuit het plangebied Gildestraat zich in de toekomst daadwerkelijk spreadt. De aanname is echter wel gestoeld op de modelberekeningen uit de rapportage van Goudappel.

De verkeersgeneratie van de 345 woningen in De Scheg is door Sweco berekend op maximaal 1.750 motorvoertuigen per etmaal. In de rapportage van Goudappel is verder te lezen dat de nieuwe doorsteek in het zuidwesten door 'ongeveer 600 motorvoertuigen per etmaal gebruikt zal

worden'. Dit betekent dat zo'n (600 / 1.750) 35% van het verkeer via de Abe Bonnemaweg en het zuidwestelijke kruispunt zal ontsluiten. 65% van alle verkeer ontsluit daarmee via de Gildestraat en de noordoostelijke aansluiting nabij de Zuidtangent.

Westtangent – Abe Bonnemaweg

Voor het kruispunt aan de Abe Bonnemaweg betekent bovenstaande berekening dat op etmaalniveau zo'n 106 motorvoertuigen (35%) extra afgewikkeld moet worden ten behoeve van verkeer vanuit het plangebied aan de Gildestraat. Wanneer als uitgangspunt wordt genomen dat 10% van de etmaalintensiteit in het drukste uur rijdt, komt dit neer op zo'n 11 motorvoertuigen.

Zuidtangent – Gildestraat

Voor het kruispunt aan de zijde van de Zuidtangent betekent een verkeersgeneratie van 65% van de etmaalintensiteit in absolute aantallen een extra belasting van circa 200 mvt/etmaal. Dit komt neer op een extra belasting van zo'n 20 motorvoertuigen in het drukste uur.

Effectbepaling op de kruispunten

Kruising Westtangent - Abe Bonnemaweg

Er is onderzocht wat het effect van de woningbouwontwikkeling op de Scheg en in Westpoort betekent voor de doorstroming op kruising Westtangent - Abe Bonnemaweg wanneer de Scheg middels een nieuw te realiseren weg wordt aangetakt op de Abe Bonnemaweg. De avondspits is de drukste spits en is voor de in de rapportage uitgevoerde berekeningen dus maatgevend. Geconcludeerd wordt dat de cyclustijd van het kruispunt beperkt blijft tot enkele seconden extra wachttijd ten gevolge van de planontwikkeling in De Scheg en Westpoort.

In de berekening zijn de woningaantallen van het plangebied aan de Gildestraat nog niet meegenomen. Zoals hierboven berekend, bedraagt de geschatte extra verkeersbelasting ten behoeve van de woningbouwontwikkeling aan de Gildestraat zo'n 100 motorvoertuigen per etmaal. Deze toename is niet significant wanneer deze naast de intensiteiten uit de rapportage van Goudappel worden gehouden. Ook de totale intensiteiten geven geen reden tot een andere conclusie dan in het rapport van Goudappel worden getrokken.

De berekende cyclustijd komt volgens de rapportage op 96 seconden (matig) wanneer uit wordt gegaan van een situatie zonder voetgangers. Wanneer uit wordt gegaan van een situatie met voetgangers bedraagt deze cyclustijd 130 seconden (slecht). Zie hiervoor ook het 'beoordelingskader cyclustijd' zoals weergegeven in tabel 3. In de rapportage wordt de aanwezigheid van voetgangers echter weerlegd: door de afstand tot voorzieningen (1.300 – 2.000 meter) wordt geacht dat andere vervoerswijzen de voorkeur genieten en er bij lang niet elke cyclus voetgangers aanwezig zijn.

Tabel 4-3 Beoordelingskader Cyclustijd

Beoordelingskader Cyclustijd		
	4-taks	3-taks
Goed	<= 90	<= 75
Matig	90 - 120	75 - 90
Slecht	> 120	> 90

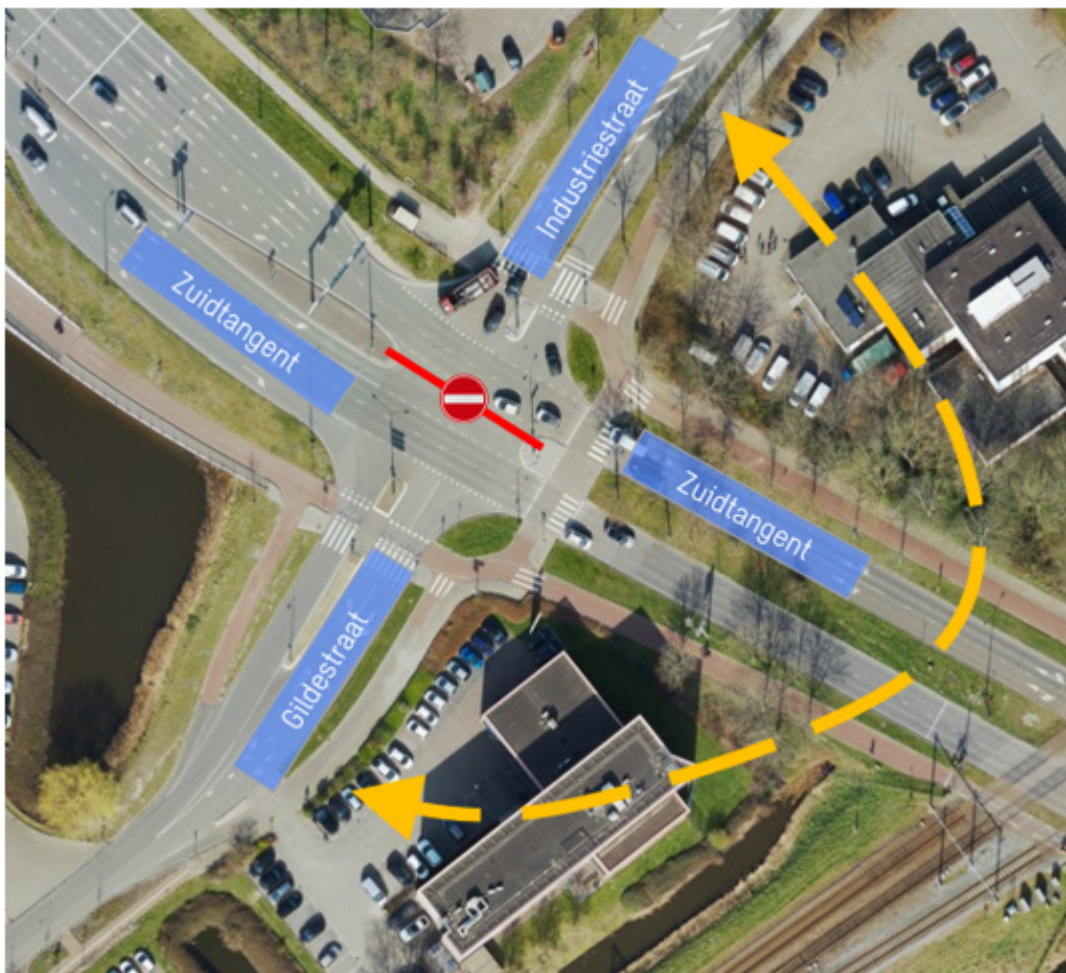
In tabel 4-4 is de wachttijd per ochtend- en avondspits weergegeven in een situatie zowel met als zonder voetgangers. Zonder aanwezigheid van voetgangers kwalificeert het kruispunt in de ochtendspits als goed. In de avondspits is deze score matig. De wachttijd met aanwezigheid van voetgangers neemt in de ochtendspits toe met 22 seconden en kwalificeert dan als matig. In de avondspits neemt deze toe met 34 seconden en krijgt de kwalificatie slecht.

Tabel 4-4: Wachttijd kruising Westtangent - Abe Bonnemaweg (bron: rapportage Goudappel)

	Ochtendspits		Avondspits	
	Zonder doorsteek	Met doorsteek	Zonder doorsteek	Met doorsteek
Met aanwezigheid voetgangers	96 sec	96 sec	126 sec	130 sec
Zonder aanwezigheid voetgangers	73 sec	74 sec	94 sec	96 sec

Kruising Zuidtangent - Gildestraat

De verkeerssituatie op de kruising Zuidtangent – Gildestraat verandert toekomstig als gevolg van de realisatie van de onderdoorgang van de Zuidtangent bij het spoor, zoals op hoofdlijnen weergegeven op afbeelding 4-3. Het middenvak van de kruising wordt in de toekomst afgesloten, zoals in de afbeelding weergegeven middels een rode lijn. Het is nog steeds mogelijk vanuit de Gildestraat de Zuidtangent te bereiken in zuidelijke richting. In noordelijke richting dient men toekomstig gebruik te maken van een “by-pass”. Hierbij rijden de voertuigen over de Zuidtangent vanuit de Gildestraat naar de Handelsstraat en de Industriestraat. Vanuit de Industriestraat is invoegen op de Zuidtangent in Noordelijke richting mogelijk. Vanuit de Industriestraat is de Zuidtangent in zuidelijke richting bereikbaar door de “by-pass” in tegenovergestelde richting te nemen. Dit geldt ook voor route vanuit de Gildestraat direct naar de Industriestraat, en andersom.



Figuur 4-3: kruising Zuidtangent - Gildestraat (-industriestraat)

Situatie zonder doorsteek

In de berekeningen is in eerste instantie gekeken naar de situatie zonder doorsteek. Door het toevoegen van de 107 woningen in het plangebied aan de Gildestraat stijgt de belasting van deze kruising in de nieuwe situatie met ongeveer 309 motorvoertuigen per werkdagemaal. In het drukste uur betekent dit een extra verkeersbelasting van maximaal 31 motorvoertuigen.

In de situatie zonder toevoegen van de 107 woningen blijft de wachttijd in alle gevallen ver binnen de acceptabele marges – er is sprake van een goede verkeersafwikkeling. Een extra verkeersbelasting van 31 motorvoertuigen in een drukste uur is marginaal en zal niet bijdragen aan onacceptabele wachttijden.

Situatie met doorsteek

In de situatie met een nieuwe doorsteek langs het spoor gerealiseerd zoals in de afbeelding middels een oranje stippellijn schematisch weergegeven verbetert de situatie. De voorrang op de kruising Zuidtangent – Gildestraat is in de huidige situatie niet middels een verkeersregelinstantie geregeld. In de toekomstige situatie blijft dit onveranderd.

Door het toevoegen van de 107 woningen in het plangebied aan de Gildestraat stijgt de belasting van deze kruising in de nieuwe situatie met zo'n 200 motorvoertuigen per etmaal.

Door Goudappel is berekend dat er in de nieuwe situatie met doorsteek in het drukste uur van zowel de ochtend- als avondspits al zo'n 620 motorvoertuigen afslaan of invoegen richting de Gildestraat of de Industriestraat. Een stijging van zo'n 20 motorvoertuigen in het drukste uur op deze kruising is niet significant te noemen.

Conclusie verkeer

De berekende toename van verkeer op beide kruispunten is in beide gevallen niet significant. Hoewel de verdeling van verkeer afkomstig vanuit het plangebied is gestoeld op een modelberekening en dit altijd een 'benadering' van de realiteit blijft, leidt deze toename in verkeer met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid niet tot een wachttijd langer dan 120 seconden op kruispunt Abe Bonnemaweg – Westtangent.

Met een toename van zo'n 20 motorvoertuigen in het drukste uur op de kruising Zuidtangent – Gildestraat is ook hier de geschatte toename in wachttijd marginaal.

Er wordt geen substantiële bijdrage aan doorstromingsproblematiek voorzien op beide kruispunten ten gevolge van de planontwikkeling.

4.4.2 Parkeren

Autoparkeren

Het aantal benodigde parkeerplaatsen van de planontwikkeling is berekend middels een parkeerbalans. Deze balans is in versimpelde vorm weergegeven in tabel 4-5. In de onderzoeksrapportage is een uitgebreidere parkeerbalans opgenomen.

Parkeerbalans Gildestraat, Heerhugowaard

13-11-2023

														Dubbelgebruik									
Groepsrijding	Aantal	Eenheid	Parkeernorm			Normatieve parkeervraag % Aantal	Werkdag ochtend % al	Werkdag middag % al	Werkdag avond % al	Koersavond % al	Werkdag nacht % al	Zaterdag middag % al	Zaterdag avond % al	Zondag middag % al									
Parkeervraag nieuwe functies GBO					Categorie NP 2022					Categorie aanw. pers.													
1 kamer appartement ca 30 m2	11	1 woning	0,5	Sociale huur: Studio (<45 m2 bvo)	Woningen bewoners	100%	5,5	50%	2,8	80%	5,0	100%	5,5	60%	3,3								
2 kamer appartement ca 50-60 m2	63	1 woning	0,6	Sociale huur: Appartement / etagewoning klein (<=75m2 bvo)	Woningen bewoners	100%	37,8	50%	18,9	80%	34,0	100%	37,8	60%	22,7								
3 kamer appartement ca 75 m2	33	1 woning	0,7	Sociale huur: Appartement / etagewoning (>75m2 bvo)	Woningen bewoners	100%	23,1	50%	11,6	80%	20,9	100%	23,1	60%	13,9								
Totale parkeervraag	107					66	33	33	68	53	66	40	53	46									
Bezoekers																							
Bezoekers woningen	n.v.t.	107	1 woning	0,3	n.v.t.	100%	32,1	10%	3,2	20%	6,4	80%	25,7	70%	22,5								
Totale parkeervraag						32	3	6	26	22	0	19	32	22									
Totale parkeervraag bewoners en bezoekers						98	36	40	85	78	64	58	85	68									

Tabel 4-5: Parkeerbalans

In de tabel is af te lezen dat de parkeerbehoefte op de werkdagavond met een parkeervraag van 85 parkeerplaatsen, het hoogste is.

Reductie fietsparkeren

Initiatiefnemer en de gemeente Dijk en Waard hebben gezamenlijk ook gekeken naar een reductie van het aantal benodigde parkeerplekken. Dit kan worden verwezenlijkt door het realiseren van voldoende fietsparkeerplekken in het plan. Hierdoor kan een reductie van 0,1 parkeerplek per woning worden verwezenlijkt. De parkeernorm van bezoekers blijft hierbij gelijk (0,3). Uit de berekening volgt dat het aantal autoparkeerplekken kan worden gereduceerd met 9. Er zijn in dit geval 77 autoparkeerplekken nodig in het plan.

De gemeente Dijk en Waard stelt een aantal voorwaarden voor bovengenoemde reductie. Dit betreft in het algemeen:

- Er dient te worden voorzien in een voldoende parkeerregulering in en rondom het plangebied.
- De fietsparkeerplaatsen dienen te worden gerealiseerd in een centrale afgesloten ruimte op eigen terrein. Deze parkeerplaatsen zijn bedoeld voor langparkeerders.
- De collectieve fietsvoorziening is eenvoudig en comfortabel bereikbaar vanaf de openbare weg.
- In de collectieve fietsvoorziening wordt rekening gehouden met stallingsruimte voor bijzondere fietsen, scooters, oplaadpunten voor elektrische fietsen, etc.
- Het minimaal benodigde aantal extra fietsparkeerplaatsen wordt berekend door het aantal woningen te vermenigvuldigen met 0,5. De verhouding geeft vijf extra fietsparkeerplaatsen in plaats van één autoparkeerplaats.

Bovenstaande uitgangspunten worden meegenomen bij de uitwerking van het gebouw.

Fietsparkeren

De Nota Parkeernormen van de gemeente Dijk en Waard geeft ook kengetallen voor aantallen fietsparkeerplaatsen. Er wordt gebruikgemaakt van een reductie voor autoparkeerplekken door het realiseren van extra fietsparkeerplekken. In de rapportage dat is bijgevoegd als Bijlage 3 is berekend dat in totaal 398 fietsparkeerplekken benodigd zijn. In het plan zijn momenteel 308 fietsparkeerplekken in pandig opgenomen. Er is nog geen specifieke ruimte opgenomen voor de 107 benodigde fietsparkeerplekken in de openbare ruimte. Er wordt vanuit gegaan dat dit te realiseren is binnen de plangrenzen maar ook in combinatie met locaties buiten deze grenzen, bijvoorbeeld rondom de Gildestraat. In een vervolgfase dient dit verder te worden uitgewerkt, waarbij in overleg met de gemeente Dijk en Waard verder invulling wordt gegeven aan de hoeveelheid fietsparkeerplekken in de openbare ruimte en de locatie hiervan (bijvoorbeeld rondom de entrees).

Conclusie parkeren

Middels een parkeerbalans is de parkeerbehoefte van het plangebied bepaald. Het maatgevende moment ligt op de werkdagavond met een parkeervraag van 85 parkeerplaatsen. Dit aantal wordt gereduceerd naar 77 plekken als gevolg van het realiseren van een centrale fietsvoorziening in het plan. In het ontwerp van de nieuwbouwontwikkeling zijn 78 parkeerplaatsen opgenomen. Dit betekent dat er een positieve parkeerbalans ontstaat. Bij uitwerking van wordt er daarnaast voor gezorgd dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Er is hiervoor een algemene regel opgenomen in artikel 7.2 van de regels. Deze regel borgt dat de woningen in het plan alleen gebruikt mogen worden als er in voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien.

Voor wat betreft fietsparkeren is het ook mogelijk om voldoende parkeerplekken te realiseren in het gebouw en in de buitenruimte.

4.4.3 Conclusie verkeer en parkeren

In het kader van verkeer en parkeren is het plan uitvoerbaar.

4.5 Geluid

Wettelijk kader

Eén van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wet geluidhinder bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai en industrielawaai. Op grond van de Wet geluidhinder gelden zones rond geluidbronnen met een grote geluiduitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen. De belangrijkste bestaande geluidzones bevinden zich langs bestaande wegen en spoorwegen en rond grote bestaande industrieterreinen.

De voorliggende projectlocatie is gelegen binnen de geluidszone van de N242 en de Zuidtangent. Het is tevens gelegen binnen de geluidszone van het nabijgelegen spoor.

Woningen zijn geluidsgevoelige functies en worden beschermd door middel van zonering, waarvan de meting plaatsvindt op de gevel van het gebouw. De Wgh kent voor wegverkeerslawaaï voor woningen een voorkeursgrenswaarde van 48 dB en een maximale ontheffingswaarde van 63 dB.

De Wgh kent voor railverkeerslawaaï een voorkeursgrenswaarde voor geluidbelasting op de gevels van een woning 55 dB. De maximale ontheffingswaarde bedraagt 68 dB.

Gebiedsgericht hogere waarde beleid Stationsgebied Dijk en Waard

Het Gebiedsgericht Hogere Waarde beleid Stationsgebied Dijk en Waard, december 2022 is in samenwerking met de Omgevingdienst Noord-Holland Noord tot stand gebracht en wordt ingezet bij de gebiedsontwikkeling van het Stationsgebied.

Het Stationsgebied is een redelijk tot zwaar geluidbelast gebied. Binnenstedelijke wegen (o.a. Zuidtangent, Westtangent), het spoor en de provinciale weg (N242) en in beperkte mate industrie veroorzaken tezamen een hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde op de gevels van de te ontwikkelen woningen en andere geluidgevoelige objecten.

Het beheersen en voorkomen van geluidhinder wordt in landelijke wetten en richtlijnen geregeld met als doel ongewenste gezondheidseffecten te beperken. Binnen de grenzen van de regelgeving heeft de gemeente beleidsvrijheid. Die vrijheid vullen we in met dit gebiedsgericht hogere waarde beleid.

Dit hogere waarde beleid is een gebiedsgerichte uitwerking van het voorgaande beleid “Nota ontheffingsbeleid Wet geluidhinder” (Heerhugowaard) van maart 2008 en dient ertoe een optimaal akoestisch woon- en leefklimaat na te streven met inzet van wet- en regelgeving, stedenbouwkundige toepassingsmogelijkheden en bouwkundige voorwaarden. Voor het vaststellen van hogere waarde op basis van de Wet geluidhinder (Wgh) liggen de geluidwaarden per bronsoort tussen de 53 dB Lden tot ten hoogste 68 dB Lden.

Aan de binnenwaarde van 33dB Lden van het Bouwbesluit 2012 of diens opvolger moet altijd worden voldaan, bij een gevelbelasting van meer dan 49 dB Lden moet bij een aanvraag omgevingsvergunning worden aangetoond dat voldaan wordt aan de binnenwaarde zoals opgenomen in het Bouwbesluit 2012 (of diens opvolger, het Besluit kwaliteit leefomgeving (BKL)).

Verder zijn er aanvullende eisen aan het aanvragen van hogere waarden verbonden. Vanuit het beleid zijn de volgende aanvullende voorwaarden gesteld:

- Iedere woning/appartement moet over een geluidluwe gevel beschikken.
- Iedere woning/appartement moet beschikken over een geluidluwe buitenruimte (tuin/balkon).
- Aangepaste indeling van de woning, met relatief ongevoelige ruimten als keuken, badkamer, hal e.d. aan de “lawaaizijde” van de woning en de gevoelige ruimten als slaap- en woonkamers aan de rustige zijde.
- Al het mogelijke moet zijn gedaan om de afstand naar de bron te vergroten, zodat slechts -in het geval van het opvullen van een open plaats tussen bestaande bebouwing en/of ter plaatse van vervangende nieuwbouw- nieuwe gevoelige bestemmingen kunnen worden gebouwd.
- De bewoners van een woonlocatie met deze geluidbelasting moeten beschikken over een met hoorbaar verschil geluidluwe buitenruimte aan de woning- /appartement en als dat niet kan, toegang krijgen tot een gemeenschappelijke groene buitenruimte/dakterras.

Beschouwing

Ten behoeve van de ontwikkeling is er een geluidsonderzoek uitgevoerd. Zie Bijlage 4.

De verkeerscijfers zijn door de Gemeente Dijk en Waard aangeleverd voor het toetsjaar 2030. Volgens de Wet geluidhinder moet de situatie in het planjaar tien jaar na wijziging van het bestemmingsplan worden getoetst. In dit geval is gekozen voor het hanteren van de verkeersgegevens voor het toetsjaar 2030 verhoogd met een autonome groei van 1% tot het toetsjaar 2034. In dit verkeersmodel zijn de ontwikkelingen in het Stationsgebied meegenomen.

Zie een overzicht van de verkeersintensiteiten in tabel 4-6.

Weg	Gedeelte	Intensiteit etmaal	Rijsnelheid [km/uur]	Wegdektype
N242	tussen <u>Westtangent</u> en Zuidtangent	33.190	80	<u>Microflex</u>
N242	Tussen Zuidtangent en Edisonstraat	27.340	80	DAB
Gildestraat		2.185	30	DAB

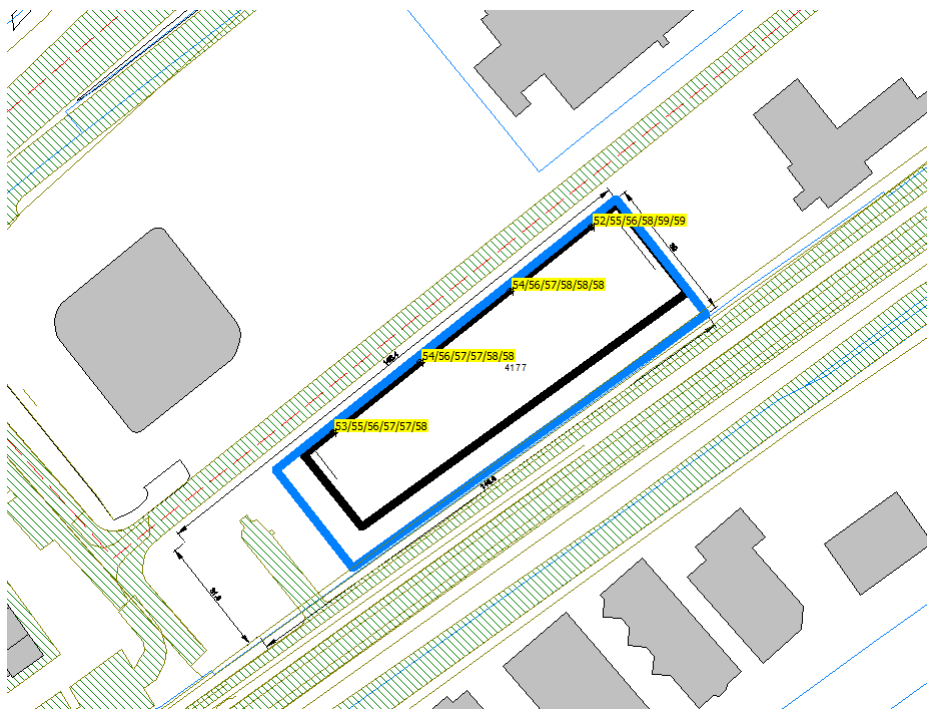
Tabel 4-6: Weekdagintensiteiten voor het toetsjaar 2034

Voor de invoer van het railverkeer is gebruik gemaakt van brongegevens behorende bij het TB PHS Alkmaar-Amsterdam. Vooruitlopend op vaststelling van dit tracébesluit is door ProRail het rekenmodel ter beschikking gesteld en dient deze als uitgangspunt voor de berekeningen.

De geluidbelasting ten gevolge van verkeer over de wegen is inzichtelijk gemaakt ter plaatse van de gevels van de geplande woningen. Dit is ook gedaan voor het railverkeer. Tevens is de gecumuleerde geluidbelasting veroorzaakt door alle wegen samen en railverkeer bepaald.

Rekenresultaten N242

In figuur 4-4 is de berekende geluidbelasting door het verkeer over de N242 op de randen van het bouwvlak gegeven.



Figuur 4-4: Geluidbelasting in dB door verkeer op de N242 excl. aftrek art 3.4 RMG2012

Uit de rekenresultaten blijkt dat de optredende geluidbelasting ten hoogste 59 dB bedraagt, exclusief aftrek art. 3.4 RMG 2012. Na toepassing van de aftrek zoals beschreven in paragraaf 2.1 bedraagt de geluidbelasting ten hoogste 57 dB. De ten hoogste toelaatbare waarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder wordt hierdoor overschreden. De ten hoogste toegestane ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden.

Maatregelenonderzoek

Aangezien de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting op de waarneempunten gelegd op de gevels van de woningen wordt overschreden, dienen in eerste instantie mogelijke (aanvullende)

geluidreducerende maatregelen te worden onderzocht. In de Wet geluidhinder wordt een voorkeur uitgesproken voor de volgorde waarin de haalbaarheid van de diverse categorieën maatregelen onderzocht moet worden. Te denken valt aan:

- a. Bronmaatregelen (bijvoorbeeld het toepassen van geluidreducerend wegdek of snelheidsverlaging);
- b. Overdrachtsmaatregelen (bijvoorbeeld schermen/wallen of het in acht nemen van een grotere afstand tussen bron en woningen);
- c. Maatregelen bij de ontvanger (bijvoorbeeld toepassing gevelisolatie of afschermende balkons (loggia's)). Toepassing van gevelisolatie is alleen mogelijk indien via een ontheffingsverzoek aan het College van burgemeester en wethouders een hogere waarde dan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (maar lager dan de uiterste grenswaarde) wordt vastgesteld. Hierbij dient het binnenniveau in de verblijfsgebieden/-ruimten van de woningen gewaarborgd te worden.

a. Bronmaatregelen

Geluidreducerende wegdekverharding

Een geluidreducerend wegdek is reeds aanwezig: het wegdek van de N242 bevat het geluidreducerend wegdektype Microflex. De akoestische verbetering met een ander wegdektype is volgens de huidige stand der techniek slechts zeer beperkt (<1 dB). Daarbij komt nog dat de kosten te groot worden voor de ontwikkeling op deze schaal. Een stiller wegdektype als bronmaatregel voor de N242 is daarmee niet wenselijk en niet effectief.

Snelheidsverlaging

Een bronmaatregel in de vorm van een snelheidsverlaging van 80 km/uur naar 60 km/uur verlaagt de optredende geluidbelasting met circa 2 dB. Dit is onvoldoende om de geluidbelasting te reduceren tot de maximaal toegestane waarde van 48 dB. Daarnaast is de N242 een doorgaande provinciale weg. Verkeerskundig is het niet wenselijk om 60 km/uur te realiseren op een stroomweg of gebiedsontsluitingsweg. Een snelheidsverlaging stuit hiermee op verkeerskundig bezwaar.

b. Overdrachtsmaatregelen

Schermen

Een overdrachtsmaatregel in de vorm van een geluidscherm is geen reële optie. Vanwege gebouwhoogte is een hoog scherm nodig om effectief te zijn. Dit past niet in het straatbeeld en is daarom niet gewenst vanuit stedenbouwkundige oogpunt. Vanwege de afstand van het plan tot de weg (minimaal 120 meter) is een relatief lang scherm nodig om voldoende afscherming te geven (langer dan 400 meter). De kosten van een dergelijk scherm wegen niet op tegen de grootte van de ontwikkeling.

c. Ontvangersmaatregelen

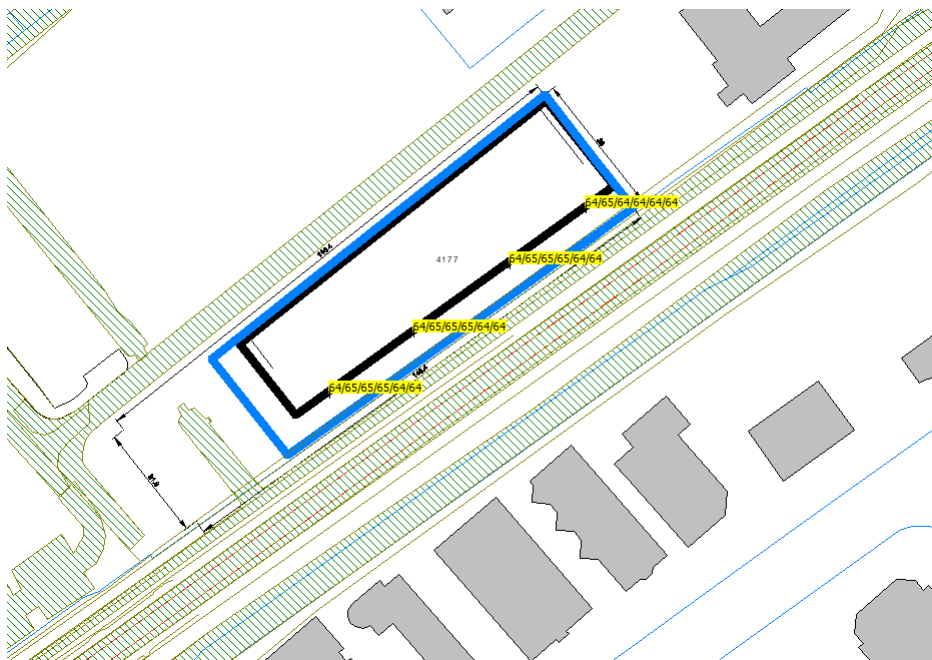
Indien maatregelen ter vermindering van de geluidbelasting financieel niet doelmatig zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige of technische aard en er een ontheffingsgrond aanwezig is, kan het bevoegd gezag besluiten om over te gaan tot het verlenen van hogere grenswaarden. Indien dit besloten wordt, dan dient het binnenniveau in de verblijfsgebieden/-ruimten van de woningen gewaarborgd te worden door middel van ontvangersmaatregelen. Bij de aanvraag om omgevingsvergunning voor het bouwen van de woningen dient aangetoond te worden dat wordt voldaan aan het gestelde in afdeling 3.1 Bescherming tegen geluid van buiten van het Bouwbesluit.

Gebiedsgerichte hogere waarde beleid Stationsgebied Gemeente Dijk en Waard

In de nadere uitwerking van het plan moet rekening gehouden worden met de aanvullende voorwaarden die zijn gesteld in het Gebiedsgerichte hogere waarde beleid Stationsgebied van de gemeente.

RekenresultatenRailverkeer

In figuur 4-5 is de berekende geluidbelasting door het railverkeer op de randen van het bouwblok gegeven.



Figuur 4-5: Geluidbelasting in dB vanwege railverkeer

Uit de rekenresultaten blijkt dat de optredende geluidbelasting op de randen van het bouwvlak ten hoogste 65 dB bedraagt. De ten hoogste toelaatbare waarde van 55 dB uit de Wet geluidhinder wordt hierdoor overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt niet overschreden.

Aanvullend onderzoek naar bron- en/of overdrachtsmaatregelen is noodzakelijk.

Bronmaatregelen

Het is mogelijk om rails zodanig (bij) te slijpen dat ze gladder worden en minder oneffenheden bevatten. Hierdoor treden in het contact tussen treinwiel en spoorstaaf minder trillingen op, waardoor de geluidafstraling van de rails beperkt wordt. Deze oplossing is echter van tijdelijke aard.

Het trillen, en daarmee het geluid afstralende karakter, van spoorstaven kan tevens beperkt worden door toepassing van raildempers. Raildempers kunnen een reductie tot maximaal 3 dB opleveren. Hierdoor wordt de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting nog steeds op de waarnemepunten overschreden.

Ook in het door ProRail beschikbaar gestelde rekenmodel dat hoort bij het TB PHS Alkmaar-Amsterdam blijkt dat er geen extra voorzieningen aan het spoor ter plaatse van het plangebied plaatsvinden. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de spoorbeheerder op dit moment geen plannen heeft om op korte termijn voorzieningen te treffen.

Particulier initiatief voor het aanbrengen van maatregelen aan het spoor is niet mogelijk. Op projectbasis kan de spoorbeheerder maatregel uitvoeren. Hiervoor dient de betreffende gemeente een verzoek voor het treffen van maatregelen bij de spoorbeheerder te doen. De kosten voor de uitvoering van de afgesproken maatregelen zijn voor de gemeente.

Indien gekozen wordt voor toepassing van raildempers dan dient het effect hiervan in het Geluidsregister te worden verwerkt. Er zal hiervoor een gpp (geluidproductieplafonds)-wijzigingsprocedure doorlopen moeten worden, waarbij de vigerende geluidproductieplafonds lager vastgesteld dienen te worden. Deze procedure zal door Burgemeester en Wethouders van de betreffende gemeente in werking gesteld moeten worden bij de minister.

Vooralsnog heeft de gemeente geen plannen om voorgenoemde inwerking te zetten.

Verder zijn er ook Overdrachts- en ontvangersmaatregelen te treffen. Deze zijn reeds genoemd bij het maatregelen onderzoek voor het weggeluid van de N242. Ook voor de hogere waarden aangaande het railverkeer zal er voldaan moeten worden aan het geluidbeleid van de gemeente Dijk En Waard.

Het treffen van bronmaatregelen of van maatregelen in het overdrachtsgebied bieden onvoldoende soelaas om aan de ten hoogste waarden van 48 dB (wegverkeer) en 55 dB (railverkeer) te voldoen. Hierdoor resteert het aanvragen van hogere waarden.

Het bouwplan van de te realiseren 107 woningen kan nog gewijzigd worden, dus is het verzoek om voor het gehele bouwvlak de hogere waarden vast te stellen. In tabel 4-7 zijn de volgende ten hoogste optredende waarden voor wegverkeer (N242) en voor railverkeer weergegeven.

Tabel 4-7: Overzicht van aan te vragen hogere waarden aan de randen van het bouwvlak in dB.

	Rand bouwvlak
Verkeer op de N242	57
Railverkeer	65

Conclusie

Er vinden overschrijdingen van de maximale ontheffingswaarden plaats als gevolg van weg- en railverkeer. Hiervoor dienen hogere waarden te worden verleend waarbij er voldaan moet worden aan het geluidbeleid van de gemeente Dijk en Waard. In de nadere uitwerking van het stedenbouwkundig plan dient rekening gehouden te worden met het creëren van een geluidluwe gevel/buitenruimte en een aangepaste indeling van de woning. Dit is als randvoorwaardelijke regel opgenomen in dit bestemmingsplan (zie 3.2.3). Daarmee is het plan in het kader van geluid uitvoerbaar.

4.6 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

De regels en grenswaarden voor luchtkwaliteit staan in de Wet milieubeheer (Wm), titel 5.2: luchtkwaliteitseisen.

Uit artikel 5.16 lid 1 van de Wm blijkt dat het project toelaatbaar is indien het project aan één of een combinatie van de volgende voorwaarden voldoet:

1. er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
2. een project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
3. een project draagt alleen 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
4. een project is opgenomen in, of past binnen, het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen.

NIBM-projecten (kleine projecten)

In de bijlagen van de “Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)” zijn functiecategorieën of combinaties van functiecategorieën aangegeven waarbij sprake is van een NIBM-project. Voor woningbouwlocaties zijn de volgende twee categorieën opgenomen:

1. Woningbouwlocaties met niet meer dan 1.500 nieuwe woningen en één ontsluitingsweg;
2. Woningbouwlocaties met niet meer dan 3.000 woningen en twee ontsluitingswegen;

Daarnaast dient rekening te worden gehouden met een goede ruimtelijke ordening.

Beschouwing

Duidelijk is dat een onderzoek naar de luchtkwaliteit niet nodig is voor dit project. Ter zekerstelling is hierna een weergave zichtbaar van de NIBM-tool. Deze tool is in 2008 ontwikkeld door het toenmalige ministerie van I&M. Het doel van de NIBM-tool is:

I. Eenvoudig en snel bepalen of een plan niet-in-betekenende-mate bijdraagt aan de concentratie van een stof in de buitenlucht.

II. Het beperken van de onderzoekslast bij kleinere projecten.

III. Het vaststellen van grenzen voor het aantal extra voertuigbewegingen, dat niet zal leiden tot een concentratietoename die groter is dan de NIBM-grens.

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)		309
Aandeel vrachtverkeer		10,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,49
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,07
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		

Uit de NIBM-tool blijkt dat de grens niet wordt overschreden. Daarnaast volgt uit de informatie die beschikbaar is via de Monitoringstool NSL dat de jaargemiddelde concentraties fijnstof en stikstofdioxide in 2017, 2020 en 2025 langs wegen in de nabijheid van het plangebied onder de 35 µg/m³ liggen. Ter plaatse van het gehele plangebied zal dan ook worden voldaan aan de grenswaarden omdat de concentraties luchtverontreinigende stoffen afnemen naarmate een locatie verder van de weg ligt. Met betrekking tot luchtkwaliteit is in het plangebied sprake van een goed woon- en leefklimaat.

Conclusie

In het kader van luchtkwaliteit is het plan uitvoerbaar.

4.7 Externe Veiligheid

Inleiding

Externe veiligheid heeft betrekking op de gevaren die mensen lopen als gevolg van aanwezigheid in de directe omgeving van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Er kan onderscheid worden gemaakt tussen:

- bedrijven waar gevaarlijke stoffen worden bewaard en/of bewerkt;
- transportroutes (wegen, waterwegen, spoorwegen) waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd;
- ondergrondse buisleidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen.

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 de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi). Voor LPG-tankstations geldt voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen tevens de circulaire effectafstanden externe veiligheid lpg-tankstations.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoorwegen waterwegen is het wettelijk kader vastgelegd het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de Regeling Basisnet.

De normen voor ondergrondse buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb).

Beschouwing

Aan de hand van de gegevens op de Risicokaart is nagegaan welke risicovolle activiteiten en bronnen in de nabijheid van het plangebied aanwezig zijn. Het plangebied bevindt zich naast het spoor. Er is géén sprake van structureel transport van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn en daarom is deze niet verder beoordeeld. De bebouwing binnen het plangebied is daarnaast gesitueerd nabij de N242. Over deze weg vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van de N242. Er is onderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheidsrisico's door het transport van gevaarlijke stoffen over de N242. Er is een berekening uitgevoerd naar de bestaande en de toekomstige situatie (zie Bijlage 5). Uit het onderzoek volgen onderstaande conclusies:

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgevonden risico vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Groepsrisico

Het groepsrisico is kleiner dan de oriëntatiewaarde en neemt door de voorgenomen ontwikkeling toe met minder dan 10%.

De verdere verantwoording van het groepsrisico kan achterwege blijven. Wel dient de veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen. In de toelichting bij het besluit dient in ieder geval in te worden gegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet.

Conclusie

In het kader van externe veiligheid is het plan uitvoerbaar.

4.8 Bodem

Inleiding

In een bestemmingsplan dat nieuwe functies mogelijk maakt dient de bodemgesteldheid in kaart te worden gebracht. Onderzocht moet worden of de bodem verontreinigd is en wat voor gevolgen een eventuele bodemverontreiniging heeft voor de uitvoerbaarheid van het plan. Een nieuwe bestemming mag pas worden opgenomen als is aangetoond dat de bodem geschikt is (of geschikt te maken is) voor de nieuwe bestemming. Wanneer (een deel van) de bodem in het plangebied verontreinigd is, moet worden aangetoond dat het bestemmingsplan, rekening houdend met de kosten van sanering, financieel uitvoerbaar is.

Beschouwing

Er is voor de ontwikkeling een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (zie Bijlage 6).

In de zwak puin houdende bovengrond (mengmonster bg1) zijn lichte verhogingen van koper en PCB's geconstateerd. In de overige mengmonsters van de boven- en ondergrond zijn geen verhogingen van de onderzochte stoffen aangetroffen.

Op basis van het geactualiseerde handelingskader mag de bovengrond van mengmonster bg2 (boringen 1, 3, 6, 12 en 16) op basis van de gemeten gehalten aan PFOS alleen als "wonen of industrie" worden toegepast, als dat niet binnen een grondwaterbeschermingsgebied plaatsvindt. De overige grond van de locatie mag tevens als "landbouw/natuur" worden toegepast, als dat niet binnen een grondwaterbeschermingsgebied plaatsvindt. Deze grond kan als niet verontreinigd ten

aanzien van PFAS worden beschouwd.

In het grondwater is een lichte verhoging van molybdeen aangetroffen.

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

Tijdens het onderzoek is zintuiglijk op het maaiveld en in de bodem geen asbestverdacht (plaat)materiaal aangetroffen. Tijdens een verkennend bodemonderzoek (NEN 5740) wordt de bodem niet specifiek op asbest onderzocht. Langs de randen van het terrein is in de grond ondefinieerbaar puin aangetroffen, wat als asbestverdacht kan worden aangemerkt. Om cijfermatig uit te sluiten of er asbest in de bodem aanwezig is, is uitvoering van een asbestonderzoek conform NEN 5707 noodzakelijk. Dit onderzoek zal in een later stadium worden uitgevoerd.

Bij graafwerkzaamheden op het terrein kunnen er beperkingen in de mogelijkheid tot hergebruik van eventueel vrijkomende grond buiten de locatie bestaan. Voor hergebruik van grond buiten de locatie is het Besluit bodemkwaliteit van toepassing.

Naar de toepassingsmogelijkheden van de aanwezige puinverharding onder de stelconplaten van het parkeerterrein is geen onderzoek uitgevoerd.

Vanuit milieuhygiënische oogpunt zijn er naar verwachting geen belemmeringen om het terrein te ontwikkelen voor woningbouw. De bodemkwaliteit is geschikt of kan geschikt worden gemaakt om aan de kwaliteitseisen voor de te realiseren functies te voldoen.

Conclusie

In het kader van bodemkwaliteit wordt het plan uitvoerbaar geacht.

4.9 Water

Inleiding

De watertoets is een verplicht onderdeel van een bestemmingsplan. Het is verplicht in beeld te brengen wat de effecten van de voorgenomen activiteit op de waterhuishouding zijn. Het gaat hier zowel om de waterkwaliteit als waterkwantiteit. Het streven is er zoveel mogelijk op gericht om water (regen-, afval- en oppervlaktewater) op een goede manier in te passen in het ontwerp.

Het plangebied maakt onderdeel uit van het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). Het HHNK heeft samen met haar partners haar waterbeleid op lange termijn (Deltavisie) en op middellange termijn (Waterprogramma 2022-2027) opgesteld. In het Waterprogramma 2022-2027 (voorheen waterbeheersplan) zijn de programma's en beheerstaken van het HHNK opgenomen met de programmering en uitvoering van het waterbeheer. Het programma is nodig om het beheersgebied klimaatbestendig te maken, toegespitst op de thema's waterveiligheid, wateroverlast, watertekort, schoon en gezond water en crisisbeheersing. Door het veranderende klimaat wordt het waterbeheer steeds complexer. Alleen door slim samen te werken is integraal en doelmatig waterbeheer mogelijk. Bij de ontwikkeling van het Waterprogramma is hieraan invulling gegeven door middel van een partnerproces en de ontwikkeling van gezamenlijke bouwstenen.

Daarnaast beschikt het HHNK over een verordening: de Keur 2016. Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden kan een vergunning nodig zijn.

Beschouwing

Voor het overleg is er een watertoets opgesteld (zie Bijlage 7). De resultaten zijn hieronder beschreven. De watertoets is opgesteld op basis van het schetsontwerp dat voorligt.

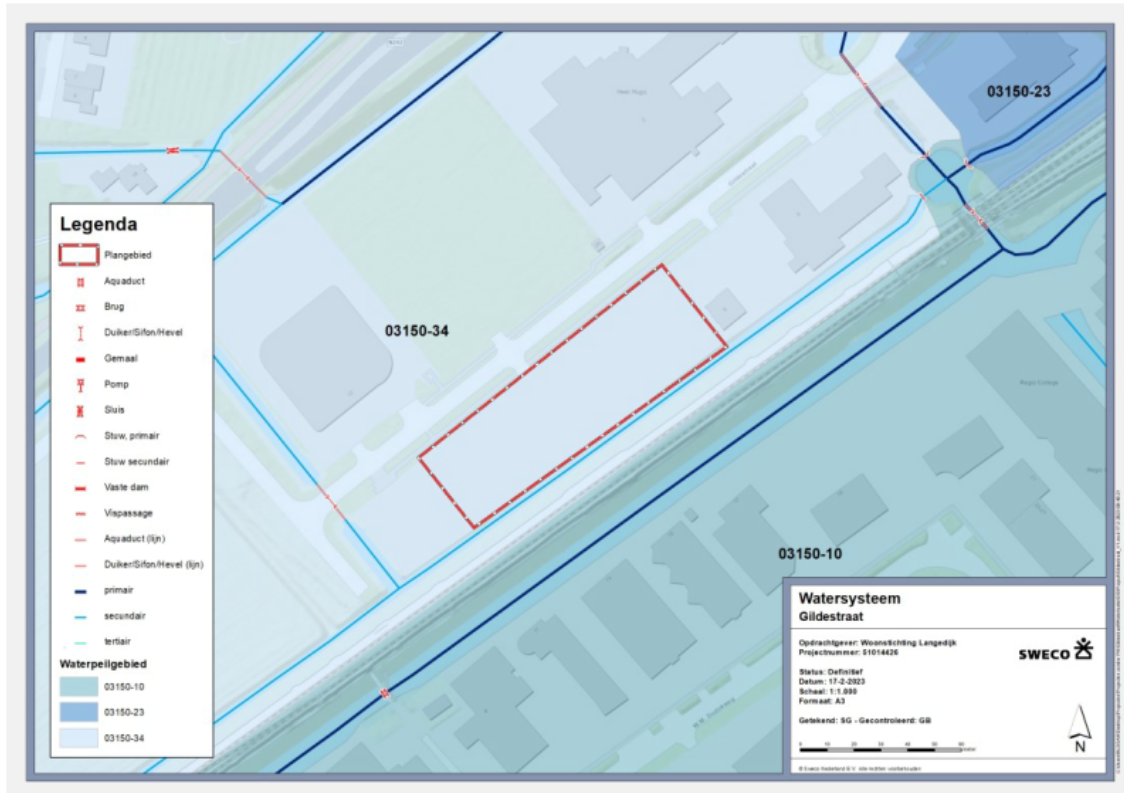
Watersysteem

In figuur 4-4 is een uitsnede van de legger Wateren 2022 van het HHNK weergegeven. Hierin is het

vigerende waterpeilgebied in de omgeving van het plangebied meegenomen. Het plangebied is gelegen in het waterpeilgebied met de code 03150-34.

Het vigerende streefwaterpeil is NAP -3,7 m. Volgens de Legger is in het plangebied geen open water aanwezig. Het plangebied grenst wel in het zuiden aan open water. Dit betreft een secundaire watergang.

Er zijn geen kunstwerken aanwezig in het plangebied of de directe omgeving.



Figuur 4-4: Uitsnede van de legger wateren 2022 van het HHNK.

Waterveiligheid

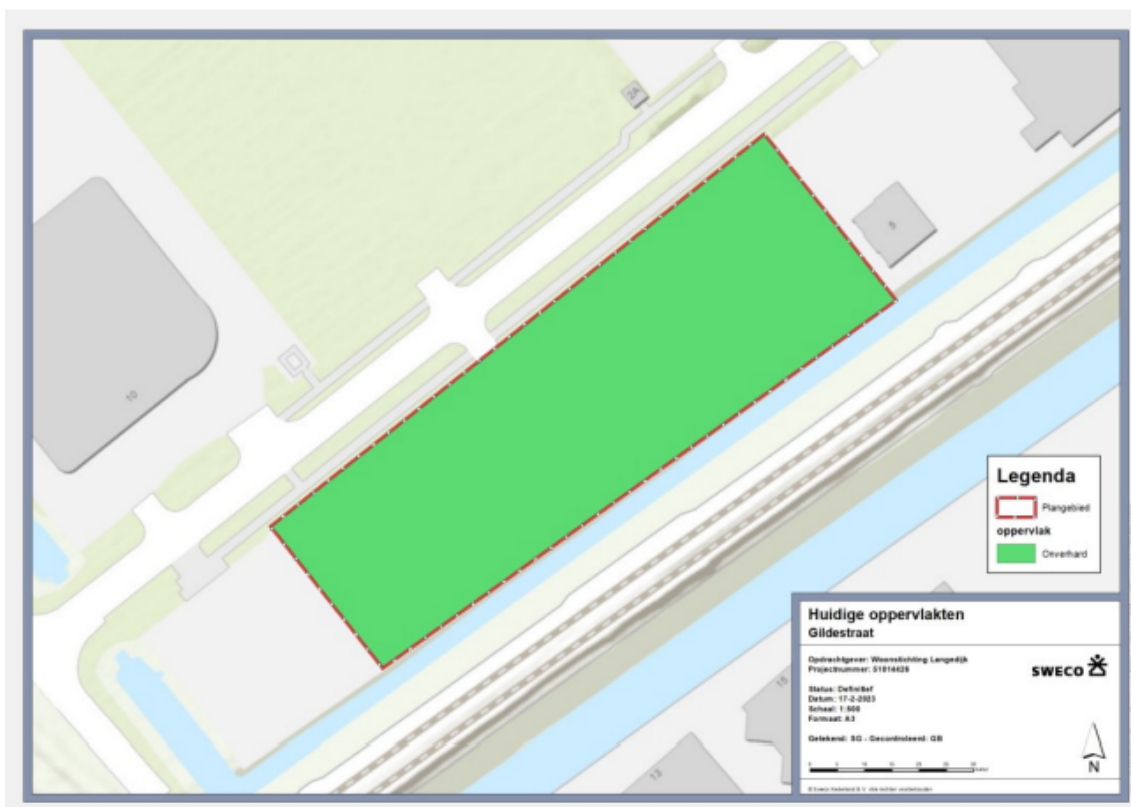
Er zijn geen regionale of primaire waterkeringen aanwezig in of rondom het plangebied.

Compensatie waterberging

De waterhuishouding in het plangebied verandert in de toekomstige situatie. Het totaal aan verhard oppervlak verandert. Er wordt vooralsnog in het schetsontwerp geen open water gereserveerd (gegraven) of gedempt. De minimale hoeveelheid open water is bepaald aan de hand van de "Keur 2016" van HHNK. Conform de Keur 2016 van HHNK gelden de volgende regels bij een toename van verhard oppervlak:

- Extra verhard oppervlak < 800 m² : Geen minimaal benodigd oppervlak extra water
- Extra verhard oppervlak = 800 m² < 2.000 m² : 10% oppervlak extra water van toename verharding
- Extra verhard oppervlak = > 2.000 m² : maatwerkberekening

Voor de analyse van de mate van verhardingstoename is een oppervlakteanalyse gemaakt van de huidige en toekomstige situatie. Voor een kaart van de type oppervlakten in de huidige situatie is gebruik gemaakt van de gegevens uit de Basisregistratie Grootschalige Topografie (BGT). Zie hiervoor Figuur 4-5. De toekomstige situatie is weergegeven in figuur 4-6.



Figuur 4-5: Huidige verhardingssituatie



Figuur 4-6: Nieuwe situatie (concept)

In tabel 4-6 is de oppervlakte analyse van het plan weergegeven. Voor de analyse zijn de tuinen conform beleid van HHNK voor 50% als onverhard meegenomen.

		Huidig (m ²)	Toekomstig (m ²)	Vershil (m ²)
Verhard	Bebouwing	0	1.500	+3.040
	Wegen	0	1.065	
	Parkeren	0	475	
Onverhard	Groen	4.167	652	-3.040
	Parkeren	0	475	
Water		0	0	+0

Tabel 4-6: Oppervlakte analyse van ontwerp Gildestraat binnen de plangrens.

Uit de analyse komt naar voren dat er sprake is van een verhardingstoename van ongeveer 3443 m². Het HHNK dient de maatwerkberekening van het geldende percentage compensatie verhardingstoename te delen. voor nu is uitgegaan van 15% aan compensatiefactor. Die levert de berekening van de netto watercompensatie zoals weergegeven in tabel 4-7.

Toename verharding	Water compensatie	Watercompensatie verhardingstoename	Toename netto nieuw water	Resterende watercompensatie opgave
m2	%	m2	m2	m2
3.040	15	456	0	-456

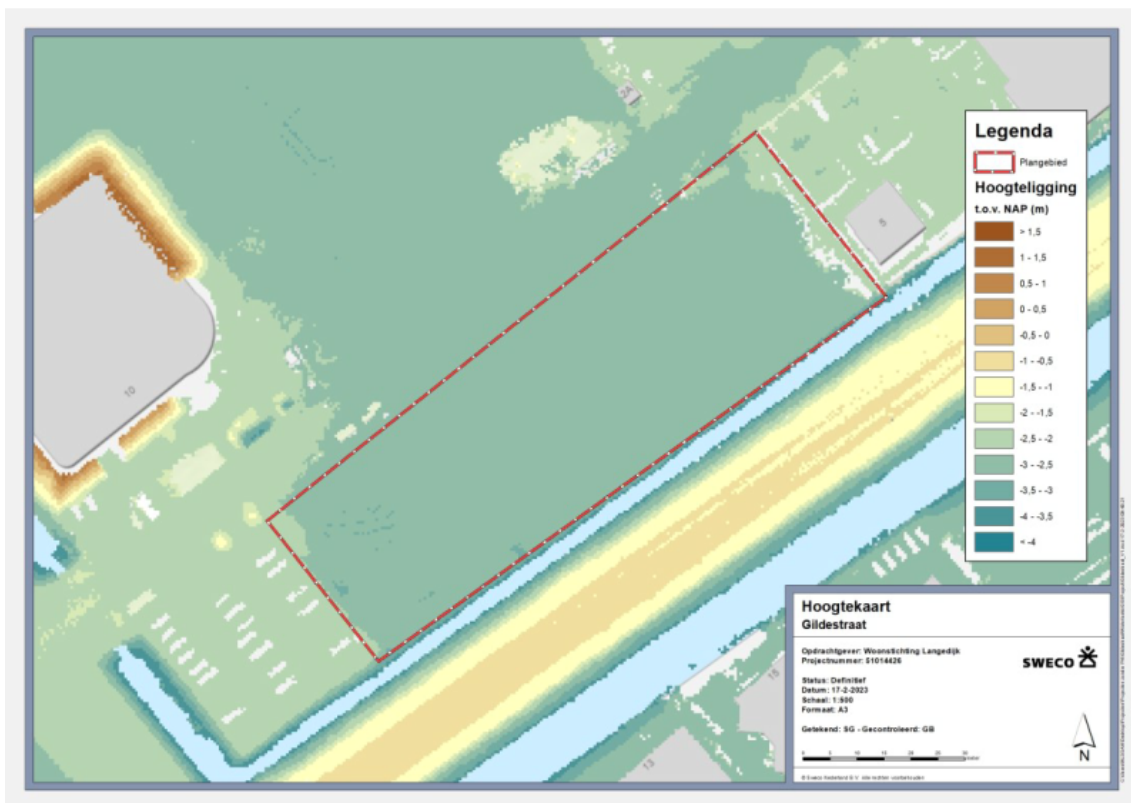
Tabel 4-7: Watercompensatie berekening

Uit de tabel komt naar voren dat er in het schetsontwerp een tekort aan water is van circa 500 m². Dit tekort kan worden gecompenseerd met de Waterbank Broekhorn, waar in 2021 een overschot van circa 85.000 m² aanwezig was. Er wordt van uitgegaan dat de ontwikkeling aan de Gildestraat hier ook gebruik van kan maken. Afstemming met de gemeente Dijk en Waard hierover is wel benodigd. Na gebruikmaken van het overschot aan oppervlaktewater uit de Waterbank is geen verdere watercompensatie nodig.

Hoogteligging maaiveld

Voor de hoogteligging van het maaiveld is een uitsnede gemaakt van het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN-4), zie ook Figuur 4-7. Bij de beschikbaarheid van een actuele inmeting kan deze informatie nog veranderen. Uit de hoogtekaart komt naar voren dat het plangebied een hoogteligging heeft van circa NAP -2,9 – -2,6 m. Het maaiveld loopt daarbij af richting het westen. Uitzonderingen op de gemiddelde hoogteligging zijn de oost- en westgrens, waar het maaiveld oploopt richting NAP -2,3 m.

De drooglegging is in de huidige situatie minimaal 0,8 m en loopt op tot circa +1,1 m.



Figuur 4-8: Hoogteligging van de omgeving van het plangebied. Bron: AHN-4.

Bodemopbouw

De regionale bodemopbouw is weergegeven in Tabel 4-8. Er zijn geen openbare gegevens beschikbaar ter hoogte van het plangebied. De gegevens uit deze tabel zijn ontleend aan het DINOluket, GeoTOP v1.4 model. Hieruit volgt dat er ter hoogte van het plangebied een zandige bodemopbouw aanwezig is. Bij de beschikbaarheid van boringen of sonderingen kan deze informatie nog veranderen.

Tabel 4-8: Bodemopbouw. Bron: GeoTOP v1.4, DINOluket.

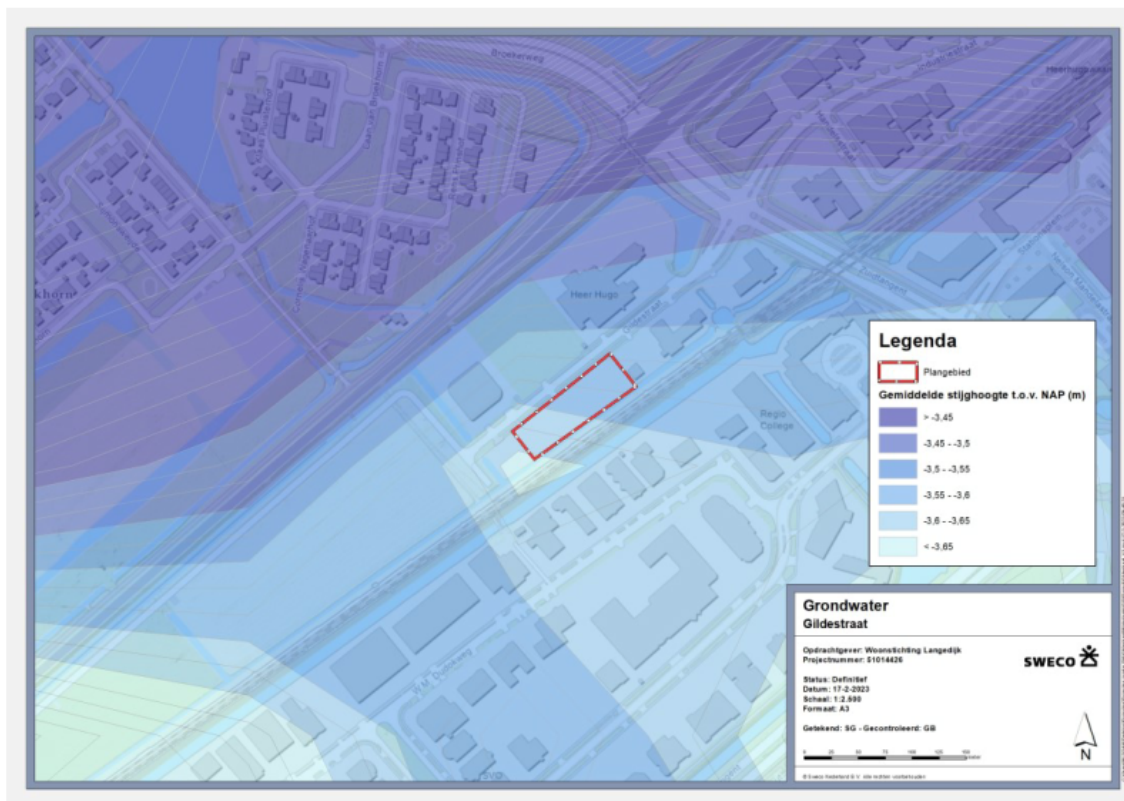
Globale diepte (m t.o.v. mv)	Globale diepte (m t.o.v. NAP)	Samenstelling (formatie)
0,0 - 0,5	-2,75 - -3,25	Antropogene zandlaag (voormalige ophoging)
0,5 - 4,0	-3,25 - -6,75	Zand grof (NAZA)
4,0 - 5,0	-6,75 - -7,75	Zand midden (NAZA)
5,0 - 16,5	-7,75 - -19,25	Zand fijn (ENAWO)
16,5 - 18,0	-19,25 - -20,75	Klei (ENAWO)
18,0 - 18,5	-20,75 - -21,25	Kleig zand, zandige klei en leem (ENAWO)
18,5 - 19,0	-21,25 - -21,75	Zand midden (ENAWO)
19,0 - 19,5	-21,75 - -22,25	Klei (NAWO)
19,5 - 21,0	-22,25 - -23,75	Organisch materiaal, veen (NAWO)
21,0 - 21,5	-23,75 - -24,25	Klei (NAWO)
> 21,5	< -24,25	Pleistoceen zand

Grondwater

in Figuur 4-9 is een uitsnede van de isohypsen van de stijghoogtes van het eerste watervoerend pakket van Grondwatertools weergegeven. Deze isohypsen zijn berekend aan de hand van peilbuizen in de omgeving van het plangebied.

Uit de isohypsen komt naar voren dat de gemiddelde stijghoogte van het eerste watervoerend pakket ter hoogte van het plangebied circa NAP -3,6 m is. Dit is circa 0,7 m – 1,0 m onder

maaveld. In de Klimaat-effectatlas zijn de Gemiddelde Hoogste Grondwaterstand (GHG) en Gemiddelde Laagste Grondwaterstand (GLG) gemodelleerd (Nationaal Water Model, 2016). Hieruit komt naar voren dat er een GHG is van 0,8 m – 1,0 m onder maaiveld, en een GLG van 1,0 m – 1,5 m onder maaiveld. Dit komt overeen met de isohypsen. Uit de modelleringen in de Klimaat-effectatlas blijkt dat er enige kwel (0,1-0,5 mm/dag) aanwezig is ter hoogte van het plangebied (Nationaal Water Model, 2016).



Figuur 4-9: Isohypsen van de stijghoogtes van het eerste watervoerend pakket. Bron: Grondwatertools.

Riolering en hemelwater

Er wordt vooralsnog van uitgegaan dat er een HWA-stelsel wordt aangelegd onder de toekomstige verharding. Het dak van het woningcomplex wordt op dit HWA-stelsel aangesloten. Via dit HWA-stelsel wordt het hemelwater afgevoerd naar de watergang ten zuiden van het plangebied.

Indien er waterbergende funderingen worden gerealiseerd wordt uitgegaan van een oppervlakkige waterafvoer richting deze bergingen. Ook de daken kunnen mogelijk aangesloten worden op deze waterbergingen. Er is dan geen HWA-stelsel nodig. De bergingen krijgen daarbij een overstort richting het open water.

Door de nieuwe ontwikkeling komt er afvalwaterproductie. Er wordt uitgegaan van 107 woningen.

De berekening van de toename van de afvalwaterproductie van de appartementen wordt berekend op basis van de Tweede Rioleringsnota (WrW, 2002). Er wordt rekening gehouden met 2,5 inwoners per woning (107 stuks) en een productie van 12 L /i.e./uur (met een maximale productie van 120L /i.e./ dag). De afvalwaterproductie bedraagt $2,5 \text{ i.e.'s} * 107 \text{ woningen} * 12 \text{ L/uur} = 3.210 \text{ L/uur} = 3,2 \text{ m}^3/\text{uur}$.

In de huidige situatie is geen riolering aanwezig in het plangebied. Onder de Gildestraat is wel een rioleringsstelsel aanwezig. Deze is (mogelijk) recent aangelegd rekening houdend met de toekomstige ontwikkelingen rondom Gildestraat en heeft daarom (waarschijnlijk) voldoende capaciteit voor het woningbouwcomplex. Afstemming hierover met de gemeente Dijk en Waard is

nodig.

Klimaatadaptatie

Binnen het plan zijn maatregelen genomen met betrekking tot klimaatadaptatie. Hieronder wordt een kort overzicht gegeven. Een volledig overzicht is terug te vinden in de watertoets.

Wateroverlast

Om wateroverlast tegen te gaan zijn een aantal maatregelen genomen:

1. Groen wordt lager aangelegd, waardoor het water wat op het dak valt via dit groen vertraagd kan worden afgevoerd richting het open water.
2. Het parkeerterrein krijgt een open bestrating. In de cunetten kan water worden gebufferd. Dit is circa 900 m². Met een waterbergende schijf van 0,1 m levert dit circa 90 m³ waterberging op.
3. De oever van het plangebied aan de zuidoost rand wordt daarnaast waarschijnlijk als plasdraszone ingericht, wat zorgt voor meer afstroming richting het water en een grotere buffercapaciteit van het water. Daarmee is er voldoende waterberging in het plan aanwezig.
4. Het parkeerterrein loopt af richting de watergang. Hierdoor kan water infiltreren in het cunet onder de parkeerplaatsen, kan infiltreren bij het aanwezige groen, en wordt daardoor vertraagd afgevoerd naar het open water.
5. Door het vasthouden van water en het vertraagd afvoeren hiervan wordt vanuit gegaan dat de ontwikkeling waterneutraal wordt vormgegeven. Door de halfverharding infiltreert zoveel mogelijk water de cunetten in. Vanaf hier stroomt het water af naar de watergang.

Droogte

Ook is er rekening gehouden met een droogtebestendige inrichting. De verwachte grondwaterstanden en de zoetwaterbeschikbaarheid tijdens droogte zijn sturend voor de inrichting van het plangebied. In een vervolgfase kan het groen in het plan worden afgestemd op de verwachte grondwaterstanden. Gezien de drooglegging van circa 1 m wordt verwacht dat de grondwaterstanden in de winter <1 m onder maaiveld liggen en in de zomer >1 m. Daarnaast wordt door de afkoppeling van het dak en de oppervlakkige afstroming van water het openbaar groen zoveel mogelijk voorzien van (hemel)water in droge perioden.

Gezien de zandige bodemopbouw en de diepte van de eerste kleilaag (ca 16 m onder maaiveld) wordt niet verwacht dat bodemdaling van het openbaar gebied een groot knelpunt wordt. In een vervolgfase kan door middel van een bouwrijp maak advies verder invulling worden gegeven aan de verwachte zettingen en het bouwrijp maken.

Hitte

In het ontwerp wordt voorzien van een bomenrij langs de Gildestraat. Daarnaast zal er voldoende schaduwwerking van het gebouw zijn op de stoep langs de Gildestraat. De schaduwwerking op deze route is ruim voldoende.

In het verblijfsgebied ten zuiden van het gebouw zijn bomen opgenomen. Dit betreffen zowel bomen langs het water als bomen tussen de parkeergelegenheid en het gebouw. Een eerste inschatting van de mate van schaduw in het schetsontwerp levert circa 35-40% aan schaduw op. In een vervolgfase kan deze eis als uitgangspunt worden aangehouden op het groenontwerp. Er wordt vanuit gegaan dat met het huidige ontwerp kan worden voldaan aan de eis, gezien de eerste schatting.

Er wordt uitgegaan van (rode) bakstenen klinkers voor de wegen en stoepen. De parkeerplaatsen worden in halfverharding gerealiseerd, wat een groen uiterlijk geeft. Het gebouw zelf zal waarschijnlijk een zandkleurige metselwerk krijgen, met mogelijk een grindlaag op het dak. Er wordt dus zoveel mogelijk warmtewerende kleuren gebruikt. Er wordt daarnaast gebruik gemaakt van uitstekende balkons, waardoor er een schaduwwerking ontstaat bij lagere raampartijen.

Overstromingen

In het plan moeten maatregelen getroffen worden om veilig te kunnen schuilen in het geval van een

overstroming. Dit geldt voor een overstroming met een (extreem) kleine kans. Belangrijkste punt hierbij is dat alle bewoners in pandig een hogere verdieping kunnen bereiken. Dit door bijvoorbeeld voor alle bewoners altijd binnenpands de (nood)trappen bereikbaar te houden. In een vervolgfase zal hier rekening mee worden gehouden.

Conclusie Water

Hieronder zijn de belangrijkste conclusies puntsgewijs benoemd:

- Voor het plan aan de Gildestraat te Heerhugowaard dient in totaal circa 500 m² watercompensatie te worden gerealiseerd. Dit oppervlak wordt gecompenseerd met de Waterbank Broekhorn, waar een overschot aan oppervlak water aanwezig is. Afstemming hierover met de gemeente Dijk en Waard en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft plaatsgevonden.
- Er worden geen werkzaamheden uitgevoerd aan de watergang en/of de oever aan de zuidrand van het plangebied.
- De gemeente Dijk en Waard onderhoudt toekomstig de oever van de watergang aan de zuidrand van het plangebied. De watergang blijft in beheer van ProRail, zoals dat nu ook het geval is.
- Er wordt een gescheiden rioleringsstelsel toegepast in het plan. Het vuilwater wordt mogelijk aangesloten op het gemeentelijk rioolstelsel onder de Gildestraat. Afstemming hierover met de gemeente Dijk en Waard is nodig.
- Het plan voldoet aan de eisen voor klimaatadaptatie. Er zijn een aantal punten die verder technisch uitgewerkt kunnen worden in een vervolgfase.

Voor de start van de uitvoering wordt een watervergunning aangevraagd. Hierin worden onder andere de volgende werkzaamheden opgenomen:

- Aanbrengen verharding.

Met de watervergunning zijn de waterkundige aspecten voldoende geborgd en is het plan uitvoerbaar.

4.10 Ecologie

4.10.1 Soortenbescherming

Wettelijk kader

Voor alle in de Wet natuurbescherming genoemde diersoorten (inclusief vogels) geldt dat het verboden is individuen van deze soorten (opzettelijk) te doden of te vangen. Bovendien is het verboden nesten (en eieren) en (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen dan wel weg te nemen. Voor de in de wet genoemde plantensoorten geldt dat het verboden is exemplaren in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.

Indien bij werkzaamheden die uit een bestemmingsplan voortvloeien nesten, (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van soorten niet (kunnen) worden ontzien, is een ontheffing noodzakelijk. Bij de vaststelling van het plan dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen. Ontheffing is niet benodigd indien de functionaliteit van de nesten, (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen gegarandeerd wordt (het beschadigen en vernielen wordt voorkomen door maatregelen of er zijn voldoende alternatieven). Er is echter geen ontheffing nodig indien gewerkt wordt volgens een geldige gedragscode die van toepassing is op de betreffende soort(en). Vaak is daarnaast ecologische begeleiding en een ecologisch werkprotocol nodig bij de uitvoering van werkzaamheden.

Beschouwing

In het kader van de ontwikkeling (en die van de ontwikkeling van de Scheg) is er een ecologische quickscan uitgevoerd. Deze is toegevoegd in Bijlage 8.

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. Verder zijn de volgende bevindingen gedaan:

- 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 ruwweg van half maart tot half juli;
- Om vestiging van Oeverzwaluwen (cat. 5) te voorkomen wordt daarom aanbevolen om voor aanvang van de broedperiode (vóór 10 maart) de steile taluds van grondhopen af te vlakken (tot een hoek van minder dan 40 graden). Als alternatief kunnen steile wanden vóór 10 maart afgedekt worden met steigergaas om vestiging van Oeverzwaluwen te voorkomen.
- In het onderzoeksgebied kunnen beschermde grondgebonden zoogdieren voorkomen die zijn beschermd onder de Habitatrichtlijn of als 'andere soort'. Het gaat om kleine marterachtigen. Omdat negatieve effecten door de werkzaamheden niet uit te sluiten zijn, is onderzoek naar voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van deze soorten noodzakelijk. Worden tijdens de veldinventarisatie volgens landelijk geldende richtlijnen, protocollen, soortstandaarden en/of kennisdocumenten één of meer van deze soorten aangetroffen, dan dient een ontheffingsaanvraag te worden ingediend, waarin passende mitigerende en compenserende maatregelen worden beschreven.
- 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.

In 2022 is het aanvullend onderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van marterachtigen. Zie Bijlage 9. Uit dit onderzoek volgt dat het plangebied niet wordt gebruikt door marterachtigen. Er is daarom geen ontheffing nodig van de Wet natuurbescherming bij uitvoer van het werk. Wel geldt de zorgplicht en dient dekking biedende vegetatie voorafgaand aan de ingreep kort te worden gemaaid en minimaal een nacht te blijven liggen voordat werkzaamheden starten. Ook de overige resultaten van het natuuronderzoek staan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg. De hiervoor genoemde mitigerende maatregelen zullen bij de uitvoering in acht worden genomen.

Het is aanbevolen om een onderzoek te doen naar de aanwezigheid van rugstreeppadden, omdat het plangebied mogelijk een geschikt habitat is. In 2023 is een aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van de rugstreeppad. Zie hiervoor Bijlage 10. Uit het aanvullend onderzoek volgt dat er in het plangebied geen rugstreeppadden of andere beschermde, niet vrijgestelde amfibieën zijn waargenomen. De rugstreeppad wordt in de directe omgeving van het plangebied dan ook niet voortplantend of overwinterend verwacht. Er zijn geen negatieve effecten van de ingreep op beschermde, niet vrijgestelde, amfibieën mogelijk.

Conclusie soortenbescherming

Met inachtneming van de zorgplicht is het plan in het kader van soortenbescherming uitvoerbaar.

4.10.2 Gebiedsbescherming

Wettelijk kader

Natura 2000-gebieden

De Wet natuurbescherming (Wnb) ziet op de bescherming van Natura 2000-gebieden. Voor ieder Natura 2000-gebied zijn instandhouding doelstellingen opgesteld voor een of meerdere soorten en/of habitats. Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de Natura 2000-gebieden en tevens voor ontwikkelingen daarbuiten die van invloed kunnen zijn ('door externe werking') op die beschermde

natuurgebieden, gelden strenge restricties. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht. Middels een "habitattoets" dient te worden onderzocht of een activiteit (significante) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden veroorzaakt. De uitkomsten van de habitattoets dienen te worden beoordeeld door het bevoegd gezag.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Het natuurnetwerk Nederland (NNN) is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. Het doel van het NNN is de instandhouding en ontwikkeling van natuurgebieden en een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan. Sinds 2014 zijn de provincies het eerste verantwoordelijke bevoegd gezag voor het NNN (daarvoor was dat de rijksoverheid). De provincies hebben in een verordening regelgeving vastgelegd ten aanzien van het NNN.

Beschouwing

Natura-2000 gebieden

Het plangebied ligt op meer dan 7,5 kilometer afstand van de meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden, de Schoorlse Duinen en het Noordhollands Duinreservaat. Gezien de grote afstand en de uit te voeren werkzaamheden worden op voorhand geen directe negatieve gevolgen verwacht van de plannen zoals licht, geluid of optische verstoring. Er hoeft hiernaar geen nadere toetsing uitgevoerd te worden.

Gezien de waarschijnlijke uitstoot van stikstofemissies gedurende de aanlegfase en gebruiksfase zijn stikstofberekeningen met het programma AERIUS Calculator (2023.0.1) uitgevoerd. Zie Bijlage 11 in deze toelichting. Uit deze berekeningen volgt dat de maximale projectbijdrage 0,00 mol/ha/jaar bedraagt op de meest dichtbijgelegen stikstofgevoelige habitattypen. Uitvoering van de plannen leidt niet tot een verslechtering van de natuurlijke habitats en leefgebieden van soorten binnen nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Het plangebied bevindt zich niet binnen de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) of Bijzonder provinciaal landschap. Externe werking is niet aan de orde. Deze gebieden liggen op ruime afstand van het plangebied. De bepalingen van de Omgevingsverordening NH2020 worden niet overtreden.

Conclusie gebiedsbescherming

In het kader van gebiedsbescherming is het plan uitvoerbaar.

4.11 Trillingshinder

Inleiding

Voor de beoordeling van trillingen is in Nederland geen wetgeving van toepassing. Wel heeft de SBR (Stichting Bouwresearch) richtlijnen uitgebracht op het gebied van trillingen (meet- en beoordelingsrichtlijnen). Dit zijn landelijk geaccepteerde richtlijnen voor het meten en beoordelen van trillingen in gebouwen. De SBR richtlijn – deel A "schade aan gebouwen" geeft een procedure voor het meten van trillingen en geeft grenswaarden met betrekking tot schade. De SBR richtlijn – deel B "Hinder voor personen in gebouwen" geeft een procedure voor het meten van trillingen en geeft streefwaarden met betrekking tot hinder. De SBR richtlijn – deel C "Storing aan apparatuur" geeft een procedure voor het meten van trillingen aan opgestelde apparatuur en geeft streefwaarden met betrekking tot het voorkomen van storingen aan deze apparatuur.

Beschouwing

In het kader van de ontwikkeling is er een trillingshinderonderzoek uitgevoerd omdat het plangebied op korte afstand tot spoorlijn Alkmaar-Hoorn/Den Helder ligt. Het onderzoek is toegevoegd in Bijlage 12. Om de trillingsbelasting op het perceel in beeld te brengen is een

trillingsonderzoek uitgevoerd, waarbij er verkennende trillingsmetingen zijn uitgevoerd.

Uit de uitgevoerde trillingsmetingen blijkt dat reizigerstreinen een zeer beperkte trillingsbelasting geven op het plangebied. De prognose, gemaakt op basis van deze metingen, laat zien dat trillingen van treinen geen belemmering vormen voor het realiseren van woningen op deze kavel als een minimale afstand wordt aangehouden van 35 meter tot het spoor in het geval van op staal gefundeerde woningen en 25 meter bij op palen gefundeerde woningen.

Voor appartementgebouwen met vier tot zes bouwlagen zoals in het planvoornemen kan er een minimum afstand van 20 meter aangehouden worden. Er is daarom dan ook een bouwvlak opgenomen die op 20 meter afstand tot het spoor ligt.

Als in afwijking van de prognoses minder stijve woningvloeren worden aangehouden, met een laagste buig-eigenfrequentie van minder dan 16 Hz, dan zijn deze afstanden met 5 meter te verhogen. Een verdere restrictie voor het huidige bouwplan is dat er traditioneel gebouwd moet worden met betonnen en steenachtige materialen om ook voldoende gebouwmassa te realiseren.

Uitgangspunt is dat met het aanhouden van voldoende afstand (minimaal 20 meter), de toepassing van stijve vloeren, betonbouw en een paalfundering geen sprake zal zijn van een overschrijding van de streefwaarden. In de regels van dit bestemmingsplan zijn hiervoor voorwaardelijke verplichtingen opgenomen.

Conclusie

Met de toepassing van voldoende afstand en de voorgeschreven bouwmaterialen is het plan in het kader van trillingshinder uitvoerbaar.

4.12 Archeologie

Inleiding

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is iedere gemeente verplicht aandacht te besteden aan de archeologie op haar grondgebied en dit te verwerken in bestemmingsplannen en andere ruimtelijke instrumenten. De gemeente Heerhugowaard heeft sinds 2023 archeologisch beleid dat is vastgelegd in een beleidsnota met archeologiekartaal.

Beschouwing

Op 7 juni 2022 heeft de gemeenteraad het archeologiebeleid Dijk en Waard vastgesteld. Uit de beleidsnota volgt dat de gronden in het plangebied deels zijn aangewezen als categorie 5. Voor de gronden in categorie 5 betekent dit dat archeologisch onderzoek noodzakelijk is bij bodemingrepen groter dan 10.000 m² en die dieper rijken dan 40 cm onder maaiveld. Dit is omdat de bodem in het verleden al vaak geroerd is waardoor de archeologische waarden heel laag zijn.

Voorliggend plan heeft een oppervlak van ca. 4.200 m². Er hoeft daarom geen archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden.

Conclusie

In het kader van archeologie zijn er geen belemmeringen voor het plan en wordt daarom uitvoerbaar geacht.

4.13 Cultuurhistorie

Inleiding

Volgens het Besluit ruimtelijke ordening is de gemeente verplicht om in de toelichting van het bestemmingsplan een gemotiveerde beschrijving op te nemen van de wijze waarop rekening gehouden is met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden.

Beschouwing

De locatie zelf heeft geen specifieke cultuurhistorische waarden. Er is ook geen sprake van een

aardkundig waardevol gebied. Het bouwplan leidt niet tot aantasting van cultuurhistorische waarden.

Hoofdstuk 5 Financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.1 Financiële uitvoerbaarheid

Ingevolge artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient er in het kader van het bestemmingsplan een onderzoek te worden gedaan naar de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de financiële haalbaarheid van het plan.

In artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is voorgeschreven dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt voor de gronden waarop een bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is de definitie van bouwplan gegeven, waarbij het onderhavige plan als bouwplan kan worden aangemerkt. Met het tweede lid van artikel 6.12 Wro kan worden afgeweken van de plicht een exploitatieplan vast te stellen, mits het verhaal van kosten anderszins is verzekerd.

De kosten voor het bouwplan alsmede de plankosten worden gedragen door de ontwikkelaar van het bouwplan: Woonstichting Langedijk. Hetzelfde geldt voor eventuele kosten als gevolg van planschade. In een koop-realisatieovereenkomst worden die afspraken verder uitgewerkt.

De basis van de samenwerking en principiële financiële afspraken zijn in juli 2023 opgenomen in een samenwerkingsovereenkomst die tussen de corporatie en de gemeente is gesloten. De ambtelijke kosten voor de realisatie van het plan zijn ingerekend in de grondexploitatie Stationsgebied - Gildestraat e.o.. Om deze reden is een exploitatieplan niet nodig. De financiële uitvoerbaarheid van het plan is voldoende gewaarborgd.

Bovendien heeft het bouwplan in november 2023 een subsidie toegewezen gekregen in het kader van de Start Bouw Impuls van het Ministerie van BZK.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.2.1 Participatie en vooroverleg

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

- Prorail

De ontvangen reactie is hieronder samengevat en van reactie voorzien:

1. Door Prorail is opgemerkt dat in de paragraaf over Externe Veiligheid (4.7) in de toelichting is opgenomen: "Voor infrabesluiten zijn de regels vastgelegd in de Beleidsregels EV-beoordeling Tracébesluiten (de Beleidsregels) [2]." Zij geven aan dat dit klopt, maar dat het niet van toepassing omdat het hier immers géén Tracébesluit betreft maar een bestemmingsplan voor woningbouw. Voorgesteld wordt om deze tekst te verwijderen. Verder geeft Prorail aan dat in de inleiding het spoor nog wordt genoemd, maar dat dit verder niet terugkomt. Het voorstel is om het spoor ook in de beoordeling mee te nemen, bijvoorbeeld met een volgende zin: "Er is géén sprake van structureel transport van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn en daarom is

deze niet verder beoordeeld."

Reactie gemeente: De genoemde tekst betreffende tracébesluiten is verwijderd en de tekst over de beoordeling van het spoor is opgenomen.

2. Aangegeven wordt door Prorail dat op pagina 9 van de rapportage van het trillingsonderzoek een onduidelijke zin is opgenomen: "In tabel 3 is te zien dat de top-15 treinen bestaat uit reizigerstreinen. Dit betekent niet dat ze niet zijn voorgekomen, maar dat als ze wel zijn langsgelopen ze lage trilniveaus opwekken." Onduidelijk is waar 'ze' uit de zin naar verwijst.

Reactie gemeente: Het woord 'ze' verwijst naar goederentreinen. Dit is verduidelijkt in de rapportage.

3. Prorail merkt op dat op pagina 12 is opgenomen "De prognoses zijn opgesteld voor de qua trillingsopwekking maatgevende treinen. Voor de Vper berekening (gemiddelde trillingssterkte) is de verdelingsfunctie van de Vmax gebruikt, zoals gemeten op het eerste bodemmeetpunt. Hierdoor wordt qua trillingssterkte gerekend met een reële mix van treinen." Onduidelijk is met welke intensiteit qua treinverkeer rekening is gehouden. En ook is onduidelijk of en in welke mate rekening is gehouden met het Ontwerp Tracébesluit PHS-Alkmaar Amsterdam.

Reactie gemeente: In de rapportage is verduidelijkt met welke intensiteit rekening is gehouden en er is aangegeven dat rekening is gehouden met het Tracébesluit PHS Alkmaar - Amsterdam.

4. Prorail maakt een technische opmerking omtrent de bepaling (rekenwijze) van de overdracht van trillingen in de grond.

Reactie gemeente: Het onderzoeksbureau dat het trillingsonderzoek heeft uitgevoerd heeft aanpassingen uitgevoerd aan het onderzoek en de rapportage. Over de aanpassingen is rechtstreeks contact geweest tussen Dgmr en Prorail.

5. Prorail geeft aan graag het Ontwerp Tracébesluit opgenomen te zien worden in de toelichting onder Rijksbeleid in paragraaf 3.2.

Reactie gemeente: De paragraaf Rijksbeleid is aangevuld.

Op grond van de inspraakverordening is - vanwege het ontbreken van direct omwonenden - afgezien van inspraak. Eenieder wordt in de gelegenheid gesteld een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan in te dienen.

Voor de ontwikkeling van de Gildestraat heeft op twee momenten participatie plaats gevonden:

- Ten behoeve van het vaststellen van het Masterplan voor het Stationsgebied waar de Gildestraat deel van uitmaakt.
- Verder heeft er recent een informatiebijeenkomst plaatsgevonden met alle eigenaren/belanghebbenden in de omgeving van de Gildestraat, over de Gildestraat zelf en ook andere ontwikkelingen in het Stationsgebied die voornemens zijn.

Tijdens de terinzagelegging wordt een inloopavond voor belangstellenden, specifiek voor het woningbouwplan Gildestraat gehouden. Deze avond wordt gehouden op 20 december 2023.

5.2.2 Procedure

Het ontwerpbestemmingsplan wordt op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening gedurende 6 weken ter inzage gelegd, waarbij door een ieder zienswijzen bij de gemeenteraad kunnen worden ingediend. De zienswijzen worden vervolgens bij de besluitvorming in het kader van de vaststelling door de gemeenteraad betrokken. Na een beroepstermijn van zes weken treedt het bestemmingsplan in werking, tenzij conform artikel 8.4 Wro een verzoek om voorlopige voorziening is gedaan bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Omdat het bestemmingsplan de bouw van meer dan 11 woningen mogelijk maakt, is de Crisis- en Herstelwet van toepassing. Dit betekent onder andere dat bij het instellen van beroep op dit bestemmingsplan het beroep versneld wordt behandeld door de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Daarnaast is indienen van een zogenaamd pro forma beroep schrift niet mogelijk en geldt een relativiteits-eis. Dat betekent dat het bestemmingsplan niet wordt vernietigd wegens strijd met geschreven of ongeschreven rechtsregels of algemene rechtsbeginselen, indien

deze kennelijk niet strekken tot bescherming van de belangen van diegene die zich erop beroept.