

De Scheg, Heerhugowaard

Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding en doel	4
1.2 Ligging plangebied	4
1.3 Geldend bestemmingsplan	4
Hoofdstuk2 Planbeschrijving	6
2.1 Huidige situatie	6
2.2 Planbeschrijving	6
Hoofdstuk3 Beleid	9
3.1 Inleiding	9
3.2 Rijksbeleid	9
3.3 Provinciaal en regionaal beleid	11
3.4 Gemeentelijk beleid	13
Hoofdstuk4 Milieu- en omgevingsfactoren	19
4.1 Algemeen	19
4.2 Water	19
4.3 Bodem	21
4.4 Archeologie	21
4.5 Cultuurhistorie	22
4.6 Natuur	22
4.7 Verkeer en parkeren	24
4.8 Geluid	24
4.9 Luchtkwaliteit	25
4.10 Externe veiligheid	26
4.11 Bedrijven en milieuzonering	27
4.12 Trillingshinder	28
4.13 Duurzaamheid	28
4.14 M.e.r.-beoordeling	29
Hoofdstuk5 Juridische planbeschrijving	30
5.1 Algemeen	30
5.2 Planregels	30
5.3 Handhaafbaarheid	31
Hoofdstuk6 Financiële uitvoerbaarheid	33
Hoofdstuk7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	34
7.1 Participatie en vooroverleg	34
7.2 Procedure	34

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De aanleiding voor het opstellen van voorliggend bestemmingsplan is het voornemen om het gebied De Scheg in Heerhugowaard te ontwikkelen met maximaal 345 woningen in drie afzonderlijke woongebouwen.

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 en de provinciale weg N242, ten zuidwesten van de Zuidtangent. De begrenzing is op onderstaande afbeelding weergegeven.



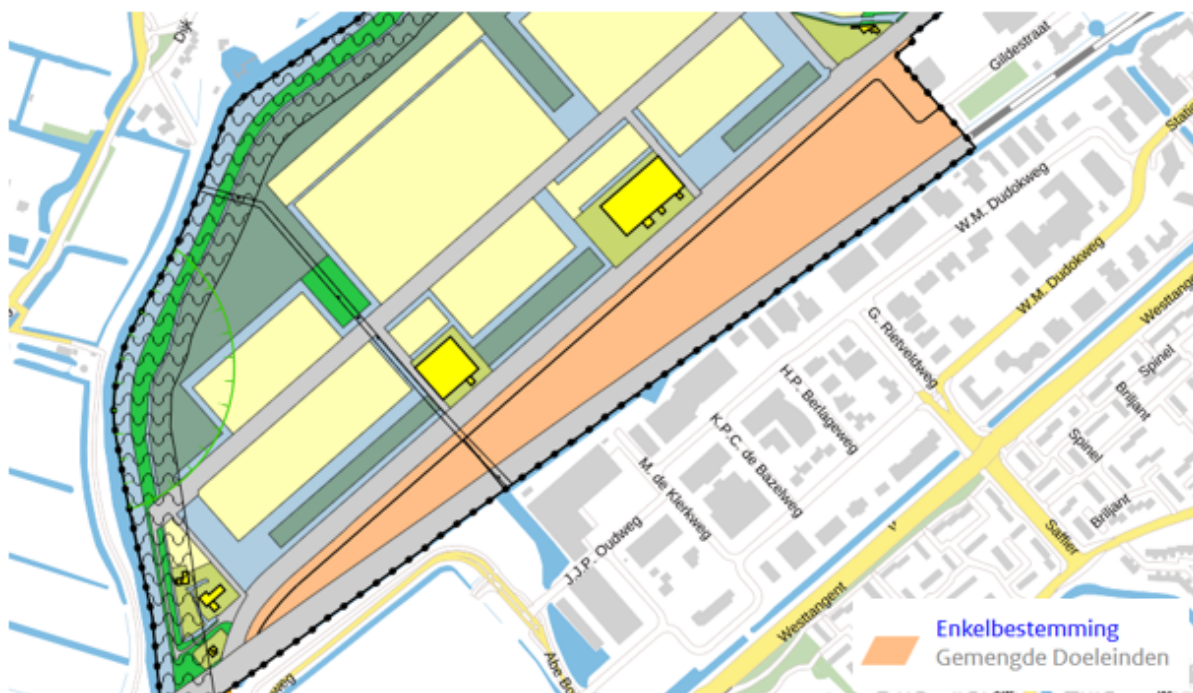
Afbeelding 1.1: Ligging plangebied op luchtfoto

1.3 Geldend bestemmingsplan

Voor het plangebied geldt thans het bestemmingsplan Broekhorn, door de gemeenteraad vastgesteld op 9 december 2008. De gronden van het plangebied hebben in dit bestemmingsplan de bestemming Gemengde Doeleinden (zie afbeelding 1.2).

Ter plaatse van de bestemming Gemengd Doeleinden zijn bedrijven tot en met categorie 2 toegestaan, waaronder kantoren, al dan niet met publieksfunctie en gebouwen ten behoeve van maatschappelijke en educatieve doeleinden. Binnen het bouwvlak zijn hoofdgebouwen met maximaal 5 bouwlagen toegestaan.

De voorgenomen ontwikkeling is niet passend binnen het bestemmingsplan. Het geldende bestemmingsplan staat geen wonen toe.



Afbeelding 1.2: Uitsnede verbeelding geldend bestemmingsplan

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

De locatie De Scheg betreft een langgerekt, smal perceel dat extensief agrarisch in gebruik is. De gronden hebben op basis van het vigerende bestemmingsplan de bestemming Gemengde Doeleinden. Met uitzondering van de realisatie van het Oogcentrum Noordholland aan de noordoostzijde van het plangebied, is de locatie nog niet tot ontwikkeling gekomen. Gelet op de grote woningbehoefte wil de gemeente inzetten op woningbouw in het plangebied.



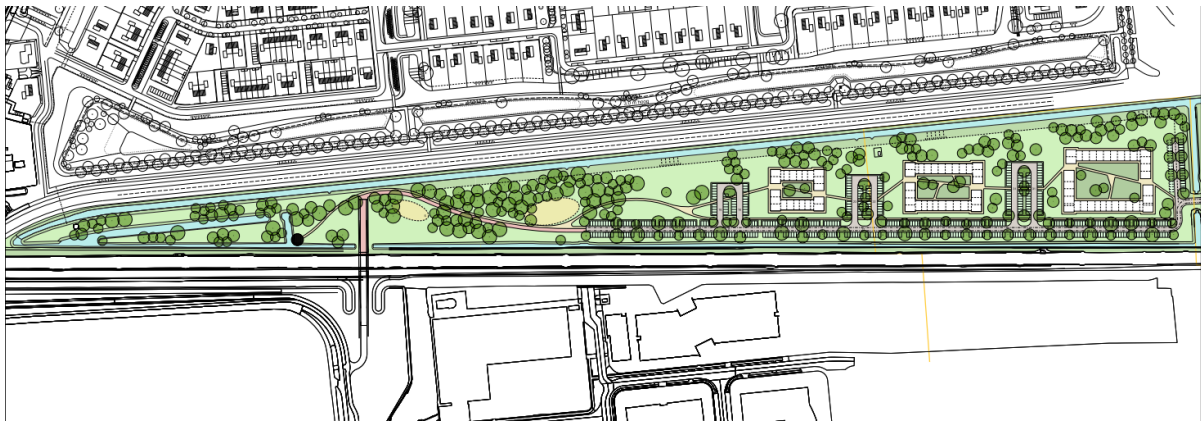
Afbeelding 2.1: Luchtfoto De Scheg

2.2 Planbeschrijving

De gemeente heeft voor het plangebied De Scheg in combinatie met de naastgelegen locatie Westpoort een subsidieaanvraag ingediend in het kader van de Regeling Woningbouwimpuls. Het Ministerie van BZK heeft dit eind 2021 goedgekeurd. Door deze subsidie kan de ontwikkeling van het gebied versneld starten. Hierbij wordt rekening wordt gehouden met ambities ten aanzien van betaalbaarheid, duurzaamheid en bereikbaarheid.

De ontwikkeling bestaat uit de realisatie van maximaal 345 appartementen, verdeeld over drie woongebouwen met een maximale bouwhoogte van 18,5 meter. Er wordt ingezet op het realiseren van betaalbare woningen in een groene omgeving. In De Scheg komt een woningbouwprogramma met circa 50% sociale huur en/of koop en middeldure huur. De overige woningen vallen binnen de categorie betaalbaar (maximaal de grens van de Nationale Hypotheek Garantie). Afbeelding 2.2 toont het schetsontwerp.

Richting de Abe Bonnemaweg op de locatie Westpoort is een langzaamverkeersverbinding / calamiteitenontsluiting en tunnel onder het spoor voorzien. Op afbeelding 2.2 is deze route indicatief weergegeven. Mogelijk dat dit in de toekomst een volwaardige ontsluiting zal worden. Dit zal dan met een separate planologische procedure mogelijk worden gemaakt.



Afbeelding 2.2: Schetsontwerp

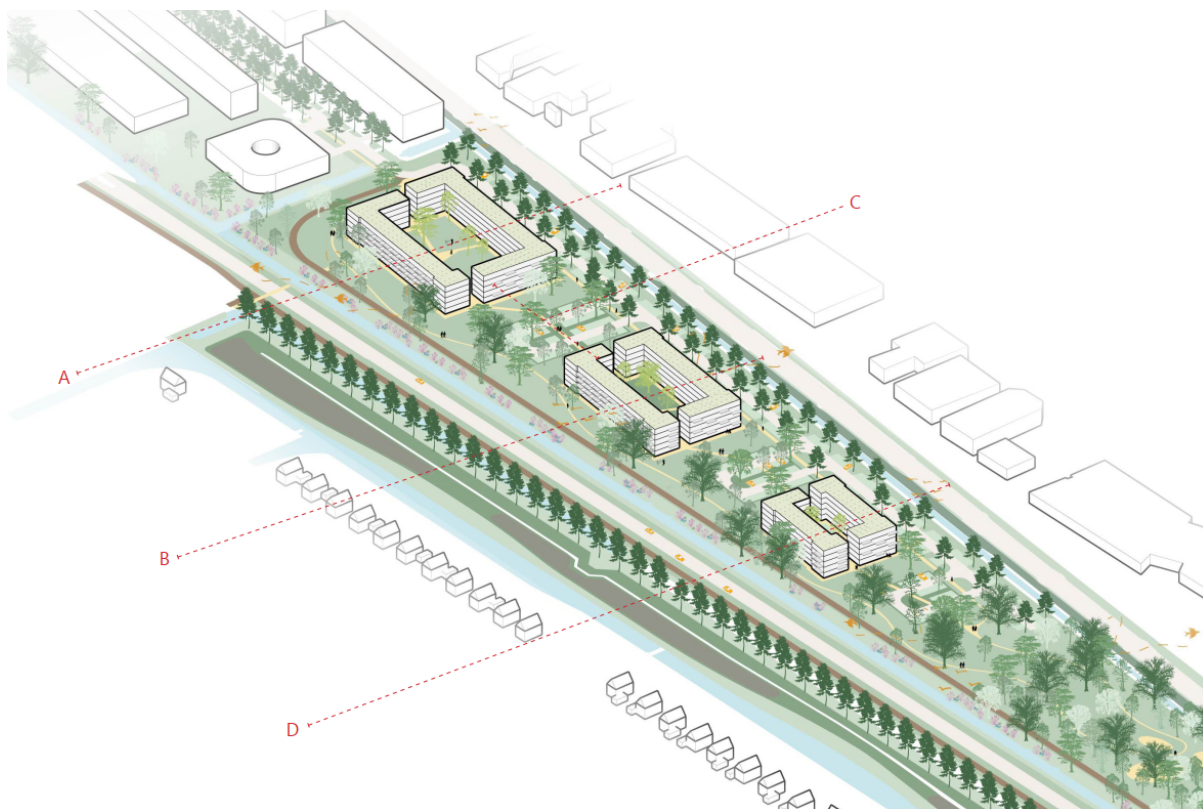
Het gebied van De Scheg en de gebouwen aan de Gildestraat vormen samen de zuidelijke entree van het centrumgebied van Heerhugowaard. Het is een groene entree met een natuurlijke uitstraling. De nieuwe woongebouwen worden gerealiseerd in een ruimte die zich uitstrekt tussen de spoorwal en de natuurwal langs Broekhorn. Het zijn drie bouwblokken die ieder bestaan uit twee gebouwen. De gebouwen staan los in een natuurlijk ogend landschap van graslanden met boomgroepen waar ook de N242 deel vanuit maakt. Uitgangspunt is dat de gebouwen worden gerealiseerd volgens een duurzaam bouwsysteem met modulaire elementen.

Net als het gebouw van het Oogcentrum hebben de gebouwen in De Scheg eenzijdige kwaliteit met alleen voorkanten in het zicht. De gebouwen in De Scheg zijn bewust op afstand van elkaar geplaatst zodat het landschap de ruimte krijgt en de ritmiek van drie opeenvolgende gebouwen voelbaar wordt. Tussen de drie gebouwcomplexen liggen brede groenstroken met daar tussen ingeklemd parkeerhoven waarbij de auto's worden afgeschermd met groen.

De woningen liggen in een geluidsgevoelige zone, ingesloten tussen de N242 en de spoorbaan. Daarom is gekozen voor de bouwtypologie van het gesloten bouwblok. Deze keuze biedt de garantie dat iedere woning naast een geluidsgevoelige zijde ook een geluidsluwe kant heeft. De kwaliteit van dit leefmilieu is de combinatie van een open, groene geluidsgevoelige omgeving aan de buitenkant van de blokken met een rustige geluidsluwe zijde aan de kant van de binnentuin.

De drie binnenruimten van de gebouwen onderscheiden zich met de thema's: landschap, tuin en binnenplaats. In de grootste binnenruimte is het mogelijk het landschap door te laten lopen. De middelste binnenruimte is geschikt voor inrichting in de vorm van een rijke tuin. De kleinste binnenruimte krijgt het karakter van een binnenplaats. Alle drie de gebouwcomplexen krijgen entrees aan de zijde van de parkeerstraat en het spoor. Aan de zijde van de N242 liggen de ingangen op de kopse kant van de bouwblokken direct in verbinding met de tussengelegen parkeerhoven. Een pad legt de verbinding tussen de binnenruimten en de entrees. Daarnaast is het belangrijk vanuit De Scheg snel met de fiets het buitengebied te kunnen bereiken. Hiervoor wordt de bestaande weg langs de N242 omgevormd tot een vrijliggend fietspad. Het pad loopt tussen de bomen door en verbindt de Westpoort met de Gildestraat. Voor de wandelaar worden smalle struipaden gerealiseerd en voor de kinderen worden natuurlijke speelmogelijkheden gemaakt.

Klimaatadaptatie en biodiversiteit vormen een belangrijk uitgangspunt bij de inrichting van de openbare ruimte. Het gebied wordt ingericht met een bloemrijk grasland (bonte bermconcept) dat zich richt op een grote diversiteit aan flora en fauna. Er komen vele soorten bomen die het gebied op zonnige dagen in de schaduw houden. Ook de auto's worden geparkeerd onder bomen. In het gebied van De Scheg wordt het hemelwater zo veel mogelijk opgevangen. Hiervoor worden parkeerplaatsen bestraat met grasstenen en worden de paden uitgevoerd in halfverharding.



Afbeelding 2.3: Ontwerp in vogelvlucht (indicatief)

Er is beeldkwaliteitsplan (Bijlage 1 Beeldkwaliteitsplan) opgesteld waarin voor de bebouwing, de binnentuinen en het omliggende landschap beeldkwaliteits-eisen zijn geformuleerd. Deze eisen worden toegevoegd aan de welstandsnota en vormen daarbij een kader bij de aanvraag omgevingsvergunning voor bouwen.

Hoofdstuk 3 Beleid

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de inhoud van het ruimtelijk relevante beleid op provinciaal, regionaal en gemeentelijk schaalniveau. Dit beleid vormt het kader waarbinnen de nieuwe ontwikkeling plaats dienen 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, ruimtelijk relevante beleid van de voormalige gemeente Heerhugowaard voor deze planontwikkeling is in paragraaf 3.4 beschreven.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Vanaf 1 januari 2024 treedt de nieuwe Omgevingswet naar verwachting 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 woningein zullen voldoen aan de huidige duurzaamheids-eisen.

3.2.2 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 daarvan moet plaatsvinden. Deze ontwikkelingen dienen 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

Met de voorgenomen ontwikkeling worden maximaal 345 woningen mogelijk gemaakt. Er is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

De voorgenomen woningbouw geeft invulling aan de aanwezige kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte. In paragraaf 3.3.3 en 3.4.4 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 maakt gelet op de ligging en de huidige vigerende bestemming onderdeel uit van het bestaand stedelijk gebied.

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

3.2.3 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 21^e 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 21^e 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 21^e 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 21^e eeuw"

Met de nota Anders omgaan met water, Waterbeleid in de 21^e 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 is afgestemd met de betreffende waterbeheerder. Het plan leidt tot het toename van het oppervlak aan open water. In paragraaf 4.2 wordt hier nader op ingegaan.

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

Medio 2023 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.

Betekenis voor het project

In het akoestisch onderzoek (zie Bijlage 8) en het trillingsonderzoek (zie Bijlage 10) is rekening gehouden met de aanpassingen op en nabij het tracé die zijn opgenomen in het ontwerp-tracébesluit.

3.3 Provinciaal en regionaal 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 De Scheg is met 345 woningen opgenomen in deze programmering.

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 waterparagraaf (paragraaf 4.2) is hier onder het kopje 'klimaatadaptatie' invulling aan gegeven. Er heeft overleg plaatsgevonden met het Hoogheemraadschap Holland Noorderkwartier (HHNK), zie paragraaf 7.1.

3.3.2 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 woningen voor verschillende doelgroepen, waarbij de nadruk ligt op het betaalbare segment. In paragraaf 3.3.3 is nader ingegaan op de het regionaal Woonakkoord.

3.3.3 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 het grote aandeel sociale en betaalbare woningen.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Heerhugowaard 2040

De gemeenteraad van de voormalige gemeente Heerhugowaard heeft op 13 september 2011 de Structuurvisie Heerhugowaard 2020, met uitgangspunten en richtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente voor de komende 10 jaar, vastgesteld. De structuurvisie geeft richting aan zowel de wijze waarop delen van het gemeentelijk grondgebied worden ontwikkeld, als aan de eisen die daaraan worden gesteld. In de structuurvisie komen de ambities van de verschillende beleidsterreinen samen. De doelen en wensen worden vervolgens vertaald in een uitvoeringsprogramma.

De nieuwe structuurvisie is een actualisering van het Structuurbeeld Heerhugowaard 2005-2015. Het structuurbeeld is vastgesteld in 2004 als ruimtelijke vertaling van de stadsvisie 'Heerhugowaard, Stad van Kansen', die in 2001 en 2002 in samenspraak met inwoners, belangenorganisaties en ondernemers tot stand is gekomen. In dat structuurbeeld zijn de volgende kansen voor Heerhugowaard uitgewerkt:

- het completeren van de gemeente;
- afmaken waar we mee begonnen zijn;
- het creëren van samenhang en eenheid in de gemeente;
- het bieden van een thuisbasis in plaats van een uitvalsbasis, met de bijbehorende voorzieningen en vertier (een eigen identiteit);
- het verenigen van dorpse waarden (groen, ruimte, kleinschaligheid, veiligheid en geborgenheid) en stadse waarden (Stadshart, zorgvoorzieningen en vertier);
- het landelijk gebied landelijk en open houden;
- verdere regionalisering zonder daarbij het karakter als individuele gemeente te verliezen.

Deze kansen zijn in het structuurbeeld vertaald naar acties en projecten. Veel van deze acties zijn al uitgevoerd. Heerhugowaard heeft aantrekkelijke woonmilieus, een goed werkklimaat, een Stadshart in ontwikkeling en veel ruimte, water en groen.

Heerhugowaard gaat een nieuwe fase in. Het groeitempo neemt af. De bevolking is kinderrijk en de leeftijdsgroep tussen de 30 en 40 jaar is groot. Het aantal ouderen groeit de komende jaren fors, waarmee Heerhugowaard sterker vergrijst dan gemiddeld in Nederland. Dit heeft zijn weerslag op het woningbouwprogramma en de voorzieningenstructuur van Heerhugowaard.

Betekenis voor het project

De locatie is in de structuurvisie aangeduid als 'Nieuw bedrijventerrein' (zie afbeelding 3.1) als onderdeel van de ontwikkeling Broekhorn. De structuurvisie is vastgesteld in 2011. Nadien is de woningbehoefte sterk toegenomen waardoor de gemeente Dijk en Waard heeft besloten om de locatie in combinatie met Westpoort in te zetten voor woningbouw.

3.4.2 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. Er wordt geconcludeerd dat het plan in lijn is met de woonvisie.

3.4.3 Woningbouwprogrammering Heerhugowaard 2020-2030

De Woningbouwprogrammering Heerhugowaard 2020-2030 geeft richting aan de uitvoering van kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwopgave voor Heerhugowaard tot 2030. De programmering is gebaseerd op de uitkomsten van het woningbehoefteonderzoek dat in 2020 is uitgevoerd door Companen.

Op basis van het huidige beeld van de woningbehoefte zal de woningvoorraad in Heerhugowaard tot 2030 moeten groeien met 3.710 woningen om in de behoefte te voorzien. Om dat te bereiken is een planvoorraad nodig met een overmaat van 30% om mogelijke planuitval te compenseren. Daarmee is een planvoorraad nodig van 4.820 woningen. Uit het woningbehoefteonderzoek blijkt dat onder andere worden moet worden ingezet op de realisatie van meer sociale huurappartementen.

Twee keer per jaar wordt de totale plancapaciteit herijkt. Indien noodzakelijk, wordt de woningbouwprogrammering in de tussentijd bijgesteld. Zo ontstaat een blijvend actueel inzicht in de bouwplannen en (de voortgang van) de woningbouwopgave in Heerhugowaard.

Betekenis voor het project

Het project 'De Scheg' met het bijbehorende aantal woningen (345) is opgenomen in de gemeentelijke woningbouwprogrammering. Er wordt voorzien in een gevarieerd aanbod, met de nadruk op sociale huur- en koopwoningen in het betaalbare segment.

3.4.4 Omgevingsprogramma Mobiliteit 2020

Het Omgevingsprogramma Mobiliteit is in februari 2021 door de voormalige de gemeenteraden van de voormalige gemeenten Heerhugowaard en Langedijk vastgesteld. De nieuwe 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.

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 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;
- 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 en 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 plangebied ligt op een locatie die goed is ontsloten. Het ligt nabij het station en de provinciale weg N242. De ontwikkeling is in lijn met het Omgevingsprogramma Mobiliteit 2021.

3.4.5 Lokale Energie Strategie

In de Lokale Energie Strategie (LES) is een beschrijving gegeven van de energie- en warmteopgaven en zijn scenario's benoemd voor het behalen van de plaatselijke doelstellingen en ambities. De LES zal worden uitgewerkt in een concreet uitvoeringsprogramma, waarbij op wijkniveau in beeld wordt gebracht op welke termijn en op welke wijze de energie- en warmtevraagstukken opgelost kunnen worden. Daarbij rekening houdend met het karakter en landschap van Heerhugowaard.

In de LES is als doel beschreven dat Heerhugowaard in 2030 net zoveel duurzame energie opwekt als de stad verbruikt. Daarnaast wordt gewerkt aan een klimaatrobuuste stad. Er wordt uitvoering gegeven aan de doelstelling uit de regionale Focusagenda 'We zetten in op duurzame energie, vanuit de noodzaak én de kans om in 2050 energieneutraal te zijn'. Vooruitlopend op het uitvoeringsprogramma worden de keuzes uit de LES meegewogen bij het uitvoeren van de hoge duurzaamheidsambities in al lopende projecten als het Stationsgebied, De Vaandel, De Draai en overige nieuwbouwprojecten.

Betekenis voor het project

In paragraaf 4.12 is beschreven welke uitgangspunten er gelden voor duurzaamheidsmaatregelen in het project.

3.4.6 Nota ruimtelijke kwaliteit Heerhugowaard

De Nota ruimtelijke kwaliteit maakt onderdeel uit van het ruimtelijk kwaliteitsbeleid van de gemeente Heerhugowaard, waarin de aanwezige cultuurhistorische, stedenbouwkundige en architectonische waarden een belangrijke rol spelen bij de beoordeling van ontwikkelingen en (ver)bouwplannen. Mede door het welstandsbeleid worden bestaande kwaliteiten gewaarborgd en wordt ruimte geboden aan nieuwe initiatieven.

Betekenis voor het project

Voor de ontwikkeling wordt een beeldkwaliteitsplan opgesteld met specifieke beeldkwaliteitscriteria. Dit beeldkwaliteitsplan zal worden toegevoegd aan de Nota ruimtelijke kwaliteit en een toetskader vormen voor de aan te vragen omgevingsvergunning voor bouwen.

3.4.7 Groenbeleidsplan 2021-2026

Het Groenbeleidsplan 2021-2026 is een vertaling van de Groenvisie 2020-2040 die in juni 2020 is vastgesteld door de gemeenteraad. Vanuit de visie wordt gewerkt vanuit het motto "Groen,tenzij" naar een veilige, gezonde, prettige en klimaatrobuuste leefomgeving. De gemeente wil meer groen, minder verharding en het reeds aanwezige groen (beter) beschermen. Door beleidsregels en maatregelen wordt in het Groenbeleidsplan handen en voeten gegeven aan deze ambities. Bij gebiedsontwikkelingen wordt in de beleidsregels ingezet op het groen, natuurinclusief en klimaatadaptief inrichten van gebieden.

Betekenis voor het project

De drie woongebouwen worden gerealiseerd in een groene omgeving. De woongebouwen worden voorzien van binnentuinen die voor de bewoners toegankelijk zijn. Het gebied rondom de gebouwen wordt als openbaar groenpark ingericht waarbij aandacht zal worden geschonken aan de biodiversiteit en klimaatadaptatie.

3.4.8 Beleidsprogramma klimaatadaptatie 2021-2026

Dit beleidsprogramma stelt de opgave om klimaatrobuust te worden centraal. Van daaruit geeft het invulling aan andere beleidsvelden, projecten en gebiedsontwikkelingen. Maatregelen voor het omgaan met wateroverlast, hitte, droogte en overstroming moeten in samenhang genomen worden. Ook moet bij projecten voor bijvoorbeeld de energietransitie en de woningbouwopgave, klimaatadaptatie direct worden meenemen. Door de raakvlakken met andere opgaven te identificeren, is het mogelijk om meekoppelkansen tijdig en in samenhang te benutten. Daarnaast is het van belang om een heldere en gezamenlijke ambitie te hebben, om een eenduidige koers te varen en met eventuele tegengestelde belangen of conflicten tussen de beleidsvelden om te gaan. De ambitie luidt: een klimaatrobuust Langedijk en Heerhugowaard in 2050. Een klimaatrobuust Langedijk en Heerhugowaard draagt bij aan een veilige en gezonde leefomgeving. De volgende doelen en speerpunten zijn hiervoor opgesteld.



Specifiek voor Heerhugowaard zijn vervolgens de volgende doelen geformuleerd:

- Uit een stresstest blijkt dat de gemeente Heerhugowaard met name kwetsbaar is voor wateroverlast en overstroming. Ook het thema hitte scoort redelijk hoog;
- Er zijn 9 gebieden aan te wijzen waar veel water op straat is bij hevige regenval. Daarnaast zijn er 6 kwetsbare objecten geïdentificeerd met risico op water in panden;
- Een aantal grotere wegen is bij een extreme regenbui onbegaanbaar, maar ook kleinere straten worden onbegaanbaar;
- Zowel de opwarming van oppervlaktewater, het hitte-eilandeffect en een toename van warme nachten komen naar voren als aandachtspunt. Dit vormt een risico voor de risicogroep ouderen die in Heerhugowaard veel voorkomt (met name in het centrum);
- In Heerhugowaard is een neerslagtekort van net boven het landelijk gemiddelde van 301 mm in 2050. Zowel in stedelijk gebied als in het buitengebied verhoogt dit niet de kans op bodemdaling en/of paalrot. In een extreem droog jaar wordt een tekort aan oppervlaktewater voorzien;

- De kans op overstroming is in Heerhugowaard relatief laag, maar door de lage ligging van de polder is de overstromingsdiepte groot. De overstromingsdiepte varieert tussen de 1,0 meter en 2,5 meter. De noodzaak voor de gemeente om een helder calamiteitenplan te hebben is evident. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de veiligheidsregio Noord-Holland Noord.

Betekenis voor het project

Voorliggend plan zorgt ervoor dat ten opzichte van de bestaande situatie de oppervlakteverharding toeneemt. Dit heeft effect op de waterhuishouding en de klimaatbestendigheid. De inrichting van het gebied zorgt ervoor dat er voldoende watercompensatie wordt gerealiseerd om de toename aan verharding op te vangen. Zie hiervoor paragraaf 4.2. Het basisveiligheidsniveau klimaatbestendige nieuwbouw 3.0 wordt als kader gehanteerd.

Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsfactoren

4.1 Algemeen

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. Tevens is het van belang milieubelastende functies ruimtelijk te scheiden van milieugevoelige functies.

4.2 Water

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.

Betekenis voor het project

Voor het plan is overleg gevoerd met het HHNK en een watertoets opgesteld (zie bijlage 2 Watertoets). De resultaten zijn hieronder beschreven.

Oppervlaktewater

In de huidige situatie is het gebied een braakliggend terrein. De weg is verhard, de rest van het terrein is onverhard. In het schetsontwerp voor de woningen in de Scheg verdwijnen een aantal watergangen, en anderen worden aangepast, verbreed of verlegd. Twee van de watergangen in de richting noord/zuid verdwijnen, om ruimte te creëren voor de woonblokken. De noordelijke watergang die langs de projectgrens en N242 loopt wordt iets verbreed. De watergang langs het spoor, aan de zuidkant van het projectgebied wordt deels heringericht. Om de fietstunnel te accommoderen wordt de zuidelijke watergang onderbroken en deels verlegd. Naast deze tunnel zal een duiker komen om het water van de Scheg naar het zuiden af te voeren.

Bij (een toename van) verhard oppervlak wordt het regenwater versneld afgevoerd, met mogelijk negatieve gevolgen voor de werking van het omliggende oppervlaktewatersysteem. Om een goed functionerend watersysteem te garanderen is er een compensatieplicht voor de toename van het verhard oppervlak. Compensatie vindt plaats door extra oppervlaktewater te creëren.

Bij de ontwikkeling van de Scheg wordt extra verhard oppervlak aangelegd, ongeveer 11.500 m².

Maar de ontwikkeling van de Scheg is onderdeel van een grotere ontwikkeling van de wijk Broekhorn, onderdeel van hetzelfde peilvak. Bij de aanleg van Broekhorn is 85.312 m² extra wateroppervlak aangelegd. Hierdoor is de ontwikkeling van woongebouwen in de Scheg al volledig gecompenseerd, waardoor geen verdere compensatie nodig is.

Riolering

In de huidige situatie is er een gescheiden systeem aanwezig. Voor de huidige ontwikkeling zal dit zo blijven. Afvalwater wordt afgekoppeld op het rioleringsysteem en (schoon) hemelwater wordt afgevoerd via de hemelwaterafvoerleidingen. De aansluitingen in de huidige situatie sluiten redelijk aan op de

locatie van de toekomstige woonblokken, de leidingen zullen een aantal meter verlengd moeten worden om ze volledig aan te sluiten.

Voor het berekenen van de toekomstige afvalwaterproductie wordt rekening gehouden met gemiddeld 2,5 inwoners per woning (345 stuks) en een productie van 12 l/i.e./h. De toekomstige afvalwaterproductie wordt geschat op 10,35 m³/uur. Het vuilwater (DWA) kan worden aangesloten op het al aanwezige gemeentelijk stelsel aan de noordzijde van het plan.

Ten zuiden van het projectgebied is een rioolgemaal aanwezig. Uit een overleg met HHNK is gebleken dat het huidige systeem is overgedimensioneerd. In een later stadium van het traject moet worden gecontroleerd of er genoeg capaciteit is binnen het huidige systeem om de extra afvalwaterproductie op te vangen.

Het projectgebied ligt direct aan twee watergangen waarin ook oppervlaktewater kan worden afgevoerd.

Beheer en onderhoud

Het onderhoud van het noordelijke en zuidelijk watergang in het projectgebied komen onder het beheer van HHNK. De noordelijke watergang is in het ontwerp breed genoeg om onderhoudswerkzaamheden met een boot uit te kunnen voeren. Langs de zuidelijke watergang komt een onderhoudsstrook van 3 meter om beheerwerkzaamheden te faciliteren.

Klimaatadaptatie

De effecten van klimaatverandering zorgen onder andere voor dat korte maar hevige neerslaggebeurtenissen vaker voorkomen in de toekomst. Daarnaast komen er meer hittegolven en langere periodes van droogte voor. Een klimaatbestendige en water robuuste inrichting van onze leefomgeving houdt rekening met deze effecten. Het basisveiligheidsniveau klimaatbestendige nieuwbouw 3.0 wordt als kader gehanteerd.

De bouw van de woningblokken op de Scheg brengt kansen mee om de omgeving beter te wapenen tegen hitte, droogte en extreme neerslag. In de toekomst kan binnen het plan aan een aantal maatregelen worden gedacht:

- Stimuleren van infiltratie door bijvoorbeeld het aanleggen van infiltratiekratten. Op deze manier wordt meer vocht opgeslagen in de bodem voor droge periodes en wordt hemelwater efficiënt afgevoerd tijdens piek neerslaggebeurtenissen. De bodem in het projectgebied bestaat voornamelijk uit zand, wat geschikt is voor infiltratie;
- Creëren van waterberging op het terrein. Deze en bovengenoemde technieken zijn al toegepast bij het nieuwbouwproject Lapis Lazuli in het Stadshart van Heerhugowaard;
- Aanplanten van schaduwrijke bomen. Bomen zijn effectief in het bestrijden van hitte-stress door op twee manieren voor verkoeling te zorgen: verdamping en schaduw.

Waterkwaliteit

Het projectgebied bevat een aantal secundaire watergangen. Veranderingen en nadelige effecten op oppervlaktewater worden niet verwacht. Omdat het project enkel woningbouw betreft, zijn geen van de activiteiten potentieel vervuilend. Het hemelwater dat afkomstig is van daken en kavelverhardingen kan als schoon worden beschouwd. Voor deze oppervlakken is het toepassen van een zogenaamde zuiverende voorziening niet nodig. Bij de aanleg van de woningen kunnen echter wel verschillende maatregelen worden genomen om de waterkwaliteit van het omliggende watersysteem te garanderen

4.3 Bodem

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.

Betekenis voor het project

Het Bodemloket geeft inzicht in maatregelen die de afgelopen jaren getroffen zijn om de bodemkwaliteit in kaart te brengen (bodemonderzoek) of te herstellen (bodemsanering). Tevens wordt weergegeven waar vroeger (verdachte) activiteiten hebben plaatsgevonden die mogelijk bodemverontreiniging hebben veroorzaakt en waar mogelijk bodemonderzoek moet worden uitgevoerd. De volgende onderzoeken zijn uitgevoerd ter plaatse van de gronden waar woningbouw is voorzien:

- Verkennend onderzoek NEN5740, Grondslag, 16 oktober 2002
- Verkennend onderzoek NEN5740, Oranjewoud, 1 september 1993
- Verkennend onderzoek NEN5740, Tjaden, 11 juni 1996
- Verkennend onderzoek NEN5740, HB Adviesbureau, 12 november 2008
- Nader onderzoek, HB Adviesbureau, 27 maart 2009
- Saneringsplan, HB Adviesbureau, 14 juni 2010
- Saneringsevaluatie, HB Adviesbureau, 10 februari 2010

De informatie van het Bodemloket geeft voor de locatie aan dat de gronden voor het overgrote deel voldoende onderzocht danwel gesaneerd zijn

Ten behoeve van de aanvraag omgevingsvergunning voor bouwen wordt een actueel verkennend bodemonderzoek uitgevoerd.

4.4 Archeologie

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 2010 archeologisch beleid dat is vastgelegd in een beleidsnota met archeologiekaart.

Betekenis voor het project

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 3 en deels zijn aangewezen als categorie 5. Voor de gronden in categorie 3 betekent dit dat archeologisch onderzoek noodzakelijk is bij bodemingrepen groter dan 2.500 m² die dieper rijken dan 40 cm onder maaiveld. Voor de gronden in categorie 5 betekent dit dat archeologisch onderzoek noodzakelijk is bij bodemingrepen groter dan 10.000 m² die dieper rijken dan 40 cm onder maaiveld. De archeologische verwachtingswaarde is met archeologische dubbelbestemmingen in dit bestemmingsplan opgenomen.

De verstoringsnorm van categorie 3 wordt met het bouwplan overschreden. Ten behoeve van het plan zal archeologisch proefsleuvenonderzoek worden uitgevoerd. De resultaten zijn voorafgaand aan de aanvraag omgevingsvergunning voor bouwen gereed. De wettelijke meldingsplicht bij het doen van toevalsvondsten aan het bevoegd gezag blijft te allen tijde gelden.



Afbeelding 4.1: Uitsnede archeologische beleidskaart

4.5 Cultuurhistorie

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.

Betekenis voor het project

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.

4.6 Natuur

In de natuurwetgeving worden gebiedsbescherming en soortenbescherming onderscheiden. Beide beschermingsregimes zijn van belang voor de ontwikkelingsmogelijkheden van een gebied. De soortenbescherming is geregeld in de Wet natuurbescherming. Hierin zijn verschillende beschermingsregimes voor soorten aangewezen.

Betekenis voor het project

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is quickscan natuur uitgevoerd (zie bijlage 3 Quickscan natuur). De quickscan is er op gericht om een eerste inzicht te krijgen in de mogelijke effecten op beschermde natuurwaarden in en om het projectgebied en de mogelijke vervolgstappen die moeten worden genomen met betrekking tot aanvullend veldonderzoek, nader effect-onderzoek en nadere procedures.

Gebiedsbescherming

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 toename van stikstofemissie in de aanlegfase en de gebruiksfase zijn stikstofberekeningen met het programma Aeries uitgevoerd (zie bijlage 4 Onderzoek stikstofdepositie). 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.

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.

Soortenbescherming

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 5 Aanvullend natuuronderzoek kleine marterachtigen). 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.

4.7 Verkeer en parkeren

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

Betekenis voor het project

In 2021 is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de realisatie van 325 woningen in De Scheg op het verkeerssysteem (zie bijlage 6 Verkeersonderzoek). Hoewel het programma van De Scheg sinds het uitvoeren van deze studie fractioneel is veranderd (van 325 woningen naar 345 woningen), kan deze studie als basis worden gebruikt voor dit bestemmingsplan. Concreet is in de studie gerekend aan twee dicht bij het plangebied liggende kruispunten:

- Voorrangskruispunt Gildestraat – Zuidtangent, en
- VRI-kruispunt Abe Bonnemaweg – Westtangent.

Hiernaast is het effect van een eventuele doorsteek (extra aansluiting) tussen de Abe Bonnemaweg en De Scheg onderzocht.

De woningbouwontwikkeling op De Scheg genereert, uitgaande van CROW-kengetallen, tussen de 1600 en 1900 motorvoertuigen per etmaal. In de toekomst (planjaar 2030) resulteert dit extra verkeer niet in een onacceptabele wachttijd op beide kruispunten. Het toevoegen van 20 woningen (maximaal zo'n 120 voertuigbewegingen per etmaal) ten opzichte van het gebruikte programma uit voornoemde studie is marginaal en zorgt niet voor problematiek op gebied van doorstroming.

Uit de simulaties van het voorrangskruispunt Zuidtangent – Gildestraat blijkt dat de Gildestraat in de situatie zonder doorsteek, maar met de geplande woningen in de Scheg een goede verkeersafwikkeling heeft. Indien de doorsteek gerealiseerd wordt, dan neemt het verkeer op de Gildestraat licht af, terwijl de intensiteiten op de Zuidtangent gelijk blijven. Ook in deze situatie is er sprake van een goede verkeersafwikkeling.

Parkeren

Op 20 december 2022 heeft de gemeenteraad van Dijk en Waard de Nota Parkeernormen 2022 vastgesteld. Deze Nota bevat beleidsregels voor parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen. De gronden waarop de woningbouw in De Scheg is voorzien vallen deels in het gebied 'Schilgebied (met parkeerregulering)' en deels in het gebied 'Stedelijk'. Er wordt voldaan aan de parkeernormering (zie bijlage 7 Parkeerbalans).

4.8 Geluid

In het kader van geluid is de Wet geluidhinder van toepassing. Doel van deze wet is het terugdringen van hinder als gevolg van geluid en het voorkomen van een toename van geluidhinder in de toekomst. In dit geval is wegverkeerslawaaï en spoorwegverkeerslawaaï van belang.

Betekenis voor het project

De voorgenomen woningbouw ligt binnen de geluidszone van de provinciale weg N242 en het spoortraject Alkmaar - Heerhugowaard. Ten behoeve van het bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd waarbij de geluidbelasting in het toekomstig maatgevende jaar is bepaald ten gevolge van de genoemde wegen ter plaatse van de bouwvlakken van het nieuwbouwplan (zie bijlage 8 Akoestisch onderzoek). De optredende geluidsbelasting is getoetst aan de voorkeurs- en uiterste grenswaarden uit de Wet geluidhinder.

Wegverkeerslawaaï

De geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de N242 overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de gevels van de geplande woningen. Het treffen van bronmaatregelen zoals het aanbrengen van een geluidreducerend wegdek op de N242 is vanwege de goede akoestisch kwaliteit van het aanwezige wegdek en de beperkte reductie van <1 dB geen wenselijke optie. Het

verlagen van de rijsnelheid op de N242 geeft een verlaging tot 2 dB. Beide opties geven onvoldoende soelaas om de geluidbelasting onder de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 48 dB te brengen. Het aanbrengen van maatregelen in het overdrachtsgebied, zoals het plaatsen van schermen, geven ook onvoldoende geluidreductie. Zo is een scherm met een hoogte van 2,5 meter over een lengte van circa 600 meter onvoldoende om op de gevels van een woonlaag aan de grenswaarde van 48 dB te voldoen. Om op de gevels aan de grenswaarde te voldoen dient het scherm circa 17 meter hoog te worden uitgevoerd over een lengte van circa 600 meter. Een dergelijk scherm stuit op bezwaren van financiële, landschappelijke en stedenbouwkundige aard. Geluidreducerende maatregelen voor het wegverkeerslawaai van de N242 zijn daarom niet mogelijk. Hiermee resteert de aanvraag van hogere waarden voor de woningen.

Railverkeerslawaai

De berekende geluidbelasting ten gevolge van railverkeer ter plaatse van de gevels van de geplande woningen bedraagt ten hoogste 64 dB. De voorkeursgrenswaarde van 55 dB uit de Wet geluidhinder wordt hiermee overschreden. De berekening op basis van het Ontwerp Tracébesluit PHS Alkmaar-Amsterdam geeft nagenoeg dezelfde geluidbelasting op de gevels van de woningen.

Het treffen van bronmaatregelen, zoals het toepassen van raildempers of akoestisch slijpen van de rails geeft onvoldoende geluidreductie om aan de waarde van 55 dB te voldoen. Het treffen van maatregelen in het overdrachtsgebied zijn alleen effectief bij het plaatsen van een scherm met een hoogte van circa 9 meter en een lengte van circa 700 meter. Een dergelijk scherm stuit op bezwaren van financiële, landschappelijke en stedenbouwkundige aard.

Voor zowel de bronmaatregel als de maatregel in het overdrachtsgebied is toestemming nodig van de spoorbeheerder. Echter beide maatregelen stuiten op bezwaren van financiële, landschappelijke en stedenbouwkundige aard. Geluidreducerende maatregelen voor het railverkeerslawaai zijn daarom niet mogelijk. Hiermee resteert de aanvraag van hogere waarden voor de woningen.

Gecumuleerde geluidbelasting

De hoogst berekende gecumuleerde waarde bedraagt 64 dB. In het gemeentelijk geluidbeleid is opgenomen dat een gecumuleerde geluidbelasting alleen wordt geaccepteerd, indien deze wordt veroorzaakt door slechts één bron, niet meer bedraagt dan de maximaal benodigde hogere waarde +2 dB tot de ten hoogste maximaal te ontheffen waarde. De gecumuleerde geluidbelasting voldoet hieraan. In het gemeentelijk geluidbeleid is verder opgenomen dat een hogere waarde alleen verleend kan worden als de woningen ten minste één geluidluwe gevel hebben. Op basis van het beoogde bouwkundige ontwerp hebben alle woningen een geluidluwe gevel. Uitzondering hierop zijn mogelijk de hoekwoningen. Voor deze woningen dienen in het definitieve bouwkundige ontwerp dan mogelijk extra maatregelen getroffen te worden, zodat ook deze woningen een geluidluwe gevel hebben. De extra maatregel kan bijvoorbeeld bestaan uit het realiseren van gesloten loggia's of door toepassing van zogenaamde SilentAir schermen geplaatst voor enkele ramen van verblijfsruimten. Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor bouwen dient dit nader te worden onderzocht.

Na verlening van een hogere waarde dienen maatregelen in de gevels van de woningen getroffen te worden met een geluidwering die minimaal gelijk is aan het verschil tussen de geluidbelasting op de gevel en een binnenniveau in de verblijfsgebieden van ten hoogste 33 dB. Dit is als voorwaardelijke verplichting in de regels van de bestemming Wonen vastgelegd.

4.9 Luchtkwaliteit

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.

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

Betekenis voor het project

Op grond van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat sprake is van een 'klein project' welke niet of nauwelijks bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Op basis van deze gegevens kan worden geconcludeerd dat onderzoek naar luchtkwaliteit voor de ontwikkeling die met het voorliggende bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt niet nodig is en dat de ontwikkeling niet bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Uit de informatie die beschikbaar is via de Monitoringstool NSL blijkt dat de jaargemiddelde concentraties fijn stof en stikstofdioxide in 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.

4.10 Externe veiligheid

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).

Betekenis voor het project

Aan de hand van de gegevens op de Risicokaart is nagegaan welke risicovolle activiteiten en bronnen in de nabijheid van het plangebied aanwezig zijn. Over de nabijgelegen spoorlijn vindt geen structureel transport plaats van gevaarlijke stoffen. De bebouwing binnen het plangebied is 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 berekend voor de bestaande en de toekomstige situatie (zie bijlage 9 Onderzoek externe veiligheid). Uit het onderzoek volgen onderstaande conclusies:

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Groepsrisico

De woningen binnen het plangebied kunnen betrokken raken bij een ramp met een gevaarlijke

stof. De toename aan bevolking (als gevolg van de ontwikkeling) heeft een beperkte invloed op het groepsrisico. Mogelijke scenario's die van invloed zijn op het plangebied bestaan uit een giftige wolk en een BLEVE. De omvang van de giftige wolk is afhankelijk van de inrichting van de omgeving en de weersomstandigheden. De effecten van een BLEVE zijn hittestraling, overdruk en scherfwerking.

Het plangebied bevindt zich op circa 45 meter van de transportroute. Bij het voltrekken van het scenario gaan alle brandbare materialen branden en kunnen draagconstructies, daken, muren en gevels ernstig beschadigd raken. 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.

Door de Veiligheidsregio is advies uitgebracht. Hierbij is ingegaan op de aspecten bereikbaarheid, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Met betrekking tot de bereikbaarheid adviseert de veiligheidsregio om een tweede ontsluiting te realiseren. Hier wordt invulling aangegeven door de realisatie van een calamiteitenontsluiting en spoortunnel naar de Abe Bonnemaweg op de locatie Westpoort. Mogelijk dat dit in de toekomst een volwaardige ontsluiting zal worden. Gelet op de complexiteit van de aanleg van de spooronderdoorgang is deze naar verwachting niet gereed voordat de woningen worden opgeleverd. Vanwege deze reden vindt overleg met de provincie Noord-Holland plaats over een tijdelijke calamiteitenontsluiting op de N242.

De brandweer zal betrokken worden bij de verdere uitwerking van het plan. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.11 Bedrijven en milieuzonering

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering verstaan we het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreëren anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft twee doelen:

- woonfuncties nabij bestaande en opvolgende bedrijvigheid zijn alleen mogelijk als ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefklimaat kan worden gerealiseerd;
- bestaande bedrijven worden niet onevenredig geschaad in hun bedrijfsvoering.

Hoe gevoelig een gebied is voor milieubelastende activiteiten is mede afhankelijk van het omgevingstype.

Betekenis voor het project

De VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' geeft indicatieve afstanden tussen bedrijven/functies en woningen met betrekking tot de aanvaardbaarheid van een plan vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Binnen gemengd gebied kunnen de richtafstanden met één afstandsstap worden verlaagd. Omdat de ontwikkeling uitsluitend betrekking heeft op woningen is ter plaatse van de voorliggende locatie sprake van het omgevingstype 'rustig woongebied'.

Ten zuiden van het plangebied is voorbij de spoorlijn het bedrijventerrein Beveland aanwezig. Op dit bedrijventerrein zijn aan het spoor bedrijven tot en met categorie 2 toegestaan. Meer zuidelijk zijn ook bedrijven in categorie 3 toegestaan. Voor categorie 2 bedrijven geldt een richtafstand van 30 meter tot woningen. Voor categorie 3 bedrijven betreft de richtafstand 100 meter (categorie 3.1: 50 meter, categorie 3.2: 100 meter). Aan deze richtafstanden wordt ruimschoots 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.

4.12 Trillingshinder

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 "Schade 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.

Betekenis voor het project

Door middel van trillingsonderzoek is de mogelijke hinder van trillingen als gevolg van treinverkeer op het nabijgelegen spoortraject onderzocht. (zie Bijlage 10 Trillingsonderzoek). Uit het onderzoek volgt dat de kans op schade aan de geplande bebouwing door spoortrillingen verwaarloosbaar klein is (<1%). Op basis van het uitgevoerde onderzoek kan worden geconcludeerd dat de mate van hinder door spoortrillingen voor de bewoners/gebruikers van de nieuw te bouwen appartementen niet voldoen aan het gestelde in de meet- en beoordelingsrichtlijn SBR-B. Ter plaatse van een gedeelte van de twee oostelijke woongebouwen worden trillingssterkten hoger dan de streefwaarde verwacht. De berekening is uitgevoerd met dempings- en vergrotingsfactoren welke gebruikelijk zijn voor het type geplande nieuwbouw, waarbij is uitgegaan van een betonnen fundering op palen. Ter plaatse van het westelijke woongebouw wordt wel voldaan aan het gestelde in de SBR-B.

Uitgangspunt is dat met het aanhouden van stijve vloeren, betonbouw en een paalfundering geen sprake zal zijn van een overschrijding van de streefwaarden. In de regels van dit bestemmingsplan is hiervoor een voorwaardelijke verplichting opgenomen.

4.13 Duurzaamheid

In de uitvoering van het bestemmingsplan zal aandacht worden besteed aan het aspect duurzaamheid. Duurzaam bouwen betreft een wijze van plannen, bestemmen, ontwerpen, bouwen, inrichten en beheren (inclusief slopen en hergebruik) van de te realiseren woningen.

Duurzaamheidsaspecten waar bij de bouw van de woningen aan moet worden gedacht zijn: energiehuishouding, materiaalgebruik, watergebruik, gezondheid, comfort, toekomstbestendigheid, etc.

In de Lokale Energie Strategie (zie paragraaf 3.4.5) is de ambitie op het gebied van duurzaamheid vastgelegd. Het streven is een energieneutraal Heerhugowaard in 2030. Daarnaast wordt gewerkt naar een klimaatrobuuste stad.

Betekenis voor het project

Uitgangspunt is dat de gebouwen worden gerealiseerd volgens het concept Fijn Wonen, een duurzaam bouwsysteem met modulaire elementen. Voor de inrichting van de openbare ruimte vormen klimaatadaptatie en biodiversiteit een belangrijk uitgangspunt. Het gebied wordt ingericht met een bloemrijk grasland (bonte bermconcept) dat zich richt op een grote diversiteit aan flora en fauna. Er komen vele soorten bomen die het gebied op zonnige dagen in de schaduw houden. Ook de auto's worden geparkeerd onder bomen. In het gebied van De Scheg wordt het hemelwater zo veel mogelijk opgevangen. Hiervoor worden parkeerplaatsen bestraat met grasstenen en worden de paden uitgevoerd in halfverharding.

Er vindt onderzoek plaats naar de wijze waarop duurzaamheid in het project wordt vertaald. Dit vindt plaats aan de hand van het Puntensysteem Duurzame Nieuwbouw van de gemeente Dijk en Waard.

4.14 M.e.r.-beoordeling

In Nederland is het verplicht om de effecten op het milieu volwaardig onderdeel te laten zijn van de voorbereiding en de besluitvorming over ruimtelijke plannen. Daarvoor is in de Wet milieubeheer de methodiek van de milieueffectrapportage (m.e.r.) opgenomen.

De voorgenomen ontwikkeling is niet direct m.e.r. beoordelingsplichtig op basis van het onderdeel 'aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen'. Echter, omdat de voorgenomen ontwikkeling wel valt onder de noemer van een 'stedelijk ontwikkelingsproject', is een vormvrije m.e.r.-beoordeling verplicht. De vormvrije m.e.r.-beoordeling is in feite een beknopte opsomming van de beoordeling van de ontwikkeling op verschillende milieuaspecten.

Betekenis voor het project

Het Besluit m.e.r. en de Wet milieubeheer zijn per 7 juli 2017 gewijzigd. Gemeenten zijn thans verplicht om een expliciet besluit te nemen over het al dan niet opstellen van een milieueffectrapport (Mer). In dit kader is een aanmeldingsnotitie opgesteld (zie bijlage 11 Aanmeldnotitie m.e.r.). Gezien de omvang van de activiteiten in relatie tot de drempelwaarden en te verwachten effecten, zijn belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu uit te sluiten. Er is daarom geen nader onderzoek in een planMER noodzakelijk.

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de wijze waarop de gewenste ruimtelijke en functionele ontwikkeling van het plangebied juridisch is vertaald.

Het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van deze gronden, regels omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van op te richten bouwwerken. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. De toelichting heeft geen juridisch bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en soms voor de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

5.2 Planregels

De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, regels omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse regels artikelsgewijs worden besproken.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Dit zijn de inleidende bepalingen van de regels en hier komen de onderstaande artikelen in voor.

- Artikel 1: Begrippen

Dit artikel geeft de betekenis aan een aantal in de regels voorkomende begrippen. Hierdoor wordt de interpretatie van de begrippen vastgelegd, waardoor de duidelijkheid wordt vergroot.

- Artikel 2: Wijze van meten

Het tweede artikel geeft aan hoe bepaalde maten dienen te worden berekend.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

In dit bestemmingsplan komen de volgende bestemmingen voor:

- Artikel 3: Groen

De hoofdgroenstructuur in het plangebied is bestemd als Groen. Binnen deze bestemming is ook water toegestaan en mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd. Ter plaatse van de aanduiding 'parkeren' zijn parkeerplaatsen toegestaan.

- Artikel 4: Verkeer

De gronden waar de ontsluitingsweg en parkeerplaatsen langs de deze weg in het plangebied zijn voorzien, zijn bestemd als Verkeer. Binnen deze bestemming mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd.

- Artikel 5: Water

De bestaande waterlopen in het plangebied zijn als Water bestemd. Op of in deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd.

- Artikel 6: Wonen

De woongebouwen zijn toegestaan binnen de bestemming Wonen. De maximale bouwhoogte bedraagt 18,5 meter. Het maximum aantal woningen bedraagt in totaal 345. Er zijn uitsluitend gestapelde woningen toegestaan.

- Artikel 7: Leiding - Riool

Met deze dubbelbestemming is de instandhouding en bescherming van de aanwezige roolleiding geborgd. De bestemming Leiding – Riool prevaleert boven de onderliggende bestemmingen. Binnen deze bestemming mogen uitsluitend bouwwerken worden opgericht ten behoeve van de bestemming Leiding – Riool.

- Artikel 8: Waarde - Archeologie 3

De gronden van het plangebied zijn met de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 3 mede bestemd voor behoud en bescherming van mogelijk aanwezige archeologische waarden in de ondergrond. Aan de toekenning van deze bestemming ligt het archeologiebeleid Dijk en Waard ten grondslag.

- Artikel 9: Waarde - Archeologie 5

De gronden van het plangebied zijn met de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 5 mede bestemd voor behoud en bescherming van mogelijk aanwezige archeologische waarden in de ondergrond. Aan de toekenning van deze bestemming ligt het archeologiebeleid Dijk en Waard ten grondslag.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Deze artikelen bevatten algemene regels die op de bestemmingen van toepassing zijn. De diverse artikelen zullen hieronder kort worden toegelicht.

- Artikel 8: Anti-dubbeltelregel

Op grond van de antidubbeltelregel is bepaald dat grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing blijft (artikel 3.2.4 Bro). Deze bepaling voorkomt dat er meer kan worden gebouwd dan er wenselijk is indien een kavel wordt gesplitst en op grond daarvan een nieuw bouwperceel ontstaat. Elk bouwperceel heeft immers in principe recht op een bepaalde hoeveelheid bebouwing.

- Artikel 9: Algemene gebruiksregels

In deze regels wordt aangegeven welk gebruik beschouwd wordt als strijdig met het bestemmingsplan en wordt geborgd dat voor de ingebruikname van gronden en bouwwerken in de parkeerbehoefte conform de geldende normering is voorzien.

- Artikel 10: Algemene afwijkingsregels

Deze bepaling geeft de mogelijkheid om met een omgevingsvergunning af te wijken van de regels ten aanzien van het bouwen van het geringe overschrijdingen inzake goothoogte, hoogte, oppervlakte en inhoud van bouwwerken.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Dit hoofdstuk bevat de laatste bepalingen van de bestemmingsregels. Hieronder worden de verschillende artikelen toegelicht.

- Artikel 11: Overgangsregels

Het overgangsrecht is tweeledig en heeft betrekking op bouwwerken en gebruik.

- Artikel 12: Slotregel

Dit artikel geeft de naam van het bestemmingsplan aan.

5.3 Handhaafbaarheid

Een van de uitgangspunten bij de ontwikkeling van een bestemmingsplan is dat de in het plan opgenomen regels handhaafbaar dienen te zijn. Handhaving van het ruimtelijk beleid verdient meer aandacht omdat het een voorwaarde is voor het behoud en de ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit in het plangebied. Bij de totstandkoming van het bestemmingsplan is aandacht besteed aan de handhaafbaarheid van de in het plan opgenomen regels. Ten behoeve van een goede handhaving van de regels zijn de volgende factoren van belang:

- Voldoende kenbaarheid geven aan het plan;
- Voldoende draagvlak voor het beleid en de regelgeving in het plan;
- Inzichtelijke en realistische regeling;
- Handhavingsbeleid.

Hoofdstuk 6 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. De maatschappelijke aspecten worden in hoofdstuk 7 toegelicht.

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. Hetzelfde geldt voor eventuele kosten als gevolg van planschade. Hiervoor wordt een overeenkomst tussen de ontwikkelaar en de gemeente gesloten. De ambtelijke kosten voor de realisatie van het plan zijn voor de gemeente anderszins verzekerd in deze overeenkomst. Om deze reden is een exploitatieplan niet nodig. De financiële uitvoerbaarheid van het plan is voldoende gewaarborgd.

Hoofdstuk 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Participatie en vooroverleg

Op 29 juni is er een avond georganiseerd waarin stakeholders, bewoners, participanten mee zijn genomen in de voortgang van de ontwikkeling Westpoort en De Scheg. Hierbij is de mogelijkheid geboden om input te leveren om de Ruimtelijke Programmatie Verkenning verder aan te scherpen en te komen tot een Stedenbouwkundig Programma van Eisen.

Belanghebbenden in de omgeving van het plangebied zijn voorafgaand aan de procedure door de initiatiefnemer en de gemeente geïnformeerd tijdens een informatieavond op 27 oktober 2022. Tevens is het voorontwerpbestemmingsplan vanaf 8 oktober 2022 voor een periode van 6 weken ter inzage gelegd voor inspraak. Aan een ieder is de mogelijkheid geboden om een inspraakreactie in te dienen. Er zijn geen inspraakreacties ontvangen.

Overeenkomstig het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.1) is bij de voorbereiding van dit 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. In dit kader is het voorontwerpbestemmingsplan naar de vaste overlegpartners gezonden. Van de volgende instanties is een overlegreactie ontvangen:

- Bedrijfskring Heerhugowaard
- Provincie Noord-Holland
- Veiligheidsregio Noord-Holland Noord
- ProRail

De ontvangen reacties zijn in de Nota van antwoord overlegreacties 'De Scheg, Heerhugowaard' van beantwoording voorzien (zie Bijlage 12).

7.2 Procedure

Het ontwerpbestemmingsplan is met ingang van 8 april 2023 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 konden worden ingediend. Er zijn 2 zienswijzen ingediend. De ontvangen zienswijzen zijn in de Nota van antwoord zienswijzen 'De Scheg, Heerhugowaard' van beantwoording voorzien (zie Bijlage 13). Naar aanleiding van de zienswijzen is het trillingsonderzoek aangepast. Daarnaast is paragraaf 4.10 aangevuld en paragraaf 3.2.4 toegevoegd.

Er is één ambtelijke wijziging doorgevoerd. Dit betreft een aanpassing van het beeldkwaliteitsplan. Naar aanleiding van de beoordeling door de welstandscommissie zijn aanpassingen in dit document doorgevoerd.

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 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.