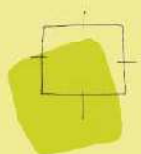


Ruimtelijke onderbouwing pakhuis Dampten -
Dampten 4-6 te Hoorn



BügelHajema

Ruimte voor de leefomgeving

Toelichting

Ruimtelijke onderbouwing pakhuis Dampten - Dampten 4-6 te Hoorn

5 december 2024

Inhoudsopgave

Toelichting	4
Hoofdstuk 1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Planbegrenzing	4
1.3 Juridisch planologisch kader	6
1.4 Leeswijzer	7
Hoofdstuk 2 Projectbeschrijving	7
2.1 Ambitie	7
2.2 Amendement	7
2.3 Schetsontwerp naar voorlopig ontwerp	8
2.4 Planbeschrijving	11
2.5 Stedenbouwkundige en landschappelijke toelichting	13
Hoofdstuk 3 Beleidskader	14
3.1 Overgangsrecht omgevingsvergunning Wabo	14
3.2 Rijksbeleid	15
3.3 Provinciaal beleid	16
3.4 Regionaal beleid	19
3.5 Gemeentelijk beleid	20
Hoofdstuk 4 Omgevingstoets	27
4.1 Hoogbouw Effect Rapportage	27
4.2 Bodem	31
4.3 Ecologie	33
4.4 Erfgoed	36
4.5 Externe veiligheid	38
4.6 Milieuhinder geluid weg- en railverkeer	43
4.7 Milieuhinder trilling	44
4.8 Milieuhinder bedrijven en milieuzonering	45
4.9 Verkeer en parkeren	47
4.10 Luchtkwaliteit	49
4.11 Water	50
4.12 Bezonning	52
4.13 Windhinder	53
4.14 Duurzaamheid	53
4.15 Milieueffectrapportage	53
Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid	54
5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	54
5.2 Economische uitvoerbaarheid	56

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het planvoornemen heeft betrekking op het realiseren van een appartementencomplex voor starters, studenten en young-professionals op de locatie van de voormalige Tensen garage aan de Dampden 4-6 te Hoorn. Het initiatief gaat uit van een ontwikkeling van 134 woningen in een gebouw van 8 bouwlagen met kap en 7 bouwlagen hoog met in de plint ruimte voor commerciële functies, collectieve voorzieningen en een fietsenstalling.

De ontwikkeling van het appartementencomplex moet juridisch en planologisch mogelijk worden gemaakt. Om het planvoornemen mogelijk te kunnen maken, is er voor gekozen om middels een Wabo procedure (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) een aanvraag omgevingsvergunning in te dienen om af te wijken van het geldend bestemmingsplan (artikel 2.12, lid 1, sub a onder 3 Wabo). Bij een dergelijke procedure moet met een ruimtelijke onderbouwing worden aangetoond dat het voornemen niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing motiveert waarom op basis van het criterium goede ruimtelijke ordening voor beoogde ontwikkeling afgeweken kan worden van het bestemmingsplan. Deze ruimtelijke onderbouwing maakt onderdeel uit van de omgevingsvergunningaanvraag.

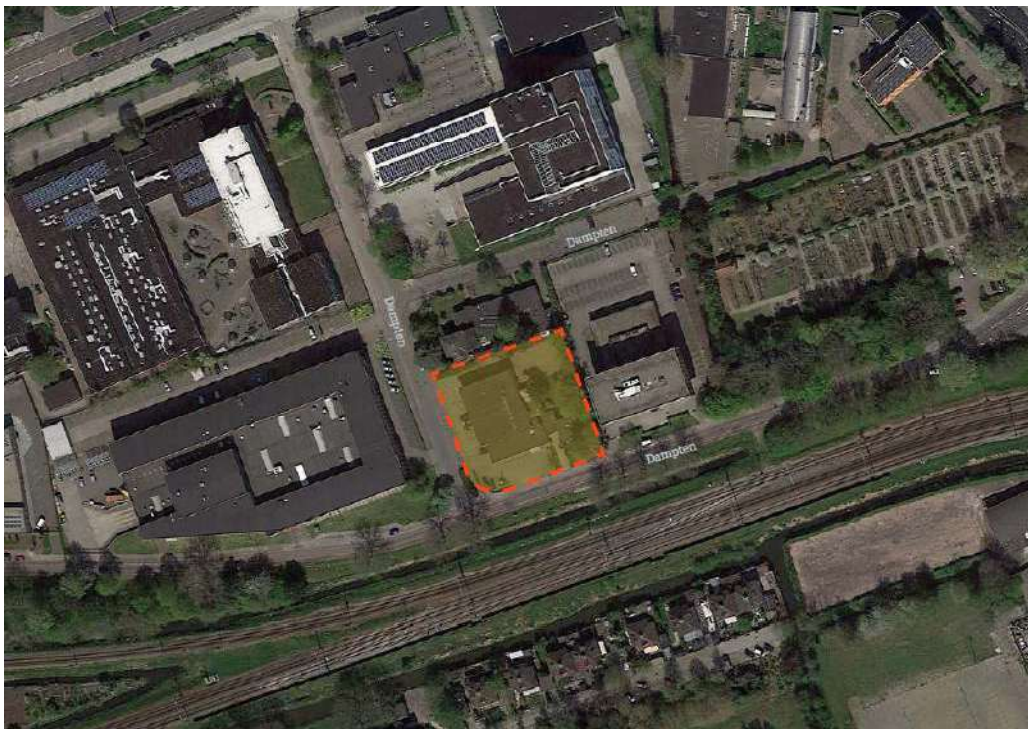
1.2 Planbegrenzing

Dampden 4-6 ligt in het plangebied Dampden in de Poort van Hoorn ligt. Voor de Poort van Hoorn is een stedenbouwkundig Masterplan opgesteld en de bestemmingsplannen voor deze ontwikkeling zijn in procedure gebracht. Het deelgebied Dampden valt buiten het Masterplan maar heeft wel een directe relatie met het Masterplan. Aan de noordzijde van het plangebied bevindt zich een woning in combinatie met laagbouw die verhuurd wordt aan de kerk. Aan de oostzijde grenst het aan de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord. Ten zuiden grenst het plangebied aan de Dampden waarachter de spoor - lijn Hoorn-Alkmaar ligt. In het pand gelegen aan de westzijde zijn o.a. WerkSaam Westfriesland en Ingenieurs BV. gevestigd. Het plangebied bestaat uit het kadastrale perceel sectie C H0000 C 1311 G 0. Dit perceel heeft een totaaloppervlak van 2.633 m² en is in eigendom van de initiatiefnemer.

Ruimtelijke onderbouwing pakhuis Dampden - Dampden 4-6 te Hoorn



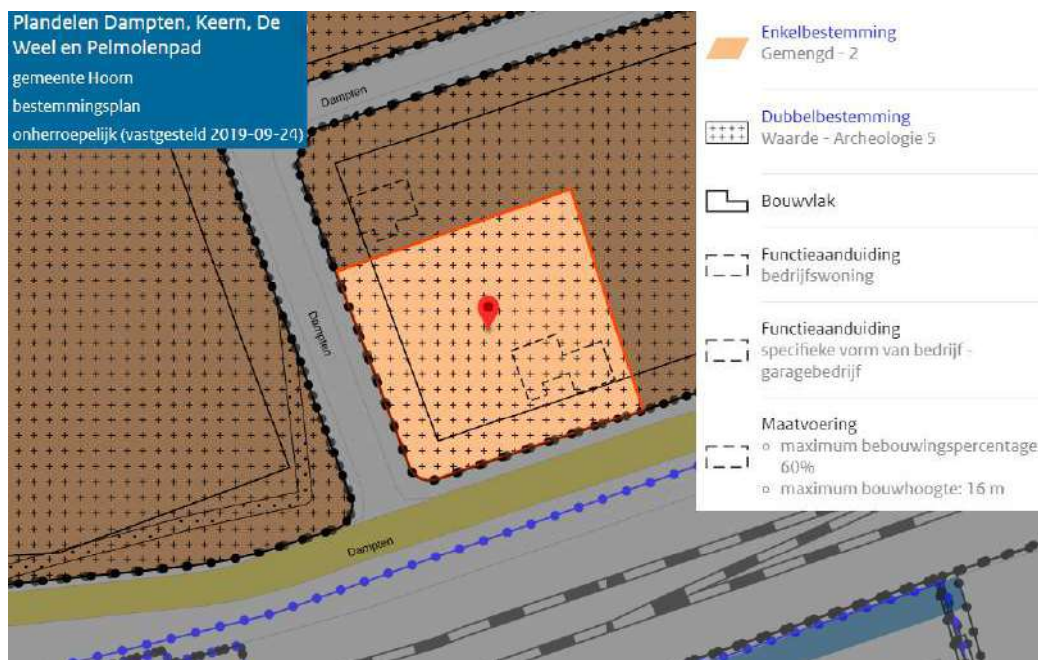
Figuur 1. Ligging plangebied en omgeving



Figuur 2. Ligging plangebied ingezoomd

1.3 Juridisch planologisch kader

Het plangebied is gelegen in het bestemmingsplan 'Plandelen Dampden, Keern, De Weel en Pelmolenpad' en is vastgesteld op 24 september 2019. Het plangebied Dampden 4 heeft een enkelbestemming 'gemengd' en de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 5'. Daarnaast zijn er nog twee functieaanduidingen van toepassing te weten 'specifieke vorm van bedrijf - garagebedrijf' voor het gehele perceel en 'bedrijfswoning' voor een deel van het perceel. Binnen deze aanduiding is maximaal 1 bedrijfswoning toegestaan. Daarnaast kent het perceel een maximum bebouwingspercentage van 60% en een maximum bouwhoogte van 16 meter. Het planvoornemen is in strijd met deze regels.



Figuur 3. Uitsnede vigerend bestemmingsplan

Op grond van artikel 12 lid 1 onder a, sub 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (verder: Wabo) kan voor het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan een omgevingsvergunning worden verleend mits dat gebruik niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat.

Burgemeester en wethouders zijn pas bevoegd deze omgevingsvergunning te verlenen, nadat de gemeenteraad heeft verklaard dat hij daartegen geen bedenkingen heeft: een verklaring van geen bedenkingen (vvgb). De gemeenteraad mag deze verklaring alleen weigeren in het belang van een goede ruimtelijke ordening.

Om procedures te bespoedigen kan de raad categorieën van gevallen aanwijzen waarvoor geen verklaring van geen bedenkingen nodig is. De raad heeft op 15 maart 2011 besloten dat ingeval sprake is van een project dat een herontwikkeling van een bestaande locatie inhoudt, waarbij geen aanpassing van de ruimtelijke dan wel stedenbouwkundige structuur plaatsvindt, geen verklaring van geen bedenkingen nodig is. Omdat er sprake is van de aanpassing van de ruimtelijke dan wel stedenbouwkundige structuur omdat de bestaande bebouwing volledig wordt gesloopt en er een nieuw gebouw van 8 bouwlagen met kap voor in de plaats komt inclusief functiewijziging met een wijziging van de functie is een verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad nodig.

1.4 Leeswijzer

De toelichting van deze ruimtelijke onderbouwing heeft vijf hoofdstukken. Na deze inleiding wordt in hoofdstuk twee het planvoornemen beschreven. Hoofdstuk drie geeft een beschrijving van het van toepassing zijnde beleid. In hoofdstuk vier wordt verslag gedaan van het onderzoek naar de randvoorwaarden en belemmeringen die gelden vanuit de diverse planologische en milieukundige toetsingskaders en tot slot gaat hoofdstuk vijf in op de economische en de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

Hoofdstuk 2 Projectbeschrijving

2.1 Ambitie

Het Dampden ligt westelijk gelegen van het historisch lint Keern. Van oudsher was het grondgebied onderdeel van polder de Kleine Waal. Sinds de aanleg van de spoorwegverbinding tussen Hoorn-Heerhugowaard-Alkmaar eind 19e eeuw wordt het gebied ingekaderd door de Berkhousterweg, als middeleeuwse toegangsweg van Hoorn, en de spoorlijn. Het gebied kenmerkt zich door sterk afwisselende ruimtelijke beeldkwaliteit. De aanwezigheid van scholen, kantoren en andere bedrijvigheid zorgen voor een grote variatie in vormgeving, materialen en kleurgebruik.

Rondom station Hoorn (Poort van Hoorn), langs de Provinciale weg en rondom het spoor richting de A7 (Pelmoenpad/Dampden/Berkhousterweg) zijn nu nog minder goed gebruikte gebieden. Daar ligt een kans om woningen toe te voegen die optimaal aangesloten zijn op OV en de voorzieningen van de stad. Hierdoor worden deze minder afhankelijk van eigen autobezit en zijn veel kansen om het gebruik van nieuwe mobiliteitsopties te stimuleren, zoals het delen van vervoermiddelen. Op die manier kan de stad verdichten zonder te veel problemen in de bereikbaarheid te veroorzaken. Dat is ook de reden dat de provincie Noord-Holland in het rapport Maak Plaats heeft aangegeven dat nieuwe woongebieden in een cirkel van 1.200 meter rondom stations gebouwd dienen te worden. In die gebieden kan een vergelijkbare bebouwingsdichtheid en bevolkingsopbouw nagestreefd worden als die in de binnenstad. Dat is de basis die aan Meer stad worden en de woonvisie ten grondslag ligt.

Om de kwaliteit van de Poort van Hoorn te borgen zijn drie hoofdambities en vijf planessenties opgesteld. Voor het deelgebied Dampden zal ingezet worden op het creëren van een aantrekkelijk bestemmings- en verblijfsmilieu en is het een visitekaartje voor Hoorn en heeft het een Hoornse identiteit ('Welkom in Hoorn'). Een mix van wonen, werken en recreëren zorgt voor een levendig gebied waarin de kwaliteit in bebouwing en openbare ruimte het sleutelwoord is. De ambities ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit zijn verwoord in de op 26 juli 2022 door het college vastgestelde Nota van Uitgangspunten (NvU) en zijn een belangrijk uitgangspunt voor deze ontwikkeling.

2.2 Amendement

Het project volgt ook naar aanleiding van een door de gemeenteraad van Hoorn aangenomen amendement. De gemeenteraad heeft op 6 juni 2019 een amendement "jongerenhuisvesting in stationsgebied(en)" aangenomen waarbij ontwikkelaars wordt gevraagd initiatieven te starten in het stationsgebied voor jongeren, zonder autobezit. De initiatiefnemer heeft op basis van dit amendement de oude garage Tensen gekocht om jongerenhuisvesting te realiseren. Met dit project wordt invulling gegeven aan het vastgestelde amendement. Het betreffende amendement is als Bijlage 1 bijgevoegd.

2.3 Schetsontwerp naar voorlopig ontwerp

Het perceel Dampden 4 is in 2019 door [] aangekocht met als doel het ontwikkelen van kleine appartementen en studio's voor jongeren, studenten, starters, "young professionals". Na het vaststellen van een intentieovereenkomst is de hiervoor benoemde Nota van Uitgangspunten (NvU) opgesteld. Op basis van de NvU zijn diverse massastudies verricht. Ondertussen werd in verband met de diverse aankomende ontwikkelingen in Hoorn het visiedocument "Hoornse Hoogte – Visie op stedelijke groei en hoogbouw" opgesteld. Dit beleid is op 9 februari 2022 vastgesteld door de gemeenteraad. Voor het plangebied is een schetsontwerp gemaakt. Aan de hand van een analyse, de beoogde doelgroep(en) en een stedenbouwkundige verkenning is het schetsontwerp ontstaan. Onderstaand worden een aantal elementen uit het schetsontwerp toegelicht.

Studenten en young-professionals

Het planvoornemen Dampden-4 richt zich op het aanbieden van betaalbare woonruimte voor jongeren en starters in de vorm van eenpersoonstudio's en één slaapkamer appartementen. Het gebouw bestaat uit compacte appartementen aangevuld met een aantal collectieve functies voor de bewoners (ontmoetingsruimte, gedeelde wasmachines en een collectieve tuin met terras) in de plint van het gebouw. Daarnaast worden kleinschalige commerciële functies in de plint gerealiseerd zoals een fietsrepair en een lunchroom (zie onderstaand voor programma). Door deze voorzieningen biedt het gebouw een levendige plint en is het meer dan alleen een woongebouw. Er ontstaat een nieuw stukje stad dat vanuit de binnenstad een voorpost zal vormen voor de eveneens nieuw te ontwikkelen 'Buitenstad' op de westpunt van het gebied.

Programma

Het planvoornemen ziet op de realisatie van 134 appartementen (minimaal 30% sociale huur, minimaal 20% gemeubileerde huur en minimaal 50% huur of koop in de midden categorie) met in de plint commerciële activiteiten met daarbij behorende gemeenschappelijke binnen en buitenruimten en inrichting. Onderstaand zijn de commerciële functies en verkeersruimtes weergegeven.

Ontwikkeling Dampden 4		juni 2024	
Commerciële en ontmoetingsruimtes	m2	Verkeersruimtes en buitenruimtes	m2
Commerciële ruimtes binnen		Verkeersruimtes	
Fietsrepair	20	centrale entree west	24
Fietsrepair Vide (opslag)		gang west - oost	24
Beheerder	6	entree zuid	10
Lunchroom	72	entree lift en trappen	24
Vide / entresol Lunchroom		fietsenstalling 1	144
Pakketautomaat	10	fietsenstalling 2	144
Wasmachine ruimte	13	totaal ca.	370
totaal ca.	120		
		Buitenruimtes algemeen	
Commerciële ruimtes buiten		Dakterras	110
terras lunchroom	66	terras ontmoetingsruimte	55
totaal ca.	66	zuidzijde entree	12
		zuidzijde tuin gezamenlijk	500
Ontmoetingsruimtes		zuidzijde tuinen privé	63
Ontmoetingsruimte	50	noordzijde groen en parkeren	936
Ontmoetingsruimte entresol	30	noordzijde tuinen privé	100
totaal ca.	80	totaal ca.	1.776

Figuur 4. Commerciële en ontmoetingsruimtes en verkeersruimtes en buitenruimtes

Mobiliteit

De goede ligging van de locatie ten opzichte van omliggende voorzieningen en het openbaar vervoer maakt het mogelijk en wenselijk om minder de nadruk te leggen op autobezit (en dus parkeerplekken) en juist het gebruik van alternatief en 'groen' vervoer te stimuleren. Binnen 5 minuten is het centrum per fiets te bereiken en met 5 minuten lopen sta je op het NS-station. Het plan leent zich voor de inzet van elektrische deelauto's. Dit sluit goed aan bij de beoogde doelgroep waarbij autobezit beslist geen vanzelfsprekendheid meer is. Op de kavel zelf wordt, achter het gebouw, het maximale aantal benodigde parkeerplekken op maaiveld gerealiseerd. Er wordt ruim voorzien in inpandige stallingen voor fietsen. In paragraaf 4.9 is ingegaan op het mobiliteitsplan waarin de mobiliteitsbehoefte is onderbouwd.

Massastudie

Er zijn diverse massastudies opgesteld. Daarbij zijn de uitgangspunten van de NvU leidend geweest, met interpretatie van de visie Hoornse Hoogte. De verkenningen en uitwerking van diverse massastudies, rekening houdende met de stedenbouwkundige randvoorwaarden, de visie van de stedenbouwkundige adviesbureaus en de gemeente, de grote maatschappelijke behoefte voor de bouw van studio's en appartementen voor starters en jongeren en de politieke wensen heeft in mei 2023 geresulteerd in onderstaande nadere verdieping.

Nadere verdieping schetsontwerp naar een voorlopig ontwerp

In 2023 is een nadere verdiepingsslag op het schetsontwerp naar een voorlopig ontwerp uitgewerkt. Het doorontwikkelen en technisch verfijnen van het plan is noodzakelijk. In het voorlopig ontwerp is input naar aanleiding van reacties en opmerkingen op het schetsontwerp verwerkt. In de verdiepingsslag is gezocht naar een logisch evenwicht tussen diverse belangen en invalshoeken. Vanuit de gemeente ontstonden vragen over de voorgestelde structuur, met name hoogtes en hoogteaccenten waren belangrijke aandachtspunten. Daarnaast zijn gesprekken over de functionaliteit (ontsluiting, parkeren) en de kwaliteit (verblijfsplekken, programma) gevoerd.

In dit verdiepingstraject is vanuit het 'kneden met volumes' gewerkt aan het versterken van (bestaande) openbare ruimtes en het aansluiten tot bestaande en toekomstige omliggende structuren. Er is een evenwicht gezocht met de gewenste nieuwe stedelijkheid (Hoorn voor de komende 100 jaar) en de relatie tot bestaande bouwwerken. Het gebied rondom het Keern en de singel vormt een stadsentree. Nieuwe structuren moeten deze functie op gepaste wijze benadrukken. Tegelijkertijd wordt rekening gehouden met de "Hoornse maat en schaal" door bestaande bouwwerken op (getrapte) wijze op te nemen in nieuwe stedenbouwkundige eenheden. Voor het planvoornemen is nadrukkelijk een relatie gezocht met in voorbereiding zijnde plannen in de directe omgeving en de daar gehanteerde massa's en bebouwingshoogtes. Dit betreffen de ontwikkelingen:

- Poort van Hoorn
- Stationsgebied (laagbouw, middenbouw en hoogbouw)
- Pelmolenpad (laagbouw met accenten middenbouw)
- Buitenstad (middenbouw en hoogbouw)

De bouwhoogtes van het planvoornemen spelen hier op in.

De ontwikkeling op Dampden 4-6 met 8 bouwlagen (tot 30 meter) is mede gezien de toekomstige ontwikkelingen passend in de omgeving.

Het hoogteaccent is strategisch gepositioneerd voor logische zichtrelaties van en naar bouwwerken, de begane-grond functies kunnen benut worden voor wijk-functies en staan in logische relatie tot nieuwe binnenwijkse verbindingen. De meest recente doorontwikkeling van het stedenbouwkundig plan is als Bijlage 2 bijgevoegd. Onderstaand zijn vier impressies ingevoegd.





Figuur 5. Impressies

2.4 Planbeschrijving

Het appartementencomplex heeft een bouwhoogte van maximaal 30.00 meter. Tot aan de as van de weg is de bruto FSI 1,9.

Het ontwerp van het gebouw betreft een gebouwensemble, bestaande uit twee bouwmassa's, opgetrokken in metselwerk. Het oostelijk gebouw bestaat uit zes bouwlagen en een zevende laag als setback. Erbovenop is een dakterras. Het westelijk gebouw is visueel opgesplitst door verschillend kleurgebruik en bevat acht bouwlagen met een kap. De twee bouwvolumes hebben een versprongen rooilijn. Het oostelijke gebouw is opgesplitst door verschillend kleurgebruik en het westelijke gebouw wordt in één kleur gerealiseerd.

Het westelijk gebouw refereert aan de pakhuizenarchitectuur van Hoorn en geeft een sterk beeld aan de westzijde. De appartementen voor starters hebben een corridor-ontsluiting. Op de begane grond van het westelijke gebouw worden de entrees met ontmoetingsruimte en commerciële ruimtes voorzien (fietsrepair en lunchroom met terras). Ook bevindt zich hier de fietsenberging.

Zichtbaarheid vanuit de omgeving

Het appartementencomplex wordt gebouwd in de rooilijn van het gebouw van de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (Dampden 2). Vanwege de doelgroep (jongeren, studenten, starters) wordt in het ontwerp veel aandacht gegeven aan “ontmoeten” en “Community”. Er komen veel gemeenschappelijke voorzieningen zoals een grote toegankelijke tuin met bomen, gras en een wadi, een ontmoetingsruimte met terras, commerciële ruimtes (fietsrepair en lunchroom met terras), een gezamenlijke wasmachineruimte, pakketautomaat, deelauto's en dakterras.

Alle buitenruimte is voor iedereen toegankelijk, met uitzondering van de kleine tuintjes voor de studio's aan de oostzijde. Er is meer buitenruimte dan volgens het bouwbesluit is vereist.

Parkeren

Parkeren voor auto's vindt op eigen terrein plaats aan de noordzijde, aan het zicht onttrokken met pergola's en hagen. Het parkeerterrein met 39 parkeerplaatsen wordt afgesloten met een slagboom of digitaal registratiesysteem. De initiatiefnemer is in gesprek met andere partijen die de verkoop of beheer van de parkeerplaatsen en de verkoop van de appartementen gaat verzorgen.

De mogelijkheid bestaat de parkeerplekken onder te brengen bij een VvE. Parkeerplaatsen worden niet individueel verkocht. Er is gesproken over een samenwerking met de naastgelegen gebouwen om een grote parkeerplaats te creëren, toegankelijk via een slagboom of een pasjessysteem.

Buitenruimte

De buitenruimte rondom het gebouw krijgt een groene inrichting met tuinen aan de spoor kant. Bij de ontwikkeling van Dampden wordt de zuidgevel van de rooilijn van de Omgevingsdienst als maximale bebouwingsgrens beschouwd. Daarmee sluit de bebouwing goed aan bij de omgeving.

In het plan wordt uitgegaan van een zo groen mogelijke inrichting van het terrein. Hiervoor heeft SWECO, in een gezamenlijke werksessie met de gemeente in oktober 2024 de uitgangspunten en beheertypen voor het groen bepaald. De opdrachtgever streeft naar een klimaatbestendige inrichting, biodiversiteit staat centraal. Er komt een dakterras met groene inrichting, een groen / blauw dak (sedum en wateropvang), gevelbeplanting, pergola's met verticaal groen bij de terrassen. Op het dak wordt hemelwater gebufferd en in een droge periode wordt het water naar een wadi geleid. De wadi's houden water vast voor een langere periode, dit zorgt voor verkoeling en een goede vochthuishouding. De wadi maakt onderdeel uit van de gezamenlijke tuin en worden voorzien van grote keien om op te zitten. Zie hiervoor Bijlage 3 en Bijlage 4.

Alle buitenruimte is voor iedereen toegankelijk, inclusief wadi's. Uitzondering vormen de kleine tuintjes voor de studio's aan de oostzijde. In het plan is veel meer buitenruimte voorzien dan volgens het bouwbesluit vereist is.

Community en bovenwijkse voorzieningen

Vanwege de doelgroep wordt in het planinitiatief veel aandacht gegeven aan “ontmoeten” en “Community”. Er komen veel gemeenschappelijke voorzieningen zoals een grote toegankelijke tuin met bomen, gras en wadi's, een ontmoetingsruimte met terras, een commerciële ruimte (broodjeszaak, wasmachineruimte, pakketautomaat, deelauto's en dakterras. Het dakterras is via een lift openbaar toegankelijk.

De ontmoetingsruimten vormen een belangrijke meerwaarde voor bewoners en bezoekers, vooral voor de bewoners van een appartement zonder balkon. Door de plint van het gebouw, het dak en de buitenruimte zoveel mogelijk openbaar toegankelijk te maken is de opdrachtgever van mening dat ruim voldaan wordt aan de eisen die gesteld worden aan een publiek gebouw. Deze invulling wordt ook gezien als compensatie voor bovenwijkse voorzieningen.

Sociale functie

Naast de woonfunctie heeft het gebouw ook een sociale functie voor de buurt, een ontmoetingsplek met diverse activiteiten. WerkSaam biedt, als uitvoerder van de Participatiewet voor de zeven Westfriesse gemeenten, aan mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt de mogelijkheid om te integreren in de samenleving en onder begeleiding een zinvolle invulling te geven aan hun arbeidsinzet.

Vanwege de Community gedachte van het gebouw zijn er diverse voorzieningen en activiteiten voorzien waar WerkSaam in kan participeren met de inzet van mensen die een beroep doen op de Participatiewet. In een intentieovereenkomst hebben de initiatiefnemer en WerkSaam de intentie tot samenwerking bevestigd en wordt globaal beschreven wat de aard van de werkzaamheden kan zijn. De mogelijke activiteiten betreffen onder andere:

- Onderhoud van het terrein en de groenvoorzieningen
- Fietsenreparatie
- Schoonmaak van interieur / gemeenschappelijke ruimtes
- Bijdragen in het onderhoud van de gemeubileerde appartementen
- Coördinatie deelauto's
- Catering
- Wasserette

Groenplan en groenbeheer

Er is door Sweco een groenplan ontworpen (zie Bijlage 3 en Bijlage 4). Één uitgangspunt bij het ontwerp is dat het door cliënten en/of medewerkers van WerkSaam kan worden onderhouden.

2.5 Stedenbouwkundige en landschappelijke toelichting

Het volume wordt op een dusdanige manier ingepast dat aan de zuidzijde (spoorzijde) ruimte wordt geboden voor een stevige groenstructuur. De massa laat zich lezen als een compositie van twee volumes waarbij het hoogste volume (acht lagen) als een accent op de hoek staat. Aan de oostzijde geflankeerd door een volume van zeven lagen waarbij de zevende laag wordt uitgevoerd met setback.

De inrichting van de openbare ruimte bepaalt de sfeer, identiteit en kwaliteit van de leefomgeving. Met het Dampden als onderdeel van de ontwikkeling Poort van Hoorn, is het belangrijk dat de deelgebieden op inrichtingsniveau op elkaar aansluiten. De inrichting van de buitenruimte is van hoogwaardige kwaliteit en is openbaar toegankelijk. De buitenruimte op het perceel wordt ingericht als publiekstoegankelijke tuin (verblijfsruimte). Een inrichtingsplan geeft een gedetailleerde weergave van hoe een gebied er komt uit te zien, welke materialen en kleuren er gebruikt worden, waar welke beplanting wordt gebruikt etc. Het inrichtingsplan maakt onderdeel uit van de anterieure overeenkomst tussen Oosterbaan Projecten BV en de gemeente. Het inrichtingsplan is volledigheidshalve ook als Bijlage 3 bijgevoegd met een daarbij behorende visie op het groen die als Bijlage 4 is bijgevoegd. De nadere uitwerking van aantallen en soorten beplanting vindt plaats in het definitief ontwerp (DO).

In het voorlopig ontwerp, d.d. 12 oktober 2023 is het bouwvolume op een zodanige manier ingepast dat aan de zuidzijde (spoorzijde) ruimte ontstaat voor een stevige groenstructuur. Deze groenstructuur wordt ingericht als publiekstoegankelijke tuin (verblijfsruimte). SWECO heeft, in gezamenlijk overleg met de gemeente, de uitgangspunten en beheertypen voor het groen op het terrein opgesteld. Hierin worden

verschillende beheertypen van het terrein nader gespecificeerd zoals beheertype voor opgaand groen (vakbeplanting, klimplanten, hagen en bomen), beheertype gerelateerd aan waterretentie en -opvang (wadi, sedumdak), beheertype gericht op de toepassing van open verharding parkeren), en het beheertype daktuin met sedumbegroeiing en plantenbakken met bomen.

Het groen van Dampden 4 – 6 versterkt de groene ambities van het Stationskwartier. De groene buitenruimte vormt een logische overgang van de grotere stedelijke structuur naar het gebouwcomplex. Het streven is om zoveel mogelijk bomen te planten, waarbij 1e grootte bomen worden toegepast langs Dampden (reservering ruimte en toekomstbeeld gemeente) en 2e en 3e grootte op het terrein van Dampden 4-6. Bij het groenplan staat klimaatbestendigheid en biodiversiteit centraal. Er worden diverse maatregelen genomen om hittestress tegen te gaan. In het groenplan wordt een diversiteit aan bomen, heesters, hagen, klimplanten en vakbeplanting toegepast. Voor de sortimentskeuze is het streven gebruik te maken van streekeigen beplanting, waar mogelijk inheemse soorten en vruchtdragende (eetbare) soorten. Een belangrijk uitgangspunt is dat de gebruikers van het groen jaarrond de seizoenen zullen gaan ervaren.

In de vervolgfase (DO fase) zal het inrichtingsplan en de visie op het groen verder worden uitgewerkt en zal een tuinontwerp worden opgesteld in combinatie met een beheerplan. Het inrichtingsplan omvat een gedetailleerd ontwerp van het gebied, inclusief materialen / kleuren en beplantingsplan. Het plan zal ter beoordeling worden voorgelegd. Dit is vastgelegd in de anterieure overeenkomst die gesloten is tussen Oosterbaan Projecten b.v. en de gemeente.

De nieuwe ontwikkeling levert een bijdrage aan de groen- en waterkwaliteit van de buurt. Tevens wordt er speel- en ontmoetingsruimte gecreëerd. Het aantal bomen op het terrein en dat ter compensatie in de omgeving wordt geplant, zal in nader overleg met de gemeente worden bepaald.

Het toekomstige beheer wordt uitgevoerd door WerkSaam (mensen met afstand tot de arbeidsmarkt). De sortimentskeuze en de moeilijkheidsgraad, zoals groepsgrootte van beplanting wordt hierop afgestemd.

Het inrichtingsplan maakt daarnaast onderdeel uit van de aanvraag omgevingsvergunning. Uitgangspunt voor het inrichtingsplan is "klimaatbestendig" met wadi's, groene parkeervakken met veel beplanting en bomen. Waar mogelijk worden maatregelen genomen om hittestress tegen te gaan. Er wordt water op het dak gebufferd en bij droogte in de tuin gebruikt. De wadi's bufferen water en geven door verdamping afkoeling bij hitte. Dit wordt nader uitgewerkt in het DO.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Overgangsrecht omgevingsvergunning Wabo

Er is overgangsrecht voor de gevallen waarin een aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend vóór inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024. Als de vergunningprocedure op de datum van inwerkingtreding nog niet is afgerond, dan blijft het oude recht van toepassing tot:

- het besluit onherroepelijk is, als tegen het besluit beroep openstaat
- het besluit van kracht is, als tegen het besluit geen beroep openstaat

Het oude recht blijft van toepassing, dus het oude bevoegd gezag neemt een besluit op basis van de oude regels. Het handelt de aanvraag af alsof het nog 31 december 2023 is. Het uitgangspunt is dus onder andere de oude beoordelingsregels, de oude totstandkomingsprocedure en de oude rechtsmiddelen.

In dit geval is de aanvraag omgevingsvergunning ingediend voor 1 januari 2024 en is het overgangsrecht

van toepassing op deze procedure.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Nationale omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie, kortweg NOVI, loopt vooruit op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en vervangt op rijksniveau de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo kunnen in gebieden betere, meer geïntegreerde keuzes worden gemaakt. Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie van het Rijk in beeld. Voor de doorwerking van de rijksbelangen in plannen van andere overheden, is het Barro opgesteld. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevat alle ruimtelijke rijksbelangen die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmingsplannen.

Relatie met de voorgenomen ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling zoals benoemd in Hoofdstuk 2 heeft geen raakvlakken met het beleid zoals benoemd in de NOVI.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, 07-12-2011), ook wel bekend onder de naam Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Ruimte, zijn de nationale belangen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) voorzien van juridische kaders, waarmee de doorwerking van de nationale belangen op ruimtelijk gebied is geborgd.

Relatie met de voorgenomen ontwikkeling

Uit het Barro blijkt dat voor het planvoornemen en het projectgebied voor het overige geen sprake is van specifieke aspecten van nationaal belang. Het planvoornemen is niet in strijd met de regels uit het Barro.

3.2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

De Ladder voor duurzame verstedelijking (hierna: Ladder) is een instrument voor efficiënt ruimte-gebruik, met een motiveringsvereiste voor het bevoegd gezag als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt. De tekst uit het Bro luidt als volgt: "De toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. Indien blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien, bevat de toelichting een motivering daarvan en een beschrijving van de mogelijkheid om in die behoefte te voorzien op de gekozen locatie buiten het bestaand stedelijk gebied".

Als stedelijke ontwikkeling wordt bedoeld: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.' In het Bro is geen ondergrens voor een minimale omvang vastgelegd van wat een stedelijke ontwikkeling is. Voor woningbouwlocaties geldt volgens de overzichtsuitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS 28 juni 2017; ECLI:NL:RVS:2017:1724) dat 'in beginsel' sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als er meer dan 11 woningen gerealiseerd worden. Voor overige stedelijke functies wordt gesteld dat 'in beginsel' geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als het ruimtebeslag minder dan 500 m² bedraagt. Het plan voorziet in de realisatie van 134 woningen en kwalificeert zich daarmee als stedelijke ontwikkeling en is dus ladderplichtig. Daarnaast wordt voorzien in enkele commerciële ruimtes in de plint met een gezamenlijke oppervlakte circa 125 m². Dit blijft onder de hiervoor genoemde 500 m² en zijn daarmee dus niet ladderplichtig. Ondanks dat de Ladder niet van toepassing is op de commerciële ruimtes moet wel gemotiveerd worden dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In het kader van uitvoerbaarheid moet onder andere aandacht worden besteed aan de behoefte

aan het plan. Onderstaand is hier nader op ingegaan.

Voor het overige neemt het ruimtebeslag met het planvoornemen niet toe. In de huidige situatie is er sprake van een gebouw met een oppervlakte van circa 1.000 m² en in de nieuwe situatie wordt een gebouw gerealiseerd met een oppervlakte van circa 980 m² en is daarmee vergelijkbaar.

Voor het planvoornemen is een ladderonderbouwing voor de te realiseren woningen opgesteld. In dit onderzoek is de behoefte aan woningbouw in beeld gebracht conform de eisen van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. De ladderonderbouwing is als Bijlage 5 bijgevoegd. Uit de ladderonderbouwing blijken de volgende conclusies.

De ontwikkeling van de beoogde 134 (starters)woningen/appartementen op de locatie Dampden voorziet in een deel van de geconstateerde behoefte aan woningen /appartementen in Hoorn en de Regio Westfriesland de komende 10 jaar. Op basis van de vereisten van de Ladder voor duurzame verstedelijking is daarmee voldoende behoefte aangetoond. Ook past het plan binnen de lokale en regionale beleidsvoornemens om woningen voor jongeren en starters te bouwen.

De commerciële ruimtes worden gesitueerd in een plint in het te transformeren gebied tussen de te realiseren Buitenstad Hoorn, Poort van Hoorn inclusief het station Hoorn en de binnenstad van Hoorn. We spreken hierbij van een passantenlocatie gericht op de functionele vraag vanuit bezoekers in de buurt. De ligging van het plangebied nabij de hiervoor genoemde gebieden maakt de locatie geschikt voor kleine functies. De inschatting van het aantal vierkante meter is beperkt, en daarmee is er een beperkte capaciteit. De commerciële ruimtes zijn geschikt voor daggeoriënteerde functies (zoals een coffeabar, bagel- of broodjeszaak, lunchroom met afhaalcounter of bar) en daarnaast voor bijvoorbeeld een fietsenmaker. De verwachting is dat er, gelet op de ligging van het plangebied er voldoende ruimte bestaat vanuit de particuliere en zakelijke vraagverwachting naar deze functies.

Conclusie

Voor de geplande woningen in een stedelijk woonmilieu is op basis van de vereisten van de Ladder voldoende kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aangetoond. Daarmee past de ontwikkeling binnen de vereisten van de Ladder en is sprake van een zorgvuldige ruimtelijke ordening.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

De provincie streeft in de in november 2018 vastgestelde Omgevingsvisie naar een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een economisch vitale provincie draagt bij aan het welzijn, en een leefbare provincie draagt bij aan economische vitaliteit. De provincie staat voor een gezonde en veilige leefomgeving, goed voor mens, plant en dier, en daarmee ook goed voor het economisch vestigingsklimaat binnen de provincie. Dit evenwicht staat ten dienste van duurzame ontwikkeling, zodat toekomstige generaties ook profiteren van de keuzes die wij maken. De provincie wil met de omgevingsvisie bereiken dat iedereen die in Noord-Holland woont, werkt en op bezoek komt een prettige leefomgeving aantreft. Nu, maar ook in de toekomst. Dit betekent dat in heel Noord-Holland een basiskwaliteit van de leefomgeving wordt gegarandeerd.

In samenhang bekeken zijn in dit kader randvoorwaarden geformuleerd hoe om te gaan met grote thema's als klimaatverandering, energietransitie, veranderende economieën, volkshuisvesting, bodemdaling en verminderde biodiversiteit.

Relatie met de voorgenomen ontwikkeling

Onder het credo 'Op weg naar een economisch duurzame toekomst' plaatst de provincie Noord-Holland 5 'bewegingen'.

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

Hoewel alle vijf bewegingen onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden, is vooral beweging drie in het bijzonder relevant. De beweging 'Sterke kernen, sterke regio's' heeft als speerpunten: ontwikkelen op basis van eigen kracht en kwaliteiten, voorzieningenniveau en bereikbaarheid op peil houden, behoud en ontwikkeling van krachtige identiteiten, principe van versterken complementariteit en regionale netwerken, mogelijkheden om te bouwen voegen zich naar de vraag op dat moment. De beweging 'Sterke kernen, sterke regio's' beoogt handvatten te geven om de werkgelegenheid, het voorzieningenniveau en de bereikbaarheid op peil te houden en om dorpen, steden en regio's de krachtige identiteit die ze zo kenmerkt te laten behouden of te ontwikkelen. Of er mogelijkheden komen om te bouwen, hangt mede af van de vraag die er op dat moment is.

Doel van de provincie met de omgevingsvisie is dat iedereen die in Noord-Holland woont, werkt en op bezoek komt een prettige leefomgeving aantreft. Nu, maar ook in de toekomst. De provincie stuurt aan op "balans tussen economische groei en leefbaarheid", dat als leidend thema wordt gezien. Dit betekent dat in heel Noord-Holland een basiskwaliteit van de leefomgeving wordt gegarandeerd.

Een gezonde en veilige leefomgeving, die goed is voor mens, plant én dier, is daarnaast voorwaarde voor een goed economisch vestigingsklimaat. Een economisch vitale provincie kan andersom weer bijdragen aan het welzijn en de leefbaarheid. In samenhang bekeken zijn in dit kader randvoorwaarden geformuleerd hoe om te gaan met grote thema's als klimaatverandering, energietransitie, veranderende economieën, volkshuisvesting, bodemdaling en verminderde biodiversiteit. Uit de ambities en doelstellingen zoals opgenomen in de provinciale omgevingsvisie blijkt dat:

b. Wonen en Werken

Onze ambitie is dat vraag en aanbod van woon- en werklocaties (kwantitatief en kwalitatief) beter met elkaar in overeenstemming zijn. De woningbouw wordt vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends. Duurzaamheid van de totale voorraad is uitgangspunt.

- De woningbouw wordt vooral in en aansluitend op bestaande verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes.
- Om de verschillende kernen en regio's te versterken worden op regionaal niveau afspraken gemaakt. Zo worden regionaal woningbouwafspraken gemaakt om de woningbouw af te stemmen op de vraag.

In paragraaf 3.4 wordt nader op ingegaan op de regionale afspraken. Het planvoornemen past binnen de gestelde doelstellingen en ambities in de provinciale omgevingsvisie.

3.3.2 Omgevingsverordening NH2020

Omdat de aanvraag omgevingsvergunning is ingediend voor 1 januari 2024 valt deze onder het overgangsrecht van de Omgevingswet en is het oude recht en ook alle verordeningen die golden op 31 december 2023 van toepassing op het planvoornemen. Zie ook paragraaf 3.1.

In november 2020 is de Omgevingsverordening NH2020 in werking getreden. Hierin zijn regels samengevoegd op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water. De provincie wil ontwikkelingen als woningbouw en windenergie mogelijk maken en het waardevolle Noord-Hollandse landschap beschermen. Hierin wordt een evenwichtige balans gezocht tussen economische groei en leefbaarheid. De 21 provinciale verordeningen zijn samengevoegd tot één verordening. Hierdoor is het makkelijker geworden om te zien welke regels waar gelden. In deze verordening worden regels gegeven over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is.

Nieuwe stedelijke ontwikkelingen

Op basis van artikel 6.3 van de Omgevingsverordening kan een ruimtelijke plan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling, als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Dit artikel vormt een aanvulling op het doorlopen van de ladder voor duurzame verstedelijking. Deze toetsing aan het provinciaal beleid is verwerkt in de toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. In paragraaf 3.4 is ingegaan op de regionale afspraken. Hieruit blijkt dat de ontwikkeling in lijn is met het provinciaal beleid.

3.3.3 Leidraad landschap en cultuurhistorie

De visie op de gewenste ruimtelijke kwaliteit is vastgelegd in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018 van de provincie Noord-Holland. Deze vernieuwde leidraad is een uitwerking van het in 2006 vastgestelde Beleidskader Landschap en Cultuurhistorie, dat werd gebruikt als leidraad voor ruimtelijke plannen als bestemmingsplannen, beeldkwaliteitsplannen en structuurplannen. Daarnaast bood het handreikingen aan gemeenten om landschap en cultuurhistorie als uitgangspunt te gebruiken bij planvorming.

De provincie Noord-Holland heeft 10 archeologische gebieden van provinciaal belang gedefinieerd. Het plangebied ligt in een dergelijk gebied: West-Friesland. Als in gebieden van provinciaal belang het maatschappelijk belang dusdanig groot is dat waardevolle archeologische vindplaatsen aangetast moeten worden, vraagt de provincie aan te geven op welke wijze archeologische waarden door compenserende maatregelen in het plan zijn ondergebracht. Bovendien vraagt de provincie de aanwezige waarden te benutten bij de inrichting van een gebied.

Het archeologiebeleid van de provincie Noord-Holland is primair gericht op het behouden van de archeologische waarden in de bodem. Dit is geheel in de 'geest' van het Verdrag van Malta. In paragraaf 4.4.1 is ingegaan op het aspect cultuurhistorie.

3.3.4 Woonagenda provincie Noord-Holland 2020-2025

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. De belangrijkste uitgangspunten van het beleid zijn:

- De provincie streeft naar voldoende betaalbare, duurzame en toekomstbestendige woningen voor alle doelgroepen.
- Wonen is onderdeel van een integrale verstedelijkingsopgave. De provincie geeft ruimte voor

woningbouw, uitgaande van zorgvuldig ruimtegebruik.

- De provincie zet in op het versnellen van de woningbouwproductie.
- De vraag is leidend. De regionale programmeringen worden bepaald op basis van gegronde onderbouwing van vraag, aanbod en het kwantitatieve en kwalitatieve verschil daartussen voor nu en in de toekomst.
- De provincie stelt geen limiet aan woningaantallen in binnenstedelijke projecten nabij een OV-knooppunt, of gelegen in een regio waar ook na 2030 een groei van de woningbehoefte is voorzien. Gemeenten kunnen besluiten om hogere aantallen woningen te realiseren om zo het woningtekort in te lopen.

In paragraaf 3.4 wordt nader ingegaan op de speerpunten en de regionale afspraken.

3.4 Regionaal beleid

3.4.1 Woondeal 2.0 Regio Noord-Holland Noord

Op 15 maart 2023 hebben de provincie, 18 gemeenten en marktpartijen de Woondeal 2.0 Noord-Holland Noord ondertekend. Met deze Woondeal worden de krachten van de verschillende overheidslagen gebundeld met als doel om ,in samenwerking met marktpartijen en corporaties, de woningbouw te versnellen en voldoende (betaalbare) woningbouw in de regio te realiseren.

In deze woondeal is afgesproken dat in de regio West Friesland 12.500 woningen tot 2030 realiseert en de gemeente Hoorn bouwt daarvan 6.000 woningen tot 2030. In de woondeal is onder meer een overzicht van concrete maatregelen opgenomen waarvoor de hulp van het rijk wordt gevraagd. Benoemd wordt dat het van belang is om de steden hun eigen karakter te laten houden en tegelijk flexibel in te spelen op de groei van inwoners.

In de woondeal zijn Pelmolen Prisma, Station NoordZuid, Dampden/Berkhouterweg en Rozenbuurt met 2.500 woningen aangewezen als versnellingslocatie.

3.4.2 Woonakkoord 2020-2025 regio Westfriesland en Provincie Noord-Holland

De regio West-Friesland is een aantrekkelijke regio om te wonen. De zeven Westfriesse gemeenten hebben hun ambities vastgelegd ten aanzien van het wonen in de regio in het Woonakkoord 2020-2025. Naast het aantrekkelijk houden van de regio als woonregio is dat bijvoorbeeld de ambitie om voldoende betaalbare woningen te hebben en om de bestaande woningvoorraad te verduurzamen. De regio heeft tot doel om de inwoners van West-Friesland naar wens en tevredenheid te laten wonen en een breed scala aan woonwensen binnen de regio te realiseren. De regio West-Friesland zet zich onder andere op:

- Versnelling van de woningbouwopgave met een betaalbaar, aantrekkelijk en duurzaam woonaanbod voor iedere doelgroep. Tot 2025 dienen jaarlijks minimaal 800 – 900 woningen opgeleverd te worden;
- Het op peil houden en uitbouwen van de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de bestaande voorraad;
- Leefbaar en bereikbaar West-Friesland tot in de kern;
- Onderscheidende en complementaire nieuwbouwproducten;

De regio en de provincie zetten in op versnelling, zodat de gewenste productie gehaald kan worden. De provincie levert hierbij (financiële) ondersteuning voor versnelling van binnenstedelijke projecten. De provinciale bevolkingsprognose stelt als indicatieve woningbehoefte 7.150 woningen voor de periode 2019-2030. Hiervoor dienen de komende 5 jaar jaarlijks 800-900 woningen te worden gebouwd. De regio gaat jaarlijks minimaal 900 woningen opleveren.

De regio heeft 8.000 woningen (hard en zacht) aan plannen tot 2030. Op papier is voldoende plancapaciteit aanwezig om te voldoen aan de woningbehoefte van 7.150 woningen en de jaarlijkse doelstelling van 900 woningen. Hierbij wordt rekening gehouden met vertraging en mogelijk planuitval. Harde plannen zijn

plannen waarvan het bestemmingsplan is vastgesteld. Onduidelijk is wanneer zachte plannen hard gemaakt kunnen worden. Het is daarom belangrijk om een relatief grote hoeveelheid zachte plannen in de voorraad te hebben, voldoende zachte plannen op korte termijn tijd hard te maken en de plannen voortvarend tot uitvoer te brengen.

Bij een ontwikkeling met meer dan 11 woningen heeft de regio Westfriesland afgesproken om het plan regionaal af te stemmen. Hier wordt de ontwikkeling aan de hand van het regionaal afwegingskader getoetst. In dit kader zijn de wettelijke vereisten, provinciale voorwaarden en de ambities van de regio opgenomen. Zie hiervoor paragraaf 3.4.3.

Binnenstedelijke plannen

Uitgangspunt bij het zoeken naar nieuwe locaties in het binnenstedelijk gebied voor woningbouw voor de langere termijn is locaties rond OV knooppunten. Hoorn zet zich in om zich als stad verder te versterken, waardoor de regio een kloppend hart krijgt. Kansen liggen onder andere in de intensivering van wonen, werken en voorzieningen in de Poort van Hoorn.

Het beoogde programma is een goede aanvulling op het te ontwikkelen programma in de Poort van Hoorn en is bovendien in lijn met het door de gemeenteraad vastgestelde beleid om meer stad te worden. Om de kwaliteit voor de Poort van Hoorn te borgen zijn drie hoofdambitie en vijf planessenties opgesteld. Voor het deelgebied Dampden zal ingezet worden op het creëren van een aantrekkelijk bestemmings- en verblijfsmilieu en is het een visitekaartje voor Hoorn en heeft het een Hoornse identiteit ('Welkom in Hoorn'). Daarnaast ziet het plan op een binnenstedelijke ontwikkeling, nabij een OV-knooppunt. Deze locatie is geschikt om hogere aantallen woningen te realiseren en het woningtekort in te lopen.

Het planvoornemen sluit aan op het regionale (maar ook het provinciale en gemeentelijke) beleid. Het planvoornemen voldoet aan de eisen die gesteld zijn.

3.4.3 Afwegingskader wonen Westfriesland 2021

Het Woonakkoord is grotendeels een procesdocument. Naast concrete afspraken over de ambities en nieuwbouwprogrammering 2020-2025 is een afwegingskader vastgelegd. In het regionaal 'Afwegingskader wonen Westfriesland 2021' is vastgelegd dat nieuwe plannen worden getoetst aan het afwegingskader. Daarin zijn de minimumvereisten vastgelegd waaraan elk plan moet voldoen (Westfriesse basis). Aan de hand van de stappen in deze basis kan worden beoordeeld of een nieuwbouwplan wel of niet kan worden gerealiseerd. Hierin is onder meer van belang dat een plan moet passen in de vastgelegde woningbouwbehoefte. Daarnaast zijn er een aantal vereisten waar minstens voor de helft aan voldaan moet worden (Westfries vooruitdenken).

Het programma past binnen de kwalitatieve en kwantitatieve woningbehoefte en wordt binnen een krachtige kern, nabij het OV-knooppunt binnen bestaand stedelijk gebied gerealiseerd. Het programma past binnen de kwalitatieve en kwantitatieve woningbehoefte en wordt binnen bestaand stedelijk gebied gerealiseerd. Voor de de woningbouwplannen voor de Dampden 4-6 is het Format Afwegingskader ingevuld (Bijlage 6) en regionaal afgestemd en akkoord bevonden.

3.5 Gemeentelijk beleid

3.5.1 Structuurvisie Hoorn

Op 10 juli 2012 is de Structuurvisie Hoorn vastgesteld. De structuurvisie is een uitwerking van de Stadsvisie uit 2005. De Structuurvisie onderscheidt acht belangrijke maatschappelijke opgaven:

- Bouwen en transformeren voor de vergrijzing.
- Vasthouden van jonge gezinnen.
- Ontwikkelen van aantrekkelijke stad in een complete regio.

- Bestaande woningvoorraad aantrekkelijk houden.
- Balans wonen en werken.
- Economie verbreden.
- Compleet pakket aan voorzieningen bieden.
- Branding en profilering van Hoorn verbeteren.

In de structuurvisie wordt aangegeven dat Hoorn een andere fase in gaat: van groeikern naar volwassen stad. De laatste uitbreidingsplannen worden afgerond en de aandacht verschuift naar de bestaande stad. De toekomstige behoeften moeten daarbij worden opgevangen via de herstructurering en de inbreiding in de bestaande stad. De transformatie van het plangebied past hier uitstekend in. In de structuurvisie is het plangebied van dit bestemmingsplan aangewezen als ontwikkellocatie (nr. 3).

3.5.2 Omgevingsvisie Hoorn

Op 8 februari 2022 is de Omgevingsvisie Hoorn vastgesteld. De Omgevingsvisie beschrijft de keuzes die Hoorn vandaag moet maken, om in 2040 als stad nog sterker, mooier en duurzamer te zijn. Een belangrijke keuze in de visie om 'Meer stad' te worden. De Omgevingsvisie is de zogenoemde 'stip op de horizon' bij het uitwerken van onze plannen en ideeën. Een Omgevingsvisie gaat over de ruimte om ons heen, bijvoorbeeld over landschap, natuur, water, milieu, verkeer en vervoer, wonen, economie en cultureel erfgoed. Het maken van keuzes over onze omgeving. Deze keuzes gaan over wat we waardevol vinden en willen beschermen. De keuzes gaan ook over wat voor nieuwe ontwikkelingen we willen en waar deze moeten komen.

In de Omgevingsvisie zijn daarom eerst de kwaliteiten van de gemeente beschreven en vervolgens is met heldere keuzes en duidelijke kaartbeelden aangegeven met welke plannen en ideeën Hoorn tot 2040 aan de slag gaat. Op deze manier weet iedereen hoe de gemeente Hoorn zich tot 2040 zal ontwikkelen.

Een van de Hoornse opgaven is 'Aantrekkelijke stads- en woonwijken (nieuw en bestaand)'. Om Hoorn nog completer, krachtiger en leefbaarder te maken, investeert Hoorn in aantrekkelijkere nieuwe en bestaande stads- en woonwijken.

Hoorn is een 'complete stad' waar niet alleen gewoond wordt. Er is namelijk ook voldoende werk, zorg en onderwijs en er zijn voldoende voorzieningen om van het leven te genieten. Komende jaren werken we hard aan een nog completer en krachtiger Hoorn. Een belangrijke sleutel om Hoorn nog krachtiger, completer en leefbaarder te maken ligt in het verder 'intensiveren' van de stad. Met 'intensiveren' wordt bedoeld dat er meer woningen en banen per vierkante kilometer komen dan in bestaande woonwijken. Oftewel, een stedelijk Hoorn.

Hoorn intensificeert om lokale voorzieningen in stand te houden, reisafstanden te verkleinen en te zorgen voor een efficiënter gebruik van infrastructuur. De stad wordt hierdoor ook levendiger en draagt hiermee bij aan een hoger veiligheidsgevoel. Daarom wordt in de gemeente Hoorn tot 2040 ongeveer 10.000 tot 12.000 woningen erbi gebouwd. Hoeveel intensiever de nieuwe en bestaande wijken worden, verschilt per locatie. Wel stellen we voor iedere locatie hoge eisen aan de bouw- en beeldkwaliteit, openbaar groen en verbindingen met openbaar vervoer. Met name dichtbij de treinstations komen in de toekomst verschillende typen nieuwe stadse wijken. Deze stadse wijken verschillen ten opzichte van de bestaande woonwijken. Hier is werken en wonen gemengd en 'intensiever'.

Maar het gaat niet alleen om de aantallen woningen, maar ook om het type woningen. Met andere woorden: Hoorn bouwt de juiste woningen op de juiste plek en voor de juiste doelgroep. Ook de levendigheid en de sfeer zijn van belang: woningen gemengd met bedrijven en voldoende ruimtes voor ontmoeting.

Hoorn heeft nog maar weinig beschikbare ruimte voor nieuwe ontwikkelingen en daarom wordt vooral

ingezet op bestaande locaties. In het gebied 'Poort van Hoorn' worden 1.100 tot 1.300 woningen gerealiseerd. Ook in de gebieden binnen de 1.200-meter-zone rondom de stations is ruimte voor nieuwe woningen. Deze gebieden worden stadse woonomgevingen. In stadse woonomgevingen staan woningen, bedrijven en voorzieningen dicht op - en door - elkaar. Ook kan hier hoger gebouwd worden dan in de bestaande woonwijken. Een van de locaties waar op ingezet wordt, is de locatie Dampden-Berkhouterweg waar het plangebied in is gelegen. Binnen dit plangebied zijn 600 a 1.600 woningen voorzien.

Op de visiekaart behorende bij de Omgevingsvisie is de locatie aangeduid Intensivering - 'Gemengd Stedelijk'. In de 'Gemengd Stedelijke' gebieden is ruimte voor de toevoeging van meer woningen, bedrijven en maatschappelijke voorzieningen per vierkante meter dan in andere delen van de stad. Hieronder vallen de te realiseren appartementen voor starters en jonge professionals. In dit gebied wordt ruimte geboden voor het mengen van functies en dienen nieuwe ontwikkelingen bij te dragen aan het vergroenen en verduurzamen van het gebied. Het planvoornemen past binnen de uitgangspunten van de Omgevingsvisie Hoorn.

3.5.3 Woonvisie Hoorn 2020-2025 (2020)

De Hoornse woningmarkt en de ambitie om meer stad te worden vragen om een nieuwe koers. Door de enorme krapte op de woningmarkt is de urgentie groot. De gemeente Hoorn wil zich blijven ontwikkelen. De huidige vergrijzing en ontgroening (jongeren die de stad verlaten) heeft een negatief effect op de leefbaarheid en vitaliteit van de stad en daarmee een negatief economisch effect. Een divers aanbod van woningen, werkgelegenheid, zorg-, onderwijs- en recreatievoorzieningen is van groot belang voor een dynamische stad. Daarnaast zet de gemeente in op een samenleving waarin iedereen meedoet, met duurzame, toekomstbestendige en betaalbare woningen.

De vraag naar woningen is groot. Daarom stimuleert de gemeente het bouwen van extra woningen. Met een nieuwbouwprogramma, zowel op nieuwe locaties als binnen bestaande buurten ('inbreiden' en verdichten). In de woonvisie zijn voor de komende vijf jaar onderstaande vier kernpunten benoemd.

1. Versnelling en ontwikkeling
2. Wonen, zorg en welzijn
3. Duurzaam wonen
4. Sociale huurmarkt, woonwagenvoerwoningen en buitenlandse werknemers

Het planvoornemen voorziet in diverse woningen voor verschillende doelgroepen en levert een kwalitatieve aanvulling op de huidige woningvoorraad van Hoorn.

Hoorn heeft helaas nog weinig nieuwe ruimte voor ontwikkelingen. De gemeente is al dichtbebouwd tot de grenzen. Veranderingen moeten vooral op bestaande locaties komen. Op de planlocatie zijn mogelijkheden om vernieuwende woonmilieus te creëren. Dit sluit aan bij het economisch programma van Hoorn.

Het aantal alleenstaanden en tweepersoonshuishoudens neemt sterk toe. Als huishoudens van samenstelling veranderen, leidt dit tot een andere woonvraag. De gemeente Hoorn speelt hier op in. Elke ontwikkeling moet een bijdrage leveren aan deze opgaven. De gemeente biedt diversiteit en houdt rekening met verschillende woonvoorkeuren, huishoudenssamenstelling en leefstijlen van mensen. We gaan een concentratie van doelgroepen tegen. Bij nieuwe woningbouwplannen streeft de gemeente naar 30 procent goedkoop, 30 procent middelduur en 40 procent duur, in een mix van koop en huur. In elke wijk moeten verschillende typen bewoners wonen. De gemeente maakt per wijk inzichtelijk hoe de verhouding goedkoop, middelduur en duur is. Dit zet de gemeente in als sturingsmiddel.

Uitgangspunt bij nieuwbouw is dat projecten kwalitatief aansluiten bij de vraag van woningzoekenden. Het regionale kwalitatieve afwegingskader (zie paragraaf 3.4) is hierbij leidend. Daarmee biedt de gemeente nieuwbouw aan die past bij de vele woonwensen, inkomens en generaties. Ontwikkellende partijen moeten

zich hier aan houden. De gemeente stuurt door gebruik te maken van de doelgroepenverordening. De zelfbewoningsplicht maakt hier deel van uit, om te voorkomen dat woningzoekenden op de woningmarkt verdrukt worden door beleggers. Met de nieuwbouwopgave werkt de gemeente aan een toekomstbestendige voorraad. We spelen in op de (maatschappelijke) opgaven als de vergrijzing, de toename van kleine huishoudens, langer zelfstandig wonen, de klimaat- en energieopgave en vooral de economische versterking van Hoorn.

De ambitie om 'meer stad te worden' realiseert de gemeente Hoorn met name bij de binnenstad en station Hoorn, waarbij intensieve hoogbouw, met name in de 1.200 meter zone direct rond het station, het uitgangspunt is. Dit gebied is het meest stedelijk en kent de meeste functiemenging. Ook bevindt het gebied zich in de zone van 1.200 meter rondom station Hoorn. Het levert daardoor een belangrijke bijdrage aan de ambitie om Hoorn leefbaar en vitaal te houden. Hoorn is zo bij binnenkomst in de stad direct herkenbaar. Een deel van de inwoners ziet in hoogbouw een oplossing voor de woningschaarste. Het gebied rondom het station wordt hierbij aangewezen als geschikte locatie. Het plangebied is gelegen binnen deze 1.200 meter en is daarmee passend binnen de opgave 'Versnellen en ontwikkeling' zoals opgenomen in de woonvisie.

Wonen-Opleiden-Werken (WOW)

De gemeente Hoorn is in 2021 gestart met verbetering van het vestigingsklimaat voor jongeren en young professionals in Hoorn en de regio. Directe aanleiding voor het WOW programma is de sterke vergrijzing en ontgroening in de regio. Het is nodig om het evenwicht in de bevolkingssamenstelling in Hoorn en de regio Westfriesland te herstellen. De WOW-aanpak richt zich op het vestigingsklimaat voor de jongeren, opleiders en werkgevers. Daarin worden niet alleen scholing en werkgelegenheid gestimuleerd, maar ook de realisatie van geschikte huisvesting.

De WOW-aanpak stimuleert, faciliteert de ontwikkeling van passende huisvesting, scholingsmogelijkheden en werkgelegenheid. Dit in nauwe samenwerking met opleiders, bedrijfsleven, maatschappelijke instellingen en jongeren. Bestuurders, woningbouwcorporaties en projectontwikkelaars hebben afgesproken dat behoud en aantrekken van jongeren voor Hoorn en de regio meer aandacht krijgt bij nieuwe ontwikkelingen. Jongeren worden meer betrokken bij plannen voor jongerenhuisvesting.

Het plan aan de Dampden sluit aan op de Wonen-Opleiden-Werken ambitie van de gemeente om het vestigingsklimaat voor jongeren en young professionals in de stad en regio te verbeteren.

Doelgroepenverordening

Op 13 april 2023 heeft de gemeenteraad van Hoorn de verordening doelgroepen sociale woningbouw en middenhuur Gemeente Hoorn vastgesteld zodat de gemeente bij nieuwe ontwikkelingen kan sturen op categorieën woningbouw die ondervertegenwoordigd zijn in de gemeente Hoorn.

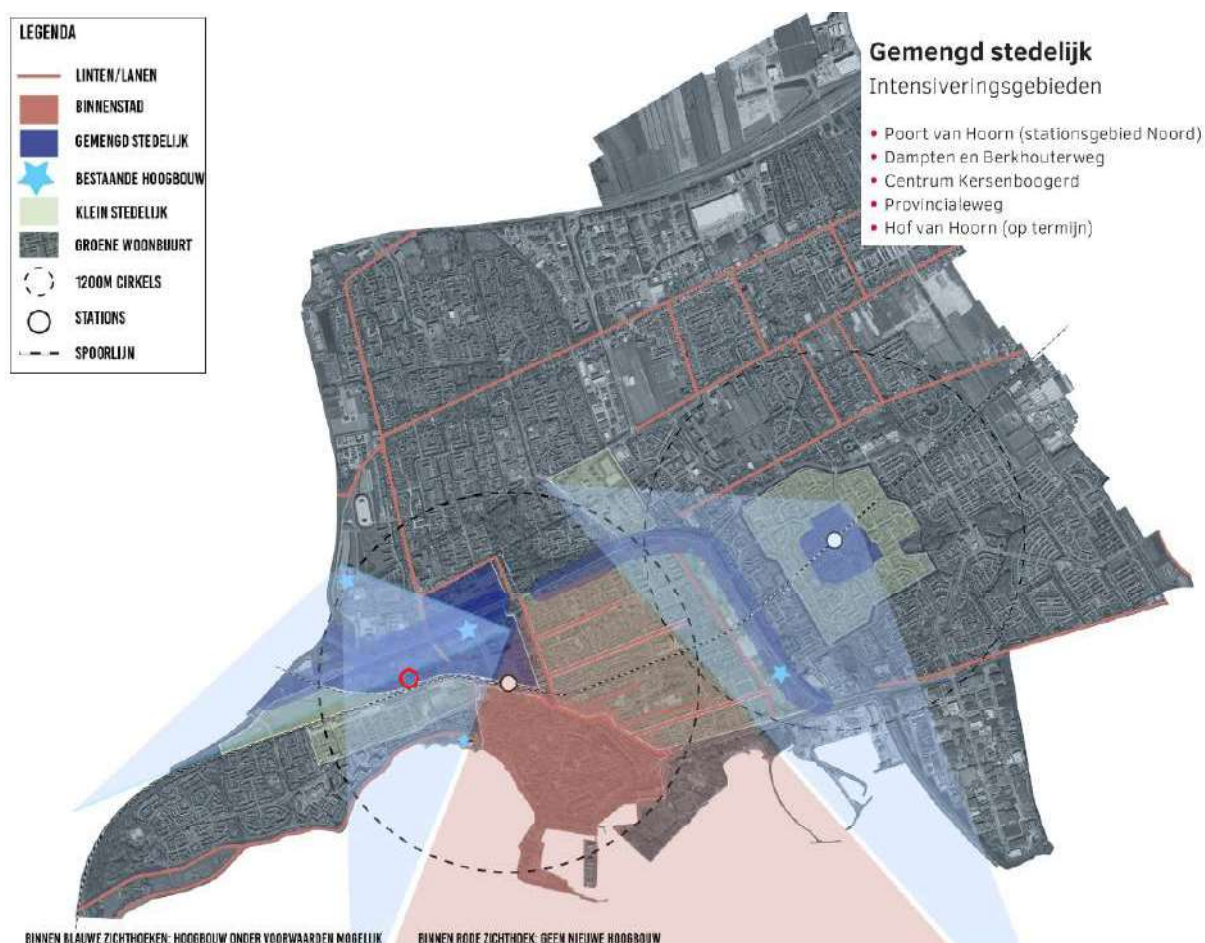
In de verordening is een balans gezocht tussen de mogelijkheden van woningzoekenden die het moeilijk hebben op de woningmarkt en de aantrekkelijkheid voor ontwikkelaars om in Hoorn woningen te realiseren. De eisen uit de verordening gelden bij nieuwe ontwikkelingen. Met de doelgroepenverordening kan de gemeente in ruimtelijke plannen eisen opnemen voor het realiseren van sociale huurwoningen, sociale koopwoningen en middenhuurwoningen. Omdat hier sprake is van een omgevingsvergunning worden de afspraken over woningbouwcategorieën in de anterieure overeenkomst vastgelegd. Daarnaast komen er afspraken met werknemers over afname van woningen binnen de WOW-visie doelgroep.

Het planvoornemen is in overeenstemming met de ambities in de woonvisie en richt zich juist op het toevoegen van woningen voor één- en tweepersoons huishoudens.

3.5.4 Hoornse Hoogte, Visie op stedelijke groei en hoogbouw

Op 8 februari 2022 heeft de raad de Visie Hoornse Hoogte vastgesteld. Met deze visie wil de gemeente Hoorn een richting geven aan de groei van de stad. Het gaat erom die groei concreet te maken. Waar (op welke plekken in de stad), wat (met welke bebouwing en openbare ruimte) en hoe (in welk ontwerp- en besluitvormingsproces). Het plangebied ligt binnen het gebied gemengd stedelijk en binnen de 1200 meter cirkel rondom een OV knooppunt. Het gebied Dampden en Berkhouterweg is in de visie aangeduid als intensiveringsgebied.

In deze gebieden streeft de gemeente bij bestemmingswijziging naar gemengd stedelijke gebieden, met onder voorwaarden ruimte voor een mix van wonen, werken en voorzieningen. De gevarieerde stadsbebouwing mag hier tussen 4 en 6 bouwlagen hoog zijn, met accenten tot 8 lagen (30 meter). Voor het plangebied aan de Dampden 4 is in de visie aangegeven dat intensivering tot een gemengd stedelijk gebied, met als doel dat deze zich ontwikkelt tot een levendige stadsstraat, met voorkanten aan de weg, maar zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit van bestaande woonmilieus en het groen passend is. Daarnaast is het plangebied gelegen binnen de blauwe zichthoeken waarbinnen hoogbouw (hoger dan 8 lagen) binnen voorwaarden mogelijk is.



Figuur 7. Visiekaart met plangebied met rode cirkel aangeduid

In de hoogbouwvisie wordt hoogbouw niet nader gedefinieerd, maar zijn voor gebouwen die hoger worden dan 30 meter richtlijnen meegegeven die aansluiten bij de hoornse stedelijke maat en schaal. Het woningbouwproject Dampden 4-6 valt met een bouwhoogte van maximaal 30 meter en acht bouwlagen met kap binnen de invloedssfeer van de stadsentree en de Poort van Hoorn. In de visie vormen dit belangrijke aandachtsgebieden, waar intensivering en hoogbouw binnen bepaalde kaders mogelijk is. Gelet hierop is

voor het planvoornemen een Hoogbouw Effect Rapporage (HER) opgesteld. In paragraaf 4.1 is hier nader op ingegaan.

3.5.5 Archeologiebeleid

In 2012 heeft Archeologie Erfgoed VVH een nieuwe Beleidskaart Archeologie van de gemeente Hoorn vervaardigd. Deze is vastgesteld op 12 maart 2013, samen met de Erfgoedverordening 2013 van de gemeente Hoorn (Corsaregistratienummer: 12.49690). Op basis van aanvullend bureauonderzoek, getoetste verwachtingen in het veld en kaartanalyse is een nieuwe kaart vervaardigd met andere vrijstellingsgrenzen dan de oude Beleidskaart Archeologie uit 2007.

De herziene Monumentenwet verplicht gemeenten om 'rekening te houden met aanwezige of te verwachten archeologische waarden'. Het bestemmingsplan staat hierbij centraal. Hierin worden bouw- en aanlegvoorschriften opgenomen. Indien belangrijke archeologische waarden als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen niet in de bodem behouden kunnen blijven, dient de informatie te worden veiliggesteld d.m.v. een opgraving. De Monumentenwet gaat hierbij uit van een algemene vrijstelling voor ingrepen tot 100 m², maar biedt de gemeente ook de nodige beleidsruimte om haar eigen afweging te maken. De gemeente Hoorn wil van deze mogelijkheid gebruik maken.

Ter bescherming van de archeologische waarden kunnen burgemeester en wethouders, als daar op basis van een archeologisch onderzoek aanleiding toe bestaat, voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen. Daarnaast is een omgevingsvergunning vereist voor werkzaamheden waarbij de grond wordt geroerd. De bescherming van archeologische waarden wordt geregeld via een dubbelbestemming.

Deze dubbelbestemming geldt voor die locaties die op basis van de Beleidskaart Archeologie een hoge archeologische waarde of een hoge archeologische verwachting hebben.

Het plangebied kent op de Beleidskaart Archeologie de dubbelbestemming Waarde Archeologie 5 en dit is ook als zodanig opgenomen in het huidige bestemmingsplan. Dit betekent dat het archeologisch belang betrokken moet worden bij bodemingrepen groter dan 10.000 m² en dieper dan 40 cm -Mv. In deze gebieden heeft nog geen uitgebreid archeologisch onderzoek plaatsgevonden. Alleen bij grotere bodemingrepen is het van belang dat er een Quicksan wordt vervaardigd. Het plangebied heeft een oppervlakte van 2.633 m² en blijft daarmee ruim onder de grens. Archeologisch onderzoek is niet nodig.

3.5.6 Mobiliteitsvisie Hoorn 2030

De Mobiliteitsvisie legt de denkkaders voor ontwikkelingen vast en geeft vorm aan de hoofdkeuzes voor de ontwikkeling van de infrastructuurnetwerken en het Hoornse denken over mobiliteit. Meer stad worden gaat niet zomaar. Goede mobiliteit is een belangrijke voorwaarde bij het meer stad worden. De gemeente zet daarom in op zeven punten.

1. Vervoerwijze afhankelijk van het schaalniveau van de reis.
2. Kwaliteit toevoegen voor lopen, fiets en OV. Autokwaliteit op peil houden.
3. Een sterke stedelijke knoop rondom de binnenstad en het station.
4. De wijken buiten de stedelijke knoop hebben een onderscheidende woonkwaliteit dankzij de nabijheid van zowel het stedelijke kerngebied als het groene landschap.
5. Gebiedsontwikkeling als vliegwiel voor routekwaliteit en innovaties.
6. Een veilige stad voor elke verplaatsing.
7. Verduurzaming van de automobilititeit: laden en delen.

In paragraaf 4.9 wordt ingegaan op het aspect mobiliteit.

3.5.7 Groenvisie Hoorn 2019 - 2029

De Groenvisie 2019-2029 is door de gemeente Hoorn vastgesteld in juni 2019. De gemeente Hoorn heeft in de Groenvisie het beleid op het gebied van groen en natuur vastgelegd. In de Groenvisie maakt de stad voor de komende 10 jaar keuzes voor het beheer, inrichting en gebruik van het groen. Groen is één van de belangrijkste stofferingen in de openbare ruimte. Een groene aankleding zorgt voor sfeer en beleving. Ook is groen van belang voor klimaatbestendigheid en een gezond leefklimaat in een steeds meer dichtbevolkte gemeente. Door inbreiding van woningen ontstaat meer druk op de groengebieden. De kwaliteit en kwantiteit van het groen wordt zo nog belangrijker voor de stedelijke leefbaarheid. Het groen in de openbare ruimte kan tenslotte bijdragen aan andere maatschappelijke doelen, zoals het verbeteren van de sociale cohesie. Binnen diverse pijlers zijn ambities gevormd.

Zoals in paragraaf 2.5 is aangegeven is voor het planvoornemen een inrichtingsplan/tuinontwerp opgesteld waarin rekening is gehouden met de groenvisie. De uitvoering van dit plan wordt vastgelegd in de anterieure overeenkomst die gesloten wordt tussen Oosterbaan Projecten BV en de gemeente.

3.5.8 Bomenbeleidsplan

In 2009 is het Bodembeleidsplan opgesteld dat voor een deel steunt op het groenbeleidsplan. Het Bomenbeleidsplan draagt de titel "Ruimte voor bomen", waarmee wordt benadrukt dat bomen in het toekomstige gemeentelijk beleid een meer prominente plaats krijgen in ruimtelijke ontwikkelingen. De gemeente wil dat Hoorn een groene stad is en blijft. Centraal in het bomenbeleidsplan staat het beschermen van het huidige en toekomstige bomenbestand en het scheppen van voorwaarden voor een optimale ontwikkeling en verzorging van bomen. Via het principe "niet kappen, tenzij..." wordt het gemeentelijke bomenbestand zoveel mogelijk beschermd.

De bomenkaart vormt de onderlegger voor het bomenbeleidsplan. Hierop zijn belangrijke bestaande en gewenste boomstructuren vastgelegd. Deze boomstructuren zijn onderverdeeld in hoofdstructuur, secundaire structuur. De hoofdstructuur valt samen met de ontsluiting vanuit de wijken en de stad. De secundaire structuur bestaat uit een aantal lange routes door de wijken langs wegen, fietspaden en water. Langs deze routes staan beeldbepalende boomrijen. Hoorn zet zich in voor het handhaven en optimaliseren van deze boomstructuren. Geen van deze structuren zijn van toepassing op het plangebied.

De overige bomen met betrekking tot dit bomenbeleidsplan, zijn de wijkbomen en de parkbomen. Wijkbomen zijn de bomen dieper in de wijk vanaf de hoofd- en secundaire structuurwegen. Feitelijk zijn het bomen die op overige ruimtes in de wijk staan waar een boom kan groeien; in de bestrating, in plantsoen of op speelveldjes. De wijkbomen en parkbomen staan niet ingetekend op de bomenkaart. De parken zelf zijn wel aangegeven zonder dat hier een specifiek uitgangspunt voor is bepaald. Er is enkel opgenomen dat bomen voor een groot gedeelte het karakter van het park in de open gedeeltes bepalen. In het bomenbeleidsplan is de strook tussen het spoor en de planlocatie aangeduid als parkgroen. Langs het spoor ontbreken nu bomen.

Uit het Bomenbeleidsplan volgt dat de gemeente voor nieuwe bouwlocaties een bomennorm hanteert. Dat houdt in dat voor nieuwbouw 1,3 bomen per woning geplant zal moeten worden. Langs het spoor ontbreken nu bomen. In het inrichtingsplan (zie ook paragraaf 3.5.7 en 2.5) wordt hiermee rekening mee gehouden en worden bomen geplant. Waar dat niet past op dezelfde kavel, wordt in overleg met gemeente en omwonenden een locatie gekozen voor vergroening van het gebouw (groene gevels, balkons en/of daken), of tot het gezamenlijk maken van een openbare ruimte-verbetering in de directe omgeving, conform de groenvisie. In de anterieure overeenkomst tussen de initiatiefnemer en de gemeente is dit reeds conform beleid overeengekomen. Omdat het aantal vereiste bomen niet kan worden geplant binnen het plangebied of binnen de aangegeven termijn, wijkt het bevoegd gezag af van deze norm en dient een financiële vergoeding per niet gerealiseerde boom betaald te worden aan de gemeente. De gemeente gebruikt de financiële vergoeding voor nieuwe aanplant van bomen binnen de gemeente. Met deze vergoeding worden

dus elders binnen en door de gemeente de bomen alsnog aangeplant. Dit is geborgd in de anterieure overeenkomst die gesloten wordt tussen Oosterbaan Projecten BV en de gemeente.

Waar dat niet past op dezelfde kavel, wordt in overleg met gemeente en omwonenden gekozen voor vergroening van het gebouw (groene gevels, balkons en/of daken), of tot het gezamenlijk maken van een openbare ruimte-verbetering in de directe omgeving, conform de groenvisie. Deze maatregelen tellen mee in de bomenbalans waardoor de vergoeding wordt verminderd.

3.5.9 Welstandsnota 2020

Op 4 februari 2020 heeft de gemeente Hoorn de Welstandsnota 2020 vastgesteld. De nieuwe welstandsnota is een actualisering van de nota, die in 2017 van kracht werd. Met de actualisering is nog meer gestreefd naar duidelijkheid en toegankelijkheid van welstandsbeoordeling. Door verfijning van de welstandscriteria en door verduidelijking in de gebiedstypering en -ambities, heeft de herziening van de nota geleid tot een verbeterd beleidsinstrument. Het is afgestemd op de laatste ontwikkelingen, zonder afbreuk te doen aan het reeds vastgelegde beleid. De betekenis van de welstandsnota als sturingsinstrument voor ruimtelijke kwaliteit staat daarbij centraal en is waar nodig aangescherpt. Daar waar het mogelijk was, zijn de regels verruimd of geschrapt. Het plangebied is onderdeel van het welstandsgebied 5c Buitenstad. Het planvoornemen is in een eerdere fase al eens besproken met de welstandscommissie. Daarop is het plan aangepast zoals verwerkt in Bijlage 2.

Hoofdstuk 4 Omgevingstoets

Om de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan te toetsen, is het noodzakelijk dat verschillende onderzoeken worden uitgevoerd.

4.1 Hoogbouw Effect Rapportage

De gemeenteraad van de gemeente Hoorn heeft op 08-02-2022 de hoogbouwvisie Hoornse Hoogte vastgesteld. Aanleiding voor het opstellen van de visie naar de wenselijkheid van hoogbouw is de toenemende vraag naar woningbouw vanuit de markt in relatie tot de leefbaarheid en leefkwaliteit van de stad.

In de hoogbouwvisie van de gemeente Hoorn is vastgesteld dat een Hoogbouw Effect Rapportage (HER) verplicht is voor plannen met een bouwhoogte van meer dan 30 meter hoogte en/of een FSI hoger dan 2,5. Dit plan heeft een bouwhoogte van maximaal 30 meter, en een fsi van 1,9. In de Visie Hoornse Hoogte zijn echter ook eisen aan verdichting gesteld. Dit initiatief voldoet niet aan een aantal van die eisen zoals is gebleken uit het HET overleg van 24 juni 2024. De afwijkingen hebben betrekking op parkeren, groenontwikkeling en bomennorm en de breedte van het hoogte accent.

Voor het planvoornemen is een Hoogbouw Effect Rapportage (HER) opgesteld. In de HER is de ontwikkeling getoetst aan de hand van 14 toetsvragen uit Hoornse Hoogte, de hoogbouwvisie van de gemeente Hoorn. De consequenties voor het ontwerp op de omgeving zijn in dit rapport inzichtelijk gemaakt. Onderstaand zijn de samenvatting en conclusies van het onderzoek weergegeven. Het volledige onderzoek is als Bijlage 7 bijgevoegd. Op 24 juni 2024 is de Her besproken met het Hoogbouw Expert Team (HET).

Uitgangspunten

Belangrijk uitgangspunt in het ontwerp is de realisatie van een compact woongebouw, gericht op de huisvesting van jongeren en starters. In totaal worden 134 kleine huur- en koopappartementen en gemeubileerde studio's gerealiseerd. Vanwege de korte afstand tot station, centrum en stadsstrand ligt een autoluwe stedelijke ontwikkeling voor de hand. Naast de realisatie van maximaal 39 parkeerplaatsen voor auto's wordt dan ook vooral ingezet op het realiseren van een grote fietsenstalling en gemeenschappelijke voorzieningen zoals een ontmoetingsruimte, wasserette, pakketautomaat, lunchroom, fietsenreparatie, tuin

en dakterras. Voor de uiterlijke verschijningsvorm wordt de typologie van het pakhuis als referentie gebruikt. In de beeldkwaliteit voor de architectuur is de materiaalkeuze afgeleid uit het Hoorns DNA. Voor de inrichting van het kavel en de directe omgeving wordt zoveel mogelijk klimaatbestendig gebouwd. Tevens wordt zoveel mogelijk groen op eigen terrein toegevoegd.

Stedenbouw

De ontwikkeling van Dampden past in de ambitie van de gemeente Hoorn om het bedrijventerrein, gelegen tussen Buitenstad en de Poort van Hoorn, te transformeren naar gemengd stedelijk gebied. De ontwikkeling van Dampden 4-6 met 8 bouwlagen (tot 30 meter hoog) is mede gezien de toekomstige ontwikkelingen passend in de omgeving. In de HER is het bouwinitiatief gerelateerd aan ontwikkeling van Poort van Hoorn, Buitenstad en Pelmolennpad. Met een bruto dichtheid FSI van 1.9 (tot aan de as van de weg), een woonprogramma gericht op jongeren en studenten met ruimte voor kleinschalig werken en voorzieningen, sluit het initiatief aan bij het specifieke karakter van de stationsgerelateerde ontwikkeling nabij het centrum van Hoorn. De hoogte voldoet aan de beleidsuitgangspunten van de hoogbouwvisie.

Om bovengenoemde redenen draagt de ontwikkeling van Dampden 4 bij aan de hoofdambities van de gemeente. Gezien de bijzondere doelgroep en de corridor woningtypologie voor starters is het in deze specifieke situatie toegestaan marginaal af te wijken van de breedte van het appartementencomplex (18 meter ipv 16 meter). Een gebouwde parkeervoorziening is gezien de woningtypologie en de doelgroep in deze situatie financieel niet haalbaar. Het parkeren wordt echter door een pergola en hagen aan het zicht onttrokken en is daarmee zorgvuldig ingepast.

Parkeren

Voor het parkeren zijn er vragen van het HET ten aanzien van aantal, eigendom en relatie met ontwikkelingen aangrenzend aan het perceel Dampden 4-6. Het initiatief met 39 parkeerplaatsen voorziet in de eigen parkeerbehoefte. Dat betekent dat parkeren voor auto's en fietsers op maaiveld wordt opgelost. Er wordt daarmee voldaan aan het aantal te realiseren parkeerplaatsen. Er geldt derhalve geen verplichting ten aanzien van deelauto's, maar de opdrachtgever heeft dit wel als wens. In de vervolgfase kan dit nader worden verkend.

Fietsparkeren

Volgens de Nota van Uitgangspunten moet het gebouw voorzien in minimaal één inpandige fietsparkeerplaats per bewoner. Ook moet er voor bezoekers worden voorzien in bij voorkeur een inpandige fietsvoorziening. Er wordt voorzien in 270 fietsparkeerplaatsen. Uitgaande van 179 bewoners is er 1,5 fietsparkeerplaats per bewoner. Bezoekers kunnen ook gebruik maken van de fietsenstallingen. Er komen twee kleine fietsparkeervakken voor kort parkeren bij de entree aan de zuidzijde. Er komen geen fietsenrekken in de buitenruimte.

Parkeren auto op maaiveld

De keuze voor parkeren op maaiveld komt voort uit de beoogde doelgroep en het business model. Bij stedelijke verdichting en met name in het stationsgebied is het goed om juist naar alternatieven voor parkeren te kijken om te voorkomen dat de stad dichtslibt. Er worden appartementen gebouwd voor jongeren en de verwachting is dat jongeren gebruik maken van fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Bij kleine, goedkope studio's is gebouwd parkeren niet betaalbaar. Bij grotere appartementen zijn minder wooneenheden in een gebouw en kan een gebouwde parkeerplaats bij het appartement worden verkocht. Het college heeft voor dit project heel bewust gekozen af te wijken van de parkeernorm.

Op 6 juni 2019 heeft de gemeenteraad een amendement aangenomen "jongerenhuisvesting stationsgebied(en)". In dit amendement wordt de noodzaak van de woningen toegelicht. Wat betreft mobiliteit: "deze categorie bewoners bijdragen aan een autoluwe binnenstad omdat zij geen auto (nodig) hebben". Voor het project is de mobiliteit voornamelijk gericht op fietsen. Dit sluit aan bij de duurzaamheidsambitie van de gemeente Hoorn ten aanzien van de ontwikkeling Poort van Hoorn, waar dit

project deel van uitmaakt. Met het aannemen van het amendement wordt met dit initiatief invulling gegeven aan dit aanvullende beleid.

De initiatiefnemer is in gesprek met andere partijen die de verkoop of beheer van de parkeerplaatsen en de verkoop van de appartementen gaat verzorgen. De mogelijkheid bestaat de parkeerplekken onder te brengen bij een VvE. Parkeerplaatsen worden niet individueel verkocht. Er is gesproken over een samenwerking met de naastgelegen gebouwen om een grote parkeerplaats te creëren, toegankelijk via een slagboom of een pasjessysteem.

Groenontwikkeling en bomennorm

Groen toevoegen bij verdichting in een sterk verharde omgeving is een belangrijke opgave. Belangrijke vraag van het HET heeft betrekking op de bomennorm, de groenontwikkeling op de kavel en in de omgeving. Hoeveel bomen worden op de kavel geplant? Hoeveel daarbuiten? Kunnen er niet meer op de kavel?

Volgens de opdrachtgever is in het verleden uitgebreid besproken over hoe de vergroening op en buiten het kavel te organiseren. Op basis van een gemeentelijk inrichtingsplan voor de omgeving heeft de opdrachtgever het kavel ingericht.

SWECO heeft op basis van gesprekken met de gemeente eind oktober 2024 uitgangspunten opgesteld voor het groen en de verschillende beheertypes. Er zullen diverse bomen en hagen worden geplant, er komt een dakterras met groene inrichting, een groen/blauw dak bekleed met sedum, gevelbeplanting, waterdoorlatende verharding voor het parkeren en pergola's met verticaal groen bij de terrassen. Op het dak wordt hemelwater gebufferd en in een droge periode wordt het water naar de wadi geleid. De wadi houdt water voor een langere periode vast. Dit zorgt voor verkoeling en een goede vochthuishouding.

De wadi maakt onderdeel uit van de gezamenlijke tuin en zijn toegankelijk. Hemelwater wordt op de parkeerplaatsen opgevangen en voorzien van waterdoorlatende bestrating.

In overleg met de gemeente wil de opdrachtgever in de omgeving zoveel mogelijk bomen planten ter compensatie, o.a. langs het spoor en bij WerkSaam (gebouw overzijde).

Alle buitenruimte is voor iedereen toegankelijk, inclusief de wadi. Uitzondering vormen de kleine tuintjes voor de studio's aan de oostzijde. In het plan is veel meer buitenruimte voorzien dan volgens het bouwbesluit vereist is.

Community en bovenwijkse voorzieningen

Vanuit het HET is er een opmerking gemaakt over de grootte van de ontmoetingsruimte, de terrassen en het dakterras, ook als er bezoekers komen. Deze zijn namelijk belangrijk als compensatie voor zaken uit het beleid waarvoor dispensatie wordt gevraagd.

Vanwege de doelgroep (jongeren, studenten, starters) wordt in het planinitiatief veel aandacht gegeven aan "ontmoeten" en "Community". Er komen veel gemeenschappelijke voorzieningen zoals een grote toegankelijke tuin met bomen, gras en wadi's, een ontmoetingsruimte met terras, een commerciële ruimte (broodjeszaak, lunchroom) met terras, een gezamenlijke wasmachineruimte, pakketautomaat, deelauto's en dakterras. Het dakterras is via een lift openbaar toegankelijk. De ontmoetingsruimten vormen een belangrijke meerwaarde voor bewoners en bezoekers, vooral voor de bewoners van een appartement zonder balkon. Door de plint van het gebouw, het dak en de buitenruimte zoveel mogelijk openbaar toegankelijk te maken is de opdrachtgever van mening dat ruim voldaan wordt aan de eisen die gesteld worden aan een publiek gebouw. Dit kan worden aangemerkt als invulling geven aan de bovenwijkse voorzieningen.

Argumentatie breedte van het hoogte accent

Het HET contateert een afwijking in de breedte van het hoogbouwaccent. Hieronder wordt toegelicht waarom wordt afgeweken van het uitgangspunt dat het hoogteaccent westgevel niet breder mag zijn dan 16 meter.

Er zijn diverse ontwerpen van het gebouw de revue gepasseerd. Het oorspronkelijke ontwerp (2021) gaat uit van een bouwmassa met twee voorkanten. Het nadeel van een gebouw met twee voorzijden is dat het twee achterzijden heeft en een donkere oksel. De gevelbreedte was ruim 25 meter op de westzijde. Vanwege de grote voetprint van het gebouw is er is er te weinig ruimte voor parkeerplaatsen. Bovendien kwam de dichtheid uit op een FSI van meer dan 2.5. De opdrachtgever is niet doorgegaan met het oorspronkelijke ontwerp vanwege de onhaalbaarheid van het ontwerp.

Van brede hoek naar slank pakhuis

Om tegemoet te komen aan de uitgangspunten uit de NvU en de aanstaande Visie Hoornse Hoogte is de westelijke gevel aanzienlijk versmald. Op verzoek van Stedenbouw is het gebouw niet op het zuiden georiënteerd, maar heeft het met de vorm van een pakhuis een krachtige uitstraling op het westen gekregen:

- een alzijdig gebouw zonder donkere oksel
- slank gebouw met stevig beeld op het westen
- een lagere FSI
- meer parkeerplaatsen
- een haalbare businesscase met de appartementen met een corridor

Met een corridor en de minimale bouwkundige maat van 7,2 meter per appartement is het echter niet mogelijk om het gebouw smaller te krijgen dan de ruim 17 meter van het voorliggende gebouw. Door de sterke uitstraling van het pakhuis wordt de breedte gecompenseerd doordat er een slank en krachtig gebouw wordt gecreëerd.

Effect bouwplan in de omgeving

Het concept van de HER is besproken in het HET. Het HET heeft verzocht aanvullend beeldmateriaal op te nemen van het effect van de gewenste ontwikkeling op de omgeving. In de rapportage zijn diverse beelden opgenomen die de zichtbaarheid van het gebouw in de omgeving laten zien, zowel vanuit het landschap als vanuit de stad (Turfhaven) en de lange lijnen snelweg en Provincialeweg. Daarnaast is inzicht gegeven in mogelijke ontwikkelingen van belendende percelen, het zogenaamde cluster Dampden, maar ook de projectie van de ontwikkeling temidden van de Poort van Hoorn en Buitenstad.

Tevens zijn impressies toegevoegd waarin wordt aangetoond dat het plan uitgaat van de rooilijn van het OD-gebouw. In het bijgevoegde inrichtingsplan wordt de positie ten opzichte van de as van de weg en het OD-gebouw zichtbaar. De breedte van de groenstrook tussen initiatief plan en kavel OD-gebouw bedraagt 15,5 meter.

Erfgrens

Het inrichtingsplan gaat uit van inrichting van het kavel tot aan het asfalt van de weg Dampden. Dat betekent dat een strook van 3.20 meter vanaf de kadastrale grens tot aan de weg wordt meegenomen bij de groeninrichting van het kavel. Het trottoir grenzend aan het groen behoudt daarbij de huidige breedte van 2.50 meter. Gebruikte materialen worden in nader overleg bepaald volgens het LIOR. Dit is ook vastgelegd in de AOK.

De opdrachtgever is van mening dat de nieuwe ontwikkeling tot een betere leefkwaliteit van het gebied zal leiden. Deze ontwikkeling initieert de transformatie van het gebied naar wonen en werken en levert zo een

bijdrage aan de benodigde woonopgave van Hoorn.

Conclusie

Uit onderzoek van SWECO kan worden geconcludeerd dat het appartementencomplex stedenbouwkundig goed inpasbaar is. Middels onderzoeken is vastgesteld dat de realisatie van het initiatief plan niet tot onevenredige vermindering van bezonning, uitzicht en privacy zal leiden voor omliggende bebouwing. Sterker nog, het ontwerp en de inrichting van de openbare ruimte rondom het gebouw levert meerwaarde op voor het gebruik van de bewoners zelf en bezoekers vanuit de omgeving.

De Hoogbouw Effect Rapportage en aanvullende ruimtelijke onderbouwing voorziet derhalve in de ondersteuning van het plan.

4.2 Bodem

In het Bro is bepaald dat in de toelichting inzicht verkregen moet worden over de uitvoerbaarheid van het plan. Dit betekent dat onder andere inzicht verkregen moet worden in de noodzakelijke financiële investering van een (mogelijk noodzakelijke) bodemsanering. Een onderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem is dus feitelijk een onderdeel van de onderzoeksverplichting van het college en de gemeenteraad bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan.

Hierbij moet worden opgemerkt dat ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening het bestemmen van gronden met een bodem van onvoldoende milieuhygiënische kwaliteit met een hiervoor gevoelige bestemming in beginsel moet worden voorkomen.

Een bepaalde mate van bodemverontreiniging hoeft in veel gevallen niet direct een probleem op te leveren. In veel gevallen zal historisch onderzoek inzake de betreffende verdachte locatie kunnen uitwijzen of voldoende aanleiding is om ook bodemonderzoek te laten uitvoeren. Met een oriënterend bodemonderzoek en/of een nader bodemonderzoek kan worden vastgesteld of inderdaad sprake is van bodemverontreiniging, en zo ja, in welke mate en van welke omvang. Op basis van een nader onderzoek kan de provincie bepalen of er een noodzaak is tot gedeeltelijke of gehele sanering van de locatie en of beveiligingsmaatregelen moeten worden getroffen. Daarbij zal ook de huidige en/of toekomstige bestemming en het gebruik van de locatie een rol spelen uit welke saneringsvarianten kan worden gekozen.

Verkennd bodemonderzoek

Door Landview is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (Bijlage 8). In het enkelvoudige monster van de bovengrond van boring 4 is een verontreiniging tot boven de interventiewaarde met zink geconstateerd. Daarnaast zijn lichte verhogingen van cadmium, lood, molybdeen en minerale olie aangetroffen. In de overige (meng)monsters zijn maximaal lichte verhogingen van de onderzochte stoffen aangetroffen.

In het grondwater is in twee peilbuizen een verontreiniging tot boven de interventiewaarde met arseen geconstateerd. Voor het overige zijn in de grondwatermonsters maximaal lichte verhogingen van de onderzochte stoffen aangetroffen.

Het sterk verhoogde gehalte van zink in de grond ter plaatse van boring 4 door de aanwezige bijmengingen baksteenresten in de grond. In baksteenhoudende grond worden regelmatig verhoogde gehalten aan dergelijke stoffen aangetroffen. Het geconstateerde gehalte aan zink voldoet echter niet aan het verwachtingspatroon. De overige licht verhoogde gehalten voldoen wel aan het verwachtingspatroon voor deze locatie.

De kans dat op de locatie sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging ($> 25 \text{ m}^3$ tot boven de interventiewaarde verontreinigd) wordt daarom als gering ingeschat.

In (delen van) Nederland worden in het grondwater veelvuldig verhoogde concentraties arseen en of barium geconstateerd, waarvoor een natuurlijke oorzaak wordt verondersteld. Aan het uitvoeren van een nader onderzoek naar arseen in het grondwater wordt geen prioriteit gegeven, aangezien verhoogde concentraties aan arseen vaker in West-Friesland worden gemeten. Hiervoor wordt een natuurlijke oorzaak verondersteld. Geadviseerd wordt om de peilbuizen in eerste instantie te laten herbemonsteren en het grondwater te laten onderzoeken op arseen.

Bij graafwerkzaamheden op het terrein bestaan er beperkingen in de mogelijkheid tot hergebruik van eventueel vrijkomende grond buiten de locatie. Voor hergebruik van grond buiten de locatie is het Besluit Bodemkwaliteit van toepassing. Grond met verontreinigingen tot boven interventiewaarden is niet geschikt voor hergebruik elders.

Eventuele graafwerkzaamheden kunnen, volgens de CROW400, op basis van de nu gemeten gehalten worden uitgevoerd zonder dat er een veiligheidsklasse van toepassing is. De uiteindelijke klasse dient echter bepaald te worden door een veiligheidsdeskundige.

Tijdens het onderzoek is zintuiglijk op het maaiveld en in de bodem geen asbestverdacht materiaal aangetroffen. Tijdens een verkennend bodemonderzoek (NEN 5740) wordt de bodem niet specifiek op asbest onderzocht. In de grond zijn alleen plaatselijk enkele baksteen resten aangetroffen en deze worden niet als (potentieel) asbestverdacht aangemerkt. Om uit te sluiten of er asbest in de bodem aanwezig is, is uitvoering van een asbestonderzoek conform NEN 5707 noodzakelijk. Gezien de resultaten van het uitgevoerde onderzoek, wordt hiervoor geen directe aanleiding gezien.

Asbestinventarisatieonderzoek

Volledigheidshalve is een asbestinventarisatieonderzoek uitgevoerd door Schutte asbestinventarisaties (Bijlage 9). Tijdens de inventarisatie zijn diverse asbesthoudende toepassingen aangetroffen. Ten tijde van de totaalsloop van de huidige woning en garage zal er een aanvullende inventarisatie uitgevoerd worden en worden de asbesthoudende toepassingen gesaneerd. Dit staat uitvoering van het project niet in de weg.

Aanvullend grond- en grondwateronderzoek

Uit de beoordeling van het verkennend bodemonderzoek door de OD NHN is gebleken dat er verder onderzoek naar de sterke verontreiniging met zink en aanvullend onderzoek naar de mogelijk natuurlijke herkomst van arseen in het grondwater nodig is. Dit onderzoek is uitgevoerd (Bijlage 10). Uit het onderzoek blijkt dat er op de locatie geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. De resultaten van de uitgevoerde onderzoeken geven een voldoende beeld van de verontreinigingssituatie op de locatie. Voor verder onderzoek wordt geen aanleiding meer gezien.

Aanvullend bodemonderzoek

Per abuis is bij de beoordeling van het verkennend bodemonderzoek (rapport 2019244 mei 2019) in mei 2023 door de OD NHN geen rekening gehouden met enkele aspecten. Het blijkt dat er in het verleden een watergang aanwezig was, waarvan niet bekend is waarmee deze gedempt is. Tevens blijkt in het verleden op de locatie fruitteelt aanwezig te zijn geweest (1940-1973). Hierbij is veelvuldig gebruik gemaakt van organochloorbestrijdingsmiddelen (OCB's). Verder is er niet (overal) in pandig danwel buitenom onderzoek verricht. Naar deze is aanvullend onderzoek verricht (Bijlage 11). Onderstaand zijn de conclusies van het aanvullend onderzoek weergegeven.

In mengmonster Wmm2 van de ondergrond in de werkplaats zijn lichte verhogingen van kobalt en nikkel aangetroffen. In mengmonster Bmm1 van de bovengrond ter plaatse van het buitenterrein zijn lichte verhogingen van koper, kwik, lood, nikkel en som DDE aangetroffen. In mengmonster Bmm2 van de ondergrond ter plaatse van het buitenterrein zijn lichte verhogingen van hexachloorbenzeen, som DDD,

som drins en som OCB's aangetroffen. In monster S03.5 van de afwijkende laag in de gedempte sloot zijn lichte verhogingen van kwik, som DDD en som DDE gemeten. In de overige geanalyseerde mengmonsters zijn geen verhogingen van de onderzochte stoffen aangetroffen.

In de grondwatermonsters uit beide peilbuizen is een sterke verontreiniging, tot boven de interventiewaarde, met arseen geconstateerd. Daarnaast is een lichte verhoging van molybdeen in het grondwater van peilbuis 2 gemeten.

De hypothese dat in de grond verhoogde gehalten verontreinigende stoffen aanwezig zijn, wordt in het onderzoek bevestigd. De hypothese dat in het grondwater geen verhoogde concentraties aanwezig zijn, behalve mogelijk van nature verhoogde concentraties, wordt in het onderzoek niet geheel bevestigd. De aangetroffen verhogingen zijn dusdanig gering of verklaarbaar uit omgevingsfactoren, dat voor het instellen van een verder onderzoek geen aanleiding wordt gezien. Op de locatie bestaan, op grond van de resultaten van dit onderzoek, geen risico's voor de volksgezondheid of de ecologie bij elk beoogde gebruik.

Uit de diverse uitgevoerde onderzoeken blijkt, dat bij de voormalige ondergrondse tanks en het pompeiland geen verontreinigingen met olieproducten (meer) aanwezig zijn.

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. Op de locatie is wel zeer plaatselijk een laag puingranulaat (geen bodem) op doek aangetroffen. Op de rest van de locatie zijn geen asbestverdachte bijmengingen waargenomen. Om cijfermatig uit te sluiten of er asbest in de bodem aanwezig is, is uitvoering van een asbestonderzoek conform NEN 5707 noodzakelijk. Hiervoor wordt door Landview echter geen aanleiding gezien.

Naar de toepassingsmogelijkheden van de laag puingranulaat is geen onderzoek uitgevoerd. Indien dit materiaal van de locatie verwijderd gaat worden, kan onderzoek naar de kwaliteit en uitloging conform BRL1002 noodzakelijk worden geacht.

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.

Conclusie

Het aspect bodem staat uitvoering van het project niet in de weg. Uit het bodemonderzoek blijkt dat er geen beperkingen zijn voor verplaatsen van grond binnen het project.

4.3 Ecologie

In het kader van de uitvoerbaarheid is het van belang om aandacht te besteden aan beschermde natuurwaarden. De effecten op natuurwaarden dienen te worden beoordeeld in relatie tot bestaande wet- en regelgeving op het gebied van soortenbescherming en gebiedsbescherming. Dit is vastgelegd in de Wet natuurbescherming (Wnb), de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

4.3.1 QuickScan Flora en Fauna

In het kader van de Wet natuurbescherming is in 2021 een Quickscan Flora en Fauna uitgevoerd (Bijlage 12). Op basis van deze QuickScan is beoordeeld of er procedurele gevolgen zijn betreffende de (natuur)wetgeving.

Gebiedsbescherming

De geplande activiteiten vinden plaats op circa 550 meter van het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer. Externe negatieve effecten door geluid, licht, trillingen, optische verstoring en overige effecten (behalve: stikstof) op de instandhoudingsdoelen van nabijgelegen Natura 2000-gebieden zijn uit te sluiten. Daarnaast maakt het plangebied geen onderdeel uit van Natuur Netwerk Nederland en het Bijzonder Provinciaal Landschap.

Soortbescherming

Uit de QuickScan Flora en Fauna is vastgesteld dat er geen zwaardere beschermde planten- of diersoorten voorkomen, anders dan:

- Algemene broedvogels zoals Merel, Scholester en Winterkoning.
- Vogels met jaarrond beschermde nesten namelijk de Ransuil.
- Vleermuizen zoals Ruige- en Gewone dwergvleermuis, en hun vaste rust- en verblijfplaatsen.

Soortgroep	Soort (en)	Effecten	Overtreding verbodsbepaling	Noodzaak ontheffing / benodigd maatregel
Algemene broedvogels ³	o.a. Merel, Winterkoning, Roodborst	Vernielen nesten	Vogelrichtlijn, Conventie Bonn.	Nee / werk op moment dat er geen broedende vogels aanwezig zijn.
Vogels met jaarrond beschermde nesten	Ransuil	Verstoring van broedsel	Vogelrichtlijn, Conventie Bonn.	Ja / Aanvullend onderzoek uitvoeren conform de condities en methodiek van BMP.
Vleermuizen	Gewone - en Ruige dwergvleermuis	Vernielen van vaste rust- en verblijfplaats	Habitatrichtlijn	Ja / Aanvullend onderzoek uitvoeren conform het Vleermuisprotocol 2021 van NGB.

Figuur 8. Overzicht (mogelijk) aanwezige beschermde soorten, effecten van de geplande werkzaamheden en noodzaak ontheffingsaanvraag of specifieke maatregelen.

Aerius

Een AERIUS- berekening van de stikstofuitstoot van het planvoornemen moet uitwijzen of er negatieve effecten in het kader van de Wnb beschermde gebieden zullen optreden. Op basis daarvan kan worden bepaald of vervolgstappen nodig zijn, zoals het aanvragen van een vergunning van de Wnb.

Uit de AERIUS-berekening blijkt dat het planvoornemen geen depositie veroorzaakt op stikstofgevoelige habitats in omliggende Natura 2000-gebieden. Er vindt een depositie van 0,00 mol/ha/j plaats (Bijlage 13). Het maken van een ecologische voortoets en/of een vergunning t.a.v. emissie niet nodig om de voorgenomen plannen te realiseren. De rapportage met invoergegevens van de Aeriusberekening maakt onderdeel uit van de quickscan in Bijlage 12.

4.3.2 Aanvullend natuuronderzoek

Uit de quickscan Flora en Fauna bleek dat het noodzakelijk is om te onderzoeken in welke mate de woning, garagebedrijf en directe omgeving van betekenis is voor vleermuizen. Met soortgericht, aanvullend onderzoek kan hier uitsluitsel over worden gegeven. Op grond van deze bevindingen kan bepaald worden of voor de voorgenomen werkzaamheden een ontheffing van de Wet natuurbescherming vereist is en of mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn. Zijn de beschermde soorten niet aanwezig, dan kan de ontwikkeling zonder voorwaarden doorgaan. Is er wel een beschermde soort aanwezig, dan zijn vervolgstappen nodig om overtreding van de Wet natuurbescherming te voorkomen. Onderstaand zijn de conclusies van het aanvullend onderzoek weergegeven. Het volledige onderzoek is als Bijlage 14 bijgevoegd.

Verblijfplaatsen vleermuizen en nestenlocaties Ransuil

Op basis van geleverde onderzoeksinspanning kan gesteld worden dat er binnen het plangebied sprake is van één zomerverblijfplaats van de Gewone dwergvleermuis. Overige verblijfplaatsen zoals; kraam- en paarverblijfplaats kunnen worden uitgesloten gezien deze niet aanwezig zijn binnen het plangebied. De omgevingsdienst gaat ervan uit dat wanneer er een zomerverblijfplaats is aangetoond van een klein aantal dieren, in dit geval 3 individuen, er ook gesteld kan worden dat dezelfde plek als winterverblijfplaats wordt gebruikt. Dit aangezien solitaire Gewone dwergvleermuizen vaak jaarrond gebruik maken van hun verblijfplaats.

Voor de Ransuil en andere uilensoorten geldt dat er binnen het gebied geen nestlocatie is vastgesteld. Eveneens zijn sporen en activiteiten uitgebleven. Wat maakt dat de conclusie getrokken kan worden dat er binnen het plangebied of direct ernaast niet door uilen gebroed wordt.

Foerageergebied en vliegroutes vleermuizen

Binnen het plangebied werd zo nu en dan kort door enkele Gewone dwergvleermuizen gefoerageerd. Naar schatting maakte er maximaal 3 Gewone dwergvleermuizen gelijktijdig gebruik van het plangebied hiertoe. Voor deze vleermuizen geldt dat het te onderzoeken gebied onderdeel uitmaakt van een groter foerageergebied. Dwergvleermuizen foerageren doorgaans in een netwerk aan foerageergebied binnen een straal van ca. 2 tot 5 kilometer vanaf de verblijfplaats. De uitvliegende dieren uit de hoek van het garagebedrijf maakten geen gebruik van het plangebied om te foerageren en ook niet van lijnvormige elementen tijdens het wegvliegen. Duidelijk is dat de te saneren gebouwen geen functie als essentieel oriëntatiepunt hebben. Functies zoals essentiële vleermuisvliegroute of vleermuisfoerageergebieden zijn hiermee voor het plangebied uitgesloten.

Functioneel leefgebied uilen

De omgeving van het plangebied (zoals de bomen en nabijgelegen groenstroken) maken geen onderdeel uit van het functioneel leefgebied en foerageergebied van Ransuilen of andere uilensoorten.

4.3.3 Verplichting vanuit Wet natuurbescherming

De uitvoering van de voorgenomen werkzaamheden leiden tot overtreding van de Wet natuurbescherming doordat er een vaste rust- en verblijfplaatsen van de Gewone dwergvleermuis verdwijnt. Voorgenomen werkzaamheden kunnen dus niet worden uitgevoerd zonder dat daarbij de Wet natuurbescherming wordt overtreden. Ten behoeve van de uitvoering dienen daarom vervolgstappen gemaakt te worden en een ontheffing Wet natuurbescherming (soorten) te worden aangevraagd voor de Gewone dwergvleermuis.

Ontwikkeling	Soort	Status	Functie*	Overtre- ding artikel	Vervolgstappen & maatregel
Slopen woning en garagebedrijf	Gewone dwergvleermuis	Habitatrichtlijn	Z / W	3.5	1. Activiteitenplan opstellen ✓ Alternatieve verblijfkasten ophangen, werken buiten kwetsbare periode van Gewone dwergvleermuis 2. Ontheffing aanvragen ✓ Activiteitenplan opstellen

* Functie; Z= zomerverblijfplaats en W= winterverblijfplaats.

Figuur 9. Voorgenoemde werkzaamheden en desbetreffende vervolgstappen a.d.h.v. Wet natuurbescherming

Voor de Gewone dwergvleermuis is een activiteitenplan opgesteld waarin mitigerende en compenserende maatregelen worden geformuleerd om de negatieve effecten op deze beschermde soorten zoveel mogelijk te voorkomen. Dit activiteitenplan is nodig om een ontheffing Wet natuurbescherming te kunnen

aanvragen. Het activiteitenplan is als Bijlage 15 bijgevoegd. Op 9 februari 2022 is de ontheffing Wet natuurbescherming verleend (Bijlage 16). Op 4 oktober 2024 is de geldigheid van de ontheffing verlengd (Bijlage 17). Voor het overige blijft de ontheffing ongewijzigd. Het onderdeel soorten kan zodoende losgekoppeld worden van de aanvraag.

Na het ontvangen van de ontheffing dienen de daarin voorgeschreven voorwaarden te worden opgenomen in een ecologisch werkprotocol (EWP). Voorwaarde zal zijn dat in de omgeving van het plangebied vier vleermuiskasten worden opgehangen, geschikt als tijdelijke vervanging voor een zomerverblijf van de Gewone dwergvleermuis. Daarnaast dienen de vleermuizen minimaal drie maanden te kunnen wennen aan deze kasten. Het ecologisch werkprotocol is opgesteld en als Bijlage 18 bijgevoegd.

Verder geldt de algemene Zorgplicht en dient ten alle tijden gelet te worden op nestelende en broedende vogels. De werkzaamheden mogen niet tot aantasting van eieren of nestjongen leiden. Indien bomen en struiken weggehaald worden dient vooraf zekerheid verkregen te zijn dat er geen broedende vogels aanwezig zijn. Dit kan voorkomen worden door de bomen/struiken (en eventuele nestkasten aan bomen of gevels) in de periode oktober t/m januari te verwijderen. In februari kunnen duiven en eksters alweer aan het broeden zijn.

Conclusie

Met de verleende ontheffing Wet natuurbescherming en het daaraan gekoppelde werkprotocol is het plan met betrekking tot het aspect ecologie uitvoerbaar.

4.4 Erfgoed

De Monumentenwet 1988 is op 1 juli 2016 overgegaan in de Erfgoedwet. De Erfgoedwet vormt samen met de Omgevingswet het wettelijke fundament voor de cultuurhistorie in Nederland. In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. De Erfgoedwet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Bovendien zijn aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Het beschermingsniveau zoals die in de oude wetten en regelingen golden blijven gehandhaafd. Onderdelen van de Monumentenwet die de fysieke leefomgeving betreffen, worden overgeheveld naar de Omgevingswet die op 1 januari 2024 in werking is getreden. Voor deze onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen voor de periode 2016-2021. Het betreft dan:

1. Vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering van rijksmonumenten
2. Verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie
3. Bescherming van stads- en dorpsgezichten

Zaken zoals het certificeringsstelsel en de aanwijzing van archeologische rijksmonumenten blijven in de Erfgoedwet.

Per 1 januari 2012 is de Modernisering Monumentenwet doorgevoerd via een wijziging van artikel 3.6. lid 2 van Besluit ruimtelijke ordening. In de toelichting van een bestemmingsplan moet voortaan het volgende worden opgenomen: Een beschrijving van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. Hierdoor dienen cultuurhistorische waarden dus uitdrukkelijk te worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen. Gemeenten zullen een inventarisatie moeten (laten) maken van alle cultuurhistorische waarden in een bestemmingsplangebied, dus niet alleen de archeologische waarden. Daarnaast moeten ze aangeven welke conclusies ze daaraan verbinden en op welke wijze ze deze waarden borgen in het bestemmingsplan. Dit is één van de pijlers van de Modernisering Monumentenzorg (MoMo).

De Rijksdienst helpt gemeenten om hieraan te voldoen met de Handreiking erfgoed en ruimte. Hierin staat

hoe gemeenten zo'n inventarisatie en analyse kunnen uitvoeren. Ook wordt in deze handreiking aangegeven op welke wijze gemeenten cultuurhistorische waarden kunnen opnemen in een bestemmingsplan, compleet met voorbeeldbepalingen.

4.4.1 Cultuurhistorie

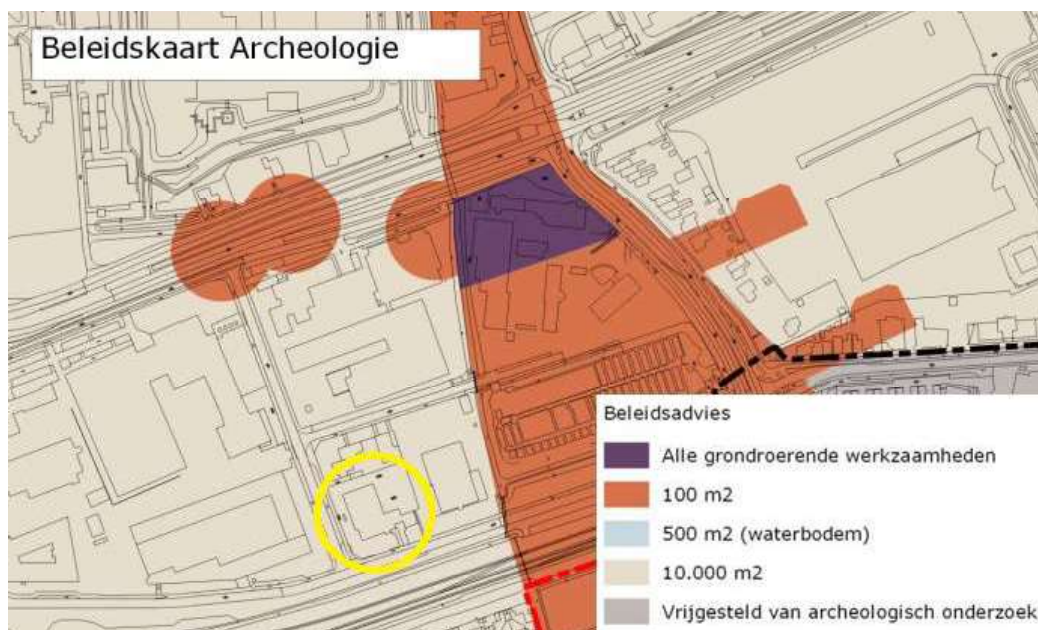
Uit de cultuurhistorische inventarisatiekaart blijkt dat er geen sprake is van cultuurhistorische waarden op het perceel.



Figuur 10. Plangebied op de cultuurhistorische inventarisatiekaart.

4.4.2 Archeologie

Ter hoogte van Dampden 4-6 is in het bestemmingsplan een dubbelbestemming Waarde – Archeologie 5 opgenomen. Voor het gehele plangebied geldt een lage archeologische verwachting. Dit is vertaald naar vrijstellingsgrenzen op de archeologische beleidskaart. Voor het plangebied geldt een vrijstellingsgrens van 10.000 m². Dit betekent in dit geval dat bij bodemroerende plannen groter dan 10.000 m² (en dieper dan 40 cm) rekening dient te worden gehouden met het aspect archeologie. Indien de geplande ingrepen deze vrijstellingsgrens niet overschrijden, is het opstellen van een archeologische quickscan niet noodzakelijk. Omdat het voornemen onder de vrijstellingsgrens blijft is de voorgenomen ingreep vrijgesteld van archeologisch onderzoek.



Figuur 11. Plangebied op de beleidskaart archeologie

De bodemingrepen blijven onder de vrijstellingsgrens van 10.000 m². Archeologisch onderzoek is niet nodig.

Conclusie

Het planvoornemen is wat betreft het aspect erfgoed uitvoerbaar.

4.5 Externe veiligheid

De overheid heeft de afgelopen jaren veiligheidsnormen vastgelegd die in acht moeten worden genomen en waarmee zowel op het gebied van milieu als op het gebied van de ruimtelijke ordening rekening moet worden gehouden. Onderdeel van het veiligheidsbeleid is dat de afwegingen, ten aanzien van risico's op ongevallen die doden en gewonden tot gevolg kunnen hebben, duidelijk zichtbaar moeten worden gemaakt en niet langer onbewust of impliciet plaatsvinden.

Om na te gaan of bij het planvoornemen ook aandachtspunten op het vlak van externe veiligheid aanwezig zijn, zijn door Prevent Adviesgroep de relevante externe veiligheidsrisico's en consequenties voor de beoogde ontwikkeling beschouwd (Bijlage 19).

In het kader van de externe veiligheid is in de omgeving van het plangebied een aantal risicobronnen gesitueerd die om aandacht vragen.

Risicovolle activiteiten binnen inrichtingen

Het plangebied is gelegen nabij twee LPG-tankstations. De twee LPG tankstations vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Op grond van het Bevi bedraagt het invloedsgebied 150 meter rondom het LPG-vulpunt en het LPG-reservoir. Verder geldt op grond van de circulaire effectafstanden LPG-tankstations een effectafstand van 160 meter rondom het LPG-vulpunt. Het plangebied is gelegen op respectievelijk 880 meter en 184 meter van de tankstations en is daarmee gelegen buiten het invloedsgebied van de beide LPG-tankstations en buiten de effectafstanden van de circulaire. Het plangebied is gelegen buiten het invloedsgebied van risicovolle activiteiten binnen inrichtingen. De aanwezigheid van risicovolle activiteiten binnen inrichtingen vormt geen belemmering voor de ontwikkelingen in het plangebied.

Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen

De dichtstbijzijnde buisleidingen (hoge druk aardgasbuisleidingen van Gasunie) zijn gelegen op een afstand van 1,8 km ten noordoosten van het plangebied. Het invloedsgebied van de twee betreffende buisleidingen bedraagt 75 en 95 meter. Het plangebied is gelegen buiten het invloedsgebied van hoge druk aardgasbuisleidingen.

Transport van gevaarlijke stoffen over de weg

Voor transportroutes voor gevaarlijke stoffen moet er onderzoek plaatsvinden naar het groepsrisico wanneer een ontwikkeling zich binnen 200 meter van een route plaatsvindt. Waterwegen en spoorwegen die deel uitmaken van het basisnet zijn op grote afstand gelegen van het plangebied (over het spoortracé Hoorn-Alkmaar en Hoorn-Amsterdam vindt geen transport plaats van gevaarlijke stoffen in bulk). In de omgeving van het plangebied is 1 rijksweg gelegen die deel uitmaakt van het basisnet en een provinciale weg die vrijgesteld is voor het transport van gevaarlijke stoffen.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied.

Groepsrisico

Het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van de Rijksweg A7, maar buiten het relevante deel van het invloedsgebied (355 meter vanwege het transport van GF3-stoffen). De Rijksweg A7 is gelegen op meer dan 200 meter van het plangebied. Een beschouwing van het groepsrisico op grond van artikel 8 van het Bevt is niet vereist. Door deze afstand valt geen significant effect te verwachten van de ontwikkelingen in het plangebied op de hoogte van het groepsrisico.

Het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van de N506. Conform het Bevt moet er onderzoek plaatsvinden naar het groepsrisico wanneer een ontwikkeling zich binnen 200 meter van deze route plaatsvindt. De afstand tussen de bebouwing in het plangebied en de N506 is kleiner dan 200 meter (de afstand van het midden van de N506 tot het plangebied bedraagt 177 meter en tot de geprojecteerde bebouwing 195 meter). Hierdoor is nader onderzoek naar het groepsrisico noodzakelijk.

Verantwoording groepsrisico

Bij het onderzoek blijkt dat een verantwoording van het groepsrisico dient te worden opgesteld. Bij de verantwoording moet worden ingegaan op:

1. de aanwezige dichtheid van personen in het invloedsgebied en de volgens het geldende bestemmingsplan mogelijke dichtheid van personen in het invloedsgebied;
2. de als het gevolg van het bestemmingsplan of omgevingsbesluit redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen in het gebied waarop dat plan of de vergunning betrekking heeft;
3. het groepsrisico voor de bestaande situatie en geldende bestemde situatie;
4. de bijdrage van het betreffende bestemmingsplan of omgevingsbesluit aan de hoogte van het groepsrisico;
5. maatregelen ter beperking van het groepsrisico die zijn overwogen en die zijn opgenomen;
6. de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico en de voor- en nadelen daarvan.

In het uitgevoerde onderzoek door Prevent Adviesgroep zijn deze punten nader beschouwd.

Ad. 1 en 2

De personendichtheid in het plangebied bedraagt in de bestaande situatie 10,3 personen in de dagperiode en 2,4 personen in de nachtperiode. In de nieuwe situatie bedraagt de personendichtheid in het plangebied maximaal op 171,4 personen in de dagperiode en 332,2 personen in de nachtperiode. Het aantal personen

neemt door de ontwikkeling in het plangebied rekenkundig toe met 161,1 personen in de dagperiode en 329,8 personen in de avond/nacht periode.

Ad. 3 en 4

Voor de bestaande situatie en de nieuwe situatie wordt voor de N506 een groepsrisico berekend van maximaal 1,68 maal de oriëntatiewaarde. De voorgenomen ontwikkeling heeft geen effect op de hoogte van het groepsrisico langs de N506.

Ad. 5 en 6

Aangezien de ontwikkeling binnen het plangebied met de gekozen worst case benadering qua modellering geen effect heeft op de hoogte van het groepsrisico zijn maatregelen om het groepsrisico terug te brengen niet relevant.

Rampbestrijding en zelfredzaamheid

Vanwege de ligging binnen het invloedsgebied van de N506 en de Rijksweg A7 moet op grond van artikel 7 van het Bevt in de toelichting van het bestemmingsplan of omgevingsbesluit worden ingegaan op:

1. de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp met gevaarlijke stoffen op de N506 en de Rijksweg A7, en;
2. voor zover het plan of de vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op de weg een ramp met gevaarlijke stoffen voordoet.

Onderstaand is ingegaan op het ontvangen advies van de veiligheidsregio Noord-Holland Noord.

Scenario's brandbare gassen (N506)

Door een externe beschadiging van een tankwagen met GF3-stoffen (zoals propaan of LPG) kan de tank openscheuren waardoor de gehele inhoud aan brandbaar gas direct vrijkomt. Als dit direct ontsteekt ontstaat er een vuurbal en een drukgolf (zogenaamde koude BLEVE 4). Als dit gas later ontsteekt ontstaat er een gaswolkexplosie of wolkbrand. Als een tankwagen met GF3 -stoffen betrokken raakt bij een brand kan na enige tijd de tank bezwijken waardoor de gehele inhoud aan brandbaar gas direct vrijkomt en ontsteekt (zogenaamde warme BLEVE). Als maatgevend scenario wordt voor wegen (vanwege de hogere kans) uitgegaan van een koude BLEVE. Bij dit scenario kunnen tot een afstand van 200 meter personen die buiten aanwezig zijn komen te overlijden door de optredende (kortdurende) warmtestraling. Het optreden van een koude BLEVE kan door de optredende kortdurende warmtestraling op een afstand tussen 80 en 200 meter leiden tot gemiddelde schade aan een gebouw (brandhaarden, vervorming van hout en kunststof, breuk dubbelglas). Een zeer klein gedeelte van de geprojecteerde bebouwing is gelegen binnen 200 meter van de N506.

Toxisch scenario (Rijksweg A7)

Toxische vloeistoffen kunnen vrijkomen als de tankwagen, of -container met toxische vloeistoffen het begeeft als gevolg van bijvoorbeeld een ongeval op de Rijksweg A7. Hierbij komen de toxische stoffen vrij in de vorm van een plas. Bij een toxische plas zal deze vervolgens (gedeeltelijk) verdampen, waarbij een toxische wolk wordt gevormd. Op grond van het HART wordt voor een toxische wolk van LT2-stoffen een 1% letaliteitsgrens aangehouden van 880 meter. Dit is de grens waarbij buiten aanwezige personen net nog kunnen overlijden indien zij buiten aanwezig zijn en niet vluchten/schuilen. Afhankelijk van de plaats van het ongeval, de windrichting en de weersomstandigheden kan de toxische wolk richting het plangebied drijven en over het plangebied komen te liggen.

Bestrijdbaarheid

Het optreden van een koude BLEVE is een snel scenario dat direct plaatsvindt. Voor dit scenario zijn er vanuit bestrijdbaarheidsperspectief geen mogelijkheden om dit scenario te voorkomen. Bij de dreiging van

een warme BLEVE door brand rondom/nabij een tankwagen met brandbare gassen bestaat er voor de brandweer gedurende enige tijd de mogelijkheid om de tankwagen te koelen met water om een warme BLEVE te voorkomen. Hiertoe dienen voldoende bluswatervoorzieningen nabij de risicobron aanwezig te zijn.

Na het optreden van een koude of warme BLEVE kunnen in het plangebied branden ontstaan die door de brandweer kunnen worden geblust. Hierbij is het van belang dat het plangebied goed bereikbaar is voor hulpdiensten. Het plangebied is bereikbaar via de Dampden vanuit westelijke en oostelijke richting. Er is sprake van voldoende bereikbaarheid voor hulpdiensten.

Bij een ongeval met toxische vloeistoffen kan de brandweer, afhankelijk van de stofintensiteit en het groeiscenario, optreden door de gaswolk neer te slaan of te verdunnen/op te nemen met water. Hiertoe dienen voldoende bluswatervoorzieningen nabij de risicobron aanwezig te zijn. De aanwezigheid van bluswatervoorzieningen binnen het plangebied is met het oog op een toxische scenario niet relevant. Ook ten aanzien van de bereikbaarheid is bij een toxisch scenario met name de bereikbaarheid van de risicobron maatgevend. De inrichting van het plangebied heeft geen invloed op de bereikbaarheid en de bluswatervoorzieningen ter plaatse van de risicobron.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontvluchten.

Mobiliteit van de aanwezigen

De personen in de woningen, de lunchroom en ontmoetingsruimte zullen zelfredzaam zijn. Bij een ontvluchting vanuit de woningen/ruimten of preventieve ontruiming van de woningen/ruimten bij een dreigende calamiteit met een LPG-tankwagen op de N506 kunnen de aanwezige personen zelfstandig het gebouw ontvluchten naar veilig gebied.

Mogelijkheden voor ontvluchting/schuilen

Bij incidenten zal een afweging gemaakt moeten worden tussen schuilen of vluchten. Het optreden van een koude BLEVE is een snel scenario waarbij er geen tijd beschikbaar is om te kunnen vluchten. Bij het optreden van een warme BLEVE is voorafgaand in beginsel voldoende tijd aanwezig om de betreffende woningen/bedrijfsruimten te ontruimen. Indien bij een dreigende BLEVE door de hulpdiensten wordt besloten het gebied te ontruimen, is het van belang dat personen, van de bron af (in zuidelijke richting), kunnen vluchten. Direct in zuidelijke richting vluchten is niet mogelijk vanwege de aanwezige spoorbaan. Afhankelijk van de plaats van het incident op de N506 kan via de Dampden worden gevlucht in westelijke of oostelijke richting.

De hoofdentree van het gebouw is van de risicobron (N506) afgekeerd.

Bij een toxische wolk kunnen mensen komen te overlijden als gevolg van blootstelling aan de toxische stof. Of mensen daadwerkelijk komen te overlijden is afhankelijk van de dosis, die bestaat uit de blootstellingsduur en de concentratie waaraan de persoon is blootgesteld. Aangenomen wordt dat personen die zich binnen in een van de buitenlucht afgesloten ruimte bevinden een 10 keer zo lage kans hebben te overlijden als personen die zich bevinden in de buitenlucht (PGS3). Het beste advies bij het vrijkomen van een toxische wolk als gevolg van een incident op de weg is schuilen, mits ramen, deuren en ventilatie kunnen worden gesloten. Om personen goed te kunnen beschermen tegen de effecten van een giftige gaswolk dienen ramen en deuren dan ook goed gesloten te kunnen worden.

Advies veiligheidsregio Noord-Holland Noord 28 februari 2024

Op 28 februari 2024 heeft de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord (VRNHN) advies uitgebracht over het

planvoornemen. Onderstaand is ingegaan op de relevante onderdelen van het advies en de conclusie. Het volledige advies is als Bijlage 20.

De VRNHN concludeert dat de realisatie van de starterswoningen enige invloed hebben op het verloop van een eventueel rampscenario. In geval van een calamiteit is het handelingsperspectief voor personen buiten vluchten. Daar waar gebouwen niet ontbranden of instorten is het handelingsperspectief binnenblijven. Voor het scenario giftige wolk is het handelingsperspectief vluchten naar de hoogst mogelijke bouwlaag, waarna men dient te schuilen met gesloten ramen en deuren en uitgeschakelde mechanische ventilatie. Er kan onvoldoende worden beoordeeld of wordt voldaan aan de uitgangpunten die in de handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid VRNHN 2021 staan beschreven. De VRNHN zal worden betrokken bij een verdere uitwerking van de plannen.

Zelfredzaamheid

Verwacht wordt dat bewoners vergelijkbaar zelfredzaam zullen zijn als de doorsnede van de Nederlandse samenleving. De eerder benoemde scenario's kunnen leiden tot gewonden en in mindere mate dodelijke slachtoffers. Het handelingsperspectief voor personen buiten is vluchten (uit het zicht van de brand, onder dekking van objecten zoals muren). Voor personen binnen, dichtbij de bron (daar waar gebouwen ontbranden) is het handelingsperspectief ontruimen en vluchten. Daar waar gebouwen niet ontbranden of instorten is het handelingsperspectief binnenblijven. Voor het scenario giftige wolk is het handelingsperspectief vluchten naar de hoogst mogelijke bouwlaag, waarna men dient te schuilen met gesloten ramen en deuren en uitgeschakelde mechanische ventilatie.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van het plangebied wordt getoetst aan de uitgangpunten die in de handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid VRNHN 2021 staan beschreven. Gebouwen dienen voldoende bereikbaar te zijn voor hulpdiensten. Dit hangt onder andere af van de gebiedsontsluiting, wegbreedte, opstelplaatsen en de verharding. Het plangebied dient daarnaast tweezijdig bereikbaar te zijn. Dit wordt op basis van het huidige ontwerp gerealiseerd. De brandweer is daarnaast gebonden aan een maximale inzetdiepte i.v.m. de lengte van de brandslangen. Daarom is het bij woongebouwen extra van belang dat aandacht wordt besteed aan toereikende opstelplaatsen. De VRNHN wordt graag bij een verdere uitwerking van de plannen betrokken inzake dit aspect.

Bluswatervoorziening

Ook de bluswatervoorziening wordt getoetst aan de uitgangpunten die in de handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid VRNHN 2021 staan beschreven. Het is noodzakelijk om in geval van eventuele escalatie van een incident, over een toereikende bluswatervoorziening te beschikken. De behoeftebepaling is afhankelijk van de omgeving en van interventiekenmerken, en is maatwerk. Op basis van de ruimtelijke onderbouwing kan onvoldoende worden beoordeeld of een toereikende bluswatervoorziening aanwezig is en/of zal worden gerealiseerd. De VRNHN wordt ook op dit aspect graag betrokken bij een verdere uitwerking van de plannen.

Advies veiligheidsregio Noord-Holland Noord 30 augustus 2024

Op 30 augustus 2024 heeft de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord (VRNHN) advies uitgebracht over het planvoornemen. Onderstaand is ingegaan op de relevante onderdelen van het advies en de conclusie. Het volledige advies is als Bijlage 21 bijgevoegd.

Bestrijdbaarheid

De bereikbaarheid en bluswatervoorziening is getoetst aan de uitgangpunten die in de handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid VRNHN 2021 staan beschreven.

Bereikbaarheid

Voor dit woongebouw is een opstelplaats op de openbare weg nabij de hoofdtoegang naar de appartementen de vanzelfsprekende opstelplaats voor de brandweer. Door het ruimtelijk vastleggen van de opstelplaats, ligt op basis van de handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid VRNHN 2021, de positie voor de te realiseren aansluiting op een droge blusleiding eveneens vast. De VRNHN wordt graag bij een verdere uitwerking van de plannen betrokken inzake dit aspect.

Bluswatervoorziening

Het is noodzakelijk dat in geval van eventuele escalatie van een incident, een toereikende bluswatervoorziening aanwezig is. Uit onze beoordeling van de brandkraan met nummer HRN272, gelegen op ongeveer 40 m afstand van de geplande hoofdtoegang, maken wij op dat deze brandkraan ongeschikt is voor het voeden van de voor dit bouwwerk verplichte droge blusleiding, dit in verband met de voorgenomen bouwhoogte.

De veiligheidsregio maakt de gemeente attent op het gegeven dat het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL) geen regels stelt aan de bluswatervoorziening waarmee de verplicht aanwezige droge blusleiding (DBL) gevoed moet gaan worden. In de bruidsschat (als onderdeel van het omgevingsplan) staan alle eisen met betrekking tot de bereikbaarheid en bluswatervoorziening. Een bouwwerk als deze heeft een bluswatervoorziening nodig die minimaal 1.500 dm³/minuut levert. Dit kan het drinkwaterleidingbedrijf PWN niet leveren via de aanwezige brandkraan. De bluswatervoorziening dient binnen een afstand van circa 15 m van de opstelplaats voor de brandweer te komen. Wij adviseren deze vast te leggen in het omgevingsplan. Op basis van de ruimtelijke onderbouwing kan daarom niet worden vastgesteld dat een toereikende bluswatervoorziening zal worden gerealiseerd. De VRNHN wordt ook op dit aspect graag betrokken bij een verdere uitwerking van de plannen.

Over de brandkraan heeft nader overleg plaatsgevonden met pwn en de veiligheidsregio. Hieruit blijkt dat de hiervoor genoemde brandkraan met nummer HRN272 die een maximale capaciteit levert van van 120 m³/uur. De capaciteit is afhankelijk van de leiding waar de brandkraan op geplaatst zit en waar de aanvoer vandaan komt. Deze brandkraan zit op een 100 mm leiding en krijgt voeding van een 500 en 400 mm leiding. De gevraagde 90 m³/uur moet dus geen enkel probleem zijn. De afstand naar de brandkraan is 15 m en de afstand naar de grote entree met droge blusleiding is 16 m. De veiligheidsregio is hiermee akkoord zodat geconcludeerd kan worden dat er sprake is van een toereikende bluswatervoorziening.

Conclusie

Externe veiligheid is onder genoemde voorwaarden geen belemmering voor het plan. Het bevoegd gezag kan daarom de (resterende) externe veiligheidsrisico's accepteren en de verantwoording nemen voor het groepsrisico.

4.6 Milieuhinder geluid weg- en railverkeer

De Wet geluidhinder (Wgh) heeft als belangrijkste doel het bestrijden en voorkomen van geluidshinder. Op grond van de wet zijn verschillende vormen van geluidshinder te onderscheiden die directe raakvlakken hebben met de ruimtelijke ordening. De Wgh bepaalt dat de geluidsbelasting op gevels van woningen en andere geluidsgevoelige objecten niet hoger mag zijn dan een in de wet bepaalde norm die als voorkeursgrenswaarde wordt aangeduid. Voor wegverkeer bedraagt deze waarde 48 dB, voor het spoor 55 dB.

Overschrijdingen, in binnenstedelijk gebied tot een maximale ontheffingswaarde van 63 dB bij wegverkeerslawaai en 68 dB voor spoorweglawaai, zijn middels het doorlopen van een procedure hogere waarde mogelijk waarbij - voor zover mogelijk - maatregelen (bron, overdracht, ontvanger) dienen te worden getroffen. Voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is het van belang dat de binnenwaarde als gevolg van de te verwachten geluidshinder acceptabel is. In het Bouwbesluit is opgenomen dat nieuwe

woningen geïsoleerd moeten worden tot een binnenwaarde van 33 dB.

Onderzoek

De ligging van het plangebied is geluidsbelast vanwege wegverkeer door een aantal (drukke) wegen en vanwege railverkeer door de ligging aan een doorgaand spoor en het treinstation Hoorn. Voor dit bestemmingsplan is akoestisch onderzoek naar geluidshinder als gevolg (spoor)weginfrastructuur relevant.

In het kader van het voorliggende planvoornemen is de te verwachten geluidshinder vanwege wegverkeerslawaai en spoorweglawaai door bureau Peutz onderzocht. De onderzoeksrapportage is als Bijlage 22 bijgevoegd.

Uit voorliggend onderzoek kan geconcludeerd worden dat er hogere waarden aangevraagd moeten worden ten gevolge van weg- en railverkeerslawaai. Hiertoe dient eerst onderzocht te worden of door het treffen van stedenbouwkundige maatregelen (indeling bouwplan, situering geluidgevoelige bestemmingen), bron- of overdrachtsmaatregelen, dan wel (bouwkundige) maatregelen bij de ontvanger aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan. In de voorliggende situatie zijn de mogelijkheden voor stedenbouwkundige, bron- en overdrachtsmaatregelen beperkt. Maatregelen aan de woningen kunnen als meest kansrijk worden aangemerkt. Indien maatregelen niet redelijkerwijs mogelijk zijn, kan een hogere waarde worden vastgesteld. De gemeente Hoorn heeft aangegeven de benodigde hogere waarde te willen verlenen.

Conclusie

Door het vaststellen van een hogere grenswaarde kan worden geconcludeerd dat er vanuit akoestisch oogpunt geen belemmeringen zijn voor het planvoornemen.

4.7 Milieuhinder trilling

Door te bouwen naast het spoor bestaat de mogelijkheid van hinderoverlast vanwege trillingen door treinverkeer. In Nederland bestaat geen wetgeving voor het voorkomen van hinder of schade door trillingen. Het bestaande wet- en regelgevende kader biedt verschillende handvatten voor de omgang met trillingshinder bij nieuwbouw. Dit betekent niet dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen het aspect trillingen geen aandachtspunt is. Ondanks dat geen sprake is van wetgeving voor het voorkomen van hinder of schade door trillingen dient dit aspect wel te worden beoordeeld vanuit het wettelijke criterium van een 'goede ruimtelijke ordening'. Daarvoor is het nodig om mogelijke trillingshinder in kaart te brengen en deze te betrekken in de beoordeling.

Onder meer in de "Handreiking nieuwbouw en spoortrillingen (mei 2019, Ministerie van Waterstaat en Infrastructuur, hierna "Handreiking") wordt in hoofdstuk 5 aangegeven hoe omgegaan dient te worden met trillingen langs het spoor bij het vaststellen van bestemmingsplannen. Hierin wordt gesteld dat bij een plangebied gelegen op een afstand < 100 meter van het spoor aandacht aan het aspect trillingen dient te worden geschonken.

Onderzoek

Door Peutz is een onderzoek uitgevoerd naar de optredende trillingniveaus ten gevolge van railverkeer ter plaatse van de Dampden 4-6 te Hoorn (Bijlage 23). Ten zuiden van de ontwikkeling (kortste afstand circa 42 m) is de spoorlijn Hoorn - Purmerend/Hoorn. Alkmaar gesitueerd.

Vanwege de korte afstand van de gevels van de beoogde woonbebouwing tot de spoorlijn is de kans op trillinghinder niet zonder meer uit te sluiten. Doel van het uitgevoerde onderzoek is om aan de hand van metingen in een vroeg stadium inzicht te krijgen in de naar verwachting optredende trillingniveaus te hoogte van de beoogde bebouwing.

De gemeten en statistisch bewerkte trillingniveaus zijn getoetst aan de streefwaarden uit de 'SBR-B, Trillingen: meet- en beoordelingsrichtlijn, hinder voor personen in gebouwen' (hierna: de SBR-B). Daarbij is getoetst aan de streefwaarde voor nieuwe woningen bij herhaald voorkomende trillingen gedurende langere tijd.

Uit het onderzoek volgt dat op meetpositie 1 sprake is van een zeer beperkte overschrijding van de laagste grenswaarden in de z-richting. Aan de maximale streefwaarde alsmede de streefwaarde voor het tijdduurgecorrigeerde trillingniveau wordt wel voldaan. Op meetpositie 2 en 3 zijn op maaiveld geen trillingniveaus boven de laagste streefwaarden gemeten. Daarmee wordt op maaiveld voor alle posities voldaan aan de streefwaarden uit de SBR-B.

In zijn algemeenheid is te stellen dat bebouwing een trillingreducerend effect kent. Bij de op maaiveld gemeten trillingniveaus is het aldus niet de verwachting dat in de beoogde bebouwing een overschrijding van de streefwaarden uit SBR-B zal optreden.

Conclusie

Het aspect trillingen is geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.8 Milieuhinder bedrijven en milieuzonering

Op grond van de Wet milieubeheer zijn bedrijven en instellingen verplicht te voldoen aan de eisen van een AMvB, dan wel een milieuvergunning te hebben voor de exploitatie van het bedrijf, waarbij rekening gehouden dient te worden met de omliggende woonbebouwing. Door middel van de milieuwet- en regelgeving wordt (milieu)hinder in woongebieden zoveel mogelijk voorkomen.

Uit de publicatie "Bedrijven en milieuzonering" (2009) van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) wordt de richtafstandenlijst voor milieubelastende activiteiten gehanteerd. Per bedrijfstype zijn voor elk van de aspecten geur, stof, geluid en gevaar de minimale afstanden aangegeven die in de meeste gevallen kunnen worden aangehouden tussen een bedrijf en hindergevoelige objecten, zoals woningen, om hinder en schade aan mensen binnen aanvaardbare normen te houden. De grootste afstand is bepalend. De genoemde maten zijn richtinggevend, maar met een goede motivering kan en mag hiervan worden afgeweken. Per bedrijfstype zijn voor elk van de aspecten geur, stof, geluid en gevaar de minimale afstanden aangegeven die in de meeste gevallen kunnen worden aangehouden tussen een bedrijf en woningen om hinder en schade aan mensen binnen aanvaardbare normen te houden. Er dient te worden aangetoond dat het plan buiten de invloedssfeer van bedrijvigheid in de nabije omgeving valt. Tevens dient te worden aangetoond dat het plan geen belemmering vormt voor de nabijgelegen functies.

In de genoemde VNG-publicatie worden twee omgevingstypen onderscheiden. Bij het omgevingstype 'rustige woonwijk of rustig buitengebied' wordt functiescheiding nagestreefd. Hiertoe worden minimale richtafstanden gehanteerd, waarbij een bepaalde bij een bedrijf of voorziening behorende milieucategorie een zoneringsafstand ten opzichte van hindergevoelige functies inhoudt. Bij het omgevingstype 'gemengd gebied' is sprake van functiemenging. In tegenstelling tot rustige woongebieden zijn in dergelijke levendige gebieden milieubelastende activiteiten op kortere afstand van woningen mogelijk. Hiertoe mogen de aangegeven minimale richtafstanden met één afstandsstap worden verkleind (milieucategorie 1 wordt 0, 2 wordt 1, 3.1 wordt 2, et cetera).

Volgens de VNG-publicatie is de definitie van het omgevingstype gemengd gebied als volgt: 'Een gemengd gebied is een gebied met matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven'. Gebieden die direct langs hoofdinfrastructuur liggen behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied.

Het plangebied kan, vanwege de stedelijke ligging, de ligging nabij het spoor en de diverse functies in de directe omgeving worden gekenmerkt als gemengd gebied. Gelet op de locatie, de ligging en de diverse functies rondom de locatie kan gesteld worden dat er geen sprake is van een rustig woongebied maar van functiemenging en dat er gewerkt kan worden met een verkleinde richtafstand. Hiertoe kan de minimale richtafstand met één afstandsstap worden verkleind. Een richtafstand van 100 meter wordt 50 meter, 30 meter wordt 10 meter en 10 meter wordt 0 meter. Aangenomen wordt namelijk dat een dergelijke omgeving al een hogere milieubelasting kent.

4.8.1 Onderzoek bedrijven en milieuzonering

Uit het uitgevoerde onderzoek Bijlage 22 volgt dat de beoogde ontwikkeling zich op een passende afstand bevindt ten opzichte van de nabijgelegen bedrijven. Daarnaast zijn de commerciële functies binnen het plan inpasbaar. Dit zijn kleinschalige functies die geen of zeer beperkt milieubelastende activiteiten ontplooiën, en aansluiten op categorie A uit de "Staat van bedrijfsactiviteiten – functiemenging". Voor deze activiteiten geldt dat deze aanpandig aan gevoelige bestemmingen gerealiseerd kunnen worden en dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn. Hieruit kan geconcludeerd worden dat sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de beoogde ontwikkeling. Daarnaast levert de beoogde ontwikkeling geen beperkingen op voor de (huidige) bedrijfsvoering van omliggende bedrijvigheid.

4.8.2 Onderzoek spooreplacement Hoorn

Het spoorwegemplacement Hoorn ligt op ongeveer 270 meter afstand van het te realiseren appartementencomplex waar onderhavig ruimtelijk plan Dampden 4-6 betrekking op heeft. De aanwezigheid van het spooreplacement vormt geen extra belemmering voor het realiseren van de appartementen. De reeds onderzochte geluidsbronnen, zoals de spoorlijn en nabijgelegen wegen, zijn bepalend voor de totale geluidsbelasting (zie paragraaf 4.6 en Bijlage 22). Met de voorgestelde maatregelen wordt voldaan aan de wettelijke normen en is een goed woon- en leefklimaat gegarandeerd. Deze conclusie wordt als volgt gemotiveerd:

Uit het onderzoek naar de geluidniveaus ten gevolge van het emplacement (Onderzoek optredende geluidniveaus emplacementen ProRail en SHM behorende bij het bestemmingsplan Stationsgebied) blijkt dat bij een afstand van meer dan 250 meter de optredende geluidsniveaus, zowel het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (LAR,LT) als de maximale geluidsniveaus (LAmax), onder de gestelde grenswaarden blijven. Dit betekent dat de geluidsimpact van het emplacement beperkt is op deze afstand.

Het emplacement bevindt zich op grotere afstand dan de spoorlijn en nabijgelegen wegen, die dicht bij de beoogde appartementen zijn gesitueerd. De onderzoeken naar deze geluidsbronnen hebben aangetoond dat deze bronnen een grotere bijdrage leveren aan de totale geluidsbelasting op de locatie van de beoogde appartementen. Hierdoor heeft het spooreplacement, gezien de afstand van 270 meter, een verwaarloosbare invloed op de totale geluidsbelasting.

Uit de cumulatieve beoordeling van weg- en railverkeerslawaaï blijkt dat de normen voor een goed akoestisch woonklimaat haalbaar zijn met de reeds geplande maatregelen, zoals gevelisolatie. Het spooreplacement draagt niet wezenlijk bij aan de geluidsbelasting bovenop de reeds onderzochte en mitigerende maatregelen.

Geluidsmetingen tonen aan dat schrikreacties door piekgeluiden, zoals wisselpassages en andere incidentele activiteiten op het emplacement, op deze afstand niet relevant zijn. De snelheid waarmee het geluid toeneemt (stijgsnelheid) blijft ruim binnen de veilige marges.

Conclusie

Bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.9 Verkeer en parkeren

Voor een ruimtelijk plan geldt dat de verkeerseffecten die optreden als gevolg van een planvoornemen in het kader van een goede ruimtelijke ordening moeten worden onderbouwd. De nadruk ligt daarbij op de effecten van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling en parkeren (bereikbaarheid).

Parkeren

Door ID2 consulting is een mobiliteitsplan opgesteld (Bijlage 24). De mobiliteit van de doelgroep van dit project is vooral gericht op fietsen, lopen en openbaar vervoer. Binnen de gestelde randvoorwaarden en passend in het beleid wordt in een passende mobiliteitsbehoefte voorzien.

Voor het plan wordt niet voldaan aan de parkeernormen die de gemeente Hoorn normaliter hanteert maar is invulling gegeven aan het door de gemeenteraad vastgesteld beleid voor dit planvoornemen. Op basis van een door de gemeenteraad vastgestelde amendement kan voor jongerenhuisvesting in het Stationsgebied uitgegaan worden van het uitgangspunt dat voor deze doelgroep geen parkeervoorzieningen nodig zijn.

Er komen 276 fietsparkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers (1,5 per bewoner). Het station en het centrum zijn op loopafstand. Voor de automobilititeit wordt binnen de kaders van het vastgestelde beleid de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- 70 studio's
- 64 appartementen

Met de gemeente Hoorn zijn afspraken gemaakt om vanwege de beoogde doelgroep af te wijken van de bestaande parkeernormen:

- Nul voor de studio's voor studenten en jongeren
- 0,4 voor huur / koop 'etage - goedkoop'
- 0,1 voor bezoekers van alle studio's en appartementen
- 4 of 5 auto's voor 1 elektrische deelauto

Jongerenhuisvesting Dampden 4 berekening aantal parkeerplaatsen (pp)			
betreft	studio's	appartementen	totaal
aantal	70	64	134
norm bewoners	0	0,4	0 / 0,4
norm bezoekers	0,1	0,1	0,1
benodigd tbv bewoners	0	25,6	25,6
benodigd tbv bezoekers	7	6,4	13,4
totaal benodigd:	7	32	39
aantal pp op eigen terrein			38
norm elektrische deelauto			4
bij 2 deelauto's (om mee te beginnen)			8
parkeren deelauto op eigen terrein			-2
netto bijdrage elektr. Deelauto bij parkeren op eigen terrein			6
totaal beschikbaar			44
pp in de openbare ruimte (extra)			5

Figuur 12. Berekening parkeerplaatsen

Op basis van de uitgangspunten zijn er 39 parkeerplaatsen nodig, zonder rekening te houden met elektrische deelauto's. Op eigen terrein worden 39 parkeerplaatsen aangelegd achter een slagboom of elektronisch systeem. Het toepassen van elektrische deelauto's is daarmee geen verplichting maar het is

wel zeer gewenst door de ontwikkelaar.

Als er wordt uitgegaan van (in eerste instantie) twee deelauto's kan worden gerekend met 44 fictieve parkeerplaatsen op eigen terrein. Het aantal deelauto's en het eventuele gecombineerde gebruik met omliggende bedrijven wordt nader uitgewerkt. In overleg met de gemeente Hoorn is het ook mogelijk laadpalen in de openbare ruimte te plaatsen voor algemeen gebruik, waarbij de bewoners een abonnement krijgen.

Bezoekers die met de auto komen, kunnen gebruik maken van het eigen parkeerterrein. De parkeerplaatsen op eigen terrein voor de bewoners worden verhuurd. De huuropbrengsten worden ingezet om alle bewoners een abonnement te geven voor de elektrische auto's. Daarmee wordt het gebruik van elektrische auto's heel laagdrempelig. Het aantal deelauto's kan altijd worden aangevuld als het succesvol is.

Fietsparkeren:

Het project voorziet in een grote en zeer toegankelijke fietsenstalling van circa 275 fietsen. Op begane grond is tevens ruimte voor afwijkende fietsen (scooters, bakfietsen, elektrische fietsen). Tevens is ruimte voorzien voor bezoekersparkeren. Uitgaande van 70 studio's met één persoon en 64 appartementen met gemiddeld 1,7 personen (1 of 2 personen per appartement) zijn er 275 plekken / 176 personen = 1,5 fietsparkeerplaats per persoon. Er komen geen fietsenrekken in de publiekelijk toegankelijke buitenruimte. Gedetailleerde informatie over fietsparkeren is te vinden in de rapportage mobiliteit zoals opgenomen in Bijlage 24. Daarnaast heeft er inhoudelijke afstemming plaatsgevonden met de gemeente Hoorn over de opstelling van de fietsenrekken en de gemeente kan instemmen met de wijze waarop dit plaatsvindt zoals weergegeven in Bijlage 25.

Parkeren op maaiveld

De keuze voor parkeren op maaiveld komt voort uit de beoogde doelgroep en het business model. Bij stedelijke verdichting en met name in het stationsgebied is het goed om juist naar alternatieven voor parkeren te kijken om te voorkomen dat de stad dichtslibt. Er worden appartementen gebouwd voor jongeren en de verwachting is dat jongeren gebruik maken van fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Bij kleine, goedkope studio's is gebouwd parkeren niet betaalbaar. Bij grotere appartementen zijn minder wooneenheden in een gebouw en kan een gebouwde parkeerplaats bij het appartement worden verkocht. Het college heeft voor dit project heel bewust gekozen af te wijken van de parkeernorm. Met het aannemen van het amendement (zie paragraaf 2.2) wordt met dit initiatief invulling gegeven aan dit aanvullende beleid.

De initiatiefnemer is in gesprek met andere partijen die de verkoop of beheer van de parkeerplaatsen en de verkoop van de appartementen gaat verzorgen. De mogelijkheid bestaat de parkeerplekken onder te brengen bij een VvE. Parkeerplaatsen worden niet individueel verkocht. Er is gesproken over een samenwerking met de naastgelegen gebouwen om een grote parkeerplaats te creëren, toegankelijk via een slagboom of een pasjessysteem.

Conclusie parkeren

Dit project geeft invulling aan de afspraken (afwijken van de parkeernormen gelet op de beoogde doelgroepen) die voor dit specifieke project zijn gemaakt met gemeente Hoorn:

- autoluw bouwen, beperkt toevoegen van automobilititeit;
- geringe autoverkeersaantrekkende werking door deze woonformule;
- goede vervoersmogelijkheden in dit mobiliteitsconcept.

Met het realiseren van 39 parkeerplaatsen wordt voldaan aan de toegepaste parkeernorm voor auto's, ook zonder inzet van elektrisch deelvervoer. In het mobiliteitsplan zijn diverse opties besproken om elektrisch deelvervoer met de auto mogelijk te maken. Daarmee zal de parkeerdruk op de eigen parkeerplaatsen

verder dalen. Ook bezoekers kunnen hun auto op de eigen parkeerplaatsen parkeren.

De norm voor inpandig fietsparkeren is 1,0. Met de te realiseren 1,5 fietsparkeerplaatsen per bewoner met een goed toegankelijke fietsenstalling wordt het zeer aantrekkelijk gemaakt om de fiets als belangrijkste vervoermiddel te gebruiken. Het station en centrum liggen op een steenworp afstand. Bezoekers kunnen in de inpandige fietsenstalling hun fiets stallen.

Verkeer

In de directe omgeving van het plangebied is sprake van een aantal bestaande wegen. De functie die zich in de toekomstige situatie gaan vestigen binnen het plangebied genereren een bepaalde hoeveelheid verkeer. Dit verkeer heeft invloed op de intensiteiten in en in de directe omgeving van het plangebied. Het CROW heeft landelijke richtlijnen opgesteld voor de verkeergeneratie van bepaalde type functies. Op basis van deze richtlijnen (rekentool "Verkeersgeneratie en parkeren") moet voor het plangebied worden bepaald hoeveel verkeer er door het plangebied in de toekomstige situatie wordt gegenereerd.

De eventuele toename van de verkeersgeneratie is afhankelijk van de invulling van de beoogde ontwikkeling. Voor de berekening is er net als bij het parkeren uitgegaan van de situatie dat de studio's geen parkeervraag en dus ook geen verkeersvraag hebben. De verkeersvraag wordt dus enkel afgeleid van de 64 te realiseren appartementen. De 64 appartementen kennen op basis van CROW-kentallen een verkeersgeneratie (uitgaande van goedkope appartementen <60m², schil en sterk stedelijk) van minimaal 180 en maximaal 231 verkeersbewegingen.

De verkeersgeneratie ten gevolge van de huidige bestemming kan hierbij in mindering worden gebracht. In de huidige situatie is ter plaatse van het plangebied sprake van een gemengde bestemming met de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - garagebedrijf'. Binnen deze gemengde bestemming zijn onder andere kantoren, dienstverlenende bedrijven en/of dienstverlenende instellingen, maatschappelijke voorzieningen en het eerder benoemde garagebedrijf toegestaan.

Het huidige gebouw kent een oppervlakte van circa 1.000 m² en kent, als uitgegaan wordt van het meest recente gebruik van een autogarage (functiegroep 'Bedrijf arbeidsintensief (industrie, laboratorium, werkplaats)), een verkeersgeneratie van minimaal 70 en maximaal 88 verkeersbewegingen per etmaal. Op basis van de maximale planologische mogelijkheden kunnen er ook functies komen met een veel hoger aantal verkeersbewegingen. Als we uitgaan van de maximale planologische ruimte (bijvoorbeeld een kinderdagverblijf met een verkeersgeneratie van minimaal 24,2 en maximaal 29,3 verkeersbewegingen per 100 m²) is sprake van minimaal 242 en maximaal 293 verkeersbewegingen per etmaal.

Resumerend is er op basis van de planologische toegestane mogelijkheden sprake van een afname van de verkeersgeneratie ten gevolge van de beoogde ontwikkeling van circa 60 verkeersbewegingen per etmaal. De hoofdontsluiting van het project voor het autoverkeer gaat via de Dampden naar of het Keern of de provinciale weg/Berkhousterweg. Deze wegen hebben voldoende capaciteit om het autoverkeer hier op te vangen omdat er sprake is van een afname van het aantal verkeersbewegingen.

Conclusie

Hiermee is het aspect verkeer en parkeren geen belemmering voor het planvoornemen.

4.10 Luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet Milieubeheer hoofdstuk 5, titel 2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit, waarin ter bescherming van mens en milieu onder andere grenswaarden voor vervuulende stoffen in de buitenlucht (o.a. fijn stof en stikstofdioxide) zijn vastgesteld.

De wet stelt bij een (dreigende) grenswaardenoverschrijding aanvullende eisen en beperkingen voor ruimtelijke plannen die "in betekenende mate" (IBM) leiden tot verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarnaast moet uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening afgewogen worden of het aanvaardbaar is het plan op deze plaats te realiseren. Hierbij speelt de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het plan "niet in betekenende mate" (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Projecten die NIBM van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Op grond van de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) zijn (onder andere) de volgende projecten vrijgesteld van toetsing:

- woningbouwprojecten met minder dan 1.500 woningen;
- projecten die minder dan 3% van de (toekomstige) grenswaarde voor NO₂ of PM₁₀ bijdragen, wat overeenkomt met 1,2 µg/m³ (Grenswaarde in 2017 is 1.241 auto's dan wel 109 vrachtwagens per weekdagemaal).

Onderzoek

Het planvoornemen voorziet in de realisatie van 134 woningen en commerciële ruimtes (fietsrepair en lunchroom met terras) met een totaaloppervlakte van circa 150 m². Deze functies genereren maar op beperkte schaal verkeersbewegingen en blijven daarmee ruim onder de hiervoor genoemde 3%. De voorgaande vrijstellingsregeling is van toepassing op het planvoornemen.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmeringen vormt voor het planvoornemen.

4.11 Water

Op grond van artikel 3.1.6 Bro dient in de toelichting op ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie. In die paragraaf dient uiteengezet te worden of en in welke mate het plan in kwestie gevolgen heeft voor de waterhuishouding, dat wil zeggen het grondwater en het oppervlaktewater. Het is de schriftelijke weerslag van de zogenaamde watertoets. Het doel van de watertoets is het waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Door middel van de watertoets wordt in een vroegtijdig stadium aandacht besteed aan het wateraspect.

Onderzoek

Op 30 maart 2022 is de digitale watertoets doorlopen. Op basis van het planvoornemen heeft het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) bepaald dat bepaalde aspecten van het plan een zodanige invloed hebben op de belangen van het hoogheemraadschap dat de korte procedure moet worden gevolgd. Het plan heeft beperkte invloed op het watersysteem en/of afvalwaterketen. In het resultaat van de watertoets zijn maatregelen in de vorm van deeladviezen opgenomen. Hieronder worden de gegeven deeladviezen uit de watertoets weergegeven. Het volledige advies is als Bijlage 26 aan de toelichting toegevoegd.

1. Advies verharding en compenserende maatregelen 0-800

Omdat er slechts in zeer beperkte mate sprake is van een toename van bebouwing en/of verharding heeft dit dermate kleine gevolgen voor de waterhuishoudkundige situatie en er geen compenserende maatregelen getroffen te worden.

2. Waterkwaliteit en riolering

In het plan wordt een gescheiden riolering aangelegd, waarbij het hemelwater wordt afgekoppeld van de riolering. Dit komt overeen met de basisdoelstelling van het hoogheemraadschap om het hemelwater van nieuwe oppervlakken zoveel mogelijk te scheiden van het afvalwater. Voorwaarde is wel dat het hemelwater als schoon kan worden beschouwd. Bij voorkeur wordt afstromend hemelwater van verharde oppervlakken eerst voorgezuiverd door een berm, wadi of bodempassage. In de nadere planuitwerkingen zal hier rekening mee worden gehouden.

3. Geen verontreiniging

Binnen het plangebied is geen sprake van activiteiten die als gevolg kunnen hebben dat vervuild hemelwater naar het oppervlaktewater afstroomt. Het hemelwater kan dus als schoon worden beschouwd. Het is daarom niet doelmatig om het af te voeren naar de rioolwaterzuiveringsinrichting (RWZ I). Het HHNK adviseert voor nieuwe ontwikkeling om een gescheiden stelsel aan te leggen. In de nadere planuitwerkingen zal hier rekening mee worden gehouden.

4. Persleiding

Het plangebied bevindt zich binnen de signaleringszone van een rioolpersleiding van het hoogheemraadschap. Dit houdt in dat beperkingen kunnen gelden ten aanzien van eventuele (bouw)werkzaamheden. Het is binnen deze zone niet zonder overleg toegestaan om objecten te plaatsen of werkzaamheden uit te voeren die een risico vormen voor het functioneren van de rioolpersleiding, zoals:

- het planten van bomen en/of diepwortelende beplanting
- het uitvoeren van zware transporten;
- het opstellen van materieel op het tracé van de leiding;
- de opslag van (zwaar) materiaal;
- het werken aan- en/of realiseren van werken boven het tracé van de leiding;
- het graven of heien nabij de leiding.

Indien er wel sprake is van dergelijke werkzaamheden, of wanneer er andere activiteiten worden uitgevoerd die op enige wijze schade zouden kunnen toebrengen aan de rioolpersleiding, dient vroegtijdig contact op te worden genomen met het hoogheemraadschap. In de nadere planuitwerkingen zal hier rekening mee worden gehouden en waar nodig zal contact opgenomen worden met het hoogheemraadschap.

Waterberging gebouw

In de oude situatie wordt al het hemelwater van de dakvlakken van het garagebedrijf en het volledig verharde terrein direct geloosd op het hemelwaterriool. Het bestaande hemelwaterriool heeft voldoende capaciteit om het hemelwater van de oude situatie af te voeren naar oppervlaktewater. De bergingscapaciteit van het oppervlaktewater is voldoende om het huidige hemelwater te bergen. Er wordt geen hemelwater geloosd op het vuilwaterriool.

In de toekomstige situatie wordt het hemelwater zo goed mogelijk ingezet om hittestress tegen te gaan en piekbelastingen tegen te gaan. Er wordt een klimaatbestendige waterhuishouding gerealiseerd. Water wordt geïnfiltreerd en er komen wadi's. Het hemelwater in de tuinen en het parkeerterrein wordt direct geïnfiltreerd. Het hemelwater van het schuine dak wordt rechtstreeks afgevoerd naar de wadi's. Het hemelwater van het platte dak wordt vertraagd afgevoerd naar de wadi's. De wadi's worden voorzien van een overstort (slokop) die wordt aangesloten op het bestaande hemelwaterriool. Daardoor zal er veel hemelwater worden benut om hittestress tegen te gaan in droge periodes en wordt de piekbelasting op het oppervlaktewater afgevlakt. Ontwerpuitgangspunt voor de waterbergingsberekening is een bui van 70 mm.

Naar aanleiding van de overlegreactie van het HHNK (Bijlage 27) is de opvangcapaciteit van het hemelwater onderzocht en berekend. Deze berekening is in zijn totaliteit als Bijlage 28 bijgevoegd. Onderstaand is de conclusie weergegeven.

In principe worden op het terrein geen kolken geplaatst, afwatering vindt plaats via infiltratie via de bodem

ter plaatse van de open bestrating en de aangrenzende groenvlakken. De afwatering van het gebouw wordt deels via een retentie-dak via een afvoersysteem naar een wadi geleid. Met behulp van een spreadsheet van de gemeente Amsterdam is voor de waterberging berekend voor het voorliggende ontwerp. Daarbij is er vanuit gegaan dat het gehele gebouw afwatert op de wadi, het gehele platte dak op 7e als retentiedak wordt uitgevoerd en alleen het oppervlak van het bovenste balkon bij boven elkaar geplaatste balkons meetelt in de berekening. Hoewel de tool uitgaat van de norm van 60 liter per meter kan in de berekening de door de gemeente Hoorn gevraagde 70mm worden ingevoerd.

De resultaten van de berekening zijn ook enigszins maatgevend geweest voor het ontwerp, Zo is er besloten de diepte van de wadi aan te passen naar 55 cm ipv van 50 cm als vastgelegd in voorlopig ontwerp, om aan de juiste bergingscapaciteit te komen.

Conclusie er is door berekening aangetoond dat kan worden voldaan aan de gevraagde bergingsnorm van water 70 mm/m².

Conclusie

Het inrichtingsplan voorziet in maatregelen om hittestress tegen te gaan en water te infiltreren. Er zal een verbetering optreden t.o.v. de huidige situatie. Uit het oogpunt van het aspect water gelden geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het planvoornemen van dit bestemmingsplan, mits de adviezen uit de watertoets gevolgd worden.

4.12 Bezonning

Voor de nieuwe bebouwingssituatie op de projectlocatie is een bezonningsstudie uitgevoerd (ook wel schaduwstudie genoemd). Deze studie is opgenomen in Bijlage 29 en in Bijlage 7. In de bezonningsstudie is inzichtelijk gemaakt in hoeverre in de toekomstige situatie sprake zal zijn van schaduwwerking op naburige percelen. Bij de bezonningsstudie is een voorstelling gemaakt van de schaduwwerking in diverse jaargetijden en op verschillende tijdstippen. Wat betreft schaduwwerking van bouwplannen gelden verder geen wettelijke regels waar aan getoetst kan en moet worden.

Bij schaduwwerking is de woonkamergevel maatgevend. Zowel de woonkamergevel als de tuin bevinden zich aan de westzijde van het gebouw. Het nieuwe gebouw wordt aan de zuidzijde geprojecteerd. Er is daarom geen effect van de nieuwbouw op de lichtbeneming van de woonkamergevel. De nieuwbouw heeft dus geen effect op de lichtval op de westzijde van de woning aan Dampden 8. Daarnaast is nagenoeg het hele perceel van Dampden 8 omringd door bomen die in de huidige situatie ook al zorgen voor vermindering van zonlichttoetreding.

Deze studie is geen exacte meting maar een verbeelding en simulatie van de zon en schaduw. Het geeft een wel een goede indruk maar is niet nauwkeurig genoeg om de vermindering van zon en het aantal uren te berekenen waarop wel zon wel de woningen en tuinen van het naastgelegen percelen zal bereiken. Vanuit de studie kunnen de volgende conclusies worden getrokken: Het project werpt af en toe schaduw op de directe omgeving. Met name op de woning en bijgebouwen van Dampden 8 (ten noorden van de locatie) is sprake van schaduw in de periode november t/m februari vanwege de laaghangende zon. In maart en met name april neemt de schaduwwerking af en in de zomermaanden is er eigenlijk nog nauwelijks sprake van schaduwwerking voor deze woning en bijgebouwen. Voor het gebouw van de omgevingsdienst op Dampden 2 ten oosten van de locatie is alleen sprake van enige hinder laat in de middag vanaf februari. Dat lijkt niet zo bezwaarlijk omdat dit een kantoorgebouw is.

Op basis van het huidige bestemmingsplan is het mogelijk om een gebouw van 16 meter hoog te realiseren op de erfgrans. Aan de zijde van Dampden 8 wordt het nieuwe gebouw op circa 18 meter uit de erfgrans gerealiseerd en krijgt het gebouw een bouwhoogte van 30 meter. Uit de bezonningsstudie blijkt dat er geen

onevenredige schaduw hinder ten gevolge van de ontwikkeling kan worden verwacht.

4.13 Windhinder

In Nederland bestaat geen wetgeving ter voorkoming van windhinder of windgevaar. Dit betekent niet dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen windhinder of windgevaar niet hoeft te worden meegenomen in de afwegingen. De grondslag voor de beoordeling van het aspect windhinder staat in artikel 3.1 Wro, de zorg voor een goede ruimtelijke ordening. Daarvoor is het in kaart brengen van mogelijke windhinder of windgevaar nodig.

De beoordeling van het windklimaat met betrekking tot windhinder en windgevaar, is in Nederland vastgelegd in de norm NEN 8100. Om te bepalen of windhinder en/of windgevaar te verwachten is, kan in eerste instantie gebruik worden gemaakt van het beslismodel in de NEN 8100. Hierin wordt onder meer beschreven in welke situaties windklimaatonderzoek nodig is. Voor gebouwen met een hoogte vanaf 30 meter wordt nader onderzoek met CFD- of windtunnelsimulatie noodzakelijk geacht. Gezien de geplande bouwhoogte van maximaal 8 bouwlagen met een maximale bouwhoogte van circa 30 meter, is het uitvoeren van een windklimaatonderzoek niet nodig.

Conclusie

Het aspect windhinder staat uitvoering van het planvoornemen niet in de weg.

4.14 Duurzaamheid

Energietransitie

Hoorn heeft zichzelf de ambitie gesteld om op Hoorns grondgebied in 2030 een CO₂-reductie te behalen van 49% ten opzichte van het CO₂-niveau in 1990. Doel is om in 2040 klimaatneutraal te zijn. Om in 2040 energieneutraal te zijn zullen alle partijen alle zeilen bij moeten zetten. Op dit moment wordt 4% van de energievraag duurzaam gerealiseerd. Om de overige 96% van de energievraag duurzaam te realiseren vóór 2040 is een versnelling noodzakelijk. Daarom wordt parallel gewerkt aan de besparingsopgave, duurzame energie opwekprojecten en duurzame aardgasvrije warmtevoorzieningen.

Het gebouw wordt gerealiseerd conform de huidige BENG normen (Bijna Energie Neutraal Gebouw). Hierin is ook het gebruik van duurzame materialen gewaarborgd.

Conclusie

Het aspect duurzaamheid staat uitvoering van het planvoornemen niet in de weg.

4.15 Milieueffectrapportage

Een plan-m.e.r. is een in de Wet milieubeheer (Wm) vastgelegde procedure waarmee voor de m.e.r.-(beoordelings)plichtige onderdelen van een ruimtelijk plan de milieugevolgen op basis van een zekere bandbreedte worden beoordeeld. Op die manier krijgt milieu een volwaardige rol in de afweging van belangen. De drempelwaarden waarbij deze verplichting aan de orde is, zijn vastgelegd in de D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.).

Op het planvoornemen is de drempelwaarde voor stedelijke ontwikkeling, D11.2 uit de D-lijst van het Besluit m.e.r., van toepassing.

D 11.2 De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen. In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer;
- een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of;
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Deze drempelwaarde wordt met de ontwikkeling uit dit bestemmingsplan niet overschreden. Conform het gewijzigde Besluit m.e.r. dient voor activiteiten die wel in de D-lijst zijn opgenomen, maar niet aan de daar genoemde drempelwaarden voldoen, een toets aan 'Bijlage III van de Europese richtlijn milieubeoordeling projecten' te worden uitgevoerd, een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling. Aard, omvang en ligging zijn begrippen die bij deze beoordeling centraal staan. Een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet in de meeste gevallen worden aangevraagd door middel van een aanmeldnotitie (artikel 2, vijfde lid, van het Besluit m.e.r.). Dit is niet het geval wanneer het bevoegd gezag tevens degene is die de activiteit onderneemt.

Er is een vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld (Bijlage 31). Gezien de kenmerken van de potentiële effecten van het voornemen in combinatie met de kenmerken/gevoeligheid van de omgeving waarin deze optreden, kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Het is dus niet noodzakelijk om een mer op te starten. Hierop zal door het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbeslissing worden genomen.

Conclusie

Het project geeft geen aanleiding voor een vervolgonderzoek in het kader van een m.e.r. of een m.e.r.-beoordeling.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Participatie

Voor de vaststelling van de NvU is uitvoerige participatie geweest met direct nabijgelegen belanghebbenden. Deze verslagen zijn als Bijlage 30 bijgevoegd.

Overleg ingevolge artikel 3.1.1 Bro

De ruimtelijke onderbouwing is rondgestuurd voor wettelijk vooroverleg naar de provincie Noord-Holland, de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord (VRNHN), Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) en Prorail. Er zijn reacties ontvangen van de provincie, veiligheidsregio, HHNK en Prorail. Onderstaand is hier nader op ingegaan en waar nodig wordt verwezen naar de betreffende paragrafen in de onderbouwing:

Provincie Noord-Holland:

De provincie heeft geen bezwaren tegen het planvoornemen en hebben slechts enkele vragen gesteld. De herontwikkeling van Dampden 4-6 zou aangegrepen kunnen worden om naast woningen ook kleinschalige bedrijfsruimtes voor verschillende soorten (startende?) bedrijven te ontwikkelen, dus niet alleen voor consumentgerichte horeca (de fietsenmaker daargelaten). Is daar in het planvoornemen over nagedacht?

En aanvullend hierop nog twee vragen vanuit economisch belang en het belang van 'voldoende ruimte voor bedrijven':

- Heeft het zittende garagebedrijf een geschikte andere plek gevonden? (op een bedrijventerrein?)
- Zullen omliggende bedrijven in het gebied niet belemmerd worden door de omzetting van naar een woonfunctie op Dampden 4-6? (doordat de bewoners last kunnen krijgen van geluid/stof/gevaar/verkeer van de bedrijven in de buurt?)

Reactie:

De ontwikkelaar heeft nagedacht over welke functies in de plint het beste passend zijn en is zo gekomen tot een lunchroom en een fietsenreparatie. Ook gezamenlijke voorzieningen bevinden zich in de plint. Verder zijn het voornamelijk woningen die worden gerealiseerd, wat tegemoet komt aan de gemeentelijke WOW aanpak (zie paragraaf 3.5.3 onder het kopje Wonen-Opleiden-Wensen (WOW)). Het zittende bedrijf is beëindigd, dus een nieuwe plek is niet aan de orde. De verhouding tussen zittende bedrijvigheid en nieuwe woningen is onderbouwd in het onderzoek 'bedrijven en milieuzonering'. Zie hiervoor paragraaf 4.8.1 en Bijlage 22. In dit rapport is geconcludeerd dat er naar verwachting geen beperkingen voor de huidige bedrijfsvoering van omliggende bedrijven zijn te verwachten. De provincie heeft hierop laten weten geen verdere vragen of opmerkingen te hebben.

VRNNHN:

De Veiligheidsregio signaleert een knelpunt ten aanzien van het bluswater. Dit raakt ook een passage in de ruimtelijke onderbouwing die over bluswater gaat. In paragraaf 4.5 is hier nader op ingegaan. Geconcludeerd wordt dat er geen knelpunten zijn en dat de aanwezige brandkraan voldoende capaciteit heeft.

HHNK:

Het hoogheemraadschap heeft na het doornemen van de ruimtelijke onderbouwing voor het plan bij Dampden 4 geen grote opmerkingen bij het voorgelegde plan. De belangrijkste wateraspecten bij dit plangebied worden namelijk ook benoemd in de bijgevoegde watertoets, waarbij de beperkingen rondom de rioolpersleiding aan de zuidwestzijde van het plangebied de voornaamste aandachtspunten zijn. Mochten de in de watertoets beschreven werkzaamheden binnen de signaleringszone van de rioolpersleiding wel aan bod komen, dan wordt het hoogheemraadschap te zijner tijd graag betrokken.

Ten slotte heeft het hoogheemraadschap nog een kleine opmerking over de afwatering van het waterbergende sedumdak op de geplande wadi's tijdens droge periodes. Het hoogheemraadschap vraagt zich af waar het sedumdak op afwatert wanneer de maximale waterbergende capaciteit al is bereikt. Wordt het overtollige water dan alsnog afgewaterd op de geplande wadi's? Zo ja, dan adviseert het waterschap om bij de aanleg van de wadi's rekening te houden met genoeg ruimte voor de opvang van dit water, aangezien de wadi's dan zowel water van het sedumdak als de te vallen neerslag zullen verwerken.

In paragraaf 4.11 is nader ingegaan op de opmerking over de rioolpersleiding als ook de afwatering.

ProRail:

Inleidend

ProRail constateert dat de gemeente Hoorn langzaam maar steeds meer woonruimtes laat realiseren in de nabijheid van het spoor. Poort van Hoorn, Buitenstad en nu dit initiatief zijn daar een goed voorbeeld van. Woningbouw is in elke gemeente gewenst, derhalve begrijpt ProRail de ontwikkeling. Deze ontwikkeling zit overigens niet alleen in de nabijheid van het spoor (<100m), maar ook nabij de ontwikkeling van de nieuwe stadstoegang en de railinzetplaats (RIP).

Het aspect Geluid is dus zeker een aandachtspunt, vooral vanuit de optiek hoe bewoners het wonen nabij wegen en spoor gaan ervaren en welke klachten in de toekomst worden genereerd. Een goede ruimtelijke ordening en een goed woon- en leefklimaat is van belang en moet ook goed in de ruimtelijke onderbouwing worden geborgd. ProRail verzoekt u derhalve dit in het voorliggende plan mee te nemen.

Ruimtereservering

In het kader van een mogelijke verhoging van de frequentie van het treinverkeer op het traject Hoorn - Heerhugowaard - Alkmaar (nu een halfuurdienst in beide richtingen) verzoekt ProRail uw gemeente rekening te houden met de passieve ruimtereservering voor een eventueel toekomstige spoorverdubbeling

van het baanvak Hoorn - Obdam (nu enkelspoor)

Railinzetplaats

In samenwerking met uw gemeente werkt ProRail aan de Poort van Hoorn. Onderdeel hiervan is de verplaatsing van de RIP op het emplacement naar een locatie aan de Dampden en de realisatie van de nieuwe stadstoegang. Het toekomstig gebruik van de nieuwe stadstoegang en de RIP ziet ProRail onvoldoende terugkomen in de planvorming.

Spoorwegemplacement

Het spoorwegemplacement Hoorn ligt op ongeveer 270 meter afstand van het te realiseren appartementencomplex waar onderhavig ruimtelijk plan Dampden 4-6 betrekking op heeft. In de toelichting op de Ruimtelijke onderbouwing pakhuis Dampden – Dampden 4-6 te Hoorn, alsmede de bijlagen is geen rekening gehouden met de aanwezigheid van het emplacement. ProRail verzoekt u alsnog de aanwezigheid van het emplacement nader te beschouwen en op te nemen in de ruimtelijke onderbouwing voor het plan.

Reactie:

De vooroverlegreactie is besproken met Prorail. Prorail heeft aandacht gevraagd voor een passieve ruimtereservering langs het spoor, het voornemen om een railinzetplaats te realiseren en wijst op de aanwezigheid van het spoorwegemplacement. De passieve ruimtereservering is nog te onzeker om rekening mee te houden. Op dit moment kan het spoor het treinverkeer voldoende afwikkelen. Ten aanzien van de railinzetplaats en het spoorwegemplacement geldt dat dit in beeld is bij de gemeente. Met Prorail is besproken dat dit geen knelpunten zijn voor de aanvraag van Dampden 4-6. Gelet op de ontwikkelingen langs het spoor vindt bovendien voortdurend afstemming plaats met Prorail. In paragraaf 4.8.2 is ook nader ingegaan op het spoorwegemplacement in relatie tot het planvoornemen.

5.2 Economische uitvoerbaarheid

Het voorliggende plan is een initiatief van Oosterbaan Projecten BV. Het betreft hier een private ontwikkeling waarbij het risico geheel gedragen wordt door de initiatiefnemer. De grondexploitatiewet is van toepassing. Deze wet regelt het kostenverhaal, binnenplanse verevening en enkele locatie-eisen bij particuliere grondexploitatie. Een van de belangrijkste items in de wet is het verplichtende karakter van kostenverhaal. Een gemeente moet de kosten verhalen en mag er niet meer van afzien. Het verhalen van kosten kan op basis van de publiekrechtelijke als de privaatrechtelijke weg. De privaatrechtelijke weg heeft de voorkeur. Tussen initiatiefnemer en de gemeente Hoorn is een anterieure overeenkomst gesloten waarin afspraken worden gemaakt over kostenverhaal, planschade en woningbouwcategorieën. Het vaststellen van een exploitatieplan is in dit geval dan ook geen verplichting.