

Nota behandeling zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Vlietweg 2'

Inhoudsopgave

Overzicht van de ontvangen zienswijzen voorzien van commentaar	2
1. Indiener zienswijze 1	2
2. Indiener zienswijze 2 (Köster advocaten)	2
3. Indiener zienswijze 3 (VRK).....	7

Overzicht van de ontvangen zienswijzen voorzien van commentaar

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 17 maart 2023 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Een ieder heeft gedurende deze termijn schriftelijk op het plan kunnen reageren. Er zijn 6 unieke zienswijzen ontvangen, waarvan er 3 ontvankelijk zijn (**bijlage 1**). Er zijn 3 niet-ontvankelijke zienswijzen ingediend. Deze waren niet ondertekend en van een fysiek adres voorzien. Op een verzoek om dit alsnog te doen is niet gereageerd. Deze 3 zienswijzen zijn derhalve niet-ontvankelijk. Hieronder volgt een samenvatting van de ingediende (ontvankelijke) zienswijzen, voorzien van commentaar.

1. *Indiener zienswijze 1*

Reactie:

Als starter op de woningmarkt is het voor mij en vele anderen erg lastig om een woning te vinden. Bovendien is de inkomenseis bij huurwoningen vaak te hoog voor mensen die alleen willen wonen. Het 1828 project biedt een mooie oplossing voor deze problemen. Het project zal bestaan uit 130 duurzame woningen voor jongeren tussen de 18 en 28 jaar die in de eindfase van hun studie zitten of fulltime werken. Dit biedt een goede kans voor jongeren om zelfstandig te wonen in een betaalbare woning. De zorgen over overlast bij het woord "jongerenwoningen" kan ik goed begrijpen. Echter, u moet beseffen dat dit project geen typisch studentenproject is. De toekomstige bewoners zullen voornamelijk werkende jongeren zijn en zullen zorgen voor een frisse energie in Santpoort en de omgeving. Dit kan bijdragen aan de sociale cohesie in de buurt. Bovendien biedt het project de mogelijkheid om dichtbij Haarlem te wonen, wat voor veel jongeren aantrekkelijk is. Het 1828 project kan ook bijdragen aan duurzaamheid. De woningen zullen gebouwd worden met duurzame materialen en er zal veel aandacht zijn voor energiezuinigheid. Dit draagt bij aan het verminderen van de CO₂-uitstoot en het versterken van de leefomgeving. Al met al zie ik het 1828 project als een waardevolle aanvulling voor Santpoort en omgeving. Het biedt jongeren de kans om zelfstandig te wonen en bij te dragen aan een duurzamere omgeving. Ik hoop dan ook dat het project doorgang zal vinden en dat er snel betaalbare woningen beschikbaar zullen zijn voor jongeren zoals ik.

Reactie gemeente:

Positieve zienswijze, behoeft geen verdere beantwoording.

2. *Indiener zienswijze 2 (Köster advocaten)*

Reactie 1:

Volgens de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan bestaat er het voornemen om een appartementencomplex te bouwen dat ruimte zal bieden aan maximaal 200 appartementen, gemeenschappelijke voorzieningen en parkeervoorzieningen. De doelgroep van deze woningen betreft starters en overige jongeren tussen de 18 en 28 jaar. Het plangebied ligt achter de bestaande bebouwing van de Vlietweg 2 te Santpoort-Noord. Het betreft momenteel een rustige, dorpse woonwijk waar tevens enkele bedrijven gevestigd zijn.

Reactie gemeente:

Behoeft geen verdere beantwoording.

Reactie 2:

Belanghebbenden zijn van mening dat het plangebied ongeschikt is voor de bouw van de flexwoningen. Tijdens het participatietraject is door Belanghebbenden reeds meerdere keren aangegeven dat de locatie niet geschikt is voor een dergelijk groot bouwproject. Nu het ontwerpbestemmingsplan een nog groter gebouw mogelijk maakt dan op voorhand was aangekondigd, voelen Belanghebbenden zich niet gehoord.

Reactie gemeente:

Op basis van de plantoelichting (o.a. § 3.2.2 en § 3.5.2) en in dat kader verrichte onderzoeken kan worden geconcludeerd dat het plan voorziet in een bestaande behoefte aan woningen en dat het plan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. In dat kader is ook uitgebreid beoordeeld of en geconcludeerd dat de gevolgen van het plan voor omwonenden ruimtelijk aanvaardbaar zijn. In het participatietraject (vgl. § 5.3 plantoelichting) is reeds bij de start aangegeven dat het plan 150 tot 200 woningen behelst. Het bestemmingsplan maakt maximaal 200 woningen mogelijk. Op basis van de nu voorliggende plannen wordt beoogd 194 woningen te realiseren. Daarbij gaat het overigens niet om flexwoningen of anderszins tijdelijke woonoplossingen.

Reactie 3:

Daarnaast geldt dat het bouwvlak op de plankaart zeer dicht op de woningen en bedrijfsgebouwen van Belanghebbenden gepositioneerd is, zoals ook duidelijk op de plankaart te zien is. Door slechts een kleine strook water en groen gescheiden, zitten het bouwvlak en de percelen van de Belanghebbenden nagenoeg strak aan elkaar. De flexwoningen worden dus op kleine afstand gebouwd, waardoor het woon- en leefklimaat van Belanghebbenden negatief zal worden beïnvloed.

Reactie gemeente:

Het mag duidelijk zijn dat in de directe woon- en leefomgeving van belanghebbenden veranderingen zullen optreden. Zowel in het kader van het participatietraject als in de plantoelichting is daaraan ruimschoots aandacht besteed. Er zijn diverse onderzoeken verricht, waarin is ingegaan op aspecten die van belang kunnen zijn voor het woon- en leefklimaat van belanghebbenden, zoals bezonning, geluid, verkeer en parkeren. Hieruit volgt dat niet hoeft te worden gevreesd voor een in ruimtelijk opzicht onaanvaardbare situatie. Voor belanghebbenden is dus een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd.

Reactie 4:

De flexwoningen zullen namelijk aan de noordzijde uitzicht bieden over de percelen van Belanghebbenden, waardoor Belanghebbenden in hun privacy zullen worden aangetast.

Reactie gemeente:

Uit de hiervoor weergegeven reactie volgt al dat sprake zal zijn van veranderingen. Daartoe behoren ook de aanwezigheid van nieuwe bewoners en een veranderend uitzicht vanuit de bestaande woningen van belanghebbenden. Er is echter geen aanleiding om te oordelen dat sprake zal zijn van een onaanvaardbare inbreuk op de privacy van belanghebbenden. Door de getrapte wijze van bouwen zal het dichtst bij de woningen van belanghebbenden sprake zijn van een geringere bouwhoogte. Er is in zoverre juist rekening gehouden met de belangen van omwonenden.

Reactie 5:

In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is daarnaast te lezen dat door de 'beperkte' bouwhoogte van 21 meter de effecten van bezonning en windhinder relatief beperkt zijn. Er wordt verwezen naar een 'analyse van de bezonningssituatie'. Deze analyse is echter niet als bijlage toegevoegd en daarmee valt niet na te gaan of de conclusie met betrekking tot de bezonning en windhinder correct is. Nog afgezien van de vraag of de analyse correct is, is het een feit van algemene bekendheid dat de realisatie van een hoog appartementencomplex leidt tot aanzienlijke schaduwwerking, zeker nu het bouwvlak ten zuiden van de percelen van Belanghebbenden is gelegen. Dit heeft niet alleen gevolgen voor het woon- en leefklimaat van Belanghebbenden, ook zullen de zonnepanelen minder energie opleveren.

Reactie gemeente:

In het (concept)stedenbouwkundig plan, waar alle belangstellenden tijdens het participatietraject kennis van hebben kunnen nemen, is in paragraaf 7 aan de hand van diverse afbeeldingen inzichtelijk gemaakt dat de schaduwwerking van het woongebouw het grootste deel van het jaar beperkt blijft tot het eigen perceel. Op basis van het (participatie-)overleg met omwonenden is het gebouw bovendien opgeschoven, als gevolg waarvan deze beperkte schaduwwerking is afgenomen. Naar aanleiding van deze zienswijze is nog aanvullend onderzoek gedaan en advies gevraagd. Uit een bezonningsonderzoek van Faro d.d. 30 juni 2023 blijkt dat voldaan wordt aan de zogenaamde lichte TNO-norm,

welke de gemeente in gevallen als deze in de regel hanteert. Het onderzoek is als **bijlage 2** aan deze Nota behandeling zienswijzen toegevoegd en zal worden toegevoegd aan de plantoelichting. Verder is advies gevraagd van een windhinderdeskundige. In een notitie van 5 juli 2023 concludeert Peutz dat en waarom nader onderzoek naar windhinder niet noodzakelijk is. Volgens Peutz zal geen sprake zijn van een slecht windklimaat. De notitie is als **bijlage 3** aan deze Nota behandeling zienswijzen toegevoegd en zal worden toegevoegd aan de plantoelichting. Er is daarmee geen aanleiding om aan te nemen dat voor het woongenot of de zonnepanelen sprake zal zijn van een onaanvaardbare vermindering van de zonlichttoetreding dan wel toename van windhinder.

Reactie 6:

Daar komt nog bij dat de toekomstige bewoners van de flexwoningen het groen ten westen van de woningen wellicht zullen gaan gebruiken om te recreëren. Des te meer omdat deze locatie de bestemming 'Groen' heeft en binnen deze bestemming speelvoorzieningen en straatmeubilair toegestaan zijn. Niet alleen doet dit stuk groen op dit moment dienst als waterberging, ook zal het gebruik van dit stuk groen door de toekomstige bewoners overlast kunnen veroorzaken (met name voor de Slaperdijk 12 omdat die daar direct aan grenst) in de vorm van geluid en geur (de rook van barbecues zal door de vaak aanwezige westenwind richting de percelen van Belanghebbenden waaien). Belanghebbenden zien daarom graag dat dit stuk groen niet betreden kan worden door de toekomstige bewoners door een sloot aan te leggen. Deze sloot kan dan direct als compensatie dienen voor de voorgenomen demping van de sloot tussen het braakliggend land en het grasland. Deze bestaande sloot is 3,4 meter breed, Belanghebbenden zien daarom graag dat een nieuwe sloot ook 3,4 meter breed wordt. Ook zien Belanghebbenden graag dat speelvoorzieningen en straatmeubilair uit artikel 4.1 van de planregels wordt geschrapt.

Reactie gemeente:

In het thans voorziene plan is voorzien in het aanleggen van een sloot tussen het woongebouw en het groen. Deze sloot zal echter niet direct zichtbaar aansluiten op het bestaande oppervlaktewater en zal aldus niet voorkomen dat personen zich op het groen kunnen begeven. Het groen is ook mede bedoeld voor personen om te kunnen ontspannen. Dat wil echter niet zeggen dat deze personen daarmee het recht hebben om overlast te veroorzaken voor omwonenden. Dit zijn echter aspecten die behoren tot de openbare orde en verder tot de verhouding tussen burens onderling. Er is thans ook geen aanleiding om aan te nemen dat het plan in zoverre tot ruimtelijk onaanvaardbare gevolgen zal leiden. Hoewel op voorhand niet goed valt in te zien hoe de aanwezigheid van speelvoorzieningen en straatmeubilair aanleiding tot overlast zullen leiden, is in overleg met de initiatiefnemer besloten de speelvoorzieningen uit de planvoorschriften te schrappen. Verder is van de zijde van initiatiefnemer aangegeven dat in de te sluiten huurovereenkomst uiteraard ook de gebruikelijke bepalingen inzake goed huurderschap worden opgenomen en huurders dus kunnen worden aangesproken op ontoelaatbaar gedrag.

Reactie 7:

Tot slot geldt dat ook de bodem ter plaatse van het bouwvlak niet geschikt wordt geacht door Belanghebbenden. Niet is gebleken dat er onderzoek is gedaan naar de geschiktheid van de bodem voor de bouw van een appartementencomplex van 6 verdiepingen en 21 meter hoog. De toelichting op het bestemmingsplan vermeldt alleen een verkennend bodemonderzoek naar bodemverontreiniging. De grond betreft laagveengrond. Als men gaat roeren in de grond, komt daar lucht bij, waardoor er inklinking plaats kan vinden. Belanghebbenden vrezen als gevolg daarvan voor schade aan hun woningen, omdat hun woningen op staal zijn gefundeerd.

Reactie gemeente:

In het kader van de omgevingsvergunningaanvraag zal de initiatiefnemer alle noodzakelijke onderzoeken dienen te verrichten inzake onder meer de draagkracht van de grond, fundering etc. Op basis van bij de gemeente beschikbare kennis was er geen reden om op voorhand aan te nemen dat het plan vanwege de gesteldheid van de bodem tot bedoelde schade aan de woningen van belanghebbenden zou kunnen leiden althans onuitvoerbaar zou zijn. Naar aanleiding van deze zienswijze is zekerheidshalve alsnog een deskundige geraadpleegd. In een memo van 30 juni 2023 concludeert Tjaden geen onbeheersbare risico's te zien als gevolg van de beoogde bebouwing, mits risico's en eventuele beheersmaatregelen worden uitgewerkt zodra het definitief ontwerp gereed is.

Het memo is als **bijlage 4** aan deze Nota behandeling zienswijzen toegevoegd en zal worden toegevoegd aan de plantoelichting.

Reactie 8:

Het ontwerpbestemmingsplan maakt het mogelijk dat er op het perceel achter de woningen van Belanghebbenden een massaal gebouw kan worden gebouwd tot 21 meter hoog en met 6 bouwlagen.

Reactie gemeente:

Behoeft geen verdere beantwoording, betreft een feitelijke constatering.

Reactie 9:

In de eerste plaats dient vermelding dat tijdens het participatietraject een kleiner en lager gebouw is gepresenteerd aan Belanghebbenden. Het zou gaan om een gebouw met daarin 120 tot 160 woningen en met maximaal vier bouwlagen. Pas in het laatste stadium van het voortraject zijn de bouwmogelijkheden vergroot naar 6 bouwlagen en een bouwhoogte van 21 meter. In het participatietraject is deze massaliteit dus niet meegenomen en uiteindelijk zijn Belanghebbenden hiermee verrast. Hiermee is het participatietraject niet op de juiste manier doorlopen.

Reactie gemeente:

Zoals hiervoor reeds is aangegeven, heeft een uitgebreid participatietraject plaatsgevonden. Daarin is alle op dat moment bekende informatie over het plan gedeeld met de participanten en kennis genomen van en gediscussieerd over hun visies op het plan. Blijkens het participatieverslag is gesproken over een gebouw van 4 tot 6 bouwlagen en 150-200 woningen. Ook is aan de orde gekomen dat (de stedenbouwkundige van) de gemeente het plan zal beoordelen, ook wat betreft de bouwhoogte, en dat het gebouw in ieder geval niet hoger mag zijn dan het bestaande Bastionhotel aan de Vlietweg. Dit laatste is niet het geval: het Bastionhotel kent een maximum bouwhoogte van 27 meter. De bouwhoogte van het onderhavige gebouw (21 meter, aflopend tot 11 meter) is dus substantieel lager. Er is dus geen sprake van (wezenlijk) andere uitgangspunten dan tijdens de participatie aan de orde was. Er is daarmee geen reden om aan te nemen dat het participatietraject onjuist is doorlopen.

Reactie 10:

Belanghebbenden zijn van mening dat het gebouw te hoog wordt. Een maximale bouwhoogte van 21 meter past niet in de dorpse en landelijke omgeving. Op de Slaperdijk is het dorpse karakter bewaard gebleven, een gebouw van 21 meter hoog zal dit beeld verstoren. Belanghebbenden zijn hierop tegen.

Reactie gemeente:

In het kader van de ruimtelijke inpasbaarheid van het plan is ook aandacht besteed aan de bouwhoogte van het gebouw in relatie tot de bestaande omgeving. Zoals ook blijkt uit de plantoelichting (§ 2.2) zal het gebouw getraptd worden opgebouwd. Aan de meeste noordelijke zijde – aan de kant van de woningen van belanghebbenden – kent het gebouw maximaal 3 bouwlagen en een maximum bouwhoogte van 11 meter. Aan de zuidzijde zijn dit maximaal 6 bouwlagen. Hiermee wordt het gebouw als minder massief ervaren, en passend in de omgeving geacht. Zoals hiervoor reeds is aangegeven, wordt een bouwhoogte van maximaal 21 meter passend binnen de omgeving geacht, ook omdat direct langs de N208 reeds sprake is van dergelijke hogere bebouwing.

Reactie 11:

Bovendien zal de privacy van Belanghebbenden worden aangetast en zal er schaduwwerking optreden, zoals reeds hierboven beschreven. Ook zal hoogbouw (en daardoor insluiting van de woningen van Belanghebbenden) de (steeds meer toenemende) tropische temperaturen in de zomer doen opdrijven.

Reactie gemeente:

Verwezen wordt naar de reactie van de gemeente onder Reactie 3 en 4 en hetgeen is uiteengezet in § 4.12 van de plantoelichting. Hiermee is gevolg gegeven aan het bepaalde in afdeling 6.6 van de

Omgevingsverordening NH2020 (klimaatadaptatie). Bij de verdere uitwerking van het gebouw in het kader van de op te stellen omgevingsvergunningaanvraag zal onder meer aandacht worden besteed aan duurzaamheidsaspecten en klimaatverandering. Van hoogbouw of (als gevolg daarvan) insluiting van de woningen van belanghebbenden is hier geen sprake. In zoverre hoeft reeds niet te worden gevreesd voor (een onaanvaardbare toename van) hittestress. In de plantoelichting is aangegeven dat de exacte invulling van deze aspecten, en de haalbaarheid van de mogelijke voorzieningen, op een later moment worden bepaald. Er zal een waterberging worden gerealiseerd die ook voor verkoeling in de omgeving zal zorgen. Er is geen reden om aan te nemen dat plan vanwege hittestress tot onaanvaardbare gevolgen zal leiden.

Reactie 12:

Belanghebbenden zijn van mening dat het gezien het voorgaande het meest haalbaar qua ruimtelijke inpasbaarheid zou zijn om een gebouw te realiseren tot maximaal 4 bouwlagen.

Reactie gemeente:

Uit de voorgaande reacties vloeit voort dat het onderhavige plan uit oogpunt van ruimtelijke inpasbaarheid aanvaardbaar kan worden geacht. De thans voorziene opzet is het resultaat van een afweging van verschillende ruimtelijk relevante aspecten en de (financiële) uitvoerbaarheid van het plan. Het realiseren van minder bouwlagen zou - gegeven het minimum aantal te realiseren woningen om tot een haalbaar plan te kunnen komen en daarmee te voorzien in de bestaande woningbehoefte, tot een groter oppervlaktebeslag leiden hetgeen onwenselijk wordt geacht.

Reactie 13

Goudappel heeft de parkeerdruk berekend door middel van parkeerdrukmetingen (bijlage 4 bij het ontwerpbestemmingsplan). Hieruit is geconcludeerd dat er sprake is van 'restcapaciteit' aan parkeerplaatsen, waardoor er voldoende ruimte zou zijn om de resterende parkeervraag van de beoogde ontwikkeling op te vangen. Hiermee zou sprake zijn van een inpasbare situatie wat autoparkeren betreft.

Reactie gemeente:

Behoeft geen verdere beantwoording. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat het als bijlage 4 bij de plantoelichting behorende Mobiliteitsplan op enkele onderdelen door Goudappel is aangepast/geactualiseerd. Deze nieuwe versie van 5 juli 2023 is toegevoegd aan de plantoelichting en is ook als **bijlage 5** aan deze Nota behandeling zienswijzen toegevoegd.

Reactie 14:

Het mobiliteitsplan dateert van 7 oktober 2022. In tabel 1.2 van het mobiliteitsplan staan de resultaten van het parkeeronderzoek weergegeven. Hieruit blijkt dat het onderzoek echter al in september 2021 plaats heeft gevonden. Een meetmoment in september 2021 – ten tijde van de aanwezigheid van het coronavirus – is niet representatief voor de huidige situatie waarin de verkeersdrukke weer op het niveau van voor de coronapandemie is. Dit geldt des te meer, nu het parkeerterrein bij de McDonald's en het Bastion Hotel is meegenomen in het onderzoek.

Reactie gemeente:

Deskundigenbureau Goudappel heeft op representatieve momenten in zowel 2021 als (mei en juni) 2022 parkeeronderzoek gedaan. Reeds in september 2021 waren de sportvelden weer volop in gebruik. Ook de vestigingen van onder meer McDonalds en Bastionhotel werden niet meer zodanig beperkt door het Coronavirus, dat geen sprake was van een representatieve meting. Verwezen wordt naar de Corona-tijdlijn van RIVM (<https://www.rivm.nl/gedragsonderzoek/tijdlijn-van-coronamaatregelen-2021>).

In het onderzoek is beschreven dat onderzoek is gedaan naar de parkeerdruk (bezetting) van parkeerterrein P2, dat een overloopfunctie heeft. Gelet op het feit dat de McDonalds, het Bastionhotel en de Koninkrijkszaal eigen parkeerplaatsen hebben, is terecht gekozen voor een parkeerdrukmeting op P2. Aannemelijk is immers dat een gebrek aan parkeerplaatsen bij deze vestigingen of de sportvelden zelf zal leiden tot het gebruiken van parkeerplaatsen op P2. Bij gebreke van verdere gegevens over de kennelijk volgens Belanghebbenden hogere parkeerdruk voor het Coronavirus, valt niet te zien waarom niet van het onderzoek van Goudappel zou mogen worden uitgegaan. Verwezen

wordt verder naar voormeld, aangepast mobiliteitsplan van Goudappel van 5 juli 2023.

Reactie 15:

In het mobiliteitsplan wordt daarnaast rekening gehouden met een parkeerbehoefte van 222 fietsen. Dit betekent een forse toename van het aantal fietsers, waar het gebied niet voor geschikt is. Het fietspad aan de Slaperdijk is op dit moment al zeer druk wat resulteert in gevaarlijke situaties met zelfs ongelukken tot gevolg.

Reactie gemeente:

Het aantal fietsers zal als gevolg van de planontwikkeling toenemen, maar er is geen aanleiding om aan te nemen dat dit aantal zo fors is dat het gebied of het bestaande fietspad daarvoor niet geschikt is of zal leiden tot onaanvaardbaar gevaarlijke situaties. Het bestaande fietspad is modern en ruim gedimensioneerd en heeft ook voldoende capaciteit.

Reactie 16:

In bijlage 11 bij het ontwerpbestemmingsplan is een rapportage opgenomen waaruit de stikstofdepositie ten gevolge van de beoogde bouw van het appartementencomplex moet blijken. In het rapport, dat is opgesteld door Peutz, wordt beschreven dat er geen sprake is van een relevante toename van de stikstofdepositie. Dit kan echter niet gecontroleerd worden, nu de AERIUS berekening als bijlage 2 bij het onderzoek stikstofdepositie van Peutz ontbreekt.

Reactie gemeente:

In het rapport van Peutz zijn de gehanteerde uitgangspunten voor en uitkomsten van de stikstofberekening (Aerius-calculator) weergegeven. Exacte gegevens omtrent de bouwfase zijn nog niet beschikbaar. Het ontbreken van de Aerius-berekening in bijlage 2 van het rapport maakt niet dat aan de uitkomsten getwijfeld dient te worden. Er is een nieuwe berekening gemaakt met de meest actuele versie van Aerius en gebaseerd op de hiervoor vermelde, aangepaste versie van het Mobiliteitsplan (bijlage 5). Het geactualiseerde stikstofdepositie onderzoek is als **bijlage 6** aan deze Nota behandeling zienswijzen toegevoegd en zal worden toegevoegd aan de plantoelichting.

3. Indiener zienswijze 3 (VRK)

Algemene reactie gemeente: Wij bedanken VRK voor de inbreng en bij verdere uitwerking van het plan zal rekening gehouden worden met de adviezen van VRK.

Reactie 1:

Advies m.b.t. gezondheid

Wij zijn verheugd dat er een aantal eerder gegeven adviezen op het gebied van gezondheid terug te zien zijn in het ontwerpbestemmingsplan. Zo is er aandacht voor een groene omgeving en wordt voorzien in een geluidluwe gemeenschappelijke binnentuin. Ook valt te lezen dat de beoogde bebouwing op meer dan 50 meter afstand van de provinciale weg N208 wordt gerealiseerd. Dit is conform de landelijke adviezen die de GGD heeft opgesteld t.a.v. minimale afstanden tot drukke (snel)wegen. Voor luchtkwaliteit geldt echter 'hoe lager hoe beter' oftewel luchtverontreiniging van wegverkeer is ook bij hele lage niveaus schadelijk is en bebouwing op een grotere afstand leidt tot een betere luchtkwaliteit, en mogelijk minder gezondheidsklachten.

Vanuit het perspectief van de gezonde leefomgeving vragen wij nog extra aandacht voor de volgende aandachtspunten. Het document "Kernwaarden voor de gezonde leefomgeving" van de GGDGHOR Nederland vormt hierbij een belangrijk uitgangspunt ([Kernwaarden Gezonde Leefomgeving - GGD GHOR Nederland](#)).

Reactie gemeente:

De gemeente is op de hoogte van dit document en heeft in § 4.10.3, laatste alinea, van de plantoelichting ook blijk gegeven van het GGD-advies. Ook is rekening gehouden met de geluidbelasting (vgl. § 4.3.3 plantoelichting). Gegeven de positionering van het te bebouwen kavel zien wij verder geen mogelijkheden om ruimere afstanden tot drukke wegen te realiseren. In de omgevingstafel is er in het voortraject ook afstemming met de VRK over dit initiatief geweest.

Reactie 2:*Geluid*

Het beoogde bestemmingsplan is gelegen nabij de provinciale weg N208. Bij het akoestisch onderzoek is gebleken dat ten gevolge van het wegverkeer van de N208 geluidsbelasting optreedt tot ten hoogste 59 dB Lden op de gevel. Bij deze geluidsbelasting kunnen er gezondheidsklachten optreden zoals hinder, slaapverstoring en verstoring van dagelijkse activiteiten. Bij langdurige blootstelling aan geluid kunnen chronische effecten optreden zoals hart- en vaatziekten. Ter bescherming van de gezondheid is het van belang te streven naar een geluidsbelasting van 50 dB Lden of lager op de gevel, en 's nachts 40 dB. Aangezien deze grenswaarde wordt overschreden is het aan te raden om maatregelen te nemen om gezondheidseffecten te voorkomen.

Gezien bron- en overdrachtsmaatregelen niet mogelijk worden geacht zijn isolerende maatregelen noodzakelijk om een gezond binnen niveau te realiseren. De GGD adviseert hierbij een maximale binnenwaarde van 33 dB Lden. Het is geadviseerd om slaapvertrekken te situeren aan een geluidsluwe zijde. Het toepassen van een dove gevel is af te raden omdat het de mogelijkheid beperkt om ramen te kunnen openen.

Reactie gemeente:

In het kader van de omgevingsvergunningaanvraag en –verlening zal hieraan de noodzakelijke aandacht worden besteed. Waar mogelijk zal initiatiefnemer bovenstaande adviezen opvolgen althans trachten een hoger beschermingsniveau dan wettelijk vereist te bereiken.

Reactie 3:*Groen*

In het bestemmingsplan wordt aangegeven dat de directe omgeving groen ingericht zal worden. Groen in de directe leefomgeving draagt bij aan een goede fysieke en mentale gezondheid van inwoners. Daarnaast nodigt groen uit om te ontspannen, ontmoeten en bewegen en zorgt voor waterberging, schaduw en minder hittestress. Groen kan in sommige gevallen risico's met zich meebrengen. Groen kan een allergische reactie (hooikoorts) veroorzaken en/of insecten aantrekken welke gezondheidsklachten kan veroorzaken bij mensen, bijvoorbeeld de eikenprocessierups. Om hooikoortsklachten in de toekomst te beperken is het van belang om rekening te houden met de allergeniciteit van bomen die worden aangeplant. Het bomenkompas geeft inzicht in de allergeniciteit van pollen die bomen kunnen verspreiden ([Bomenkompas | LUMC](#)).

Reactie gemeente:

Initiatiefnemer heeft aangegeven hiermee zoveel mogelijk rekening te houden bij de uitwerking van de plannen.

Reactie 4:*Gebouw*

Richt het gebouw zo in dat het beweging stimuleert. Dit kan bijvoorbeeld gerealiseerd worden door de focus te leggen op de trap in plaats van de lift (maak de lift minder zichtbaar door positionering). Ook het voorzien in een fitnessruimte stimuleert beweging en het voorzien in een ruime en veilige fietsenstalling. Zet daarnaast in op rookvrij gemeenschappelijke (buiten) ruimten en voorzie deze buitenruimte van voldoende schaduwplekken. Zorg ervoor dat in iedere woning minimaal 1 raam open kan zodat er natuurlijke ventilatie plaats kan vinden. Voorzie het gebouw daarnaast op de zonbelaste gevels van zonwering om opwarming van de woningen te voorkomen.

Reactie gemeente:

Initiatiefnemer heeft aangegeven hiermee zoveel mogelijk rekening te houden, uitgaande van haalbaarheid en betaalbaarheid. De concrete uitwerking zal plaatsvinden bij de omgevingsaanvraag.

Reactie 5:*Bereikbaarheid van zorg*

In het bestemmingsplan wordt voorzien in woningbouw (kwetsbare objecten). Het is van belang dat deze objecten goed bereikbaar zijn voor de (geneeskundige) hulpdiensten. Derhalve adviseer ik u:

Rekening te houden met de bereikbaarheid van de nieuw te bouwen kwetsbare objecten voor de geneeskundige hulpdiensten. Dit houdt in dat er ten minste één aan – en uitrijroute dient te zijn, de route dient obstakelvrij te zijn en de toegang bereikbaar.

Te toetsen of bij de nieuw te bouwen kwetsbare objecten de bereikbaarheidsnorm van de Regionale Ambulancevoorziening (RAV) wordt gehaald. De bereikbaarheidsnorm is dat bij ten minste 95% van de A1-meldingen een ambulance binnen 12 minuten na aanname van de melding ter plaatse moet zijn.

Reactie gemeente:

Op basis van de thans beschikbare gegevens stedenbouwkundige ontwerpen etc. is sprake van voldoende (obstakelvrije) bereikbaarheid. De woningen zijn dichtbij een aansluiting op de N208 gelegen en aldus zeer goed bereikbaar voor de hulpdiensten.

Reactie 6:

Afgestemd op de inwoners

Door de ontwikkeling in het plangebied zal het aantal inwoners toenemen. De voor de bestemming wonen beoogde doelgroep zijn starters en overige jongeren tussen de 18 en 28 jaar. Met betrekking tot de afstemming van het zorgaanbod op de populatie adviseer ik u:

Het zorgaanbod te bekijken en te bevorderen dat het aanbod van zorg in het gebied (breder dan het plangebied) van aanvaardbaar niveau is en blijft, afgestemd op de behoefte en onder alle omstandigheden.

Reactie gemeente:

Wij hebben kennis genomen van uw advies, waarbij wij overwegen dat zich hier veelal jongeren zullen vestigen die uit de omgeving komen (Velsen en Haarlem).

Reactie 7:

Bevorderen van voldoende vluchtmogelijkheden en bereikbaarheid

Met betrekking tot voldoende vluchtmogelijkheden en bereikbaarheid ten behoeve van het bevorderen van de zelfredzaamheid adviseer ik u aanvullend op de brandweer om:

Bij de nieuw te bouwen kwetsbare objecten (woningbouw) rekening te houden met voldoende vlucht- én schuilmogelijkheden, ook voor verminderd zelfredzamen (bijvoorbeeld rolstoeltoegankelijk). (NB: conform het advies van de brandweer dienen vluchtmogelijkheden van de risicobron afgekeerd te zijn).

Voor de nieuw te bouwen kwetsbare objecten ten behoeve van eventuele ontruiming en ontvluchting een veilige verzamelplek in te richten. (In de praktijk kan dit ook binnen in een gebouw of locatie zijn).

Reactie gemeente:

Initiatiefnemer heeft aangegeven hiermee zoveel mogelijk rekening te zullen houden. De concrete uitwerking zal plaatsvinden bij de omgevingsaanvraag.

Reactie 8:

Advies m.b.t. fysieke veiligheid in relatie tot de witte (geneeskundige) keten

Het plaatsgebonden risico en het groepsrisico zorgen naar verwachting niet voor een belemmering van de gewenste ontwikkeling. De toekomstige bewoners kunnen echter wel met de effecten van een calamiteit bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N208 geconfronteerd worden. Dit heeft ook een effect op de witte keten indien er bij een incident veel gewonden te betreuren zijn. De volgende adviezen zijn aanvullend op het advies van de brandweer.

Disbalans witte keten voorkomen/beperken en kwetsbare objecten of locaties t.o.v. de risicobron
Er vindt mogelijk transport van LPG plaats over de N208. In geval van een BLEVE-scenario zullen er naast directe letsels door brandwonden ook letsels door indirecte gevolgen ontstaan. Denk hierbij aan letsels door rondvliegend glas of puin.

Daarom adviseer ik u om:

Bouwkundige maatregelen te treffen om de mogelijke gevolgen van een BLEVE-scenario zoveel als mogelijk te beperken. Denk hierbij aan het minimaliseren van openingen en ruiten in de gevels

aan de zijde van de risicobron, of overweeg hier een blinde zijde te hanteren. Meer mogelijke maatregelen zijn te vinden in de Maatregelenwiki van het RIVM: [Maatregelenwiki](#) | [Maatregelenwiki](#)

Reactie gemeente:

Initiatiefnemer heeft aangegeven waar mogelijk rekening te zullen houden met de gevolgen van deze scenario's. De concrete uitwerking zal plaatsvinden bij de omgevingsaanvraag.

Reactie 9:

Advies m.b.t. externe veiligheid

Wij zijn verheugd om te zien dat een aantal eerder afgegeven adviezen op het gebied van externe veiligheid zijn overgenomen. Zo zijn de juiste risicobronnen op het gebied van externe veiligheid opgenomen in de inventarisatie. Wel vragen wij extra aandacht om de maatregelen tegen de gevolgen van een calamiteit bij deze risicobronnen nadrukkelijker in de conclusie van de paragraaf externe veiligheid naar voren te laten komen, en vragen wij aandacht voor de basis brandweezorg.

Reactie gemeente:

De toelichting is op dit punt aangevuld.

Reactie 10:

Op de conclusie van de paragraaf externe veiligheid wil ik de opmerking maken dat deze niet volledig is. De conclusie van deze paragraaf is:

“Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmeringen voor de realisatie van de beoogde ontwikkeling. Wel dient bij de verdere planuitwerking rekening gehouden te worden met de ligging op korte afstand van de N208.”

Hieraan zou ik de volgende zin willen toevoegen:

Tevens zal ten behoeve van een calamiteit met gevaarlijke stoffen de luchtdichtheid van het gebouw geborgd moeten zijn, hiervoor moeten ventilatieopeningen afsluitbaar worden uitgevoerd en moet de mechanische ventilatie gemakkelijk centraal uitschakelbaar zijn.

Reactie gemeente:

Indien haalbaar wordt dit advies is opgevolgd. De betreffende paragraaf in de plantoelichting is aangevuld.

Reactie 11:

Ten behoeve van de basis brandweezorg is het van belang dat het bouwwerk goed bereikbaar is voor de brandweer en dat de bluswatervoorzieningen op orde zijn.

Het is voor de brandweer niet zondermeer mogelijk om een inzet te kunnen doen bij een calamiteit. Dit komt doordat het bouwwerk maar eenzijdig bereikbaar is en de toegang tot het terrein via een openbare parkeerplaats is. Een nadere afstemming met de brandweer Kennemerland is van belang. Hierbij moeten afspraken over opstelplaatsen, wegbelasting en bochtstralen en keermogelijkheden gemaakt worden.

Reactie gemeente:

Opstelplaats is afgestemd met brandweer. De inrit en bochten zijn voldoende gedimensioneerd voor bereikbaarheid van brandweer en andere hulpdiensten.

Conclusie

Wijzigingen ten gevolge van ingediende zienswijzen

De ingediende zienswijzen geven aanleiding tot het aanbrengen van de volgende wijzigingen:

Nummer zienswijze	Onderwerp	Wijziging
2	Bezonning	Paragraaf 2.2. van de toelichting wordt aangevuld ten aanzien van het aspect bezonning. Daarnaast is het aanvullend onderzoek aan de bijlagen van de toelichting toegevoegd.
2	Windhinder	Paragraaf 2.2. van de toelichting wordt aangevuld ten aanzien van het aspect windhinder. Daarnaast is het aanvullend onderzoek aan de bijlagen van de toelichting toegevoegd.
2	Speelvoorzieningen	De mogelijkheid tot het realiseren van speelvoorzieningen binnen de bestemming 'Groen' wordt in de regels van het bestemmingsplan verwijderd. Ook wordt de definitie van straatmeubilair in de regels aangepast zodat hier ook geen speelvoorzieningen onder vallen.
2	Bodem	In paragraaf 4.7.3. van de toelichting wordt een nadere onderbouwing opgenomen ten aanzien van de geschiktheid van de bodemopbouw voor de beoogde ontwikkeling. Tevens wordt het uitgevoerd nader onderzoek opgenomen in de bijlagen van de toelichting.
2	Mobiliteitsplan	Het mobiliteitsplan is geactualiseerd. De meest actuele versie is toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.
2	Stikstofdepositie	Het onderzoek naar stikstofdepositie is geactualiseerd. Hierdoor is nu gerekend met de meest actuele versie van AERIUS Calculator. Deze rapportage wordt toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.
3	Conclusie paragraaf externe veiligheid	Paragraaf 4.5.4 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt naar aanleiding van deze zienswijze aangevuld.

Ambtelijke wijzigingen

Het begrip "wonen" in artikel 1 van de regels wordt aangepast en komt te luiden; huisvesten met vast karakter van één afzonderlijk huishouden in een woning.

Bijlagen:

1. Ingediende geanonimiseerde zienswijzen, gebundeld;
2. Faro, Bezonningsstudie Vlietweg 2 d.d. 30 juni 2023
3. Notitie Peutz inzake windhinder d.d. 5 juli 2023
4. Memo Tjaden inzake bodemopbouw en risico's d.d. 30 juni 2023
5. Goudappel, Mobiliteitsplan Project 1828 d.d. 5 juli 2023
6. Peutz, Onderzoek stikstofdepositie d.d. 11 juli 2023

Bijlage bij Nota van zienswijzen

Naam: [REDACTED]

Leeftijd: 22 jaar

Beste lezer,

Als starter op de woningmarkt is het voor mij en vele anderen erg lastig om een woning te vinden. Bovendien is de inkomenseis bij huurwoningen vaak te hoog voor mensen die alleen willen wonen. Het 1828 project biedt een mooie oplossing voor deze problemen. Het project zal bestaan uit 130 duurzame woningen voor jongeren tussen de 18 en 28 jaar die in de eindfase van hun studie zitten of fulltime werken. Dit biedt een goede kans voor jongeren om zelfstandig te wonen in een betaalbare woning.

De zorgen over overlast bij het woord "jongerenwoningen" kan ik goed begrijpen. Echter, u moet beseffen dat dit project geen typisch studentenproject is. De toekomstige bewoners zullen voornamelijk werkende jongeren zijn en zullen zorgen voor een frisse energie in Santpoort en de omgeving. Dit kan bijdragen aan de sociale cohesie in de buurt. Bovendien biedt het project de mogelijkheid om dichtbij Haarlem te wonen, wat voor veel jongeren aantrekkelijk is.

Het 1828 project kan ook bijdragen aan duurzaamheid. De woningen zullen gebouwd worden met duurzame materialen en er zal veel aandacht zijn voor energiezuinigheid. Dit draagt bij aan het verminderen van de CO2-uitstoot en het versterken van de leefomgeving.

Al met al zie ik het 1828 project als een waardevolle aanvulling voor Santpoort en omgeving. Het biedt jongeren de kans om zelfstandig te wonen en bij te dragen aan een duurzamere omgeving. Ik hoop dan ook dat het project doorgang zal vinden en dat er snel betaalbare woningen beschikbaar zullen zijn voor jongeren zoals ik.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Raad van Velsen
Postbus 465
1970 AL IJmuiden

Postbus 5287
2000 CG Haarlem

Dreef 22
2012 HS Haarlem

Vergaderlocatie
Starnmeerstraat 1
2131 AE Hoofddorp

T 023 51 25 025
F 023 51 25 026
E info@kadv.nl
w kadv.nl

Derdengeldenrekening
NL97INGB0658977474
BIC INGBNL2A

Tevens per e-mail: griffie@velsen.nl

Advocaat: 
Direct tel:
E-mail:

Datum: 14 april 2023
Onze ref.: D2221025
Uw ref.: HBA-ODIJ-Z-23-118609 & NL.IMRO.0453.BP1314VLIETWEG1-0001
Inzake: Captein / Velsen

ZIENSWIJZE ONTWERPBESTEMMINGSPLAN VLIETWEG 2

Geacht college, geachte raad,

Hierbij maak ik tijdig een zienswijze kenbaar op het ontwerpbestemmingsplan 'Vlietweg 2' ten behoeve van de voorgenomen bouw van flexwoningen op de locatie Vlietweg 2 te Santpoort-Noord. Deze zienswijze wordt ingediend namens de volgende belanghebbenden:

- de heer 
- de heer 
- ;
- ;
- ;
- d ;
- ;
- .

Tezamen zullen zij worden aangeduid als "**Belanghebbenden**". De Belanghebbenden kunnen zich om de navolgende redenen niet vinden in de ontwerpen.

1. LOCATIE ONGESCHIKT/GEEN GOED WOON- EN LEEFKLIMAAT

1.1 Volgens de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan bestaat er het voornemen om een appartementencomplex te bouwen dat ruimte zal bieden aan maximaal 200 appartementen, gemeenschappelijke voorzieningen en parkeervoorzieningen. De doelgroep van deze woningen betreft starters en overige jongeren tussen de 18 en 28 jaar. Het plangebied ligt achter de bestaande bebouwing van de Vlietweg 2 te Santpoort-Noord. Het betreft momenteel een rustige, dorpse woonwijk waar tevens enkele bedrijven gevestigd zijn.

- 1.2 Belanghebbenden zijn van mening dat het plangebied ongeschikt is voor de bouw van de flexwoningen. Tijdens het participatietraject is door Belanghebbenden reeds meerdere keren aangegeven dat de locatie niet geschikt is voor een dergelijk groot bouwproject. Nu het ontwerpbestemmingsplan een nog groter gebouw mogelijk maakt dan op voorhand was aangekondigd, voelen Belanghebbenden zich niet gehoord.
- 1.3 Daarnaast geldt dat het bouwvlak op de plankaart zeer dicht op de woningen en bedrijfsgebouwen van Belanghebbenden gepositioneerd is, zoals ook duidelijk op de plankaart te zien is. Door slechts een kleine strook water en groen gescheiden, zitten het bouwvlak en de percelen van de Belanghebbenden nagenoeg strak aan elkaar. De flexwoningen worden dus op kleine afstand gebouwd, waardoor het woon- en leefklimaat van Belanghebbenden negatief zal worden beïnvloed.
- 1.4 De flexwoningen zullen namelijk aan de noordzijde uitzicht bieden over de percelen van Belanghebbenden, waardoor Belanghebbenden in hun privacy zullen worden aangetast.
- 1.5 In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is daarnaast te lezen dat door de 'beperkte' bouwhoogte van 21 meter de effecten van bezonning en windhinder relatief beperkt zijn. Er wordt verwezen naar een 'analyse van de bezonningssituatie'. Deze analyse is echter niet als bijlage toegevoegd en daarmee valt niet na te gaan of de conclusie met betrekking tot de bezonning en windhinder correct is. Nog afgezien van de vraag of de analyse correct is, is het een feit van algemene bekendheid dat de realisatie van een hoog appartementencomplex leidt tot aanzienlijke schaduwwerking, zeker nu het bouwvlak ten zuiden van de percelen van Belanghebbenden is gelegen. Dit heeft niet alleen gevolgen voor het woon- en leefklimaat van Belanghebbenden, ook zullen de zonnepanelen minder energie opleveren.
- 1.6 Daar komt nog bij dat de toekomstige bewoners van de flexwoningen het groen ten westen van de woningen wellicht zullen gaan gebruiken om te recreëren. Des te meer omdat deze locatie de bestemming 'Groen' heeft en binnen deze bestemming speelvoorzieningen en straatmeubilair toegestaan zijn. Niet alleen doet dit stuk groen op dit moment dienst als waterberging, ook zal het gebruik van dit stuk groen door de toekomstige bewoners overlast kunnen veroorzaken (met name voor de Slaperdijk 12 omdat die daar direct aan grenst) in de vorm van geluid en geur (de rook van barbecues zal door de vaak aanwezige westenwind richting de percelen van Belanghebbenden waaien). Belanghebbenden zien daarom graag dat dit stuk groen niet betreden kan worden door de toekomstige bewoners door een sloot aan te leggen. Deze sloot kan dan direct als compensatie dienen voor de voorgenomen demping van de sloot tussen het braakliggend land en het grasland. Deze bestaande sloot is 3,4 meter breed, Belanghebbenden zien daarom graag dat een nieuwe sloot ook 3,4 meter breed wordt. Ook zien Belanghebbenden graag dat speelvoorzieningen en straatmeubilair uit artikel 4.1 van de planregels wordt geschrapt.
- 1.7 Tot slot geldt dat ook de bodem ter plaatse van het bouwvlak niet geschikt wordt geacht door Belanghebbenden. Niet is gebleken dat er onderzoek is gedaan naar de geschiktheid van de bodem voor de bouw van een appartementencomplex van 6 verdiepingen en 21 meter hoog. De toelichting op het bestemmingsplan vermeldt alleen een verkennend bodemonderzoek naar bodemverontreiniging. De grond betreft laagveengrond. Als men gaat roeren in de grond, komt daar lucht bij, waardoor er inklinking plaats kan vinden. Belanghebbenden vrezen als gevolg daarvan voor schade aan hun woningen, omdat hun woningen op staal zijn gefundeerd.

2 BOUWMOGELIJKHEDEN TE MASSAAL

- 2.1 Het ontwerpbestemmingsplan maakt het mogelijk dat er op het perceel achter de woningen van Belanghebbenden een massaal gebouw kan worden gebouwd tot 21 meter hoog en met 6 bouwlagen.
- 2.2 In de eerste plaats dient vermelding dat tijdens het participatietraject een kleiner en lager gebouw is gepresenteerd aan Belanghebbenden. Het zou gaan om een gebouw met daarin 120 tot 160 woningen en met maximaal vier bouwlagen. Pas in het laatste stadium van het voortraject zijn de bouwmogelijkheden vergroot naar 6 bouwlagen en een bouwhoogte van 21 meter. In het participatietraject is deze massaliteit dus niet meegenomen en uiteindelijk zijn Belanghebbenden hiermee verrast. Hiermee is het participatietraject niet op de juiste manier doorlopen.
- 2.3 Belanghebbenden zijn van mening dat het gebouw te hoog wordt. Een maximale bouwhoogte van 21 meter past niet in de dorpse en landelijke omgeving. Op de Slaperdijk is het dorpse karakter bewaard gebleven, een gebouw van 21 meter hoog zal dit beeld verstoren. Belanghebbenden zijn hierop tegen.
- 2.4 Bovendien zal de privacy van Belanghebbenden worden aangetast en zal er schaduwwerking optreden, zoals reeds hierboven beschreven. Ook zal hoogbouw (en daardoor insluiting van de woningen van Belanghebbenden) de (steeds meer toenemende) tropische temperaturen in de zomer doen opdrijven.
- 2.5 Belanghebbenden zijn van mening dat het gezien het voorgaande het meest haalbaar qua ruimtelijke inpasbaarheid zou zijn om een gebouw te realiseren tot maximaal 4 bouwlagen.

3 TOENAME VAN VERKEER

- 3.1 Goudappel Coffeng heeft de parkeerdruk berekend door middel van parkeerdrukmetingen (bijlage 4 bij het ontwerpbestemmingsplan). Hieruit is geconcludeerd dat er sprake is van 'restcapaciteit' aan parkeerplaatsen, waardoor er voldoende ruimte zou zijn om de resterende parkeervraag van de beoogde ontwikkeling op te vangen. Hiermee zou sprake zijn van een inpasbare situatie wat autoparkeren betreft.
- 3.2 Het mobiliteitsplan dateert van 7 oktober 2022. In tabel 1.2 van het mobiliteitsplan staan de resultaten van het parkeeronderzoek weergegeven. Hieruit blijkt dat het onderzoek echter al in september 2021 plaats heeft gevonden. Een meetmoment in september 2021 – ten tijde van de aanwezigheid van het coronavirus – is niet representatief voor de huidige situatie waarin de verkeersdrukte weer op het niveau van voor de coronapandemie is. Dit geldt des te meer, nu het parkeerterrein bij de McDonald's en het Bastion Hotel is meegenomen in het onderzoek.
- 3.3 In het mobiliteitsplan wordt daarnaast rekening gehouden met een parkeerbehoefte van 222 fietsen. Dit betekent een forse toename van het aantal fietsers, waar het gebied niet voor geschikt is. Het fietspad aan de Slaperdijk is op dit moment al zeer druk wat resulteert in gevaarlijke situaties met zelfs ongelukken tot gevolg.

4 BEREKENING STIKSTOFDEPOSITIE

- 4.1 In bijlage 11 bij het ontwerpbestemmingsplan is een rapportage opgenomen waaruit de stikstofdepositie ten gevolge van de beoogde bouw van het appartementencomplex moet blijken. In het rapport, dat is opgesteld door Peutz, wordt beschreven dat er geen sprake is van een relevante toename van de stikstofdepositie. Dit kan echter niet gecontroleerd worden, nu de AERIUS berekening als bijlage 2 bij het onderzoek stikstofdepositie van Peutz ontbreekt.

5 CONCLUSIE

Ik verzoek u namens de Belanghebbenden het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen, dan wel in aangepaste vorm met inachtneming van hetgeen in deze zienswijze naar voren is gebracht.



Retouradres: Postbus 5514, 2000 GM Haarlem

Raad van Velsen
Postbus 465
1970 AL IJmuiden

datum 26 april 2023
opstellers [redacted] Leefomgeving) & Dhr. [redacted] (VRK/GGD, Leefomgeving) & Mw. [redacted] (VRK/GGD GHOR) & Dhr. [redacted] (VRK/BR, Risicobeheersing)
e-mailadres leefomgeving@vrk.nl
telefoonnummer 023-515 9500
onderwerp VRK-zienswijze t.a.v. Ontwerpbestemmingsplan Vlietweg 2 (NL.IMRO.0453.BP1314VLIETWEG1-0001)

Geachte mevrouw, mijnheer,

Naar aanleiding van de door de gemeente op 17 maart jl. ter inzage gelegde Ontwerpbestemmingsplan Vlietweg 2 ontvangt u vanuit de VRK onze zienswijze. Tijdens de omgevingstafel Vlietweg 2 is door de VRK geadviseerd over verschillende aspecten. Met onderstaande zienswijze geven wij u aanvullend VRK-breed advies vanuit onze expertise:

Advies m.b.t. gezondheid

Wij zijn verheugd dat er een aantal eerder gegeven adviezen op het gebied van gezondheid terug te zien zijn in het ontwerpbestemmingsplan. Zo is er aandacht voor een groene omgeving en wordt voorzien in een geluidluwe gemeenschappelijke binnentuin. Ook valt te lezen dat de beoogde bebouwing op meer dan 50 meter afstand van de provinciale weg N208 wordt gerealiseerd. Dit is conform de landelijke adviezen die de GGD heeft opgesteld t.a.v. minimale afstanden tot drukke (snel)wegen. Voor luchtkwaliteit geldt echter 'hoe lager hoe beter' oftewel luchtverontreiniging van wegverkeer is ook bij hele lage niveaus schadelijk is en bebouwing op een grotere afstand leidt tot een betere luchtkwaliteit, en mogelijk minder gezondheidsklachten.

Vanuit het perspectief van de gezonde leefomgeving vragen wij nog extra aandacht voor de volgende aandachtspunten. Het document "Kernwaarden voor de gezonde leefomgeving" van de GGDGHOR Nederland vormt hierbij een belangrijk uitgangspunt ([Kernwaarden Gezonde Leefomgeving - GGD GHOR Nederland](#)).

Geluid

Het beoogde bestemmingsplan is gelegen nabij de provinciale weg N208. Bij het akoestisch onderzoek is gebleken dat ten gevolge van het wegverkeer van de N208 geluidsbelasting optreedt tot ten hoogste 59 dB Lden op de gevel. Bij deze geluidsbelasting kunnen er gezondheidsklachten optreden zoals hinder, slaapverstoring en verstoring van dagelijkse activiteiten. Bij langdurige blootstelling aan geluid kunnen chronische effecten optreden zoals hart- en vaatziekten. Ter bescherming van de gezondheid is het van belang te streven naar een geluidsbelasting van 50 dB Lden of lager op de gevel, en 's nachts 40 dB. Aangezien deze grenswaarde wordt overschreden is het aan te raden om maatregelen te nemen om gezondheidseffecten te voorkomen.

Gezien bron- en overdrachtsmaatregelen niet mogelijk worden geacht zijn isolerende maatregelen noodzakelijk om een gezond binnen niveau te realiseren. De GGD adviseert hierbij een maximale binnenwaarde van 33 dB Lden. Het is geadviseerd om slaapvertrekken te situeren aan een geluidsluwe zijde. Het toepassen van een dove gevel is af te raden omdat het de mogelijkheid beperkt om ramen te kunnen openen.

Groen

In het bestemmingsplan wordt aangegeven dat de directe omgeving groen ingericht zal worden. Groen in de directe leefomgeving draagt bij aan een goede fysieke en mentale gezondheid van inwoners. Daarnaast nodigt groen uit om te ontspannen, ontmoeten en bewegen en zorgt voor waterberging, schaduw en minder hittestress. Groen kan in sommige gevallen risico's met zich meebrengen. Groen kan een allergische reactie (hooikoorts) veroorzaken en/of insecten aantrekken welke gezondheidsklachten kan veroorzaken bij mensen, bijvoorbeeld de eikenprocessierups. Om hooikoortsklachten in de toekomst te beperken is het van belang om rekening te houden met de allergeniciteit van bomen die worden aangeplant. Het bomenkompas geeft inzicht in de allergeniciteit van pollen die bomen kunnen verspreiden ([Bomenkompas | LUMC](#)).

Gebouw

Richt het gebouw zo in dat het beweging stimuleert. Dit kan bijvoorbeeld gerealiseerd worden door de focus te leggen op de trap in plaats van de lift (maak de lift minder zichtbaar door positionering). Ook het voorzien in een fitnessruimte stimuleert beweging en het voorzien in een ruime en veilige fietsenstalling. Zet daarnaast in op rookvrij gemeenschappelijke (buiten) ruimten en voorzie deze buitenruimte van voldoende schaduwplekken. Zorg ervoor dat in iedere woning minimaal 1 raam open kan zodat er natuurlijke ventilatie plaats kan vinden. Voorzie het gebouw daarnaast op de zonbelaste gevels van zonwering om opwarming van de woningen te voorkomen.

Advies m.b.t. toegankelijkheid van zorg

Bereikbaarheid van zorg

In het bestemmingsplan wordt voorzien in woningbouw (kwetsbare objecten). Het is van belang dat deze objecten goed bereikbaar zijn voor de (geneeskundige) hulpdiensten. Derhalve adviseer ik u:

- Rekening te houden met de bereikbaarheid van de nieuw te bouwen kwetsbare objecten voor de geneeskundige hulpdiensten. Dit houdt in dat er ten minste één aan – en uitrijroute dient te zijn, de route dient obstakelvrij te zijn en de toegang bereikbaar.
- Te toetsen of bij de nieuw te bouwen kwetsbare objecten de bereikbaarheidsnorm van de Regionale Ambulancevoorziening (RAV) wordt gehaald. De bereikbaarheidsnorm is dat bij ten minste 95% van de A1-meldingen een ambulance binnen 12 minuten na aanname van de melding ter plaatse moet zijn.

Afgestemd op de inwoners

Door de ontwikkeling in het plangebied zal het aantal inwoners toenemen. De voor de bestemming wonen beoogde doelgroep zijn starters en overige jongeren tussen de 18 en 28 jaar. Met betrekking tot de afstemming van het zorgaanbod op de populatie adviseer ik u:

- Het zorgaanbod te bekijken en te bevorderen dat het aanbod van zorg in het gebied (breder dan het plangebied) van aanvaardbaar niveau is en blijft, afgestemd op de behoefte en onder alle omstandigheden.

Advies m.b.t. zelfredzaamheid

Bevorderen van voldoende vluchtmogelijkheden en bereikbaarheid

Met betrekking tot voldoende vluchtmogelijkheden en bereikbaarheid ten behoeve van het bevorderen van de zelfredzaamheid adviseer ik u aanvullend op de brandweer om:

- Bij de nieuw te bouwen kwetsbare objecten (woningbouw) rekening te houden met voldoende vlucht- én schuilmogelijkheden, ook voor verminderd zelfredzamen (bijvoorbeeld rolstoeltoegankelijk). (NB: conform het advies van de brandweer dienen vluchtmogelijkheden van de risicobron afgekeerd te zijn).
- Voor de nieuw te bouwen kwetsbare objecten ten behoeve van eventuele ontruiming en ontvluchting een veilige verzamelplek in te richten. (In de praktijk kan dit ook binnen in een gebouw of locatie zijn).

Advies m.b.t. fysieke veiligheid in relatie tot de witte (geneeskundige) keten

Het plaatsgebonden risico en het groepsrisico zorgen naar verwachting niet voor een belemmering van de gewenste ontwikkeling. De toekomstige bewoners kunnen echter wel met de effecten van een calamiteit bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N208 geconfronteerd worden. Dit heeft ook een effect op de witte keten indien er bij een incident veel gewonden te betreuren zijn. De volgende adviezen zijn aanvullend op het advies van de brandweer.

Disbalans witte keten voorkomen/beperken en kwetsbare objecten of locaties t.o.v. de risicobron

Er vindt mogelijk transport van LPG plaats over de N208. In geval van een BLEVE-scenario zullen er naast directe letsels door brandwonden ook letsels door indirecte gevolgen ontstaan. Denk hierbij aan letsels door rondvliegend glas of puin.

Daarom adviseer ik u om:

- Bouwkundige maatregelen te treffen om de mogelijke gevolgen van een BLEVE-scenario zoveel als mogelijk te beperken. Denk hierbij aan het minimaliseren van openingen en ruiten in de gevels aan de zijde van de risicobron, of overweeg hier een blinde zijde te hanteren. Meer mogelijke maatregelen zijn te vinden in de Maatregelenwiki van het RIVM: [Maatregelenwiki | Maatregelenwiki](#)

Advies m.b.t. externe veiligheid

Wij zijn verheugd om te zien dat een aantal eerder afgegeven adviezen op het gebied van externe veiligheid zijn overgenomen. Zo zijn de juiste risicobronnen op het gebied van externe veiligheid opgenomen in de inventarisatie. Wel vragen wij extra aandacht om de maatregelen tegen de gevolgen van een calamiteit bij deze risicobronnen nadrukkelijker in de conclusie van de paragraaf externe veiligheid naar voren te laten komen, en vragen wij aandacht voor de basis brandweezorg.

Externe Veiligheid

Op de conclusie van de paragraaf externe veiligheid wil ik de opmerking maken dat deze niet volledig is. De conclusie van deze paragraaf is:

"Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmeringen voor de realisatie van de beoogde ontwikkeling. Wel dient bij de verdere planuitwerking rekening gehouden te worden met de ligging op korte afstand van de N208."

Hieraan zou ik de volgende zin willen toevoegen:

Tevens zal ten behoeve van een calamiteit met gevaarlijke stoffen de luchtdichtheid van het gebouw geborgd moeten zijn, hiervoor moeten ventilatieopeningen afsluitbaar worden uitgevoerd en moet de mechanische ventilatie gemakkelijk centraal uitschakelbaar zijn.

Basis brandweezorg

Ten behoeve van de basis brandweezorg is het van belang dat het bouwwerk goed bereikbaar is voor de brandweer en dat de bluswatervoorzieningen op orde zijn.

Het is voor de brandweer niet zondermeer mogelijk om een inzet te kunnen doen bij een calamiteit. Dit komt doordat het bouwwerk maar eenzijdig bereikbaar is en de toegang tot het terrein via een openbare parkeerplaats is. Een nadere afstemming met de brandweer Kennemerland is van belang. Hierbij moeten afspraken over opstelplaatsen, wegbelasting en bochtstralen en keermogelijkheden gemaakt worden.

Voor nadere vragen en opmerkingen kunt u contact opnemen met de opstellers van dit advies.

Met vriendelijke groet,

██████████ (VRK/GGD, Leefomgeving)

██████████ (VRK/GGD, Leefomgeving)

████████████████████ (VRK/GGD GHOR)

██████████ (VRK/BR, Risicobeheersing)

Bezonningsstudie

Vlietweg 2 Santpoort Noord

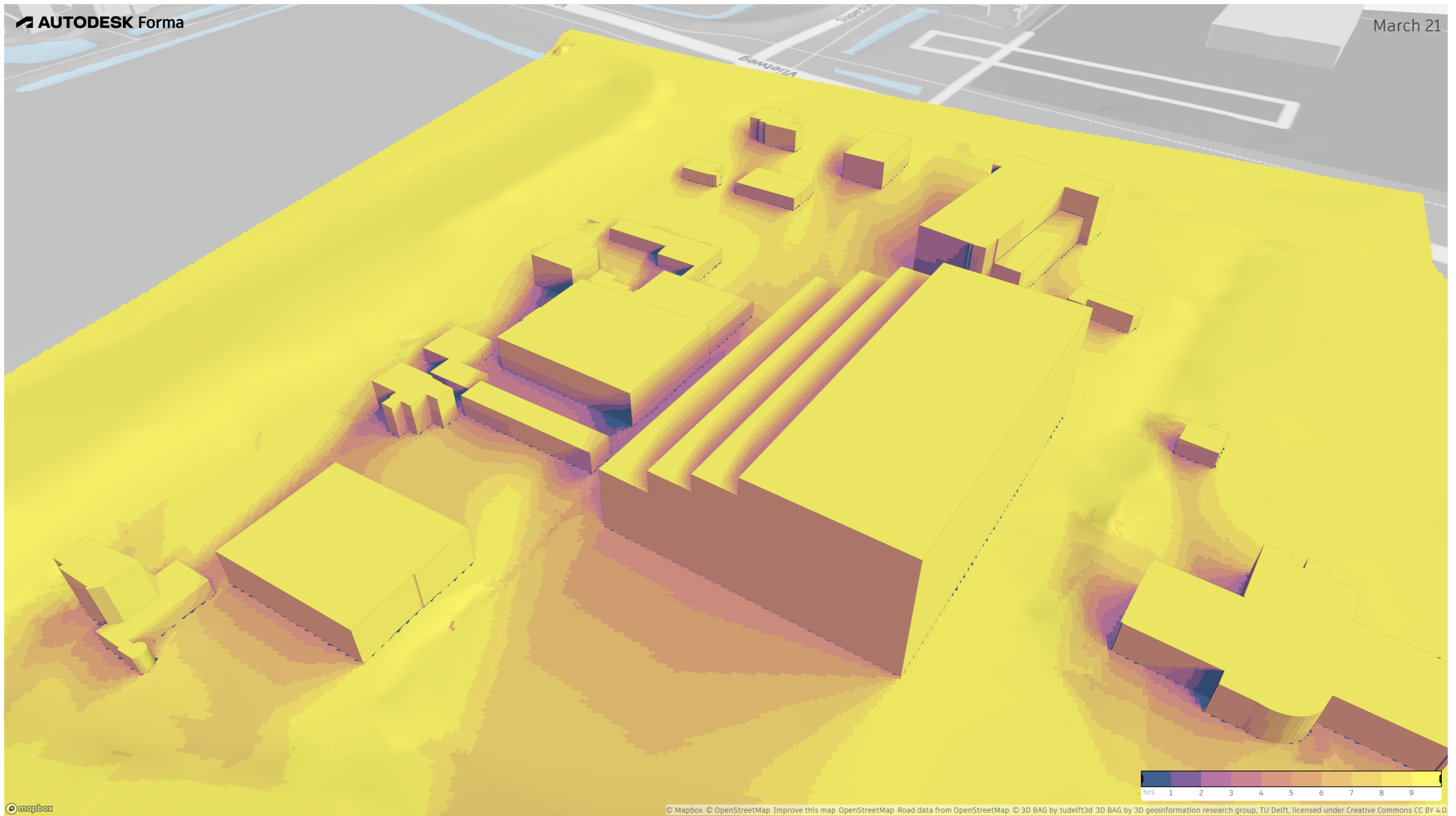
30-06-2023

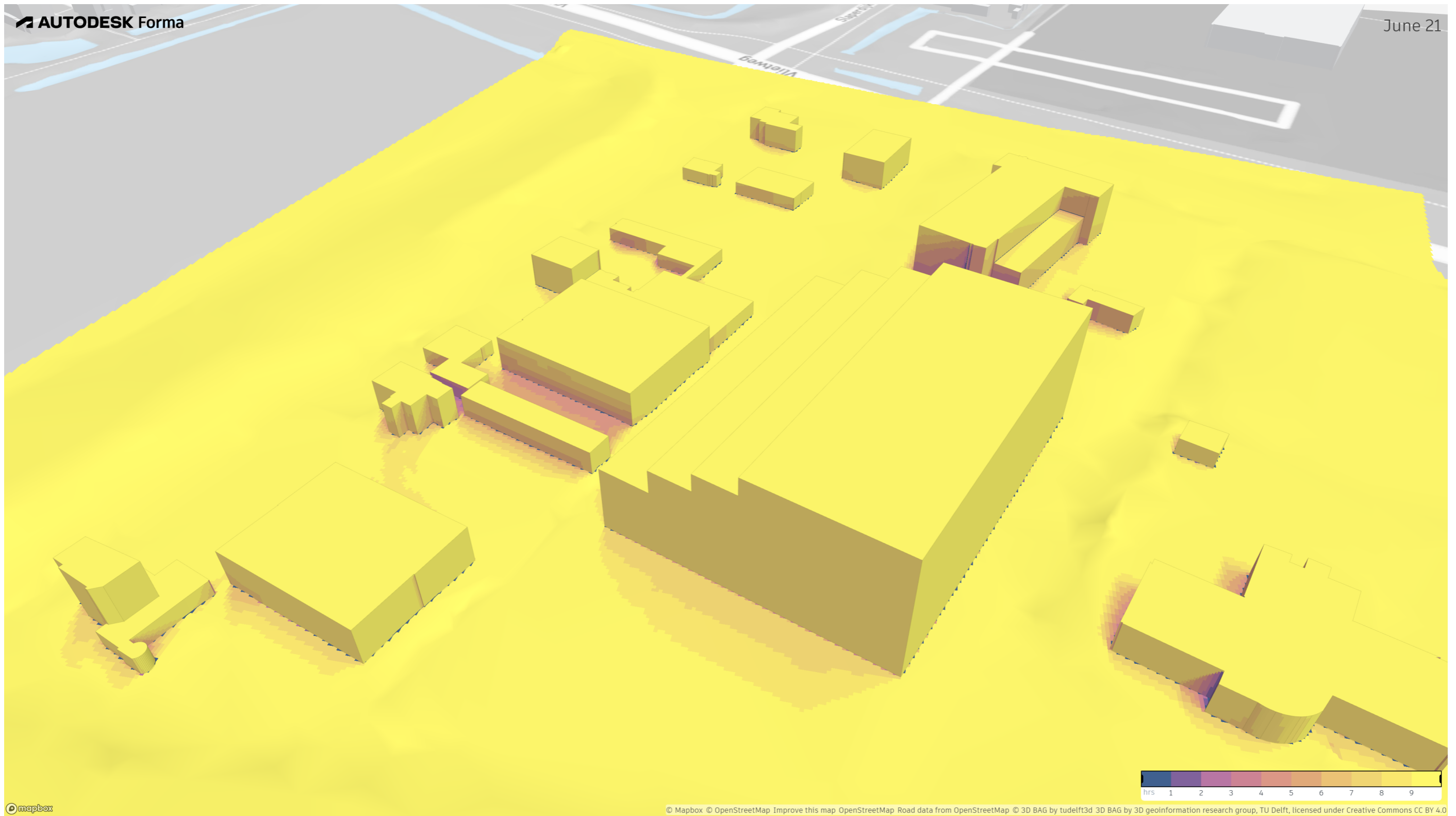


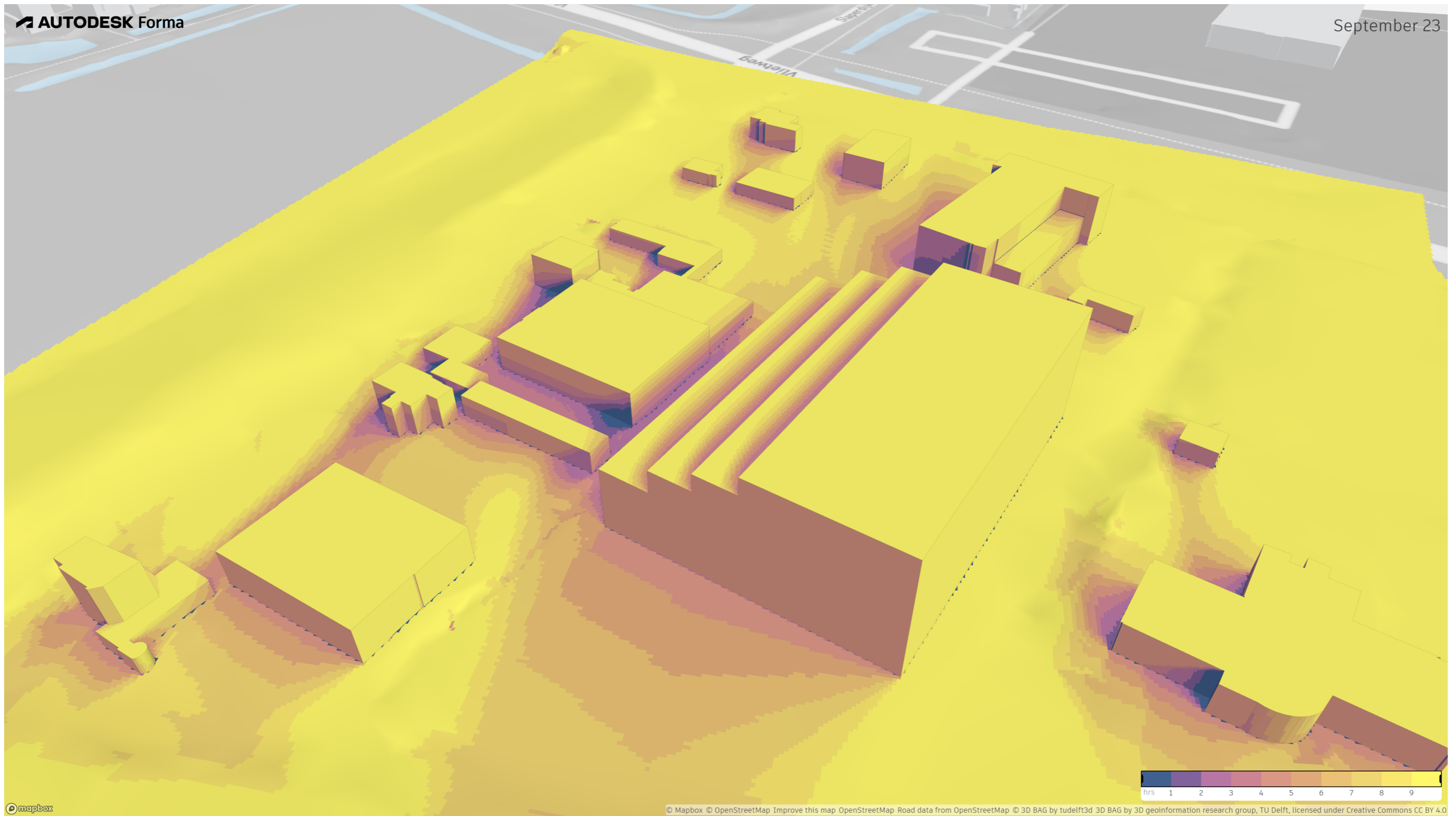
Inleiding

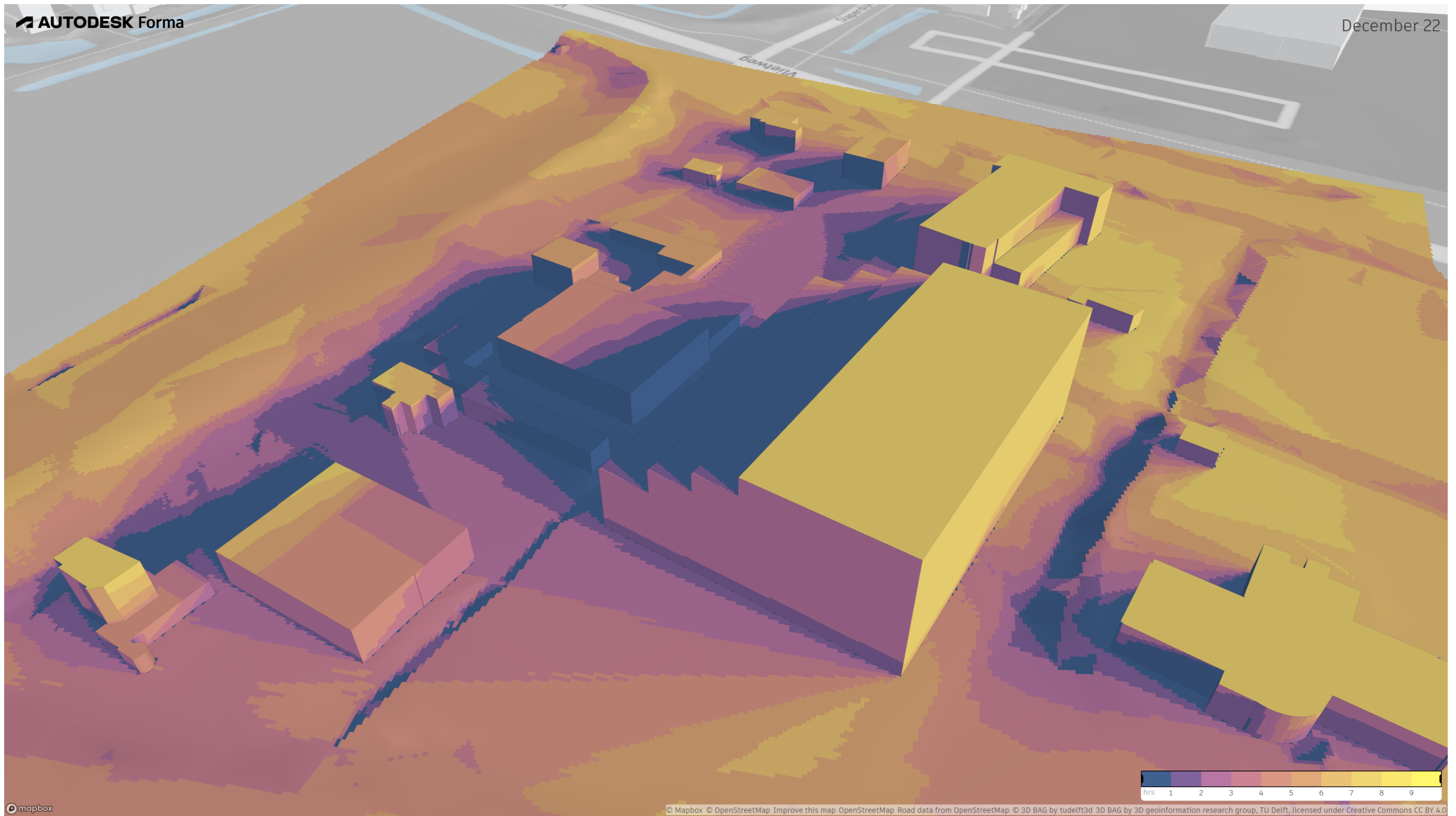
Voor het plan is een bezonningsstudie gemaakt. Op de volgende pagina's is voor vier momenten in het jaar het aantal zonuren weergegeven. Zoals te doen gebruikelijk zijn dit de langste dag van het jaar, de kortste dag van het jaar en de beide tussenliggende dagen. De bezonningsstudie is gemaakt op basis van de bebouwingsenveloppe waarbinnen zich het maximale bouwvolume bevindt dat is toegestaan in het bestemmingsplan.

We zien dat de invloed van de nieuwbouw op de bezonnings situatie van de bestaande bouw in het voor- en najaar beperkt is en in de zomer nihil. Het meeste invloed heeft de nieuwbouw in de wintersituatie, wanneer de zon relatief laag staat en kort schijnt.







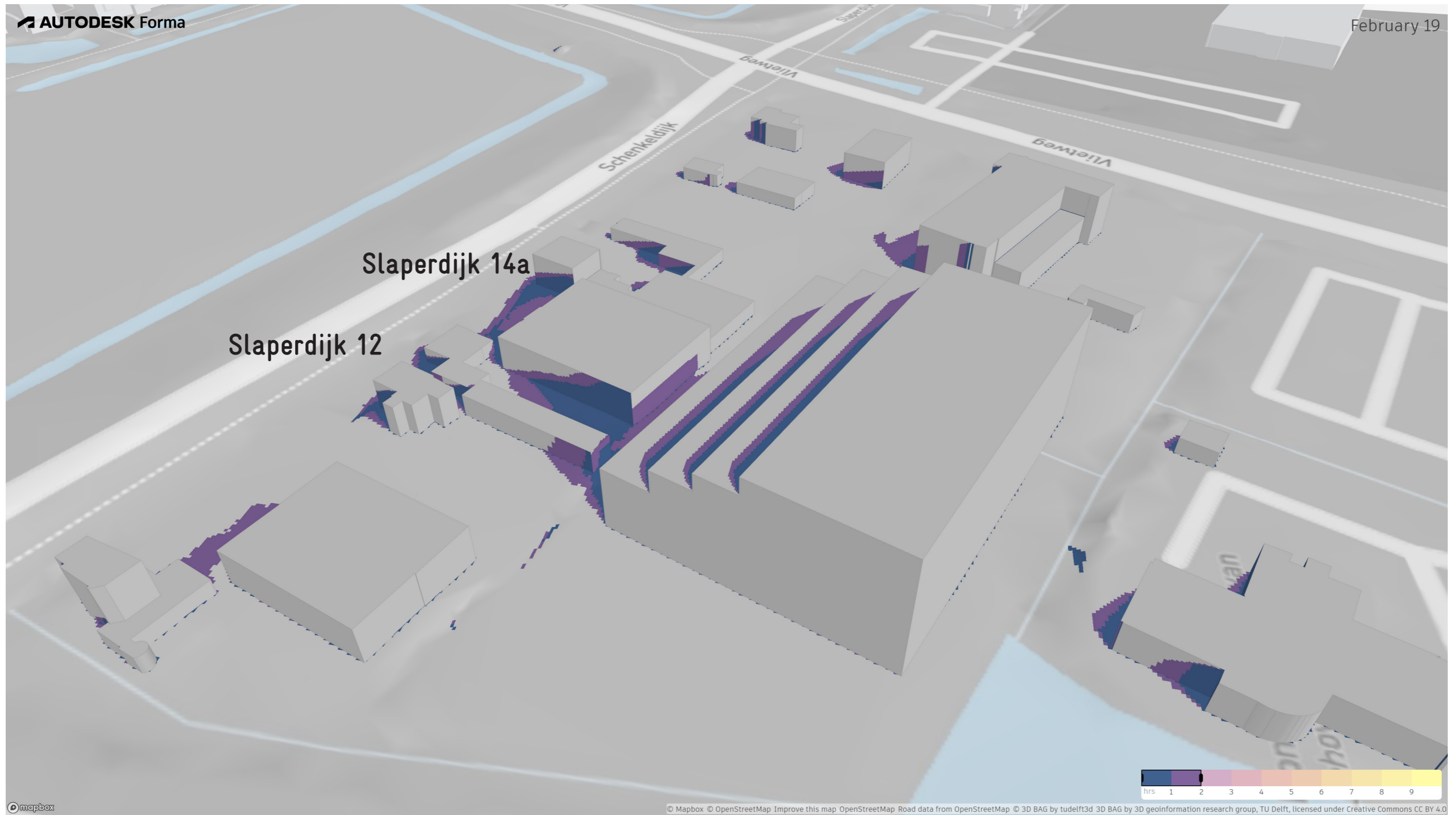


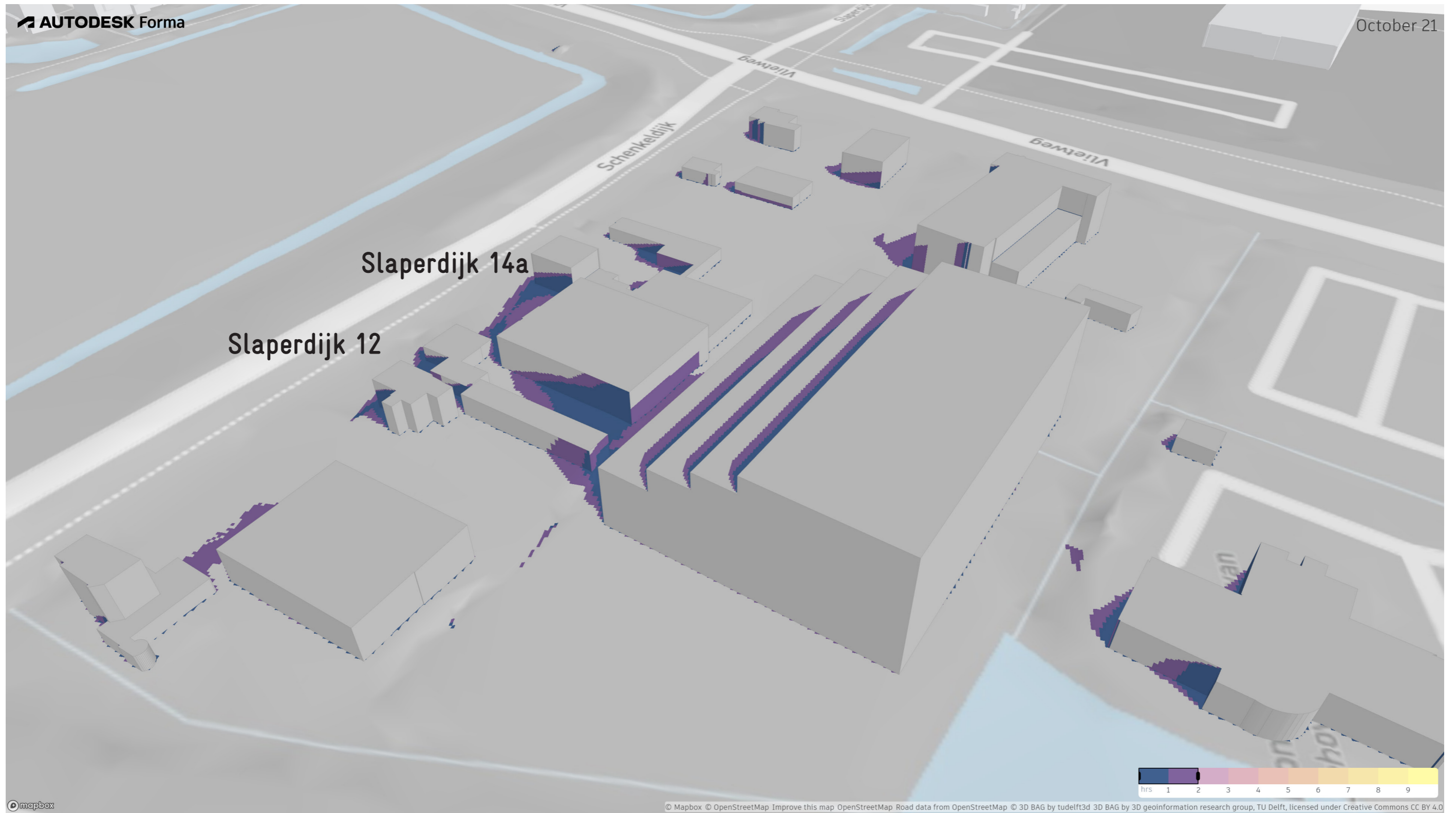
Analyse

Er is geen wet- en regelgeving voor bezonning. Sommige gemeentes hebben eigen beleid opgesteld hiervoor. Gemeentes die geen eigen beleid hebben voor bezonning maken over het algemeen gebruik van de zogenaamde 'lichte' TNO-norm. De gemeente Velsen heeft geen eigen regelgeving ten aanzien van bezonning en verwijst eveneens naar de TNO-norm.

In lijn daarmee is een analyse gemaakt op basis van deze 'lichte' TNO-norm. Deze norm eist voor voldoende bezonning in de woonkamer tenminste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) t.p.v. midden vensterbank binnenkant raam.

Voor de beide meest kritische dagen uit de beoordelingsperiode - 19 februari en 21 oktober - is inzichtelijk gemaakt welke vlakken en gevels gedurende de dag twee uur of minder zon ontvangt. Deze gebieden zijn in de afbeelding paars gekleurd. De overige gebieden ontvangen dus meer zon. In de periode van 8 maanden tussen deze beide dagen zal de invloed op de bezonning van het volume geringer zijn, aangezien de zon in de zomer hoger staat.





Conclusie

Uit deze analyse blijkt dat de delen van de omgeving die als gevolg van het plan op de maatgevende dagen minder dan twee uur zon per dag ontvangen, beperkt blijven tot:

- de achter- en zijgevel van de bedrijfsbebouwing aan de Slaperdijk 14a
- de achtergevel en het zuidelijkste deel van de zijgevel van de aanbouw van het woongebouw aan de Slaperdijk 12.

Daarmee is in de woonkamer sprake van tenminste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) t.p.v. midden vensterbank binnenkant raam.

Op basis hiervan is de conclusie gerechtvaardigd dat de bruikbaarheid van deze percelen niet onaanvaardbaar afneemt door veranderingen in de bezonnings situatie als gevolg van het plan.



Situatie foto achtergevel Slaperdijk 6, 12 en 14 a



ARCHITECTUUR
STEDENBOUW
ENGINEERING

Landgoed de Olmenhorst
Lisserweg 487d
2165 AS Lisserbroek

Vestiging Oost
Oude Kraan 72
6811 LL Arnhem

+31 (0)252 - 41 47 77
info@faro.nl | www.faro.nl

Notitie

betreft: Woningbouw Vlietweg 2 te Santpoort-Noord
Beoordeling windklimaat
datum: 11 juli 2023
referentie: KvdN/IKa/TvdE/O 16643-12-NO-001
van: MSc I.H. Kalverboer

1 Inleiding

Het voornemen bestaat een appartementencomplex te realiseren ter plaatse van de Vlietweg 2 te Santpoort-Noord. Aan de orde is de ontwikkeling van een appartementencomplex dat ruimte zal bieden aan maximaal 200 appartementen en gemeenschappelijke voorzieningen. De doelgroep van deze woningen betreft starters en overige jongeren tussen de 18 en 28 jaar. Tevens voorziet de beoogde ontwikkeling in parkeergelegenheid.

Het vigerende bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Velsbroek', dat op 14 juni 2012 door de gemeenteraad van gemeente Velsen is vastgesteld, voorziet niet in de beoogde ontwikkeling. Om de ontwikkeling planologisch juridisch mogelijk te maken zal een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld. Om een goed woon- en leefklimaat te borgen worden de gronden ter plaatse van de Slaperdijk 6 en 14 tevens meegenomen in het bestemmingplan. Dit vanwege het feit dat de activiteiten in de huidige situatie minder milieubelastend zijn dan hetgeen wat nu maximaal mogelijk is. Deze situatie zal middels het bestemmingsplan worden geborgd.

In voorliggende notitie wordt de impact van het plan op het aspect windhinder – op basis van expert judgement – nader beschouwd.

2 Beoordeling

Van windhinder is sprake als gedurende een te groot aantal uren per jaar een bepaalde windsnelheid wordt overschreden. Dit treedt net name op rond hoge gebouwen waar door interactie van de wind met het gebouw verhoogde windsnelheden optreden die het verblijf in de directe omgeving van deze gebouwen onaangenaam of zelfs gevaarlijk kunnen maken. In Nederland bestaat tot op heden geen wetgeving ter voorkoming van windhinder. Echter, voor een goede ruimtelijke ordening is het nodig dat het aspect windhinder wordt meegenomen in de afwegingen. Daarvoor is het in kaart brengen van mogelijke windhinder of windgevaar in de beoordeling noodzakelijk

De beoordeling van het windklimaat met betrekking tot windhinder en windgevaar is daarbij in Nederland vastgelegd in de norm NEN 8100. Hierin wordt aangegeven wanneer onderzoek

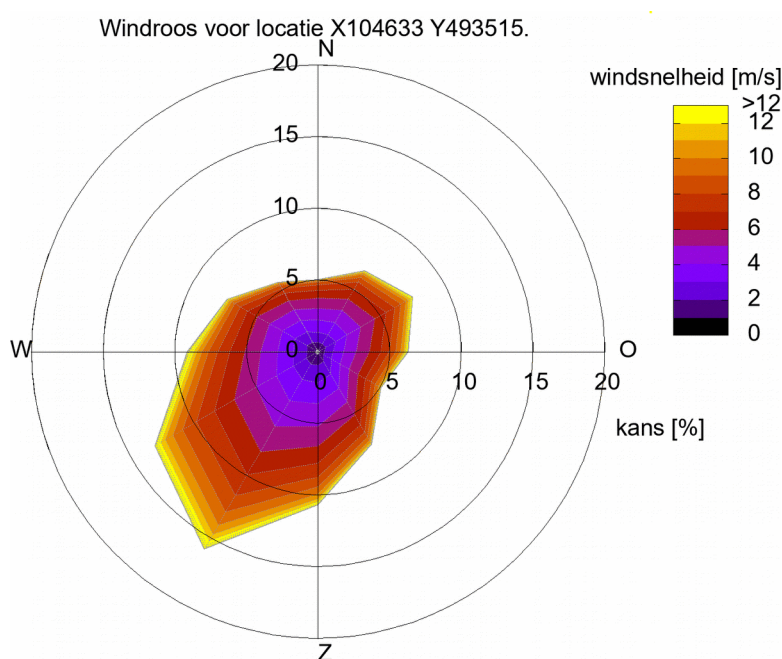
naar wind bij bouwwerken nodig is, hoe het onderzoek moet worden uitgevoerd, aan welke eisen moet worden getoetst en hoe rapportage moet plaatsvinden.

Afhankelijk van de activiteitenklasse wordt de waardering van het lokale windklimaat gekwalificeerd met 'goed', 'matig' of 'slecht'. Bij een goed windklimaat ondervindt men geen overmatige windhinder. In een situatie zonder overmatige windhinder heeft het merendeel van het publiek onder normale omstandigheden geen last van windhinder. Bij een matig windklimaat ervaart men af en toe overmatige windhinder. In een slecht windklimaat ervaart men regelmatig overmatige windhinder. In een dergelijke situatie heeft het merendeel van het publiek last van windhinder.

De norm stelt dat voor gebouwen hoger dan 30 meter windonderzoek noodzakelijk is. De geplande bebouwing betreft een relatief onbeschut gelegen gebouw. Voor dergelijke gebouwen, die lager zijn dan 30 meter, geldt dat het oordeel van een windhinderdeskundige is vereist voor de beslissing of een windklimaatonderzoek noodzakelijk is. Onderstaand wordt daarom een motivatie gegeven of een nader onderzoek noodzakelijk is.

In voorliggende situatie is geen sprake van hoogbouw, waarmee de effecten op de omgeving ten aanzien van windhinder relatief beperkt zijn. Het gebouw kent een opbouw waarbij de bouwmassa aan de zuid-zuidwestzijde van het plan het hoogst is (6 bouwlagen), aan de noordzijde, dicht bij de woningen, 3 bouwlagen.

Uit de windroos op de bouwlocatie op een hoogte van 60 m (zie figuur 2.1) blijkt dat de grootste kans op hogere windsnelheden te verwachten zijn uit zuidwestelijke richtingen. Deze richtingen zijn dan ook voor een groot deel bepalend voor het windklimaat op de locatie.



Door de beperkte bouwhoogte aan de noordzijde in combinatie met de windroos, zal de mate van hinder bij de noordelijke hoeken van het gebouw beperkt zijn. Door de afstand en de geplande begroeiing tussen het plan en de huidige bebouwing zal de invloed van het plan op het windklimaat bij de huidige bebouwing ten noorden van het plan nog verder afnemen.



f2.2 Indicatie van de gebieden met een mogelijk matig windklimaat voor doorlopen

Mogelijk zal bij de gebouwhoeken van de zuidgevel sprake zijn van een matig windklimaat. Dit zal echter sterk plaatselijk, en met name binnen het plangebied zelf aan de orde zijn (zie ook de indicatie in figuur 2.2). Gezien de beperkte bouwhoogte is nergens een slecht windklimaat voor doorlopen te verwachten. Ter plaatse van de entree en de gemeenschappelijke groene buitenruimte is naar alle verwachting sprake van een goed windklimaat.

Concluderend wordt de beoogde ontwikkeling wat de effecten op windhinder betreft, aanvaardbaar geacht en in dit geval het uitvoeren van een uitgebreid windhinderonderzoek daarom niet noodzakelijk geacht.

3 Conclusie

Nader onderzoek naar windhinder wordt niet noodzakelijk geacht. Naar alle verwachting zal geen sprake zijn van een slecht windklimaat ter plaatse van het plangebied en diens omgeving.

J. Katerboer

Zoetermeer,

(1.0)

Deze notitie bevat 3 pagina's.

Onderwerp: Bodemopbouw en risico's voor belendingen bij bouw appartementencomplex aan de Vlietweg 2 te Santpoort-Noord

Opdrachtgever: Wibaut

Onze referentie: 230455-M2/HH

Datum: 30-06-2023

Auteur: Hanne Hofmans (adviseur geohydrologie), Arjen Jonker (adviseur geotechniek)

Controle: Alexander Jongerius (teamleider advies)

1. INLEIDING

Voor de projectlocatie Vlietweg 2 in Santpoort-Noord heeft een ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegen dat de bouw van 200 woningen mogelijk maakt. Onze opdrachtgever heeft hierbij een plan ingediend voor de bouw van 194 woningen in de vorm van een U-vormig appartementencomplex. Vanuit de buurt is een reactie geweest op dit plan, waarin men aangeeft een risico te zien op schade aan hun woningen als gevolg van bouwwerkzaamheden op veengrond:

"Tot slot geldt dat ook de bodem ter plaatse van het bouwvlak niet geschikt wordt geacht door Belanghebbenden. Niet is gebleken dat er onderzoek is gedaan naar de geschiktheid van de bodem voor de bouw van een appartementencomplex van 6 verdiepingen en 21 meter hoog. De toelichting op het bestemmingsplan vermeldt alleen een verkennend bodemonderzoek naar bodemverontreiniging. De grond betreft laagveengrond. Als men gaat roeren in de grond, komt daar lucht bij, waardoor er inklinking plaats kan vinden. Belanghebbenden vrezen als gevolg daarvan voor schade aan hun woningen, omdat hun woningen op staal zijn gefundeerd."

In deze memo wordt de bodemopbouw van de projectlocatie beschreven en worden de geotechnische en geohydrologische risico's van de werkzaamheden voor de omliggende woningen op hoofdlijnen beschouwd.

2. WERKZAAMHEDEN

Voor de realisatie van het plan zijn diverse werkzaamheden nodig. Ten aanzien van geohydrologische en geotechnische beïnvloeding van de omliggende belendingen zijn specifiek werkzaamheden in de ondergrond relevant. Op basis van het plan voorzien wij de volgende werkzaamheden in de ondergrond:

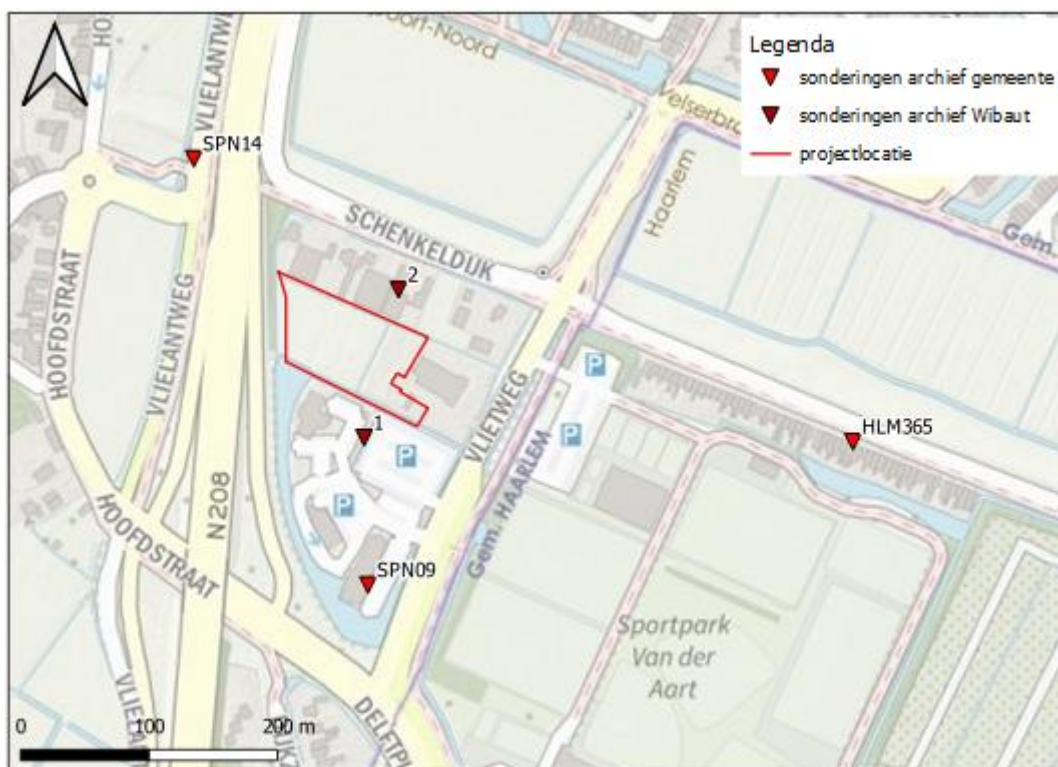
- ophogen maaiveld (in dit stadium is hier nog geen beslissing over genomen)
- dempen, graven en verbreden watergangen
- aanleg wadi
- aanleg droge berging met grondwal
- aanleg fundering nieuwbouw
- aanleg riolering, kabels en leidingen

Er zijn geen "grote" ondergrondse werkzaamheden zoals de bouw van kelders voorzien.

3. BODEMOPBOUW EN GRONDWATERSTANDEN

3.1 Bodemopbouw

Uit ons archief en uit het archief van de gemeente zijn sondeergegevens op en rondom de projectlocatie geraadpleegd om de bodemopbouw in kaart te brengen. Op de projectlocatie zijn boringen tot maximaal 2 m minus maaiveld uitgevoerd ten behoeve van het verkennend bodemonderzoek. De situatietekening en ligging van de geraadpleegde sonderingen zijn weergegeven in Figuur 1. Enkele representatieve sondeergrafieken zijn weergegeven in de bijlage.



Figuur 1: Projectlocatie en ligging geraadpleegde sonderingen

Volgens AHN is de huidige maaiveldhoogte ca. NAP -0,3 m. Op basis van de geraadpleegde sonderingen rondom de projectlocatie is een realistische inschatting te maken van de bodemopbouw op de projectlocatie. Direct onder het maaiveld is een (kleiige) veenlaag van maximaal 2,5 m dik te verwachten tot ca. NAP -2,0 à NAP -2,5 m. Hieronder zal een siltig zandpakket aanwezig zijn en vanaf ca. NAP -10 à -12 m is een vastgepakt zandpakket aanwezig.

3.2 Oppervlaktewater

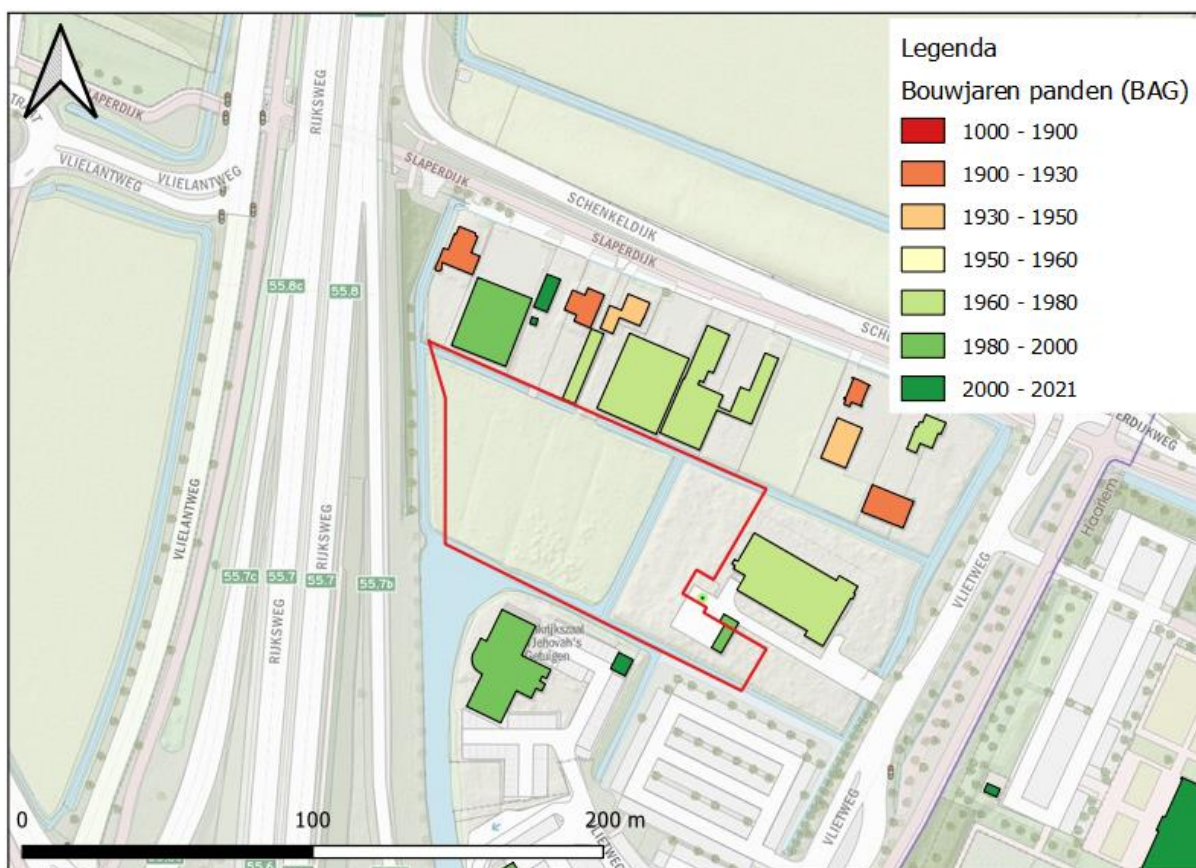
De projectlocatie wordt in de huidige situatie aan vier zijden omsloten door watergangen waarin het waterpeil door het Hoogheemraadschap van Rijnland wordt beheerst op ca. NAP -0,6 m. Volgens de legger van Rijnland is de waterdiepte aan de noordzijde 0,35 m en aan de west-, oost- en zuidzijde 0,5 m. Dit komt overeen met een bodemdiepte van ca. NAP -0,95 m en NAP -1,1 m.

3.3 Grondwaterstand

Verwacht wordt dat de grondwaterstand met name wordt bepaald door het oppervlaktewaterpeil. Dit wordt bevestigd door de aangetroffen grondwaterstanden tijdens het verkennend bodemonderzoek. We gaan uit van een grondwaterstand rond NAP -0,6 m.

4. BESTAANDE BEBOUWING

In Figuur 2 zijn de bouwjaren van de omliggende panden aangegeven. Aan de noordzijde van de projectlocatie, aan de Slaperdijk, staan enkele woningen gefundeerd op staal (blijkt uit reactie buurt). Aan de oostzijde ligt een pand (KPN) dat gezien het bouwjaar naar verwachting op palen is gefundeerd.



Figuur 2: Bouwjaren panden nabij projectlocatie

5. EFFECTEN BOUWWERKZAAMHEDEN OP BELENDINGEN

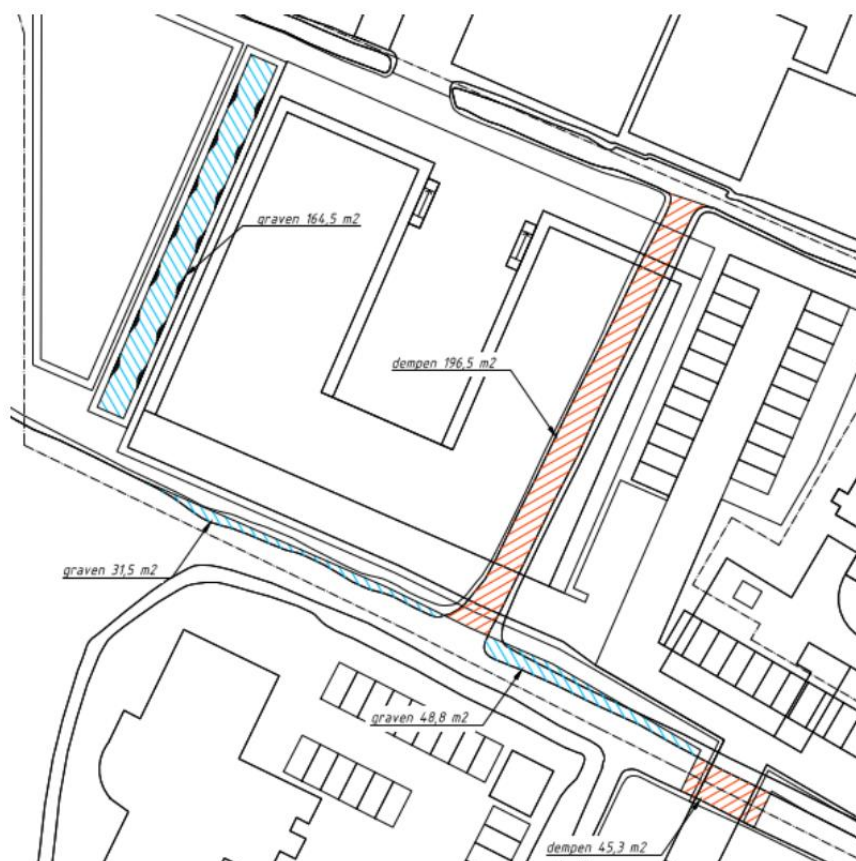
5.1 Ophogen projectgebied

Het ophogen van het projectgebied leidt tot zettingen in de onderliggende veenlaag. Als gevolg van spanningspreiding kunnen in een zone van enkele meters rondom de ophoging eveneens beperkte zettingen optreden (welke een fractie zijn van de zettingen onder de ophoging). Het ophogen heeft naar verwachting geen invloed op de veenlaag onder de percelen aan de Slaperdijk.

Door het uitvoeren van een zettingsanalyse kan de grootte van de te verwachte zettingen worden gekwantificeerd. Daarnaast kan een geotechnisch adviseur aan de hand van de resultaten beoordelen of sprake is van een risico op het wegpersen van de veenlaaglaag (de watergang in). Dit risico is te beheersen door de ophoging gefaseerd aan te brengen.

5.2 Dempen, graven en verbreden watergangen en aanleg wadi en droge berging

Door MUG ingenieursbureau is een memo opgesteld over de waterhuishouding na uitvoering van de werkzaamheden. De te dempen, te graven en te verbreden watergangen zijn in Figuur 3 weergegeven (Bron: MUG). De wadi wordt aangelegd binnen de u-vorm van het appartementencomplex.



Figuur 3: Te dempen watergangen (rood) en te verbreden watergangen (blauw). Bron: MUG)

Het dempen, graven en verbreden van de watergangen zal geen effect hebben op de grondwaterstand ter plaatse van de op staal gefundeerde woningen aan de noordzijde. De tussenliggende watergang met peilbeheer blijft bestaan waardoor het grondwaterpeil en grondwaterstromingsrichting niet zal veranderen door het dempen en verbreden van de watergangen. Hetzelfde geldt voor de aanleg van de droge berging en wadi.

Door het dempen van de watergang kan in theorie een verandering van het grondwaterpeil en grondwaterstromingsrichting ter plaatse van het KPN gebouw plaatsvinden. Op basis van onze ervaring verwachten wij dat deze verandering beperkt en acceptabel zal zijn.

5.3 Fundering nieuwbouw

Op basis van de omvang van het appartementencomplex en de bodemopbouw dient rekening te worden gehouden met het toepassen van een fundering op palen tot in de draagkrachtige zandlaag. Gezien de korte afstand tot de belendingen verwachten wij dat een trillingsarm paalsysteem zal worden toegepast om te hoge trillingen bij de belendingen te voorkomen.

5.4 Bemalingswerkzaamheden

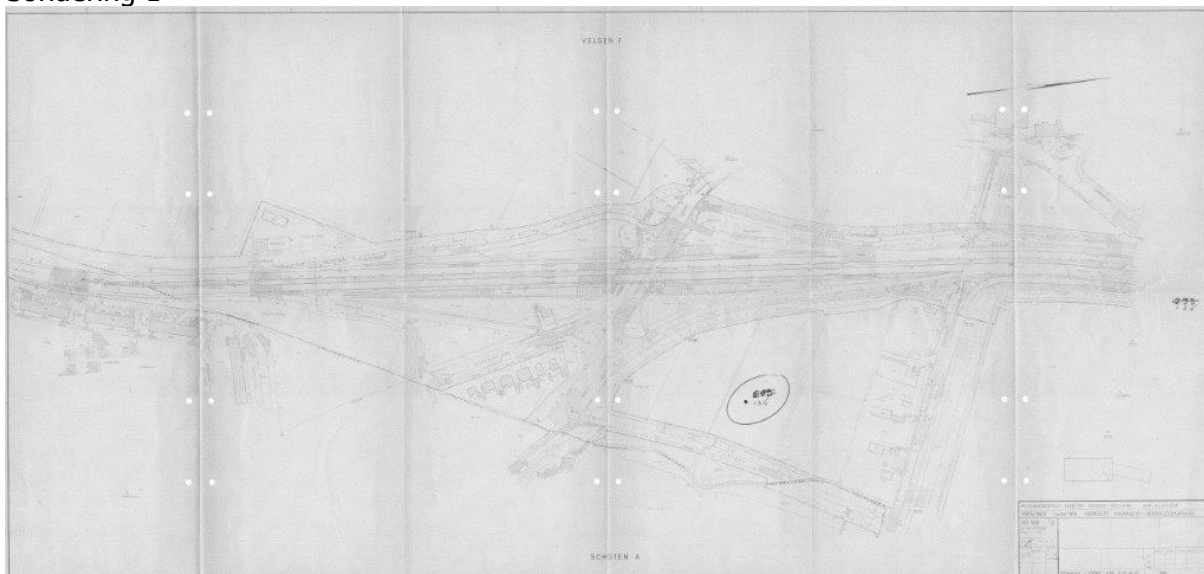
Tijdelijke verlagingen van de grondwaterstand kunnen leiden tot het optreden van zettingen in samendrukbare bodemlagen (met name klei en veen). Voor de aanleg van riolering, kabels en leidingen en funderingspoeren/stroken is mogelijk een bemaling benodigd. Of dit leidt tot een risico op schade aan de woningen aan de Slaperdijk, is onder andere afhankelijk van de duur en grote van de benodigde grondwaterstandsverlaging. Dit risico dient daarom te worden beschouwd in een bemalingsadvies (tevens noodzakelijk voor de aanvraag van de melding of vergunning in het kader van de Waterwet). Indien noodzakelijk kunnen compenserende maatregelen (bijvoorbeeld retourbemaling) worden ingezet om zettingen en schade aan belendingen te voorkomen.

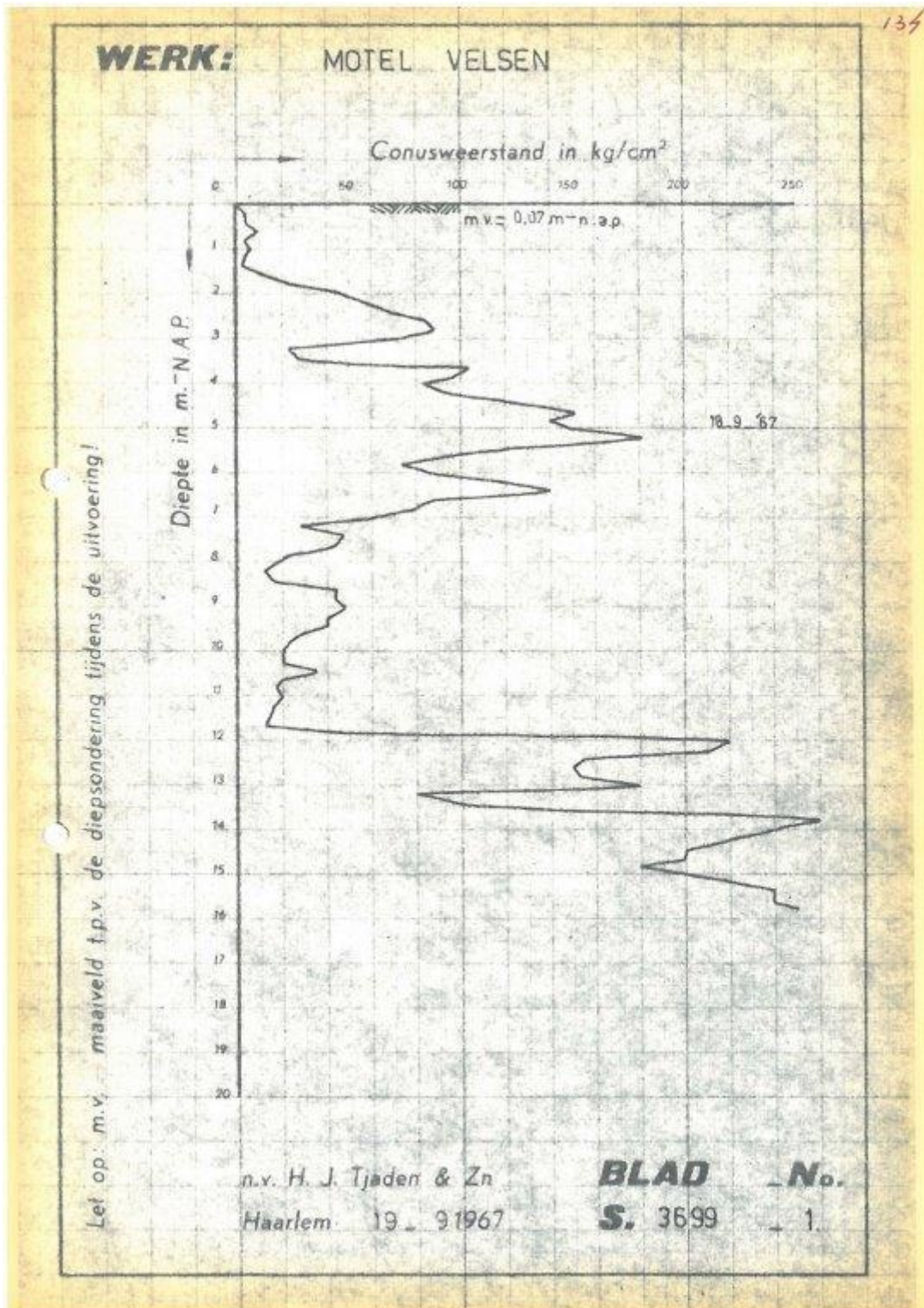
6. CONCLUSIE

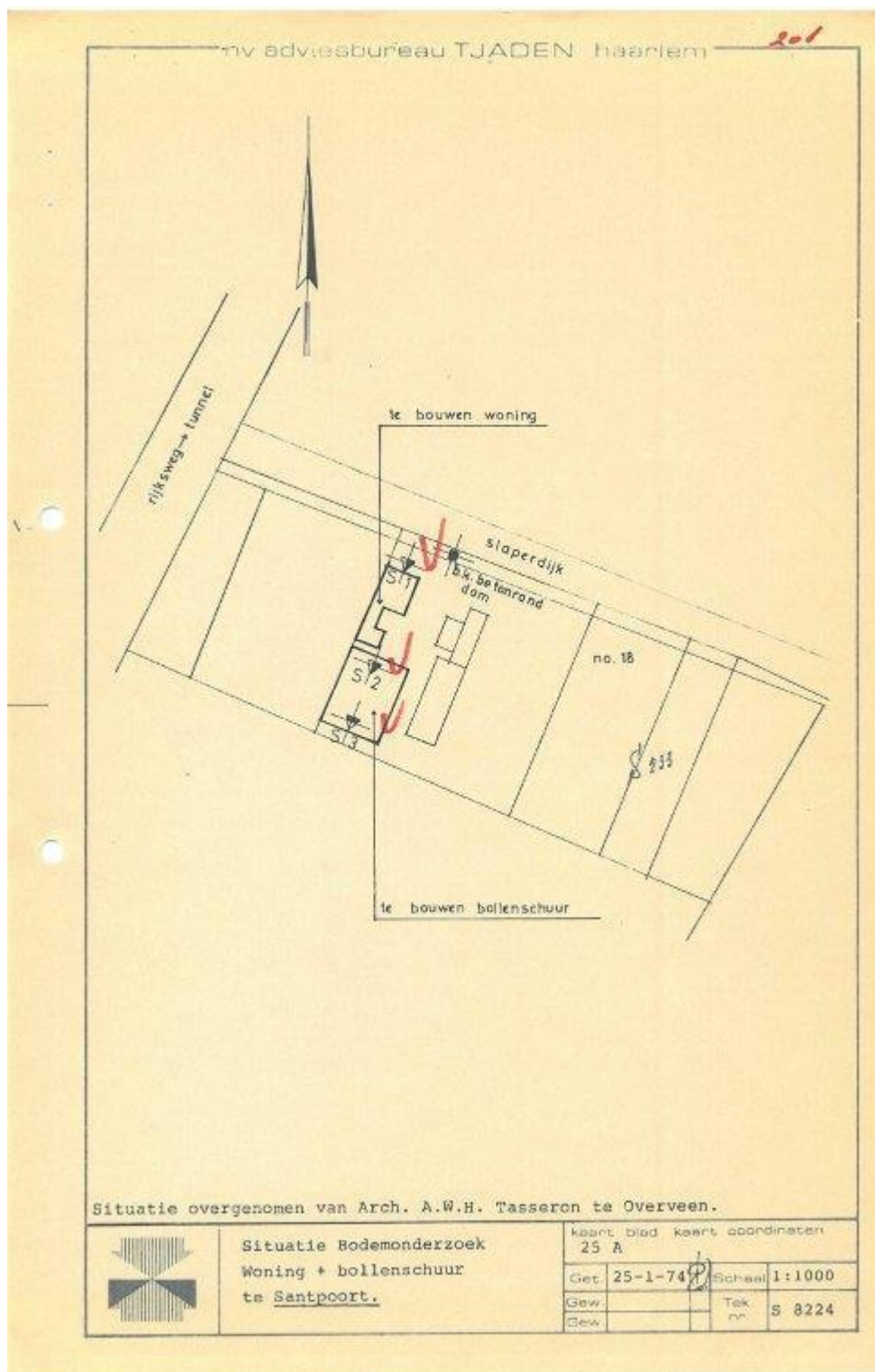
Op de projectlocatie komt direct onder het maaiveld een circa 2,5 m dikke laag klei en veen voor. Om het plan te kunnen realiseren dienen diverse werkzaamheden te worden uitgevoerd die kunnen leiden tot zettingen in de klei- en veenlaag en veranderingen in de grondwaterstand. Maar de omvang van de werkzaamheden is beperkt (diepe graaf- en bemalingswerkzaamheden voor de bouw van ondergrondse kelders zijn niet voorzien). In dit stadium zien wij dan ook geen onbeheersbare risico's voor de woningen aan de Slaperdijk. Een voorwaarde is dat de risico's en eventuele beheersmaatregelen worden uitgewerkt zodra het definitief ontwerp (nieuwbouw, riolering, et cetera) gereed is.

Bijlage : Sondeergrafieken
ons kenmerk : 230455/HH

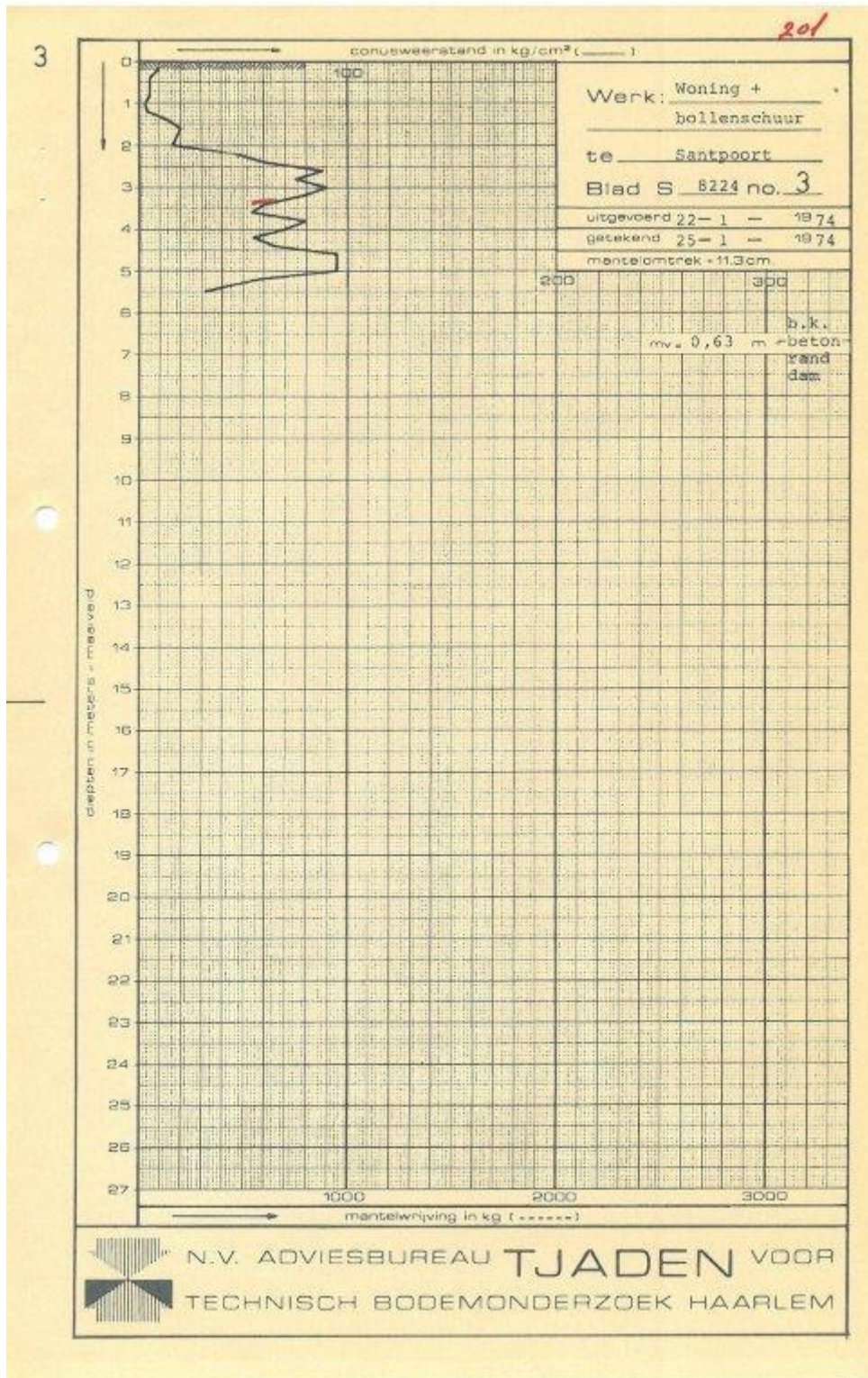
Sondering 1



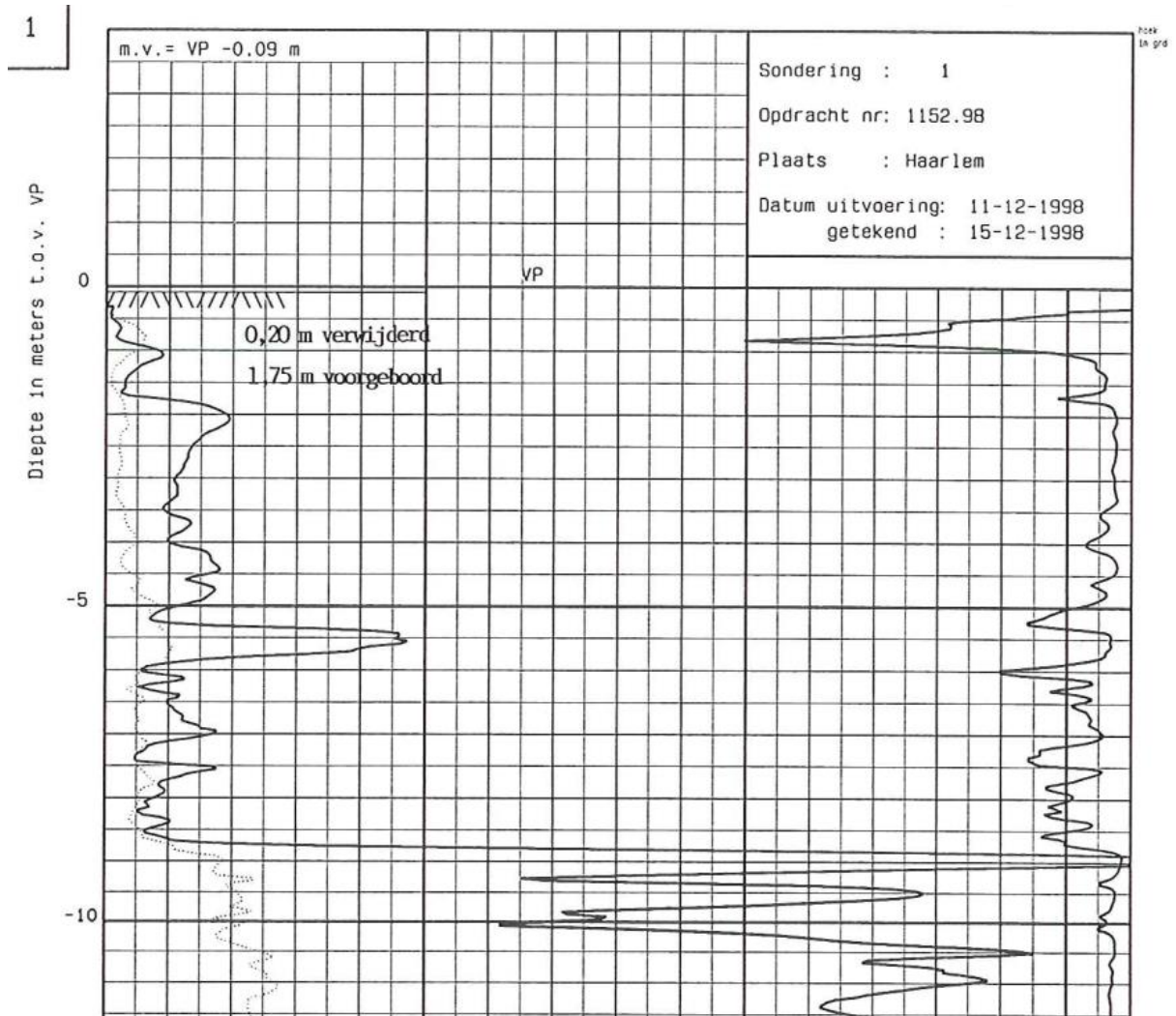




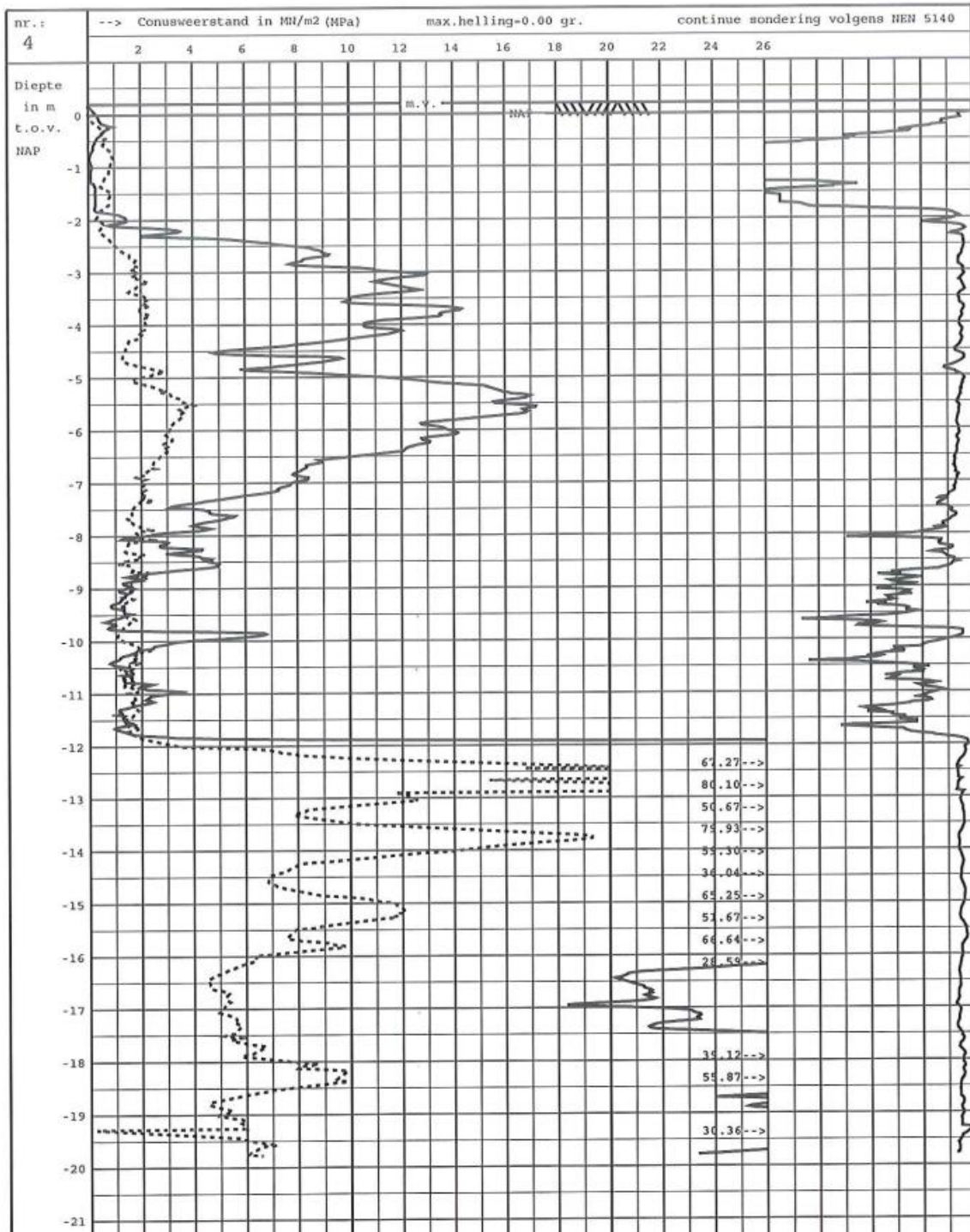
Sondering 2



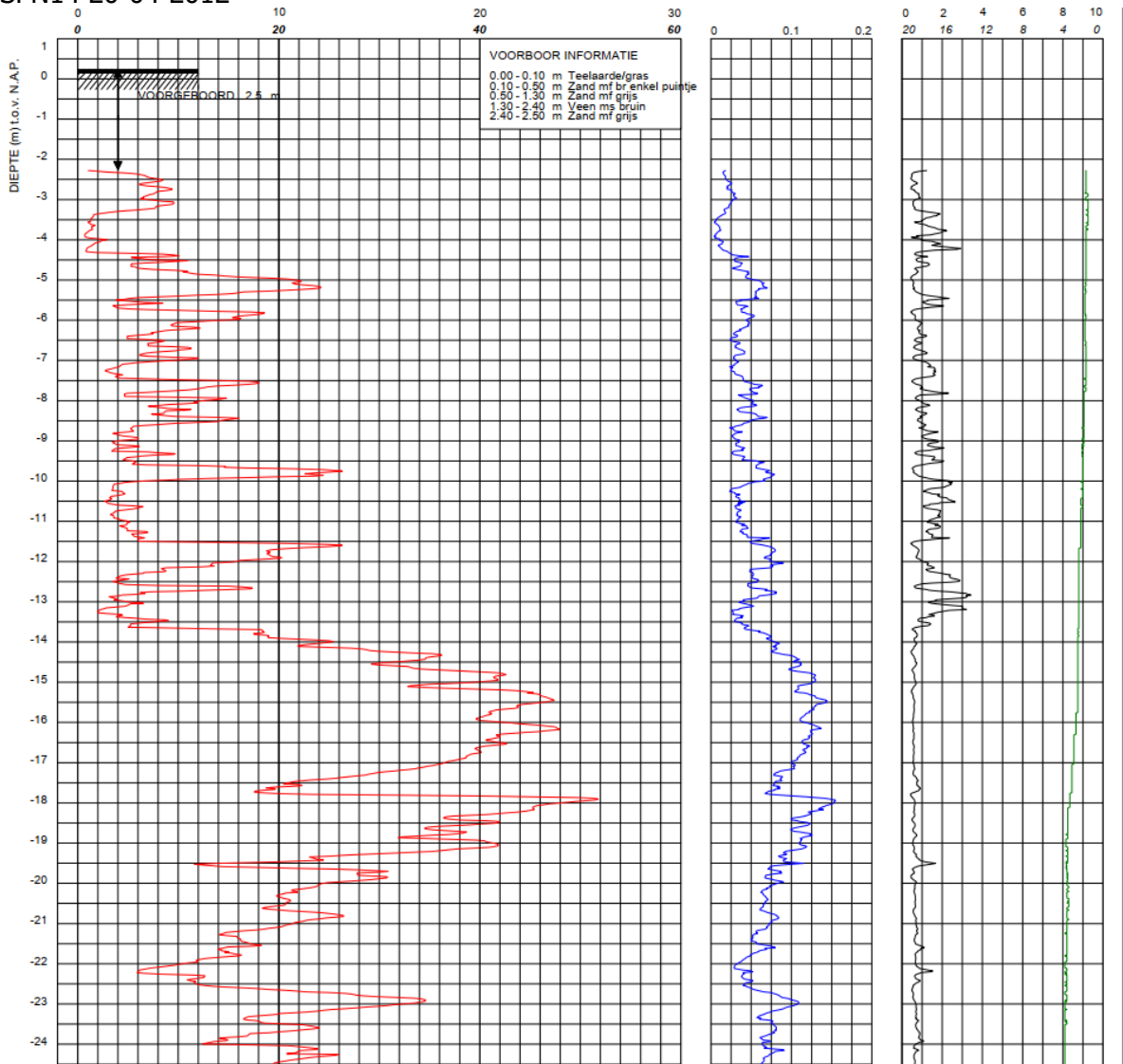
HLM365



SPN09 15-12-2010



SPN14 20-04-2012



Mobiliteitsplan Project 1828 Santpoort Noord



Opdrachtgever	1828 BV
Titel rapport	Mobiliteitsplan project 1828 Santpoort Noord
Kenmerk	015367.20230629.R1.03
Datum publicatie	5 juli 2023
Projectleider Goudappel	Tjitte Prins
Status	Definitief

© Copyright Goudappel BV 5-7-23

Inhoudsopgave

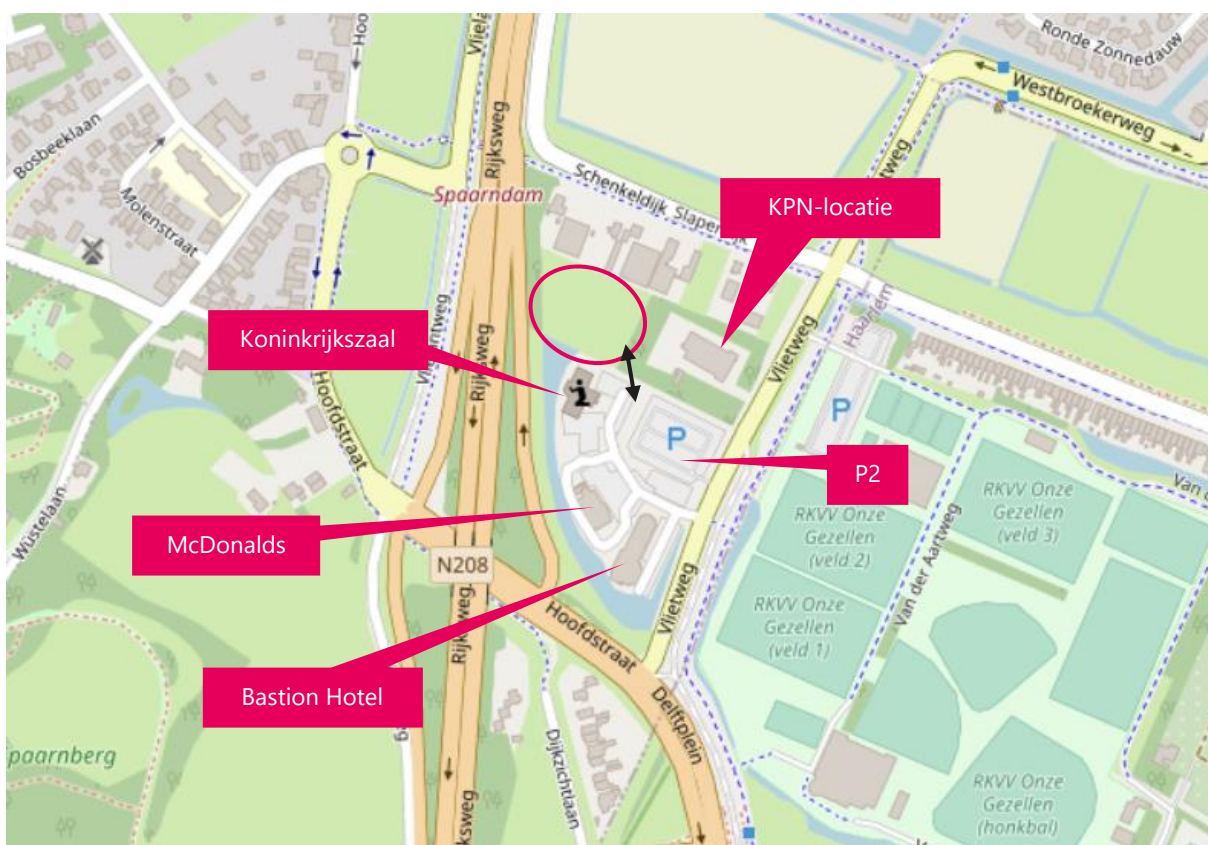
1. Inleiding	1
1.1 Het plan 1828 Santpoort Noord	1
1.2 Beschrijving omgeving	3
1.3 Doel mobiliteitsplan	6
2. Parkeerbeleid	7
3. Bepalen parkeerbehoefte	9
3.1 Parkeerbehoefte – auto	9
3.2 Parkeerbehoefte - fiets	12
4. Verkeersgeneratie en ontsluiting	14
4.1 De verkeersgeneratie van het plan	14
4.2 Ontsluiting	15

1. Inleiding

Dit rapport bevat een mobiliteitsplan voor de ontwikkeling van een woonlocatie voor jongeren aan de Vlietweg in Santpoort Noord. Deze inleiding schetst de achtergrond van deze ontwikkeling en de ligging van het plangebied in haar omgeving. Daarnaast is de huidige parkeersituatie beschreven en het doel van dit mobiliteitsplan nader toegelicht (paragraaf 1.3).

1.1 Het plan 1828 Santpoort Noord

1828 BV ontwikkelt woonlocaties voor jongeren: de doelgroep van 18 tot 28 jaar. Het plan is om voor deze doelgroep woonruimte te creëren aan de Vlietweg in Santpoort Noord, gemeente Velsen.



Figuur 1.1: Locatie van het plan 1828 (omcirkeld)

Het plan 1828 bevat 200 appartementen als volgt verdeeld:

type	omvang m ² gbo	aantal
type A appartementen	24,2	171
type C appartementen	48,8	29
totaal		200

Tabel 1.1: Programma Plan 1828 Santpoort Noord

Het voornemen is het plangebied te ontsluiten via de bestaande parkeerplaats P2 en gebruik te maken van de bestaande aansluiting op de Vlietweg, zie figuur 1.1. Deze keuze heeft een aantal voordelen, zoals het feit dat het plan naar het zuiden gericht is en er geen extra ontsluiting/oversteek op/van de Vlietweg plaats hoeft te vinden. Tevens biedt dit de mogelijkheid om de bebouwing in zuidelijke richting te verplaatsen, conform de verzoeken van omwonenden. Ten noorden van het plangebied liggen bedrijfshallen met woningen aan de Slaperdijk.



Figuur 1.2: Aansluiting van P2 op de Vlietweg (boven) en de nabij gelegen aansluiting van het Bastion Hotel en MacDonalds (onder)

Ten oosten van het gebouw zijn 29 tot 31 parkeerplaatsen ontworpen¹ en fietsenstallingen met plaats voor 238 fietsen en 20 scooters. In dit rapport wordt nader ingezoomd op de parkeerbehoefte van het plan.



Figuur 1.3: Ontwerp van het plan 1828

1.2 Beschrijving omgeving

Het plan 1828 ligt bij de Vlietweg, achter een KPN-locatie. In de directe omgeving zijn meerdere functies gevestigd:

- McDonalds met een McDrive.
- Bastion-hotel.
- Koninkrijkszaal van de Jehova's getuige.
- Parkeerplaats P2 met 128 parkeerplaatsen.

¹ Dit aantal hangt af hoeveel trafo's er bij het gebouw dienen te komen: bij één trafo kunnen hier 31 pp worden gerealiseerd, bij twee trafo's is dit 29. In dit rapport wordt zekerheidshalve uitgegaan van de realisatie van 29 parkeerplaatsen.



Figuur 1.4: De huidige aantakking van de parkeerplaats P2 op de Vlietweg

Parkeeronderzoek P2

Het parkeerterrein P2 heeft momenteel 128 parkeerplaatsen en draagt het teken van McDonalds, maar de locatie wordt nauwelijks door klanten van deze keten gebruikt. Op P2 is een fysieke hoogtebeperking opgenomen om te voorkomen dat het wordt gebruikt als vrachtwagen parkeerplaats.

P2 heeft een overloopfunctie voor de sportvelden aan de overzijde van de Vlietweg: als de parkeerplaatsen bij de sportvelden vol zijn, wordt P2 gebruikt. Om zicht te krijgen op het daadwerkelijk gebruik van de parkeerplaats P2 zijn een parkeeronderzoek gehouden:

- Op twee weekenden in september 2021. Dit waren weekenden waarin de sportvelden volop werden gebruikt.
- Op diverse dagen en tijdstippen in de periode 5 - 10 april en 10 - 15 mei 2022.

De resultaten van het parkeeronderzoek zijn weergegeven in de tabel 1.2 op de volgende pagina.

moment	bezet	onbezet	bezettingsgraad
Zaterdag 11 sept. 2021, 10.00 uur	35	93	27%
Zaterdag 11 sept. 2021, 15.00 uur	20	108	16%
Zondag 12 sept. 2021, 10.00 uur	3	125	2%
Zaterdag 18 sept. 2021, 10.00 uur	20	108	16%
Zaterdag 18 sept. 2021, 15.00 uur	32	96	25%
Zondag 19 sept. 2021, 10.00 uur	14	114	11%
Dinsdag 5 april 2022, 12.00 uur	1	127	1%
Woensdag 6 april 2022, 16.00 uur	2	126	2%
Woensdag 6 april 2022, 17.00 uur	3	125	2%
Woensdag 6 april 2022, 18.00 uur	4	124	3%
Woensdag 6 april 2022, 19.00 uur	12	116	9%
Woensdag 6 april 2022, 20.00 uur	17	111	13%
Woensdag 6 april 2022, 21.00 uur	17	111	13%
Zaterdag 9 april, 2022, 10.30 uur	8	120	6%
Zaterdag 9 april 2022, 12.30 uur	9	119	15%
Zaterdag 9 april 2022, 14.30 uur	24	104	19%
Zondag 10 april 2022, 10.30 uur	7	121	5%
Zondag 10 april 2022, 12.30 uur	9	119	7%
Zondag 10 april 2022, 14.30 uur	17	111	13%
Zondag 10 april 2022, 20.30 uur	6	122	5%
Dinsdag 10 mei 2022, 12.00 uur	0	128	0%
Woensdag 11 mei 2022, 16.00 uur	3	125	2%
Woensdag 11 mei 2022, 17.00 uur	9	119	7%
Woensdag 11 mei 2022, 18.00 uur	6	122	5%
Woensdag 11 mei 2022, 19.00 uur	8	120	6%
Woensdag 11 mei 2022, 20.00 uur	9	118	7%
Woensdag 11 mei 2022, 21.00 uur	18	110	14%
Zaterdag 14 mei 2022, 10.30 uur	9	119	7%
Zaterdag 14 mei 2022, 12.30 uur	19	109	15%
Zaterdag 14 mei 2022, 14.30 uur	21	107	9%
Zondag 15 mei 2022, 10.30 uur	11	117	9%
Zondag 15 mei 2022, 12.30 uur	17	111	13%
Zondag 15 mei 2022, 14.30 uur	9	119	17%
Zondag 15 mei 2022, 20.30 uur	5	123	4%

Tabel 1.2: Resultaten parkeeronderzoek september 2021 en mei 2022

De hoogste totale bezetting van de openbare parkeerplaats P2 was op zaterdag 11 september 2021 - 10 uur met 35 plaatsen in gebruik. De bezettingsgraad was toen 27%. Er zijn dan nog 93 plaatsen vrij. Uitgaande van een bezettingsgraad van 85% is er dan een **restcapaciteit van 73 plaatsen**. Op alle andere momenten is de restcapaciteit hoger.

1.3 Doel mobiliteitsplan

Doel van dit mobiliteitsplan is om te komen tot een passende parkeeroplossing (auto en fiets) voor het project 1828 Santpoort Noord. Deze oplossing dient te voldoen aan de volgende doelstellingen:

- Het parkeeraanbod dient passend te zijn bij de parkeerbehoefte van de verschillende functies in het project.
- Er dient geen parkeeroverlast op te treden voor de omgeving.
- Er wordt geen overmaat aan parkeerplaatsen gerealiseerd, want dit geeft extra kosten en een overmaat aan verhard oppervlakte.

2. Parkeerbeleid

Dit hoofdstuk beschrijft het parkeerbeleid dat gemeente Velsen hanteert. Dit gaat over de parkeernormen, aanwezigheidspercentages ter berekening van dubbelgebruik van parkeerplaatsen en de regels voor toepassing van deelmobiliteit.

Parkeernormen

De gemeente Velsen heeft haar parkeerbeleid vastgelegd in de Nota Parkeernormen 2022. Met haar beleid sluit de gemeente aan bij de kencijfers parkeren van het CROW en heeft deze vertaald naar de lokale situatie. Het plangebied ligt in 'Schil centrum'.

In de nota Parkeernormenbeleid heeft de gemeente de volgende normen opgenomen voor gestapelde woningen:

categorie	P-norm	bewoners	bezoekers	fietsparkeren
Koop, klein (< 65 m2 bvo)	1,0	0,7	0,3	2
huur vrije sector	1,2	0,9	0,3	3
sociale huur	0,8	0,5	0,3	2
kamerverhuur zelfstandig	0,5	0,3	0,2	1

Tabel 2.1: Parkeernormen gemeente Velsen voor gestapelde woningen (voor fietsen is sprake van kentallen)

Opvallend is dat in het beleid van de gemeente er geen onderscheid is naar grootte voor de huurappartementen vrije sector, maar wel bij de koopappartementen. In dit project vallen de 29 grotere appartementen (48,8 m² gbo) formeel onder 'huur vrije sector', maar de oppervlakte is nogal wat kleiner dan de grenswaarde van de kleine koopappartementen, waarvoor een lagere parkeernorm geldt. Zekerheidshalve wordt uitgegaan van 'huur vrije sector'.

Voor de 166 eenkamerappartementen (type A) wordt daarom de norm toegepast van 'kamerverhuur zelfstandig', mede omdat bij de doelgroep (eenpersoonshuishoudens, 18 tot 28 jarigen) sprake is van een lager autobezit dan gemiddeld².

Voor wonen wordt in de Nota Parkeerbeleid 100 meter als een maximaal acceptabele loopafstand gehanteerd naar de parkeerplaats. Voor bezoekers geldt een loopafstand van 100-250 meter.

² Zo ligt het autobezit voor bewoners van eenpersoonshuishoudens in Velsen gemiddeld op 0,51 auto/huishouden en voor woningen tot 50 m² gbo is het autobezit gemiddeld 0,31 auto/huishouden (bron CBS 2022). Te verwachten valt dat dit voor de doelgroep vanwege de jonge leeftijd nog lager uitvalt.

Bij openbaar toegankelijke parkeerplaatsen is dubbelgebruik door bewoners en bezoekers mogelijk en mag rekening worden gehouden met de volgende aanwezigheidspercentages:

categorie	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	za-middag	za-avond	zo-middag
wonen	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
bezoek	10%	20%	80%	70%	0%	60%	80%	70%

Tabel 2.2: Aanwezigheidspercentages Nota Parkeernormenbeleid 2022

Deelauto's

In de nota Parkeernormenbeleid geeft de gemeente aan dat door het plaatsen van deelauto's vier reguliere autoparkeerplaatsen kunnen worden vervangen. Deze substitutie is voor maximaal 20% van de parkeereis mogelijk.

3. Bepalen parkeerbehoefte

In dit hoofdstuk wordt de parkeerbehoefte van het Plan bepaald voor auto (3.1) en fiets (3.2).

3.1 Parkeerbehoefte – auto

Alle te realiseren appartementen vallen volgens het beleid van de gemeente in de categorie zeer klein. Toepassing van de gemeentelijke parkeernormen levert de volgende bruto parkeerbehoefte op:

type	aantal	P-norm	P-behoefte
bewoners A app (kamer, zelfstandig)	171	0,3	51,3
bewoners C app (huur, vrije sector)	29	0,9	26,1
bezoekers A app (kamer, zelfstandig)	171	0,2	34,2
bezoekers C app (huur, vrije sector)	29	0,3	8,7
totaal			120,3

Tabel 3.1: Toepassing parkeernorm gemeente Velsen

Toepassing van de parkeernormen van de gemeente Velsen levert een bruto parkeerbehoefte van 120 parkeerplaatsen op, waarvan 77,4 voor bewoners en 42,9 voor bezoekers. Bij het toepassen van de normen van kleine koopappartementen (i.p.v. huur vrije sector), voor de C-appartementen zou het totaal 6 pp lager uitvallen.

Toepassen deelauto's

De ontwikkelaar is voornemens deelvervoer in te zetten, mede omdat de verwachting is dat een groot deel van de jonge doelgroep geen auto bezit en incidenteel een auto nodig heeft. Hierdoor is de noodzaak voor bewoners om een eigen auto aan te schaffen lager. Voor het bepalen van het aantal deelauto's wordt ervan uitgegaan dat 20% van de parkeervraag van bewoners kan worden vervangen door deelauto's: 20% van 77,4 is 15,5 pp.

Afgerond kunnen 4 deelauto's worden ingezet, waarmee de parkeervraag voor bewoners uitkomt op $(77,4 - 16 =) 61,4$ pp.

Mocht de vraag naar deelauto's, vanwege de specifieke groep bewoners hoger uitvallen, dan is er de bereidheid dit aantal te verhogen.

Toepassen medegebruik

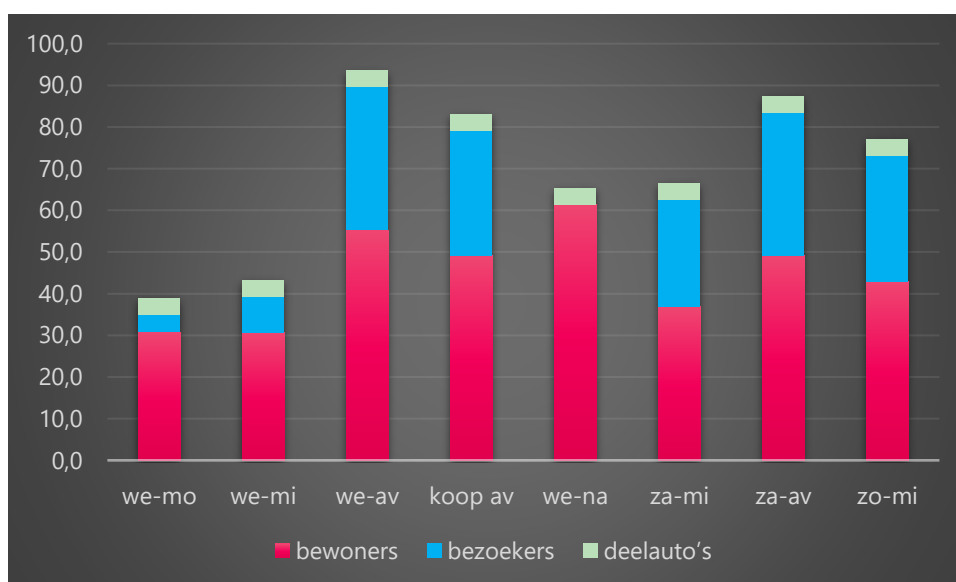
Bij volledig medegebruik mag rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages uit tabel 1.2. Dit resulteert in het volgende overzicht:

	bruto	we-mo	we-mi	we-av	koop av	we-na	za-mi	za-av	zo-mi
bewoners	61,4	30,7	30,7	55,3	49,1	61,4	36,8	49,1	43,0
bezoekers	42,9	4,3	8,6	34,3	30,0	0,0	25,7	34,3	30,0
deelauto's	4	4	4	4	4	4	4	4	4
totaal	108,3	39,0	43,3	93,6	83,2	65,4	66,6	87,4	77,0

Tabel 3.2: Berekening van de maatgevende parkeervraag

Bij volledig medegebruik van de parkeerplaatsen is de maatgevende parkeervraag 94 plaatsen. Deze parkeervraag treedt op gedurende de werkdagavonden. Ook tijdens zaterdagavonden is de vraag hoog met 87 plaatsen. Als er geen sprake is van medegebruik zijn er 108 parkeerplaatsen nodig.

Grafisch is dit de weergave van de parkeervraag op de verschillende tijdstippen:



Figuur 3.1: Parkeervraag in aantal parkeerplaatsen naar categorie op de verschillende tijdstippen

Uit de tabel en figuur blijkt dat de parkeerbehoefte van bewoners het grootst is gedurende de avonden als er zowel een hoge parkeervraag is van bewoners, als van bezoekers.

Parkeeroplossing

De parkeervraag van het plan (bij medegebruik 94 pp) overstijgt het aantal parkeerplaatsen in het plangebied (29 pp). Er resteert een parkeervraag van 65 pp bij medegebruik. Echter op P2 is ruimte beschikbaar: zie hoofdstuk 1.

Op P2 vervallen echter een aantal pp vanwege:

- Het plaatsen van afvalcontainers (-2 pp) en
- De draaicirkels van afvalwagens en andere vrachtauto's (-3 pp).

Zie figuur 3.2. Dat betekent dat er 123 pp overblijven en, rekening houdend met een maximale bezettingsgraad van 85%, is de bruikbare capaciteit **105 pp**.



Figuur 3.2: Parkeerterrein P2 met vervallen parkeerplaatsen

Uitgaande van de bruikbare capaciteit is in de tabel de resterende parkeervraag (vraag minus 29 pp op eigen terrein) vergeleken met de maatgevende restcapaciteit op P2. Hierbij zijn alleen de meest kritische momenten weergegeven:

Kritisch moment	Resterende P-vraag Plan	Restcapaciteit P2	Saldo
Werkdagavond	64,6	87	22
Werkdagnacht	54,2	87*	33
Zaterdagavond	58,4	81*	23
Zondagmiddag	48,0	88	40

Tabel 3.1: Resterende parkeervraag van het plan en de maatgevende bruikbare capaciteit van P2

*De parkeertelling heeft niet plaatsgevonden op werkdag nacht en zaterdag avond. Hier is de maatgevende restcapaciteit van het dichtstbijzijnde moment genomen op werkdag avond en zaterdag overdag.

Uit tabel 3.1 valt af te lezen dat op het maatgevende moment (werkdagavond) er minstens 22 bruikbare parkeerplaatsen overblijven. Op andere momenten is het overschot hoger.

Hierbij past nog de volgende opmerking:

- In het parkeerbeleid wordt gerekend met een hoge norm voor bezoekers (0,2 en 0,3), zeker voor kleine appartementen die door jongeren worden bewoond. Uit recent onderzoek blijkt dat een bezoekersnorm van 0,15 pp/woning voor 'gewone' woningen passend is en het is aannemelijk dat dit voor de doelgroep nog lager ligt.

Kortom, er is gerekend met worst-case situatie, waarbij verwacht wordt dat de parkeer-situatie uiteindelijk ruimer uitvalt.

Indien wenselijk kan ook een parkeerplaats voor mindervaliden worden gereserveerd bij de ingang van het complex. Ook is het mogelijk specifieke bewoners gereserveerde plaatsen te geven naast het geplande gebouw.

3.2 Parkeerbehoefte - fiets

In het ontwerp is plaats gereserveerd voor 238 fietsen en 20 scooters. De totale parkeer-behoefte voor de bewoners aan fietsparkeerplaatsen (fpp) in het plan is als volgt:

type	aantal	fietsparkeernorm	totaal
type A-appartement	171	1	171
type C-appartement	29	2(3)	58 (87)
totaal	200		229 (258)

Tabel 3.3: Berekening totale parkeerbehoefte fietsen

Gelet op het beperkte oppervlakte van de C-appartementen (49 m² gbo) worden de kentallen van kleine koopappartementen gevolgd, namelijk 2 pp per appartement. Dit komt ook overeen met het Bouwbesluit waarbij wordt uitgegaan van 1 fpp per 25 m² gbo. Hiermee komt de parkeervraag voor fietsen op 229 pp.

Geconcludeerd kan worden dat het aantal fietsparkeerplaatsen, dat is opgenomen in het plan, passend is voor de berekende parkeervraag. Daarnaast wordt voorzien in aanvullende

ruimte voor specifieke voertuigen, zoals: snorfietsen, scooters, fietsen met krat, bakfietsen et cetera.

Het voornemen is om in te spelen op de daadwerkelijke vraag, zoals deze optreedt bij de gebruikers en hierop de ruimte adequaat in te richten. Mocht er ruimte tekort komen voor de fietsen, scooters of andere voertuigen, dan is er ruimte om parkeerplaatsen om te zetten naar stallingsplaatsen voor deze voertuigen.

4. Verkeersgeneratie en ontsluiting

4.1 De verkeersgeneratie van het plan

De verkeersgeneratie kan worden bepaald met behulp van de kentallen van het CROW conform de publicatie 381. In deze publicatie staan kencijfers voor het aantal parkeerplaatsen en kencijfers voor de verkeersgeneratie per weekdagemaal en op deze wijze kan de verkeersgeneratie per parkeerplaats worden bepaald. Dit is gedaan in tabel 4.1; hierbij is gewerkt met de gemiddelde waarden van de kencijfers uit CROW 381, waarbij het plangebied ligt in een schil van een sterk stedelijke gemeente.

categorie	P-norm	VG/app	gemiddelde VG/pp
huur app middelduur	1,0	3,2	3,2
kamerverhuur zelfstandig	0,35	1,65	4,7
gemiddeld (gewogen)			4,5

Tabel 4.1: Berekening gemiddelde verkeersgeneratie (VG) per weekdagemaal per parkeerplaats (pp)

Voor deelauto's wordt uitgegaan van een dubbele verkeersgeneratie: 9 ritten per deelauto. Dit resulteert in de volgende berekening:

	aantal pp	verkeersgeneratie/pp	totale verkeersgeneratie
aantal pp	92	4,5	414
aantal deelauto's	4	9	36
totaal	96		450

Tabel 4.2: Berekening gemiddelde verkeersgeneratie (per weekdagemaal)

450 ritten per weekdagemaal komt overeen met 495 autoritten per werkdagemaal.

De berekende ritten betreffen zowel aankomende als vertrekkende ritten.

Van het gemiddelde aantal van 495 per werkdagemaal wordt:

- 7% (35 ritten) afgelegd in het drukste ochtendspitsuur en
- 9% (45 ritten) afgelegd in het drukste avondspitsuur.

4.2 Ontsluiting

De drukste momenten van verkeer van/naar de locatie 1828, namelijk de ochtend- en avondspits, vallen deels wel en deels niet samen met die van de andere bestemmingen, onderstaand is dit inzichtelijk gemaakt:

bestemming	ochtendspits	avondspitsuur
Koninkrijkszaal		
McDonalds		X
Bastionhotel	X	X
overloop parkeren sportvelden		

Tabel 4.3: Samenvallen spits 1828 met andere bestemming rond P2

De huidige aansluiting van het gebied P2 met de Vlietweg is vormgegeven zonder een middenberm op de Vlietweg en zonder fietsoversteek. De aansluiting van P2 ligt vlakbij:

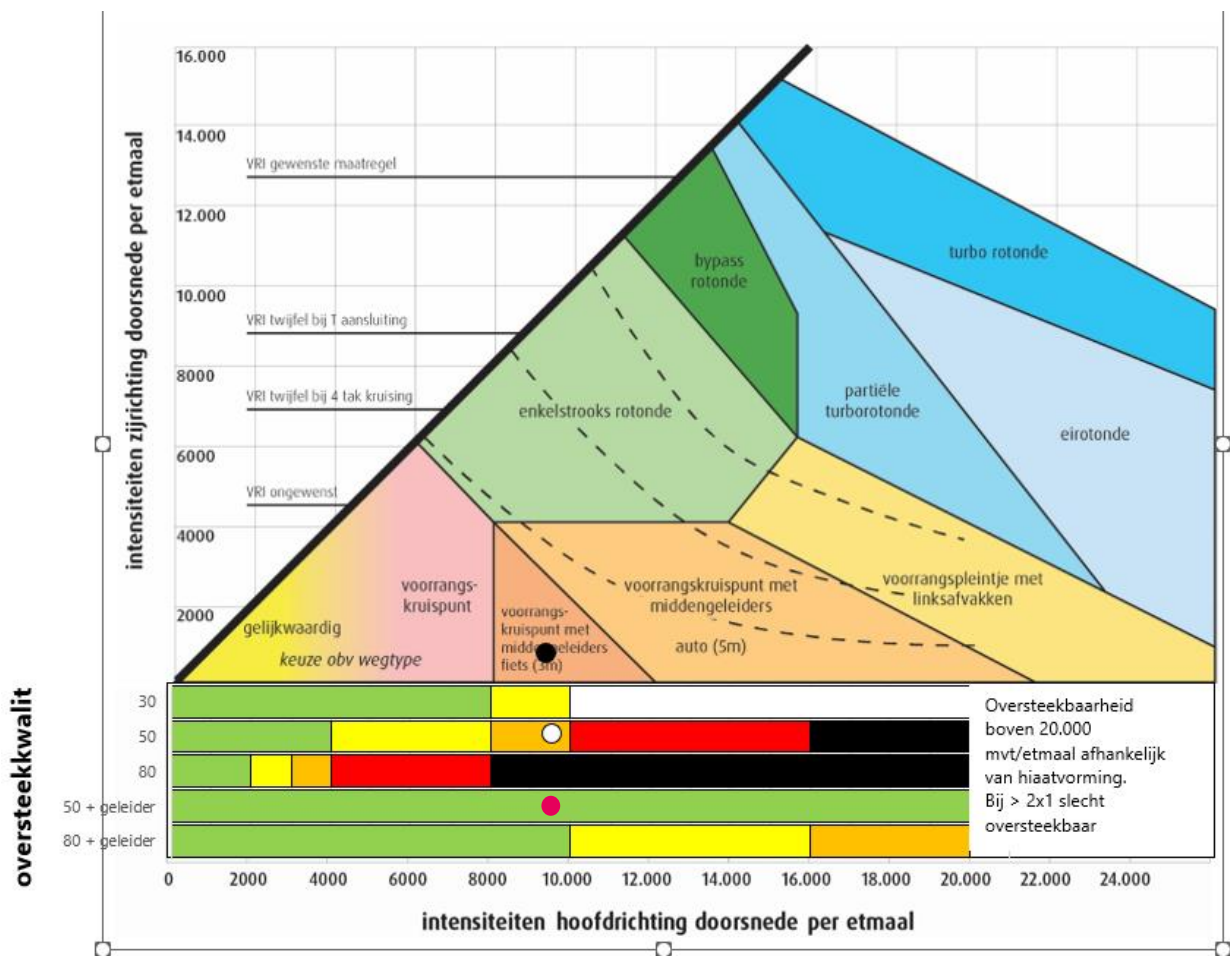
- de Bastionhotel/McDonalds (afstand 20 m): deze aansluiting is vormgegeven met een middenberm en fietsoversteek;
- de aansluiting van de busbaan op de hoofdrijbaan (afstand 20 m tot de stopstreep); deze aansluiting is met verkeerslichten geregeld.

Fietsers moeten de Vlietweg oversteken bij het Bastionhotel om het fietspad te bereiken.



Figuur 4.1: Aansluiting op de Vlietweg

Op de Vlietweg rijden in 2030 in totaal 9.500 mvt/etm (bron verkeersmodel Noord-Holland Zuid, versie 3.1) en van/naar P2 circa 750 mvt/etm op de zijrichting (nieuw + bestaand verkeer) is in de figuur de kruispuntverkenner uit de Wegenscan opgenomen (figuur 4.1). Hier geeft de zwarte punt aan welk kruispunttype het meest geschikt is en de witte stip hoe de oversteekwaliteit voor fietsers en voetgangers is.

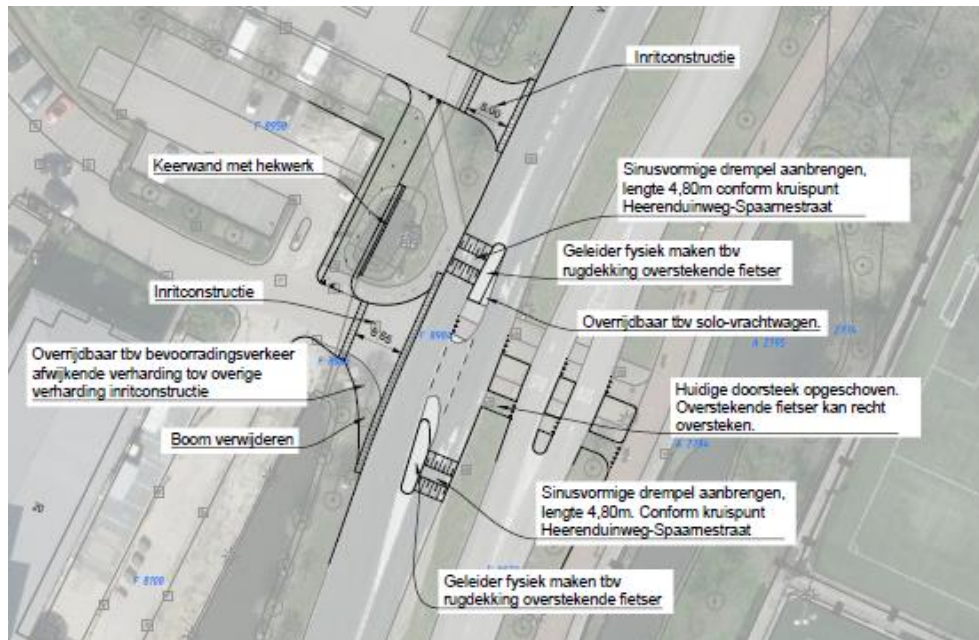


Figuur 4.2: Kruispuntverkenner van de wegscan

Op basis van de Kruispuntverkenner is er voor de oversteek van de fietsers een middengeleider nodig van 3 meter. Dit kan worden opgelost door de fietsers gebruikt te laten maken van de bestaande aansluiting bij het Bastionhotel: daar is een doorsteek naar het fiets-/ voetpad aanwezig en een middenberm. De oversteekkwaliiteit wordt met een middengeleider als 'goed' beoordeeld, zie rode punt. Wel vraagt het ontwerp van de aansluiting bij het Bastion-hotel verbetering, vanwege:

- de hoge snelheid van het autoverkeer ter hoogte van de oversteek.
- het feit dat vanaf de zuidzijde overstekende fietsers en voetgangers geen verticale 'bescherming' hebben. Dit zou de attentiewaarde van de oversteek verhogen.
- het feit dat de oversteek voor het langzaam verkeer naar het fietspad niet gestrekt en logisch is.
- Invoegende vrachtauto's die een stuk van de middenberm nodig hebben vanwege de scherpte van de bocht.
- Een ontbrekende goede fietsverbinding van de locatie jongerenhuisvesting naar de aansluiting Vlietweg.

Voor het oplossen van deze punten is een nieuw ontwerp gemaakt voor deze aansluiting:



Figuur 4.1: voorstel ontwerp aansluiting Bastion hotel op de Vlietweg

In het ontwerp is een fietsverbinding en een verbeterde oversteek voor zowel fiets als voetganger opgenomen, aangevuld met snelheidsremmers voor het autoverkeer en een verbeterde uitrijmogelijkheid voor het vrachtverkeer. Dit gaat echter wel ten koste van een boom.

Het autoverkeer maakt gebruik van de bestaande aansluiting van P2.

Het plan genereert 495 autoritten en uitgaande van een verdeling 80% zuid en 20% noord betekent dit een toename van:

- 396 autoritten op de Vlietweg-zuid wat neerkomt op een toename van 4%
- 99 autoritten op de Vlietweg-noord wat neerkomt op een toename van 1%

Het meeste verkeer gaat richting zuid: kruispunt Vlietweg – Hoofdstraat – Delftplein. Op dit kruispunt lijkt het verkeer in de avondspits wat op te stropen op de Vlietweg. Dat is qua planeffect niet de spitsrichting: die is in de avondspits richting noord en het plangebied. Op basis daarvan wordt niet verwacht dat deze ontwikkeling een merkbaar effect heeft op de verkeersafwikkeling van het kruispunt.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32



Woningbouw Vlietweg 2 te Santpoort-Noord

Onderzoek stikstofdepositie



Woningbouw Vlietweg 2 te Santpoort-Noord

Onderzoek stikstofdepositie

opdrachtgever 1828-IV b.v.
rapportnummer O 16643-8-RA-009
datum 11 juli 2023
referentie KvdN/IKa/CJ/O 16643-8-RA-009
verantwoordelijke ir. K.V. van der Nat
opsteller MSc I.H. Kalverboer
+31 85 8228758
i.kalverboer@peutz.nl

peutz bv, postbus 696, 2700 ar zoetermeer, +31 85 822 87 00, zoetermeer@peutz.nl, www.peutz.nl
kvk 12028033, opdrachten volgens DNR 2011, lid NLingenieurs, btw NL.004933837B01, ISO-9001:2015

mook – zoetermeer – groningen – eindhoven – düsseldorf – dortmund – berlijn – nürnberg – leuven – parijs – lyon

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Plangebied en de beoogde ontwikkeling	5
2.1	Ligging plangebied	5
2.2	De beoogde ontwikkeling	5
3	Wet- en regelgeving	7
4	Uitgangspunten	8
4.1	Algemeen	8
4.2	Referentiesituatie	8
4.3	Toekomstige situatie	8
4.4	Ligging ten opzichte van Natura 2000-gebieden	11
4.5	Modelvorming	11
5	Resultaten en beoordeling	12
5.1	Algemeen	12
5.2	Gebruiksfase	12
5.3	Aanleg-/bouwfase	12
6	Conclusie	13

1 Inleiding

Het voornemen bestaat een appartementencomplex te realiseren ter plaatse van de Vlietweg 2 te Santpoort-Noord. Dit appartementencomplex is specifiek gericht op starters en jongeren tussen de 18 en 28 jaar.

Als gevolg van de beoogde ontwikkeling ontstaat er een verandering van de emissie van stikstofhoudende verbindingen binnen het plangebied en daarmee ook van de stikstofdepositie in nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Op voorhand kan niet worden uitgesloten dat dit een negatief effect heeft op deze natuurgebieden.

In dat kader is voorliggende rapportage opgesteld, waarin de stikstofdepositie ten gevolge van de beoogde ontwikkeling inzichtelijk is gemaakt. Dit is, op basis van jurisprudentie, gedaan aan de hand van de referentiesituatie, in vergelijking met de toekomstsituatie waarin de beoogde ontwikkeling is gerealiseerd. De uitkomsten van het onderzoek zijn beoordeeld in het kader van de Wet natuurbescherming en in het licht van jurisprudentie aangaande stikstofdepositie.

2 Plangebied en de beoogde ontwikkeling

2.1 Ligging plangebied

Het plangebied bevindt zich aan de Vlietweg 2 te Santpoort-Noord. Ten zuiden van het plangebied bevindt zich het stadscentrum van Haarlem. Ten westen van het plangebied is de N208 gelegen. In figuur 1 wordt de ligging van het plangebied weergegeven. Ter plaatse van het plangebied is in de huidige situatie sprake van grasland.

f1 Ligging plangebied (bron luchtfoto: Google Earth)



2.2 De beoogde ontwikkeling

Het voornemen bestaat ter plaatse van het plangebied een appartementencomplex te realiseren. Het ontwerp voor de beoogde ontwikkeling omvat thans maximaal zes bouwlagen en in totaal maximaal 200 woningen. In figuur 2 wordt een impressie gegeven van de lay-out van de beoogde ontwikkeling. Hierbij worden ook de beoogde parkeerplaatsen op eigen terrein weergegeven.

De beoogde ontwikkeling valt binnen het concept '1828'. Hierbij richt de beoogde ontwikkeling zich voornamelijk op eenpersoonshuishoudens en dan specifiek op jongeren tussen de 18 en 28 jaar. Dit betreft vooral starters en jongeren in het laatste jaar van hun studie. Voor deze groep is het thans moeizaam een passende betaalbare woning te vinden. Er is namelijk sprake van een groot tekort aan betaalbare huurwoningen voor jongeren in deze leeftijdscategorie. De goede bereikbaarheid, in combinatie met de nabijheid tot Haarlem, maakt dit een goede locatie voor woningbouw voor deze doelgroep.

f2 *Impressie lay-out bebouwing*



3 Wet- en regelgeving

Sinds 1 januari 2017 is de Wet Natuurbescherming (verder genoemd Wnb) in werking getreden. De Wnb biedt de juridische basis voor de vergunningverlening met betrekking tot te beschermen natuurgebieden. In het kader van een toets aan de Wnb wordt bepaald of bedrijfsactiviteiten (mogelijke) significant negatieve effecten veroorzaken op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Hiertoe dienen de mogelijke effecten op soorten, habitats van soorten en op habitattypen waarvoor het gebied is aangewezen in beeld te worden gebracht.

Vanwege emissies van luchtverontreinigende stoffen is de storende factor 'vermesting' en 'verzuring' mogelijk relevant. Vermesting is de 'verrijking' van ecosystemen met met name stikstof en fosfaat, verzuring van bodem of water is een gevolg van de emissie van vervuilende gassen. De effecten van verzurende stoffen zijn niet altijd te scheiden van die van vermestende stoffen, omdat een deel van de verzurende stoffen ook vermestend werkt (aanvoer van stikstof).

Diverse habitattypen in de Natura 2000-gebieden zijn gevoelig tot zeer gevoelig voor vermesting en verzuring. De gevoeligheid wordt uitgedrukt in een kritische depositiewaarde (KDW) per habitatype. Deze kritische depositiewaarde is de grens waarboven de kwaliteit van het habitatype significant wordt aangetast als gevolg van verzurende en/of vermestende invloed van de atmosferische stikstofdepositie (N-depositie).

Ten behoeve van toetsing van de mogelijke effecten dient de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden vanwege de voorgenomen activiteiten derhalve gekwantificeerd te worden.

Vanaf 1 juli 2015 werd dit gedaan middels de Programma Aanpak Stikstof (PAS). Met de invoering van het PAS was een vrijstelling van vergunningplicht geïntroduceerd in combinatie met een meldingsplicht. Op 29 mei 2019 heeft de Raad van State uitgesproken dat het PAS niet langer als toestemmingsbasis voor activiteiten mag worden gebruikt.

Nadat provincies en Rijk het eens zijn geworden over een eenduidig beleid en regelgeving voor de vergunningverlening en stikstofaanpak, hebben de Gedeputeerde Staten in alle provincies tussen 29 oktober en 11 december 2019 de nieuwe provinciale beleidsregels vastgesteld. Op vrijdag 13 december zijn deze beleidsregels formeel in werking getreden. De beleidsregel bevat de voorwaarden voor het verlenen van vergunningen op basis van de Wet natuurbescherming. De voorschriften voor de mogelijkheid tot intern en extern salderen zijn vastgelegd.¹ Momenteel geldt bij alle activiteiten met een kans op een (significant) negatief effect een vergunningplicht in het kader van de Wnb.

¹ Met uitzondering van extern salderen met bedrijven met dier- en fosfaatrechten.

4 **Uitgangspunten**

4.1 **Algemeen**

De referentiesituatie (feitelijke en planologisch legale situatie ten tijde van besluitvorming over het bestemmingsplan) en de toekomstige situatie worden in beeld gebracht. De toekomstige situatie bestaat daarbij uit zowel een aanleg-/bouwphase als gebruiksfase.

4.2 **Referentiesituatie**

De referentiesituatie betreft de feitelijke, legaal planologische situatie ten tijde van besluitvorming over het bestemmingsplan. Ter plaatse van het plangebied is op deze locatie – legaal en feitelijk – sprake van grasland. Dit was eveneens aan de orde ten tijde van de aanwijzing² van de voor deze studie relevante natuurgebieden.

Opgemerkt wordt dat in de voorliggende situatie de referentiesituatie gelijk is aan de referentiesituatie die bij vergunningen wordt gehanteerd voor de beoordeling van stikstofdepositie in het kader van de Wet natuurbescherming. Hierbij wordt gekeken naar de situatie ten tijde van de aanwijzing van de relevante Natura 2000-gebieden of de vergunde situatie met de hoogste depositie aangaande stikstofdepositie sindsdien. Het huidige feitelijke gebruik is in de voorliggende situatie hier gelijk aan.

In de referentiesituatie is sprake van grasland. Worst-case worden de emissies ten gevolge van mogelijke (agrarische) activiteiten en het onderhoud van de gronden (grasmaaien e.d.) vooralsnog buiten beschouwing gelaten.

4.3 **Toekomstige situatie**

Als gevolg van de beoogde ontwikkeling is sprake van een tweetal te onderscheiden bronnen van stikstofhoudende verbindingen:

- emissie in de vorm van NO_x/NH_3 als gevolg van verkeersbewegingen met fossiele brandstof aangedreven motorvoertuigen;
- emissie van activiteiten/processen binnen het plangebied.

Voorafgaand aan de gebruiksfase is sprake van de sloop-/bouwphase welke tevens een (relatief kortdurende) emissie van stikstof kent. Hierna wordt de emissie voor deze fases in beeld gebracht.

2 Voor de relevante Natura 2000-gebieden gelden verschillende aanwijzingsdata. Deze data bevinden zich tussen 1994 en 2004.

4.3.1 Aanleg-/bouwfase

Thans is het opstellen van het bestemmingsplan aan de orde waarmee de beoogde ontwikkeling van woningbouw mogelijk wordt gemaakt. In deze fase is nog geen gedetailleerde informatie aangaande de emissies als gevolg van de aanleg-/bouwfase beschikbaar. De aanleg-/bouwfase zal naar verwachting in oktober 2023 van start gaan. De bouwfase zal circa 1,5 jaar in beslag nemen.

In het kader van de planologische procedure voor het bestemmingsplan dient aangetoond te worden dat sprake is van een uitvoerbaar plan. Gezien de korte afstand tot het Natura 2000-gebied 'Kennemerland-Zuid' is het reeds bekend dat sprake is van een enigszins beperkende situatie wat stikstofdepositie betreft. Dit betekent dat – om een relevante emissie aan stikstofdepositie te voorkomen – de emissie als gevolg van de aanleg-/bouwfase sterk beperkt moet worden. In voorliggende situatie zal daarom naar alle verwachting sprake zijn van modulair bouwen. Dit is een bouwwijze waarbij grote delen van een gebouw in een fabriek worden gebouwd. Deze modules zijn doorgaans gebruiksklaar en kunnen met een (elektrische) hijskraan geplaatst worden. Ten opzichte van reguliere bouw is hiermee ter plaatse van de bouwlocatie sprake van de inzet van veel minder materieel. Bovendien wordt aangestuurd om vrijwel enkel elektrisch materieel in te zetten. Hiermee komt de emissie als gevolg van de inzet van materieel naar verwachting vrijwel geheel te vervallen.

Voor de emissie als gevolg van de verkeersbewegingen als gevolg van aanleg-/bouwfase is aangesloten op kencijfers uit het onderzoek 'Stikstofdepositiebijdrage woningbouw Noord-Holland' van Tauw d.d. 10 december 2020. Dit onderzoek is tevens als bijlage opgenomen in het rapport 'Stikstofdepositie als gevolg van woningbouw' van provincie Noord-Holland. Onderstaand wordt dit nader toegelicht.

Verkeersbewegingen

Per appartement kan rekening gehouden worden met 55 verkeersbewegingen van licht verkeer en 20 verkeersbewegingen van zwaar verkeer. Uitgaande van een bouwtijd van 1,5 jaar resulteert dit in 7.333 en 2.667 verkeersbewegingen van respectievelijk licht en zwaar verkeer per jaar.

Conform milieujurisprudentie dient de verkeersgeneratie beschouwd te worden tot het verkeer op is genomen in het heersende verkeersbeeld. Volgens de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State³ is dit het geval op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag nog niet dan wel niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Het lijkt verdedigbaar om deze systematiek ook in de voorliggende situatie te hanteren. Daarnaast wordt in de instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator aangegeven dat in de regel het verkeer wordt meegenomen tot het zich verdund heeft tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer.

3 Onder andere in zaaknummer E03.99.0110 d.d. 20 juni 2001.

Het overgrote deel van het verkeer ten gevolge van de beoogde ontwikkeling zal naar verwachting van en naar het plangebied rijden via de N208. De voertuigen zullen via het direct ten zuiden gelegen parkeerterrein rijden. Op het moment dat het verkeer op de Vlietweg⁴ is beland, die als een drukke weg kan worden aangemerkt, wordt aangenomen dat het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Op dit moment is het verkeer – zeker gezien de relatief beperkte hoeveelheid bouwverkeer per dag – verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Het bouwverkeer is gemodelleerd tot het midden van het plangebied. Naar verwachting zullen niet alle voertuigen deze gehele route afleggen. Daarbij is bovendien vanuit een worst case benadering voor alle verkeersbewegingen uitgegaan van een stagnatiefactor van 15% in file.

Activiteiten binnen het plangebied – inzet materieel

Gezien de bouwwijze en de inzet van elektrisch materieel, is geen sprake van een relevante emissie aan stikstofhoudende verbindingen als gevolg van de inzet van materieel tijdens de aanleg-/bouwfase.

4.3.2 Gebruiksfase

Verkeersbewegingen

De beoogde ontwikkeling kent een verkeersaantrekkende werking, waardoor sprake zal zijn van de emissie van NO_x ten gevolge van verkeersbewegingen. Door Goudappel is een mobiliteitsplan (bijlage 1) opgesteld waarin de maximaal te verwachten verkeersgeneratie – op basis van het aantal benodigde parkeerplaatsen – wordt aangegeven. Voor reguliere parkeerplaatsen wordt per parkeerplaats 4,5 verkeersbewegingen per etmaal aangehouden en voor parkeerplaatsen voor deelauto's worden per parkeerplaats 9 verkeersbewegingen per etmaal aangehouden. Uitgaande van 92 reguliere parkeerplaatsen en 4 parkeerplaatsen voor deelauto's, resulteert dit in een verkeersgeneratie van 450 verkeersbewegingen per etmaal. Dit zal met name lichte verkeersbewegingen betreffen aangezien vrachtverkeer conform het CROW verwaarloosbaar is voor woongebieden. In voorliggende situatie is echter vanuit een worst case benadering in aanvulling op de lichte verkeersbewegingen uitgegaan van 2 middelzware voertuigbewegingen per etmaal. Daarbij is vanuit een worst case benadering voor alle verkeersbewegingen uitgegaan van een stagnatiefactor van 15% in file.

De parkeerplaatsen binnen het plangebied bevinden zich aan de oostzijde van het plangebied. Daarnaast zal mogelijk door de toekomstige bewoners/bezoekers gebruikgemaakt worden van het direct ten zuiden gelegen parkeerterrein. De ontsluiting van het plangebied loopt via dit parkeerterrein. Het overgrote deel van het verkeer ten gevolge van de beoogde ontwikkeling zal naar verwachting van en naar het plangebied rijden via de N208. Op het moment dat het verkeer bij een op-/afrit van de N208 is beland, die als een drukke weg kan worden aangemerkt, wordt aangenomen dat het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Op dit moment is het verkeer zeker verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer.

⁴ Het bouwverkeer is eerder in het heersende verkeersbeeld opgenomen dan het verkeer in de gebruiksfase. De hoeveelheid verkeer als gevolg van de aanleg-/bouwfase is namelijk per etmaal vele malen lager dan het verkeer in de gebruiksfase.

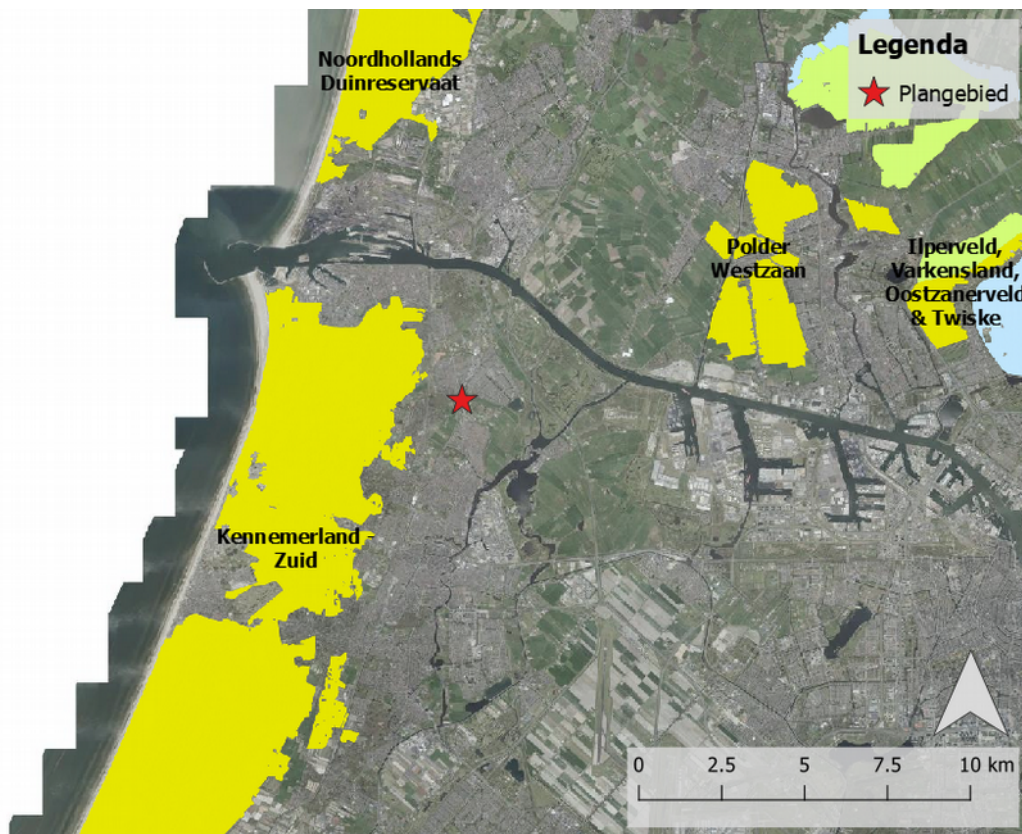
Activiteiten binnen het plangebied

De beoogde ontwikkeling zal niet op aardgas worden aangesloten, waarmee geen sprake is van de emissie van NO_x vanuit de ontwikkeling.

4.4 Ligging ten opzichte van Natura 2000-gebieden

Het plangebied en de nabije omgeving maken geen deel uit van een Natura 2000-gebied. Het meest nabijgelegen voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebied betreft 'Kennemerland-Zuid' en is op circa 1,4 kilometer van het plangebied gelegen. In figuur 3 wordt de ligging ten opzichte van Natura 2000-gebieden weergegeven.

f3 Ligging Natura 2000-gebieden (bron luchtfoto: Google Earth)



4.5 Modelvorming

Om inzicht te verkrijgen in de stikstofdepositie die optreedt als gevolg van de diverse te beschouwen situaties dienen verspreidingsberekeningen uitgevoerd te worden. Deze berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma AERIUS Calculator 2022. In het model is het jaar 2023 als rekenjaar voor de aanleg-/bouwphase en 2025 als rekenjaar voor de gebruiksfase, gehanteerd.

De volledige invoergegevens van het rekenmodel zijn opgenomen in bijlage 2.

5 Resultaten en beoordeling

5.1 Algemeen

De stikstofdepositie in de toekomstige situatie is vergeleken met de stikstofdepositie in de referentiesituatie. Opgemerkt wordt dat in de referentiesituatie ter plaatse van het plangebied geen sprake is van activiteiten die een relevante emissie aan stikstofhoudende verbindingen kennen.

De volledige rekenresultaten zijn opgenomen in bijlage 2.

5.2 Gebruiksfase

Voor de gebruiksfase is geen sprake van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol N/ha/jaar. Ten opzichte van de referentiesituatie is hiermee geen sprake van een relevante toename aan stikstofdepositie.

5.3 Aanleg-/bouwfase

Uitgaande van de inzet van modulair bouwen en de inzet van elektrisch materieel is geen sprake van een toename aan stikstofdepositie ter plaatse van voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebieden.

Opgemerkt wordt dat indien het niet redelijkerwijs mogelijk blijkt om de emissies aan stikstofhoudende verbindingen toereikend te reduceren een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming aangevraagd zal moeten worden. In dit geval zal een Passende Beoordeling uitgevoerd moeten worden. Hierbij wordt beoordeeld of de stikstofdepositie – die aan de orde is als gevolg van de aanleg-/bouwfase – een risico vormt voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen zoals deze voor elk Natura 2000-gebied zijn bepaald. Indien uit een dergelijke ecologische beoordeling volgt dat er geen risico bestaat op de aantasting van natuurwaarden dan kan een vergunning worden verleend. Het is daarbij ook mogelijk om de negatieve effecten te compenseren door gebruik te maken van de stikstofruimte die ontstaat door beëindiging van activiteiten op een andere locatie. Dit heet ook wel extern salderen.

Het is bovendien van belang om op te merken dat de emissies ten gevolge van de aanleg-/bouwfase tijdelijk zijn en daarmee geen permanente of herhaaldelijke bijdrage aan stikstofdepositie in de toekomstige situatie leveren.

6 Conclusie

Uit voorliggend onderzoek volgt dat er ten gevolge van de gebruiksfase van de toekomstige situatie geen sprake is van een relevante toename aan stikstofdepositie ter plaatse van voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebieden. Er is daarbij geen sprake van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol N/ha/jaar als gevolg van de gebruiksfase van de beoogde ontwikkeling.

Voor de aanleg-/bouwphase is echter sprake van een enigszins beperkende situatie wat de emissie van stikstofhoudende verbindingen betreft. Uitgaande van de inzet van modulair bouwen en de inzet van elektrisch materieel is echter geen sprake van een toename aan stikstofdepositie ter plaatse van voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebieden.



(i.o.)

Zoetermeer,

Dit rapport bevat 13 pagina's en 2 bijlagen.



Bijlage 1

Mobiliteitsplan

Mobiliteitsplan Project 1828 Santpoort Noord



Opdrachtgever	1828 BV
Titel rapport	Mobiliteitsplan project 1828 Santpoort Noord
Kenmerk	015367.20230629.R1.03
Datum publicatie	5 juli 2023
Projectleider Goudappel	Tjitte Prins
Status	Definitief

© Copyright Goudappel BV 5-7-23

Inhoudsopgave

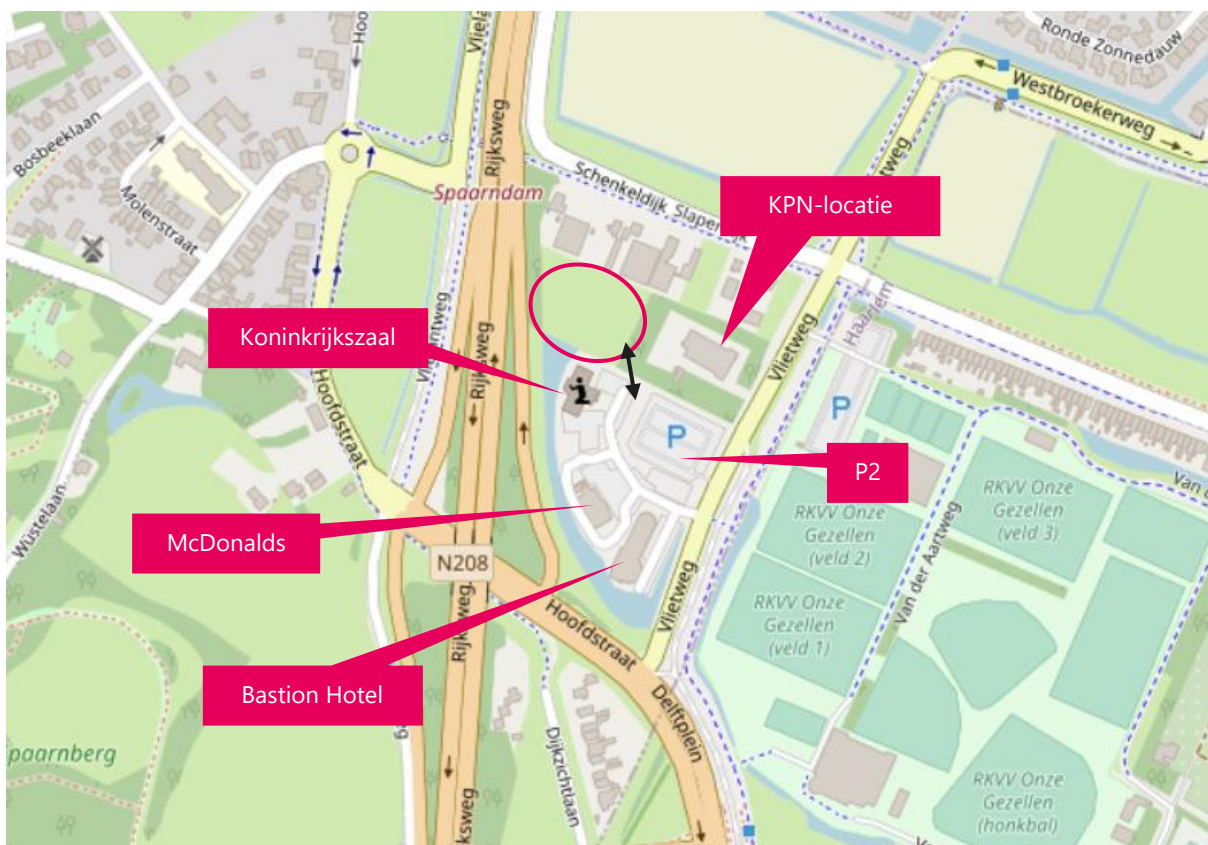
1. Inleiding	1
1.1 Het plan 1828 Santpoort Noord	1
1.2 Beschrijving omgeving	3
1.3 Doel mobiliteitsplan	6
2. Parkeerbeleid	7
3. Bepalen parkeerbehoefte	9
3.1 Parkeerbehoefte – auto	9
3.2 Parkeerbehoefte - fiets	12
4. Verkeersgeneratie en ontsluiting	14
4.1 De verkeersgeneratie van het plan	14
4.2 Ontsluiting	15

1. Inleiding

Dit rapport bevat een mobiliteitsplan voor de ontwikkeling van een woonlocatie voor jongeren aan de Vlietweg in Santpoort Noord. Deze inleiding schetst de achtergrond van deze ontwikkeling en de ligging van het plangebied in haar omgeving. Daarnaast is de huidige parkeersituatie beschreven en het doel van dit mobiliteitsplan nader toegelicht (paragraaf 1.3).

1.1 Het plan 1828 Santpoort Noord

1828 BV ontwikkelt woonlocaties voor jongeren: de doelgroep van 18 tot 28 jaar. Het plan is om voor deze doelgroep woonruimte te creëren aan de Vlietweg in Santpoort Noord, gemeente Velsen.



Figuur 1.1: Locatie van het plan 1828 (omcirkeld)

Het plan 1828 bevat 200 appartementen als volgt verdeeld:

type	omvang m ² gbo	aantal
type A appartementen	24,2	171
type C appartementen	48,8	29
totaal		200

Tabel 1.1: Programma Plan 1828 Santpoort Noord

Het voornemen is het plangebied te ontsluiten via de bestaande parkeerplaats P2 en gebruik te maken van de bestaande aansluiting op de Vlietweg, zie figuur 1.1. Deze keuze heeft een aantal voordelen, zoals het feit dat het plan naar het zuiden gericht is en er geen extra ontsluiting/oversteek op/van de Vlietweg plaats hoeft te vinden. Tevens biedt dit de mogelijkheid om de bebouwing in zuidelijke richting te verplaatsen, conform de verzoeken van omwonenden. Ten noorden van het plangebied liggen bedrijfshallen met woningen aan de Slaperdijk.



Figuur 1.2: Aansluiting van P2 op de Vlietweg (boven) en de nabij gelegen aansluiting van het Bastion Hotel en MacDonalds (onder)

Ten oosten van het gebouw zijn 29 tot 31 parkeerplaatsen ontworpen¹ en fietsenstallingen met plaats voor 238 fietsen en 20 scooters. In dit rapport wordt nader ingezoomd op de parkeerbehoefte van het plan.



Figuur 1.3: Ontwerp van het plan 1828

1.2 Beschrijving omgeving

Het plan 1828 ligt bij de Vlietweg, achter een KPN-locatie. In de directe omgeving zijn meerdere functies gevestigd:

- McDonalds met een McDrive.
- Bastion-hotel.
- Koninkrijkszaal van de Jehova's getuige.
- Parkeerplaats P2 met 128 parkeerplaatsen.

¹ Dit aantal hangt af hoeveel trafo's er bij het gebouw dienen te komen: bij één trafo kunnen hier 31 pp worden gerealiseerd, bij twee trafo's is dit 29. In dit rapport wordt zekerheidshalve uitgegaan van de realisatie van 29 parkeerplaatsen.



Figuur 1.4: De huidige aantakking van de parkeerplaats P2 op de Vlietweg

Parkeeronderzoek P2

Het parkeerterrein P2 heeft momenteel 128 parkeerplaatsen en draagt het teken van McDonalds, maar de locatie wordt nauwelijks door klanten van deze keten gebruikt. Op P2 is een fysieke hoogtebeperking opgenomen om te voorkomen dat het wordt gebruikt als vrachtwagen parkeerplaats.

P2 heeft een overloopfunctie voor de sportvelden aan de overzijde van de Vlietweg: als de parkeerplaatsen bij de sportvelden vol zijn, wordt P2 gebruikt. Om zicht te krijgen op het daadwerkelijk gebruik van de parkeerplaats P2 zijn een parkeeronderzoek gehouden:

- Op twee weekenden in september 2021. Dit waren weekenden waarin de sportvelden volop werden gebruikt.
- Op diverse dagen en tijdstippen in de periode 5 - 10 april en 10 - 15 mei 2022.

De resultaten van het parkeeronderzoek zijn weergegeven in de tabel 1.2 op de volgende pagina.

moment	bezet	onbezet	bezettingsgraad
Zaterdag 11 sept. 2021, 10.00 uur	35	93	27%
Zaterdag 11 sept. 2021, 15.00 uur	20	108	16%
Zondag 12 sept. 2021, 10.00 uur	3	125	2%
Zaterdag 18 sept. 2021, 10.00 uur	20	108	16%
Zaterdag 18 sept. 2021, 15.00 uur	32	96	25%
Zondag 19 sept. 2021, 10.00 uur	14	114	11%
Dinsdag 5 april 2022, 12.00 uur	1	127	1%
Woensdag 6 april 2022, 16.00 uur	2	126	2%
Woensdag 6 april 2022, 17.00 uur	3	125	2%
Woensdag 6 april 2022, 18.00 uur	4	124	3%
Woensdag 6 april 2022, 19.00 uur	12	116	9%
Woensdag 6 april 2022, 20.00 uur	17	111	13%
Woensdag 6 april 2022, 21.00 uur	17	111	13%
Zaterdag 9 april, 2022, 10.30 uur	8	120	6%
Zaterdag 9 april 2022, 12.30 uur	9	119	15%
Zaterdag 9 april 2022, 14.30 uur	24	104	19%
Zondag 10 april 2022, 10.30 uur	7	121	5%
Zondag 10 april 2022, 12.30 uur	9	119	7%
Zondag 10 april 2022, 14.30 uur	17	111	13%
Zondag 10 april 2022, 20.30 uur	6	122	5%
Dinsdag 10 mei 2022, 12.00 uur	0	128	0%
Woensdag 11 mei 2022, 16.00 uur	3	125	2%
Woensdag 11 mei 2022, 17.00 uur	9	119	7%
Woensdag 11 mei 2022, 18.00 uur	6	122	5%
Woensdag 11 mei 2022, 19.00 uur	8	120	6%
Woensdag 11 mei 2022, 20.00 uur	9	118	7%
Woensdag 11 mei 2022, 21.00 uur	18	110	14%
Zaterdag 14 mei 2022, 10.30 uur	9	119	7%
Zaterdag 14 mei 2022, 12.30 uur	19	109	15%
Zaterdag 14 mei 2022, 14.30 uur	21	107	9%
Zondag 15 mei 2022, 10.30 uur	11	117	9%
Zondag 15 mei 2022, 12.30 uur	17	111	13%
Zondag 15 mei 2022, 14.30 uur	9	119	17%
Zondag 15 mei 2022, 20.30 uur	5	123	4%

Tabel 1.2: Resultaten parkeeronderzoek september 2021 en mei 2022

De hoogste totale bezetting van de openbare parkeerplaats P2 was op zaterdag 11 september 2021 - 10 uur met 35 plaatsen in gebruik. De bezettingsgraad was toen 27%. Er zijn dan nog 93 plaatsen vrij. Uitgaande van een bezettingsgraad van 85% is er dan een **restcapaciteit van 73 plaatsen**. Op alle andere momenten is de restcapaciteit hoger.

1.3 Doel mobiliteitsplan

Doel van dit mobiliteitsplan is om te komen tot een passende parkeeroplossing (auto en fiets) voor het project 1828 Santpoort Noord. Deze oplossing dient te voldoen aan de volgende doelstellingen:

- Het parkeeraanbod dient passend te zijn bij de parkeerbehoefte van de verschillende functies in het project.
- Er dient geen parkeeroverlast op te treden voor de omgeving.
- Er wordt geen overmaat aan parkeerplaatsen gerealiseerd, want dit geeft extra kosten en een overmaat aan verhard oppervlakte.

2. Parkeerbeleid

Dit hoofdstuk beschrijft het parkeerbeleid dat gemeente Velsen hanteert. Dit gaat over de parkeernormen, aanwezigheidspercentages ter berekening van dubbelgebruik van parkeerplaatsen en de regels voor toepassing van deelmobiliteit.

Parkeernormen

De gemeente Velsen heeft haar parkeerbeleid vastgelegd in de Nota Parkeernormen 2022. Met haar beleid sluit de gemeente aan bij de kencijfers parkeren van het CROW en heeft deze vertaald naar de lokale situatie. Het plangebied ligt in 'Schil centrum'.

In de nota Parkeernormenbeleid heeft de gemeente de volgende normen opgenomen voor gestapelde woningen:

categorie	P-norm	bewoners	bezoekers	fietsparkeren
Koop, klein (< 65 m ² bvo)	1,0	0,7	0,3	2
huur vrije sector	1,2	0,9	0,3	3
sociale huur	0,8	0,5	0,3	2
kamerverhuur zelfstandig	0,5	0,3	0,2	1

Tabel 2.1: Parkeernormen gemeente Velsen voor gestapelde woningen (voor fietsen is sprake van kentallen)

Opvallend is dat in het beleid van de gemeente er geen onderscheid is naar grootte voor de huurappartementen vrije sector, maar wel bij de koopappartementen. In dit project vallen de 29 grotere appartementen (48,8 m² gbo) formeel onder 'huur vrije sector', maar de oppervlakte is nogal wat kleiner dan de grenswaarde van de kleine koopappartementen, waarvoor een lagere parkeernorm geldt. Zekerheidshalve wordt uitgegaan van 'huur vrije sector'.

Voor de 166 eenkamerappartementen (type A) wordt daarom de norm toegepast van 'kamerverhuur zelfstandig', mede omdat bij de doelgroep (eenpersoonshuishoudens, 18 tot 28 jarigen) sprake is van een lager autobezit dan gemiddeld².

Voor wonen wordt in de Nota Parkeerbeleid 100 meter als een maximaal acceptabele loopafstand gehanteerd naar de parkeerplaats. Voor bezoekers geldt een loopafstand van 100-250 meter.

² Zo ligt het autobezit voor bewoners van eenpersoonshuishoudens in Velsen gemiddeld op 0,51 auto/huishouden en voor woningen tot 50 m² gbo is het autobezit gemiddeld 0,31 auto/huishouden (bron CBS 2022). Te verwachten valt dat dit voor de doelgroep vanwege de jonge leeftijd nog lager uitvalt.

Bij openbaar toegankelijke parkeerplaatsen is dubbelgebruik door bewoners en bezoekers mogelijk en mag rekening worden gehouden met de volgende aanwezigheidspercentages:

categorie	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	za-middag	za-avond	zo-middag
wonen	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
bezoek	10%	20%	80%	70%	0%	60%	80%	70%

Tabel 2.2: Aanwezigheidspercentages Nota Parkeernormenbeleid 2022

Deelauto's

In de nota Parkeernormenbeleid geeft de gemeente aan dat door het plaatsen van deelauto's vier reguliere autoparkeerplaatsen kunnen worden vervangen. Deze substitutie is voor maximaal 20% van de parkeereis mogelijk.

3. Bepalen parkeerbehoefte

In dit hoofdstuk wordt de parkeerbehoefte van het Plan bepaald voor auto (3.1) en fiets (3.2).

3.1 Parkeerbehoefte – auto

Alle te realiseren appartementen vallen volgens het beleid van de gemeente in de categorie zeer klein. Toepassing van de gemeentelijke parkeernormen levert de volgende bruto parkeerbehoefte op:

type	aantal	P-norm	P-behoefte
bewoners A app (kamer, zelfstandig)	171	0,3	51,3
bewoners C app (huur, vrije sector)	29	0,9	26,1
bezoekers A app (kamer, zelfstandig)	171	0,2	34,2
bezoekers C app (huur, vrije sector)	29	0,3	8,7
totaal			120,3

Tabel 3.1: Toepassing parkeernorm gemeente Velsen

Toepassing van de parkeernormen van de gemeente Velsen levert een bruto parkeerbehoefte van 120 parkeerplaatsen op, waarvan 77,4 voor bewoners en 42,9 voor bezoekers. Bij het toepassen van de normen van kleine koopappartementen (i.p.v. huur vrije sector), voor de C-appartementen zou het totaal 6 pp lager uitvallen.

Toepassen deelauto's

De ontwikkelaar is voornemens deelvervoer in te zetten, mede omdat de verwachting is dat een groot deel van de jonge doelgroep geen auto bezit en incidenteel een auto nodig heeft. Hierdoor is de noodzaak voor bewoners om een eigen auto aan te schaffen lager. Voor het bepalen van het aantal deelauto's wordt ervan uitgegaan dat 20% van de parkeervraag van bewoners kan worden vervangen door deelauto's: 20% van 77,4 is 15,5 pp.

Afgerond kunnen 4 deelauto's worden ingezet, waarmee de parkeervraag voor bewoners uitkomt op $(77,4 - 16 =) 61,4$ pp.

Mocht de vraag naar deelauto's, vanwege de specifieke groep bewoners hoger uitvallen, dan is er de bereidheid dit aantal te verhogen.

Toepassen medegebruik

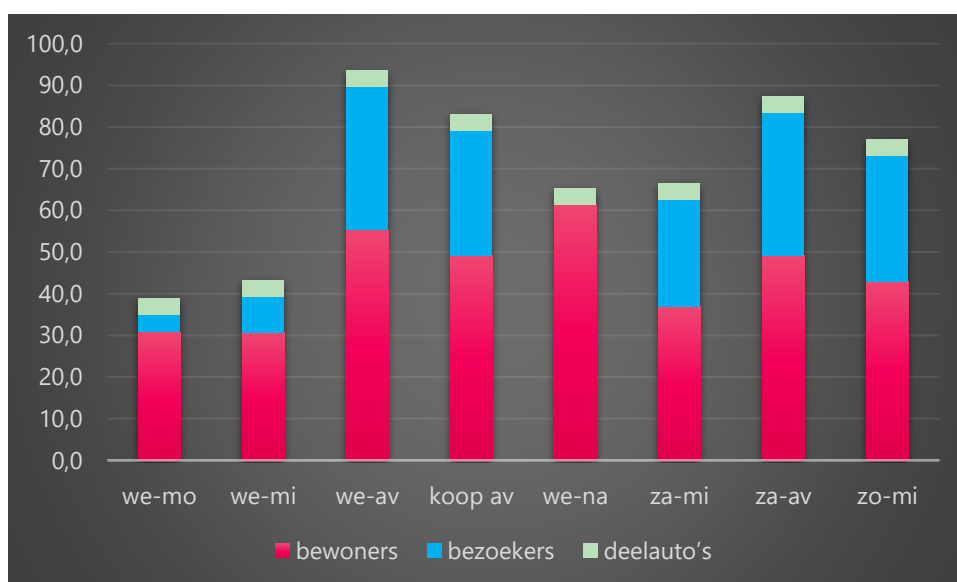
Bij volledig medegebruik mag rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages uit tabel 1.2. Dit resulteert in het volgende overzicht:

	bruto	we-mo	we-mi	we-av	koop av	we-na	za-mi	za-av	zo-mi
bewoners	61,4	30,7	30,7	55,3	49,1	61,4	36,8	49,1	43,0
bezoekers	42,9	4,3	8,6	34,3	30,0	0,0	25,7	34,3	30,0
deelauto's	4	4	4	4	4	4	4	4	4
totaal	108,3	39,0	43,3	93,6	83,2	65,4	66,6	87,4	77,0

Tabel 3.2: Berekening van de maatgevende parkeervraag

Bij volledig medegebruik van de parkeerplaatsen is de maatgevende parkeervraag 94 plaatsen. Deze parkeervraag treedt op gedurende de werkdagavonden. Ook tijdens zaterdagavonden is de vraag hoog met 87 plaatsen. Als er geen sprake is van medegebruik zijn er 108 parkeerplaatsen nodig.

Grafisch is dit de weergave van de parkeervraag op de verschillende tijdstippen:



Figuur 3.1: Parkeervraag in aantal parkeerplaatsen naar categorie op de verschillende tijdstippen

Uit de tabel en figuur blijkt dat de parkeerbehoefte van bewoners het grootst is gedurende de avonden als er zowel een hoge parkeervraag is van bewoners, als van bezoekers.

Parkeeroplossing

De parkeervraag van het plan (bij medegebruik 94 pp) overstijgt het aantal parkeerplaatsen in het plangebied (29 pp). Er resteert een parkeervraag van 65 pp bij medegebruik. Echter op P2 is ruimte beschikbaar: zie hoofdstuk 1.

Op P2 vervallen echter een aantal pp vanwege:

- Het plaatsen van afvalcontainers (-2 pp) en
- De draaicirkels van afvalwagens en andere vrachtauto's (-3 pp).

Zie figuur 3.2. Dat betekent dat er 123 pp overblijven en, rekening houdend met een maximale bezettingsgraad van 85%, is de bruikbare capaciteit **105 pp**.



Figuur 3.2: Parkeerterrein P2 met vervallen parkeerplaatsen

Uitgaande van de bruikbare capaciteit is in de tabel de resterende parkeervraag (vraag minus 29 pp op eigen terrein) vergeleken met de maatgevende restcapaciteit op P2. Hierbij zijn alleen de meest kritische momenten weergegeven:

Kritisch moment	Resterende P-vraag Plan	Restcapaciteit P2	Saldo
Werkdagavond	64,6	87	22
Werkdagnacht	54,2	87*	33
Zaterdagavond	58,4	81*	23
Zondagmiddag	48,0	88	40

Tabel 3.1: Resterende parkeervraag van het plan en de maatgevende bruikbare capaciteit van P2

*De parkeertelling heeft niet plaatsgevonden op werkdag nacht en zaterdag avond. Hier is de maatgevende restcapaciteit van het dichtstbijzijnde moment genomen op werkdag avond en zaterdag overdag.

Uit tabel 3.1 valt af te lezen dat op het maatgevende moment (werkdagavond) er minstens 22 bruikbare parkeerplaatsen overblijven. Op andere momenten is het overschot hoger.

Hierbij past nog de volgende opmerking:

- In het parkeerbeleid wordt gerekend met een hoge norm voor bezoekers (0,2 en 0,3), zeker voor kleine appartementen die door jongeren worden bewoond. Uit recent onderzoek blijkt dat een bezoekersnorm van 0,15 pp/woning voor 'gewone' woningen passend is en het is aannemelijk dat dit voor de doelgroep nog lager ligt.

Kortom, er is gerekend met worst-case situatie, waarbij verwacht wordt dat de parkeer-situatie uiteindelijk ruimer uitvalt.

Indien wenselijk kan ook een parkeerplaats voor mindervaliden worden gereserveerd bij de ingang van het complex. Ook is het mogelijk specifieke bewoners gereserveerde plaatsen te geven naast het geplande gebouw.

3.2 Parkeerbehoefte - fiets

In het ontwerp is plaats gereserveerd voor 238 fietsen en 20 scooters. De totale parkeer-behoefte voor de bewoners aan fietsparkeerplaatsen (fpp) in het plan is als volgt:

type	aantal	fietsparkeernorm	totaal
type A-appartement	171	1	171
type C-appartement	29	2(3)	58 (87)
totaal	200		229 (258)

Tabel 3.3: Berekening totale parkeerbehoefte fietsen

Gelet op het beperkte oppervlakte van de C-appartementen (49 m² gbo) worden de kentallen van kleine koopappartementen gevolgd, namelijk 2 pp per appartement. Dit komt ook overeen met het Bouwbesluit waarbij wordt uitgegaan van 1 fpp per 25 m² gbo. Hiermee komt de parkeervraag voor fietsen op 229 pp.

Geconcludeerd kan worden dat het aantal fietsparkeerplaatsen, dat is opgenomen in het plan, passend is voor de berekende parkeervraag. Daarnaast wordt voorzien in aanvullende

ruimte voor specifieke voertuigen, zoals: snorfietsen, scooters, fietsen met krat, bakfietsen et cetera.

Het voornemen is om in te spelen op de daadwerkelijke vraag, zoals deze optreedt bij de gebruikers en hierop de ruimte adequaat in te richten. Mocht er ruimte tekort komen voor de fietsen, scooters of andere voertuigen, dan is er ruimte om parkeerplaatsen om te zetten naar stallingsplaatsen voor deze voertuigen.

4. Verkeersgeneratie en ontsluiting

4.1 De verkeersgeneratie van het plan

De verkeersgeneratie kan worden bepaald met behulp van de kentallen van het CROW conform de publicatie 381. In deze publicatie staan kencijfers voor het aantal parkeerplaatsen en kencijfers voor de verkeersgeneratie per weekdagemaal en op deze wijze kan de verkeersgeneratie per parkeerplaats worden bepaald. Dit is gedaan in tabel 4.1; hierbij is gewerkt met de gemiddelde waarden van de kencijfers uit CROW 381, waarbij het plangebied ligt in een schil van een sterk stedelijke gemeente.

categorie	P-norm	VG/app	gemiddelde VG/pp
huur app middelduur	1,0	3,2	3,2
kamerverhuur zelfstandig	0,35	1,65	4,7
gemiddeld (gewogen)			4,5

Tabel 4.1: Berekening gemiddelde verkeersgeneratie (VG) per weekdagemaal per parkeerplaats (pp)

Voor deelauto's wordt uitgegaan van een dubbele verkeersgeneratie: 9 ritten per deelauto. Dit resulteert in de volgende berekening:

	aantal pp	verkeersgeneratie/pp	totale verkeersgeneratie
aantal pp	92	4,5	414
aantal deelauto's	4	9	36
totaal	96		450

Tabel 4.2: Berekening gemiddelde verkeersgeneratie (per weekdagemaal)

450 ritten per weekdagemaal komt overeen met 495 autoritten per werkdagemaal.

De berekende ritten betreffen zowel aankomende als vertrekkende ritten.

Van het gemiddelde aantal van 495 per werkdagemaal wordt:

- 7% (35 ritten) afgelegd in het drukste ochtendspitsuur en
- 9% (45 ritten) afgelegd in het drukste avondspitsuur.

4.2 Ontsluiting

De drukste momenten van verkeer van/naar de locatie 1828, namelijk de ochtend- en avondspits, vallen deels wel en deels niet samen met die van de andere bestemmingen, onderstaand is dit inzichtelijk gemaakt:

bestemming	ochtendspits	avondspitsuur
Koninkrijkszaal		
McDonalds		X
Bastionhotel	X	X
overloop parkeren sportvelden		

Tabel 4.3: Samenvallen spits 1828 met andere bestemming rond P2

De huidige aansluiting van het gebied P2 met de Vlietweg is vormgegeven zonder een middenberm op de Vlietweg en zonder fietsoversteek. De aansluiting van P2 ligt vlakbij:

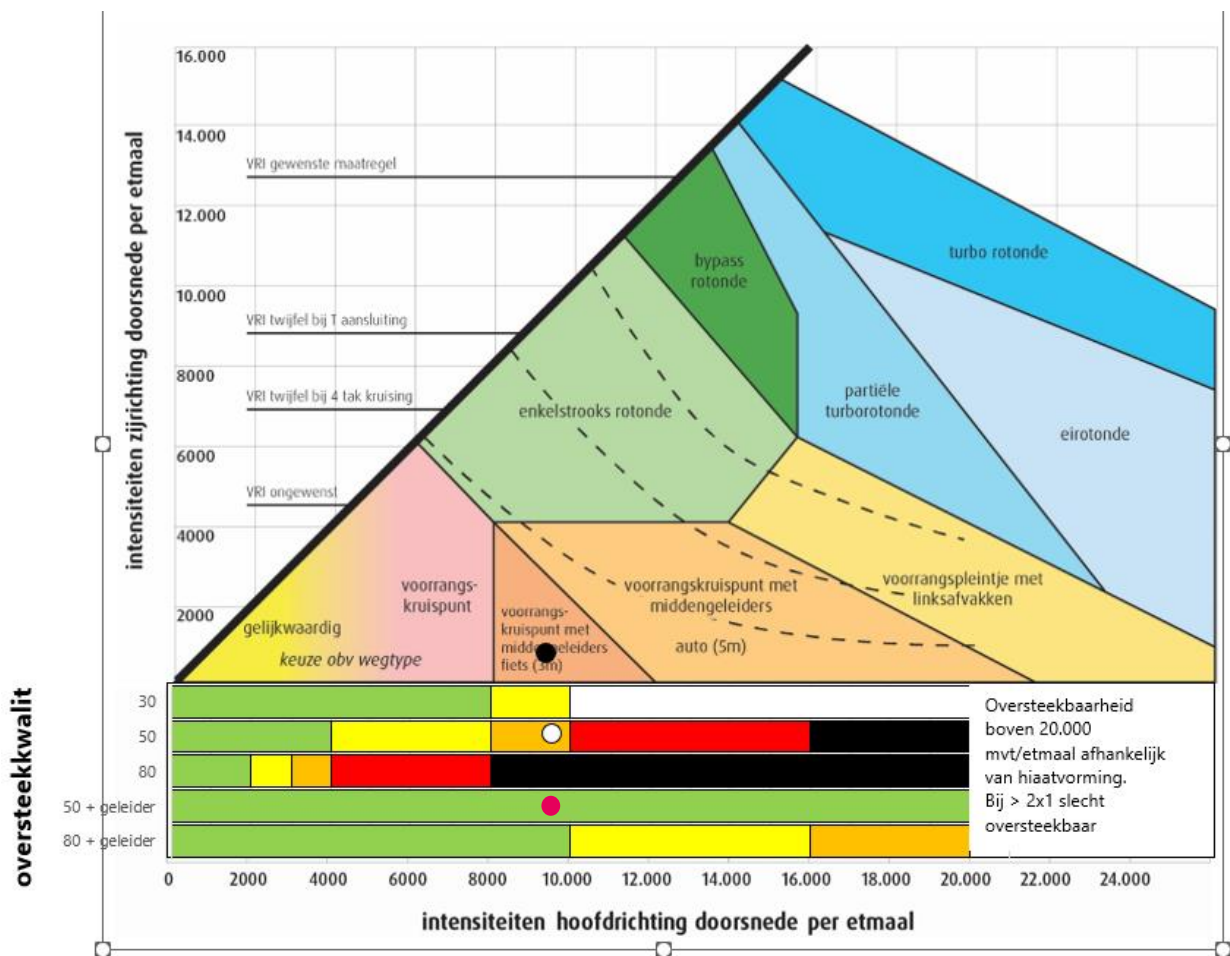
- de Bastionhotel/McDonalds (afstand 20 m): deze aansluiting is vormgegeven met een middenberm en fietsoversteek;
- de aansluiting van de busbaan op de hoofdrijbaan (afstand 20 m tot de stopstreep); deze aansluiting is met verkeerslichten geregeld.

Fietsers moeten de Vlietweg oversteken bij het Bastionhotel om het fietspad te bereiken.



Figuur 4.1: Aansluiting op de Vlietweg

Op de Vlietweg rijden in 2030 in totaal 9.500 mvt/etm (bron verkeersmodel Noord-Holland Zuid, versie 3.1) en van/naar P2 circa 750 mvt/etm op de zijrichting (nieuw + bestaand verkeer) is in de figuur de kruispuntverkenner uit de Wegenscan opgenomen (figuur 4.1). Hier geeft de zwarte punt aan welk kruispunttype het meest geschikt is en de witte stip hoe de oversteekwaliteit voor fietsers en voetgangers is.

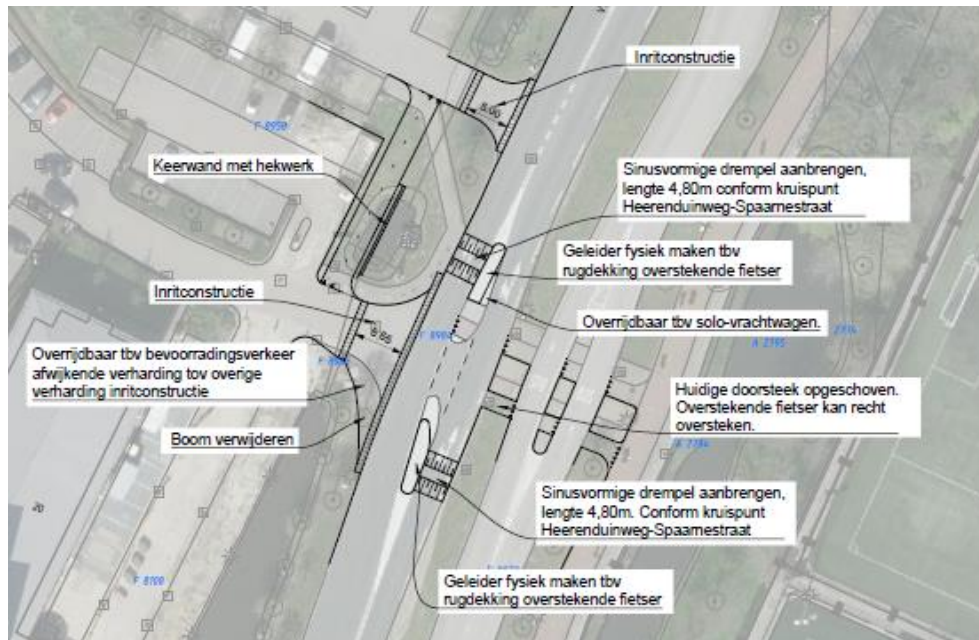


Figuur 4.2: Kruispuntverkenner van de wegscan

Op basis van de Kruispuntverkenner is er voor de oversteek van de fietsers een middengeleider nodig van 3 meter. Dit kan worden opgelost door de fietsers gebruikt te laten maken van de bestaande aansluiting bij het Bastionhotel: daar is een doorsteek naar het fiets-/ voetpad aanwezig en een middenberm. De oversteekkwaliteit wordt met een middengeleider als 'goed' beoordeeld, zie rode punt. Wel vraagt het ontwerp van de aansluiting bij het Bastion-hotel verbetering, vanwege:

- de hoge snelheid van het autoverkeer ter hoogte van de oversteek.
- het feit dat vanaf de zuidzijde overstekende fietsers en voetgangers geen verticale 'bescherming' hebben. Dit zou de attentiewaarde van de oversteek verhogen.
- het feit dat de oversteek voor het langzaam verkeer naar het fietspad niet gestrekt en logisch is.
- Invoegende vrachtauto's die een stuk van de middenberm nodig hebben vanwege de scherpte van de bocht.
- Een ontbrekende goede fietsverbinding van de locatie jongerenhuisvesting naar de aansluiting Vlietweg.

Voor het oplossen van deze punten is een nieuw ontwerp gemaakt voor deze aansluiting:



Figuur 4.1: voorstel ontwerp aansluiting Bastion hotel op de Vlietweg

In het ontwerp is een fietsverbinding en een verbeterde oversteek voor zowel fiets als voetganger opgenomen, aangevuld met snelheidsremmers voor het autoverkeer en een verbeterde uitrijmogelijkheid voor het vrachtverkeer. Dit gaat echter wel ten koste van een boom.

Het autoverkeer maakt gebruik van de bestaande aansluiting van P2.

Het plan genereert 495 autoritten en uitgaande van een verdeling 80% zuid en 20% noord betekent dit een toename van:

- 396 autoritten op de Vlietweg-zuid wat neerkomt op een toename van 4%
- 99 autoritten op de Vlietweg-noord wat neerkomt op een toename van 1%

Het meeste verkeer gaat richting zuid: kruispunt Vlietweg – Hoofdstraat – Delftplein. Op dit kruispunt lijkt het verkeer in de avondspits wat op te stropen op de Vlietweg. Dat is qua planeffect niet de spitsrichting: die is in de avondspits richting noord en het plangebied. Op basis daarvan wordt niet verwacht dat deze ontwikkeling een merkbaar effect heeft op de verkeersafwikkeling van het kruispunt.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32



Bijlage 2

AERIUS

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers*



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

Peutz
Vlietweg 2,
2071 KW Santpoort-Noord

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Vlietweg 2
Toekomstige situatie woningbouw Vlietweg 2 - aanleg-/bouwfase
ingeval elektrisch materieel

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

Rpqpwr1zJqSK
11 juli 2023, 10:29
Wnb-rekengrid

Totale emissie

Aanleg-/bouwfase - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2023	65,8 g/j	2,7 kg/j

Resultaten

Aanleg-/bouwfase - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename
Grootste afname

Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		
-		




Aanleg-/bouwfase (Beoogd), rekenjaar 2023

Emissiebronnen

Emissie NH₃

Emissie NO_x



 Verkeersnetwerk

65,8 g/j

2,7 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- | | |
|---|--|
|  Habitatrictlijn |  Grootste toename (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn |  Grootste afname (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrictlijn |  Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening) |
|  Niet bepaald | |

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingsituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Aanleg-/bouwfase" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Aanleg-/bouwfase, Rekenjaar 2023

1 Wegverkeer | Weg

Naam	Wegverkeer		Links	Rechts	NO _x	2,7 kg/j
Locatie	X:104682,49 Y:493435,75	Type scherm	-	-	NO ₂	0,7 kg/j
Lengte	205,29 m	Hoogte	-	-	NH ₃	65,8 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	7.333,0 p/jaar	15,0 %
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	2.667,0 p/jaar	15,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar	0,0 %

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2022.2_20230704_bb872f8ea4

Database versie 2022.2_bb872f8ea4

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/>

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers*



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

Peutz
Vlietweg 2,
2071 KW Santpoort-Noord

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Vlietweg 2 te Santpoort-Noord
Toekomstige situatie woningbouw Vlietweg 2 - gebruiksfase

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

RaQ7ZXgejdwF
11 juli 2023, 09:51
Wnb-rekengrid

Totale emissie

Gebruiksfase - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2025	1,3 kg/j	22,1 kg/j

Resultaten

Gebruiksfase - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename
Grootste afname

Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		
-		



Gebruiksphase (Beoogd), rekenjaar 2025

Emissiebronnen

Emissie NH₃

Emissie NO_x

 Verkeersnetwerk

1,3 kg/j

22,1 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- | | |
|--|--|
|  Habitrichtlijn |  Grootste toename (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn |  Grootste afname (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn, Habitrichtlijn |  Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening) |
|  Niet bepaald | |

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingsituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Gebruiksfase" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Gebruiksfase, Rekenjaar 2025

1 Wegverkeer | Weg

Naam	Wegverkeer		Links	Rechts	NO _x	22,1 kg/j
Locatie	X:104687,05 Y:493274,31		Type scherm	-	NO ₂	4,9 kg/j
Lengte	552,91 m		Hoogte	-	NH ₃	1,3 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)		Afstand tot de weg	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file			
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	450,0 p/etmaal	15,0 %			
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	2,0 p/etmaal	15,0 %			
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/etmaal	0,0 %			
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/etmaal	0,0 %			

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2022.2_20230704_bb872f8ea4

Database versie 2022.2_bb872f8ea4

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/>