

Bestemmingsplan Stationsweg 114



Heerhugowaard
Stad van kansen

ontwerp

Stationsweg 114

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	3
1.1	Algemeen	3
1.2	Plangebied	3
1.3	Doel	4
1.4	Geldende planologische regelingen	4
Hoofdstuk 2	Huidige situatie	6
2.1	Bestaande situatie	6
Hoofdstuk 3	Toekomstige situatie	7
3.1	Ontwikkeling stationsgebied	7
3.2	Planbeschrijving	8
Hoofdstuk 4	Beleidskaders	10
4.1	Inleiding	10
4.2	Rijksbeleid	10
4.3	Provinciaal en regionaal beleid	14
4.4	Gemeentelijk beleid	18
Hoofdstuk 5	Milieu- en omgevingsaspecten	23
5.1	Inleiding	23
5.2	M.e.r.-beoordeling	23
5.3	Bedrijven en milieuzonering	24
5.4	Geluidhinderaspecten	26
5.5	Luchtkwaliteit	30
5.6	Parkeren	33
5.7	Trillingshinder	34
5.8	Lichthinder	34
5.9	Water	36
5.10	Natuur	38
5.11	Bodem	40
5.12	Cultuurhistorie en archeologie	42
5.13	Externe veiligheid	44
5.14	Kabels, leidingen, straalpaden en andere belemmeringen	48
5.15	Duurzaamheid	49
Hoofdstuk 6	Juridische aspecten	50
6.1	Inleiding	50
6.2	Juridisch systeem	50
6.3	Inleidende regels	52
6.4	Bestemmingsregels	53
6.5	Algemene regels	55
6.6	Uitvoerbaarheid en handhaving	56

Hoofdstuk 7	Overleg en inspraak	58
7.1	Uitkomsten overleg ex artikel 3.1.1 Bro	58
7.2	Inspraak	58
7.3	Procedure	58

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1	Aanmeldnotitie mer Stationsweg 114
Bijlage 2	Definitief verslag van Watertoetsoverleg
Bijlage 3	Akoestisch onderzoek
Bijlage 4	Parkeerbalans
Bijlage 5	Quick scan beschermde planten- en diersoorten stationsweg 114 te Heerhugowaard
Bijlage 6	Actualiserend en verkennend bodemonderzoek
Bijlage 7	Aerius-berekening
Bijlage 8	Industrielawaai

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

Op de locatie Stationsweg 114 in Heerhugowaard is een appartementencomplex met 60 appartementen voorzien. Het complex biedt daarnaast ruimte aan een bedrijfsruimte voor een kantoor (zonder baliefunctie) in de plint en een gemeenschappelijke ruimte voor bewoners. Parkeren wordt op een nieuw aan te leggen parkeerterrein, onder en achter het pand opgelost. Met het plan is de sloop van de bestaande woning aan de Stationsweg 114 gemoeid. Het overig deel van het plangebied ligt op dit moment braak.

De beoogde ontwikkeling is in het Heerhugowaardse stationsgebied, dat zich als onderdeel van de Zaancorridor zal gaan ontwikkelen. Daarmee wordt invulling gegeven aan het programma 'Maak Plaats!' waarin de provincie Noord-Holland een integrale aanpak van OV-knooppunten voorstaat. Initiatieven als deze passen binnen de gemeentelijke strategie van uitnodigingsplanologie om het OV-knooppunt tot ontwikkeling te brengen.

De ontwikkeling past echter niet binnen de juridische kaders van het vigerende bestemmingsplan "Zandhorst". In dit plan heeft de locatie de bestemming 'Bedrijf - 2' en is de hiervoor genoemde woning op de hoek met de Nijverheidsstraat bestemd voor 'Wonen' en 'Tuin'. Om de voorliggende ontwikkeling mogelijk te maken is een nieuw juridisch-planologisch kader noodzakelijk.

Dit bestemmingsplan is als digitaal raadpleegbaar en uitwisselbaar plan opgezet. Verder wordt er gestreefd naar regels die aansluiten op de standaardregels in Heerhugowaard. Deze zijn eenvoudig opgesteld, zodat ze heldere richtlijnen geven voor de bebouwingmogelijkheden van de gronden en het gebruik van de gronden en gebouwen. In het kader van dienstverlening wordt het daarmee voor iedereen mogelijk om de verbeelding en regels ook thuis te raadplegen via het internet.

1.2 Plangebied

Het plangebied is gelegen nabij het stationsgebied van Heerhugowaard en wordt als volgt begrensd:

1. aan de zuid-oostzijde: door de Nijverheidsstraat;
2. aan de noord-oostzijde: door het perceel van de daar gevestigde bedrijfspand van de Kwikfit;
3. aan de noord-westzijde: door een parkeerstrook behorende tot het perceel van de Kwikfit, de fietsburg en aansluitend de N242 (Westerweg);
4. aan de zuid-westzijde: door de Stationsweg.

Het voorliggende bestemmingsplan bestaat uit:

1. een plantoelichting met bijlagen;
2. planregels met bijlagen;
3. een verbeelding.



Figuur 1: Ligging van het plangebied

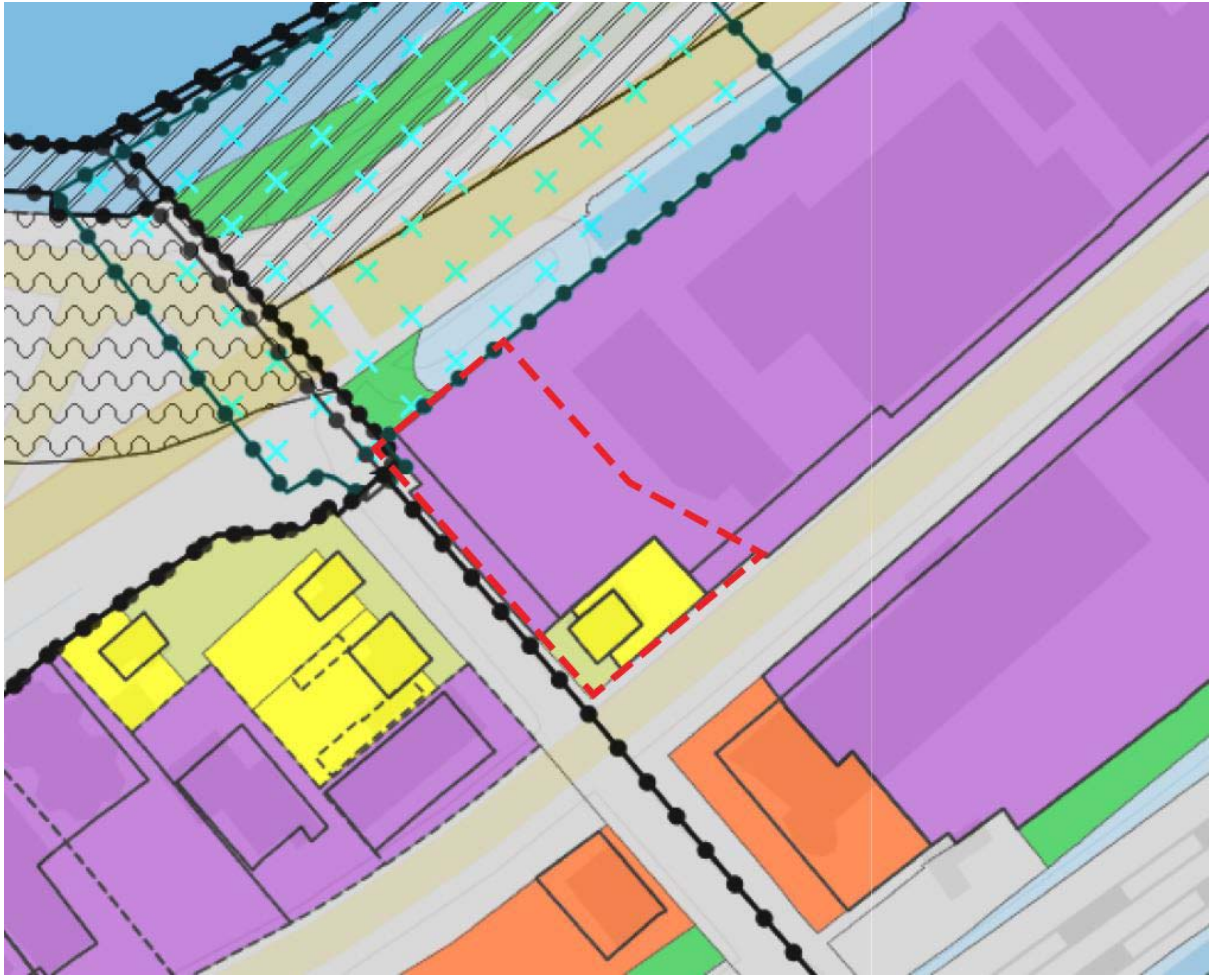
1.3 Doel

Met dit bestemmingsplan wordt een nieuw juridisch-planologisch kader voor de ontwikkeling van een appartementencomplex op de hoek van de Stationsweg en Nijverheidsstraat opgesteld.

1.4 Geldende planologische regelingen

Het bestemmingsplan 'Stationsweg 114' vervangt de volgende planologische regelingen:

1. Bestemmingsplan "Zandhorst", zoals vastgesteld op 7 augustus 2009;
2. Bestemmingsplan "Actualisatieplan Heerhugowaard 2014", zoals vastgesteld op 23 september 2014.



*Uitsnede bestemmingsplan "Zandhorst" met ligging van het plangebied (rood omlijnd)
(bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)*

Hoofdstuk 2 Huidige situatie

2.1 Bestaande situatie

2.1.1 Ruimtelijke structuur

De locatie is gelegen in het stationsgebied, nabij het station van Heerhugowaard. De Stationsweg is een oud dorpslint dat in de loop der tijden is ingekapseld door hoofdzakelijk woonbebouwing. De zone tussen het spoor en de Westerweg bestaat hoofdzakelijk uit bedrijfsbebouwing. De directe nabijheid van het plangebied wordt dan ook gekenmerkt door de aanwezigheid van grootschalige bedrijfsgebouwen en -loodsen, in enkele gevallen met bijbehorende bedrijfswoningen. Aan de overzijde van de Stationsweg staan enkele woningen. Ten zuiden van de bebouwing aan de Nijverheidsstraat ligt het treinstation van Heerhugowaard.

Het voorliggende initiatief omvat de ontwikkeling van een appartementencomplex op de hoek van de Stationsweg en de Nijverheidsstraat. Aan de noordzijde ligt, op korte afstand van het gebied, de provinciale N232 (Westerweg). De locatie ligt als het ware op een scharnierpunt en vormt de overgang tussen het geheel nieuw te ontwikkelen stationsgebied en het bedrijventerrein Zandhorst 1. De fietsbrug over de Westerweg vormt een belangrijke recreatieve verbinding tussen Heerhugowaard en met het natuurgebied Oosterdel in Broek op Langedijk.

2.1.2 Functionele structuur

De gronden langs het noordoostelijk deel van de Stationsweg zijn hoofdzakelijk in gebruik voor bedrijfsactiviteiten, evenals de gronden langs de Nijverheidsstraat. Het bedrijventerrein Zandhorst bestaat uit drie delen en ligt grotendeels ten noorden van het spoor. Het terrein herbergt bedrijven en, ten zuiden van het spoor, een aantal maatschappelijke functies. Ten zuiden van het bedrijventerrein bevinden zich overwegend centrumfuncties en een woongebied. Hier bevindt zich het winkelcentrum Middenwaard met voorzieningen voor dagelijks gebruik. Ten noorden van het plangebied ligt de N232 of Westerweg, de doorgaande weg tussen Alkmaar en Middenmeer.

Hoofdstuk 3 Toekomstige situatie

3.1 Ontwikkeling stationsgebied

Stationsgebied

De komende jaren zal het stationsgebied van Heerhugowaard, waar het plangebied deel van uitmaakt, een ingrijpende transformatie doormaken. De afgelopen jaren hebben in het stationsgebied en omgeving reeds de nodige veranderingen plaatsgevonden. Het betreft onder andere de nieuwbouw van het energieneutraal schoolgebouw van Focus, het Hoogheemraadschap en de komst van de GGZ. De visie voor dit gebied is vastgelegd in de Structuurvisie stationsgebied Heerhugowaard (vastgesteld in oktober 2012). In deze paragraaf wordt beschreven hoe het voorliggende initiatief op deze visie aansluit.

Heerhugowaard is de afgelopen jaren meer en meer een aantrekkelijke vestigingsplaats geworden voor allerlei instellingen en heeft hiermee steeds meer een centrumfunctie voor de regio gekregen. Het Stadshart, dat direct aan het stationsgebied grenst, heeft de afgelopen jaren een opwaardering gekregen. Nu wordt gekeken naar de vernieuwing en verbetering van het stationsgebied. Hierbij wordt ingezet op de ontwikkeling van een hoogwaardige stationsomgeving met een divers aanbod van woningen en een mix van voorzieningen. Het vernieuwen en opwaarderen van het stationsgebied heeft tot doel om een stedelijk gebied te laten ontstaan dat complementair en versterkend is ten opzichte van het Stadshart.

De locatie als onderdeel van het nieuwe stationsgebied

De planlocatie is onderdeel van één van de lange lijnen die samenkomen in het stationsgebied, de Stationsweg. Dit historische bebouwingslint is onderdeel van de groene fiets- en wandelloper tussen het stationsgebied en de route naar Broek op Langedijk. Deze verbinding is tot stand gekomen door de 'nieuwe' fietsbrug over de N242, ter hoogte van de voorliggende ontwikkellocatie. Hiermee is de verbinding van en naar het station met het 'achterland' vanuit het stationsgebied aanmerkelijk verbeterd voor langzaam verkeer.

In de Structuurvisie op het stationsgebied, wordt de cultuurhistorische as (de Stationsweg) met de karakteristieke bomenrijen aan de stadszijde van het spoor zoveel mogelijk gehandhaafd. Aan de landschapszijde waar de voorliggende locatie is gelegen, geldt hetzelfde uitgangspunt. In de richting van de nieuwe fietsbrug zijn grotere bouwvolumes voorzien. Aan de landschapszijde van het spoor, tussen de Zuidtangent en de Stationsweg, liggen kansen voor verdere investering en functionele transformatie. Het uitgangspunt is om het gebied zowel ruimtelijk als functioneel meer in relatie te brengen met het station. Op dit moment fungeert het gebied als een achterkant van de stad en het stationsgebied. Beide kanten van het station dienen echter representatief te zijn en over stedelijke functies te beschikken. Het plan voorziet in een combinatie van wonen en werken. Een combinatie welke in de structuurvisie als wenselijk voor deze locatie wordt beschouwd.

Wat betreft beeldkwaliteit wordt gestreefd naar een stevige opwaardering van de architectonische kwaliteit en uitstraling van de panden in het stationsgebied. Ontwikkelingen als het hoofdkantoor van het Hoogheemraadschap hebben de toon gezet. De architectuur is tijdloos en niet schreeuwerig, met op belangrijke zichtlijnen uitgesproken accenten in de architectuur. Het uitgangspunt is een hoogwaardige detaillering, met duurzame materialen die mooi verouderen. In hoogte en massa wordt ingespeeld op de gewenste groen-stedelijke uitstraling, maar wordt tevens zorgvuldig aangesloten op de bestaande bebouwing in het gebied. De gebouwen in het Stationspark hebben een levendige begane grond of plint. Dit betekent geen blinde gevels of gesloten functies als bergingen of parkeren, maar een transparante en levendige relatie met de omliggende ruimte.

3.2 Planbeschrijving

Op de locatie Stationsweg 114 in Heerhugowaard wordt een nieuwbouwcomplex met 60 appartementen gerealiseerd. Het gebouw bestaat uit drie verschillende bouwvolumes, die trapsgewijs oplopen. Op de hoek Stationsweg en de Nijverheidsstraat worden de bovenste verdiepingen terugliggend uitgevoerd. Het gebouw voegt zich qua volume naar de locatie. Dat wil zeggen dat het gebouw aan de landschapszijde wat betreft bouwhoogte aansluit op de omgeving. Met een bouwhoogte van 12 tot 15 meter is het volume passend bij het aangrenzende gebied. Richting de stadszijde loopt de bouwhoogte geleidelijk op tot maximaal 27 meter.

Het appartementencomplex fungeert aan de stationszijde als afbakening van het woongebied en als eindpunt van de Stationsweg. Door de bedrijfsruimte in de plint en directe ligging bij het station is het gebouw niet enkel een monofunctioneel woonblok, maar voegt het een extra functie toe, die past bij een dynamische stationsomgeving.

De eerste laag appartementen ligt iets verhoogd. Aan de zijde van de Stationsweg en Nijverheidsstraat krijgen de appartementen een terras of balkon. Deze buitenruimtes zijn, in verband met geluidhinder van de N242, gedeeltelijk gesloten uitgevoerd. De entree tot de appartementen is gesitueerd aan de Nijverheidsstraat. De appartementen zijn verschillend van grootte. Ongeveer 60% van de appartementen heeft een vloeroppervlakte van circa 50 m² GBO. Het overige deel zal bestaan uit appartementen tussen de 60 en 75 m² GBO.

Op de begane grond is op de hoek van de Stationsweg en Nijverheidsstraat een ruimte voor een kantoor voorzien. Hierdoor heeft het gebouw niet enkel een woonfunctie, maar wordt de plint gedeeltelijk gebruikt voor bedrijfsactiviteiten. Hierdoor ontstaat een meer levendig straatbeeld, passend bij de gewenste representatieve en dynamische uitstraling van het stationsgebied. De toegang tot de bedrijfsruimte ligt aan de Stationsweg en is toegankelijk via een trappartij.

Groene gevels

Het appartementengebouw aan de Stationsweg 114 te Heerhugowaard bevindt zich aan de rand van de stad, op relatief korte afstand (ca. 125 m) van het natuurgebied "Oosterdel". Vanwege de positie op het scharnierpunt tussen stad en natuur krijgt het gebouw een groene uitstraling. Toepassing van groene gevels draagt bij aan een passende overgang tussen het natuurgebied Oosterdel en het appartementencomplex. Daarnaast dragen groene gevels bij aan een duurzame ontwikkeling (zie ook paragraaf 5.15 Duurzaamheid). Een aanzienlijk deel van de gevels zal worden uitgevoerd als groene gevel, waarbij door middel van vegetatie en plantenbakken, al dan niet voorzien van gaaswerk voor het begeleiden van het opgaande groen, wordt voorzien in een groen karakter.

Aan de zijde van de Stationsweg kan verticale vegetatie het gevelbeeld breken en opdelen in kleinere subvolumes. Daarnaast is vegetatie voorzien aan de galerijen aan de achterzijde van het pand, de dakranden en (dak)terrassen. Door het opvangen en bergen van hemelwater in een bassin wordt gezorgd voor een intern waterhuishoudingssysteem dat gebruikt wordt voor de irrigatie van de diverse groenvoorzieningen. Het onderhoud van de groenvoorziening wordt opgenomen in de VVE. In de planregels is een verplichting opgenomen waarmee de groene gevels gewaarborgd zijn. Naast groene gevels zal de plint van het gebouw, aan de zijde van de Stationsweg, voor een belangrijk deel met groen worden ingericht.

Terreininrichting en parkeren

Aan de noordwest- en achterzijde van en onder het gebouw is ruimte voor parkeerplaatsen. De toegang tot het parkeerterrein bevindt zich aan de Nijverheidsstraat. Het parkeerterrein komt volledig op maaiveldniveau te liggen deels verdiept onder het complex. In totaal zijn 53 parkeerplaatsen voorzien. De ontsluiting van het terrein wordt opgelost via de Nijverheidsstraat, waarbij de strook grond ten zuidwesten van het pand van Kwikfit wordt meegenomen.

Hoofdstuk 4 Beleidskaders

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste beleidsdocumenten op rijks-, provinciaal-, regionaal- en lokaal niveau samengevat, voor zover deze documenten relevant beleid en/of besluiten omvatten ten aanzien van dit bestemmingsplan.

4.2 Rijksbeleid

4.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In het voorjaar van 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk-en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De visie is vernieuwend in de zin dat ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden worden. De structuurvisie vervangt daarvoor de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak, de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn).

De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk "concurrerend, bereikbaar en leefbaar & veilig". Voor de drie Rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken.

De drie hoofddoelstellingen en 13 nationale belangen zijn:

1. Concurrerend = Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 1. Nationaal belang 1: Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.
 2. Nationaal belang 2: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie.
 3. Nationaal belang 3: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen.
 4. Nationaal belang 4: Efficiënt gebruik van de ondergrond.
2. Bereikbaar = Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 1. Nationaal belang 5: Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.
 2. Nationaal belang 6: Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarweg.
 3. Nationaal belang 7: Het in stand houden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen.
3. Leefbaar & veilig = Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn:
 1. Nationaal belang 8: Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.
 2. Nationaal belang 9: Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling.

3. Nationaal belang 10: Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.
4. Nationaal belang 11: Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten.
5. Nationaal belang 12: Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten.
De Rijksverantwoordelijkheid voor het systeem van goede ruimtelijke ordening is zonder hoofddoelstelling, als afzonderlijk belang opgenomen:
6. Nationaal belang 13: Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Voor alle nationale opgaven worden Rijksinstrumenten ingezet, waarbij financiering slechts één van de instrumenten is. Ook decentrale overheden en marktpartijen dragen bij aan de realisatie van nationale opgaven. Het plangebied wordt in het Rijksbeleid niet specifiek benoemd. Echter het toevoegen van het onderhavige initiatief past binnen de hiervoor benoemde nationale belangen.

4.2.2 Besluit algemene regels omgevingsrecht

Het kabinet heeft in de hiervoor genoemde SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. In de loop van 2012 is het besluit aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen veiligheid op Rijksvaarwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, het Natuurnetwerk Nederland, de veiligheid van primaire waterkeringen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer. Ook is het onderwerp duurzame verstedelijking in regelgeving opgenomen.

Het kabinet heeft de keuze voor deze onderwerpen gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

4.2.3 Toetsing beleidskaders Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 juli 2017 is de Nieuwe Ladder voor Duurzame Verstedelijking in werking getreden (artikel 3.1.6 lid 2 en 3 Bro). De nieuwe Ladder is ten opzichte van de voorgaande Ladder vereenvoudigd. De drie treden zijn komen te vervallen en er is een nieuwe bepaling toegevoegd. De Laddertoets geldt alleen voor plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'.

Toetsing aan de nieuwe Ladder houdt in dat een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving bevat van de behoefte aan die ontwikkeling. Indien het bestemmingsplan een ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied dient tevens een motivering te worden opgenomen waarin wordt onderbouwd waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

De voorliggende ontwikkeling is volgens de definitie uit het Bro aan te merken als een stedelijke ontwikkeling. Voor wonen geldt dat voor nieuwe woningbouwlocaties vanaf 12 woningen sprake is van een stedelijke ontwikkeling die Ladderplichtig is. Dit blijkt uit jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State in onder andere een uitspraak van 18 november 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:3542). Omdat in het voorliggende geval sprake is van 60 appartementen is de ontwikkeling aan te merken als stedelijke ontwikkeling en dient te worden getoetst aan de in de Ladder voor duurzame verstedelijking gestelde eisen.

Behoefte

In de regionale woonvisie van de Regio Alkmaar, waaronder ook Heerhugowaard valt, zijn afspraken gemaakt over het woningbouwprogramma van de verschillende gemeenten. De Regionale Woonvisie is in Heerhugowaard op 27 augustus 2013 vastgesteld. De regionale woonvisie legt kaders vast voor de lokale woonvisies van de gemeenten en geeft richting voor afspraken met marktpartijen. Daarbij wordt voldoende ruimte overgelaten om op de lokale behoefte in te spelen. De woonvisie geeft richting en zorgt ervoor dat gemeenten van elkaar weten wat ze doen en waar ze elkaar kunnen aanvullen en versterken. Hiermee wordt voorkomen dat onderlinge concurrentie ontstaat en kansen in de regio onbenut blijven.

De voorliggende ontwikkeling mikt zeer gericht op de doelgroep bestaande uit 1 tot 2 persoonshuishoudens (starters/alleenstaanden en senioren). Vooral door de afmetingen (ca. 50 tot ca 75 m²) en prijs (het goedkopere segment) van de appartementen zijn deze uitermate geschikt voor deze doelgroepen. In de regio is sprake van een groei van inwoners tot 2040. In de regionale woonvisie wordt de positie van starters nader besproken. Er blijkt voor starters (met een inkomen van minder dan € 33.614) die een huis willen kopen, schaarste wat betreft woningaanbod te heersen. De ontwikkelingen tot 2040 laten een toenemende schaarste in het goedkopere segment (zowel huur als koopwoningen) zien. Daarbij is er in de regio sprake van gezinsverdunding, dit betekent dat mensen steeds meer alleen gaan wonen en steeds minder in gezinsverband. Het ontwikkelen van kleinere en goedkopere woningen voor starters en eenpersoonshuishoudens past dus in de huidige behoefte van de markt. Deze type woningen zijn in de woonvisie aangemerkt als kansrijk (zie onderstaande tabel). De huurappartementen met lift (++) en koopappartementen met lift (+) worden aangemerkt als kansrijk, in ieder geval tot 2020.

Type woning	Prijs*	Tot 2020
Eengezins rijwoning huur	Betaalbaar	++
Eengezins rijwoning huur	Duur	---
Appartement zonder lift huur	Alle	---
Appartement met lift huur	Betaalbaar	++
Appartement met lift huur	Duur	+-
Grondgebonden 0-treden woningen huur	Duur	++
Eengezins rijwoning koop	< 214.000	++++
Eengezins rijwoning koop	> 214.000	-----
2^1 kapwoning koop	> 214.000	+++++
Vrijstaand koop	> 323.000	+++
Appartement zonder lift koop	Alle	--
Appartement met lift koop	< 214.000	+
Appartement met lift koop	> 214.000	+-
Grondgebonden 0-tredenwoningen koop	< 214.000	+-
Grondgebonden 0-tredenwoningen koop	> 214.000	++

Bron woningmarktonderzoek, provinciale prognose, bewerking Companen.

Tabel. Behoeftte aan woningtypen (Bron: Provincie Noord-Holland)

De vergrijzing zet ook in de regio Alkmaar de komende jaren door en zal leiden tot meer 'zorgvragers'. Veel senioren kiezen ervoor om zo lang mogelijk in de eigen woning en woonomgeving te blijven wonen. Dit komt mede door de veranderingen in de zorg en de mogelijkheden die (hulpbehoevende) ouderen hebben om zorg en wonen te combineren. Het langer zelfstandig wonen stelt eisen aan de geschiktheid van de woningvoorraad. De woningvoorraad goedkopere (koop)woningen blijft in de gemeente Heerhugowaard (afgezien van de gemeente Alkmaar) achter bij de heersende vraag. Het aanbod van dit type woningen past bij de trend van langer zelfstandig wonende ouderen.

Uit de woonvisie blijkt dat de er behoefte is aan kleinere woonoppervlakte voor starters/ eenpersoonshuishoudens en senioren. Wat betreft kwalitatieve woonbehoefte wordt voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Plancapaciteit Noord-Holland

In de monitor Plancapaciteit van de provincie Noord-Holland waarin (potentiele) locaties voor woningbouwontwikkeling zijn opgenomen, is de voorliggende ontwikkeling van 60 appartementen als plan/besluit in voorbereiding voor de periode 2017-2019 opgenomen. Deze appartementen zijn opgenomen in de plancapaciteit en gespecificeerd als huurwoningen. Vooralsnog wordt echter uitgegaan van koopappartementen waarbij de mogelijkheid om deze deels als huurappartementen aan te bieden, niet wordt uitgesloten.

Op dit moment zijn er geen regionale woningbouwafspraken gemaakt door de gemeenten in de regio Alkmaar. Dit betekent dat ieder plan door de colleges van de gemeenten uit de regio moeten worden goedgekeurd. De gemeente Heerhugowaard maakt op bestuurlijk niveau afspraken, waarmee de ontwikkeling regionaal wordt afgestemd.

Bestaand stedelijk gebied

Het plangebied ligt binnen bestaand stedelijk gebied. Een nadere motivering op dit onderdeel van de laddertoets is daarom niet aan de orde.

Conclusie

De realisatie van 60 appartementen past binnen de regionale woonvisie en is door de provincie Noord-Holland opgenomen als zachte plancapaciteit. De gemeente Heerhugowaard is in overleg met de gemeenten uit de Regio Alkmaar om het plan regionaal af te stemmen. De ontwikkeling ligt binnen bestaand stedelijk gebied. Hiermee voldoet het plan aan de ladder voor duurzame verstedelijking en is de uitvoerbaarheid van het plan op dit onderdeel voldoende aangetoond.

4.3 Provinciaal en regionaal beleid

4.3.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Noord-Holland is een mooie provincie om in te wonen, te werken en om te bezoeken. De provincie is veelzijdig met een aantal belangrijke economische motoren van Nederland, bruisende steden, natuurparken, het strand en open grasland vol weidevogels. Dit bijzondere karakter wil de provincie bewaken. Tegelijkertijd zijn er ontwikkelingen als globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp die een grote ruimtelijke impact hebben. In de structuurvisie beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met deze ontwikkelingen en keuzes omgaat en schets ze hoe de provincie er in 2040 moet komen uit te zien.

In de structuurvisie geeft de provincie Noord-Holland aan op welke manier de ruimte benut en ontwikkeld zou moeten worden. De drie hoofdbelangen zijn daarbij ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid. De provincie wil bebouwing in steden verder verdichten, landschappen open houden en ruimte bieden aan economie en woningbouw. Verder helpt Noord-Holland gemeenten bij het optimaliseren van het gebruik van bestaand bebouwd gebied, vooral daar waar het gaat om stationsomgevingen, bedrijventerreinen, ondergronds bouwen en hoogbouw. Aan de hand van de structuurvisie kunnen uitvoeringsplannen worden opgesteld. Gemeentelijke bestemmingsplannen moeten overeenkomen met de verordening die bij de structuurvisie hoort.

4.3.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

De provincie heeft drie hoofdbelangen beschreven:

1. klimaatbestendigheid;
2. duurzaam ruimtegebruik, en;
3. ruimtelijke kwaliteit.

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) vindt u de regels waaraan ruimtelijke plannen in Noord-Holland moeten voldoen.

Naar aanleiding van nieuwe wetgeving en/of provinciaal beleid wordt de PRV regelmatig aangepast. Op 12 december 2016 hebben Provinciale Staten een wijziging van de Provinciale Ruimtelijke Verordening vastgesteld. De nieuwe PRV is op 1 maart 2017 in werking getreden. Voorts hebben de Gedeputeerde Staten op 28 februari 2017 de uitvoeringsregeling met betrekking tot regionale afspraken over nieuwe stedelijke ontwikkelingen in Noord-Holland vastgesteld. Deze uitvoeringsregeling is ook op 1 maart 2017 in werking getreden. Ten aanzien van nieuwe stedelijke ontwikkelingen is in artikel 5a in de PRV het navolgende opgenomen:

"Een bestemmingsplan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze

ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Gedeputeerde Staten stellen nadere regels aan de deze afspraken."

Omdat de voorliggende ontwikkeling is opgenomen in de plancapaciteit van Noord-Holland en hiermee regionaal is afgestemd kan worden voldaan aan de PRV.

4.3.3 Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2017-2021

In november 2016 is *het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) 2017-2021* door Provinciale Staten vastgesteld.

Naast het beheer en onderhoud van de infrastructuur heeft de provincie een groot aantal projecten in voorbereiding en uitvoering om de provinciale infrastructuur te verbeteren en uit te breiden. Al deze projecten zijn opgenomen in het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI). Het PMI is een voortschrijdend vijfjarenprogramma dat jaarlijks wordt herzien.

Het plangebied wordt in de het PMI niet direct genoemd, maar voldoet aan de algemeen gestelde ambities uit het plan, zoals een goede bereikbaarheid. Door de ligging van het plan, in de directe invloedssfeer van het station, de goede aansluiting van het plan op de bestaande fiets- en ov-verbindingen en toepassing van deelauto's wordt ingespeeld op het provinciale mobiliteitsbeleid. Dit laatste aspect is onderdeel van mobiliteitsmanagement zoals gesteld in het PMI.

4.3.4 Provinciale Omgevingsvisie en Omgevingsbeeld Regio Alkmaar

In 2016 is het 'Omgevingsbeeld Regio Alkmaar, diversiteit als troef' door de regiogemeenten vastgesteld. In het omgevingsbeeld wordt de nadruk gelegd op de ontwikkeling van knooppunten, waarbij Alkmaar-Heerhugowaard het hart van de stedelijke agglomeratie vormt. Dit regionale omgevingsbeeld is mede input voor de momenteel in de maak zijnde provinciale omgevingsvisie. In de concept-versie van de provinciale omgevingsvisie wordt beschreven hoe de invloeden van de Metropoolregio Amsterdam zich steeds meer laten gelden in Regio Alkmaar en de regio zo steeds herkenbaarder onderdeel is van het metropolitaans daily urban system. Verbindingen op het gebied van economie, toerisme, recreatie met de metropoolregio Amsterdam worden in de provinciale omgevingsvisie gelegd. Vanuit een perspectief op regionale en corridor-ontwikkeling wordt zo de complementariteit van het samenwerken van de Noord-Hollandse kernen benoemd. In de concept-versie van de provinciale omgevingsvisie wordt OV-knooppuntontwikkeling als heldere beleidslijn vastgelegd.

4.3.5 Provinciale Woonvisie, het Regionaal Actie Programma en de Regionale Woonvisie

Op 27 september 2010 hebben Provinciale Staten de Provinciale Woonvisie "Goed Wonen in Noord-Holland 2010-2020" vastgesteld. In deze visie staat als doelstelling: "In 2020 beschikken de inwoners van Noord-Holland over voldoende woningen met een passende kwaliteit en in een aantrekkelijk woonmilieu". De Regionale Actieprogramma's (RAP's) zijn voor de provincie het instrument om dit doel te bereiken. De RAP voor de regio Alkmaar is gereed en begin 2012 door de gemeenten vastgesteld.

In 2005 hebben de regiogemeenten de Regionale Woonvisie 2005-2015 vastgesteld. Sindsdien is er veel veranderd. De gegevens van de RAP geven een actueler beeld van de woningmarkt en de nieuwbouwprojecten die in voorbereiding zijn. Daarom is, aan de hand van de RAP, gewerkt aan een nieuwe Regionale Woonvisie regio Alkmaar 2013-2020. Deze is medio 2013 vastgesteld in de acht gemeenten van de regio. Deze woonvisie is gebruikt ter onderbouwing van de ladder voor duurzame verstedelijking zoals opgenomen in paragraaf 4.2.3. De voorliggende ontwikkeling past binnen de kaders zoals opgenomen in de Provinciale Woonvisie en de Regionale Woonvisie. Het plan is opgenomen als vaste plancapaciteit in het Regionaal Actieprogramma.

4.3.6 OV Knooppuntenbeleid: 'Maak Plaats!'

Sinds 2010 werkt de Provincie Noord-Holland met haar knooppuntenprogramma 'Maak Plaats!' aan de integrale aanpak van OV-knooppunten. De doelstellingen van het OV-knooppuntenprogramma van de provincie zijn:

1. Het optimaal benutten en versterken van de aanwezige, intrinsieke waarden van knooppunten en het vergroten van synergie tussen knooppunten op corridorniveau;
2. Verbeteren van stationsomgevingen als comfortabel en optimaal functionerende schakel in de deur-tot-deur reis;
3. Beter benutten bestaande ruimte rondom stationsomgevingen;
4. Verbeteren van stationsomgevingen als aantrekkelijke plek in de stad of dorp om te wonen, werken, leren, ondernemen en/of verblijven.

Vanuit het Knooppuntenprogramma wordt gesteld dat OV-knooppunten een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de woningbouwopgave in Noord-Holland en tegelijkertijd het waardevolle landschap zo open houden. Met het realiseren van nieuwbouwwoningen in de directe nabijheid van OV-knooppunten wordt zowel de bestaande ruimte beter benut en komt er minder druk te liggen op het landschap.

Knooppuntontwikkeling zal zo leiden tot een duurzamer ruimtegebruik, hoger potentieel gebruik van het OV en andere stedelijke voorzieningen en een beter vestigingsklimaat voor bedrijven. De Zaanccorridor, waar OV-knooppunt Heerhugowaard onderdeel van uit maakt, is door Gedeputeerde Staten bovendien als pilotlocatie aangewezen binnen 'Maak Plaats!'. De gebiedsontwikkeling van het stationsgebied van Heerhugowaard is een concrete activiteit binnen deze pilot. De met dit bestemmingsplan voorgestane ontwikkeling past daarin. Het stedelijk gebied van Heerhugowaard en Alkmaar heeft namelijk een belangrijke regionale functie, met regionale voorzieningen, een gevarieerd woningaanbod en goede treinverbindingen met Amsterdam en Haarlem. Dit stedelijke hart van de regio zal zich verder kunnen gaan ontwikkelen als een schakel tussen de Metropoolregio Amsterdam en Noord-Holland Noord. Het ontwikkelt zich hiermee als een goed bereikbare stedelijke agglomeratie in de nabijheid van de metropoolregio. Heerhugowaard kiest in dat kader voor de ontwikkeling van het OV-knooppunt en ontwikkelt vanuit dat perspectief het stationsgebied en de directe omgeving. Ook de woon-, werk en recreatiegebieden van gemeente Langedijk, met het toeristische cultuurlandschap, worden op deze wijze beter bereikbaar. Ten slotte, biedt de gemeente

Heerhugowaard ruimte in de transformatie van grote delen van de omliggende werklocaties tot gemengde locaties met wonen, kantoren en voorzieningen in een straal van 1.200 meter van het station.



OV-Knooppunt Heerhugowaard (bron: provincie Noord-Holland)

4.3.7 Keur van het Hoogheemraadschap

De Keur is een speciale verordening van het Hoogheemraadschap waarin de regels voor het beheer, gebruik en onderhoud van waterstaatswerken zijn opgenomen. Particulieren, bedrijven en andere overheden zijn verplicht zich aan de Keur te houden. De huidige Keur is in september 2016 vastgesteld.

Bij de aanleg van nieuw verhard oppervlak moeten compenserende voorzieningen worden aangelegd, die ten doel hebben de versnelde afstroming van neerslag tegen te gaan. Het hoogheemraadschap bepaalt welke compenserende voorzieningen toelaatbaar zijn en het verbindt hieraan in de watervergunning voorschriften die noodzakelijk zijn voor de instandhouding en goede werking van die voorzieningen. Het hoogheemraadschap kan hiervoor ook algemene regels of beleidsregels vaststellen.

Het goed doorlopen van het proces van watertoetsen kan het proces vergemakkelijken.

In paragraaf 5.9 Water van hoofdstuk 5 Milieu- en omgevingsaspecten wordt nader ingegaan op het aspect water in relatie tot dit plan.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Structuurvisie Heerhugowaard 2020

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

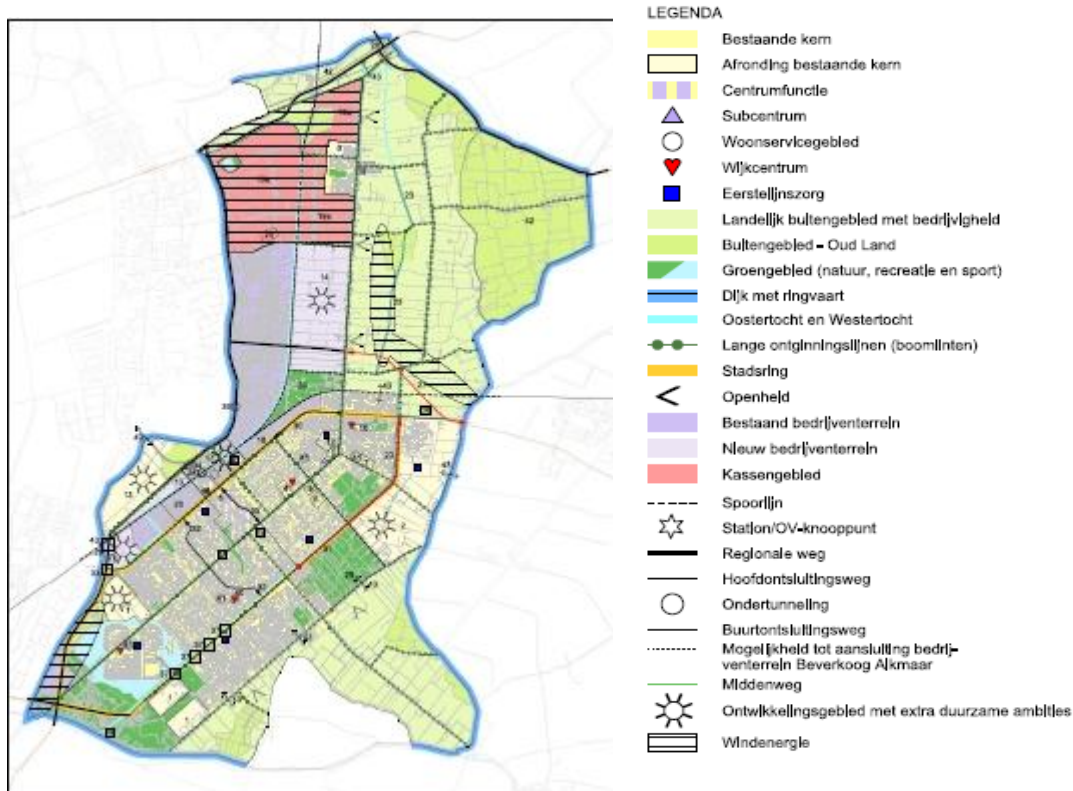
De structuurvisie is een actualisering van het Structuurbeeld Heerhugowaard 2005-2015. Het structuurbeeld is vastgesteld in 2004 als ruimtelijke vertaling van de stadsvisie 'Heerhugowaard, Stad van Kansen', die in 2001 en 2002 in samenspraak met inwoners, belangenorganisaties en ondernemers tot stand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

In dat structuurbeeld zijn de volgende kansen voor Heerhugowaard uitgewerkt:

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

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

Heerhugowaard is de afgelopen jaren mede in het kader van het VINEX-beleid sterk gegroeid. Naar verwachting zal het inwoneraantal groeien tot 57.000 in 2020. Heerhugowaard gaat een nieuwe fase in. Het groeitempo neemt af. De bevolking is kinderrijk en de leeftijdsgroep tussen de 30 en 40 jaar is groot. Het aantal ouderen groeit de komende jaren fors, waarmee Heerhugowaard sterker vergrijsd dan gemiddeld in Nederland. Dit heeft zijn weerslag op het woningbouwprogramma en de voorzieningenstructuur van Heerhugowaard.



Kaart Structuurvisie Heerhugowaard 2020

De voorliggende ontwikkeling van een appartementencomplex met relatief 'kleine' appartementen past binnen de ambities van de Structuurvisie 2020. Hierin wordt beschreven dat er een groeiende vraag is naar appartementen en bijkomende voorzieningen. Daarbij ligt de locatie op de rand van een voorzieningencentrum waar ruimte is voor milieus met een hogere dichtheid en een meer stedelijke aard. Door toenemende vergrijzing wordt in de structuurvisie de nadruk gelegd op doorgroeimogelijkheden binnen de gemeentegrenzen. Het voorliggende plan leent zich voor senioren die steeds vaker, langer zelfstandig blijven wonen, maar draagt ook bij aan de woningbehoefte voor jongeren.

Op de Structuurvisiekaart heeft de voorliggende locatie een centrumfunctie en is aangewezen als ontwikkelingsgebied met extra duurzame ambities. Tevens ligt de locatie in de nabijheid van de Kop Zandhorst. Dit gebied staat voor een herstructurering in combinatie met de ontwikkeling van het stationsgebied. Het te realiseren stedelijk blok kan worden aangemerkt als centrumfunctie waarbinnen duurzaamheid een belangrijke pijler is. Hierdoor kan het bouwplan worden aangemerkt als passend op de locatie, binnen de ambities uit de structuurvisie.

Structuurvisie Stationsgebied

In 2012 is een nadere visie op het stationsgebied van Heerhugowaard geschreven. Het stationsgebied van Heerhugowaard is naast het ontwikkelende stadshart een belangrijke plek voor de stad en voor de regio. Op provinciaal niveau is het gebied al aangewezen als belangrijke vervoersknoop en vestigingslocatie voor hoogwaardige werkgelegenheid, wonen, onderwijs en zorg. Voor de stad is het stationsgebied daarnaast een belangrijke entree voor het stadshart, en de bestaande en nieuwe woonwijken. Het gebied vormt bovendien nu al een belangrijke plek voor wonen, werken en onderwijs.

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

De opgave voor de toekomstige opwaardering en transformatie van het Stationsgebied is driedig:

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

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

1. een vanzelfsprekende spil in de stad en regio;
2. een soepel verkeersknooppunt;
3. een hoogwaardig stationspark als aangename verblijfsruimte en nieuwe entree;
4. een belangrijk sluitstuk in de transformatie naar een completere stad;
5. een nieuwe stap in het verduurzamen van de gemeente Heerhugowaard.

In de visie wordt de landschapszijde van het spoor benoemd als een gebied waar mogelijkheden liggen voor verdere intensivering en functionele transformatie. Het gebied moet stap voor stap transformeren en zowel ruimtelijke en functioneel meer relatie krijgen met het stationsgebied. De voorliggende ontwikkeling sluit aan op deze visie op het gebied.

Masterplan stationsgebied

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

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

In het Masterplan wordt met alle relevante betrokkenen een plan opgesteld voor de functieverkleuring en verdichting van het stationsgebied Heerhugowaard met wonen, werken, recreatie, zorg en onderwijs. De insteek daarbij is nieuw stedelijk programma zoveel mogelijk te laten landen rondom de openbaar vervoersknoop van Heerhugowaard, omdat daarmee de afhankelijkheid van de auto wordt verminderd en bestaande voorzieningen in het nabijgelegen Stadshart profiteren. Ook wordt een kwaliteitsimpuls voorgesteld in de verkeersstructuur, de openbaar-vervoersknoop en de openbare ruimte, waarbij in toenemende mate de nadruk ligt op het stimuleren van fietsen, wandelen en het gebruik van openbaar vervoer. Het stationsgebied moet meer een levendig verblijfsgebied worden en daarmee een aantrekkelijk adres voor bestaande en nieuwe woningen, kantoren, zorg- en onderwijsvoorzieningen. Parallel daaraan wordt het gebied door het toevoegen van groen en water meer klimaatrobust gemaakt.

De voorliggende ontwikkeling met stedelijk wonen, een levendige functie in de plint op de hoek van de Stationsweg en Industriestraat, groene gevels en dubbel ruimtegebruik voor het parkeren ligt vlak bij het station en past goed binnen die ambities van het Masterplan. Het is ook een logische plek om te aan de gang te gaan met de ambities van het Masterplan. De bestaande locatie ligt braak, op een prominente plek aan de Stationsweg, tussen station en fietsbrug 'de Krul' en vormt daarmee een interessante eerste ontwikkelingsstap aan de 'landschapszijde' van het spoor.

4.4.2 Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan

In januari 2008 heeft de gemeenteraad het Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) vastgesteld. Het GVVP heeft verkeersknelpunten en problemen in kaart gebracht en geeft een visie voor de toekomst van Heerhugowaard op het gebied van verkeer en vervoer. Binnen die visie worden de mogelijke oplossingsrichtingen aangegeven. Alle in Heerhugowaard lopende infrastructurale projecten worden met elkaar in verband gebracht en op elkaar afgestemd.

De gemeente wil doorgaand autoverkeer zoveel mogelijk aan de randen van de stad laten rijden: de N508, N242 en de Westfrisiaweg ten noorden van Heerhugowaard. Bestemmingsverkeer (autoverkeer dat in Heerhugowaard moet zijn), moet in eerste instantie gebruik maken van de lokale hoofdwegstructuur: Zuid-, Oost en Westtangent, Smaragd-Amstel en Beukenlaan-Vondellaan. Dat blijven 50 kilometerwegen. Veel gebieden daarbinnen worden een 30 kilometerzone. Daar hoort bij dat het 'binnengebied' aantrekkelijker gemaakt kan worden voor voetgangers en fietsers. De gemeente verbetert de fietsinfrastructuur en wil fietsgebruik stimuleren.

De voorliggende locatie op de hoek van de Stationsweg en de Nijverheidsstraat leidt niet tot aanpassing van de verkeersstructuur en heeft, gelet op de beperkte omvang, ook geen significant effect op de omliggende wegen. Het voorliggende initiatief past daarmee binnen het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan.

4.4.3 Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan

Het Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan is op 22 januari 2013 vastgesteld. Heerhugowaard heeft in de afgelopen jaren goede stappen gezet op weg naar een situatie waarin er geen vermijdbare slachtofferongevallen meer gebeuren in Heerhugowaard. We zijn er echter nog niet. Bovendien wordt vanuit het Rijk van ons gevraagd hogere ambities na te streven. Dat vraagt om een diepe analyse van de verkeersveiligheid in Heerhugowaard en daaraan gekoppeld nieuw beleid voor de komende decennia.

De doelen van dit plan zijn:

- Een (ver)nieuw(d) kader bieden voor de inrichting van gemeentelijke wegen;
- Een nieuw kader bieden voor aanpak van verkeersonveiligheid, door middel van maatregelen anders dan het inrichten van wegen (zoals gedragsbeïnvloeding, mobiliteitsbeleid gericht op een modal shift, duurzaamheidsbeleid);
- Kaders te bieden voor het nemen van verkeersbesluiten.
- Het voorliggende initiatief past binnen gemeentelijk verkeersveiligheidsplan.

Hoofdstuk 5 Milieu- en omgevingsaspecten

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de milieuaspecten die van belang zijn voor de uitvoerbaarheid van de ontwikkeling. Het bevat een inventarisatie van de verschillende milieu- en omgevingsaspecten, alsmede de resultaten van de verschillende onderzoeken.

5.2 M.e.r.-beoordeling

5.2.1 Kader

Op 1 april 2017 is het Besluit m.e.r. aangepast. Het besluit is aangepast omdat de Europese rechter heeft geoordeeld dat de drempelwaarden voor m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten onvoldoende recht deden aan de vraag of er sprake is van "aanzienlijke gevolgen voor het milieu". Het gewijzigde besluit is op 7 juli 2017 in werking getreden en de drempelwaarden zijn nu indicatief. Dat betekent dat als een project (ruim) onder de drempelwaarden blijft er toch een toetsing moet worden gedaan. Het bevoegd gezag moet zich er van vergewissen dat er daadwerkelijk geen aanzienlijke gevolgen voor het milieu zijn.

Bij de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met een oppervlakte van 100 hectare of meer of als de ontwikkeling een aaneengesloten gebied en 2000 woningen of meer omvat is er een beoordelingsplicht. De drempelwaarden in het Besluit m.e.r. (kolom 2-'gevallen' in de D-lijst) zijn gebaseerd op algemene kenmerken van een activiteit en een globale aanname dat bij gevallen onder de drempelwaarde geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden. Dat hoeft echter niet altijd het geval te zijn: in bepaalde gevallen kan een activiteit met een kleinere omvang wel degelijk belangrijke nadelige milieugevolgen hebben.

De consequentie van de nieuwe regeling is dat in elk besluit of plan, dat betrekking heeft op activiteiten, die voorkomen op de D-lijst aandacht moet worden besteed aan m.e.r. Er zal een toets moeten worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets, die dus een nieuw element is in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd. Het bevoegd gezag moet zich er van vergewissen dat er daadwerkelijk geen aanzienlijke gevolgen voor het milieu zijn en hierover een separaat besluit nemen.

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een plan-MER.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling is dus altijd nodig als een besluit of plan wordt voorbereid over activiteiten die voorkomen op de D-lijst. Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling bestaan geen vereisten voor de vorm, maar wel voor de inhoud.

5.2.2 Afweging

Het plan blijft, met 60 woningen en 200 m² kantoor en bijbehorende parkeervoorzieningen, ruim beneden de drempelwaarde zoals opgenomen in het Besluit m.e.r. (kolom 2-'gevallen' in de D-lijst). In categorie D11.2 is voor "de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject", een drempelwaarde van 100 hectare of meer, of 2.000 of meer woningen opgenomen.

In het kader van de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de volgende aspecten.

- Bedrijven en milieuzonering
- Geluidhinderaspecten
- Luchtkwaliteit
- Parkeren
- Trillingshinder
- Lichthinder
- Water
- Natuur
- Bodem
- Cultuurhistorie en archeologie
- Externe veiligheid
- Kabels, leidingen, straalpaden en andere belemmeringen

Uit de beoordeling van bovengenoemde milieuaspecten blijkt dat er geen 'omvangrijke negatieve milieueffecten' optreden als gevolg van de realisatie van dit plan. In de volgende paragrafen wordt hier nader op ingegaan.

5.2.3 Conclusie

Uit het onderzoek dat in het kader van dit bestemmingsplan is uitgevoerd is gebleken dat de planontwikkeling niet tot significante nadelige effecten zal leiden. Omvangrijke negatieve milieueffecten zijn hierdoor uitgesloten, waardoor het opstellen van een plan-m.e.r. niet nodig is. Het college zal hiertoe een separaat besluit nemen. Hiertoe is tevens een aanmeldnotitie geschreven waarin deze conclusie is onderbouwd. Het aspect m.e.r.-beoordeling vormt hiermee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

5.3 Bedrijven en milieuzonering

5.3.1 Kader

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies en wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevende afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure 'Bedrijven en milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Daarnaast bepaalt de feitelijke (planologische) situatie eveneens in hoeverre bedrijven in de bestaande situatie reeds beperkt worden in hun bedrijfsvoering.

De VNG-brochure wordt gebruikt als hulpmiddel (niet als blauwdruk) bij het opstellen van bestemmingsplannen met nieuwe milieugevoelige functies of nieuwe milieubelastende functies. Er bestaat geen plicht om de brochure te hanteren, wel is het een algemeen aanvaarde methode in Nederland gebleken.

In de brochure zijn aan de verschillende bedrijfsactiviteiten, milieucategorieën en richtafstanden toegekend voor de aspecten gevaar, stof, geur en geluid. De afstanden zijn gebaseerd op een rustige woonwijk. Als er sprake is van een gemengd gebied mag er een afstandstrap minder worden gehanteerd.

5.3.2 Onderzoek

De locatie op de hoek van de Stationsweg en Nijverheidsstraat kan op basis van de VNG-brochure gezien worden als een 'gemengd gebied'. Een 'gemengd gebied' is een gebied met een matige tot sterke functiemenging of een gebied dat gelegen is nabij hoofdinfrastructuur. De locatie is gelegen in een gebied met verscheidene functies, waaronder bedrijvigheid en wonen. Daarnaast zijn in de directe nabijheid een N-weg en spoorlijn aanwezig. Kenmerkend voor het omgevingstype 'gemengd gebied' is dat sprake is van een zekere verstoring en dus van een relevant andere omgevingskwaliteit dan in een rustig woongebied. Gelet op de aanwezige functies en infrastructuur is ter plaatse van de voorliggende locatie sprake van het omgevingstype 'gemengd gebied', waardoor de richtafstand terug kan worden gebracht met één afstandsstap.

Uit een inventarisatie blijkt dat er in de nabijheid van het plangebied diverse bedrijven gevestigd zijn. Deze zijn in tabel 5.1 weergegeven en in afbeelding 5.2 gevisualiseerd.

Bedrijf	Type	SBI code-2008	Adres	Cat.	Richtafstand in meter*	Werkelijke afstand in meter
Kwikfit en Bezan	Handel en Auto-reparatie en service bedrijven	451,452, 454	Nijverheidsstraat 1a en 1b	2	30 (10)	5
Bo-Mij-Borent	Personenauto verhuur bedrijf	7711	Nijverheidsstraat 1	3.1	50 (30)	29
Amcar autoverhuur	Personenauto verhuur bedrijf	7711	Nijverheidsstraat 2d	3.1	50 (30)	20
Adelaar auto's	Handel en Auto-reparatie en service bedrijven	451,452, 454	Nijverheidsstraat 2a	2	30 (10)	20

Tabel 5.1: VNG-richtafstanden

Tabel omliggende bedrijven en richtafstanden.

Voor het bedrijf Amcar autoverhuur geldt dat de richtafstand wordt overschreden. In de huidige/vigerende situatie wordt dit bedrijf echter reeds beperkt in zijn bedrijfsvoering door de bestaande woonbestemming van de aanwezige woning in het plangebied.

Het bedrijf Adelaar auto's heeft een richtafstand van 10 meter. De feitelijke afstand bedraagt ca. 20 meter. Hiermee wordt voldaan aan de richtafstand.

Onderzoek

De afstand van de Kwikfit tot het appartementengebouw voldoet niet aan de gereduceerde richtafstand. Ook de feitelijke afstand van het appartementencomplex tot de Bo-Mij/Bo-rent voldoet niet aan de richtafstand. Voorkomen moet worden dat deze bedrijven beperkt worden in hun bedrijfsvoering. Uit onderzoek naar industrielawaai blijkt dat de zijgevel van de appartementen aan de Nijverheidsstraat een te hoge geluidbelasting krijgen. In paragraaf 5.4. wordt nader ingegaan op het onderzoek en de te nemen bouwkundige maatregelen en realiseren van een dove gevel. Hiermee is een goed woon- en leefklimaat te realiseren en worden anderzijds de aanwezige bedrijven niet in hun bedrijfsactiviteiten belemmerd.

5.3.3 Conclusie

Het nieuwe appartementencomplex met gevoelige functies is gesitueerd binnen de richtafstand van enkele omliggende bedrijven. Een goed woon- en leefklimaat kan voor het gehele complex worden gegarandeerd als de geveldelen binnen de richtafstand, worden uitgevoerd met een dove gevel. Hiertoe wordt in de planregels een voorwaardelijke verplichting opgenomen. De nieuwe appartementen zullen daardoor tevens geen belemmering vormen voor de bedrijfsvoering van de omliggende bedrijven. Het aspect bedrijven en milieuzonering staat de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg.

5.4 Geluidhinderaspecten

5.4.1 Kader

Weg- en railverkeerslawaai

De nieuwe woningen zijn gelegen in de onderzoekszone van de Provinciale weg N242 (Westerweg), de route Industriestraat/Nijverheidsstraat/Marconistraat en de spoorlijn Alkmaar - Hoorn. Op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) is daarom akoestisch onderzoek naar weg- en railverkeerslawaai noodzakelijk. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is tevens de Broekerweg/Zuidtangent meegenomen in dit onderzoek.

De voorkeurswaarde op de gevel van de nieuwe woningen, veroorzaakt door wegverkeer, bedraagt op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) 48 dB. Als deze waarde niet wordt gehaald kan de gemeente in deze stedelijke situatie een hogere grenswaarde vaststellen tot maximaal 63 dB. Voor railverkeerslawaai is de voorkeursgrenswaarde in het Besluit geluidhinder vastgelegd van 55 dB en de maximale hogere grenswaarde 68 dB. In het onderzoek is eveneens getoetst aan de voorwaarden die in het gemeentelijk hogere waarden beleid zijn vastgelegd

De gemeente Heerhugowaard heeft in de Nota ontheffingsbeleid Wet geluidhinder van 17 september 2008 beleid vastgelegd voor de beoordeling én motivering van verzoeken voor het vaststellen van hogere waarden als gevolg van wegverkeerslawaai en spoorweglawaai. Er wordt ontheffing verleent als maatregelen ter vermindering van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of als er overwegende bezwaren zijn van financiële, stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige of landschappelijke aard. Daarnaast wil de gemeente bij de beoordeling van verzoek tot het vaststellen van hogere waarden, compenserende factoren zowel akoestisch als niet -akoestisch mee laten wegen. Akoestisch compensatie bestaat bijvoorbeeld uit de aanwezigheid van een geluidsluwe gevel en buitenruimte. Op grond van het beleid wordt de aanwezigheid van een geluidsluwe gevel vereist vanaf het ambitieniveau van 55 dB voor wegverkeer en 60 dB voor railverkeer. De niet-akoestische compensatie bestaat bijvoorbeeld uit de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de aanwezigheid van voorzieningen in de woonomgeving.

Op deze locatie speelt geluidhinder van diverse geluidsbronnen een rol, zodat sprake is van cumulatie van geluid. In het genoemde beleid is aangegeven dat de cumulatieve geluidsbelasting niet hoger mag zijn de maximale hogere waarde + 2 dB. In het geval de woningen moeten worden voorzien van een dove gevel moet op grond van het beleid ten minste één gevel geluidsluw te zijn.

Industrielawaai

Op grond van hoofdstuk V van de Wet geluidhinder wordt een zone vastgesteld rondom terreinen waar zich inrichtingen mogen vestigen die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken. Buiten deze zone mag de geluidsbelasting vanwege dat terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven gaan. Wanneer binnen een zone nieuwe gevoelige bestemmingen worden gerealiseerd dient de geluidbelasting ter plaatse van deze woningen te worden onderzocht en dient de hoogste toelaatbare geluidbelasting te worden vastgesteld.

De onderhavige ontwikkeling is niet gelegen binnen een zone van een industrieterrein. Derhalve is geen nader onderzoek t.a.v. dit aspect noodzakelijk.

5.4.2 Onderzoek

Er is onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting op de gevel van het appartementencomplex, veroorzaakt door wegverkeerslawaai en spoorweglawaai op de gevel van het toekomstige appartementencomplex. Dit onderzoek is opgenomen in Bijlage 3 Akoestisch onderzoek bij deze toelichting. Tevens is gekeken naar de mogelijke geluidhinder van naastgelegen bedrijven.

Wegverkeerslawaai

De verkeersgegevens die in deze studie zijn gebruikt zijn afkomstig van de gemeente Alkmaar. De aangeleverde gegevens bestaan uitsluitend uit verkeersintensiteiten zoals de jaargemiddelde weekdag verkeersintensiteit, de verdeling van het verkeer in de dag-, avond- en nachtperiode en de verdeling van het verkeer in de voertuigcategorieën 'licht', 'middel' en 'zwaar'.

De gegevens met betrekking tot de wettelijk toegestane rijsnelheid en het wegdektype is in deze gegevens ingebracht op basis van Google Streetview en is vervolgens gecontroleerd door de Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord. De gehanteerde wegverkeersgegevens voor de onderzochte wegen zijn opgenomen in bijlage 1 'Overzicht verkeersgegevens en rekenmodel', behorende bij het akoestisch onderzoek.

De geluidsbelasting door het verkeer op de N242 en de Industriestraat overschrijdt de voorkeursgrenswaarde. Daarnaast leidt het verkeer op de N242 ook tot een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde van 63 dB op het noordwestelijke deel van het bouwplan.

De geveldelen met een belasting hoger van 63 dB moeten doof worden uitgevoerd. Voor de geveldelen waar een hogere grenswaarde noodzakelijk is voor de N242 en de Industriestraat, moet worden getoetst aan de voorwaarden uit het hogere grenswaarden beleid van de gemeente. Geconcludeerd wordt dat het vanuit financieel oogpunt niet reëel is maatregelen op of langs de N242 te treffen in het kader van de ontwikkeling die op deze locatie is voorzien. De afweging van maatregelen voor de N242 (en de Industriestraat) kan mogelijk beter worden gezien in het kader van de transformatie van het gehele stationsgebied.

In overleg met de Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord en de architect van het plan is bepaald welke bouwkundige maatregelen noodzakelijk en mogelijk zijn om te voldoen aan de eisen van het hogere waarden beleid. Met de in het akoestisch onderzoek opgenomen bouwkundige maatregelen zijn alle woningen voorzien van een geluidsluwe gevel en buitenruimte en wordt voldaan aan het hogere waarden beleid.

Het ontwerpbesluit tot vaststelling hogere waarden moet gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan 'stationsgebied 114' ter inzage worden gelegd. Deze hogere waarden worden door het college van Heerhugowaard vastgesteld. Omdat een hogere grenswaarde wordt vastgesteld is het noodzakelijk bij de omgevingsvergunning voor het bouwen, onderzoek uit te voeren naar de benodigde gevelmaatregelen om aan de vereiste binnenwaarde uit het Bouwbesluit 2012 te voldoen.

Railverkeerslawaai

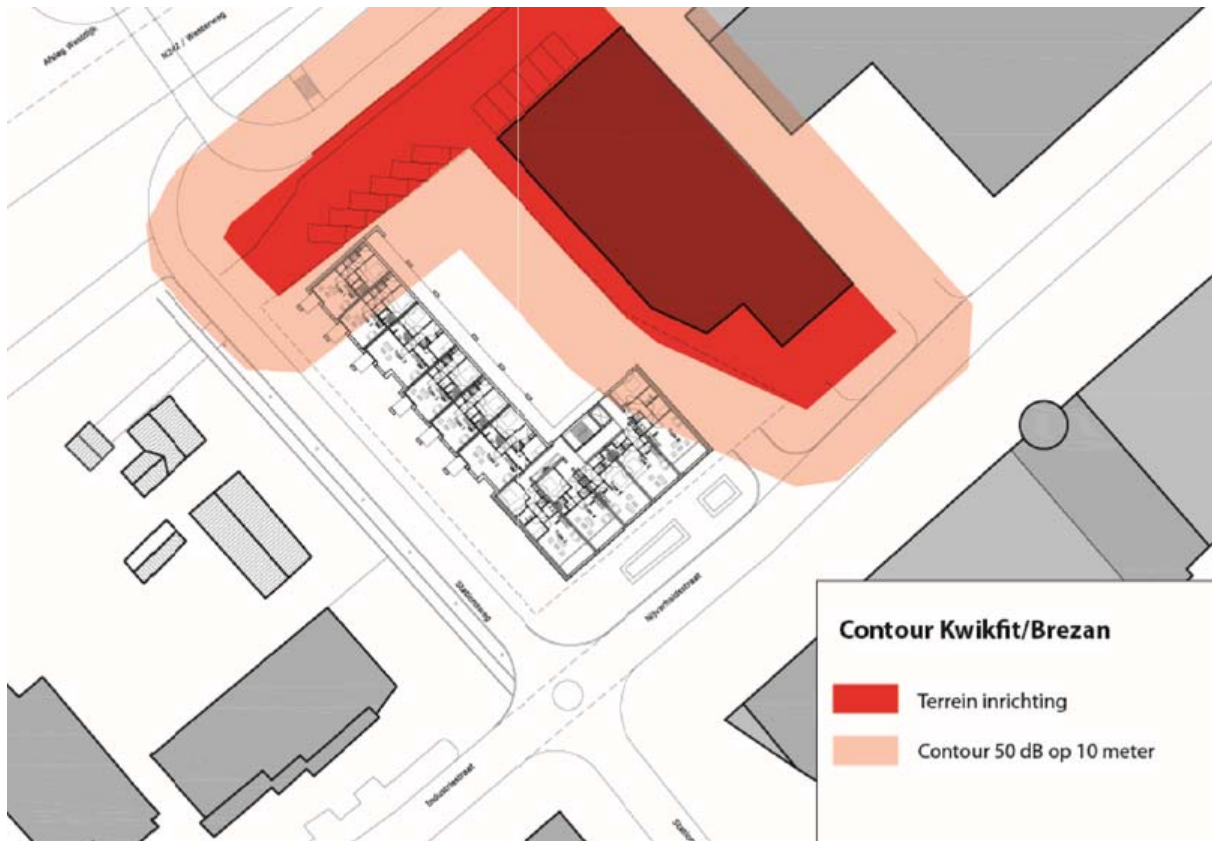
Vanaf 1 juli 2012 gelden voor spoorwegen die zijn opgenomen op de plafondkaart emissieplafonds (Geluidsproductieplafonds GPP). De spoorlijnen in Heerhugowaard vallen ook onder deze hoofdinfrastructuur. Uit dit register moeten de gegevens voor de uitvoering van een akoestisch onderzoek worden gebaseerd. In het algemeen is in het emissieregister voor spoorhoofdinfrastructuur het gemiddelde gebruik van de spoorbanen in 2006, 2007 en 2008 vastgelegd. De geluidbelasting wordt op basis van dit gebruik berekend. Daarbij wordt 1,5 dB bij deze geluidbelasting opgeteld. Deze 1,5 dB kan worden beschouwd als een werkruimte voor de spoorbeheerder.

Voor spoorlijnen waarvoor 'recent' een tracébesluit is vastgesteld wordt het gebruik gebaseerd op informatie uit dat tracébesluit. Voor spoorlijnen waarvoor het toekomstig gebruik uit het tracébesluit als uitgangspunt is aangehouden wordt geen extra werkruimte van 1,5 dB aangehouden. Dit is gedaan omdat in het akoestisch onderzoek voor het tracébesluit reeds is uitgegaan van het verwachte toekomstige gebruik van de spoorlijn. Omdat recentelijk voor de spoorlijnen in Heerhugowaard geen tracébesluit is opgesteld, is voor dit onderzoek de werkwijze aangehouden van het gemiddeld gebruik in de jaren 2006, 2007 en 2008, vermeerderd met 1,5 dB.

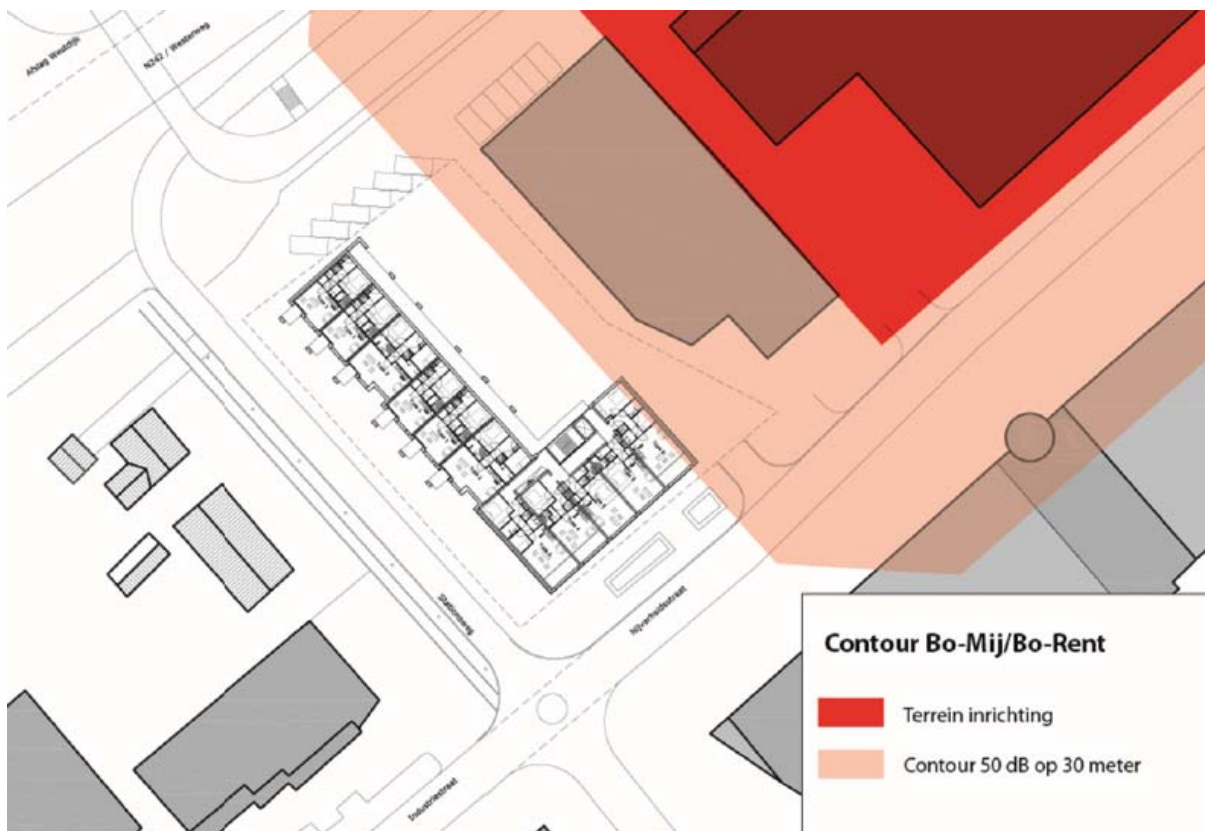
Uit het onderzoek blijkt dat de voorkeurswaarde niet wordt overschreden door het verkeer op de route Broekerweg/Zuidtangent en de spoorlijn Alkmaar - Hoorn.

Industrielawaai

Het plan ligt niet binnen de zone van een geluidgezoneerd industrieterrein. Industrielawaai behoeft in het kader van de Wet geluidhinder geen nader onderzoek. Wel bevinden zich enkele bedrijven in de nabijheid van het toekomstige appartementencomplex die mogelijk geluidsbelasting kunnen veroorzaken op de woningen. Uit de quickscan naar bedrijven en milieuzonering (zie paragraaf 5.3.) blijkt dat twee bedrijven binnen de richtafstand van de VNG vallen. De afstand van de Kwikfit tot het appartementengebouw voldoet niet aan de gereduceerde richtafstand. Ook de feitelijke afstand van het appartementencomplex tot de Bo-Mij/Bo-rent voldoet niet aan de richtafstand. Voorkomen moet worden dat deze bedrijven beperkt worden in hun bedrijfsvoering. Aangezien geluidhinder de maatgevende afstand veroorzaakt, is een nader onderzoek uitgevoerd.



Contour Kwikfit/Brezaan. Bron: KuiperCompagnons



Contour Bo-Mij/Bo-Rent. Bron: KuiperCompagnons

Onderzoek

Gezien de aard en omvang van de werkzaamheden is Kwifit aan te merken als een bedrijf in milieucategorie 2 (richtafstand 10 meter in gemengd gebied) en Bo-Mij/Bo-rent als een bedrijf in milieucategorie 3.1 (richtafstand 30 meter in gemengd gebied). In het akoestisch rekenmodel is voor beide bedrijven een oppervlaktebron ingevoerd waarbij de bronsterkte zodanig gekozen is dat op de richtafstand exact voldaan wordt aan de grenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau. Vervolgens is de geluidbelasting op het bouwplan berekend. Uit deze berekening blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van Bo-Mij/Bo-rent ter hoogte van het plan ten hoogste 48 dB(A) etmaalwaarde bedraagt. De geluidbelasting ten gevolge van Kwifit bedraagt ten hoogste 52 dB(A) etmaalwaarde ter plaatse van de kopgevel die doof uitgevoerd wordt en ten hoogste 48 dB(A) etmaalwaarde ter plaatse van de overige gevels.

De maximale geluidniveaus worden veroorzaakt door dichtslaan van autoportieren (Kwifit) en vrachtverkeer (Bo-Mij/Bo-rent), waarbij het uitgangspunt is dat beide bedrijven uitsluitend in de dagperiode actief zijn. Uit de berekeningen volgt dat geluidbelasting ten gevolge van de Kwifit ten hoogste $L_{Amax} = 68$ dB(A) bedraagt. De geluidbelasting ten gevolge van Bo-Mij/Bo-rent bedraagt ten hoogste $L_{Amax} = 71$ dB(A) ter plaatse van de kopgevel die doof uitgevoerd wordt en ten hoogste $L_{Amax} = 68$ dB(A) ter plaatse van de overige gevels.

Door de kopgevel doof uit te voeren kan een goed woon- en leefklimaat worden gerealiseerd en worden de aanwezige bedrijven niet in hun bedrijfsactiviteiten belemmerd. In Bijlage 8 is de input van het rekenmodel opgenomen en zijn de resultaten van alle meetpunten weergegeven.

5.4.3 Conclusie

Binnen het bestemmingsplan "Stationsweg 114" wordt het juridisch-planologisch mogelijk gemaakt woningen te realiseren. Hiertoe is onderzoek gedaan naar wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai. Uit het onderzoek blijkt dat de hogere waarden nodig zijn. Op enkele plekken overschrijdt de geluidbelasting de maximale ontheffingswaarde. Hier zijn dove gevels noodzakelijk. Door het toepassing van bouwkundige (gevel)maatregelen krijgt iedere woning tenminste 1 geluidluwe zijde en buitenruimte en wordt voldaan aan de eisen van de gemeentelijke Nota ontheffingsbeleid Wet geluidhinder. Het daadwerkelijk toetsen van de maatregelen die genomen worden vindt plaats in het kader van de omgevingsvergunning.

Industrielawaai speelt in het kader van de Wet geluidhinder op deze locatie geen rol. Wel is gekeken naar de mogelijke geluidhinder van de omliggende bedrijven. Uit onderzoek naar industriellawaai, afkomstig van de naastgelegen bedrijven blijkt dat een dove gevel is vereist. De dove gevel is op de verbeelding opgenomen en in de regels geborgd. Met het in acht nemen van benodigde gevelmaatregelen staat het aspect geluidhinder de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg.

5.5 Luchtkwaliteit

5.5.1 Kader

Het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt uitgevoerd op grond van hoofdstuk 5, titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer. De titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' is beter bekend als de Wet luchtkwaliteit.

De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een bundeling maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau die de luchtkwaliteit verbeteren en waarin alle ruimtelijke ontwikkelingen/projecten zijn opgenomen die de luchtkwaliteit in belangrijke mate verslechteren.

Het doel van de NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen. Voor wegverkeer zijn stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en zeer fijnstof (PM_{2,5}) de belangrijkste stoffen. De in de Wet luchtkwaliteit gestelde norm voor NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelde grenswaarde is voor beide stoffen 40 µg/m³. Daarnaast mag de PM₁₀ 24 uurgemiddelde grenswaarde van 50 µg/m³ maximaal 35 keer per jaar worden overschreden. Per 1 januari 2015 ook voor zeer fijn stof (PM_{2,5}) een jaargemiddelde grenswaarde van kracht. Deze jaargemiddelde grenswaarde voor zeer fijnstof bedraagt 25 µg/m³.

Met het van kracht worden van het NSL zijn de tijdstippen waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden NO₂ en PM₁₀ aangepast. Voor PM₁₀ is dat 11 juni 2011 en 1 januari 2015 voor NO₂. De grenswaarde voor PM_{2,5} is vanaf 1 januari 2015 van toepassing.

Naast de introductie van het NSL is het begrip 'niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM) een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit. Een project draagt NIBM bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan 1,2 µg/m³. In dat geval is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen.

Een ruimtelijke ontwikkeling vindt volgens de Wet luchtkwaliteit doorgang als ten minste aan één van de volgende voorwaarden is voldaan:

1. de ontwikkeling is opgenomen in het NSL;
2. de ontwikkeling aangemerkt wordt als een NIBM-project;
3. de gestelde grenswaarden in bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden;
4. projectsaldering kan worden toegepast.

NIBM-projecten (kleine projecten)

In de bijlagen van de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)" (ook wel: regeling NIBM) zijn functiecategorieën of combinaties van functiecategorieën aangegeven waarbij sprake is van een NIBM-project.

In de Regeling NIBM is voor een woningbouwlocatie een cijfermatige kwantificatie opgenomen wanneer een woningbouwproject als NIBM kan worden beschouwd. Momenteel bedraagt de cijfermatige kwalificatie 1.500 nieuwe woningen bij één ontsluitingsweg of 3.000 nieuwe woningen bij twee ontsluitingswegen, waarbij het wegverkeer zich evenredig over de beide ontsluitingswegen verdeeld.

5.5.2 Onderzoek

Niet in betekende mate

Een project draagt niet in betekende mate (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan 1,2 µg/m³. In dat geval is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen. In de regeling NIBM is aangegeven dat een woningbouwlocatie met maximaal 1.500 woningen aan één ontsluitingsweg is aan te merken als een ontwikkeling die niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. De ontwikkeling van 60 woningen en 200 m² aan kantoor die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, valt ruimschoots binnen de NIBM-regeling zodat onderzoek op grond van de Wet luchtkwaliteit niet noodzakelijk is.

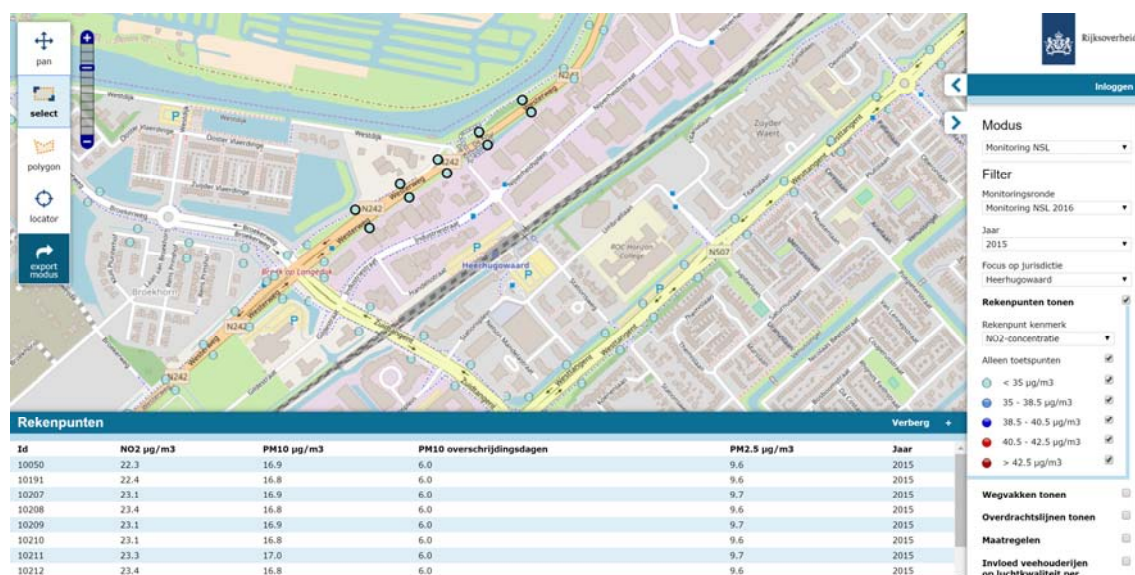
Goede ruimtelijke ordening (NSL-monitoringstool)

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} ter plaatse van het plangebied bepaald. Met de NSL-monitoringstool zijn langs de belangrijkste wegen (Westerweg en Zuidtangent) de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} bepaald. In onderstaande afbeelding zijn de jaargemiddelde concentraties weergegeven voor het peiljaar 2016 ter hoogte van de planlocatie.

Uit de monitoringstool blijken de volgende jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}:

- langs de N242 respectievelijk maximaal 23,7 µg/m³, 17,9 µg/m³ en 9,7 µg/m³;
- langs de Zuidtangent respectievelijk maximaal 20,4 µg/m³, 16,9 µg/m³ en 9,7 µg/m³;
- langs de Westtangent respectievelijk maximaal 18,2 µg/m³, 17,1 µg/m³ en 9,8 µg/m³.

Het aantal overschrijdingsdagen van de 24 uurgemiddelde concentratie is maximaal 6 dagen langs de drie beschouwde wegen, waardoor langs deze drie wegen het maximum van 35 dagen niet wordt overschreden. De gestelde normen uit de Wet luchtkwaliteit worden niet overschreden. Daarnaast is het de trend dat in de toekomst de emissies en de achtergrondconcentraties van deze stoffen zullen dalen, waardoor geen overschrijdingen van de grenswaarden zijn te verwachten.



Groene gevels

Hoewel het aspect luchtkwaliteit voornamelijk toeziet op de concentraties fijnstof in de lucht, draagt het plan op een ander vlak mogelijk bij aan een verbetering van de luchtkwaliteit. Het gebouw wordt voorzien van beplanting aan de gevels, galerijen, dakranden en op dakterrassen. Deze vegetatie draagt bij aan zuivering van de lucht. Planten nemen CO₂ op en zetten dit om naar zuurstof.

5.5.3 Conclusie

Het plan valt ruimschoots binnen de reikwijdte van de regeling NIBM en draagt daarmee niet bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de jaargemiddelde achtergrondconcentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} inzichtelijk gemaakt. Deze waarden zijn lager dan de gestelde normen uit bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit. Vanwege de trend dat de emissies en achtergrondconcentraties zullen dalen worden er ook in de toekomst geen overschrijdingen verwacht.

Het aspect luchtkwaliteit staat de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg.

5.6 Parkeren

Voldoende parkeermogelijkheden is een randvoorwaarde voor bijna elke ruimtelijke ontwikkeling. Het voorliggende bouwplan voorziet in 60 appartementen en 200 m² aan kantoorruimte. De ontwikkeling richt zich voor een belangrijk deel op eenpersoonshuishoudens en starters. Dit zijn doelgroepen met een relatief laag autobezit.

Parkeernorm

De gemeente Heerhugowaard heeft geen parkeernormenbeleid en er is daarom getoetst op basis van de richtlijnen van het CROW. De parkeernormen van het CROW zijn geen harde normen, maar richtlijnen met een bandbreedte die per locatie verschilt. Bij het bepalen van de benodigde parkeerplaatsen is dus ruimte voor een locatiespecifieke beoordeling.

Het plan ligt in een gebied dat zeer goed bereikbaar is per OV en bevindt zich op ca. 100 meter van het station van Heerhugowaard. Het CROW geeft voor centra van sterk stedelijke gebieden een minimale parkeernorm van 0,8 parkeerplaatsen per woning (koop, etage, goedkoop). Voor grotere appartementen in het centrum is de minimale norm 0,9. Er kan worden uitgegaan van de minimale parkeernorm vanwege de specifieke doelgroepen waarvoor de appartementen worden gebouwd, het toepassen van een deel-auto-concept en de ligging nabij het station. Met een gemiddeld oppervlak van 50,7 m² is sprake van relatief kleine en goedkope appartementen. Bij starters en eenpersoonshuishoudens is sprake van een laag autobezit. Daarbij speelt mee dat het complex op zeer korte afstand van het station is gelegen en er zeer goede fietsverbindingen met het centrum en het buitengebied zijn.

Tevens wordt in het complex de mogelijkheid tot het delen van auto's toegepast. Via de Vereniging van Eigenaren worden 3 auto's ter beschikking gesteld. In diverse gemeenten in Nederland krijgt de deelauto steeds meer een plek in het gevoerde parkeerbeleid. Door het plaatsen van deelauto's, die onderdeel van het plan uitmaken, kan de lagere parkeernorm worden aangehouden.

Uitgaande van een norm van 0,8 tot 0,9 voor 60 appartementen, zijn 48 – 54 parkeerplaatsen nodig. Voor de kantoorruimte varieert de norm van 0,9 tot 1,4 per 100 m² bvo en zijn maximaal 2,3 parkeerplaatsen nodig. In de praktijk zullen de parkeerplaatsen niet allen gelijktijdig in gebruik zijn en is dubbelgebruik mogelijk. In bijlage 4 Parkeerbalans is een berekening opgenomen. Door dubbelgebruik van parkeerplaatsen zijn in totaal 42,4 plaatsen voor wonen, bezoekersparkeren en kantoorruimte noodzakelijk en 3 parkeerplaatsen voor de drie deelauto's. Hiermee komt het aantal benodigde parkeerplaatsen op 45,4. Er worden in totaal 48 parkeerplaatsen gerealiseerd

Door uit te gaan van bovengenoemde uitgangspunten en het nemen van de daarbij behorende maatregelen is het hanteren van de minimale parkeernorm uit het CROW voor sterk stedelijke gebieden acceptabel.

Conclusie

Door de locatie- en planspecifieke kenmerken van de ontwikkeling kan worden uitgegaan van de minimale norm van het CROW. Het plan bevat 48 parkeerplaatsen, waarmee voldaan wordt aan deze parkeernorm. In de regels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarmee voldoende parkeerplaatsen zijn geborgd. Het plan is daarmee ten aanzien van het aspect parkeren uitvoerbaar.

5.7 Trillingshinder

5.7.1 Kader

Voor trillingshinder bestaan geen wettelijke normen. Wel kan trillingshinder een rol spelen bij de vraag of met de ontwikkeling van het project, sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

5.7.2 Onderzoek en conclusie

Het spoor ligt op een afstand van ongeveer 100 meter van het plangebied. Er is de afgelopen jaren in Heerhugowaard en langs de spoorlijn Alkmaar - Den Helder/Hoorn vaker op vergelijkbare of kleinere afstand langs het spoor gebouwd. Ook liggen er woningen op kortere afstand. Er zijn bij de gemeente geen klachten bekend over trillingshinder in de omgeving. Gelet op voorgaande is het niet aannemelijk dat het aspect trillingshinder de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in de weg staat.

5.8 Lichthinder

5.8.1 Kader

Voor lichthinder bestaan eveneens geen wettelijke normen. Wel dient lichthinder te worden meegenomen in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

De mate van hinder door licht is afhankelijk van een aantal factoren waaronder de lichtsterkte, de bron van het licht, het tijdstip van de verlichting, de verlichtingsduur, de kleur van het licht. De Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde (NSVV) heeft richtlijnen opgesteld voor lichthinder. Deze richtlijn is een algemeen gehanteerd principe bij het beoordelen van lichthinder en verstoring in de ruimtelijke ordening. De richtlijn is goed te gebruiken bij de bepaling van mogelijke lichthinder/verstoring op natuurgebieden. De richtlijn geeft waarden op de plaats waar de mogelijke gehinderde/verstoorde zich bevindt. De richtlijn onderscheid vier soorten gebieden:

- E1: natuurgebieden
- E2: buitenstedelijke- en landelijke woongebieden
- E3: woongebieden
- E4: stedelijke centra

De waarden verschillen voor de avond en dag (07.00-23.00) en voor nacht (23.00-7.00).

De twee belangrijkste parameters zijn: verlichtingssterkte E (uitgedrukt in lux) en lichtsterkte van de armatuur (uitgedrukt in candela).

In de onderstaande tabel staan de grenswaarden per gebied aangegeven.

Parameter	Periode	Omgevingszone			
		E1 Natuurgebied	E2 Landelijk gebied	E3 Stedelijk gebied	E4 Stadscentrum/ industriegebied
Ev (lux) op het vlak van de gevel	07.00 – 23.00 uur	2 lux	5 lux	10 lux	25 lux
	23.00 – 07.00 uur	1 lux	1 lux	2 lux	4 lux
I (cd) van elk armatuur	07.00 – 23.00 uur	2.500 cd	7.500 cd	10.000 cd	25.000 cd
	23.00 – 07.00 uur	0 cd	500 cd	1.000 cd	2.500 cd
E1	Natuurgebieden met een zeer lage omgevingshelderheid, voor de definitie van natuurgebied wordt uitgegaan van de vastgestelde Ecologische Hoofdstructuur door de rijksoverheid				
E2	Gebieden met een lage omgevingshelderheid, over het algemeen buitenstedelijke en landelijke woongebieden				
E3	Gebieden met een gemiddelde omgevingshelderheid, over het algemeen woongebieden				
E4	gebieden met een hoge omgevingshelderheid, over het algemeen stedelijke gebieden gecombineerd met woon- en industriegebieden met intensieve nachtelijke activiteiten				

Tabel. Lichthindernormen per gebied per tijdseenheid (bron: NSVV)

Ter vergelijking hieronder een aantal waarden om een mogelijk gevoel te krijgen bij de hoeveelheid lux in verschillende situaties. Een aantal situaties met de daarbij passende verlichtingssterkten:

Daglicht bij volle zon midden zomer	50.000–100.000 lux
Daglicht bij betrokken hemel	1.000–10.000 lux
Daglicht gemiddeld	5.000 lux
Schemering	10 lux
Volle maan bij heldere hemel	0,25 lux
Nieuwe maan bij heldere hemel	0,002 lux
Geheel maanloze, zwaar bewolkte nacht	0,001 lux
's Avonds normaal verlichte kamer	25–40 lux
Verlichting hoofdverkeersweg	20 lux
Woonstraat	3 lux
Leesdrempel	0,3 lux
Grens kleuren zien (mens)	0,1 lux

5.8.2 Onderzoek

Om te bepalen of de ontwikkeling zorgt voor significatie lichthinder in de omgeving, en in het bijzonder op het natuurgebied Oosterdel, is een beschouwing gemaakt. In de nieuwe situatie kan sprake zijn van lichthinder als gevolg van de verlichting van de appartementen. Daarnaast is in de huidige situatie reeds verlichting in de omgeving aanwezig. Met name de straatverlichting langs de Westeweg zorgt voor veel licht in de avond- en nachturen. De verlichting van een hoofdverkeersweg kent een lichtsterkte van 20 lux. In een verlichte woonkamer is, in de avond, gemiddeld 25-40 lux aanwezig. Niet al het licht uit de kamer zal door het raam naar buiten schijnen. Gesteld kan worden dat er maximaal 25 lux door de ramen van de woningen uit het appartementencomplex naar buiten schijnt. De afstand van het appartementencomplex tot het natuurgebied is ongeveer 125 meter. Als vuistregel kan worden gesteld dat de lichtsterkte afneemt met de afstand gedeeld door het kwadraat. Uit een indicatieve berekening blijkt dat na 125 meter er ongeveer 0,002 lux overblijft van de verlichting in het appartementencomplex. Dit komt overeen met de hoeveelheid licht aan een heldere hemel tijdens nieuwe maan. De bestaande straatverlichting langs de Westeweg zorgt, op 100 meter afstand al voor een bijdrage van 0,009 lux.

Ook de bijdrage van eventuele verlichting van galerijen en balkons of terrassen zal ruim onder de lichtsterkte van 20 lux van de Westeweg blijven. Uit bovenstaande tabel blijkt dat de verlichting van een woonstraat met 3 lux veel lager is dan de verlichting van appartementen. Het is niet aannemelijk dat de terreinverlichting en/of galerij- en balkonverlichting meer licht uitstralen dan een woonstraat of verlichte kamer.

Uitgaande van een norm van 1 lux in de avond/nachtperiode (23:00 - 07:00) in het natuurgebied, vormt de bijdrage van zowel de huidige verlichting langs de Westeweg, alsmede de nog veel lagere bijdrage van het appartementencomplex geen significatie toename van de hoeveelheid licht in natuurgebied Oosterdel.

5.8.3 Conclusie

Uit bovenstaande beschouwing blijkt dat als gevolg van het appartementencomplex geen significante toename van lichthinder op het natuurgebied Oosterdel optreden. De bijdrage van ca. 0,002 lux is ten opzichte van de bijdrage van de straatverlichting langs de Westeweg (0,009 lux) beperkt. Gelet op de norm van 1 lux is de bijdrage van de ontwikkeling verwaarloosbaar. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat er wordt voldaan aan de richtlijn NSSV en geen schadelijke effecten optreden voor de fauna in het natuurgebied Oosterdel. De uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is hiermee voldoende aangetoond.

5.9 Water

5.9.1 Kader

Het waterbeleid op rijksniveau is verwoord in het Nationaal Waterplan. Het provinciaal waterbeleid is verwoord in het Waterplan 2010 - 2015. Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft het Waterbeheersplan 5 opgesteld. Dit is enerzijds een voortzetting van het lopende beleid, anderzijds anticipeert het op een tijdige en doelmatige realisatie van de KRW en het NBW. De gemeenschappelijke visie van de gemeente Heerhugowaard en het Hoogheemraadschap staat beschreven in het 'Waterplan Heerhugowaard 2006 – 2015'. Door de integrale aanpak worden het water (kwalitatief en kwantitatief), wonen, werken, recreatie en de natuur in hun onderlinge relaties in het waterplan in beeld gebracht, met een bijbehorende aanpak en invulling in de vorm van streefbeelden.

5.9.2 Onderzoek

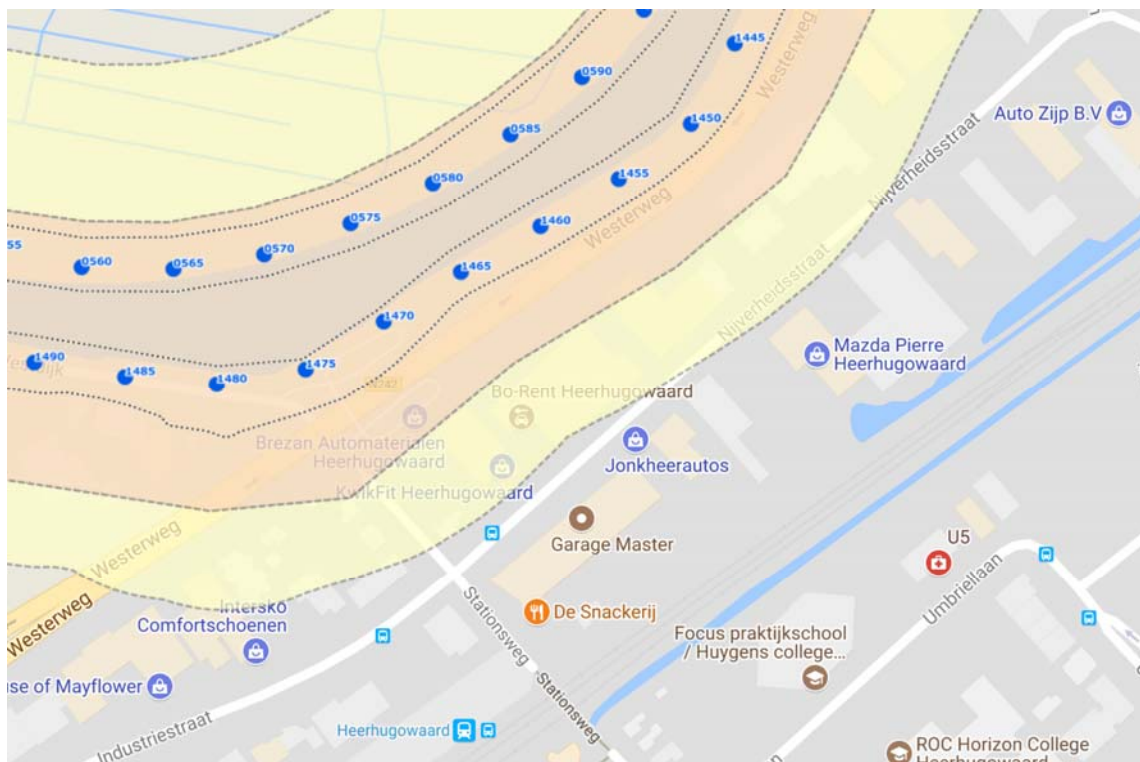
Voor werkzaamheden in, langs, op, bij of aan open water, waterkeringen, alsmede voor het doen van lozingen op het oppervlaktewater en het realiseren van verhardingstoenames groter dan 800 m² is in de Keur een watervergunning nodig of dient een melding te worden gedaan. Dit bestemmingsplan maakt de realisatie van appartementen en een bedrijfsruimte en bijbehorende parkeervoorzieningen mogelijk.

Het voorliggende plan levert echter geen extra bijdrage aan de waterafvoer omdat er ten opzichte van de uitgangssituatie geen nieuw verhard oppervlak wordt toegevoegd. Het braakliggende terrein was immers (vrijwel) volledig verhard. Daarbij bevat het plan maatregelen die in positieve zin bijdragen aan de waterhuishouding. Door middel van groene daken en gevels wordt het hemelwater vertraagd afgevoerd waardoor er geen extra belasting op het rioolstelsel komt te liggen. Tevens wordt er een gescheiden rioolstelsel aangelegd waardoor hemelwater niet door het vuilwaterriool wordt afgevoerd.

Overleg watertoets

Op 21 december 2017 heeft een watertoets overleg (zie Bijlage 2) plaatsgevonden waarbij aanwezig waren de ontwikkelaar, gemeente en het Hoogheemraadschap. Het verslag van dit overleg is als bijlage opgenomen bij dit bestemmingsplan. Tijdens dit overleg heeft het Hoogheemraadschap bevestigd dat er geen extra water hoeft te worden gerealiseerd binnen het plangebied. Er is aangegeven dat het verharde oppervlak met de ontwikkeling van het appartementencomplex niet zal toenemen. In de referentie situatie was het oppervlak geheel verhard en dit zal na planrealisatie ook zo zijn.

Uit de leggerkaarten van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier blijkt dat de locatie in de beschermingszone van een waterstaatswerk ligt, in dit geval een regionale waterkering. Het waterschap heeft tijdens het watertoets overleg aangegeven dat de realisatie van het appartementencomplex de kering niet zal aantasten. Het plangebied ligt buiten de kernzone van de waterkering, waardoor een dubbelbestemming waterstaat-waterkering niet noodzakelijk is.



Leggerkaart regionale waterkeringen (bron: Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier)

Het plan heeft geen negatieve effecten op het waterbeheer.

5.9.3 Conclusie

Uit de watertoets blijkt dat het aspect water de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

5.10 Natuur

5.10.1 Kader

Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. Deze wet vervangt drie oude wetten: de Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming: Natura 2000), de Flora- en faunawet (soortenbescherming) en de Boswet (kapvergunningen).

Voor ruimtelijke ingrepen die resulteren in overtreding van één of meer artikelen van de Wnb moet ontheffing worden aangevraagd. Voor een aantal soorten geldt daarenboven het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor werkzaamheden die uit een bestemmingsplan voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. Bij de vaststelling van het plan dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.

Voor alle in de wet genoemde diersoorten (inclusief vogels) geldt dat het verboden is individuen van deze soorten (opzettelijk) te doden of te vangen. Bovendien is het verboden nesten (en eieren) en (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen dan wel weg te nemen. Voor de in de wet genoemde plantensoorten geldt dat het verboden is exemplaren in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen. In de Wnb worden drie beschermingsregimes onderscheiden voor beschermde soorten. Voor de eerste twee regimes gelden aanvullende verbodsbepalingen.

4. Het beschermingsregime Vogelrichtlijn (Vrl), dat van toepassing is op van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vrl. Met betrekking tot deze vogelsoorten geldt dat het - aanvullend aan de bovengenoemde verbodsbepalingen - verboden is vogels opzettelijk te storen, behalve als de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort. Ruimtelijke inrichting of ontwikkeling en dwingende redenen van groot openbaar belang zijn geen reden om ontheffing te verlenen. Ontheffing is uitsluitend toegestaan op basis van de ontheffingsgronden die in de Vrl zijn genoemd. Overigens is het, indien geen ontheffing nodig is, volgens de huidige interpretatie van de wet wel verplicht rekening te houden met het broedseizoen van vogels. Voor sommige vogelsoorten met vaste verblijfplaatsen geldt dat deze vaste verblijfplaatsen en het essentiële leefgebied jaarrond beschermd zijn.
5. Het beschermingsregime Habitatrichtlijn (Hrl), dat van toepassing is op soorten van bijlage IV bij de Hrl, bijlage I en II bij het Verdrag van Bern en bijlage I bij het Verdrag van Bonn. Met betrekking tot deze soorten is het - aanvullend aan de bovengenoemde verbodsbepalingen - verboden dieren opzettelijk te verstoren. Ontheffing wordt voor ruimtelijke inrichting of ontwikkeling alleen verleend indien:
 1. er geen andere bevredigende oplossing is, en
 2. geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort, en sprake is van één van de volgende (bij ruimtelijke ontwikkeling relevante) belangen:

- a. de bescherming van wilde flora en fauna of natuurlijke habitats, of
 - b. de volksgezondheid, de openbare veiligheid of andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten.
6. Het beschermingsregime Andere Soorten, dat van toepassing is op soorten van de bijlage behorende bij artikel 3.10 van de Wnb. Ontheffing is alleen mogelijk indien:
- c. er geen andere bevredigende oplossing is, en
 - d. indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort

Er is echter geen ontheffing nodig indien gewerkt wordt volgens een geldige gedragscode die van toepassing is op de betreffende soort(en). Vaak is daarnaast ecologische begeleiding en een ecologisch werkprotocol nodig bij de uitvoering van werkzaamheden.

De provincies kunnen voor het beschermingsregime Andere Soorten een algemene vrijstelling verlenen voor onder meer ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden.

Indien nesten, (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van soorten niet (kunnen) worden ontzien, is ontheffing noodzakelijk. Ontheffing is niet benodigd indien de functionaliteit van de nesten, (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen gegarandeerd wordt (het beschadigen en vernielen wordt voorkomen door maatregelen of er zijn voldoende alternatieven).

Ten slotte is altijd de algemene zorgplicht van toepassing, die inhoudt dat een ieder voldoende zorg in acht neemt voor alle inheemse dieren en planten en hun directe leefomgeving (artikel 1.11 van de Wnb). Concreet betekent dit dat bij ruimtelijke ontwikkeling gezorgd moet worden dat dieren niet gedood worden en dat planten verplant worden. Ook dient gelet te worden op bijvoorbeeld de voortplantingsperiode van amfibieën en de zoogperiode van zoogdieren.

Natura 2000

De Wnb ziet op de bescherming van Natura 2000 gebieden (Vrl en Hrl-gebieden). Voor ieder Natura 2000-gebied zijn instandhouding doelstellingen opgesteld voor een of meerdere soorten en/of habitats. Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de Natura 2000-gebieden en tevens voor ontwikkelingen daarbuiten die van invloed kunnen zijn ('door externe werking') op die beschermde natuurgebieden, gelden strenge restricties. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht. Middels een "habitattoets" dient te worden onderzocht of een activiteit (significante) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden veroorzaakt. De uitkomsten van de habitattoets dienen te worden beoordeeld door het bevoegd gezag.

Natuurnetwerk Nederland

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

5.10.2 Onderzoek

Soortenbescherming

Op 16 januari 2018 heeft ecologisch onderzoeksbureau Mertens B.V een verkennend ecologisch veldonderzoek (Bijlage 5) uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde soorten. Hieruit is gebleken dat in verband met de aanwezigheid van algemene broedvogels het van belang is om rooiwerkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren of te werken op een manier dat vogels niet tot broeden komen (vogelverschrikkers gebruiken). Mogelijk vliegen en foerageren er vleermuizen. Gedurende en na realisatie van de plannen kunnen deze soorten er blijven foerageren. Er kunnen daarnaast algemene nationaal beschermde grondgebonden zoogdieren aanwezig zijn. Voor deze algemene soorten bestaat een algemene vrijstelling in de provincie Noord-Holland.

Verder kan de aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen en vogels met vaste rust- en verblijfplaatsen (huismus, gierzwaluw) in de te slopen woning niet worden uitgesloten. Effecten op deze soortgroepen kunnen dan ook niet worden uitgesloten. Op grond hiervan is een gerichte veldinventarisatie van belang om eventuele effecten en maatregelen op een adequate manier in te kunnen schatten. Pas na afronding van deze inventarisatie kan worden bepaald of verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming worden overtreden en of ontheffing van de Wet natuurbescherming is vereist.

Gebiedsbescherming

In de directe nabijheid van het plangebied zijn geen Natura 2000 gebieden met stikstofgevoelige habitats aanwezig. Op 8,5 kilometer afstand bevinden zich het Noordhollands Duinreservaat en de Schoorlse Duinen. Ook natuurgebied Eilandspolder bevindt zich op 8,5 kilometer afstand. Gelet op deze afstand en de beperkte omvang van het project zijn negatieve effecten niet te verwachten. Om dit aan te tonen is een Aeries-berekening uitgevoerd. De berekening laat zien dat er geen negatieve effecten op de genoemde natuurgebieden optreden. De Aeries-berekening is opgenomen als Bijlage 7.

5.10.3 Conclusie

Omdat er mogelijk verblijfplaatsen van vleermuizen en vogels in het plangebied voorkomen wordt momenteel een gerichte veldinventarisatie uitgevoerd om te bepalen of de verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming worden overtreden en/of ontheffing van de Wet natuurbescherming is vereist. Vóór vaststelling van het bestemmingsplan dient duidelijk te zijn of een ontheffing noodzakelijk is en kan worden verkregen. In de regels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen, waardoor een omgevingsvergunning pas kan worden verleend als blijkt dat de ontheffing niet nodig is, of is verleend. Hiermee is het aspect natuur geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

5.11 Bodem

5.11.1 Kader

Wet bodembescherming

Het doel van de Wbb is in de eerste plaats het beschermen van de (land- of water-) bodem zodat deze kan worden benut door mens, dier en plant, nu en in de toekomst. Via de Wbb heeft de Rijksoverheid de mogelijkheid algemene regels te stellen voor de uitvoering van werken, het transport van stoffen en het toevoegen van stoffen aan de bodem.

Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel. Bij nieuwbouwactiviteiten dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te zijn gebracht. In het algemeen geldt dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op een schone bodem dienen te worden gerealiseerd.

Besluit bodemkwaliteit

Het doel van het Besluit bodemkwaliteit (2008) is de bodem beter te beschermen en meer ruimte te bieden voor nieuwe bouwprojecten. Ook geeft het besluit gemeenten en provincies meer verantwoordelijkheid om de bodem te beheren.

Wabo, Wbb en Woningwet

Op grond van de Wabo geldt een aanhoudingsgrond voor het verlenen van een omgevingsvergunning bouw en voordat aangetoond is dat de bodem van voldoende kwaliteit is voor de beoogde functie.

Voorts geldt ten aanzien van de bodem dat de Woningwet gemeenten verplicht in hun bouwverordening voorschriften omtrent het tegengaan van bouwen op verontreinigde bodem op te nemen. Die voorschriften moeten in elk geval betrekking te hebben op het verrichten van onderzoek naar aard en mate van verontreiniging van de bodem, op de aard en omvang van dat onderzoek en op inrichting van het op te stellen onderzoeksrapport.

5.11.2 Onderzoek

Op 12 mei 2017 is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (Bijlage 6). Het doel van het onderzoek is het vaststellen van de grond- en grondwaterkwaliteit van het perceel. Het onderzoek is uitgevoerd conform NEN 5740. Voor de onderzoeksresultaten wordt verwezen naar het rapport in de bijlage. Op basis van de bekende gegevens is meer dan 25 m³ grond sterk verontreinigd met nikkel, lood, zink en asbest en is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging op de locatie. Ten behoeve van de realisatie van de bouwplannen dienen sanerende maatregelen genomen te worden. De grond dient gesaneerd te zijn voordat het in gebruik kan worden genomen als woonbestemming. Hiervoor dient een BUS procedure te worden gevolgd bij bevoegd gezag (i.c. RUD Noord-Holland Noord).

De sanering is zodanig van omvang dat het financieel haalbaar is en het plan niet tegenhoudt. Het bodemonderzoeksrapport met kenmerk BM 2189 is toegevoegd als Bijlage 6. Op het moment dat het saneringsrapport beschikbaar is zullen de conclusies in dit bestemmingsplan worden opgenomen.

5.11.3 Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat er sanering dient plaats te vinden voordat het perceel in gebruik kan worden genomen als woonbestemming. De saneringskosten zijn beperkt van omvang en kunnen eenvoudig door de ontwikkelaar gedragen worden. Hiermee wordt het bestemmingsplan uitvoerbaar geacht.

5.12 Cultuurhistorie en archeologie

5.12.1 Kader

Erfgoedwet

Sinds 1 juli 2016 is de Erfgoedwet van kracht. Deze wet heeft de voorgaande wet- en regelgeving voor het behoud en beheer van cultureel erfgoed gebundeld. De uitgangspunten uit het Verdrag van Valletta (Malta) zijn in de Erfgoedwet gebleven en vormen de basis van de Nederlandse omgang van archeologie. Als gevolg van het verdrag van Valletta (Malta) is iedere gemeente verplicht aandacht te besteden aan de archeologie op het grondgebied en dit te verwerken in bestemmingsplannen en andere ruimtelijk besluiten. Verder staat in de Erfgoedwet hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. In de erfgoedwet staat een overgangsregeling voor de periode 2016-2019. Het gaat daarbij om de volgende zaken:

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

Archeologie

De gemeente Heerhugowaard heeft haar beleid vastgelegd in de nota "Erf Goed" van maart 2010.

Cultuurhistorie

De landschappelijke en cultuurhistorische waarden die de provincie Noord-Holland belangrijk vindt, staan in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. De leidraad biedt, per gebied, praktische handvatten aan partijen die nieuwe ontwikkelingen mogelijk willen maken. De leidraad laat zien hoe zij in dergelijke gevallen met landschappelijke en cultuurhistorische elementen kunnen omgaan en wat per gebied de ambitie is voor de ruimtelijke kwaliteit. De leidraad is digitaal uitgewerkt in de informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie. De Leidraad wordt meegenomen in de nieuwe Omgevingsvisie van de provincie.

5.12.2 Onderzoek

Archeologie

Op grond van de gemeentelijke archeologische beleidskaart geldt voor het gebied te noordoosten van de Stationsweg een lage verwachting, waarbij pas bij een ontwikkeling van 10.000 m² een archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Omdat de ontwikkeling een grondbeslag van ongeveer 2.000 m² heeft en hiermee kleiner is dan 10.000 m² en niet in een gebied ligt dat is aangewezen als archeologisch waardevol, is het uitvoeren van een archeologisch onderzoek niet nodig. Wél is een dubbelbestemming Waarde - Archeologie opgenomen.



Uitsnede van de Archeologische beleidskaart met in rood de locatie van het plangebied. Bron: gemeente Heerhugowaard

Cultuurhistorie

Het gebied waarop het Bestemmingsplan Stationsweg 114 betrekking heeft is getoetst aan de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland. In het gebied liggen geen rijksmonumenten en komen geen bouwkundige punten, lijnen of vlakken van enige waarde voor. Inmiddels heeft er een nadere historische - geografische inventarisatie plaatsgevonden, uitgevoerd door de Cultuur Compagnie. Het rapport is te raadplegen via de gemeentelijke website. In het plangebied komen geen panden of objecten die zijn aangewezen als cultuurhistorisch waardevol of karakteristiek.

Erfgoed

De Stationsweg waaraan de ontwikkellocatie ligt, is een van de oude dorpslinten in Heerhugowaard. Een groot deel van de bestaande bebouwing is begin 20e eeuw gerealiseerd. Het voorliggende plangebied ligt aan het einde van het lint. Het noordwestelijke einde heeft niet de kenmerken die de rest van het lint zo kenmerkend maken.

5.12.3 Conclusie

De archeologie vormt geen belemmering voor de vaststelling van dit plan. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt, zijn er geen belemmeringen voor de voorliggende ontwikkeling. Het bestemmingplan wordt uitvoerbaar geacht.

5.13 Externe veiligheid

5.13.1 Kader

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden.

In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gelezen in samenhang met de regels omtrent externe veiligheid, moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft. Ook dienen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, berekend te worden.

Plaatsgebonden risico

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden. Voor kwetsbare objecten wordt in zowel bestaande als nieuwe situaties het niveau van 10^{-6} per jaar als grenswaarde gehanteerd. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn alleen toegestaan onder een gewichtige motivering. Bestaande beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan binnen de PR 10^{-6} contour.

Groepsrisico

Het GR kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit (en drukt dus de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal 10 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit). De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Voor het bevoegd gezag geldt met betrekking tot het GR wel een verantwoordingsverplichting.

Verantwoording groepsrisico

Binnen het invloedsgebied geldt dat voor ieder ruimtelijk plan groepsrisicoverantwoording verplicht is. Een verantwoording is een kwalitatieve beschrijving over de waarde van het groepsrisico, maatregelen, zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Het advies van de veiligheidsregio speelt hierbij een belangrijke rol. Bij complexe projecten ligt doorgaans een proces van overleg met veiligheidsdeskundigen ten grondslag.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) uit 2004 legt veiligheidsnormen op aan overheden die besluiten nemen over bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld chemische fabrieken, LPG-tankstations en spoorwegemplacementen waar goederentreinen met gevaarlijke stoffen rangeren. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij (beperkt) kwetsbare objecten waaronder woningen, ziekenhuizen, scholen, winkels, horecagelegenheden en sporthallen. Hierdoor ontstaan risico's voor mensen die in de buurt ervan wonen of werken.

Het besluit verplicht ook om gemeenten bij het maken van bestemmingsplannen waar kwetsbare objecten worden mogelijk gemaakt, zoals woningen, rekening te houden met externe veiligheid. Dit betekent bijvoorbeeld dat de woningen op een bepaalde afstand moeten staan van een risicovol bedrijf dat werkt met grote hoeveelheden aan gevaarlijke stoffen.

Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen over wegen, water en spoor

Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) in werking getreden. In het Bevt staan regels voor de ruimtelijke inrichting rond wegen, waterwegen en spoorwegen waar vervoer over plaatsvindt van gevaarlijke stoffen.

Het Bevt hanteert een vaste grens van 200 meter, vanaf de buitenrand van de transportroute, waarbuiten in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Buiten de 200 meter is een verantwoording niet noodzakelijk als er een toename van het aantal mensen wordt toegestaan. Wel geldt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen die nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogelijk maken, buiten de 200 m, in de toelichting aandacht moet worden besteed aan de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid voor zover het binnen het invloedsgebied van de transportroute is gelegen.

Ten aanzien van de verantwoordingsplicht groepsrisico wordt, net als bij het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), onderscheid gemaakt tussen een volledige verantwoording en een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

Een volledige verantwoording kan achterwege blijven indien kan worden aangetoond dat:

- a. het groepsrisico, niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico, of;
- b. het groepsrisico, gelet op de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen, met niet meer dan 10% toeneemt en;
- c. de oriëntatiewaarde, gelet op de dichtheid van personen, niet wordt overschreden.
- d. Indien sprake is van een volledige verantwoording dienen maatregelen ter beperking van het GR, alternatieve ruimtelijke ontwikkelingen met een lager GR en mogelijkheden en voorgenomen maatregelen ter beperking van de omvang van een calamiteit te worden overwogen. Een beperkte verantwoording houdt wel rekening met de effecten van een calamiteit en vindt alleen plaats als het plangebied binnen het invloedsgebied (effectgebied) van transportassen is gelegen.

In het Bevt zijn tevens plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes. Een PAG is een zone, waarbinnen bij het realiseren van nieuwe kwetsbare objecten aandacht besteed moet worden aan de effecten van een plasbrand. Het kan zijn dat er extra bouwkundige maatregelen nodig zijn om de zelfredzaamheid van de personen te verhogen.

Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen via buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen die gevaarlijke stoffen vervoeren onder hoge druk. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Daarmee zijn nieuwe kwetsbare objecten (zoals woningen) binnen de PR 10^{-6} contour niet toegestaan. Ook is geldt dat wanneer binnen het invloedsgebied van een buisleiding een nieuwe kwetsbare functie wordt mogelijk gemaakt, de verantwoordingsplicht van toepassing is.

Het Bevb gaat uit van een belemmerde strook van 4 of 5 meter, afhankelijk van de druk in de leiding. Binnen deze strook mag er niet gebouwd worden. Er kan bij omgevingsvergunning van worden afgeweken voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden. Net als bij het Bevi staan de risicoafstanden en rekenmethodiek die volgen uit het Bevb de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb).

De beleidsvisie “Externe Veiligheid”

In juni 2010 heeft de gemeenteraad de “Beleidsvisie externe veiligheid in Heerhugowaard” vastgesteld. De beleidsvisie “Externe Veiligheid” geeft aan dat het beleid zich richt op het beperkt houden van de toename van het groepsrisico dat ontstaat door ruimtelijke besluiten of milieuvergunningen. De beleidsvisie onderscheidt drie soorten te doorlopen verantwoordingsprocessen. Welk proces voor de verantwoording wordt doorlopen hangt af van de hoogte van het groepsrisico in relatie tot de oriëntatiewaarde.

5.13.2 Onderzoek

In de nabijheid van het plan vindt geen vervoer plaats van gevaarlijke stoffen over het water, het spoor en ook niet door ondergrondse buisleidingen onder hoge druk. Er bevindt zich ook geen risicovol bedrijf in de nabijheid dat onder het Bevi valt.

N242

Ten noordwesten van het plangebied is op circa 35 meter afstand van het geplande gebouw de N242 gelegen. Deze weg is aangewezen als transportroute voor gevaarlijke stoffen (LF1, LF2 en GF3). De N242 heeft een invloedsgebied 1% letaliteitsafstand van 355 meter op basis van het transport van GF3 (zoals LPG). Het plangebied bevindt zich binnen deze zone en tevens binnen de basisnetafstand van 200 meter.

De gevaarlijke stoffen die over de N242 ter hoogte van het plangebied vervoerd worden zijn weergegeven in tabel 1:

Stofcategorie	Aantallen wagens
LF1	1192
LF2	894
GF3	596

Tabel 1: Gevaarlijke stoffen N242

De hoogte van het PR en GR is inzichtelijk gemaakt op basis van de vuistregels uit de Handleiding Risico Analyse Transport (HART) - weg buiten de bebouwde kom (80 km/uur).

Plaatsgebonden risico

1. Vuistregel 1: Een weg buiten de bebouwde kom heeft geen 10-5-contour.
2. Vuistregel 2: Wanneer het aantal GF3 transporten per jaar lager is dan 500 heeft een weg buiten de bebouwde kom geen 10-6-contour.
3. Vuistregel 3: Wanneer het aantal GF3 transporten per jaar groter is dan 500 heeft een weg buiten de bebouwde kom geen 10-6-contour als $0.0003 \cdot (GF3 + 0.2 \cdot LF2 + LT1 + LT2 + 3 \cdot LT3 + GT4 + GT5) < 1$

Aangezien het aantal GF3 transporten groter is dan 500 wagens, moet voor het bepalen van de aanwezigheid van een PR 10-6 contour vuistregel 3 toegepast worden. Hieruit blijkt dat $0.0003 \cdot (596 + 0.2 \cdot 894) < 1$, waardoor er geen 10-6 contour aanwezig is langs deze weg.

Groepsrisico

1. Vuistregel 1: Wanneer de vervoersstroom gevaarlijke stoffen in tankwagens (bulkvervoer) stoffen bevat uit de categorieën LT3, GT4 of GT5 (ongeacht de aantallen) pas dan RBM II toe.
2. Vuistregel 2: Wanneer GF3 minder is dan 10 maal de drempelwaarde in Tabel 1-6 (eenzijdige bebouwing) of 10 maal de drempelwaarde in Tabel 1-7 (2-zijdige bebouwing) wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet overschreden.

Er worden geen stoffen vervoerd uit de stofcategorieën LT3, GT4 of GT5, waardoor vuistregel 2 kan worden toegepast voor het bepalen van het GR.

De nieuwe bebouwing op de locatie bevindt zich op circa 35 tot 90 meter vanaf de as van de weg. Het appartementencomplex bevindt zich aan de rand van een bedrijventerrein, dat aan de zuidoostzijde van de N242 gelegen is. Aan de andere kant van deze weg bevindt zich een agrarisch gebied. Het bedrijventerrein kan gekarakteriseerd worden als een industriegebied met een gemiddelde dichtheid. Volgens de PGS1, deel 6, aanwezigheidscijfers, heeft een dergelijk bedrijventerrein een bevolkingsdichtheid van 40 aanwezigen per hectare.

De nieuwe ontwikkeling maakt de bouw van 60 appartementen mogelijk. Het gebouw bestaat uit drie verschillende bouwvolumes, die trapsgewijs oplopen, waardoor het grootste aantal aanwezigen zich het verste van de N242 af bevindt.

Om de aanwezigheid in de woningen te berekenen wordt volgens de 'Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico' uitgegaan van 2,4 personen in de nachtperiode (18.30 - 8.00 uur) en 1,2 personen in de dagperiode (8.00 - 18.30 uur) per woning. Dit komt neer op 144 personen in de nachtperiode en 72 personen in de dagperiode. In de plansituatie komt het aantal aanwezigen daarmee op (40 personen per ha – (40 personen per ha*0,21 ha (oppervlakte van het plangebied)) +144 = 175 personen per hectare.

Op basis van de tabel 6 (1-zijdige bebouwing) uit het rapport Handleiding Risicoberekeningen Bevt - Bijlage, versie 1.2, wordt geconcludeerd dat bij een dichtheid van 175 personen per hectare en een afstand van 30 meter tot de as van de weg de grens van 10% van de oriëntatiewaarde wordt overschreden bij 385 GF3-transporten. Op een afstand van 90 meter is dit aantal 1070 GF3-transporten. Gemiddeld over het gebouw genomen bedraagt het aantal toegestane GF3-transporten 728. Het werkelijke aantal transporten bevindt zich hieronder, waardoor gesteld kan worden dat het GR geen belemmering oplevert.

Mogelijkheden tot zelfredzaamheid

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

Het maatgevende scenario voor een autoweg is een BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion). Het zelfredzame vermogen van personen in de buurt van een risicovolle bron is een belangrijke voorwaarde om grote effecten bij een incident te voorkomen. Ontvluchting in het geval van een BLEVE is mogelijk, mits er geen bijzondere beperkingen zijn ten aanzien van zelfredzaamheid van aanwezigen. De nieuwbouw die in het plangebied ontwikkeld gaat worden is niet specifiek bedoeld voor personen met een beperkte zelfredzaamheid, zoals kinderen van 0 tot 4 jaar, ouderen, gehandicapten of gevangenen.

De N242 bevindt zich aan de noordwestkant van het plangebied. Bij een incident kan vanuit het nieuw te realiseren gebouw gevlucht worden van de bron af naar de Nijverheidsstraat. Deze weg loopt parallel aan de N242 en van hieruit kan, afhankelijk van de locatie van het incident, gevlucht worden in zuidwestelijke of noordoostelijke richting. Tevens kan gevlucht worden richting het zuidoosten over de Stationsweg.

Mogelijkheden tot voorbereiden van bestrijding van rampen

In het convenant LPG-autogas is afgesproken hoe de sector de bevoorrading van LPG-tankstations veiliger maakt. De sector heeft voor 1 januari 2010 maatregelen getroffen die de externe veiligheidsrisico's verminderen. Het aanbrengen van hittewerende coating op LPG-tankauto's is één van de maatregelen die zijn genomen. Als de coating bij een ongeluk in tact blijft, geeft dit de brandweer meer tijd en meer mogelijkheden om een BLEVE te voorkomen.

Bestrijding van een dreigende BLEVE vereist veel bluswater bedoeld voor het koelen van de LPG-tank, goede bereikbaarheid en geschikte opstelplaats voor voertuigen. Bij voldoende koeling zal een BLEVE worden voorkomen. Hiervoor wordt (vanwege de snelheid die is geboden) gebruik gemaakt van primaire bluswatervoorzieningen (in het voertuig aanwezige water en brandkranen op het openbaar waterleidingnet).

5.13.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid staat de ontwikkeling van dit plan niet in de weg.

5.14 Kabels, leidingen, straalpaden en andere belemmeringen

5.14.1 Kader

Planologische relevante buisleidingen dienen in het bestemmingsplan te worden bestemd. De bestemming leiding wordt gecombineerd met de bestemming van de gronden waarin de leiding is gelegen en beperkt de rechten en het gebruik van die gronden (de zogenaamde dubbelbestemming). Planologisch relevante leidingen zijn:

1. hoofdtransportleidingen;
2. hoogspanningsleidingen van 50 KV en hoger;
3. buisleidingen voor het transport van brandbare gassen met een druk van 20 bar of hoger;
4. buisleidingen voor het transport van brandbare vloeistoffen met een diameter van 400 mm en groter;
5. buisleidingen voor het transport van giftige stoffen;
6. buisleidingen met een diameter van 400 mm en groter en gelegen buiten de bebouwde kom;
7. buisleidingen voor het transport van afvalwater van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier met een diameter van 400 mm en groter (hoofdleidingen van en naar de afvalwaterzuiveringsinrichting);
8. optisch vrije paden (straalpaden).

Niet-planologisch relevante leidingen behoeven geen bescherming/regeling in het bestemmingsplan. Deze leidingen (riool(pers)leidingen, leidingen nutsvoorzieningen, drainageleidingen) vervullen uitsluitend een functie voor de aanwezige functies in het gebied (kavelaansluitingen) en kunnen ook zonder planologische regeling worden aangelegd. Deze leidingen zijn veelal aangelegd langs en/of in combinatie met aanwezige infrastructuur. Bij de technische uitwerking van het plan wordt de veiligheid van deze kabels en leidingen gewaarborgd via het KLIC-systeem.

5.14.2 Onderzoek

Er is getoetst aan de vigerende bestemmingsplannen en de risicokaart van Nederland om inzicht te krijgen in mogelijke belemmeringen in of in de directe nabijheid van het plangebied. Uit dit onderzoek zijn geen relevante kabels, leidingen, straalpaden of andere belemmeringen naar voren gekomen, die mogelijk een belemmering zouden kunnen zijn voor deze ontwikkeling.

5.14.3 Conclusie

Kabels en leidingen vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

5.15 Duurzaamheid

In het kader van de voorliggende ontwikkeling wordt in het bestemmingsplan aandacht besteed aan het aspect duurzaamheid. Duurzaam bouwen betreft een wijze van plannen, bestemmen, ontwerpen, bouwen, inrichten en beheren (inclusief slopen en hergebruik) van de te realiseren woningen. Duurzaamheidsaspecten waar bij de bouw van de woningen aan moet worden gedacht zijn: energiehuishouding, materiaalgebruik, watergebruik, gezondheid, comfort, toekomstbestendigheid, etc.

CO2-neutraal en gasloos bouwen

Heerhugowaard heeft als ambitie om in 2030 CO2-neutraal te zijn. Dat heeft gevolgen voor de manier waarop de komende jaren de huizen worden verwarmd en van energie worden voorzien. De gemeente Heerhugowaard heeft het manifest "Aan de slag met wonen zonder aardgas" van het HIER Klimaatbureau ondertekend. Met deze ondertekening geeft de gemeente aan dat zij actief inzet op vermindering van aardgas in woningen in de gemeente. Veel nieuwe huizen worden bijvoorbeeld niet meer op het gasnet aangesloten, deze worden verwarmd door stadswarmte of elektrisch via een warmtepomp. Bij de ontwikkeling van de appartementen aan de Stationsweg wordt gasloos gebouwd.

Vergroening van de stad

Een andere vorm van duurzaamheid is het toepassen van groene(sedum) daken en groene gevels. Hiermee wordt de leefbaarheid en het comfort van de leefomgeving verbeterd. Groene daken en gevels bieden voordelen in de vorm van afkoeling van gebouwen in de zomer en hebben een isolerende werking in de winter. Ook dragen groene daken en gevels bij aan de retentie van regenwater.

Retentie van hemelwater en vertraagde afvoer

Het gebouw aan de Stationsweg 114 wordt voorzien van groene gevels en (mogelijk) groene daken. Het hemelwater wordt hiermee vertraagd afgevoerd. Daar waar hemelwater op verhard oppervlak valt, wordt dit verzameld in een bassin, van waaruit de groene gevels worden voorzien van water. Dit duurzame systeem draagt bij aan de instandhouding van de groene gevels en zorgt voor bij piekbelastingen voor een vertraagde afvoer van water. Bovendien wordt de hemelwaterafvoer losgekoppeld van het riool.

Hoofdstuk 6 Juridische aspecten

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke bestemmingen in het plan zijn opgenomen en hoe deze de inhoud van het plan regelen. Deze toelichting dient als uitleg over de wijze waarop de bestemmingsregels moeten worden uitgelegd en de reden waarom deze zijn opgenomen. In de paragraaf over het juridisch systeem wordt nader uitleg gegeven over de verhouding met wet- en regelgeving naast het bestemmingsplan. In de handhavingsparagraaf is aangegeven hoe het bestemmingsplan wordt gehandhaafd.

6.2 Juridisch systeem

Ruimtelijke ordening is niet een eigen zelfstandig belang, maar de belangenafweging zelf. Het doel is te komen tot een afstemming van alle ruimtelijk relevante beslissingen. De Wet ruimtelijke ordening heeft geen primaat boven andere ruimtelijk relevante wetgeving. Het is van belang dat de facetlijnen tijdig worden uitgezet, zodat andere beleidsvelden daarop kunnen inspelen. Conflicterende ruimteclaims kunnen worden voorkomen als er duidelijke dwarsverbanden worden gelegd. Een probleem vormt de planningsstructuur in de diverse beleidsvelden, die vaak anders verloopt dan die in de ruimtelijke ordening. Een andere complicerende factor is dat de besluitvorming vaak dwars door de overheidsniveaus heen loopt.

Onderkend moet worden dat er naast de Wet ruimtelijke ordening ook behoefte is aan wetgeving die de bij een bepaalde ingreep in de bodem betrokken belangen afweegt (bijvoorbeeld de Ontgrondingenwet), of een bepaald gebruik in het bijzonder beschermd (bijvoorbeeld de Wet natuurbescherming). Niet ieder belang, waaraan een aspect van ruimtelijke ordening is verbonden, kan door de Wet ruimtelijke ordening worden beheerst. Het uitgangspunt is 'afstemming op maat', waarbij een creatief gebruik van het beschikbare instrumentarium wordt nagestreefd. Dit geldt in het bijzonder voor de milieuwetgeving die vele raakvlakken heeft met de ruimtelijke ordeningswetgeving. Het milieubelang klinkt steeds vaker door als randvoorwaarde bij het formuleren van het ruimtelijk beleid.

Een bestemmingsplan moet worden aangemerkt als recht in de zin van artikel 99 van de Wet op de rechtelijke organisatie. Bij conflicterende regelgeving gelden de algemene voorrangregels voor wetten; een hogere wet gaat voor lagere wet en een bijzondere wet gaat voor een algemene wet.

Dit bestemmingsplan is een plan dat ontwikkeling mogelijk maakt. Daarvoor is een gedetailleerde bestemmingsregeling de gekozen planvorm. Een gedetailleerd plan biedt directe rechtszekerheid aan de belanghebbenden en is een duidelijk toetsingskader voor het beoordelen van (bouw) aanvragen. De bestemming is gedetailleerd in de regels en in de verbeelding van het bestemmingsplan opgenomen.

6.2.1 Aanduidingen

6.2.1.1 Functieaanduiding

In dit bestemmingsplan wordt tevens gewerkt met functieaanduidingen. Voor veel bestemmingen kan worden volstaan met de naam van een hoofdgroep van bestemming. Het kan echter gewenst zijn in het belang van een goede ruimtelijke ordening en van de leesbaarheid van het bestemmingsplan om specificaties aan te brengen. Bij een bestemming die meerdere functies kent kan worden gespecificeerd door middel van een functieaanduiding. Op deze wijze kan tot uitdrukking worden gebracht dat ter plaatse alleen een bepaalde, met name genoemde functie is toegestaan. Functieaanduidingen lenen zich er ook voor om op een bepaalde locatie een specifieke, niet bij de bestemming passende functie mogelijk te maken.

Verder lenen functieaanduidingen zich ook goed voor het bestemmen in meerdere lagen (ondergronds, begane grond, verdieping enz.). Ook het niet toestaan van een bepaalde functie kan via een functieaanduiding (met een -teken ervoor) worden aangegeven.

In dit bestemmingsplan is een functieaanduiding opgenomen voor de kantoorfunctie in de plint van het gebouw. Hierdoor is de functie afgebakend en in oppervlakte begrensd.

6.2.1.2 Bouwaanduiding

Alle aanduidingen met betrekking tot de wijze van bouwen en de verschijningsvorm van bouwwerken, worden bouwaanduidingen genoemd. Veel voorkomende bouwaanduidingen zijn: vrijstaand, aaneengebouwd, twee-aaneen, gestapeld, onderdoorgang, nokrichting, plat dak, kap, antennemast, karakteristiek, en bijgebouwen. Deze bouwaanduidingen zijn opgenomen in de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP). Bij het opstellen van een bestemmingsplan kan – voor zover van toepassing – van deze bouwaanduidingen gebruik worden gemaakt. Met het oog op een goede ruimtelijke ordening kan het echter nodig zijn om ook met andere dan de daar genoemde bouwaanduidingen te werken. Dit kan door gebruik te maken van een verzamelaanduiding die aangeeft dat het hier om een specifieke bouwaanduiding (sba) gaat, dat wil zeggen een bouwaanduiding die niet in de lijst in de SVBP is opgenomen.

In dit bestemmingsplan zijn de specifieke bouwaanduidingen bouwhoogte 1 tot en met bouwhoogte 4 opgenomen. Deze aanduidingen regelen de maximale bouwhoogtes van het gebouw. Tevens is de “specifieke bouwaanduiding – dove gevel” opgenomen, om te waarborgen dat de gevels met een geluidbelasting boven de 50 dB(A) of 63 dB als dove gevel worden uitgevoerd.

6.2.2 De Wabo en het vergunningvrij bouwen

Sinds 1 oktober 2010 geldt de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) Artikel 2.1 is het kernartikel van de wet en noemt in de eerste plaats de activiteiten waarvoor op grond van de wet een omgevingsvergunning is vereist. Voor het bestemmingsplan zijn met name de in lid 1 onder a, (bouwen) b (aanleggen) en c (gebruik) genoemde activiteiten van belang. De vergunningsplicht vloeide, voor het grootste deel van de activiteiten, die in het eerste lid worden genoemd, voor de inwerkingtreding van de Wabo voort, uit afzonderlijke wetten, zoals de Woningwet (bouwvergunning), Wet milieubeheer (milieuvergunning) en het bestemmingsplan (vrijstelling). Deze vergunningstelsels zijn nu volledig geïntegreerd in de Wabo. Een bouwvergunning heet sinds het inwerkingtreden van de Wabo een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. Het artikel voorziet in lid 3 ook in de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur uitzonderingen te maken op de omgevingsvergunningplicht (vergunningvrije activiteiten)

Een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen wordt in het algemeen op twee punten aan het bestemmingsplan getoetst namelijk:

1. de omvang (lengte, breedte, hoogte, percentage enz.)
2. gebruik (wonen, detailhandel, horeca enz.)

Als aan de eisen van het bestemmingsplan wordt voldaan, is het bestemmingsplan geen grond om de vergunning te weigeren. Wordt niet aan de eisen van het bestemmingsplan voldaan dan kunnen Burgemeester en wethouders met een omgevingsvergunning afwijken van het bestemmingsplan. Afwijken van het bestemmingsplan kan zowel voor de omvang als voor het gebruik. Het is aan Burgemeester en wethouders om te beoordelen of zij van die bevoegdheid gebruik maken.

De uitzonderingen op de omgevingsvergunningplicht worden genoemd in artikel 2.3 van de Wabo, juncto bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (Bor). Artikel 2.3 lid 1 van het Bor heeft alleen betrekking op het verbod dat wordt genoemd in artikel 2.1 onder a (bouwen) van de Wabo. Het tweede lid van het artikel heeft zowel betrekking op het verbod genoemd onder a als onder c (bouwen en gebruik). Dat betekent dat de onder lid 1 genoemde categorieën alleen vergunningvrij zijn als het gebruik conform het bestemmingsplan is of met een omgevingsvergunning wordt afgeweken van het gebruik van het bestemmingsplan. De in lid 2 genoemde categorieën zijn altijd, ongeacht het gebruik, vergunningvrij. In bijlage II artikel 3 worden de activiteiten genoemd die alleen vergunning vrij zijn als het gebruik conform het bestemmingsplan is danwel met een omgevingsvergunning wordt afgeweken van het gebruik van het bestemmingsplan. In artikel 2 van bijlage worden de activiteiten genoemd die ongeacht het gebruik vergunningvrij zijn.

In artikel 5 van bijlage II wordt de reikwijdte van de uitzonderingen waarvoor geen vergunning is vereist weer beperkt. Deze beperkingen gelden o.a voor illegaal gebruik, voor monumenten als bedoeld artikel 1 onder d van de Monumentenwet, veiligheidszones rondom een munitieopslag of een inrichting voor activiteiten met ontplofbare stoffen en voor veiligheidszones vanwege het overschrijden van het plaatsgebonden risico van 10 tot de macht -6 als gevolg van de aanwezigheid van een transportroute, buisleiding of inrichting danwel vanwege de ligging in een belemmeringstrook ten behoeve van het onderhoud van een buisleiding.

Vergunningvrij betekent niet regelvrij. Ook bouwwerken die vergunningvrij zijn moeten voldoen aan het bouwbesluit, redelijke eisen van welstand, het Burgerlijk Wetboek enz. De burger is zelf verantwoordelijk voor de toetsing van zijn bouwinitiatief aan de regelgeving. Handhaving door het bevoegd gezag gebeurt achteraf.

6.3 Inleidende regels

In het eerste hoofdstuk van de planregels worden begrippen verklaard die in de planregels voorkomen en wordt ook aangegeven op welke wijze gemeten moet worden om bijvoorbeeld een goot- of bouwhoogte te bepalen.

6.3.1 Begrippen

In artikel 1 zijn de begripsbepalingen opgenomen. Begripsbepalingen zijn nodig om een planologisch - juridische precisering ten opzichte van het algemeen spraakgebruik te verkrijgen. In beginsel dient er voor gewaakt te worden een begrip een sterk van het spraakgebruik afwijkende betekenis te geven. Begripsbepalingen zijn alleen dan nodig indien het begrip gebruikt wordt in de planregels en dit begrip zonder nadere definitie tot verwarring zou kunnen leiden. Men kan voorts een definitie nodig hebben indien een term of woord in verschillende wettelijke regelingen niet dezelfde betekenis heeft, of wanneer men een woord wil afzetten tegen een ander woord (bijvoorbeeld woning tegenover zomerhuis). Een aantal begrippen is vastgelegd in de RO - Standaarden, een uitgave van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Van de definiëring van deze begrippen, mag niet worden afgeweken.

6.3.2 Wijze van meten

In het artikel 'Wijze van meten' is aangegeven hoe moet worden gemeten. Het betreft hier technische zaken die deels landelijk zijn voorgeschreven en deels aanvullend zijn opgenomen. Daar waar het in het algemeen spraakgebruik wel duidelijk is wat wordt bedoeld met bijvoorbeeld de hoogte van een gebouw, is het in juridische zin toch van belang om aan te geven dat daarbij gemeten moet worden vanaf het 'peil' tot het hoogste punt van het gebouw. Daarbij wordt het begrip 'peil' uitgelegd onder de begripsbepalingen. Over de wijze waarop in algemene zin 'gemeten' moet worden bestaat zo dus geen verschil van mening.

Voor het bepalen van de bouwhoogte worden onderschikte bouwdelen als schoorstenen en antennes niet meegerekend. Bij het bepalen van de goothoogte worden incidentele verhoogde goten, zoals bij dakkapellen, wolfseinden en dergelijke buiten beschouwing gelaten. Omdat dit niet in de RO - Standaarden is geregeld, is in de bouwregels is opgenomen dat deze goten niet aan de goothoogte worden getoetst.

Voor de dakhelling is aangegeven dat deze alleen geldt voor het dakvlak. Incidentele doorbrekingen van het dakvlak zijn voor het bestemmingsplan van minder belang. De doorbreking van het dakvlak kan wel onderdeel uitmaken van een welstandstoetsing.

De oppervlakte moet buitenwerks worden gemeten en op het peil. Het vloeroppervlak in gebouwen is niet van belang. Voorts is aangegeven dat bovengrondse bouwonderdelen vanaf één meter boven peil moeten worden meegerekend. Hiermee wordt oneigenlijke uitbreiding van gebouwen boven de toegestane oppervlakte voorkomen. De inhoud moet boven peil worden gemeten. Ondergrondse ruimten tellen niet mee voor het bepalen van de inhoud.

6.4 Bestemmingsregels

6.4.1 Verkeer - 1

De bestemming Verkeer - 1 is opgenomen voor de zone tussen de woonbestemming en de aangrenzende wegen. De bestemmingsregeling is 1-op-1 overgenomen uit het aangrenzende bestemmingsplan 'Stationsgebied'. Deze bestemming heeft betrekking op het openbare gebied (trottoirs). Binnen de bestemming zijn overhangende balkons van de aangrenzende appartementen toegestaan binnen een specifieke bouwaanduiding.

6.4.2 Wonen - 2

'Wonen - 2' wordt gebruikt voor woongebouwen. Een onderscheid tussen woningen aaneengesloten, woningen vrijstaand en woongebouwen is noodzakelijk, vanwege een verschillende bijgebouwen- en gebruiksregeling.

Deze bestemming heeft betrekking op het nieuwe appartementencomplex aan de Stationsweg 114, waarbij naast wonen in een gedeelte van het woongebouw tevens een kantoor (zonder baliefunctie) is toegestaan. Daarnaast zijn parkeervoorzieningen, bouwwerken geen gebouwen zijnde en erven toegestaan in de bestemming 'Wonen-2'. Er is bepaald dat dat gebouwen uitsluitend binnen het bouwvlak zijn toegestaan. Tenslotte is zijn er specifieke bouwaanduidingen op de verbeelding opgenomen met daarin per bouwdeel de verschillende maximaal toegestane bouwhoogten (zie ook paragraaf 6.2.1).

6.4.2.1 Gebruik

Hoofdfunctie

De hoofdfunctie van woningen en woongebouwen is de bewoning door één gezin per eenheid. In artikel 1 is aangegeven wat onder een woning en een huishouden wordt verstaan. Op grond van deze definities kan, in samenhang met het in de regels aanmerken van bewoning van één woning door meer huishoudens als een met het bestemmingsplan strijdig gebruik, tegen het huisvesten van meer huishoudens in één woning worden opgetreden.

Bedrijf-aan-huis

Daarnaast worden woningen in toenemende mate gebruikt als bakermat voor de vestiging en / of de uitoefening van een beroep of bedrijf. Traditioneel zijn het de zogenaamde vrije beroepen waarbij een aangepast gedeelte van de woning voor de uitoefening van het beroep wordt gebruikt. De praktijk leert evenwel dat woningen ook worden gebruikt voor een bonte verzameling van andere beroeps- en bedrijfsmatige activiteiten zoals opticiens, verzekeringsagentschappen, kap- en schoonheidssalons, hondentrimsalons en dergelijke. Uit de jurisprudentie blijkt dat de Raad van State een strikte scheiding aanbrengt tussen vrije beroepen en andere beroeps- en bedrijfsmatige activiteiten. Vrije beroepen worden, omdat ze van oudsher vanuit de woning worden beoefend, geacht onder de bestemming wonen te vallen. De overige beroepen worden doorgaans uitgeoefend op specifiek daarvoor aangewezen locaties. Deze specifieke vestigingsomstandigheden maken dat de vestiging van overige beroepen en bedrijven in woningen in strijd is met de bestemming wonen. Om startende ondernemers te stimuleren, telewerk en andere arbeidsvormen te bevorderen en handhavingsproblemen te voorkomen wil de gemeente de vrije beroepen en de overige beroepen en bedrijven, die zich lenen voor een uitoefening vanuit de woning, gelijkschakelen. De vestiging van overige beroepen en bedrijven in woningen is toegestaan, zolang er geen sprake van overlast is en de woning in overwegende mate als woning wordt gebruikt. In de specifieke gebruiksregels zijn de voorwaarden waaronder vestiging van een beroep en of bedrijf in een woning is toestaan, opgenomen.

Detailhandel is in principe niet toegestaan, omdat detailhandel vanuit woningen bij een bepaalde omvang het voorzieningenniveau van de gemeente in gevaar kan brengen. Detailhandel kan ook een uitstraling naar de openbare ruimte hebben door de openingstijden, het af en aan rijden en het parkeren van bezoekers.

Meldingsplicht milieuwetgeving

Van de voorwaarde dat de uitoefening van een beroep of bedrijf niet meldingsplichtig mag zijn in het kader van de Wet milieubeheer of andere milieuwetgeving kan worden afgeweken via een omgevingsvergunning voor die activiteiten die al jaren zonder problemen in woonwijken plaatsvinden, maar op grond van deze regeling niet zijn toegestaan. Te denken valt aan een tandarts of een dierenarts die over een röntgenapparaat beschikt en daardoor meldingsplichtig is op grond van de Kernenergiewet. Bij het verlenen van de omgevingsvergunning voor het afwijken van deze voorwaarde zal het belang van het woonmilieu voorop staan.

6.4.3 Waarde - Archeologie 5

De op de verbeelding voor de 'Waarde - Archeologie 5' aangewezen gronden zijn, naast de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor archeologische waarden. De bestemmingen 'Waarde - Archeologie 5' is een dubbelbestemming. Deze bestemming gaan voor de andere bestemming op deze gronden. Alleen wanneer duidelijk is dat de waarde archeologie niet wordt geschonden of als de waarde archeologie wel wordt geschonden, daarvoor een omgevingsvergunning kan worden verleend, kunnen de andere bestemmingen worden verwezenlijkt.

6.5 Algemene regels

De formulering van deze planregels is wettelijk vastgelegd en heeft betrekking op de algemene regels die voor het hele plangebied gelden ongeacht de specifieke bestemming.

6.5.1 Anti-dubbelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing. Hierdoor wordt voorkomen dat met gebruikmaking van privaatrechtelijke overeenkomsten, de publiekrechtelijke regels worden ondergraven.

6.5.2 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel biedt o.a. de mogelijkheid om met een omgevingsvergunning af te wijken van de regels van het bestemmingsplan voor kleine maatoverschrijdingen die het gevolg zijn van standaardmaten, waardoor het bouwwerk net niet past binnen de maatvoering van het bestemmingsplan. De omgevingsvergunning kan worden verleend tot maximaal 10 procent van de in het bestemmingsplan gegeven maten. Het is niet de bedoeling dat de omgevingsvergunning wordt gebruikt om standaard 10 procent groter te bouwen dan op de verbeelding staat aangegeven. Bij de aanvraag om een omgevingsvergunning dient aanvrager gemotiveerd aan te geven waarom van de afwijkingsmogelijkheid gebruik moet worden gemaakt.

Het kan zijn dat het toepassen van deze algemene afwijkingsmogelijkheid vanuit stedenbouwkundig oogpunt, vanwege de belangen van omwonenden of vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening, ongewenst is. Mocht dit het bij een bepaalde maximale maat het geval zijn, dan zal in de bestemmingsregels worden aangegeven dat de algemene afwijkingsbevoegdheid niet toegepast kan worden.

De omgevingsvergunning, waarbij wordt afgeweken van de regels van het bestemmingsplan, kan ook worden verleend voor utilitaire bouwwerken en voorzieningen ten dienste van het ontvangen van telefoon- radio- en televisiesignalen. Bij utilitaire bouwwerken gaat meestal om bouwwerken van nutsbedrijven, waarvan de oppervlakte te klein is om deze op de verbeelding als een afzonderlijke bestemming aan te geven of waarvan de situering op voorhand niet bekend is.

Met de komst van het mobiele netwerk is er grote behoefte aan zendmasten. Om een woud van masten te voorkomen, streeft de gemeente naar een gemeenschappelijk gebruik van de zendmasten door de diverse, elkaar beconcurrerende bedrijven. De omgevingsvergunning wordt alleen verleend, indien de noodzaak wordt aangetoond en de aanvrager de bereidheid uitspreekt ook anderen in de gelegenheid te stellen van deze voorziening gebruik te maken.

6.5.3 Overgangs- en Slotregels

Overgangsregels zijn van toepassing op situaties (gebruik) die op het moment van het van kracht worden van dit bestemmingsplan van het nieuwe plan afwijken, dan wel op basis van een geldige omgevingsvergunning nog gebouwd mogen worden (bouwwerken). Met deze overgangsregels wordt duidelijk dat die afwijking toegestaan is, maar wel begrensd is tot de bestaande afwijking.

Tenslotte wordt in de regels vastgelegd op welk moment het bestemmingsplan is vastgesteld en onder welke titel het plan heeft.

6.6 Uitvoerbaarheid en handhaving

6.6.1 Uitvoerbaarheid

Ingevolge artikel 3.1.6. onder f van het Besluit ruimtelijke ordening, dienen in de toelichting bij een bestemmingsplan de uitkomsten van het onderzoek naar de uitvoerbaarheid van het plan weergegeven te worden. Die uitvoerbaarheid kan onderscheiden worden in maatschappelijke en financiële uitvoerbaarheid.

6.6.1.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Ten aanzien van de maatschappelijke uitvoerbaarheid is in de eerste plaats een breed draagvlak nodig voor de regels die in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Deze regels komen gedeeltelijk voort uit wettelijke verplichtingen. Daarnaast is bestuurlijk draagvlak van belang. Dit wordt bevorderd door het bestemmingsplan goed af te stemmen op het gewenste ruimtelijk beleid van het rijk en de provincie, als ook op de wensen en ambities van het lokale bestuur. Zij zijn het immers die na vaststelling ook de handhaving van het plan ter hand moeten nemen. Behalve door de wet gestelde eisen en bestuurlijke overeenstemming over het plan, is het maatschappelijk draagvlak onder de bevolking en met name onder de bewoners en gebruikers van de wijken van groot belang.

Dit bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van een appartementencomplex met 60 appartementen met de bijbehorende parkeervoorzieningen en een kantoor in de plint mogelijk. In het hoofdstuk 'Overleg en inspraak' wordt gerapporteerd over de verplichte overleggen met instanties en de gehouden inspraakprocedure.

6.6.1.2 Financiële uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens is met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting ontstaan om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten kunnen worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Gelet op het voorgaande wordt in het kader van de voorgenomen ontwikkeling een privaatrechtelijke overeenkomst (anterieure overeenkomst) gesloten tussen de gemeente en de initiatiefnemer, waarin onder andere het kostenverhaal is verzekerd.

6.6.2 Handhaving

Handhaving en toezicht op de uitvoering zijn geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet ruimtelijke ordening. Burgemeester en wethouders zijn primair verantwoordelijk voor de bestuursrechtelijke handhaving.

Aan de aan burgemeester en wethouders opgedragen zorgplicht tot handhaving ligt de in de rechtspraak ontwikkelde 'beginselplicht tot handhaving' ten grondslag. Gelet op het algemeen belang dat gediend is met handhaving, zal ingeval van overtreding van een wettelijk voorschrift het bestuursorgaan dat bevoegd is om met bestuursdwang of een last onder dwangsom op te treden, in de regel van deze bevoegdheid gebruik moeten maken. Slechts onder bijzondere omstandigheden mag het bestuursorgaan weigeren dit te doen.

Om inzicht te bieden in het (gemeentelijk) handhavingsbeleid is in de Wro voorzien in verplichte rapportages, zoals een jaarlijks handhavingsplan en een handhavingsverslag.

6.6.2.1 Gemeentelijk handhavingsbeleid

Er is daarom een kadernota 'Handhaving' opgesteld. Deze kadernota is de eerste aanzet tot een verdere, integrale professionalisering van de handhaving en vormt de basis voor de uitvoeringsnota's Milieu, Bouwen, Brandveiligheid en Overige vergunningen. In deze uitvoeringsnota's is voor de desbetreffende werkvelden concreet aangegeven hoe tot een goede en adequate uitvoering van de handhavingstaken gekomen wordt, met als voornaamste doel het verbeteren van de naleving van regelgeving door burgers en bedrijven. Per taakveld zal jaarlijks een (onderling afgestemd) handhavingprogramma worden vastgesteld, waarin staat aangegeven welke doelen zijn gesteld. De handhavingprogramma's vinden op hun beurt weer een vertaling in werkplannen.

De burgers moeten er in beginsel aanspraak op kunnen maken dat met het bestemmingsplan strijdige situaties worden aangepakt. Een recht op handhaving bestaat niet, maar de gemeente moet deugdelijke en zwaarwegende argumenten hebben om niet tot handhaving over te gaan. Handhaving is dus niet alleen maar een zaak die uitsluitend aan het beleid van de gemeente is overgelaten. Als legalisatie niet mogelijk is, moet in beginsel worden opgetreden. Wil er zicht op legalisatie zijn, dan moeten er concrete en realistische stappen zijn gezet.

6.6.2.2 Wet op de economische delicten

Bij wet van 30 juni 2004 zijn de strafbepalingen van de Wet op de Ruimtelijke Ordening overgeheveld naar de Wet op de economische delicten. Onder deze wet zijn de volgende delicten gebracht:

1. handelingen in strijd met gebruiksvoorschriften en aanlegvergunningenstelsel;
2. na afloop van een tijdelijke ontheffing het niet herstellen van de situatie in de vorige toestand of het in overeenstemming brengen van de situatie met het bestemmingsplan;
3. handelingen in strijd de aanlegvoorschriften in een voorbereidingsbesluit, een besluit van Gedeputeerde Staten of een vervangingsbesluit;
4. het niet in overeenstemming met de bestemming brengen van werken en werkzaamheden na aanzegging daartoe door burgemeester en wethouders, die zijn uitgevoerd na afloop van de termijn die in de aanlegvergunning is genoemd.

Deze normoverschrijdingen zullen worden aangemerkt als overtreding en als een economisch delict. Strafrechtelijk optreden is ook mogelijk bij overtredingen waarvan de gevolgen niet meer ongedaan kunnen worden gemaakt, overtredingen die zich telkens weer herhalen en kortdurende overtredingen. Er kan maximaal een geldboete worden opgelegd van € 45.000,-. Tevens biedt de wet de mogelijkheid de overtreder de verplichting op te leggen om op eigen kosten de gevolgen van het delict goed te maken. Het openbaar ministerie is belast met de uitvoering van de Wet op de economische delicten en voert daarin een geheel eigen beleid. Een combinatie van bestuursrechtelijke en strafrechtelijke handhaving behoort ook tot de mogelijkheden.

Hoofdstuk 7 Overleg en inspraak

7.1 Uitkomsten overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Overeenkomstig artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening wordt het voorontwerpbestemmingsplan toegezonden aan:

1. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu;
2. Het Ministerie van Defensie;
3. Provincie Noord - Holland;
4. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
5. Veiligheidsregio NHN;
6. Regionale Uitvoerings Dienst Noord Holland Noord;
7. Milieufederatie Noord - Holland
8. LTO;
9. Gemeente Alkmaar / Koggenland / Langedijk / Schagen / Hollands Kroon / Opmeer;
10. KPN;
11. Liander;
12. PWN;
13. Gasunie;
14. Ziggo;
15. Connexxion;
16. Woonadvies Commissie;
17. Wijkpanel

Eventuele overlegreacties zullen worden samengevat en toegevoegd als bijlage.

7.2 Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan Stationsweg 114 zal in het kader van de inspraak gedurende 4 weken ter visie worden gelegd. Gedurende de termijn van tervisielegging kunnen ingezetenen in de gemeente, een belanghebbende natuurlijke of rechtspersoon, hun zienswijze schriftelijk of mondeling kenbaar maken aan burgemeester en wethouders. Eventuele inspraakreacties zullen worden samengevat en toegevoegd als bijlage.

7.3 Procedure

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



Parelhof 1 | Postbus 390 | 1700 AJ Heerhugowaard
Telefoon: 14 072 | Internet: www.heerhugowaard.nl