

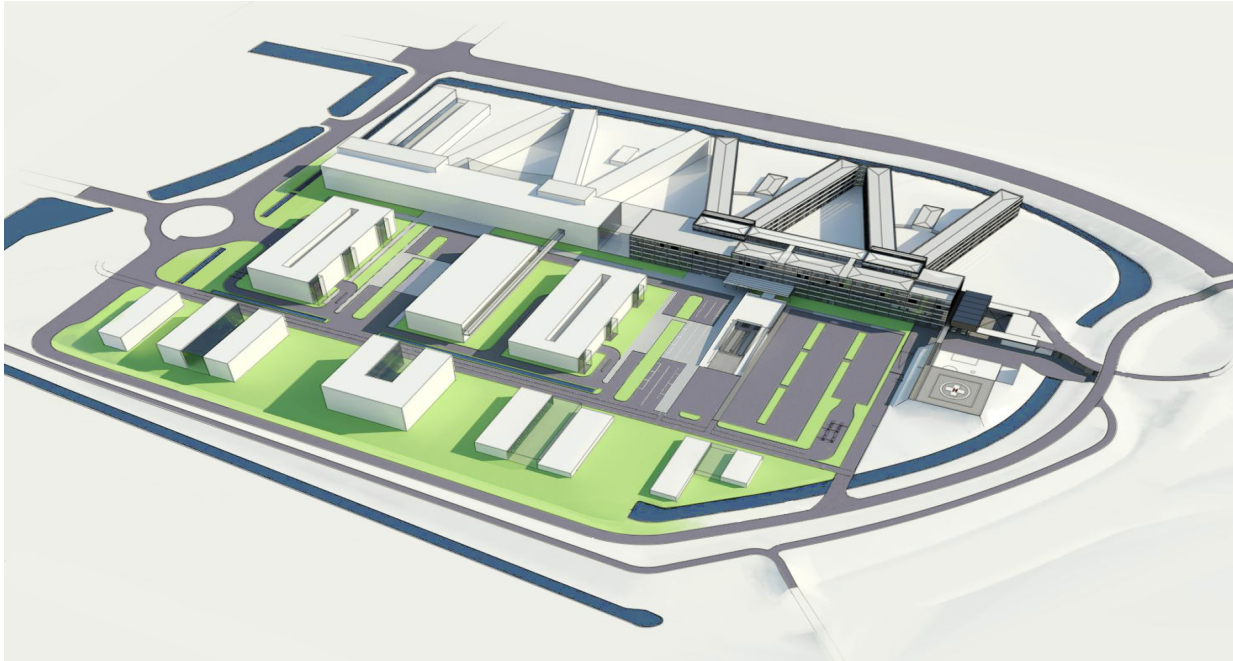
Toelichting



## Hoofdstuk 1 Inleiding

Het Medisch Centrum Alkmaar heeft in maart 2011 als vestigingsplek voor zijn nieuwbouw gekozen voor de zuidpunt van kantorenpark Beveland in Heerhugowaard (Westpoort).

Het MCA koopt circa 14 hectare van de gemeente Heerhugowaard voor de realisatie van een zogeheten Regionaal Topklinisch Interventie Centrum (RTIC). Dit RTIC staat geheel in het teken van acute zorg, behandeling, klinische diagnostiek en (kort) verblijf. Met de bouw van een nieuw ziekenhuis kan het MCA blijven voldoen aan toekomstige ontwikkelingen in de zorg. Onderhavig bestemmingsplan Westpoort maakt de realisatie van het RTIC (en daaraan gerelateerde ontwikkelingen) juridisch-planologisch mogelijk. Eén van de gerelateerde ontwikkelingen is de mogelijke realisatie van het Regionaal Topklinisch Diagnostisch Behandelcentrum (RTDB), dat naast het RTIC is gepland.



*Artist impression eindontwikkeling Westpoort*

Het terrein wordt gefaseerd ontwikkeld op basis van een campusmodel waarbij de landschappelijke onderlegger een belangrijke basis vormt. Dit is uitgewerkt in een inrichtingsplan waarbinnen bouwvelden zijn aangegeven. Er is gekozen voor een campusmodel als concept vanwege het flexibele karakter in relatie tot de verwachte lange ontwikkeltijd van het gehele terrein. Om de ruimtelijke kwaliteit te kunnen waarborgen, is een beeldkwaliteitplan opgesteld dat samen met het bestemmingsplan zal worden vastgesteld.

In het gebied worden, parallel aan de Westtangent en het spoor, drie zones onderscheiden die in functie van elkaar verschillen. De ontsluiting voor het verkeer vindt plaats vanaf de Abe Bonnemaweg. Van hieruit zijn, via een centrale verkeersas in het terrein, de verschillende functies bereikbaar.



*Artist impression zonegewijze opbouw*

In de meest de meest westelijke strook, grenzend aan de Westtangent wordt in twee fasen de feitelijke ziekenhuisfunctie gerealiseerd. In fase één het Regionaal Topklinisch Interventie Centrum en, in dezelfde strook, in een latere fase het Regionaal Topklinisch Diagnostisch Behandelcentrum.

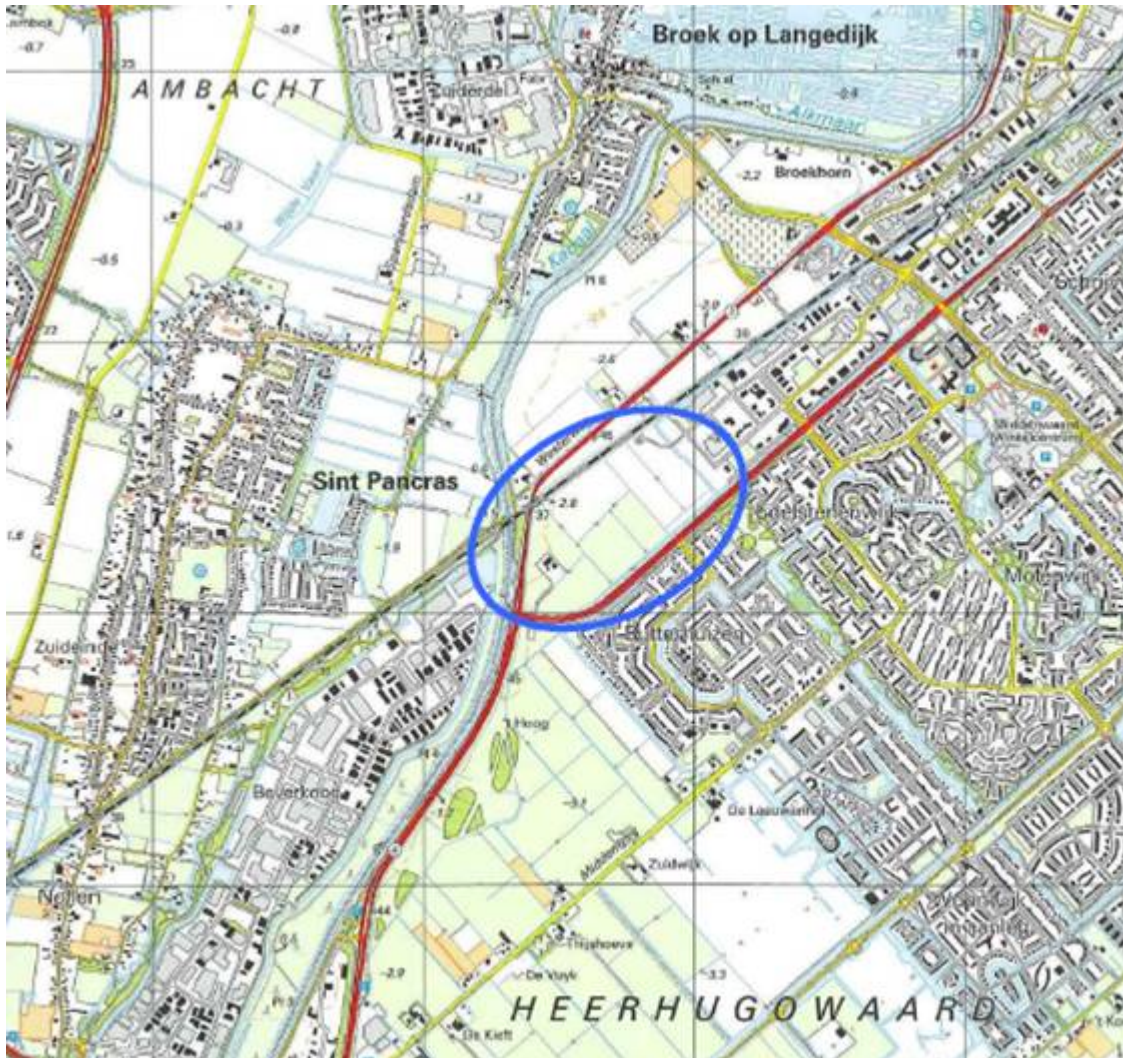
De middenstrook is het ontvangstgebied van het terrein van waaruit de hoofdentrees van de verschillende functies gemakkelijk bereikbaar zijn. In deze strook wordt het parkeren gesitueerd, daarnaast is er ruimte voor ondersteunende functies. De spoorstrook biedt ruimte aan bij de medische voorzieningen behorende en/ of daaraan ondersteunende voorzieningen en bedrijvigheid, zoals bijvoorbeeld laboratoria, (ondergeschikte) kantoorfuncties en onderwijsvoorzieningen.

In hoofdstuk 4 wordt verder ingegaan op het ruimtelijk kader, dat de leidraad is voor de uitvoering van het bestemmingsplan. Met het bestemmingsplan wordt echter nadrukkelijk beoogd een flexibele regeling voor het gebied vast te leggen qua bebouwingmogelijkheden en functionele uitwisselbaarheid. Dat betekent dat de uiteindelijke bouw- en situering van functies (op onderdelen) kan afwijken van de stedenbouwkundig beoogde eindontwikkeling.

## Hoofdstuk 2 Plankader

### 2.1 Ligging en begrenzing plangebied

Westpoort bevindt zich aan de westzijde van Heerhugowaard. Het plangebied wordt begrensd door de spoorlijn Amsterdam - Den Helder in het noorden, de N242 in het westen, de Westtangent in het zuiden en de Abe Bonnemaweg in het oosten, zie afbeelding hieronder.



### 2.2 Beschrijving van het plangebied

Na de drooglegging van de Polder Heerhugowaard in 1630 is het plangebied en omgeving als landbouwgrond in gebruik genomen. Op historische kaarten lijkt de perceelsverdeling binnen het plangebied niet gewijzigd ten opzichte van de huidige situatie. Er wordt geen bebouwing op de percelen aangegeven op historische kaarten. Het gaat om een open gebied, dat gelegen is tussen de spoorlijn, Westergweg, Westtangent en de Abe Bonnemaweg en is daarmee goed ontsloten. Aan de zuidzijde van het plangebied bevindt zich de woonwijk Butterhuizen, aan de Abe Bonnemaweg liggen enkele bedrijven. Op dit moment is het plangebied gedeeltelijk in gebruik als grasland en gedeeltelijk als akker.



*Bovenaanzicht plangebied*

In het verleden was een gedeelte in het midden van het gebied ingericht als gronddepot. Uit milieukundig bodemonderzoek is gebleken dat op het perceel aan de oostzijde huishoudelijk afval is gedumpt.



## 2.3 Geldend planologisch kader

Voor de betreffende gronden vigeert momenteel het bestemmingsplan 'Landelijk Gebied 1972', (vastgesteld door de gemeenteraad op 15 januari 1973 en goedgekeurd door GS / de Kroon op 12 maart 1974 respectievelijk 17 augustus 1977. Volgens dit bestemmingsplan hebben de gronden een agrarische bestemming. Ten behoeve van de ontwikkeling van Westpoort dient daarom een separate planologische procedure te worden doorlopen in de vorm van onderhavige bestemmingsplanprocedure.

# Hoofdstuk 3    Beleidskaders

## 3.1 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. Daarbij wordt overwogen dat het onderhavige bestemmingsplan ziet op slechts één perceel, waardoor de doorwerking van met name Rijks-, provinciaal en regionaal beleid vaak marginaal zal zijn. Volledigheidshalve worden deze toch hieronder toch benoemd.

## 3.2 Rijksbeleid

### 3.2.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In het voorjaar van 2012 is de ontwerp 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:
  - Nationaal belang 1: een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.
  - Nationaal belang 2: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie.
  - Nationaal belang 3: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen.
  - 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:
  - Nationaal belang 5: Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.
  - Nationaal belang 6: Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarweg.
  - 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:
  - Nationaal belang 8: Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.
  - Nationaal belang 9: Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling.
  - Nationaal belang 10: Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.
  - Nationaal belang 11: Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten.
  - 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:

- 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 toevoegen van het onderhavige initiatief past binnen de hiervoor benoemde nationale belangen.

Van belang in dit kader nog dat in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte per 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd is. Het gaat om een nadere motiveringseis die in het Besluit ruimtelijke ordening is opgenomen ten behoeve van een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt. Bij elke nieuwe stedelijke ontwikkeling moet gemotiveerd worden dat er behoefte is aan deze ontwikkeling. Overheden dienen op grond van het Bro nieuwe stedelijke ontwikkeling standaard te motiveren met behulp van drie opeenvolgende stappen. Deze stappen borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkelingen wordt gekomen. De stappen schrijven geen vooraf bepaald resultaat voor, omdat het optimale resultaat moet worden beoordeeld door het bevoegd gezag dat de regionale en lokale omstandigheden kent. Dit gezag draagt de verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke afweging over die ontwikkeling.

De volgende stappen zijn van belang:

- Aantonen dat er sprake is van een actuele regionale behoefte aan de voorgenomen ontwikkeling. Van belang is of ergens anders in de regio al een ontwikkeling is gepland of plaatsvindt die in de behoefte kan voorzien. Voor het MCA is kan aan dit vereiste worden voldaan. De huidige locatie is verouderd en kan niet meer meegroeien in de gevraagde regionale zorgbehoefte. Er is sprake van een actuele (regionale) behoefte;
- Beantwoorden van de vraag of de behoefte te realiseren is door middel van herstructurering of transformatie binnen het bestaande stedelijke gebied. Bij een grootschalige ontwikkeling als de nieuwbouw van een ziekenhuis met ondersteunende voorzieningen als in het onderhavige geval is daar geen sprake van. Dus ook aan dit vereiste kan worden voldaan. Overigens is de gekozen locatie wel te definiëren als vallend binnen bestaand stedelijk gebied, die echter nog onbebouwd is.
- Wanneer de locatie niet binnen het bestaande stedelijke gebied is te realiseren, moet worden gezocht naar een locatie die goed ontsloten is of valt te ontsluiten. Ook aan dit vereiste kan worden voldaan. Het gekozen plangebied wordt multimodaal ontsloten.

### 3.2.2. 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 waddegebied, 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, bij de Ecologische Hoofdstructuur (de artikelen worden later aan het Barro toegevoegd) en bij de erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Tevens treden regels ten aanzien van radarverstoringsgebieden op een nader te bepalen tijdstip in werking. In de loop van 2012 is het besluit aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen veiligheid op rijksvaarwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur (EHS), de veiligheid van primaire waterkeringen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer. Ook zal het onderwerp duurzame verstedelijking in regelgeving worden opgenomen. Dit deel van het besluit is momenteel alleen nog in ontwerp gereed. 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. In het Barro zijn geen regels opgenomen die van belang zijn voor het onderhavige project.

## 3.3 Provinciaal beleid

### 3.3.1. Structuurvisie 2040 en Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

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 Noord- Holland 2040 beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met deze ontwikkelingen en keuzes omgaat en schetst ze hoe de provincie er in 2040 moet komen uit te zien. 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. Volgens de Structuurvisie is het onderhavige gebied gelegen in Bestaand Bebouwd Gebied. Dat betekent dat nieuwe stedelijke ontwikkelingen zoals Westpoort mogelijk zijn. Bij de Structuurvisie hoort de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie. Deze schrijft voor waar bestemmingsplannen en andere planologische projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen. Het bestemmingsplan Westpoort voldoet aan de regels van de verordening.

## 3.4 Lokaal beleid

### 3.4.1. Stadsvisie 'Heerhugowaard, stad van kansen'

De stadsvisie 'Heerhugowaard een stad van kansen' is een discussienota over het completeren van een stad die te hard is gegroeid. Het is dan van belang met elkaar te bepalen wat dat voor de gemeente betekent. Welke ambities heeft Heerhugowaard, wat wil Heerhugowaard zijn? De kern van de zoektocht is gestart onder de vlag "de toekomst van Heerhugowaard". Het gemeentebestuur heeft die zoektocht niet alleen gedaan, maar in samenspraak met de burgers, bedrijven en instellingen van Heerhugowaard. Het denken over de toekomst van Heerhugowaard heeft geleid tot vier scenario's om een toekomstbeeld te schetsen. Die scenario's zijn met de bewoners, bedrijven en instellingen van Heerhugowaard en omgeving besproken om te bepalen wat zij belangrijk en kansrijk achten. Maar ook: hoe kijkt de regio tegen Heerhugowaard aan?

Uit die discussie blijkt dat de tuinstad de meeste medestanders heeft. De tuinstad wordt gekarakteriseerd als een thuisbasis voor gezinnen en ouderen, waar veel aandacht is voor natuur, sport, hobby en activiteiten. De wijken zijn vooral plekken waar mensen in een veilige ontspannen setting, in rustig groen en ruimte kunnen wonen. De wijken zijn verkeersluw en wonen en werken zijn gescheiden. De voorzieningen zijn gesitueerd aan de Middenweg en er komt een bescheiden stadshart rond Middenwaard met meer horeca en ander vertier. Aan het scenario van de tuinstad worden diverse voorzieningen van andere scenario's toegevoegd. De uitbreiding van Heerhugowaard is bescheiden, vooral ten behoeve van eigen behoefte en vindt plaats in het buitengebied, om het tuinstedelijk karakter te behouden. Het motto voor verstedelijking is rood voor rood en groen blijft groen. De Stadsvisie heeft een ruimtelijke vertaling gekregen in het onderstaande Structuurbeeld Heerhugowaard 2005-2015,

### 3.4.2. Structuurbeeld Heerhugowaard 2005-2015

In het structuurbeeld Heerhugowaard 2005 –2015 heeft de gemeente zich georiënteerd op de toekomst en zich de vraag gesteld of, en in welke mate, waar en voor welke functies nieuwe ruimte beschikbaar moet worden gesteld. Het college en raad hebben met het besluit om voor de gebieden de Draai en de Vork (deel)structuurplannen vast te stellen de vraag hoeveel en waar er nog gebouwd moet worden al deels beantwoord. De Draai is gedacht als een nieuwe woningbouwlocatie en de Vork als een nieuw bedrijventerrein. Beide gebieden worden nu nog hoofdzakelijk voor agrarische doeleinden gebruikt.

In 2005 was de houdbaarheidsdatum van belangrijkste beleidskaders voor de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente (VINEX, Streekplan Noord-Holland-Noord, IGS-HAL) verstreken en bestond er behoefte voor de gemeente om met een nieuwe onderbouwde ruimtelijke visie te komen, die als toetsingskader kan dienen voor toekomstige ruimteclaims. Heerhugowaard heeft met dit Structuurbeeld zelf een duidelijk standpunt in over de meest gewenste ontwikkelingsrichting genomen. Aan de totstandkoming van dit Structuurbeeld heeft een twee sporenaanpak ten grondslag gelegen. Door het college is eerst de Stadsvisie 'Heerhugowaard, stad van kansen' gemaakt (zie hiervoor), die door de raad in april 2003 is vastgesteld. Parallel daaraan is gewerkt aan de Startnotitie Structuurplan Heerhugowaard 2015, dat een korte beschrijving geeft van het meest voor de hand liggende fysiek ruimtelijke toekomstbeeld van Heerhugowaard in 2015. Het Structuurbeeld is de ruimtelijke vertaling van de Stadsvisie en vormt daarmee een verdere verdieping en aanpassing van het beeld zoals geschetst in de Startnotitie.

### 3.4.3. Structuurvisie 2020

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

In dat structuurbeeld zijn de volgende kansen voor Heerhugowaard uitgewerkt:

- Het completeren van de gemeente; afmaken waar we mee begonnen zijn.

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

Deze kansen zijn in het structuurbeeld vertaald naar acties en projecten. Anno 2013 zijn al veel van deze acties uitgevoerd. Heerhugowaard heeft aantrekkelijke woonmilieus, een goed werkklimaat, een Stadshart in ontwikkeling en veel ruimte, water en groen. Hoewel de thema's uit de stadsvisie nog steeds actueel zijn, is het structuurbeeld aan een actualisatie toe.

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 vergrijst dan gemiddeld in Nederland. Dit heeft zijn weerslag op het woningbouwprogramma en de voorzieningenstructuur van Heerhugowaard. Met de ontwikkeling van de Stad van de Zon is het thema duurzaamheid steeds belangrijker geworden. Het ontwikkelen van plannen vanuit een integrale duurzaamheidsgedachte is een steeds groter gemeen(telijk) goed geworden. De vertaling daarvan is terug te zien in deze structuurvisie.

De groei van Heerhugowaard en de manier waarop dat gebeurt, zorgt voor een meer prominente positie binnen de Regio Alkmaar aan de noordzijde van de Randstad. De regiogemeenten bundelen meer en meer de krachten om gezamenlijke ambities uit te dragen en vooruit te komen. Heerhugowaard is daarin zeer actief. Deze structuurvisie sluit daar volledig bij aan.

Voor het onderhavige plangebied is in de Structuurvisie het volgende aangegeven: 'Het gebied Westpoort wordt begrensd door de Westtangent, N242, de spoorlijn en de Abe Bonnemaweg. Het kan de toegang tot Heerhugowaard worden. Er zal voor het gebied een Masterplan worden ontwikkeld met daarin ruimte voor kantoren, maatschappelijke en medische voorzieningen (MCA) en alles wat daaraan logischerwijs gerelateerd kan worden (zoals beperkt horeca, detailhandel en onderwijs) in een parkachtige setting'.

Voor genoemd Masterplan is inmiddels gereed en vormt de juridisch-planologische basis voor dit bestemmingsplan. In hoofdstuk 4 (Ruimtelijk Kader) wordt verder ingegaan op dit Masterplan.

## Hoofdstuk 4 Ruimtelijk kader

### 4.1 Ruimtelijk- functionele aspecten

In deze paragraaf zijn de verschillende ruimtelijke functionele aspecten van het project beschreven. Hierbij is het Masterplan als uitgangspunt gehanteerd. Het gaat daarbij om een beschrijving van de verschillende functies die in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, met de daarbij beoogde fasering.

#### **RTIC (Regionaal Topklinisch Interventie Centrum)**

Het RTIC staat geheel in het teken van acute zorg, behandeling, klinische diagnostiek en (kort) verblijf. Met de bouw van een nieuw ziekenhuis kan het MCA blijven voldoen aan toekomstige ontwikkelingen in de zorg.

#### **Zorghotel**

Het MCA heeft aangegeven dat het zorghotel zeer waarschijnlijk na realisatie RTIC in het Masterplan gerealiseerd zal worden. Nog niet zeker is of dit zorghotel in 1 of in meerdere fases wordt gerealiseerd.

#### **Parkeergarages (1 en 2)**

In de middenstrook worden op termijn twee parkeergarages gerealiseerd. De meest noordelijke parkeergarage, direct bij de entree van het gebied, zal als eerste worden gebouwd. Gelegen tussen de ontsluitingsas en de Zorgpromenade kan een parkeergebouw met een maximale hoogte van 30 m. worden gebouwd. Het bouwen van deze garages is een keuze in de tijd. Men kan er ook voor kiezen om zo lang mogelijk gebruik te maken van het parkeren op maaiveld.

#### **RTDB (Regionaal Topklinisch Diagnostisch Behandelcentrum)**

In een latere fase komt een deel van het RTDB naar Heerhugowaard. Het gaat om de volgende functies:

- (een deel van) de ontvangst, intake en transfer;
- de cyclotron en de hotlab's;
- (een deel van) de poliklinieken;
- verblijf en herstel;
- algemeen ondersteunende voorzieningen;
- (een deel van) kantoor en opleiding;
- de uitbreiding van de OK's en de bijbehorende bedden vanuit het RTIC.

De uitbreiding van de OK's, de bijbehorende bedden en het verblijf en herstel van het RTDB kunnen het beste zo dicht mogelijk tegen het RTIC geplaatst worden voor een goede harmonisatie en functionele zorginhoudelijke samenhang tussen het RTIC en het RTDB. Ook is er in het ontwerp en in de oppervlakte van dit deel van het RTDB rekening gehouden met het doorzetten van verschillende verkeerszones en atria vanuit het RTIC naar het RTDB. Op deze manier is er een droge verbinding mogelijk met de nucleaire geneeskunde (cyclotron) en de (poli)kliniek. In een later stadium moet uitgezocht worden of de aanvoer van nucleair materiaal via de expeditiehof van het RTIC kan gebeuren.

. De entree van het RTDB-gebouw is gesitueerd aan de Zorgpromenade, parallel aan het RTIC. In de eerste fase wordt er op de locatie van het RTDB een parkeerterrein op maaiveldniveau aangelegd. Dit zal plaats maken ten gunste van de realisatie van het RTDB. Het verlies aan parkeerplaatsen dat hierdoor ontstaat en de extra behoefte als gevolg van de realisatie van het RTDB wordt opgevangen door de realisatie van de twee parkeergarages.

#### **Radiotherapie**

Met deze vijfde stap komen de volgende functies naar Heerhugowaard;

- het laatste deel van de ontvangst, intake en transfer;
- het laatste deel van de poliklinieken;
- algemeen ondersteunende voorzieningen;
- (een deel van) kantoor en opleiding;
- radiotherapie.

Het programma van het RTDB wordt hiermee compleet.

Radiotherapie vraagt een eigen toegang of een makkelijk bereikbare toegang via de hoofdentree van het RTDB. Gezien de technische en bouwkundige uitwerking van de bestralingsbunkers hebben deze een permanent karakter en is het wenselijk om deze in een 1-laags volume zo veel mogelijk aan de oostzijde op het terrein te plaatsen. Zo vormt dit volume ook geen obstakel voor een functionele samenhang tussen het RTIC en het RTDB, maar ook niet voor de functies in het RTDB zelf. Aangezien radiotherapie voor het grootste gedeelte een poliklinische stroom is, heeft deze afdeling wel een relatie met de poliklinieken cq de 'polimall'. De stroom klinische patiënten is vele malen kleiner. Deze patiënten kunnen via de centrale verkeerszones op de verdiepingen (zonder daar bezoek tegen te komen) ook naar radiotherapie gebracht worden.

## Overige voorzieningen

Buiten het programma van het RTDB vraagt het PvE van het Masterplan ook nog de volgende functies:

- HONK (Huisartsen Organisatie Noord Kennemerland);
- MOC (Medisch Ondersteunend Centrum);
- RLC (Regionaal Logistiek Centrum).

Het HONK is in overleg met het MCA zoveel mogelijk naar het westen in de spoorzone geschoven, ten oosten van het HONK wordt het RLC geplaatst en ten oosten daarvan het MOC. Dit heeft de volgende redenen:

- 1 Het MOC en RLC hebben veel aan- en afvoer van buiten het eigen terrein
- 2 Het HONK ligt zo dichtbij de SEH en de HAP in het RTIC
- 3 HONK is een éénlaags volume met een vriendelijk karakter, dat eventueel onder de vluchtroute van de helikopter geplaatst kan worden. De marge tussen de hoogte van dit volume en de onderzijde van de vluchtroute is ruimschoots.
- 4 Het programma voor het RLC ligt voor 2/3 deel op de begane grond, de rest zou op de eerste verdieping geplaatst kunnen worden. Ook dit volume zou qua hoogte eventueel onder de vluchtroute van de helikopter geplaatst kunnen worden.
- 5 Het MOC (5 laags met een atrium) en het RLC zouden gezamenlijk gebruik kunnen maken van één expeditiehof. Deze hof wordt ontsloten vanaf de parallelweg ten noorden van de spoorzone. Hierdoor maakt al het vervoer van goederen gebruik van een en dezelfde route.

Het aantal parkeerplaatsen voor deze functies zijn opgenomen in het totaal aantal van het RTIC en RTDB voor 2025 en zowel bezoekers als personeel kunnen gebruik maken van de parkeergarages in de parkeerzone.



## Extra voorzieningen

In de spoorzone is door gebruik te maken van de twee parkeergarages en de positionering van het HONK, RLC en MOC aan de westzijde, aan de oostzijde van het terrein plek over. Het is denkbaar om derden gebruik te laten maken van (een deel van) het terrein.

## Verkeersstromen en logistiek

De verschillende stromen van ziekenhuisgebruikers worden zo vroeg mogelijk van elkaar gescheiden via de rotonde. Vrachtverkeer wordt zo vroeg mogelijk afgescheiden van andere verkeersstromen richting het ziekenhuis en deze stroom wordt via de parallelweg direct naast het spoor om de kavel heen geleid. De derde afslag van de rotonde is voor bezoekers die willen parkeren, zo worden deze direct naar het parkeerterrein geleid. De overige gebruikersstromen komen door middel van de tweede afslag van de rotonde via een centrale ontsluitingsweg het terrein van het ziekenhuis op, vanwaar de kiss & ride voor bezoekers en het openbaar vervoer wordt ontsloten, evenals het spoeddek en de parkeervoorzieningen voor medewerkers.

## Bereikbaarheid per auto

Het RTIC wordt uitstekend bereikbaar via de N242, de Westtangent en Abe Bonnemaweg. In opdracht van de provincie wordt momenteel het kruispunt N242-Westtangent opgewaardeerd en ongelijkvloers gemaakt. Hiermee

zal de capaciteit en de doorstroming op het kruispunt sterk verbeteren. Ook is medio 2013 de capaciteit van het kruispunt N242-Zuidtangent verbeterd, waardoor de doorstroming verbeterd en in de avondspits de wachtrijen op de N242 niet meer reiken tot aan de Westtangent.

Het ontwerp van het kruispunt N242-Westtangent is getoetst op basis van een worst-case scenario waarbij rekening is gehouden met een volledige verhuizing van het MCA naar Heerhugowaard én een nieuwe aansluiting van bedrijventerrein Beverkoog op het kruispunt. Hieruit blijkt dat het kruispunt ruim is gedimensioneerd en ook in de toekomst goed zal kunnen functioneren.

Ook de gemeentelijke infrastructuur wordt aangepast voor de komst van het nieuwe ziekenhuis. Op de Westtangent wordt een extra opstelstrook aangelegd voor het verkeer dat van de N242 komt en linksaf naar het ziekenhuis wil rijden. Op de Abe Bonnemaweg wordt een invoegstrook aangelegd om het verkeer op de twee rijstroken die vanaf de Westtangent komen samen te voegen. Op het kruispunt Abe Bonnemaweg en J.J.P. Oudweg wordt een 'halve turborotonde' aangelegd. Deze rotonde bestaat gedeeltelijk uit één rijstrook en gedeeltelijk uit twee rijstroken. Voor het verkeer dat het ziekenhuis verlaat worden drie opstelstroken aangelegd op de Abe Bonnemaweg ter hoogte van de Westtangent. Elke rijrichting krijgt een eigen opstelstrook.

De fiets- en voetpaden langs de Abe Bonnemaweg worden verwijderd. Hiermee wordt de capaciteit van het kruispunt Westtangent-Abe Bonnemaweg vergroot. Een bijkomend voordeel daarvan is dat het onwaarschijnlijk is dat parkeeroverlast zal ontstaan in de aangrenzende woonwijk Butterhuizen als gevolg van de komst van het ziekenhuis.

De mogelijkheden voor een ongelijkvloerse kruising van de Westtangent voor langzaam verkeer worden momenteel onderzocht. Hierover zal het gemeentebestuur op een later moment een besluit nemen. Het gaat om een locatie ter hoogte van het Luipaardpark.

### **Ambulance**

De ambulance bereikt de ambulancehal via een exclusieve afrit. Deze afrit bevindt zich op de toerit van de Westtangent naar de N242 in noordelijke richting en is vanuit alle richtingen bereikbaar. De ambulance-afrit kruist de parallelweg die om de kavel loopt en voert vervolgens over een talud naar de ambulancehal. De wegrijdende ambulance kan via de parallelweg en de rotonde het terrein verlaten naar de Westtangent.

### **Zelfverwijzers voor spoedeisende hulp**

De entree voor zelfverwijzers voor de spoedeisende hulp bevindt zich op de eerste verdieping net voorbij de hoofdentree van het RTIC op de begane grond. Gekoppeld aan deze entree is een parkeerdek op niveau dat via een hellingbaan direct toegankelijk is vanaf de centrale ontsluitingsweg op het terrein.

### **Parkeren**

Het parkeren zal in diverse fases verschillend worden opgelost. In de eerste fase, bij de bouw van het RTIC, wordt een terrein op maaiveld aangelegd. Het gaat daarbij om een terrein van circa 850 parkeerplaatsen. Het parkeren voor het zorghotel wordt ook op dit terrein opgelost. Vervolgens zal naast het zorghotel een eerste parkeergarage met circa 550 plaatsen worden gebouwd. Na het bouwen van het RTDB zal een tweede parkeergarage worden gebouwd, waarmee het totaal aantal parkeerplaatsen op 1577 parkeerplaatsen komt (overeenkomstig het PvE Terreinlogistiek en het Masterplan).

### **Parkeerterrein bezoekers RTIC**

Het parkeren voor bezoekers bevindt zich oostelijk van de open strook voor de hoofdentree. Het parkeerterrein kan direct bereikt worden vanaf de rotonde. Ook kunnen chauffeurs die op de strook voor kiss & ride iemand voor de deur willen afzetten, daarna direct het parkeerterrein oprijden zonder helemaal terug te hoeven rijden naar de rotonde.

### **Kiss & ride bezoekers RTIC**

Voor de deur van het ziekenhuis bevindt zich een strook voor voetgangers en fietsers. Deze strook doet dienst als perron voor bushalte en taxi's. De bus- en taxibaan is op stoepniveau aangelegd en zakt alleen ter plaatse van de bushalte om instappen te vergemakkelijken. Drempelloos kunnen de wachtstroken van het kiss & ride gebied bereikt worden. Deze liggen parallel aan de bus- en taxistrook en bieden een ruime capaciteit.

Auto's voor de kiss & ride volgen dezelfde route als fietsers, bus en taxi naar de hoofdentree van het ziekenhuis. Vanaf de rotonde wordt over de ontsluitingsweg westwaarts gereden tot bij de hoofdentree van het ziekenhuis. Hier buigt de stroom voor de hoofdingang af naar links en wordt een splitsing gemaakt in rijbanen voor taxi en bus of kiss & ride.

### **Fietsers - bezoekers**

Fietsers volgen de ontsluitingsweg vanaf de rotonde. Ter plaatse van de voetgangersstrip bij de hoofdentree steken de fietsers over en parkeren hun fiets onder het spoeddek. Bezoekers uit de richting Alkmaar komen vanaf de andere kant over dezelfde ontsluitingsweg op het terrein.

### **Bus en taxi**

Bus en taxi volgen dezelfde route als verkeer voor de kiss & ride, maar worden bij het entreegebied in een andere baan geleid. De bus stopt bij de voordeur van het ziekenhuis en ook de taxi's kunnen gebruik maken van een

opstelstrook en een in- en uitstaptelek dicht bij de voordeur. Bij de bouw van het RTDB zal de route worden aangepast.

### **Parkeerterrein medewerkers**

Medewerkers parkeren in eerste instantie (na de bouw van het RTIC) op een parkeerterrein dat achter het spoeddek ligt. Dit terrein is voor bezoekers niet toegankelijk en bevindt zich aan het westelijke uiteinde van de ontsluitingsweg die over het terrein loopt. Aangezien er niet voldoende parkeerplekken zijn op het parkeerterrein voor het personeel, zullen zij ook gebruik kunnen maken van het bezoekersparkeren.

### **Fietsers - medewerkers**

Fietsende medewerkers komen via dezelfde ontsluitingsweg als bezoekers per fiets. Waar qua parkeren en autoverkeer alle bezoekersstromen oostelijk van het spoeddek zijn georganiseerd en alle personeelstromen aan de westzijde, is dit voor fietsers niet anders. De fietsenstallingen onder het spoeddek zijn zowel vanaf de oostzijde als de westzijde toegankelijk. De ingangen aan de oostzijde bieden toegang tot bezoekersstalling, die aan de westzijde tot de personeelsstalling. Personeel steekt dus westelijk van het spoeddek de ontsluitingsweg over en gaat aan deze zijde de fietsenstalling binnen.

### **Goederen**

Goederen bereiken het ziekenhuis via de Westtangent, Abe Bonnemaweg en de parallelweg die om de kavel langs de spoorzone loopt. Vanaf deze openbare weg is een oprit richting het gebouw gepositioneerd.

Vrachtwagens en andere logistieke voertuigen gaan bij het gebouw aan gekomen linksaf de expeditiehof in.

## **4.2 Stedenbouwkundige aspecten**

### **Algemeen**

Het Masterplan is als uitgangspunt gehanteerd voor het beschrijven van de ambities ten aanzien van de ruimtelijke, functionele en stedenbouwkundige aspecten voor de verwachte ontwikkeling op de locatie Westpoort.

Als nadere uitwerking van het stedenbouwkundige kader is op basis van de bestaande kaders een beeldkwaliteitplan gemaakt op het eindbeeld (zie bijlage Beeldkwaliteitplan Medisch Centrum Alkmaar, Royal Haskoning/DHV). Dit beeldkwaliteitplan is een leidraad voor de verdere stedenbouwkundige uitwerking van het gebied en zal als toetsingskader welstand worden gebruikt voor aanvragen omgevingsvergunning.

### **Basisstructuur**

Om een flexibele ontwikkeling op de locatie mogelijk te maken is gekozen voor een campusmodel. Een model waarbinnen een systeem van aaneengesloten groene openbare ruimten met een natuurlijk karakter de ruimtelijke drager vormt. Binnen de groene ruimte zijn vlekken gedefinieerd waarop bebouwing kan worden gerealiseerd. Het eindresultaat is een aantrekkelijk en voor de functie herkenbaar gebied met een groen karakter.

Binnen het terrein is een functionele driedeling gemaakt. De middenzone vormt het autovrije hart van het terrein en vervult als ontvangst- en verblijfsgebied een belangrijke rol. Bebouwing (in de aangrenzende zones) richt zich in belangrijke mate op de middenzone als levendig gebied met een groen karakter. Centraal in deze zone liggen de Zorgpromenade met daaraan gekoppeld een tweetal parken die onderdeel vormen van de groene draagstructuur. De Zorgpromenade is een doorlopende brede parkstrook die de verbinding vormt tussen de hoofdentrees van het RTIC en het RTDB. De middenzone biedt ook ruimte aan het realiseren van twee parkeergebouwen en een landmark.

In de zone aan de zijde van de Westtangent worden de feitelijke ziekenhuisfuncties RTIC en RTDB gehuisvest in een groene setting, met naar de Westtangent de verblijfsgebouwen en daarachter het behandelgebouw.

De zone aan de zijde van het spoor is bestemd voor functies die niet direct onderdeel uitmaken van de ziekenhuisfunctie maar wel functioneel hieraan gerelateerd zijn. Hier wordt een systeem toegepast om bebouwing flexibel te kunnen ontwikkelen maar met voldoende ruimte voor de landschappelijke drager.

Met de hiervoor beschreven onderdelen wordt de functionele en zorginhoudelijke opbouw in de tijd tot een basisstructuur voor het Masterplan gemaakt. Er zijn in de tijd en in positie van functies meerdere keuzes mogelijk: De basisstructuur biedt mogelijkheden om die toekomstige keuzes te maken.

### **Landschappelijk concept**

De basis voor het landschappelijke concept is het cultuurlandschap dat hier van oorsprong aanwezig is, in dit geval het slagenlandschap met karakteristieke lijnvormige structuren. De groene buitenruimte wordt vormgegeven als getransformeerd landschap.

Binnen het terrein wordt er gestreefd naar een eigen biotoop, het beperken van omgevingsinvloeden, het bevorderen van soortenrijkdom en een onderhoudsarm landschap. Om aan deze ambities te voldoen zijn er heldere keuzes gemaakt in het ontwerp.

Er is gekozen voor een natuurlijke terreininrichting, waar veel ruimte is voor spontane ontwikkeling van vegetatie. Door maai-beheer en het toepassen van verschillende maaiveldhoogtes (nattere en drogere delen) wordt aan deze spontane ontwikkeling wel richting gegeven.

Geïnspireerd op de veel in de omgeving voorkomende strokenverkaveling, wordt op het terrein stroken beplanting gerealiseerd. Deze worden deels aangeplant, maar deels zullen deze zich ook op natuurlijke wijze ontwikkelen. De stroken beplanting bevat bomen en 'veren' van soorten als Els en Wilg (typisch soorten van 'nattere' gebieden van Nederland). Op het terrein worden de stroken afgewisseld door open delen, bestaande uit (ruig) grasland, dijkes en wadi's.

Door de afwisseling van hogere en lagere delen en door een wisselend maaibeheer is er een spontane ontwikkeling van soorten als Schietwilg en Gewone Els binnen de singels/stroken. Op de lagere natte delen zal zich een ander soort vegetatie ontwikkelen dan op de dijkes. Het totale beeld is een afwisselend landschap met een rijke vegetatie en natuurlijke singels.

Bij de binnentuinen wordt de strokenverkaveling eveneens doorgezet. Hier heeft de inrichting een meer cultureel karakter, maar deze is wel geïnspireerd op de natuurlijke omgeving. Een afwisseling van stroken beplanting, grasstroken, verharding, banken en bomen zorgen voor aangename binnentuinen.

### **Routes**

Het uitgangspunt is om verkeersstromen zoveel mogelijk te scheiden. Dit komt de veiligheid en helderheid van het terrein ten goede. De bezoekersstromen en personeelsstromen worden gescheiden, evenals fietsers, voetgangers, autoverkeer en expeditieverkeer.

Twee pleinen vormen de entreegebieden voor het totale ziekenhuis. Op deze pleinen halteert de bus en bevinden zich de taxistandplaatsen en kiss & ride-plekken. Het plein is uitgevoerd in een afwijkende verharding, zodat duidelijk is dat de auto, bus of taxi 'te gast' is. Daar waar het gemotoriseerde verkeer het langzaam verkeer kruist, is het plein verhoogd. Hierdoor ontstaat een afremmende werking. Een brede strook in het midden met daarop een groter type boom vormt het verblijfsgebied binnen het centrale plein. Hier bevinden zich zitplaatsen onder de bomen.

Vanaf het parkeerterrein en de parkeergarages lopen twee stroken voor voetgangers naar de entreepleinen. Deze loopstroken zijn wat hoger gelegen assen, waardoor deze tevens verkeersremmend werken (autoverkeer op de pleinen en de parkeerplaats kruisen deze voetgangers). De loopstroken komen uit op het centrale voorplein, waar de bezoekersentree duidelijk gemarkeerd wordt met een luifel.

### **Verblijfsgebieden**

De entreepleinen en binnentuinen worden ingericht met hoogwaardiger materiaal dan de andere gebieden. Verhardingsvlakken hebben een hogere kwalitatieve en meer esthetische uitstraling. Er worden op strategische punten grotere bomen geplaatst en er bevindt zich meubilair waar mensen even buiten kunnen zitten op een groene aangename plek. Bij het zorghotel wordt een groen dak voorgesteld dat ook gekoppeld kan worden aan een verblijfsplek op het dak. Zo krijgt het zorghotel een buitenruimte die tevens deze wat 'hardere' plek tussen de parkeergarages voorziet van een 'zachter' groener karakter. Het groene dak kan eventueel ook bijdragen aan het tijdelijk bufferen van regenwater (maar dit is niet noodzakelijk) en werkt ook als isolatielaag. Het is een mooie aanvulling die letterlijk en figuurlijk bijdraagt aan het groene imago van het terrein.

## **4.3 Gefaseerde ontwikkeling**

Zoals blijkt uit het Masterplan RTIC is er sprake van een gefaseerde ontwikkeling van het RTIC en de bijbehorende voorzieningen. Dit geldt dan ook voor dit voorliggend bestemmingsplan Westpoort. Het MCA heeft de hoogste prioriteit gegeven aan de onderlinge zorginhoudelijke samenhang tussen de functies. De fasering in tijd heeft een lagere prioriteit. Hoewel in een bestemmingsplan in beginsel wordt uitgegaan van die ontwikkelingen die binnen de plantermijn zullen worden gerealiseerd, is ervoor gekozen om in voorliggend bestemmingsplan de beoogde eindsituatie te bestemmen. De realisatie van het in dit bestemmingsplan opgenomen programma zou langer door kunnen lopen dan de 10-jaars herzieningstermijn van het bestemmingsplan. Niet op voorhand is met zekerheid te stellen in welke volgorde de volledige ontwikkeling van het gebied zal plaatsvinden, met dien verstande dat wel zeker is dat het RTIC als eerste wordt gerealiseerd. Weliswaar is er sprake van een zekere mate van voorkeur voor de fasering, maar indien in de loop van de tijd vanuit bijvoorbeeld huisvestingsoogpunt een andere fasering meer voor de hand blijkt te liggen, dan is het zeer wenselijk dat het bestemmingsplan daarvoor reeds de ruimte biedt. Daarbij komt dat juist door uit te gaan van de eindsituatie de mogelijke ruimtelijke gevolgen integraal in beeld kunnen worden gebracht.

## Hoofdstuk 5 Milieu- en omgevingsaspecten

### 5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de milieu-aspecten die van belang zijn voor het bestemmingsplan. Het bevat een inventarisatie van de verschillende milieu- en omgevingsaspecten, alsmede de resultaten van de verschillende onderzoeken. Daarbij komen onder andere de volgende aspecten aan de orde: milieueffectrapportage, geluid, milieuzoneringen, water (waterparagraaf), luchtkwaliteit, bodem, cultuurhistorie en archeologie, ecologie, duurzaamheid en energie, externe veiligheid en andere mogelijke belemmeringen. Hoewel sommige onderzoeken qua naamgeving louter verwijzen naar het RTIC zien alle verrichte onderzoeken op de ontwikkelingen die het bestemmingsplan Westpoort als geheel mogelijk maakt, dus zowel fase 1 (RTIC) als fase 2 (de overige ontwikkelingen).

### 5.2 Wet milieubeheer - Besluit m.e.r.

#### Algemeen

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. De verplichting een MER op te stellen is van kracht sinds 1 september 1987 en is verankerd in de Wet milieubeheer. Voor sommige plannen of activiteiten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken. In het Besluit m.e.r. is opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.- (beoordelings)plicht bestaat. Het gaat dan om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten op het milieu kunnen hebben.

Niet voor alle nieuwe activiteiten hoeft een m.e.r.-procedure gevolgd te worden. De verplichting tot het toepassen van een m.e.r.-procedure ontstaat als de voorgenomen activiteit vermeld is in het Besluit milieueffectrapportage en voldoet aan de vermelde drempelwaarden en de aangewezen besluiten.

Het Besluit m.e.r. maakt onderscheid naar m.e.r.-plichtige activiteiten en m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten. Onderdeel C van de bijlage bij dit Besluit vermeldt voor welke activiteiten altijd verplicht m.e.r. een moet worden opgesteld, voordat een (m.e.r.-plichtig) besluit mag worden genomen.

In onderdeel D is vermeld welke activiteiten beoordelingsplichtig zijn. Voor dergelijke activiteiten moet het bevoegd gezag beoordelen of op basis van 'belangrijke nadelige gevolgen die de voorgenomen activiteit voor het milieu kan hebben', een m.e.r.-procedure noodzakelijk is. Uitgangspunt van de m.e.r.-beoordeling is het 'nee, tenzij'-principe. Dat wil zeggen dat alleen een milieueffectrapport (MER) hoeft te worden opgesteld, wanneer er omstandigheden zijn die (waarschijnlijk) leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen.

Of er sprake is van belangrijke nadelige gevolgen wordt beoordeeld aan de hand van drie specifieke punten:

- 1 kenmerken van de activiteit;
- 2 plaats van de activiteit (nabijheid beschermde gebieden, cumulatie met andere projecten);
- 3 kenmerken van het potentiële effect (effecten ruimtegebruik).

#### Ontwikkeling Westpoort in relatie tot Besluit m.e.r

Ten behoeve van de ontwikkeling van bestemmingsplan Westpoort moet op grond van artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening een nieuw bestemmingsplan opgesteld worden, een bevoegdheid van de gemeenteraad van Heerhugowaard. Binnen de context van het Besluit m.e.r. is voor de ontwikkeling van Westpoort sprake van een stedelijk ontwikkelingsproject als genoemd in het Besluit m.e.r. onder D11.2. Aangezien voor Westpoort wordt uitgegaan van een bedrijfsvloeroppervlakte van maximaal 200.000 m<sup>2</sup>, de oppervlakte die onder D11.2 als drempelwaarde onder 'de gevallen' wordt genoemd én er voor de ontwikkeling een bestemmingsplan opgesteld zal worden, is het bestemmingsplan voor de ontwikkeling van Westpoort een m.e.r.-beoordelingsplichtig besluit. Buiten het feit dat specifieke onderdelen uit de ontwikkeling op zichzelf ook nog tot m.e.r.-beoordelingsplicht kunnen leiden, moeten sowieso alle ontwikkelingen die in het bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt, in de m.e.r.-beoordeling meegenomen worden.

De m.e.r. beoordeling is geregeld in de Wet milieubeheer, artikel 7.2 lid 1 b (m.e.r. beoordelingsplicht), artikel 7.16 lid 2 (aanmeldingsnotitie) en artikel 7.17 (m.e.r. beoordeling door bevoegd gezag). Het nemen van het besluit over de m.e.r.-beoordeling ligt, net als het vaststellen van het bestemmingsplan bij de Gemeenteraad, maar kan gedelegeerd worden aan het College van Burgemeester en Wethouders. Op 2 april 2013 heeft de gemeenteraad van Heerhugowaard het besluit over het nemen van de m.e.r.-beoordeling gedelegeerd aan het college.

Ten behoeve van het bestemmingsplan is een zogenaamde meldingsnotitie opgesteld (zie bijlage 'Aanmeldingsnotitie Regionaal Topklinisch Interventiecentrum Heerhugowaard', Grontmij, projectnummer 325971). Doel van een meldingsnotitie is om op objectieve wijze informatie over mogelijke, relevante milieugevolgen van die bestemmingsplan Westpoort mogelijk maakt te verzamelen en te presenteren. Met deze informatie kan het



bevoegd gezag - het college van b en w - een oordeel geven over de noodzaak van het doorlopen van een m.e.r.-procedure.

### **Resultaten m.e.r.- beoordeling**

In verband met de beoogde ontwikkeling van Westpoort is een beoordelingsnotitie milieu-effectrapportage (m.e.r.) opgesteld. Uit de aanmeldingsnotitie is gebleken dat het niet noodzakelijk is om voor Westpoort een m.e.r.procedure te doorlopen, aangezien de realisatie van Westpoort geen 'belangrijke nadelige gevolgen' voor het milieu met zich brengt.

## **5.3 Verkeer en parkeren**

In het kader van het bestemmingsplan Westpoort is een verkeersstudie uitgevoerd. Uitgangspunt daarbij is de bouw van het complete ziekenhuis volgens het Masterplan, inclusief andere voorzieningen en instellingen. Het gaat dus om de complete invulling van het gebied Westpoort.

Andere uitgangspunten zijn:

- Volledige ontwikkeling nieuwbouwwijken Stad van de Zon, De Draai en Broekhorn;
- Volledige ontwikkeling bedrijventerrein De Vaandel;
- Aanleg Westfrisiaweg;
- En andere ontwikkelingsplannen die door de gemeenteraad van Heerhugowaard en de gemeenteraden van de omliggende gemeenten zijn vastgesteld ten tijde van het opstellen van de verkeersprognoses.

Ook is rekening gehouden met de aanleg van een brug over het kanaal Omval-Kolhorn in het verlengde van de Westtangent. Voor het opstellen van verkeersprognoses is gebruikt gemaakt van het regionaal verkeersmodel dat wordt beheerd door de gemeente Alkmaar. De verkeersprognoses zijn uitgewerkt in het bestand 120423 N242-Westtangent incl ziekenhuis en beverkoog.xls, dat als bijlage bij dit bestemmingsplan is opgenomen. Uit onderzoek blijkt het volgende.

### *Autoverkeer: effect verkeersintensiteiten op wegennet/ effect op verkeersafwikkeling*

In verband met de toename van het verkeer als gevolg van de komst van het ziekenhuis is het nodig om de volgende maatregelen te nemen:

- Het verwijderen van de gelijkvloerse fiets- en voetgangersoversteken over de Westtangent, ter hoogte van de Abe Bonnemaweg;
- Het verwijderen van de fietspaden langs de Abe Bonnemaweg. De fietsroute zal worden omgelegd;
- Het aanleggen van een extra opstelstrook op de Westtangent, komende vanaf de N242, linksaf richting het ziekenhuis;
- De aanleg van een extra rijstrook op de Abe Bonnemaweg, richting het ziekenhuis. De twee rijstroken die vanaf de Westtangent komen voegen vervolgens samen tot één rijstrook;
- De aanleg van een zogenaamde 'halve turbotronde' op het kruispunt Abe Bonnemaweg/J.J.P. Oudweg;
- Voor het verkeer dat het gebied verlaat wordt een extra opstelstrook aangelegd op de Abe Bonnemaweg bij het kruispunt met de Westtangent. Iedere rijrichting krijgt een eigen opstelstrook. Er komen dus drie opstelstroken in plaats van de twee die er nu liggen.

Voor de nieuwe ongelijkvloerse aansluiting van de Westtangent op de N242 is rekening gehouden met extra verkeer als gevolg van het RTIC en als gevolg van de aantakking vanuit de Beverkoog. Deze toets (zie bijlage 'Verkeersafwikkeling N242- Westtangent - Abe Bonnemaweg, resultaten afwikkelingsanalyse HHW038/KII/0184, Goudappel- Coffeng, 4 april 2012) is uitgevoerd met behulp van het microscopisch dynamisch verkeersmodel VIS-SIM, waarbij de totale verkeersafwikkeling van de ongelijkvloerse aansluiting is beoordeeld. Er is specifiek gekeken naar de afwikkeling op de verschillende toeleidende takken van de aansluiting. Daarnaast is ook de verkeersafwikkeling op het met verkeerslichten geregelde kruispunt Westtangent - Abe Bonnemaweg beoordeeld (zie bijlage Kruispuntberekeningen ontsluiting MCA te Heerhugowaard, kenmerk MCA001/Hre/0014, Goudappel-Coffeng, 1 oktober 2012). Uit deze studie bleek dat het kruispunt Westtangent moet worden uitgebreid met een aparte rechtsaffer vanaf de Abe Bonnemaweg om het extra verkeer van de ontwikkeling van het RTIC, te kunnen verwerken. Met deze uitbreiding kan het verkeer zowel in de ochtend- als avondspits goed afgewikkeld worden. Deze aanpassing is daarna meegenomen in de planontwikkeling voor het RTIC.

De nieuwe ongelijkvloerse aansluiting van de N242 op de Westtangent biedt voldoende capaciteit voor een goede verkeersafwikkeling, zowel in de ochtend- als de avondspits. De wachtrijvorming op de toeleidende takken bij de aansluiting is beperkt. Alleen in de avondspits ontstaat een noemenswaardige wachtrij vanaf de Beverkoog. Deze wachtrij bedraagt ongeveer 60 m. De bijbehorende verliestijd blijft echter beperkt tot circa 20 à 25 sec. De wachtrijlengten en verliestijden zijn op grond van de verkeersveiligheid en het comfort voor de weggebruiker als acceptabel te beschouwen.

### *Ontsluiting plangebied*

Het terrein wordt ontsloten via een nieuw aan te leggen rotonde op het kruispunt van de Abe Bonnemaweg met de J.J.P. Oudweg. Op deze rotonde wordt het terrein van het ziekenhuis rechtstreeks ontsloten. Er komt één afslag voor de parkeerterrein voor bezoekers (en een deel van het personeel). En een afslag voor de zelfverwijzers (spoedeisende hulp), het parkeerterrein voor personeel en in de toekomst de ontsluiting van de spoorzone. De

bevoorrading maakt gebruik van dezelfde afslag, maar rijdt vervolgens rechtdoor langs het spoor naar het laad- en losdok. De ambulances krijgen een eigen afrit vanaf het kruispunt bij de N242. Bij het verlaten van het ziekenhuis maken ze gebruik van de route langs het spoor, waar ook de bevoorrading gebruik van maakt.

#### *Openbaar vervoer*

Met de provincie Noord-Holland, Connexxion, de gemeente Alkmaar en vervoersvereniging ROCOV is gesproken over een nieuwe busdienst die de vestiging van MCA in Heerhugowaard verbindt met station Alkmaar, station Alkmaar-Noord, de Stad van de Zon, Butterhuizen, het nieuwe RTIC, station Heerhugowaard en in de toekomst mogelijk de nieuwe woonwijk De Draai. Deze busdienst zal gefaseerd in gebruik genomen worden. In de aanloop naar de dienstregeling die ingaat in december 2015 zal worden gesproken over de exacte lijnvoering en dienstregeling. Als bijlage is een overzichtskaart opgenomen van de openbaarvervoersverbindingen naar/ met het plangebied.

#### *Hugohopper*

Er liggen kansen voor vervoersvereniging Heerhugowaard. Het nieuwe RTIC en vooral het RTDB zullen een belangrijke bestemming worden voor vele inwoners van Heerhugowaard. Te denken valt aan een (elektrische) pendeldienst met het station en/of het Stadshart.

#### *Langzaam verkeer*

Het plangebied is uitstekend bereikbaar voor voetgangers en fietsers. Het is gelegen op een van de belangrijkste doorgaande fietsroutes tussen Heerhugowaard en Alkmaar, vlak naast de nieuw aangelegde fietsbrug de Ashok Bhalotrbrug. Met de aanleg van het nieuwe ongelijkvloerse kruispunt van de N242 met de Westtangent wordt ook een nieuwe onderdoorgang voor langzaam verkeer aangelegd onder de Westtangent. Daarmee wordt het plangebied per fiets beter bereikbaar vanuit Heerhugowaard - Zuid. Als bijlage is een overzichtskaart opgenomen van de fietsverbindingen naar/met het plangebied.

## 5.4 Geluidhinderaspecten

### **Algemeen**

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

### **Toetsingskader**

Op 5 juli 2006 is de wijzigingswet van de Wet geluidhinder aangenomen (Staatsblad 350, Wet van 5 juli 2006, houdende wijziging Wet geluidhinder, modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase). De artikelen van de nieuwe wet zijn in werking getreden per 1 januari 2007. In de (gewijzigde) Wet geluidhinder zijn geluidnormen voor toelaatbare equivalente geluidniveaus opgenomen. De geluidnormen gelden voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidzone van een (spoor)weg of industrieterrein. In de Wet geluidhinder is aangegeven dat een akoestisch onderzoek moet worden verricht bij het voorbereiden van de vaststelling en/of herziening van een bestemmingsplan voor zover die geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot een zone als bedoeld in artikel 74 van de Wet geluidhinder. Wanneer een nieuw (of gewijzigd) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidgevoelige bebouwing in de geluidzone van een industrieterrein of (spoor)weg te realiseren, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op geluidsgevoelige bebouwing. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, kan op grond van de Wet geluidhinder een hogere waarde (onthefving op de geluidsbelasting) worden verleend door de burgemeester en wethouders (en in een aantal gevallen gedeputeerde staten). Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen. Het toepassen van maatregelen dient in volgorde van prioriteit gericht te zijn op bronmaatregelen (geluiddempers, aanpassing wielen/spoor, aanpassing wegverharding en/of aangepaste rijsnelheden) en overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen/geluidswallen). Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan slechts een hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting (art. 110a, lid 6, Wgh en artikel 1.5 Besluit geluidhinder (Bgh)). Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

### **Industriegeluid**

Op grond van de Wet geluidhinder moet een geluidzone worden vastgesteld rond industrieterreinen waar inrichtingen zijn gevestigd die "in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken" (artikel 40 Wgh). Dit zijn inrichtingen als bedoeld in artikel 2.4 van het Inrichtingen- en Vergunningenbesluit milieubeheer, de zogenaamde grote lawaaimakers. Dergelijke inrichtingen worden geacht zoveel lawaai te (kunnen) veroorzaken, dat de wijde omgeving ervan zeer zwaar belast wordt. In dit bestemmingsplan worden geen inrichtingen mogelijk gemaakt die vallen onder het Inrichtingen en Vergunningenbesluit.

## Wegverkeerslawaai

In het kader van de Wet geluidhinder bevinden zich langs alle wegen geluidszones, met uitzondering van:

- woonerven;
- 30 km / h-gebieden;
- wegen waarvan op grond van een door de gemeenteraad vastgestelde geluidsniveaukaart vast staat dat de geluidsbelasting op de gevels van aanliggende woningen op 10 m uit de as van de meest nabijgelegen rijstrook 48 dB of minder bedraagt.

De breedte van de geluidzone is afhankelijk van het aantal rijstroken.

**Tabel 1: Breedte van geluidzones langs autowegen in stedelijk gebied**

Aantal rijstroken	geluidzones stedelijk gebied	geluidzones buitenstedelijk gebied
Weg met één of twee rijstroken	200 meter	250 meter
Weg met drie of meer rijstroken	350	nvt
Weg met drie of vier rijstroken	nvt	400 meter
Weg met vijf of meer rijstroken	nvt	600 meter

*Buitenstedelijk gebied: gebied buiten de bebouwde kom alsmede, voor de toepassing van de hoofdstukken VI (zones langs wegen) en VII (zones langs spoorwegen) voor zover het betreft een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs die autoweg of autosnelweg.*

In artikel 76 van de Wet geluidhinder is geregeld dat bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan de wettelijke voorkeursgrenswaarden in acht moeten worden genomen van de artikelen 82 (bij nieuwbouw) en 100 (in geval het bestemmingsplan voorziet in een reconstructie van een weg) van de Wet geluidhinder.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd indien de waarde niet hoger is dan de maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde, en mits deze hogere waarde kan worden verleend (zie paragraaf 7.2.5).

Naast bovengenoemde buitenwaarden zijn er in de Wet geluidhinder tevens maxima gesteld aan binnenwaarden. Toetsing daaraan vindt plaats in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning.

**Tabel 2: Geluidhindernormen wegverkeer bij nieuwbouw**

Type geluidgevoelig gebouw	Voorkeursgrenswaarde (Db)	Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde [dB]
woning	48	binnenstedelijk: 63 buitenstedelijk: 53
onderwijsgebouwen (1)	48	binnenstedelijk: 63 buitenstedelijk: 58
ziekenhuizen en verpleeghuizen (2)	48	63
Bij AMvB aangewezen andere gezondheidszorggebouwen (3)	48	53

1. delen van het gebouw die niet zijn bestemd voor geluidgevoelige onderwijsactiviteiten maken voor de toepassing van deze wet geen deel uit van een onderwijsgebouw;
2. algemene, categorale en academische ziekenhuizen, evenals verpleeghuizen
3. verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medische centra, poliklinieken en medische kleuterdagverblijven.

Op basis van artikel 110g van de Wet geluidhinder mag er op de geluidbelasting vanwege een weg, op de gevel van woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen, een aftrek worden toegepast in verband met het stiller worden van het verkeer in de toekomst. De aftrek bedraagt maximaal (artikel 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006):

- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt;
- 5 dB voor overige wegen;
- 0 dB in het geval de geluidbelasting wordt gebruikt voor de bepaling van de gevelisolatie (Bouwbesluit) of het de binnenwaarde betreft.

## Geluidgevoelige gebouwen

Op grond van de Wet geluidhinder wordt onder geluidgevoelige gebouwen, anders dan woningen, verstaan:

1. onderwijsgebouwen;

2. ziekenhuizen en verpleeghuizen;
3. bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen andere gezondheidszorggebouwen dan bedoeld onder 2.

Delen van het gebouw die niet zijn bestemd voor geluidsgevoelige onderwijsactiviteiten maken voor de toepassing van deze wet geen deel uit van een onderwijsgebouw. In het Besluit geluidhinder zijn als andere gezondheidszorggebouwen aangewezen:

- verzorgingstehuizen;
- psychiatrische inrichtingen;
- medisch centra;
- poliklinieken en
- medische kleuterdagverblijven.

### Spoorweggeluid

Op grond van artikel 106b van de Wet geluidhinder bevinden zich van rechtswege langs alle spoorwegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de spoorweg aan het gestelde in de Wet dient te worden getoetst.

Tabel 3 Geluidshindernormen railverkeerslawaaai bij nieuwbouw Lden

Type geluidgevoelig gebouw	Voorkeursgrenswaarde (Db)	Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde [dB]
woning	55	68
onderwijsgebouwen (1)	53	68
ziekenhuizen en verpleeghuizen (2)	53	68
Bij AMvB aangewezen andere gezondheidszorggebouwen (3)	53	68

1. delen van het gebouw die niet zijn bestemd voor geluidsgevoelige onderwijsactiviteiten maken voor de toepassing van deze wet geen deel uit van een onderwijsgebouw;
2. algemene, categorale en academische ziekenhuizen, evenals verpleeghuizen
3. verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medische centra, poliklinieken en medische kleuterdagverblijven.

### Hogere waarden

Bij een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, maar niet van de maximale ontheffingswaarde, dient een ontheffing te worden aangevraagd bij het college van burgemeester en wethouders (hierna te noemen: het college). Het vaststellen van een hogere waarde door het college is mogelijk indien maatregelen om de geluidbelasting te reduceren aan bron (verkeer) of tussen bron en ontvanger (geluidgevoelige bestemming), zoals schermen of verkeersreducerende maatregelen, niet doelmatig zijn of bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerkundige, landschappelijke of financiële aard ondervinden. Wanneer ook de maximaal te verlenen ontheffingswaarde wordt overschreden is in principe geen geluidgevoelige functie mogelijk tenzij deze wordt voorzien van dove gevels of geluidsschermen.

### Cumulatie

Bij blootstelling aan verschillende geluidbronnen tegelijk (bijv. spoor en weg) moeten de bronnen eerst bij elkaar worden opgeteld voordat een hogere waarde kan worden vastgesteld. De Wet geluidhinder geeft voor een dergelijk cumulatieve geluidbelasting geen aparte grenswaarden en evenmin een standaard toetsingsmethode. Wel moet worden gemotiveerd op welke wijze het bevoegd gezag rekening houdt met deze samenloop. Overigens speelt het vraagstuk van de cumulatieve geluidbelasting alleen als er voor één of meer van de geluidbronnen een ontheffing wordt gevraagd. Dus als een geluidgevoelige bestemming zich in de invloedssfeer bevindt van twee wegen, die elk onder de voorkeursgrenswaarde blijven, dan bestaat er geen plicht tot cumulatie.

### Resultaten onderzoeken

Door de gemeente Heerhugowaard is akoestisch onderzoek gedaan ten behoeve van dit voorliggende bestemmingsplan, zie bijlage Akoestisch onderzoek weg- en railverkeer Bestemmingsplan RTIC, BK96-932BSP-V1.3, 1 mei 2013. Uit dit onderzoek blijkt dat voor een aantal locaties de grenswaarden zoals voorgeschreven in de Wet geluidhinder worden overschreden. Voor die locaties blijft de berekende geluidsbelasting echter wel onder de maximale ontheffingswaarde en kunnen daarvoor hogere waarden worden aangevraagd. Het gaat om de volgende locaties:

Voor het wegverkeerslawaaai:

als gevolg van de:  
N242-Westerweg  
Westtangent

een hogere waarde van:  
58 dB  
60 dB

Abe Bonnemaweg

58 dB

Voor het railverkeerslawaai:

als gevolg van:

Spoortraject 460

een hogere waarde van:

63 dB

Voor het deel van het bouwvlak waar niet kan worden voldaan aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder voor railverkeerslawaai (aan de noordzijde) zal de mogelijkheid tot het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder in de regels worden uitgesloten. Met omgevingsvergunning kunnen geluidgevoelige bestemmingen ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding 'dove gevel' worden gerealiseerd, als wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden van de Wet geluidhinder, dan wel wordt voldaan aan de vastgestelde hogere waarde, onder voorwaarde dat de geluidgevoelige bestemming beschikt over een geluidluwe zijde.

## 5.5 Luchtkwaliteit

### Algemeen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit.

Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kunnen belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn.

### Toetsingskader

De Wet luchtkwaliteit bestaat uit de volgende wet, AMvB en ministeriële regelingen:

- Wet tot wijziging Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen);
- Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Besluit NIBM);
- Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Regeling NIBM);
- Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007;
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007;
- Besluit gevoelige bestemmingen;
- Besluit derogatie;
- Besluit maatregelen richtwaarden.

Met de Wet tot wijziging Wet milieubeheer is in de Wet milieubeheer in hoofdstuk 5 een titel 5.2 'luchtkwaliteitseisen' opgenomen. Deze regelgeving is van toepassing op de buitenlucht en is niet van toepassing op een arbeidsplaats.

### Luchtkwaliteit en ruimtelijke ordening

Op basis van deze wetgeving kunnen ruimtelijk-economische initiatieven worden uitgevoerd als aan één of meer van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- grenswaarden worden niet overschreden of
- per saldo verbetert de luchtkwaliteit of blijft tenminste gelijk, of
- het initiatief draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit, of
- het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Het Besluit NIBM en de Regeling NIBM geven aan wanneer een initiatief in betekenende mate bijdraagt. Projecten die minder bijdragen dan 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>) of stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), worden geacht niet in betekenende mate bij te dragen. Voor dergelijke projecten hoeft geen nader luchtkwaliteitsonderzoek te worden uitgevoerd.

In de Regeling NIBM is de vertaling gemaakt van de 3% bijdrage naar omvang van ruimtelijk economische projecten. Als sprake is van een overschrijding van de grenswaarde kan getoetst worden of er een 3%, zijnde 1,2 µg/m<sup>3</sup> verslechtering is van de luchtkwaliteit. Wanneer sprake is van een bijdrage van 3% of meer kan het project doorgang vinden wat betreft het aspect luchtkwaliteit wanneer aan één van de overige hiervoor genoemde voorwaarden wordt voldaan.

### Besluit gevoelige bestemmingen

Met het Besluit gevoelige bestemmingen wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' – zoals een school – in de nabijheid van provinciale en rijkswegen beperkt. Dit heeft consequenties voor de ruimtelijke ordening. Het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) is gebaseerd op artikel 5.16a van de Wet milieubeheer, dat via een amendement van de Tweede Kamer in de Wm is opgenomen. Het besluit is er op gericht om mensen met een verhoogde gevoeligheid, met name kinderen, ouderen en zieken, voor fijn stof (PM<sub>10</sub>) en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) bescherming te bieden. Om deze reden moet in een zone van 300 m van rijkswegen en 50 m langs provinciale wegen gemeten vanaf de rand van de weg) onderzocht worden of de grenswaarden voor PM<sub>10</sub> of NO<sub>2</sub> (dreigen te) worden overschreden. Bij (dreigende) overschrijding mag ter plekke geen gevoelige bestemming worden gevestigd, ongeacht of het gaat om nieuwbouw of functiewijziging van een bestaand gebouw. Een bestaande gevoelige bestemming mag eenmalig uitbreiden, mits het maximaal aantal personen dat rechtens ter

plaatse mag verblijven niet meer dan 10% toeneemt. Als ruim aan de normen wordt voldaan, dan mag binnen de genoemde zones wel gebouwd worden. Voorwaarde is dan wel dat de locatiekeuze goed wordt gemotiveerd.

Tot gevoelige bestemmingen horen:

- scholen (voor onderwijs aan minderjarigen);
- kinderopvang;
- bejaarden-, verzorgings- en verpleegtehuizen.

Ziekenhuizen, woningen en sportaccommodaties worden *niet* als gevoelige bestemming gezien.

### Toepasbaarheidsbeginsel

Het toepasbaarheidsbeginsel geeft aan op welke plaatsen de luchtkwaliteitseisen toegepast moeten worden: de werkingssfeer en de beoordelingssystematiek. Dit is een uitwerking van bijlage III uit de nieuwe Europese Richtlijn luchtkwaliteit (2008). Uit bijlage III, onder A sub 2 van de richtlijn volgt dat op de volgende locaties geen beoordeling plaatsvindt van de luchtkwaliteit:

- op locaties die zich bevinden in gebieden die niet publiekelijk toegankelijk zijn en waar geen vaste bewoning is;
- op bedrijfsterreinen of terreinen van industriële inrichtingen, waarop alle relevante bepalingen inzake gezondheid en veiligheid op het werk gelden (hier gelden de ARBO regels);
- hieronder valt ook de (eigen) bedrijfswoning. Wanneer een terrein wel publiekelijk toegankelijk is, dan dient de luchtkwaliteit wel te worden beoordeeld;
- op de rijbaan van wegen, inclusief de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang tot de middenberm hebben;
- op plaatsen waar sprake is van een relatieve korte blootstelling.

### Luchtkwaliteitsnormen

In de voorschriften in bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn de normen opgenomen voor stoffen die de luchtkwaliteit bepalen. In dit onderzoek wordt er vooral gekeken naar de grenswaarde.

Er zijn grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>), stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), stikstofoxiden(NO<sub>x</sub>), zwevende deeltjes oftewel fijn stof (PM<sub>10</sub>), lood (Pb), koolmonoxide (CO) en benzeen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>). Er zijn richtwaarden opgenomen voor ozon, arseen, cadmium, nikkel en benzo[a]pyreen. Naast grenswaarden en richtwaarden zijn er andere normen, waarvan de plandrempel de meest relevante is voor dit onderzoek.

In tabel 1 zijn de grenswaarden en plandrempels voor stikstofdioxide en fijn stof aangegeven. De overige stoffen waarvoor grenswaarden zijn bepaald, vormen in Nederland in principe geen probleem en zijn daarom niet onderzocht

De stoffen waarvoor richtwaarden zijn bepaald, zij ten behoeve van dit bestemmingsplan verrichte onderzoek niet opgenomen. Uit metingen van het RIVM blijkt dat nergens in Nederland de richtwaarden voor arseen, cadmium, nikkel en benzo[a]pyreen worden overschreden. Langs een (snel)weg geldt in het algemeen dat de door het verkeer uitgestoten stikstofmonoxide (NO) relatief snel (binnen enkele minuten) reageert met in de atmosfeer aanwezige ozon en daarbij stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) vormt. Als gevolg van de emissies op de weg neemt de ozonconcentratie dus af.

**Tabel 1 Bijlage 2: grenswaarden maatgevende stoffen**

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig vanaf
stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> )	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m <sup>3</sup> 40 µg/m <sup>3</sup>	tot 1 januari 2015 vanaf 1 januari 2015
	Uurgemiddelde concentratie	300 µg/m <sup>3</sup> 200 µg/m <sup>3</sup> Mag max. 18 keer per jaar overschreden worden	tot 1 januari 2015 vanaf 1 januari 2015
fijn stof (PM <sub>10</sub> )	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m <sup>3</sup>	2005
	dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m	2005
fijn stof (PM <sub>2,5</sub> )	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m <sup>3</sup>	vanaf 1 januari 2015

### Normstelling PM<sub>2,5</sub>

Naar aanleiding van de gewijzigde Europese richtlijn luchtkwaliteit zijn in de Wet milieubeheer ook normen voor PM<sub>2,5</sub> opgenomen. Het gaat dan om een richtwaarde en een grenswaarde. Er is ook een plandrempel en een blootstellingsconcentratieverplichting vastgelegd. De grenswaarde gaat vanaf 2015 gelden. Toetsing vindt alleen plaats aan de grenswaarde, vanaf 2005. Voor die datum wordt niet getoetst, ook niet als het besluit betrekking heeft op de periode na 2015. Aan de plandrempel vindt ook geen toetsing plaats. Desondanks is in het kader van het voorliggende bestemmingsplan indicatief aandacht besteed aan de concentraties PM<sub>2,5</sub>.

## Het NSL

Vanaf 1 augustus 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht. De Ministeries van (vooral) VROM en V&W hebben hiervoor samen met gemeenten, provincies, RIVM en PBL gewerkt aan één algeheel en landsdekkend beeld van de luchtkwaliteit, voor nu en in de toekomst. In dit beeld zijn niet alleen alle (bestuurlijk afgestemde) maatregelen en de algehele luchtkwaliteit opgenomen maar ook de concentratiebijdrages van alle mogelijke projecten die men wil uitvoeren. De combinatie van die feiten in de zogenoemde Saneringstool is de grondslag voor het derogatieverzoek dat Nederland heeft gericht aan Brussel. Het verzoek is inmiddels ingewilligd, waardoor het voldoen aan de grenswaarden mogelijk is medio 2011 (voor PM10) en 1 januari 2015 (voor NO2). Dat was voorheen 2005, respectievelijk 2010. De verleende derogatie geeft, samen met het NSL als plan, de ruimte en mogelijkheden voor het treffen van passende maatregelen.

## Onderzoeken

Door Grontmij is er een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd naar de effecten van het Westpoort op de lokale luchtkwaliteit en of dit past binnen de wettelijke normen. Aangezien de planvorming voor Westpoort sterk samenhangt met de reconstructie van de kruising N242-Westtangent en de aansluiting van het bedrijventerrein Beverkoog te Heerhugowaard, zijn deze ontwikkelingen meegenomen in de berekeningen (zie bijlage 'Realisatie Regionaal Topklinisch Interventie Centrum (RTIC) in samenhang met de reconstructie van de kruising N242-Westtangent en de aansluiting van bedrijventerrein Beverkoog te Alkmaar, Grontmij, projectnummer 324971, referentienummer GM-0098779, 1 mei 2013).

## Conclusie

Op dit moment vinden de voorbereidingen plaats voor de vestiging van een Regionaal Topklinisch Interventie Centrum (RTIC) in Heerhugowaard als onderdeel van het Medisch Centrum Alkmaar alsmede de reconstructie van de kruising N242-Westtangent en de aansluiting van bedrijventerrein Beverkoog te Heerhugowaard. In dit kader is het noodzakelijk dat er een luchtkwaliteitsonderzoek wordt uitgevoerd naar de effecten van dit centrum op de lokale luchtkwaliteit en of dit past binnen de wettelijke normen.

Zowel voor de huidige situatie, de autonome ontwikkeling als voor de plansituatie zijn berekeningen uitgevoerd voor de toetsjaren 2012, 2015, 2020 en 2022. Voor deze toetsjaren blijkt dat de grenswaarden voor de concentraties NO2 en PM10 niet worden overschreden. Gebaseerd op de resultaten van dit onderzoek kan het plan wat betreft de effecten op de luchtkwaliteit zonder meer worden uitgevoerd.

## 5.6 Externe veiligheid

### Algemeen

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen), het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), het gebruik van luchthavens en het gebruik van windturbines. Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). 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 GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. Voor het PR worden risiconormen gesteld in de vorm van grens- en richtwaarden waaraan getoetst moet worden bij vaststelling van bestemmingsplannen. Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die in het algemeen als acceptabel niveau geldt. Het bevoegd gezag kan echter gemotiveerd een hoger of juist lager niveau als aanvaardbaar beschouwen en dient een overschrijding van de orientatiewaarde dan wel een toename van het groepsrisico ten gevolge van de totstandkoming van een project te verantwoorden.

Mogelijke risicobronnen zijn inrichtingen gericht op gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen, vervoer van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), luchthavens en windturbines.

### Toetsingskader

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen (1996) regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren. Hierin is onder andere vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie 'gevaarlijke stoffen' en dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden (art. 11). In deze wet is ook vastgelegd dat gemeenten zelf de route voor gevaarlijke stoffen mogen aanwijzen (art. 18, eerste lid). Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het PR en het GR.

Voor de wijze waarop het PR en GR beoordeeld moeten worden, is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (hierna: de Circulaire) van toepassing. De Circulaire is op 4 augustus 2004 in werking getreden. Verder is op 10 juli 2008 de Wijziging en verlenging Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen in werking getreden. De Circulaire beschrijft het beleid van de overheid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De overheid vraagt gemeenten, provincies en infrabeheerders om medewerking aan dit beleid te verlenen door bij de besluitvorming die onder hun verantwoordelijkheid valt, de

veiligheidsbelangen overeenkomstig deze Circulaire af te wegen. Hierbij gaat het om diverse besluiten gerelateerd aan vervoer van gevaarlijke stoffen, milieu en ruimtelijke ordening.

Op basis van de Circulaire is voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten  $10^{-5}$  per jaar en de streefwaarde  $10^{-6}$  per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten  $10^{-6}$  per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van  $10^{-6}$  per jaar. Voor het GR geldt op basis van de Circulaire voor het bevoegd gezag een verantwoordingsplicht in de gevallen van een overschrijding van de oriëntatiewaarde of een toename van het GR. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties. De Circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Desondanks kan uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening een verantwoording voor het groepsrisico ook buiten deze 200 meter op zijn plaats zijn, met eventuele beperkingen, zoals bijvoorbeeld in de sfeer van maatregelen die de zelfredzaamheid van de bevolking bevorderen.

### **Plaatsgebonden risico**

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft inzicht in de theoretische kans op overlijden van een individu op een horizontale afstand van een risicovolle activiteit. Het PR wordt bepaald door te stellen dat een (fictieve) persoon zich 24 uur per dag gedurende een heel jaar, onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt. Het PR is geheel afhankelijk van de hoeveelheid vervoer en de aard van gevaarlijke stoffen en de ongevalsfrequentie. Het PR kan als contour worden weergegeven door middel van lijnen die getrokken lijn door de punten met een gelijk risico. De grenswaarde van het PR voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is  $10^{-6}$  per jaar. Voor nieuwe situaties geldt deze norm als grenswaarde. Nieuwe (beperkt) kwetsbare bestemmingen mogen niet binnen deze contour worden toegevoegd. Op termijn geldt de  $10^{-6}$  ook voor bestaande situaties als grenswaarde. Als het plaatsgebonden risico  $10^{-8}$  per jaar is, wordt het als verwaarloosbaar beschouwd.

### **Groepsrisico**

Het groepsrisico (GR) wordt naast de mogelijke ongevallen en bijbehorende ongevals- en uitstromingsfrequentie bepaald door de aanwezige mensen in de nabijheid van een eventueel ongeval. Bij het aangeven van representatieve aantallen personen wordt gewerkt vanuit zowel de kwetsbare als de minder kwetsbare bestemmingen. Met het GR wordt aangegeven hoe hoog het totale aantal slachtoffers bij een ongeval kan zijn op basis van de aanwezige mensen. Naarmate de groep slachtoffers (N) groter wordt, moet de kans (f) op een dergelijk ongeval (kwadratisch) kleiner zijn. Dit resulteert in een fN-curve waarbij de kans tegen het aantal slachtoffers is uitgezet. Bij het bepalen van het GR wordt er getoetst aan de oriëntatiewaarde. De oriëntatiewaarde is geen norm of grenswaarde, maar geldt als ijkpunt. In de praktijk wordt de oriëntatiewaarde vaak als richtlijn genomen. Voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht bij een wijziging (toename) van het groepsrisico ten opzichte van de huidige situatie en/of bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Dit geldt voor zowel wijzigingen in de ruimtelijke ordening als voor wijzigingen in verkeersbesluitvorming/transportstromen.

### **Verantwoording Groepsrisico**

Bij de verantwoording van het groepsrisico worden alle aspecten bekeken die op grond van de wet- en regelgeving in ieder geval vermeld moeten worden. Op grond van de circulaire RVGS heeft de regionale brandweerorganisatie (in dit geval de Veiligheidsregio Noord Holland-Noord) een wettelijk adviesrecht bij de verantwoording.

### **Onderzoeken**

Ten behoeve van de ontwikkeling van het RTIC/ Westpoort zijn diverse onderzoeken verricht naar plaatsgebonden en groepsrisico (zie bijlage ' Hoe het groepsrisico is meegenomen bij het ontwerp van bestemmingsplan 'Westpoort, AVIV, april 2013, rapportnummer 132451-C-2', en bijlage ' technische rapportage bij verantwoording groepsrisico, AVIV mei 2013, rapportnummer P132451-R-3'). Uit deze onderzoeken blijkt o.a. het volgende.

Plaatsgebonden risico: Voor wat betreft het plaatsgebonden risico wordt voor de beschouwde transportsituaties geen contour gevonden voor de grenswaarde van  $1.0 \cdot 10^{-6}$ . Het plaatsgebonden risico is daarmee geen belemmering voor bestemmingsplan Westpoort.

Groepsgebonden risico: Door de ontwikkeling van Westpoort zal het groepsrisico toenemen. Onderstaande tabel toont hoeveel de berekende kans op een bepaald aantal slachtoffers maximaal afwijkt van de oriëntatiewaarde. Een factor van bijvoorbeeld 0.05 voor de huidige situatie betekent dat het berekende groepsrisico over de gehele curve voor een zeker aantal slachtoffers 200 keer kleiner is dan de oriëntatiewaarde. Een factor groter dan 1 betekent een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Duidelijk wordt dat de berekende kans op een ramp ruim onder de referentiekansen liggen die oriëntatiewaarde in de toekomstige fase 1 + 2 aangeeft en deze nergens wordt overschreden.

<b>Omgeving</b>	<b>Factor</b>
Huidige situatie	0.005
Toekomstige situatie fase 1	0.152
Toekomstige situatie fase 1 + 2	0.223

*Groepsrisico N242*

### **Conclusie**



Het plaatsgebonden risico wordt nergens overschreden en is geen belemmering voor Westpoort. Het groepsrisico is berekend vanuit de N242 en blijft voor de toekomstige fase 1 + 2 ruim onder de orientatiewaarde. Het bestemmingsplan is daarmee voor het aspect externe veiligheid uitvoerbaar.

## 5.7 Milieuzoneringen

Een goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Sommige activiteiten die planologisch mogelijk worden gemaakt, veroorzaken milieubelasting voor de omgeving. Andere activiteiten moeten juist beschermd worden tegen milieubelastende activiteiten. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen) worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen. Het doel van milieuzonering is om te komen tot een optimale kwaliteit van de leefomgeving. Instrumenten van ruimtelijke ordening en milieu kunnen elkaar daarbij ondersteunen.

Het waar nodig ruimtelijk scheiden van bedrijven en woningen bij nieuwe ontwikkelingen dient twee doelen:

1. het reeds in het ruimtelijk spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar voor woningen (en andere milieugevoelige objecten);
2. het tegelijk daarmee aan de bedrijven voldoende zekerheid bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

De hoofdvraag van milieuzonering is hoe bedrijven en woningen ten opzichte van elkaar worden gesitueerd. Daarbij komen de volgende deelvragen aan de orde:

- welke afstand is aanvaardbaar tussen nieuwe bedrijven en bestaande woningen;
- welke afstand is aanvaardbaar tussen nieuwe woningen en bestaande bedrijven;
- welke bedrijven zijn aanvaardbaar in een gemengd gebied;
- mag een concreet bedrijf zich op een bepaalde locatie vestigen.

Als uitgangspunt voor het bepalen van de aan te houden afstanden gebruikt de gemeente Heerhugowaard de VNG-uitgave "Bedrijven en Milieuzonering" uit 2009. Deze uitgave bevat een lijst, waarin voor een hele reeks van milieubelastende activiteiten (naar SBI-code gerangschikt) richtafstanden zijn gegeven ten opzichte van milieugevoelige functies. De lijst geeft richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een milieubelastende activiteit in een milieucategorie en daarmee ook voor de uiteindelijke (indicatieve) richtafstand. De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de grens van de bestemming die de milieubelastende functie(s) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een milieugevoelige functie die op grond van het bestemmingsplan of een ander planologisch besluit mogelijk is.

Naast de geadviseerde milieuzonering voor bedrijven op basis van de VNG brochure "Bedrijven en milieuzonering", gelden er ook nog afstandscriteria uit specifieke milieuwetgeving. Denk hierbij aan de Wet milieubeheer) of de veiligheidsregelgeving (Bevi/Revi). Via de gehanteerde zonering wordt er voor gezorgd dat het gebruik van een bedrijf niet milieuhinderlijk wordt voor woningen/ andere gevoelige functies en dat andersom woningen bedrijven niet belemmeren in hun gebruiks- c.q. uitbreidingsmogelijkheden.

Het plan maakt een aantal functies mogelijk die hindergevoelig zijn. Dit betreft het ziekenhuis zelf en daaraan gerelateerde functies binnen de bestemming, zoals bijvoorbeeld de helikopterhaven, de cyclotrons maar ook voor aan het ziekenhuis gerelateerde functies zoals medische dienstverlening. Andersom maakt het plan functies mogelijk die hinder voor de omgeving zouden kunnen opleveren. In het navolgende wordt weergegeven hoe hiermee in dit bestemmingsplan is omgegaan.

Op basis van de uitgave Bedrijven en Milieuzonering, versie 2009, van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten moet een richtafstand gewaarborgd worden (zie onderstaande tabel). De in de tabel opgenomen milieucategorieën en richtafstanden zijn een aanwijzing van de grootte van de milieubelasting van een bedrijf en achtereenvolgens de te waarborgen afstand tussen een bedrijf en een hindergevoelige functie. De richtafstanden gelden of ten opzichte van een omgevingstype rustige woonwijk, of tot een omgevingstype gemengd gebied. Een gemengd gebied is bijvoorbeeld een gebied dat direct langs de hoofdinfrastructuur is gelegen. Gelet daarop is het plangebied Westpoort, gelegen tussen N242, de Westtangent en de spoorlijn aan te duiden als een gemengd gebied. Bij omgevingstype gemengd gebied kunnen de richtafstanden die ten opzichte van een rustige woonwijk gelden, zonder dat dit ten koste gaat van woon- en leefklimaat, met één afstandsstap worden verlaagd.

Milieucategorie	Richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk in meters	Richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied in meters
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200
5.1	500	300
5.2	700	500
5.3	1000	700
6	1500	1000

In en om de directe omgeving van het plangebied bevinden zich verschillende woningen. Het gaat daarbij specifiek om de wijk Butterhuizen, waarvan de woonhuizen op zo'n 90 meter van de zuidelijke bouwvlakbegrenzing van het RTIC/RTDB bevinden. Deze woonwijk levert geen hinder op ten opzichte van het ziekenhuis. Dat geldt ook voor de geprojecteerde woonwijk Broekhorn. Ten zuidwesten van het plangebied vigeert het bestemmingsplan 'Beverkoog' van de gemeente Alkmaar. Op grond van dit bestemmingsplan zijn voor de percelen die het meest dicht bij het RTIC komen te liggen (op zo'n 275 meter) bedrijven toegestaan in de categorieën 1 tot en met 4. Op basis van voorgaande tabel geldt voor die bedrijven een richtafstand van 200 m tot het RTIC. Aan die richtafstand wordt ruim voldaan. Tot slot ligt ten oosten van het te realiseren RTIC een bedrijvenpark waarvoor momenteel bestemmingsplan 'Beveland 2010' van de gemeente Heerhugowaard vigerend is. De percelen die direct grenzen aan het onderhavige plangebied grenzen zijn o.a. bestemd voor bedrijven tot max. categorie 2, waarvoor een richtafstand tot het ziekenhuis van 10 m geldt. De afstand van het bouwvlak van bestemmingsplan Westpoort tot de op deze percelen aanwezige bedrijfsgebouwen bedraagt zo'n 50 meter. Ook hier wordt (ruim) aan de richtafstand voldaan.

Daarnaast is het nieuwe RTIC met alle daarbij behorende functies een hindergevoelige functie. Ingevolge de VNG-uitgave geldt er voor een ziekenhuis (SBI-code 8610) een milieucategorie 2 met een richtafstand van 10 meter tot hindergevoelige functies zoals wonen. De meest dichtbijzijnde woonwijk Butterhuizen ligt zoals aangegeven op een meter of 90 van het (bouwvlak)ziekenhuis. Ook wat dat betreft kan er dus (ruim) aan de richtafstanden worden voldaan.

Voor de aspecten akoestiek (zie bijlagen Regionaal Topklinisch Interventie Centrum, 29 april 2013, 20130634-05, en Regionaal Topklinisch Interventie Centrum te Heerhugowaard, Akoestisch Onderzoek fase 2, 20130634-06, 7 mei 2013, beiden door Cauberg Huygen Raadgevende Ingenieurs BV) en luchtkwaliteit (zie bijlage Luchtkwaliteitsonderzoek Regionaal Topklinisch Interventie Centrum, Eindsituatie 2025 inclusief ontwikkelingen, Cauberg Huygen Raadgevende Ingenieurs BV, 8 mei 2013) is nader onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen die de realisatie van de voorziene ontwikkelingen in Westpoort op de omgeving heeft.

Uit de geluidsberekeningen blijkt dat op alle bestaande woningen ten aanzien van het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau voldaan wordt aan de grenswaarde uit het Activiteitenbesluit van 50 dB(A) voor de dagperiode, 45 dB (A) voor de avondperiode en 40 dB (A) voor de nachtperiode. Ook ter hoogte van de voorziene woningbouw die het nabijgelegen bestemmingsplangebied Broekhorn mogelijk maakt kan voldaan worden aan deze grenswaarden. Ten aanzien van het maximaal geluidniveau wordt ruim voldaan aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit. Vanwege het geluid vanwege ambulances met sirene is daarnaast aanvullend onderzoek uitgevoerd ( zie bijlagen Cauberg - Huygen, notitie 20130634-08, RTIC, geluid vanwege ambulance met sirene, inclusief overzichtkaart rijlijnen met sirene). Uit dit onderzoek blijkt dat de geluidbelasting van de woningen rekening houdend met de sirenes van passerende ambulances zonder meer hoog te noemen is. Ondanks dat, acht de gemeente deze hoge geluidbelasting aanvaardbaar, zeker gelet op het maatschappelijke belang van ambulances. Bovendien zijn de volgende redenen aan te geven waarom de geluidhinder aanvaardbaar moet worden geacht:

- in het onderzoek wordt uitgegaan van een worst-case benadering: niet alle ambulances zullen in de nacht gebruik maken van de sirene;
- bovendien hanteert het MCA als protocol dat het gebruik van sirenes wordt beperkt tot alleen het noodzakelijke gebruik ervan en - gelet op het feit dat het verkeer op de ovatonde 's avonds en 's nachts beperkt zal zijn- wordt verwacht dat de overlast in de NAW-uren beperkt zal zijn. Gelet op het verwachte aantal ritten per dag, circa 36 ritten (20 overdag, 8 in de avond en 8 's nachts), en de richtlijnen voor het gebruik van optische en geluidsignalen door ambulances, verwachten wij dat de overlast beperkt zal zijn;
- in de praktijk zal naar alle waarschijnlijkheid de overlast gelijk zijn als in de huidige situatie, aangezien er ook nu reeds sprake is van passerende ambulances op de Westtangent/ N242. In dat opzicht is er geen sprake van een planologische verslechtering;
- het treffen van maatregelen in de vorm van een verdichting van de geluidwal zoals gevraagd met een zelfde hoogte als ter hoogte van het strand van Luna (3,5 m) kost om en nabij de 150.000- 200.000 euro. Bovendien blijkt uit de verrichte onderzoeken dat zelfs met het realiseren van schermen met deze hoogte de akoestische overlast door passerende ambulances met sirenes niet kan wegnemen.

Voor luchtkwaliteit blijkt dat in de (eind)situatie in 2025 in geen enkel rekenpunt binnen het onderzoeksgebied sprake is van een overschrijding van de grenswaarden voor fijnstof of NO<sub>2</sub> uit de Wet luchtkwaliteit én de berekende waarden lager liggen dan de grenswaarden.

Daarbij kent het RTIC twee specifieke functies die in dat kader nader moeten worden beschouwd. Het gaat om de helihaven en de cyclotrons/radiotherapie. Beide functies hebben overigens in het bestemmingsplan vanwege hun specifieke karakter een maatbestemming gekregen.

#### *Helihaven*

Voor een helikopterlandplaats (SBI code 5223) geldt ingevolge de VNG-lijst een milieucategorie 5.1 met een richtafstand van 300 meter tot hindergevoelige functies. Voor de te realiseren woningen in Broekhorn kan er ruim aan deze afstand worden voldaan, maar vanuit Butterhuizen is de afstand tot het maatgevende (meest dichtbij gelegen) huis 250 meter. Er kan niet aan de richtafstand worden voldaan. Desondanks kan er in het onderhavige geval gemotiveerd worden afgeweken van de richtafstand. Bepalend voor de indeling in milieucategorie voor helikopterlandplaats is het omgevingsaspect geluid. Wat dat betreft is voor de betreffende helihaven is onderzocht

of deze onder een luchthavenbesluit of een luchthavenregeling valt en zijn de akoestische gevolgen nader in beeld gebracht.

Provincies zijn verplicht om een luchthavenbesluit of luchthavenregeling op te stellen voor regionale luchthavens (zie bijlage 'Geluid vanwege helihaven Medisch Centrum Alkmaar, rapportnummer DA 2795-1-RA-003, Peutz, 1 mei 2013). Provincies moeten een luchthavenbesluit opstellen als de geluidsnormen of veiligheidsrisico's van de luchthaven buiten het grondgebied bepaalde grenzen overschrijden. Meer informatie over deze grenzen is te vinden in de RBML (Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens). Een luchthavenbesluit is verplicht voor grotere luchthavens. Voor andere luchthavens - zoals ook voor de onderhavige helihaven - is een luchthavenregeling verplicht, die door Provinciale Staten van Noord- Holland vastgesteld dient te worden. Voor toepassing van een luchthavenregeling (voor het aspect geluid) dient de 56 dB(A)  $L_{den}$ -contour binnen het gedefinieerde luchthavengebied te liggen.

Uit het onderzoek blijkt het volgende.

Het maximale totaal aantal vluchten per jaar zal niet meer dan 80 bedragen.

Het gaat om:

- ca. 40 vluchten per jaar van/naar het RTIC i.p.v. VUmc;
- ca. 22 vluchten per jaar van/naar het RTIC i.p.v. andere ziekenhuizen (Kon. Mar. gerelateerd);
- locatie helispot:  $x = 115.481$ ,  $y = 519.190$ ,  $z = 3$  c. q. 3 meter boven lokaal maaiveld;
- helikoptertypen: 65% categorie 15 (lifeline heli, EC135), 35% categorie 12 (search and rescue heli, AB412);
- 160 bewegingen per jaar: 80 starts en 80 landingen;
- wee vliegassen: noord (353 graden) en zuid (173 graden);
- spreiding  $\pm 20$  graden (40 graden sector);
- verdeling over vliegassen: 70% noord en 30% zuid;
- verdeling over etmaal: 60% overdag (07:00-19:00 uur), 20% 's avonds (19.00-23:00 uur, 5 dB(A) straf) en 20% 's nachts (23:00-07:00 uur, 10 dB(A) straf);
- default  $L_{den}$ -tool hoogteprofielen 015/0000 (starts, 6,3 graden klimhoek, 5,7 m/s), 015/1700 (landingen, 6 graden dalhoek, 7 m/s), 012/0003 (starts, 4,1 graden klimhoek, 38 m/s) en 012/1700 (landingen, 7,1 graden dalhoek, 11,2 m/s).

Op basis van het verrichte onderzoek blijkt dat binnen de contour van 56 dB(A)  $L_{den}$ , voor zover behorend tot het luchthavengebied zijn geen woningen of delen van geluidgevoelige gebouwen gelegen of geprojecteerd. Op basis hiervan kan worden geredeneerd dat afwijken van de richtafstand in dit geval geen beperking met zich brengt in het woon- en leefklimaat van de meest nabijgelegen woonwijken Butterhuizen en Broekhorn. Voor de volledigheid is als bijlage een kaart opgenomen van de aan- en afvliegroutes van de helihaven (bijlage helihaven, optie K, aan- en afvliegroute).

Tevens is voor de helihaven het aspect externe veiligheid onderzocht (zie bijlage, Externe veiligheidsberekening helihaven AMC te Alkmaar, Rapportnummer: DA 2795, Peutz, 11 september 2012). Ook ten aanzien van dit aspect blijkt dat er kan worden volstaan met een luchtvaartregeling.

### *Cyclotrons en radiotherapie*

Bij radiotherapie (bestraling van patiënten) met lineaire versnellers (soort van röntgenapparaat maar dan met veel hogere energie dan röntgenapparaat voor diagnostiek) en de cyclotrons (een vorm van versneller die gebruikt wordt voor de productie van radioactieve isotopen ten behoeve van diagnostiek bij patiënten gaat het om apparatuur die vergunningsplichtig is op basis van de Kernenergiewet en het Besluit Stralingsbescherming.

In het geval van het MCA gaat het om het gebruik van kortlevende isotopen als Fluor-18, Zuurstof-15, Stikstof-13 en Koolstof-11. Daarbij is in geen geval sprake van (kern)splijting o. zoals bij kerncentrales en kernreactoren. Ook is er geen sprake van splijt- en/of kweekstoffen, verrijking van splijtstoffen, opwerking, behandeling van bestraalde splijtstoffen en/of afval etc. Het gaat om 'normale' ziekenhuisvoorzieningen die het bestemmingsplan planologisch mogelijk maakt, maar waarvoor een separate vergunning op basis van de Kernenergiewet dient te worden afgegeven. In dat vergunningenspoor worden maatregelen getroffen die er voor zorgen dat er ten aanzien van het aspect straling geen enkel gevaar aanwezig is.

## 5.8 Waterparagraaf

### **Algemeen**

Op grond van artikel 3.1.6, lid b van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Dit is de zogenaamde waterparagraaf.

Deze waterparagraaf moet inzicht geven in de wijze waarop het waterbeleid is vertaald naar de verbeelding en de regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. Daarbij wordt aandacht besteed aan de volgende onderdelen:

1. ruimtelijk relevant waterbeleid;
2. de taken van de waterbeherende instantie;
3. het overleg met de waterbeherende instantie;
4. het huidige watersysteem;
5. het toekomstige watersysteem.

De waterparagraaf geeft ook een weergave van de watertoets. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets heeft betrekking op alle waterhuishoudkundige aspecten, zoals veiligheid, wateroverlast, riolering, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur. Hieronder wordt eerst de toepasselijke regelgeving beschreven. Naast de Europese en nationale wetgeving worden ook de toepasselijke (beleids)regels van de bevoegde lagere organen genoemd.

## **Toetsingskader**

### **Kaderrichtlijn Water**

Op grond van de Kaderrichtlijn Water (KRW) moeten lidstaten ervoor zorgen dat uiterlijk in het jaar 2015 een 'goede toestand' van de Europese wateren wordt bereikt. Om aan deze verplichting te voldoen stellen waterbeheerders op alle niveaus plannen voor waterbeheer in de zin van de Wet op de waterhuishouding op en nemen – indien noodzakelijk – maatregelen om de goede chemische en ecologische toestand te bereiken. De Europese Kaderrichtlijn Water is sinds december 2000 van kracht en is gericht op het realiseren van duurzaam waterbeheer. De volgende doelstellingen zijn geformuleerd:

- oppervlaktewater; bereiken van ecologisch goede toestand voor grotere wateren en bereiken van chemisch goede toestand voor alle wateren;
- grondwater; beschermen, verbeteren en herstellen van grondwater, streven naar evenwicht in onttrekking en aanvulling en reduceren van de grondwaterverontreiniging;
- beschermde gebieden; deze moeten voldoen aan de strengste normen die hiervoor zijn opgesteld (Europese dan wel nationale);
- harmonisatie Europese waterwetgeving in twee stappen, 2007 en 2013;
- duurzaamheidscriteria; zorgvuldige afweging van belangen door middel van een economische analyse.

De kaderrichtlijn schrijft voor dat de doelstellingen met maatregelen op stroomgebiedniveau moeten worden gerealiseerd. De stroomgebieden in Nederland zijn Eems, Rijn, Maas en Schelde. De eerste maatregelenprogramma's moeten in 2009 klaar te zijn en in 2015 zijn geïmplementeerd in ondermeer bestemmingsplannen. Daarna zijn er nog twee keer 6-jarige actualisaties voorzien.

Naar aanleiding van de decembernota 2006 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) in februari 2007 in een brief aan gemeenten, provincies en waterschappen aandacht gevraagd voor een geïntegreerde aanpak van het (regionale) waterbeheer. Maatregelen op de deelterreinen Kaderrichtlijn water, Waterbeheer 21-ste eeuw (wateroverlast) en de Stedelijke wateropgave (waaronder adequate riolering) moeten meer in samenhang met elkaar worden gezien.

### **Nationaal Waterplan**

Op 22 december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit komt in de plaats van de Vierde Nota Waterhuishouding.

De hoofddoelstelling voor waterbeheer in Nederland is vastgelegd in het NWP "Nederland, een veilige en leefbare delta, nu en in de toekomst". Het beleid in dit plan is gericht op:

- a. een goede bescherming tegen overstroming;
- b. het zoveel mogelijk voorkomen van wateroverlast en droogte;
- c. het bereiken van een goede waterkwaliteit;
- d. het veiligstellen van strategische watervoorraden.

Dit eerste Nationaal Waterplan is tevens een structuurvisie op basis van de Waterwet en de Wet ruimtelijke ordening en is opgesteld voor de planperiode 2009-2015. Sinds de vaststelling van de Vierde Nota Waterhuishouding vindt er een kentering plaats van de rol van het waterbeheer in de ruimtelijke ordening. De gevolgen van de klimaatverandering nemen een steeds prominentere rol in bij het concretiseren van de uitgangspunten. In 1999 werd in de beleidsstukken aandacht gevraagd voor het "ordenend karakter" van water bij de ruimtelijke inrichting. In het beleidsprogramma van het kabinet Balkenende IV staat dat het klimaatbestendig maken van Nederland één van de grootste ruimtelijke opgaven en de grootste opgave voor het waterbeheer voor de komende eeuw is. In de Nationale Adaptatiestrategie (2007) staat dat voor aanpassing van de klimaatverandering een structurele verandering in denken en handelen vereist is. De overheden moeten zich toekomstgericht opstellen. Grootschalige ruimtelijke investeringen vereisen een afweging op basis van een eventueel snellere en ongunstiger verloop van de klimaatverandering dan in de huidige scenario's is voorzien. Dit vanwege het onomkeerbare karakter en de hoge kosten van aanpassing achteraf. Ook kan het nodig zijn hiervoor langer dan 100 jaar vooruit te kijken. Daarentegen zijn ruimtelijke maatregelen vaak erg geschikt om bedreigingen van klimaatverandering duurzaam en effectief het hoofd te bieden en om kansen te benutten. In de Nationale Adaptatiestrategie (2007) zijn zowel inhoudelijke als procedurele en organisatorische aandachtspunten geformuleerd die bij ruimtelijke planvorming moeten worden betrokken:

#### *Inhoudelijke aandachtspunten:*

- Stroomgebiedbenadering (Elke stad ligt in één of meer stroomgebieden met specifieke functie en karakterisering. Maatregelen moeten daarom in de context van dit stroomgebied worden gezien.);

- Systeembenadering (Het verlagen van een oppervlaktepeil ter ontwatering heeft implicaties voor grondwater en kan resulteren in verdroging elders. Hetzelfde geldt voor intensieve grondwateronttrekkingen, die kunnen leiden tot (lokale) verdroging. Omgekeerd kan het verhogen van het oppervlaktewaterpeil tot wateroverlast leiden.);
- Stadswater vormt een schakel in het groenblauwe netwerk van ecologische verbindingselementen tussen stad en ommeland (Oevers natuurvriendelijk inrichten en kunstwerken voorzien van fauna passages.);
- Sluiten van de waterkringloop door herstellen van natuurlijke cycli (Meegaan met de natuur door her-meanderende beken en infiltrerend regenwater.);
- Volledig benutten van de mogelijkheden tot multifunctionaliteit van water (Bijvoorbeeld berging, doorvoer/afvoer combineren met ecologische kwaliteit, recreatie en natuur.);
- Veiligheid bezien in het licht van klimaatverandering (Risico van gevolgen van overstromingen, stormen en verdroging);
- Voorkomen van wateroverlast ten gevolge van hevige regenbuien en omgaan met watertekort/zoetwaterverdeling;
- Robuuste ruimtelijke inrichting, waarbij rekening wordt gehouden met de gevolgen van klimaatverandering; Omgaan met de onzekerheden in de mate en het tempo waarin het klimaat verandert;
- Rekening houden met de trits vasthouden, bergen en afvoeren;
- Afspraken volgens Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW-actueel, 25 juni 2008).

*Procedurele en organisatorische aandachtspunten:*

- het beter informeren en betrekken van burgers ten aanzien van de waterproblematiek, inclusief het bieden van de mogelijkheid om actief deel te nemen;
- anticiperen op korte en lange termijn op ontwikkelingen in het waterbeheer door verbetering van het functioneren van de watertoets;
- zorgen dat de ruimtelijke aanpassing aan de gevolgen van klimaatverandering hoog op de bestuurlijke agenda staat;
- intensieve samenwerking tussen Rijk, gemeenten, waterschappen en provincies.

In het waterbeleid bestaat een directe koppeling tussen het beleid van verschillende overheden. Het rijksbeleid ten aanzien van bijvoorbeeld waterbeheer vormt het kader voor provinciaal beleid (provinciaal omgevingsplan, provinciaal milieuplan en provinciaal waterhuishoudingsplan), beleid op stroomgebiedniveau (waterbeheerplan) en gemeentebestuur (structuurvisie, bestemmingsplan, waterplan, rioleringsplan). Van al deze plannen is alleen het bestemmingsplan rechtstreeks juridisch bindend.

### **Regionaal Waterplan**

Het Regionale Waterplan legt de hoofdlijnen vast van het in de provincie te voeren waterbeleid (regionale oppervlaktewateren en het grondwater) en de daartoe behorende aspecten van het provinciale ruimtelijke beleid.

Op provinciaal niveau worden Regionale Waterplannen vastgesteld door Provinciale Staten. De Waterwet spreekt over 'Regionaal Waterplan' ter vervanging van de term 'provinciaal waterhuishoudingsplan' (art. 7 Wet op de waterhuishouding) om beter aan te sluiten bij de stroomgebiedgedachte van de KRW. Hierdoor komt tot uitdrukking dat een Regionaal Waterplan zich niet hoeft te beperken tot het grondgebied van één provincie, of dat er meerdere Regionale Waterplannen geldend kunnen zijn binnen één provincie. Wel dienen Provinciale Staten er voor te zorgen dat de Regionale Waterplannen tezamen betrekking hebben op het totale grondgebied van alle provincies (Artikel.4.4, 3e lid Waterwet).

De plancyclus bedraagt zes jaar en de plannen en het daarbij behorende maatregelenprogramma zijn op 22 december 2009 voor het eerst vastgesteld. De opgenomen maatregelen om te voldoen aan de KRW dienen uiterlijk drie jaar na vaststelling van de plannen operationeel te zijn. In de Regionale Waterplannen worden waterlichamen aangewezen met een status als kunstmatig of sterk veranderd, conform artikel 4, 3e lid, van de Kaderrichtlijn water, dan wel als natuurlijk (oppervlakte)waterlichaam.

Het regionale waterplan legt de hoofdlijnen vast van het in de provincie te voeren waterbeleid (regionale oppervlaktewateren en het grondwater) en de daartoe behorende aspecten van het provinciale ruimtelijke beleid. Wat de hoofdlijnen zijn staat omschreven in het 2e lid van artikel 4.4 Waterwet. Provincies leggen de 'strategische doelen', het beleidskader, vast en in de waterbeheerplannen van de waterschappen worden de condities voor uitvoering daarvan opgenomen. Het Regionale Waterplan is voor de ruimtelijke aspecten tevens structuurvisie als bedoeld in artikel 2.2 van de Wet ruimtelijke ordening (artikel 4.4, 1e lid Waterwet). Hiermee wordt, net als bij het Nationaal Waterplan, invulling gegeven aan de gewenste betere samenhang tussen water en ruimtelijke ordening en kan, ook op provinciaal niveau, het Wro-instrumentarium ingezet worden voor het realiseren van doelen die opgenomen zijn in het Regionale Waterplan.

Naast het strategisch beleid heeft het Regionale Waterplan ook deels een operationeel karakter. Provincies zijn bevoegd voor grondwateronttrekkingen voor de openbare drinkwatervoorziening, bodemenergiesystemen en industriële onttrekkingen > 150.000 m<sup>3</sup>/jaar en het Regionale Waterplan geeft aan hoe invulling gegeven wordt aan deze bevoegdheid, kortom, welk (operationeel) beheer daarvoor gevoerd wordt. Het regionale waterplan vormt het kader voor de waterbeheerplannen van de waterschappen.

De voorbereidingsprocedure van het Regionaal Waterplan is opgenomen in een provinciale waterverordening. Hierin staan eisen met betrekking tot de voorbereiding, vormgeving en inrichting van het regionale waterplan. Het gaat daarbij om regels over de voorbereiding samen met de andere waterbeheerders en gemeentebesturen, de raadpleging van andere bestuursorganen, Onze Minister en buitenlandse autoriteiten en de inspraak over het regionale waterplan. De regionale waterplannen vormen, samen met het Nationaal Waterplan en de beheerplannen, het planstelsel.

### Projectgebied Westpoort

#### Oppervlaktewater;

- **waterkwantiteit:** In de huidige situatie beslaat het watersysteem een totaaloppervlak van 0,76 ha (0,27 ha binnen het plangebied en 0,49 ha in de randsloot). In de nieuwe situatie zal het totale wateroppervlak 0,89 ha bedragen. Het totaalwateroppervlak van 0,40 ha wordt gedempt (0,26 ha binnen het plangebied en 0,14 ha van de delen van de watergangen in de rand). In de definitieve situatie bedraagt de totaal toegenomen verharde oppervlakte 4,57 ha. De bestaande ringsloot, die langs de noordoost-, zuidoost- en zuidwestrand van het plangebied loopt, wordt gehandhaafd en, waar mogelijk, verbreed. Ten noordwesten van het plangebied wordt deze sloot in verbinding gebracht met de spoorloot. Alle bestaande sloten binnen de kavelgrens worden gedempt. Ter compensatie voor het dempen van de bestaande sloten en de toename van het verhardoppervlak wordt, op basis van een "waterbank"- principe, beroep gedaan op overschot aan waterbergingscapaciteit in hetzelfde peilvak 3,90 -NAP (Stad van de Zon – plandeel 3) en, als het noodzakelijk blijkt, in het naastliggende peilvak 3,70 -NAP (Broekhorn);
- **waterkwaliteit:** Voor een goede waterkwaliteit wordt gezorgd dat de ringsloot doorstroombaar wordt. Het creëren van circulatiemogelijkheid vergroot het zelfreinigende vermogen van het water (biologische zuivering). Er zijn geen aanwijzingen dat de in het gebied aanwezige kwel de kwaliteit van het oppervlaktewater negatief beïnvloedt. De waterbeheerder stelt zich als doel de waterkwaliteit te verbeteren dan wel minimaal de bestaande waterkwaliteit te behouden. Ruimtelijke ontwikkeling mag in ieder geval niet leiden tot een verslechtering van de huidige waterkwaliteit.
- **inrichting oevers:** Voor de inrichting van de oevers is er ruwweg keuze uit twee typen: beschoeide of natuurvriendelijke oevers. De voorkeur gaat uit naar natuurvriendelijke oevers, waarbij te denken valt aan een oever met een flauw talud of, bij gebrek aan ruimte, aan een oever voorzien van een berm.
- **beheer en onderhoud:** Het onderhoud vindt plaats vanaf het water. Dit houdt in dat de bruggen en duikers doorvaarbaar moeten zijn. Er moeten locaties worden ingericht voor het te water laten van een maaiboot en bij het dimensioneren van de ringsloot moet rekening worden gehouden met de minimaal benodigde afmeting van de sloot om varend onderhoud mogelijk te maken;
- Bij de ruimtelijke ontwikkeling zal rekening worden gehouden met de vrijwaringzone langs bestaande waterkering (waterstaatswerk). Dit betreft de dijk tussen de polder Heerhugowaard en de Langedijkervaart, wat een deel van de dijk langs het kanaal Omval – Kolhorn uitmaakt. Voor zover bekend voldoet deze dijk aan de vigerende veiligheidsnormen en verkeert in een goede onderhoudstoestand. De ontwikkeling zal op een veilige afstand van deze waterkering plaatsvinden (die buiten het onderhavige bestemmingsplangebied is gelegen).

#### Rioolwater:

- Ten behoeve van de ontwikkeling Westpoort wordt een gescheiden rioolstelsel aangelegd;
- **Hemelwater:** Het hemelwater dat van de verharde oppervlaktes afstroomt wordt op het oppervlaktewater (randsloot) geloosd. Deze lozing vindt plaats via een voorziening die voor vertraagde afvoer en/ of zuiverende werking zorgt. Hierdoor wordt het wateroppervlak dat nodig is als compensatie voor de toegenomen verharding kleiner en wordt er geen regenwater naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie afgevoerd;
- **Vuilwater:** De vuilwaterafvoer wordt via een rioolgemaal aangesloten op het afvoersysteem naar het hoofdrioolgemaal Beveland. De persleidingen waarop deze aansluiting kan worden gerealiseerd lopen langs de zuidoost- en noordostrand van het plangebied;
- **Pharmafilter:** Er wordt gebruik gemaakt van een geavanceerd, integraal concept voor de verzorging, afvalverwerking en afvalwaterzuivering (Pharmafilter). Dit zuiveringsconcept zorgt onder meer dat ziektekiemen en medicijnresten niet in het rioolstelsel terechtkomen, alsook dat de afvalwaterafvoer naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie wordt geminimaliseerd. Het gaat hier om decentrale afvalwaterzuivering waarvan de kwaliteit van het effluent aan de kwaliteitseisen voor zwembadwater voldoet. Het effluent kan daardoor op het oppervlaktewater worden geloosd en/ of binnen de instelling worden hergebruikt. De aansluiting op het rioolwaterafvoersysteem wordt dan gezien als een noodvoorziening voor het geval dat het rendement van het Pharmafilter door een storing of een calamiteit afneemt.

#### Grondwater:

##### *Algemeen*

Uitgaande van voldoende drooglegging en voldoende ontwateringsdiepte wordt bij het bouwrijpmaken een gesloten grondbalans nagestreefd. De drooglegging in het gebied varieert van circa 0,9 m in het westelijke deel van plangebied tot circa 1,4 m in het oostelijke deel. Deze drooglegging is voldoende om ontwateringsmiddelen onder vrijval te kunnen aanleggen. De stromingsrichting van het freatische grondwater is niet eenduidig te bepalen. Door aanwezigheid van veel oppervlaktewater in de directe omgeving zal per seizoen en per locatie het grondwatervolume kunnen variëren. De stroming van het grondwater is afhankelijk van het polderpeil in de polder Schermer. De stromingsrichting van het diepere grondwater vanaf circa 20 meter onder maaiveld is globaal zuidwestelijk. Het water is op deze diepte brak. Door het verschil in peilniveau van de boezem (NAP -0,5 m) en de

polder (tot NAP -3,9 m) treedt dijkse kwel op. Het plangebied bevindt zich noch in een bodembeschermings- noch in een grondwaterbeschermingsgebied.

#### *Grondwaterverontreiniging*

In het oostelijk deel van het plangebied is een voormalige stortplaats aanwezig. Op het perceel is een geval van ernstige bodemverontreiniging geconstateerd. De verontreiniging, bestaande uit uiteenlopende verontreinigingen in zowel grond als grondwater, is het gevolg van het storten van onder andere afval, puin en baggerspecie in het verleden. In het stortlichaam is een drietal spots met sterk verontreinigd grondwater aangetroffen. De aangetoonde verontreinigingen in het grondwater in de stortplaats zijn niet verspreid tot buiten of onder de stort. Het is echter niet uit te sluiten dat elders in het stortlichaam, naast de bekende grondwaterverontreinigingen, nog andere spots aanwezig zijn (mobiele spots in grondwater en/of asbestnesten in de grond).

De verontreinigingen in de stort vormen bij het huidig gebruik (weiland) geen onaanvaardbare risico's voor de mens, het ecosysteem en/of verspreiding. Bij de toekomstige ontwikkeling kunnen de sterke grondwaterverontreinigingen in de stort onaanvaardbare humane risico's veroorzaken indien ter plaatse van de mobiele spots bebouwing wordt gerealiseerd. Indien de locatie onbebouwd blijft, waarbij een deklaag aanwezig is op de stort, worden er geen onaanvaardbare risico's verwacht bij het toekomstig gebruik (groen en/of infrastructuur).

In verband met de toekomstige ontwikkeling van het gebied is het noodzakelijk dat de aangetroffen verontreiniging wordt gesaneerd. Bij de sanering zal onder andere worden gezorgd dat de grondwaterverontreiniging stabiel blijft (geen verspreiding). Zie verder paragraaf 5.9 ten aanzien van de verontreiniging.

#### *Warmte- Koude Opslag (WKO)*

Voor het RTIC wordt WKO toegepast. Het gaat daarbij om het toepassen van een open WKO-systeem, waarbij energie wordt gewonnen uit de warmte die in de bodem en het grondwater aanwezig is, al dan niet in combinatie met riothermie (het terugwinnen en hergebruiken van energie uit de warmte van het rioolwater).

#### **Watertoets**

De watertoets is een proces waarbij vroegtijdig, wederzijdse belangen tussen initiatiefnemer en waterbeheerder op het gebied van waterhuishouding worden afgewogen. Het resultaat hiervoor wordt als waterparagraaf opgenomen in het bestemmingsplan. Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft in diverse projectgroepen inhoudelijk haar reactie op de plannen voor Westpoort gegeven. In het kader van het overleg ex. 3.1.1 Bro is met het Hoogheemraadschap afgesproken het daaruitvoertvloeiende samenvattende advies als bijlage (zie bijlage Reactie HHNK notitie afvalwater RTIC, registratie 13.28053) bij het bestemmingsplan op te nemen.

#### **Conclusie**

Concreet voor voorliggend bestemmingsplan is van belang dat er ten behoeve van de realisatie van Westpoort voldoende waterbergende capaciteit wordt gerealiseerd en deze ruim wordt gecompenseerd. Toepassing van Pharmafilter zal leiden tot een kwaliteitsverbetering van het aanwezige grondwater/ rioolwater. De nadere gedetailleerde uitvoering van het aspect water wordt in het vervoltraject met het Hoogheemraadschap afgestemd.

## 5.9 Bodemparagraaf

### Algemeen

Op grond van artikel 3 lid 1 van de Ontgrondingenwet is het in beginsel verboden om zonder vergunning te ontgronden of als eigenaar/gebruiker van een onroerende zaak toe te laten dat ontgroning op die zaak plaatsvindt zonder vergunning. De bevoegdheid tot het verlenen van een vergunning berust blijkens artikel 8 lid 2 Ontgrondingenwet bij Provinciale Staten van de provincie waarin de betrokken onroerende zaak is gelegen.

#### *Provinciale verordening met betrekking tot ontgroning*

De regelgeving van de provincie op het gebied van ontgroning is opgenomen in een provinciale verordening van 11 mei 1998. Op grond van deze verordening is geen vergunning vereist voor het aanleggen of wijzigen van watergangen, waterpartijen etc., indien de hoeveelheid af te voeren oppervlaktedelfstoffen (grond) minder is dan 10.000 m<sup>3</sup>.

#### *Resultaten onderzoeken*

Tijdens het verkennend bodemonderzoek (zie bijlage ' Verkennend bodemonderzoek Westpoort te Heerhugowaard' Grondslag B.V., projectnummer 16573, 7 juli 2000) zijn diverse verontreinigingen aangetoond. De locatie was opgesplitst in een vijf deellocaties namelijk:

- A. Dammen
- B. Gedempte sloten
- C. Puinpad aan zuidzijde
- D. Weiland (onverdacht)
- E. Voormalig baggerdepot (en boerenerf).

Uit het verkennend bodemonderzoek kwamen de volgende verontreinigingen aan het licht:

Asbesthoudende puinlaag in dam D09 (deellocatie A);

- Sterke verhoging aan nikkel en een matige verhoging aan minerale olie in de grond ter plaatse van een slootdemping (SL12, deellocatie B);

- Sterke verhogingen aan PAK in grond ter plaatse van het puinpad (SL05 en SL07, deellocatie C);
- Matige verhoging aan minerale olie in het grondwater van peilbuis 6 (deellocatie D).

In het najaar van 2010 is nader bodemonderzoek (zie bijlage 'Nader bodemonderzoek Westpoort te Heerhugowaard, Grondslag B.V., 24 augustus 2010). De verontreinigingssituatie ter plaatse van de locatie Westpoort te Heerhugowaard is nader vastgesteld. De sterke nikkel- en matige minerale olie verontreiniging die tijdens het verkennend onderzoek is aangetoond in de slootdemping bij sleuf SL12, is niet bevestigd. Direct naast sleuf SL12 is een nieuwe sleuf SL12A gegraven. In deze nieuwe sleuf is alleen een lichte verhoging aan nikkel aangetoond. In drie verderop gegraven sleuven in de slootdemping is hooguit een lichte verhoging aan minerale olie gemeten. In de demping zijn matige bijmengingen aan plastic, puin en beton aangetroffen.

De omvang van de matige tot sterke verontreiniging is zeer gering, vermoedelijk één tot enkele kuubs. Het betreft geen geval van ernstige bodemverontreiniging. Er zijn geen risico's voor de mens, het milieu en/of verspreiding. De onderzoeksresultaten vormen volgens het onderzoek geen aanleiding tot het nemen van sanerende maatregelen bij een bestemmingswijziging.

De hergebruiksmogelijkheden van de grond in het puinpad langs de Westtangent zijn nader bepaald. De grondfractie van het pad is van zes sleuven separaat geanalyseerd. In alle gevallen is de grondfractie beoordeeld als niet toepasbaar in het kader van het Besluit bodemkwaliteit. Wanneer het pad wordt ontgraven en gezeefd, zal de grondfractie derhalve afgevoerd moeten worden naar een erkende verwerker.

De omvang van het puinpad wordt geraamd op circa 1200 m<sup>3</sup>. Het pad bestaat merendeels uit puin en beton en voor een deel uit kleiige grond. Er is asbest aangetroffen in een gehalte kleiner dan de hergebruiksnorm. Het betreft geen geval van verontreiniging waardoor de Wet bodembescherming niet van toepassing is.

De olieverontreiniging ter plaatse van peilbuis 6 is aanvullend onderzocht. Na herbemonstering is de verhoogde olieconcentratie niet meer aangetoond. Ook bij de boringen is geen olie waargenomen. Aangezien er tevens geen bron voor een olieverontreiniging bekend is, wordt er geconcludeerd dat er geen sprake is van een verontreiniging. Het is onbekend waardoor de verhoogde olieconcentratie tijdens het verkennend bodemonderzoek is gemeten. Naast het opruimen van het hier boven beschreven puinpad langs de Westtangent, wordt tevens geadviseerd om de volgende deellocaties op te ruimen/te saneren:

- de puindam D07;
- de asbesthoudende puindam D09;
- de dammen D10 en D11 met betonblokken aan het maaiveld;
- het puinpad ten zuiden van het voormalige baggerdepot.

Voor nadere informatie omtrent deze locaties wordt verwezen naar het rapport van het verkennend onderzoek en de rapporten die in het verleden zijn opgesteld. Aanbevolen wordt een plan van aanpak op te stellen en een V&G planontwerpfase. Een procedure richting provincie Noord-Holland, conform de Wet bodembescherming, is niet nodig aangezien er geen sprake is van een *bodemverontreiniging*.

In 2012 is een actualisatie van het bodemonderzoek voor de voormalige stortplaats uitgevoerd (zie bijlage 'Actualisatie bodemonderzoek voormalige stortplaats Westtangent plangebied Westpoort te Heerhugowaard', project 16573, Grondslag B.V., 13 januari 2012). De geschiedenis van de verontreiniging op het terrein begint in 1934. Het gehele toenmalige weiland is op een smalle strook aan de randen na, tot circa 5,0 m-mv ontgraven voor zandwinning. De ontgravingsput heeft enige jaren open gelegen tot in ieder geval 1939. In dat jaar is het kanaal Alkmaar – Schagen uitgebaggerd, waarbij het vrijkomende zand en slib op het terrein aan de Westtangent is gebracht. Het slib is enige tijd na het storten op het zuidelijke deel weer opgebaggerd en als afdeklaag of bodemverbeterlaag over het gestorte materiaal aangebracht. In de periode 1966 tot 1971 is de ontgravingsput verder volgestort met puin, bouwafval (o.a. afkomstig van de sloop van een gedeelte van het Centraal Ziekenhuis Alkmaar) en hout, afkomstig van de ABC-Bakkencentrale. Hoewel volgens het notariële contract alleen puin gestort mocht worden is ook andersoortig materiaal van onbekende aard en oorsprong gestort. Regelmatig vond op het terrein ook verbranding plaats van het gestorte materiaal. Na 1971 is op het aangevoerde puin en stortmateriaal een deklaag aangebracht van het reeds eerder aangevoerde baggermateriaal. Voor het aanbrengen van deze afdeklaag is tevens gebruik gemaakt van een hoeveelheid van elders aangevoerde grond. Het terrein is hierna in gebruik genomen als weiland.

Met de huidige gegevens omtrent de verontreinigingssituatie en de nieuwe terreininrichting zijn door Grondslag B.V. diverse saneringsvarianten uitgewerkt.

#### Variante 1: afdekken stort (functionele sanering)

Bij deze variante wordt het toekomstig ziekenhuis buiten de contour van de stort gebouwd, en wordt ter plaatse van de stortlocatie parkeerplaats, groen en infrastructuur gerealiseerd. Omdat is aangetoond dat de verontreiniging niet leidt tot een onaanvaardbaar risico is het niet noodzakelijk de mobiele spots te verwijderen. In het kader van risicobeheer kan sanering van de mobiele verontreinigingen wenselijk zijn. Er zijn twee subvarianten denkbaar: *variante 1A*: afdekken zonder ontgraven mobiele spots en *variante 1B*: afdekken met ontgraven mobiele spots.

#### Variante 2: bebouwing zonder kelder

Bij deze variante wordt de bovenste 1,5 meter van het perceel van de stort in het geheel geschikt gemaakt voor de realisatie van bebouwing. Hierbij wordt gerekend met 1 meter voor de functiegeschikte grond onder de bebouwing en een 0,5 meter extra ten behoeve van werkruimte (fundatie, kruipruimte met schone grond). Dit resulteert in een voor de functie geschikte bouwlaag van 1,5 meter op de stort. De mobiele spots worden in het geheel verwijderd. Dieper dan 1,5 meter minus toekomstig peil worden deze ontgravingen opgevuld met ander stortmateriaal (niet mobiel verontreinigd)



### Variante 3: bebouwing met kelder

Bij deze variant wordt uitgegaan van de aanleg van een enkellaags kelder onder de gehele bebouwing. Er wordt gerekend met een keldervloer op 3 m- mv en een 0,5 m extra ten behoeve van werkruimte. Dit resulteert in een bouwdiepte van 3,5 m-mv. De mobiele spots worden in het geheel verwijderd. Buiten de bouwlocatie worden deze ontgravingen dieper dan 0,5 meter minus toekomstig peil opgevuld met ander stortmateriaal (niet mobiel verontreinigd).

### *Conclusie*

Hoewel momenteel is nog geen keuze gemaakt welke saneringsvariant toegepast zal worden, is het bestemmingsplan blijkt uit de verrichte onderzoeken dat er geen dusdanige verontreinigingen in de bodem aanwezig zijn dat deze aan uitvoering van het bestemmingsplan in de weg zouden staan. Geconcludeerd kan worden dat de bodemgesteldheid geen belemmering vormt voor vaststelling en uitvoering van het bestemmingsplan.

## 5.10 Natuurwaarden en landschap

In deze paragraaf wordt het kader weergegeven van het beschermingskader voor flora- en fauna. Daarbij zijn wettelijke regelingen van belang die voortvloeien uit Europees Gemeenschapsrecht, zoals de Vogel- en Habitatrichtlijn, alsmede de bescherming van waardevolle gebieden op basis van beleid, zoals de Nota Ruimte en het provinciale ecologische beleid (EHS),

### **Vogel- en Habitatrichtlijn en Natuurbeschermingswet**

De Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden worden in Nederland gecombineerd als Natura 2000-gebieden aangewezen. De Natuurbeschermingswet 1998 regelt de bescherming van gebieden, sinds 1 oktober 2005 zijn hier ook de bepalingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijn geïmplementeerd. De aanwijzing van Natura 2000-gebieden is in 2007 begonnen en in 2008 afgerond. De aanwijzing legt de precieze begrenzing van een gebied, voor welke soorten en/of habitattypen het is aangewezen en welke doelstellingen er voor deze soorten en/of habitattypen gelden, vast. Binnen de grenzen van dit bestemmingsplan liggen geen als Natura 2000-gebieden aangewezen gebieden, noch grenst het bestemmingsplan aan zulke gebieden.

### **Flora - en Faunawet**

Op grond van de Flora en Faunawet (Ffw) zijn vrijwel alle in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren beschermd. De Ffw bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. In artikel 2 van de Ffw is een algemene, voor iedereen geldende zorgplicht, voor alle in het wild levende dieren, inclusief hun leefomgeving en voor alle planten en hun groeiplaats opgenomen. In de artikelen 8 tot en met 13 Ffw zijn verbodsbepalingen opgenomen waarin de mogelijk nadelige handelingen worden genoemd. Het betreft zowel evident nadelige handelingen, zoals doden of vernielen van nesten, als indirect nadelige handelingen, zoals aantasting van de leefomstandigheden, verstoring of verontrusting. In artikel 75 zijn mogelijkheden van vrijstelling of ontheffing opgenomen. De wet en bijbehorend Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten (Vrijstellingenbesluit) kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten. Voor algemene soorten (soorten tabel 1), geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen of beheer en onderhoud een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Ffw. Voor overige soorten (tabel 2 en deels tabel 3) is geen ontheffing nodig indien de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden.

### **Ecologische Hoofdstructuur**

Voor EHS-gebieden geldt een specifiek beleidsmatig beschermingsregime. Het ruimtelijk beleid voor EHS-gebieden is gericht op het behoud, herstel en de ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied. De bescherming van de wezenlijke kenmerken en waarden vindt plaats door toepassing van een specifiek afwegingskader, het "nee-tenzij-regime". Binnen gebieden waar dit regime van kracht is, zijn nieuwe plannen, projecten of handelingen niet toegestaan indien deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten, tenzij er geen reële alternatieven zijn én er sprake is van redenen van groot openbaar belang. Voor ingrepen die schadelijk zijn, maar waarvoor geen alternatief is, geldt het vereiste dat de schade zoveel mogelijk moet worden beperkt door mitigerende maatregelen. Resterende schade dient te worden gecompenseerd.

De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is een netwerk van aaneengesloten natuurgebieden in Nederland. De EHS bestaat uit bestaande natuurgebieden, een aantal bestaande wateren en nieuwe natuur op landbouwgrond. Om de EHS te realiseren worden natuurgebieden 'aan elkaar geknoopt' door ertussen ecologische verbindingen te creëren. Zo worden levensgemeenschappen groter en robuuster. Een groot deel van de EHS is bestaande natuur. Een beperkt deel moet nog worden gerealiseerd. De EHS moet in 2018 zijn voltooid. De EHS omvat onder meer twee nationale parken en een groot aantal Europees beschermde Natura 2000 gebieden. Deze worden niet anders behandeld dan de rest van de EHS. Natura 2000 gebieden worden ook via de Natuurbeschermingswet beschermd, zie hierboven. De Provincie Noord-Holland zorgt dat in deze gebieden geen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn die strijdig zijn met de bijzondere kenmerken en waarden van het natuurgebied.

### **Resultaten onderzoeken**

Toetsing Natuurbeschermingswet: De dichtstbijzijnde Natuurbeschermingswetgebieden zijn het Noord- Hollands Duinreservaat en de Eilandspolder. Beide gebieden liggen echter op ruime afstand van het plangebied. Het is daarmee niet waarschijnlijk dat de gebieden negatief beïnvloed worden door de ontwikkeling in plangebied.

Toetsing Flora- en Faunawet: Door Grontmij is in 2011 Flora- en Faunaonderzoek verricht (zie bijlage 'Flora- en faunaonderzoek Westpoort te Heerhugowaard, Resultaten vleermuizen-, vogels- en visseninventarisatie', Grontmij Nederland B.V, projectnummer 308941, 9 november 2011). Uit dit onderzoek blijkt het volgende.

#### *Vissen:*

Tijdens de visseninventarisatie is de beschermde bittervoorn aangetroffen. Daarnaast is in april één kleine modderkruiper aangetroffen. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat zowel bittervoorn als kleine modderkruiper voorkomen binnen het plangebied. Ten behoeve van het nieuwe ziekenhuis worden enkele watergangen (deels) gedempt. Het is nog onduidelijk welke watergangen precies zullen worden gedempt. Naar verwachting gaat het in ieder geval om de watergangen welke dwars door het plangebied lopen. Uiteindelijk zal dit worden gecompenseerd door het graven van nieuw open water. Uitgangspunt is dat in de eindsituatie de oppervlakte aan open water gelijk blijft. Tijdens het dempen/ vergraven van de watergangen kan verstoring van bittervoorn en kleine modderkruiper optreden. Aangezien in de eindsituatie de wateroppervlakte niet afneemt, is er geen sprake van vernietiging van leefgebied. Indien hier niet aan kan worden voldaan, is alsnog ontheffing van Flora- en faunawet noodzakelijk. Voor het beschadigen, vernielen of verstoren van voortplantings- of vaste rust of verblijfplaatsen voor de bittervoorn en de kleine modderkruiper is op 5 maart 2012 door het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie een ontheffing verleend (zie bijlage 'Brief Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, Dienst Regelingen, kenmerk aanvraagnummer FF/75C/2012/0026.toek.jdj, 5 maart 2012). Daarnaast geldt dat ten westen van het plangebied, langs de N242, een nieuwe natuurvriendelijke oever wordt aangelegd. Dit betekent een verbetering van het leefgebied van bittervoorn en kleine modderkruiper.

#### *Amfibieën:*

Binnen het plangebied komen algemene soorten bastaardkikker en kleine watersalamander voor. Beide zijn beschermd onder tabel 1 Flora- en faunawet. In het kader van ruimtelijke ingrepen ontwikkelingen geldt een algehele vrijstelling voor deze soorten. Er hoeven in dit kader geen aanvullende maatregelen te worden getroffen.

#### *Broedvogels:*

Binnen het plangebied zijn meerdere broedvogels aangetroffen. Voor alle broedvogels geldt dat deze verstoring kunnen ondervinden van de werkzaamheden zoals het vergraven van het terrein, kappen van bomen en vergraven van watergangen. Om deze reden dienen de werkzaamheden buiten het broedseizoen worden uitgevoerd. Het broedseizoen is per soort verschillend, globaal wordt de periode maart- juli gehanteerd. Indien desondanks werkzaamheden plaatsvinden binnen het broedseizoen dient voorafgaand te worden geïnventariseerd op broedvogels. Indien hierbij geen broedvogels worden aangetroffen kunnen werkzaamheden worden voortgezet. Indien er wel broedvogels worden aangetroffen, worden de nestlocatie gemarkeerd (in het veld of op kaart) en worden deze locaties en hun directe omgeving (straal circa 25 meter) ongemoeid gelaten tot het moment de jongen het nest zelfstandig hebben verlaten. Van de aangetroffen soorten is alleen het nest van de buizerd jaarrond beschermd. Als gevolg van het nieuwe ziekenhuis met nieuwe afslag naar de ambulancepost zal de boom met het buizerdnest worden gekapt. Dit betekent vernietiging van de nestlocatie. Aangezien de buizerd niet in staat is zelfstandig een nest te maken, is dit nest jaarrond beschermd. In de afgegeven ontheffing van de Flora- en Faunawet is als voorwaarde gesteld dat het nest, als het mogelijk is, moet worden verplaatst. Samen met aannemingsbedrijf Kieftenburg Boomsma BV heeft Grontmij op 13 februari 2012 het nest verplaatst. Hierbij is de stam met de driepoot in zijn geheel afgezaagd en deze met het nest verplaatst naar het plantsoen aan de andere zijde van de N242. Hier is de driepoot met het nest met versteviging met ijzerdraad bevestigd in de nieuwe boom.

#### *Zoogdieren:*

In het plangebied komen algemene zoogdieren voor en mogelijk vleermuizen. Voor de algemene zoogdieren geldt een vrijstelling in het kader van de Flora- en Faunawet bij een ruimtelijke ontwikkeling.

#### *Vleermuizen:*

Nader onderzoek naar vleermuizen heeft uitgewezen dat vleermuizen slechts foeragerend gebruik maken van het plangebied. Er zijn geen vaste verblijfplaatsen aanwezig. Ten behoeve van het nieuwe ziekenhuis worden enkele bomen gekapt, terrein vergraven en sloten gedempt. Deze ingreep maakt het terrein minder geschikt als foerageergebied van gewone dwergvleermuis, rosse vleermuis, ruige dwergvleermuis en meervleermuis. Leefgebied van vleermuizen bestaat uit een netwerk van meerdere vaste verblijfplaatsen met daartussen vliegroutes en foerageergebied. Het plangebied (met foerageergebied) maakt dus slechts een klein deel uit van zo'n leefgebied. De nieuwe inrichting waarbij circa tweederde van het terrein wordt ingericht met bebouwing/ verhard oppervlakte en het overige deel (een derde) met nieuwe beplanting en open water kan in de eindsituatie nog deels functioneren als foerageergebied (en vliegroute). De daadwerkelijke inrichting kan hieraan bijdragen (juiste lijnen en beplanting).

Onderzoek heeft uitgewezen dat het plangebied geen belangrijk foerageergebied bezit van de aangetroffen vleermuissoorten. De voorgenomen ontwikkeling heeft geen vernietiging of versnippering van leefgebied tot gevolg. Daarnaast is het uitgangspunt dat de werkzaamheden slechts overdag worden uitgevoerd en dat er dus geen

sprake is van verstoring (overdag verblijven de vleermuizen buiten het plangebied). Er wordt aanbevolen om bij de inrichting van het openbaar groen en het aanbrengen van nieuwe verlichting rekening te houden met vleermuizen. Dit houdt onder andere in dat de verlichting niet uitstraalt op de omgeving en de beplanting, maar puur alleen uitstraalt op het wegdek. Daarnaast geldt de aanbeveling nieuwe beplanting aan te laten sluiten op bestaande (te handhaven) structuren en soorten in de omgeving. Tot slot geldt dat de meervleermuis gebruik maakt van de duikerbruggen aan de Abe Bonnemaweg. Deze dienen te blijven gehandhaafd. Voor de voorgenomen ontwikkeling is voor vleermuizen geen ontheffing Flora- en faunawet noodzakelijk.

Toetsing EHS: Het plangebied ligt aan een ecologische verbingszone. Het betreft de ecologische verbinding Schermerboezem-Kolhorn. Mogelijk kan het streefbeeld aan de rand van het EHS in het plangebied versterkt worden.

### **Conclusie Natuur - en landschap:**

De dichtstbijzijnde Natuurbeschermingswetgebieden zijn het Noord Hollands Duinreservaat en de Eilandspolder. Beide gebieden liggen echter op ruime afstand van het plangebied. Het is daarmee niet waarschijnlijk dat de gebieden negatief beïnvloed worden door de ontwikkeling in plangebied. Tevens ligt het plangebied aan een ecologische verbingszone, namelijk de ecologische verbinding Schermerboezem- Kolhorn. Mogelijk kan het streefbeeld aan de rand van de EHS in het plangebied versterkt worden.

Benodigde ontheffingen in het kader van de Flora- en Faunawet voor het ontwikkelen van het RTIC (en daarmee Westpoort) binnen het plangebied zijn verleend. Voor andere soorten is ontheffing niet nodig. De aangetroffen soorten vormen daarmee geen belemmering voor uitvoering van het voorliggende bestemmingsplan.

## **5.11 Cultuurhistorie en archeologie**

### **Algemeen**

Het archeologisch erfgoed bestaat uit voorwerpen en structuren die in de bodem bewaard zijn. Ook landschappelijke of infrastructurele elementen kunnen een archeologische waarde hebben. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving waarvan het behoud of de ontsluiting op maat gesneden maatregelen vergt. Het archeologisch bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie en maakt de beleving van het verleden tastbaar. Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief vertoont het archeologisch beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Door de invoering van de nieuwe Monumentenwet 1988 in september 2007 is archeologische zorg formeel geïntegreerd in de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt van de nieuwe wet is dat het erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed. Als behoud in de bodem geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden.

### **Toetsingskader**

De Monumentenwet 1988 biedt bescherming aan monumenten en stads- en dorpsgezichten. Per 1 september 2007 is de wijziging van de Monumentenwet 1988 ten behoeve van de archeologische monumentenzorg (Wet op de archeologische monumentenzorg) in werking getreden. Daarin is bepaald dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten (art. 38a Monumentenwet 1988). Dat betekent dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan niet alleen rekening moet worden gehouden met bekende monumenten, maar ook met de omstandigheid dat in bepaalde terreinen nog archeologische resten in de bodem kunnen worden aangetroffen. Om zo tijdig mogelijk hierop te kunnen anticiperen is het nodig de archeologische verwachting van een gebied in kaart te brengen door middel van een archeologisch bureauonderzoek. In het belang van de archeologische monumentenzorg kan in een bestemmingsplan een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, als bedoeld in artikel 3.3 sub a van de Wet ruimtelijke ordening verplicht worden gesteld (art. 39 lid 1 Monumentenwet 1988). Daarbij kan in een bestemmingsplan in het belang van de archeologische monumentenzorg bepaald worden dat de aanvrager van een dergelijke omgevingsvergunning een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (art. 39 lid 2 Monumentenwet). Aan een dergelijke omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden verbonden (art. 39 lid 3 Monumentenwet 1988). Ook regelt de Monumentenwet dat bij een bestemmingsplan kan worden bepaald dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld. Ook aan de omgevingsvergunning voor het bouwen kunnen voorschriften worden verbonden.

### **Resultaten onderzoek**

In 2009 is voor de locatie verkennend archeologisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage 'Archeologisch onderzoek Westpoort, Inventariserend veldonderzoek, Grontmij archeologische rapporten 724, 19 augustus 2009). Uit dit onderzoek (bestaande uit een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek) bleek het volgende.

Uit het bureauonderzoek is gebleken dat het plangebied gedeeltelijk een hoge archeologische verwachtingswaarde heeft. Binnen het plangebied liggen enkele smalle zones met een hoge archeologische verwachting. Dit zijn de van de Bodemkaart afgeleide strandwallen. Deze relatief hogere delen in het landschap waren in de periode Laat-Neolithicum tot Late IJzertijd geschikte locaties voor bewoning. Veengroei vanaf circa 2500 voor Christus heeft het beschikbare gebied voor bewoning waarschijnlijk sterk verkleind. De mariene kleiafzettingen van na circa 1000 na Christus hebben het veen grotendeels weggeslagen en mogelijk ook in de top van het zand aanwezige prehistorische bewoningssporen doen verdwijnen. De archeologische verwachting voor het aantreffen van resten uit de Romeinse tijd tot en met de Vroege Middeleeuwen is laag. In de afdekkende kleiafzettingen is de archeologische verwachting hoog voor resten uit de Late Middeleeuwen tot de Nieuwe tijd. Uit de periode voor de drooglegging in 1630 kunnen scheepswrakken worden verwacht, uit de periode na 1630 ook bewoningssporen. Uit het veldonderzoek is gebleken dat de bodem in het plangebied bestaat uit zavel op zand. De top van de strandwallen is verspoeld, waardoor eventueel aanwezige archeologische resten verstoord zijn. Er zijn tijdens het veld onderzoek geen archeologische indicatoren waargenomen. De hoge archeologische verwachting die uit het bureauonderzoek naar voren is gekomen kan naar aanleiding van het veldonderzoek naar beneden worden bijgesteld. Op basis van dit voorgaande inventarisatieonderzoek is voor het plangebied geen vervolgonderzoek aanbevolen. De voorgenomen bodemingrepen kunnen zonder archeologisch voorbehoud worden uitgevoerd, hetgeen in 2009 is bevestigd door de Stichting Cultureel Erfgoed Noord- Holland (zie bijlage Toets Westpoort IVO Heerhugowaard, Stichting Cultureel Erfgoed Noord-Holland, Kenmerk DENH-09- 328CN/50320, 5 oktober 2009).

Daarnaast heeft het gemeentebestuur een globale inventarisatie van archeologische waarden voor de hele gemeente laten uitvoeren als bedoeld in artikel 38a van de Monumentenwet. De resultaten van het onderzoek zijn weergegeven op de "Beleidskaart Archeologie", (te vinden via [www.heerhugowaard.nl](http://www.heerhugowaard.nl)) die als onderlegger dient voor bestemmingsplannen en andere planologische besluiten. Hieruit blijkt dat in het onderhavige plangebied sprake is van de archeologische categorieën 'archeologievrij'. Binnen dit gebied hoeft geen rekening te worden gehouden met archeologie.

Tot slot maakt de Monumentenwet 1988 het mogelijk onroerende monumenten aan te wijzen als beschermd monument. Binnen het plangebied zijn geen zogenaamde Rijksmonumenten aanwezig. Ook op grond van Provinciale- en gemeentelijke monumentenverordening zijn in het gebied geen monumenten aangewezen.

### **Conclusie**

Gelet op het aspect cultuurhistorie en archeologie is het bestemmingsplan voor dit onderdeel uitvoerbaar.

## **5.12 Kabels, leidingen, straalpaden en andere belemmeringen**

Planologische relevante kabels, (buis)leidingen en mogelijke andere belemmeringen dienen in het bestemmingsplan te worden bestemd. Het kan gaan om leidingenstroken, (buis)leidingen en hoogspanningsleidingen (of verbindingen) met bijbehorende veiligheidsgebieden en toetsingsafstanden, en overige leidingen met zones waarbinnen anderszins planologische beperkingen gelden. De veiligheidsgebieden, toetsingsafstanden en planologische beperkingen dienen op basis van rijks- en provinciaal beleid in bestemmingsplannen te worden geregeld. Voorts moeten optisch vrije paden ten behoeve van telecommunicatieverbindingen (straalpaden) in het bestemmingsplan worden gewaarborgd. Binnen het plangebied komen dit soort beperkingen/ belemmeringen niet voor. Het bestemmingsplan is op dit onderdeel dan ook uitvoerbaar.

## Hoofdstuk 6 Juridische aspecten

### 6.1 Inleiding

Bij het opstellen van het huidige bestemmingsplan is uitgegaan van de eisen die de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aan bestemmingsplannen stellen. De Wro en Bro leggen onder meer verplichtingen op ten aanzien van de opzet en de presentatie van bestemmingsplannen. Hieruit vloeit onder andere voort, dat bestemmingsplannen uitwisselbaar moeten zijn. De Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP 2008) is op het voorliggende plan toegepast, om aan genoemde wettelijke verplichting te voldoen. Ook een aantal algemene bepalingen welke in hoofdstuk 3 en 4 van de regels is opgenomen (bijvoorbeeld de Overgangsregels), zijn voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening.

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding (voorheen de plankaart genoemd) en regels (voorheen de voorschriften), vergezeld van een toelichting. De verbeelding heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezig en/of op te richten bouwwerken.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemmingen en overige regels.

Waar de overige paragrafen van deze bestemmingsplantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de bestemmingsplanregeling, te weten de bestemmingsplanregels en de verbeelding. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels en de verbeelding. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht. Aangezien alle onderdelen van de verbeelding verbonden zijn met één of meer regels, wordt daarbij ook de verbeelding toegelicht.

### 6.2 Planvorm

Er wordt nadrukkelijk beoogd met dit bestemmingsplan een flexibele regeling voor de ontwikkeling van het gebied Westpoort vast te leggen. Een instelling als het RTIC is veelvuldig aan doorontwikkeling onderhevig. Dit vraagt ook flexibiliteit qua bebouwingmogelijkheden en functionele uitwisselbaarheid van de verschillende onderdelen van het medisch centrum en bijbehorende voorzieningen. Het bestemmingsplan is dan ook een relatief globaal plan. De essentiële voorwaarden voor een goede ruimtelijke ordening zijn vastgelegd, maar het plan is waar mogelijk flexibel. Door diverse flexibiliteitsregels wordt binnen de plankaders ruimte geboden voor ontwikkelingen in de toekomst, zonder dat de aan het plan te verbinden rechtszekerheid voor burgers en gemeente in het geding komt.

### 6.3 Toelichting verbeelding - regels

#### Algemeen

De verbeelding geeft door middel van letters, cijfers, lijnen en aanduidingen het toegestane gebruik van de gronden en de mogelijke bouwhoogtes cq volumes aan. De verbeelding heeft, in samenhang met de regels een juridisch bindend karakter. Als ondergrond voor de plankaart is een recente GBKN-kaart gehanteerd. Daarmee kan exact worden bepaald waar het plan is gelegen en hoe begrenzingen lopen. Om de goede leesbaarheid van de analoge verbeelding van de plankaart te waarborgen is gekozen voor een schaal van 1:1000. De verbeelding is voorts voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het bestemmingsplan is aan de hand van een plangrens (bolletjeslijn) op de verbeelding weergegeven.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1: inleidende regels; met daarin definities en de wijze van meten en berekenen.
- Hoofdstuk 2: bestemmingsregels; die het hart van ieder bestemmingsplan vormen. Ze zijn opgebouwd uit een bestemmingsomschrijving, waarin een omschrijving wordt gegeven van de aan de grond toegekende functies. De hoofdfuncties worden als eerste genoemd. Verder kunnen in de bestemmingsomschrijving ook impliciet bij de bestemming behorende functies worden genoemd ("met de daarbij behorende"), bijvoorbeeld erf, paden, toegangswegen etc. Per bestemming worden bouwregels gegeven, waarin voor alle bouwwerken de van toepassing zijnde bouwvoorschriften worden geregeld. Waar nodig worden specifieke gebruiksregels gegeven. Daarin kunnen aanvullingen of afwijkingen van de algemene gebruiksregels worden gegeven. In dit bestemmingsplan is een bestemming 'Maatschappelijk' opgenomen, waarbinnen het RTIC/RTDB en de bijbehorende voorzieningen/ functies kunnen worden gerealiseerd en een bestemming Verkeer, waarbinnen de hoofdontsluiting van het gebied kan worden gerealiseerd.
- Hoofdstuk 3: algemene regels; deze hebben betrekking op in beginsel alle voorafgaande regels. Hierbij gaat het onder meer om de anti-dubbeltelbepaling, algemene gebruiksregels, algemene bouwregels algemene afwijkingbevoegdheid.

- Hoofdstuk 4: overgang- en slotregels.

De regels in hoofdstuk 1 en de algemene regels in hoofdstuk 3 gelden voor het bestemmingsplan als geheel. Zij werken door in de diverse bestemmingen. Hieronder volgt per opgenomen artikel een toelichting. Daar waar het betreffende artikel vanwege de erin opgenomen regeling dit vraagt zal uitgebreid worden ingegaan op die regeling. Voor de overige artikelen wordt volstaan met een meer beperkte uitleg.

### **Artikel 1: Begrippen**

De in artikel 1 opgenomen begrippen zijn nodig om een planologisch - juridische precisering ten opzichte van het algemeen spraakgebruik te verkrijgen. Zij zijn alleen dan nodig indien het begrip gebruikt wordt in de planregels en dit begrip zonder nadere definitie tot verwarring zou kunnen leiden. Een aantal begrippen komt nagenoeg in elk bestemmingsplan voor. Deze zijn landelijk standaard voorgeschreven. Daarnaast zijn er ook enkele begrippen opgenomen die meer specifiek voor dit plangebied en de opgenomen planregels van belang zijn.

### **Artikel 2: Wijze van meten**

In dit artikel is aangegeven hoe moet de in het bestemmingsplan voorgeschreven maatvoering moet worden bepaald. Enkele bepalingen - b.v. ten aanzien van het meten van de bouwhoogte - zijn landelijk door de wetgever voorgeschreven. 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 in artikel 1. 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. De oppervlakte moet buitenwerks worden gemeten en op het peil. Het vloeroppervlak in gebouwen is niet van belang. De inhoud moet boven peil worden gemeten. Ondergrondse ruimten tellen niet mee voor het bepalen van de inhoud.

### **Artikel 3: Maatschappelijk**

Dit bestemmingsartikel is in feite de hoofdbestemming van het onderhavige bestemmingsplan. Binnen deze bestemming kunnen de gebouwen en overige voorzieningen ten behoeve van het RTIC en bijbehorende voorziene programma gerealiseerd worden.

#### *Functionele mogelijkheden*

Het programma voorziet in maximaal 200.000 m<sup>2</sup> brutovloeroppervlak, te realiseren binnen het op de verbeelding weergegeven bouwvlak. Voor zover ondergronds wordt gebouwd mag dit ook buiten het bouwvlak geschieden. Ten behoeve van het medisch centrum als voor het bijbehorende programma is een ruime bestemmingsomschrijving opgenomen, die het mogelijk maakt flexibel om te gaan met de positionering van de verschillende functies binnen de bestemming en de gebouwen. Daarbij is expliciet aangegeven dat het naast medische, paramedische en sociaal-medische voorzieningen tevens gaat om daarbij behorende onderwijsvoorzieningen, onderwijs- en onderzoeksfaciliteiten.

Verder is er een aantal voorzieningen benoemd die bij het medisch centrum horen, maar die ook vanwege hun ruimtelijke uitstraling dermate specifiek zijn dat het apart benoemen wenselijk of noodzakelijk moet worden geacht. Naast een zorghotel, een familiehuis, logistiek centrum en zaken als gebedsruimten, uitvaartcentrum en mortuaria gaat het daarbij met name om een heliport en de te vestigen cyclotrons en radiotherapiebunkers. Voor de laatst genoemde functies is via een aanduiding op de plankaart expliciet aangegeven waar deze mogen komen.

Ook is ruimte geboden aan vestiging van zorggerelateerde bedrijvigheid. Het gaat daarbij om op zichzelf staande functies (instellingen of bedrijven, al dan niet commercieel) die diensten verlenen welke direct zijn te relateren aan de uitvoering van de medische zorg, medisch onderwijs of medisch onderzoek.

Binnen de bestemming maatschappelijk is tevens ruimte voor ondergeschikte, aan het RTIC en bijbehorende programma complementaire functies zoals kantoren, horecavoorzieningen, detailhandel en dienstverlening ten dienste van de bestemming mogelijk. Deze zijn middels de specifieke gebruiksregels in omvang gemaximaliseerd in die zin dat zij nooit meer dan 30% van het totale bvo mogen uitmaken.

Naast al deze direct aan het RTIC gerelateerde functies wordt er tevens ruimte geboden voor een aantal zelfstandige functies zoals detailhandel en (zelfstandige) kantoren. Voor zelfstandige detailhandel geldt een maximale omvang van 2000 m<sup>2</sup> (met een maximale omvang van 1000 m<sup>2</sup> per vestiging). Zelfstandige kantoren en bepaalde niet-medisch gerelateerde bedrijfsactiviteiten zijn uitsluitend toegestaan in het separaat te beschouwen bouwvlak in het uiterste noordoosten van het plangebied. Bijbehorende nutsvoorzieningen kunnen bijvoorbeeld WKO en Pharmafilter betreffen. Naast al deze functies is tevens geregeld dat er parkeervoorzieningen mogen worden gerealiseerd, waaronder begrepen ondergrondse parkeervoorzieningen.

#### *Bouwmogelijkheden*

Voor de te realiseren nieuwbouw is de bouwregeling flexibel. Wel is een maximum gesteld aan het totaal aantal vierkante meters brutovloeroppervlak. Voor wat betreft de ondergrondse bebouwingmogelijkheden is aangegeven dat er maximaal twee bouwlagen beneden maaiveld mogen worden gerealiseerd.

#### *Nadere eisen regeling*

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening kan bij een bestemmingsplan worden bepaald dat burgemeester en wethouders met inachtneming van bij het plan te geven regels ten aanzien van in het plan omschreven onderwerpen of onderdelen nadere eisen kunnen stellen. Ten aanzien van een aantal onderwerpen en onderdelen is deze mogelijkheid opgenomen.

Allereerst is geregeld dat burgemeester en wethouders indien advisering van de brandweer daartoe aanleiding geeft, nadere eisen worden gesteld met betrekking tot vluchtwegen. Ook ter voorkoming van eventuele negatieve grondwatereffecten is een nadere eisenregeling getroffen. Ter voorkoming van eventuele wateroverlast bij ondergronds bouwen is de mogelijkheid opgenomen nadere eisen te stellen. Tot slot is een nadere eisen regeling opgenomen ter voorkoming van eventuele windhinder indien er hoger dan 30 meter wordt gebouwd, hetgeen ingevolge het bestemmingsplan voor bepaalde onderdelen is toegestaan. In dat kader kunnen burgemeester en wethouders van een initiatiefnemer van een bouwplan verlangen dat een onderzoek naar eventuele windhinder wordt gedaan.

#### *Regeling gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit*

In de specifieke gebruiksregels is om uitvoering te geven aan het gemeentelijk beleid ten aanzien van gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit een aparte regeling opgenomen. Deze sluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit uit binnen een zone van 50 m van de Westtangent.

Zoals uit paragraaf 5.5 is gebleken sluit het Besluit gevoelige bestemmingen gevoelige bestemmingen uit langs zones van rijks- en provinciale wegen. Voor de N242 geldt dat deze op een afstand ligt van meer dan 50 m van het bouwvlak van het RTIC, zodat zonder meer aan het Besluit gevoelige bestemmingen kan worden voldaan t.a.v. de N242.

#### **Artikel 4: Verkeer**

De op de verbeelding voor 'Verkeer' (V) aangewezen gebieden hebben betrekking op de hoofdinfrastructuur in het bestemmingsplan. Ze zijn bestemd voor rijwegen overeenkomstig de op de verbeelding aangegeven dwarsprofielen, waaronder fiets- en voetpaden, parkeerstroken enzovoorts. Op de gronden zijn verhardingen, bouwwerken geen gebouw zijnde, groenvoorzieningen, weg- en waterbouwkundige werken en bouwwerken ten behoeve van nutsvoorzieningen toegestaan.

Op grond van artikel 3.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening moet in het bestemmingsplan worden aangegeven wat de functie is van de voornaamste wegen, alsmede het dwarsprofiel of het aantal rijstroken daarvan dan wel de as van de weg waarmee gerekend is, bedoeld in artikel 74 van de Wet geluidhinder. De verwijzing naar artikel 74 Wgh heeft betrekking op de breedte van de zone waarmee gerekend moet worden. Zoals in paragraaf 5.4 reeds is aangegeven gelden er voor wegen bepaalde zones, waarbij de breedte van de zones afhankelijk is van het aantal rijstroken. Daarbij geldt voor binnenstedelijk gebied een onderscheid tussen wegen bestaande uit een of twee rijstroken, en wegen bestaande uit drie of meer rijstroken. Er is in dit bestemmingsplan voor gekozen om in de regels het aantal rijstroken aan te geven.

#### **Artikel 5: Anti-dubbelregel**

De bedoeling van deze bepaling is te voorkomen dat een stuk grond dat al eens was betrokken bij het verlenen van een bouw/ omgevingsvergunning bij de beoordeling van latere bouwplannen nogmaals (dubbel) wordt betrokken. Deze formulering van de anti-dubbelregel is letterlijk voorgeschreven door het Besluit ruimtelijke ordening.

#### **Artikel 6: Algemene gebruiksregels**

In deze bepaling worden een aantal vormen van gebruik expliciet als verboden gebruik, aangemerkt. Zo zijn seksinrichtingen expliciet niet toegestaan. De genoemde gebruiksvormen dienen vanzelfsprekend niet verboden te zijn als ze verband houden met (de realisering van) de bestemming, zoals bijvoorbeeld het plaatsen van caravans of bouwketen (onderkomens) op het terrein van een bedrijf dat daarin handelt.

#### **Artikel 7: Algemene afwijkingsregels**

In dit artikel is de mogelijkheid opgenomen om via omgevingsvergunning af te wijken van het bestemmingsplan als er niet op grond van de bestemmingsregelingen zelf kan worden afgeweken. Het gaat om het afwijken van maten, afmetingen en percentages, het overschrijden van bouwgrenzen in geval van meetverschillen en het overschrijden van hoogtebepalingen onder voorwaarden.

#### **Artikel 8: Algemene wijzigingsregels**

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening het plan op een aantal onderdelen onder bepaalde randvoorwaarden te wijzigen. Het gaat om het wijzigen in de plaats, richting en/of afmetingen van bestemmingsgrenzen te behoeve van de praktische uitvoering van het plan. De afwijking mag maximaal 5 meter bedragen. In geval van een wijzigingsplan dient de procedure van afdeling 3.4 Awb gevolgd te worden, gedurende welke termijn belanghebbenden hun zienswijze naar voren kunnen brengen (zo volgt uit artikel 3.9a Wro).

#### **Artikel 9 Overgangsrecht**

Het overgangsrecht is geregeld in artikel 9. Lid 1 ziet op het overgangsrecht voor bouwen en lid 2 op het overgangsrecht voor gebruik. De basis voor het opnemen van overgangsrechtelijke bepalingen in een bestemmingsplan vormt het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dat samen met de Wro op 1 juli 2008 in werking is getreden. In hoofdstuk 3 van het Bro is geregeld dat een bestemmingsplan enkele verplichte onderdelen moet

bevatten. Daaronder valt onder andere de verplichte opneming van overgangsbepalingen. Artikel 3.2.1 Bro stelt regels voor bouwovergangsrecht, artikel 3.2.2 stelt regels voor gebruiksovergangsrecht. De bepalingen zijn daarmee dwingendrechtelijk van aard.

#### **Artikel 10: Slotregel**

In het laatste artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, omschreven.

Deze formulering van de slotregel is letterlijk voorgeschreven door de SVBP2008 (Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen).

## **6.4 Uitvoerbaarheid en handhaving**

### **6.4.1. 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.

#### *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.

In het hoofdstuk 'Overleg en inspraak' wordt gerapporteerd over de verplichte overleggen met instanties en de gehouden inspraakprocedure.

#### *Financiële uitvoerbaarheid*

Op grond van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor de gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening worden de bouwplannen genoemd waarvoor een exploitatieplan moet worden opgesteld. In het hoofdstuk 7, 'Financieel - economische uitvoerbaarheid' wordt nader ingegaan op de financiële onderbouwing van dit bestemmingsplan.

### **6.4.2. 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.

Onder de (oude) Wet op de Ruimtelijke Ordening is evenwel gebleken dat er onvoldoende garanties zijn voor het op adequaat niveau uitvoeren van het handhavingsbeleid van gemeenten. Er wordt vooral gecontroleerd en opgetreden op verzoek van derden. De Wro is er op gericht om deze geconstateerde tekortkomingen bij toezicht en handhaving weg te nemen. Om inzicht te bieden in het (gemeentelijk) handhavingsbeleid is in de Wro voorzien in verplichte rapportages, zoals een jaarlijks handhavingsplan en een handhavingsverslag.

#### Gemeentelijk handhavingsbeleid

Voor de sectoren Stadsbeheer en Stadsontwikkeling (waar ruimtelijke ordening onder valt) is daarom de 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.

Per 1 februari 2008 is de handhaving van de vergunningverlening gescheiden en als zelfstandig taakveld ondergebracht in de afdeling Handhaving en Vastgoed.



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. Een derde die om handhaving verzoekt, heeft een sterke positie.

#### Instrumentarium

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten tot haar beschikking, te weten bestuursdwang en dwangsom:

- bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk cq gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente afgebroken wordt en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke (voorbereidings)kosten op de overtreder worden verhaald. Maar het is bijvoorbeeld ook mogelijk om (indien er zonder omgevingsvergunning gebouwd wordt en de bouw stilgelegd wordt d.m.v. een bouwstop) de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan;
- een tweede optie is het opleggen van een last onder dwangsom. Dit betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik gestaakt moet worden binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan zal de dwangsom in rekening gebracht worden aan de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat een overtreder heeft bij het voortzetten van de illegale situatie.

# Hoofdstuk 7 Financiële-economische uitvoerbaarheid

## 7.1 Financiële-economische uitvoerbaarheid

### Wetgeving

Ruimtelijke ontwikkelingen gaan in de regel gepaard met gemeentelijke investeringen in gemeenschappelijk te gebruiken voorzieningen, zoals ontsluitingswegen, waarvan de gemeente de kosten kan en mag verhalen op de ontwikkelaar(s). Hoewel er al lange tijd gemeentelijke instrumenten bestaan voor kostenverhaal, bleken deze telkens tekort te schieten, waardoor gemeenten uiteindelijk bleven zitten met gemaakte kosten die niet meer te verhalen waren. Een nieuw instrument, de Grondexploitatiewet (GreX), dient om het risico van grondexploitatie voor gemeenten te verkleinen. De GreX is als aparte wet tot stand gekomen, maar uiteindelijk ingepast in hoofdstuk 6 van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening en is daarmee sinds 1 juli 2008 van kracht. In de GreX wordt de verdeling van kosten en opbrengsten bij de ontwikkeling van een bouwlocatie geregeld, voor het geval dat de gemeente niet de ontwikkelende partij is. In de fase van de bouwplantoetsing zal de bouw aanvraag ook moeten worden getoetst aan een op grond van de GreX opgesteld exploitatieplan, tenminste als het noodzakelijk was een exploitatieplan op te stellen. In artikel 6.12 lid 1 Wro is geregeld, dat bij elk voorgenomen bouwplan, zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro, een exploitatieplan verplicht is. Ter illustratie: dat geldt al bij de bouw van één woning. In de wet zijn wel uitzonderingen opgenomen op de noodzaak een exploitatieplan op te stellen, zoals geregeld in artikel 6.12 lid 2 Wro. De belangrijkste uitzondering is, dat een exploitatieplan niet noodzakelijk is, als het kostenverhaal van de grondexploitatie "reeds anderszins is verzekerd".

### Het voorliggende plan en de GreX

Met betrekking tot de kosten van de grondexploitatie over de gronden waarop het MCA het RTIC met bijbehorende voorzieningen zal gaan ontwikkelen is tussen de gemeente Heerhugowaard en het AMC een zogenoemde anterieure overeenkomst gesloten, waarin het kostenverhaal wordt geregeld. Voor het overige wordt in dit bestemmingsplan niet voorzien in ontwikkelingen waarover kostenverhaal op grond van de Wro noodzakelijk is. Ook ziet de gemeenteraad geen noodzaak om een tijdvak of fasering als bedoeld in artikel 6.13, eerste lid, onder c, 4<sup>o</sup> en 5<sup>o</sup> Wro te bepalen of nadere eisen, regels of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13, tweede lid, onderscheidenlijk b, c of d Wro te stellen. Op grond van het voorgaande is een exploitatieplan dan ook niet noodzakelijk. Ten aanzien van het aspect planschade is uit onderzoek gebleken dat er voor een aantal objecten als gevolg van de ontwikkeling mogelijk een planologische verslechtering optreedt. In de hiervoor genoemde anterieure overeenkomst is tevens eventuele optredende planschade gewaarborgd. Deze wordt door de ontwikkelaar gedragen.

# Hoofdstuk 8 Overleg en inspraak

## 8.1 Uitkomsten overleg ex artikel 3.1.1. Bro

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

- Gasunie
- Connexxion
- Kamer van Koophandel Noordwest -Holland
- gemeente Schermer
- gemeente Koggenland
- gemeente Alkmaar
- gemeente Langedijk
- KPN
- Veiligheidsregio NHN
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Provincie Noord - Holland
- Politie Noord - Holland
- Milieufederatie Noord- Holland
- LTO Noord
- Waterleidingbedrijf Noord- Holland
- Ziggo
- Liander
- Wijkpanel Butterhuizen
- Wijkpanel Edelstenenwijk
- Woonadvies Commissie
- Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed
- Bedrijfskring Heerhugowaard
- NS Vastgoed
- Prorail

De volgende instanties hebben niet gereageerd:

- Connexxion
- Kamer van Koophandel Noordwest -Holland
- gemeente Schermer
- gemeente Alkmaar
- gemeente Langedijk
- KPN
- Ministerie van Infrastructuur en milieu
- Politie Noord- Holland
- Milieufederatie Noord- Holland
- LTO Noord
- Waterleidingbedrijf Noord- Holland
- Ziggo
- Liander
- Wijkpanel Butterhuizen
- Wijkpanel Edelstenenwijk
- Woonadvies Commissie
- Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed
- Bedrijfskring Heerhugowaard
- NS Vastgoed
- Prorail

De volgende instanties hebben schriftelijk aangegeven geen opmerkingen op het voorontwerpbestemmingsplan te hebben:

- gemeente Koggenland

De volgende instanties hebben schriftelijk hun opmerkingen op het voorontwerpbestemmingsplan gemaakt:

- Gasunie
- Veiligheidsregio NHN
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
- Provincie Noord- Holland

Hieronder volgen de gemaakte samengevatte opmerkingen en de reactie van het gemeentebestuur hierop.

#### Gasunie:

- Het voornoemde plan is door ons getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid van het Ministerie van I&M voor onze aardgastransportleidingen, zoals bepaald in het per 1 januari 2011 in werking getreden Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Op grond van deze toetsing komen wij tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van onze dichtst bij gelegen leiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

#### *Reactie gemeente:*

*Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen en leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.*

#### Veiligheidsregio Noord- Holland Noord

- De regionale brandweer (een onderdeel van VR NHN) heeft, conform artikel 13 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en artikel 12 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) een wettelijke adviesrol bij ruimtelijke plannen waar externe veiligheid een rol speelt. Zij toetst of is voldaan aan de verantwoording van het groepsrisico en brengt advies uit ten aanzien van de voorbereiding op grootschalige rampen/ incidenten en de bestrijding daarvan.

#### *Reactie gemeente:*

*Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen en leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.*

- Het plangebied bevindt zich ten westen van Heerhugowaard. Dit gebied wordt ontwikkeld tot een functiegebied van zorginstellingen te weten het Regionaal Topklinisch Interventie Centrum (RTIC). De situatie ten aanzien van externe veiligheid in het gebied wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van een regionale transportroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg (N242). Er bevinden zich geen andere risico-objecten in de nabijheid van het plangebied. De externe veiligheidssituatie voor dit gebied is in opdracht van de gemeente onderzocht en in het vooroverlegstadium met ons afgestemd. Dit advies beperkt zich tot de mogelijkheden voor rampenbestrijding en het verhogen van de zelfredzaamheid van omwonenden.

#### *Reactie gemeente:*

*Zoals u reeds aangeeft is voorafgaande aan het uitgebrachte advies de Veiligheidsregio in een vroeg stadium betrokken bij de planvorming van het bestemmingsplan. Dit om af te stemmen en te vernemen hoe -naar het inzicht van de Veiligheidsregio- de ontsluiting van het plangebied door een goed wegenplan voldoet aan zijn wensen van de bereikbaarheid van locaties voor de bestrijding van een brand en/of het afvoeren van gewonden. Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.*

- Onze conclusie is dat hier gaat om een zeer complex vraagstuk ten aanzien van fysieke veiligheid. Aspecten als externe veiligheid, brandveiligheid en rampbestrijdingsmogelijkheden dienen naar onze mening integraal te worden beoordeeld. Daarom achten wij het noodzakelijk dat er een Integraal Plan Brandveiligheid (IPB) in samenwerking met alle betrokken partijen wordt opgesteld.

#### *Reactie gemeente:*

*De integrale benadering van de fysieke veiligheid, geadviseerd door de Veiligheidsregio in het kader van de verantwoording groepsrisico, zal volgens het advies zijn beslag moeten krijgen in een IPB. Deze integrale benadering vereist afstemming van verschillende partijen vanuit verschillende wettelijke kaders. De gemeente Heerhugowaard participeert graag ondersteunend in deze geadviseerde integrale benadering. Van belang is op te merken dat de mogelijkheden die de gemeente heeft om bij te dragen aan het IPB als volgt zijn ingekaderd. Het afwegingskader op grond van het onderhavige bestemmingsplan is op grond van artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening 'een goede ruimtelijke ordening'. Externe veiligheid is daarbij een aspect dat in het kader van die 'goede ruimtelijke ordening' in beschouwing genomen moet worden. Daarbij gaat het om zaken als de indeling van het plangebied in gebiedsfuncties, de goede bereikbaarheid van het plangebied voor de brandweer en andere hulpdiensten en de mogelijkheden voor het opstellen van brandweertuigen om een brand te kunnen blussen. Verder moet het plan de aanleg van een goede bluswatervoorziening voor het gebied niet in de weg staan. In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet het plan dus borgen dat wordt voldaan aan het wettelijke vereiste basis beschermingsniveau van de veiligheid voor de burger. Daarbij zijn het 'Plaatsgebonden Risico' als het 'Groepsrisico' van belang. Het plaatsgebonden risico (hierna: PR) is de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een bepaalde plaats zou verblijven, overlijdt als een rechtstreeks gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Het plaatsgebonden risico is zichtbaar te maken als een contour of lijn op de verbeelding waarbij de waarde  $10^{-6}$  een wettelijke grenswaarde is. Het bestemmingsplan mag geen kwetsbare objecten mogelijk maken waar ruimtelijk gezien het plaatsgebonden risico hoger is dan de wettelijke grenswaarde. Zoals blijkt uit de in het kader van het bestemmingsplan Westpoort verrichte onderzoeken op het gebied van externe veiligheid (zie de bijlagen bij het bestemmingsplan) wordt er ruimschoots voldaan aan de geldende grenswaarden. Het plaatsgebonden risico wordt nergens overschreden en is daarmee de persoonlijke veiligheid van de aanwezige burgers in het plangebied eveneens ruimschoots geborgd.*

Het groepsrisico (GR) wordt naast de mogelijke ongevallen en bijbehorende ongevals- en uitstromingsfrequentie bepaald door de aanwezige mensen in de nabijheid van een eventueel ongeval. Bij het aangeven van representatieve aantallen personen wordt gewerkt vanuit zowel de kwetsbare als de minder kwetsbare bestemmingen. Met het GR wordt aangegeven hoe hoog het totale aantal slachtoffers bij een ongeval kan zijn op basis van de aanwezige mensen. Naarmate de groep slachtoffers (N) groter wordt, moet de kans (f) op een dergelijk ongeval (kwadratisch) kleiner zijn. Dit resulteert in een fN-curve waarbij de kans tegen het aantal slachtoffers is uitgezet. Bij het bepalen van het GR wordt er getoetst aan de oriëntatiewaarde. De oriëntatiewaarde is geen norm of grenswaarde, maar geldt als ijkpunt. In de praktijk wordt de oriëntatiewaarde vaak als richtlijn genomen. Voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht bij een wijziging (toename) van het groepsrisico ten opzichte van de huidige situatie en/of bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico is daarmee een bestuurlijke afweging die los staat van het gerealiseerde veiligheidsniveau voor personen die in het plangebied structureel verblijven. De verantwoording van het groepsrisico en de integrale benadering via het IPB van de veiligheid van personen bij brand in gebouwen en de bestrijding van een ramp die het gebied kan treffen vertonen samenhang, zoals de Veiligheidsregio opmerkt. Bij de verantwoording van het groepsrisico wordt primair beoordeeld in hoeverre de gewenste ruimtelijke projectie van gebouwen en indeling van andere ruimtelijke functies meer of minder bijdraagt aan het beperkt houden van de toename van het groepsrisico. Hierbij is de zogenoemde risicobenadering van de externe veiligheid het uitgangspunt. Dat houdt in dat bij de beoordeling of het verantwoord is het groepsrisico te accepteren nadrukkelijk het kansaspect in beschouwing wordt genomen. Daartoe dient de vergelijking van het groepsrisico met de oriëntatiewaarde, die wettelijk wordt voorgeschreven. Eveneens wordt in de beoordeling van het groepsrisico de voorbereiding op de bestrijding van rampen meegenomen en de mogelijkheden om tijdens de rampcrisis de gevolgen zo beperkt mogelijk te houden. Hierbij worden de mogelijkheden van zelfredzaamheid van personen betrokken. De afwegingen en keuzes die bij dit alles gemaakt zijn vormen de inhoudelijke kant van de groepsrisicoverantwoording. Uit de ten behoeve van het bestemmingsplan verrichte onderzoeken blijkt dat wat dat betreft dat de berekende kans op een ramp ruim onder de referentiekansen liggen die de oriëntatiewaarden in de toekomstige fase geven en deze nergens wordt overschreden.

Het IPB wordt opgesteld ter beoordeling van de omgevingsvergunning van het RTIC gebouwcomplex voor de brandveiligheid en is primair de verantwoordelijkheid van de gebruiker en/of eigenaar van het complex. Hoe de brandveiligheid van het RTIC gebouwcomplex gerealiseerd zal worden is geen aspect in het kader van 'een goede ruimtelijke ordening, zie hierboven'. Dit neemt niet weg dat het brandveiligheidsconcept van een gebouw, het gebruik van de constructiematerialen (o.a. gebruik van materialen die meer of minder of nauwelijks brandbaar zijn), de ruimtelijke indeling en brandcompartimentering, etc. allemaal van invloed kunnen zijn op het beperkt houden van het aantal slachtoffers als een gebouw door oorzaken van buiten af in brand zou raken. Uw advies dat de zelfredzaamheid van personen in het RTIC gebouw kan worden verhoogd door de calamiteitenorganisatie van het RTIC bewust te maken van de mogelijkheid van een brandoorzaak van buiten af zal de gemeente effectueren door uw advies tevens onder de aandacht te brengen van de veiligheidsfunctionaris van het MCA, maar leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan voor dit onderdeel.

- Bij de beoordeling van de externe veiligheid komen wij tot de conclusie dat de hulpverlenings-capaciteit van VR NHN in de aanloopfase tekort zal schieten. Deze conclusie is gebaseerd op de te verwachten aantallen slachtoffers en gebouwbranden (gebaseerd op aannames). Hierbij is rekening gehouden met het grootschalige karakter van de inzet van hulpverleningsdiensten. De parate capaciteit van de brandweer is hierbij bepalend. De verwachting is dat de capaciteit van de overige hulpdiensten voldoende zal zijn om slachtoffers te behandelen en indien noodzakelijk af te voeren naar andere ziekenhuizen in de regio en daarbuiten.

#### Reactie gemeente:

In uw advies concludeert u dat de hulpverleningscapaciteit van uw organisatie in de aanloopfase te kort zal schieten als het worst case ongeval waarvan wordt uitgegaan optreedt. Dit is gebaseerd op de aanname dat het blussen van de brand bij de tankwagen niet zal slagen. Na de explosie die dan zal volgen zal de brandweer eerst bezig zijn de eventuele gewonden op de N242 die niet tijdig konden weggelopen, gedurende de poging de brand te blussen, te helpen. Pas daarna zal de brandweer zich richten op het blussen van een eventuele brand aan de gevel van het RTIC of mogelijk inmiddels de naar binnen overgeslagen brand. In die zin begrijpen wij uit uw toelichting dat de hulpverleningscapaciteit te kort schiet bij het grootschalige karakter van de benodigde inzet van de hulpverleningsdiensten. Bij de bestrijding van grootschalige rampen is de hulpverleningscapaciteit van de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord in algemeen gesproken te beperkt in de aanloopfase. Dat is niet specifiek het geval voor het bestemmingsplan Westpoort. Het college is zich van dit wijdverbreide en algehele probleem van de rampbestrijding bewust. De opschaling door de inzet van andere Veiligheidsregio's zal daarom nodig blijven. Dit doet echter weinig af aan de aanvaardbaarheid van het groepsrisico. Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

- De mogelijke knelpunten ten aanzien van brandbestrijding kan worden beperkt door in de voorgevel (aan de kant van de N242) van de constructie brandvertragende materialen toe te passen. Ook spelen de overdrukeffecten van een BLEVE een belangrijke rol bij de bescherming van de aanwezigen. Afhankelijk van de keuze van raampartijen aan de kant van de N242 kan een afweging worden gemaakt over het al dan niet toepassen van hittewerende en/of explosieveilige ramen in de constructie. De zelfredzaamheid van personen in het gebouw kan worden verhoogd door de aanwezige calamiteitenorganisatie te wijzen op de

gevaren en hen te instrueren over de handelingsperspectieven bij een dergelijke calamiteit (indien mogelijk).

*Reactie gemeente:*

*Binnen het kader van Wro en de verantwoording groepsrisico die de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen verlangt bij het bestemmingsplan Westpoort, heeft de gemeente geen rechtstreekse mogelijkheid het type maatregelen, die u specifiek meegeeft in overweging te nemen, dwingend voor te schrijven of te borgen. Deze constatering is alleen van belang in zoverre het college het noodzakelijk zou oordelen dat deze maatregelen getroffen zouden worden om tot een verantwoord en aanvaardbaar groepsrisico te komen. Het college ziet geen noodzaak hiertoe, zie daarvoor mede de beantwoording hiervoor.*

*Het college is van oordeel dat de kans dat het RTIC, ooit door de gevolgen van een ongeval op de N242 getroffen zal worden zo extreem klein is, dat de toepassing van brandvertragende materialen in/aan de buitengevel van het RTIC niet als voorwaarde moet worden gezien om het groepsrisico op een verantwoord niveau te krijgen. De betreffende kans bedraagt circa 1 op de 100 miljoen (op jaarbasis beschouwd).*

*Zou het college het treffen van het bijzondere type maatregel, die de Veiligheidsregio in overweging heeft mee gegeven, als doorslaggevend hebben beschouwd voor de aanvaardbaarheid van het groepsrisico, dan zou het college op grond daarvan reeds hebben moeten concluderen dat het groepsrisico te hoog zou zijn en niet verantwoord om te nemen. Immers de effectiviteit van de toepassing van brandvertragende materialen in de buitengevel van het gebouwcomplex is gebaseerd op een ongevalsscenario waarvan de kans van optreden zo klein moet worden geacht dat deze -gezien vanuit de risicobenadering van de externe veiligheid- niet meer als relevant voor het risico wordt beschouwd.*

*Nu ruime afstand in acht genomen is tot de N242 voor de realisatie van het RTIC en van andere gebouwen (in de verder gelegen toekomst) zijn alleen de meest extreme en daarmee tevens minst waarschijnlijke ongevalsscenario's voor het groepsrisico bepalend. Dit leidt tot een voldoende kleine kans, vergeleken met de oriëntatiewaarde, om het bestemmingsplan zonder extra maatregelen op gebouwniveau reeds aanvaardbaar te achten.*

*Het is algemeen bekend dat bouwtechnische maatregelen mogelijk zijn, die gericht zijn op het kleiner maken van de uitwerking van branden, explosies of giftige gaswolken die van buiten af op een gebouw kunnen inwerken. Deze maatregelen vergroten onmiskenbaar de veiligheid van personen in een gebouw als zo'n ongeluk zich voordoet. Maar vanuit de risicobenadering is het geen vaststaand gegeven dat deze maatregelen altijd zinvol zijn om te realiseren. Dat is onder andere het geval als het maatgevend ongevalsscenario, waarbij deze specifieke maatregelen effectief zijn, een dermate kleine kans heeft van optreden dat andere ongevalsscenario's veruit het risico domineren. De maatregelen op gebouwniveau, die de Veiligheidsregio adviseert in overweging te nemen, zijn gebaseerd op de zogeheten effectbenadering, zoals de Veiligheidsregio aangeeft in zijn toelichting op zijn advies. De effectbenadering laat de kans op het optreden van het effect buiten beschouwing. Voor de Veiligheidsregio is de effectbenadering de basis van zijn advies. Hierbij neemt u een ergste ongeval scenario (worst case) als maatgevend aan voor de effecten. De effecten worden uitgedrukt in aantallen gewonden en mogelijke materiële schade. Het worst case scenario dat de Veiligheidsregio als maatgevend aanneemt voor de rampbestrijding en de afweging voor maatregelen op gebouwniveau is een explosie van een maximaal met LPG gevulde tankwagen veroorzaakt door een brand (deskundigen duiden dit scenario aan als een warme BLEVE). Het college begrijpt dat de Veiligheidsregio de effectbenadering als invalshoek neemt om te analyseren hoe de rampbestrijding zal kunnen verlopen. Dit vloeit voort uit de taakstelling en verantwoordelijkheid van de Veiligheidsregio. Het ongeval, de ramp is het vertrekpunt van de analyse waarop de Veiligheidsregio zijn advies baseert. Deze reactie leidt echter gelet op bovenstaande overwegingen niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.*

- Wij adviseren u de hiervoor genoemde technische en organisatorische maatregelen in uw verantwoording in overweging te nemen en deze verder uit te werken in het Integraal Plan Brandveiligheid. De uitwerking van de overige aspecten van de verantwoording groepsrisico, zoals genoemd in het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev), vinden wij voldoende.

*Reactie gemeente:*

*De Veiligheidsregio is betrokken bij het opstellen van het IPB. De gemeente is bereid bij te dragen aan de samenwerking die u adviseert bij het opstellen van dit document. Dit op uitnodiging van de opstellers van het IPB. De bijdrage die de gemeente kan leveren aan het opstellen van het IPB is overigens beperkt. De rol van de gemeente is vooral gelegen in het zorgen voor de randvoorwaarden waarvan het IPB uitgaat. Te denken valt aan het verkeersplan voor een goede ontsluiting van het gebied voor de brandweer. Deze reactie leidt voor het overige niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.*

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

- In de waterparagraaf van het bestemmingsplan wordt terecht gesteld dat er reeds uitvoerig vooroverleg is gevoerd met het hoogheemraadschap omtrent alle onderwerpen die het hoogheemraadschap aangaan. In de waterparagraaf is een gedetailleerde beschrijving gegeven van een groot deel van de uitkomsten uit die overleggen. Recentelijk hebben wij een soort van samenvattend wateradvies verstrekt aan het MCA waarin alle punten uit de vooroverleggen de revue passeren. Graag willen wij dit samenvattende advies ook aan u doen toekomen in het kader van het ruimtelijke spoor wat wordt gevolgd. Wij zouden het waarderen als dit advies als

bijlage bij de waterparagraaf wordt opgenomen in het bestemmingsplan.

*Reactie gemeente:*

*Het samenvattende advies wordt als bijlage toegevoegd bij de waterparagraaf. De nadere gedetailleerde uitvoer van het aspect water wordt in het vervolgtraject met het Hoogheemraadschap afgestemd.*

Provincie Noord- Holland

- Gelet op de Wet ruimtelijke ordening is de beoordeling beperkt tot de provinciale belangen zoals die zijn vastgelegd in de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en verankerd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (hierna de Verordening).

*Reactie gemeente:*

*Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen en leidt niet tot een aanpassing in het bestemmingsplan*

- De plannen voorzien in de bouw van het nieuwe ziekenhuis van het Medisch Centrum Alkmaar. Zoals bekend zijn voor dit medisch centrum verschillende locaties in de regio in beeld geweest. Uiteindelijk is, mede op advies van de ARO gekozen voor deze locatie in Heerhugowaard. Het plangebied is in onze Structuurvisie 2040 aangeduid als Bestaand Bebouwd Gebied (BBG). Het bestaand bebouwd gebied is bedoeld voor de vestiging van stedelijke bebouwing en stedelijke voorzieningen. Wij stemmen dan ook in met de vestiging van het medisch centrum RTIC op de locatie Westpoort.

*Reactie gemeente:*

*Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen en leidt niet tot een aanpassing in het bestemmingsplan.*

- In de toelichting bij het bestemmingsplan (Ruimtelijk Kader, Hoofdstuk 4) geeft u een goede analyse van de stedenbouwkundige aspecten en de effecten van het RTIC op de directe omgeving. Het gaat hier echter om een grootschalige voorziening met uitstralingseffecten op de bredere omgeving. Wat dit betreft missen wij nog een cijfermatige onderbouwing van de verkeersafwikkeling naar het provinciaal wegennet (met name de N242) en een overzicht op kaart van de langzaamverkeersroutes en van de bereikbaarheid per openbaar vervoer (bus en trein).

*Reactie gemeente:*

*Naar het effect van de verhuizing van het ziekenhuis is uitgebreid verkeerskundig onderzoek gedaan door het bureau Goudappel Coffeng, opgenomen als bijlage in de toelichting, resultaten ontwikkelingsanalyse. Daarbij is uitgegaan van een 'worst-case' scenario. Het scenario waar het complete ziekenhuis zal verhuizen naar Heerhugowaard en gerelateerde voorzieningen zich vestigen op het terrein naast het ziekenhuis.*

*Daarnaast is door middel van microsimulatie ingekeken wat de effecten zijn op de omliggende wegen en kruispunten. De resultaten van deze studie zullen tevens worden opgenomen als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan (Kruispuntberekeningen ontsluiting MCA Heerhugowaard, Goudappel Coffeng, 1 oktober 2012, kenmerk MCA001/Hre/0014).*

*Deze resultaten zijn destijds besproken met de projectleider van de reconstructie N242-Westtangent en gaven geen aanleiding om het ontwerp van het kruispunt N242-Westtangent aan te passen. Wel is op verzoek van de gemeente en in overleg met de provincie een extra afrit toegevoegd ten behoeve van ambulances die zo rechtstreeks naar het spoeddek van het ziekenhuis kunnen rijden.*

*Naast bovengenoemde studie, uitgevoerd in opdracht van de gemeente, heeft ook het provinciaal trajectbureau N242 een capaciteitstoets laten uitvoeren voor de N242. Ook uit die studie bleek dat er op de N242 voor de realisatie van het ziekenhuis geen extra verkeersmaatregelen nodig zijn ten behoeve van de ontsluiting van het ziekenhuis.*

*Op gemeentelijke wegen direct naast het nieuwe ziekenhuis zullen wel aanpassingen worden gedaan. Zo moet de capaciteit van het kruispunt van de Westtangent met de Abe Bonnemaweg worden uitgebreid. Hiervoor wordt op de Westtangent een extra opstelstrook aangelegd voor het verkeer dat linksaf wil richting het ziekenhuis. Op de Abe Bonnemaweg wordt een extra opstelstrook aangelegd voor verkeer dat bij het ziekenhuis vertrekt en rechtsaf naar de Westtangent wil rijden. Op het kruispunt van de Abe Bonnemaweg met de J.J.P. Oudweg zal een halve turbotonde worden aangelegd die het terrein van het ziekenhuis zal ontsluiten.*

*De komende jaren zullen ook de fietsroutes langs de Abe Bonnemaweg wijzigen om het kruispunt met de Westtangent te ontlasten. In de tweede fase zal een langzaamverkeer tunnel worden aangelegd onder de Westtangent. De verwachting is dat in eerste instantie een kleine aanpassing moet worden gedaan door het fietspad aan de zuidzijde van de Abe Bonnemaweg te verwijderen en aan de noordzijde het fietspad te verbreden voor twee richtingen fietsverkeer.*

*Over het openbaar vervoer heeft (direct nadat het MCA de verhuizing bekend maakte) een overleg plaats gevonden met vertegenwoordigers van de provincie Noord-Holland, ROCOV, Connexion en de gemeenten Heerhugowaard en Alkmaar. Notulen van dit gesprek zijn beschikbaar.*

Het plan is om bij de opening van het ziekenhuis een nieuw lijndienst te starten die het ziekenhuis van Alkmaar verbindt met beide stations van Alkmaar, het nieuwe ziekenhuis in Heerhugowaard en het station van Heerhugowaard. Op termijn kan deze lijn ook de nieuwbouwwijk De Draai ontsluiten. Om dit mogelijk te maken zal de lijn moeten worden opgenomen in het programma van eisen voor de nieuwe concessie die medio 2016 van start moet gaan. Hiervan is de sector Beleid van de provincie op de hoogte.

Een extra treinstation nabij het ziekenhuis is op dit moment niet aan de orde. Het ziekenhuis ligt hemelsbreed op slechts 1600 meter van het bestaande station. De gemeente Heerhugowaard richt zich volledig op de ontwikkeling van het gebied rond het huidige station. Hiervoor heeft de gemeenteraad in januari een structuurvisie vastgesteld.

Om een goede (ov-)verbinding tussen het station en het nieuwe ziekenhuis te creëren is het kruispunt van de Zuidtangent met het Stationsplein en de Bevelandseweg voor ons een belangrijk aandachtspunt. De gemeente Heerhugowaard heeft het plan om binnen enkele jaren een spoorwegonderdoorgang te bouwen in de Zuidtangent. Hiervoor heeft de gemeente reeds een subsidiebeschikking ontvangen van het ministerie waarmee 25% van de aanlegkosten zijn afgedekt. De gemeente is al in gesprek met ProRail over het ontwerp van de onderdoorgang. Bij de kostenraming van de spoorwegonderdoorgang is tot dusver uitgegaan van een tunnelbak bestaande uit 2 x 2 rijstroken en aan één zijde een in twee richtingen bereden fietspad. Vanwege de lengte die nodig is voor de hellingen van de tunnelbak zal het op het kruispunt Zuidtangent-Stationsplein niet meer mogelijk zijn om met auto's of bussen de Zuidtangent over te steken of om linksaf te slaan. Dit heeft effect op de verbinding tussen het station en het ziekenhuis, met name voor openbaar vervoer. Graag zouden wij met de provincie in gesprek gaan om te kijken welke mogelijkheden er zijn om voor het openbaar vervoer een goede verbinding tussen het station en het ziekenhuis te realiseren. Ook vragen wij nogmaals uw aandacht voor de mogelijke verplaatsing van de bushalte voor de Qliner (lijnen 350 en 351). De gemeente heeft in april een voorstel ingediend om bij de werkzaamheden aan de N242 de bushalte te verplaatsen van de Broekerweg naar de nieuwe langzaamverkeersbrug bij de Stationsweg/Westdijk. Hierop hebben wij echter nog geen reactie ontvangen.

Tot slot is het gevraagde kaartmateriaal ten aanzien van fietsroutes en OV-verbindingen als bijlage bij de toelichting opgenomen. Voor het overige geeft de ingekomen reactie geen aanleiding tot een aanpassing in het bestemmingsplan.

- Provinciale Staten zullen tijdig een luchthavenregeling vaststellen voor het helikopterplatform.

*Reactie gemeente:*

*Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen en leidt niet tot een aanpassing in het bestemmingsplan.*

- Voor het overige geeft het plan ons geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

*Reactie gemeente:*

*Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen en leidt niet tot een aanpassing in het bestemmingsplan.*

## 8.2 Uitkomsten inspraak

In het kader van de inspraakprocedure heeft het voorontwerpbestemmingsplan 'Westpoort' vanaf 6 juni 2013 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Van de gelegenheid een inspraakreactie in te dienen is gebruik gemaakt door:

- Henny van de Kraats/ Janet Kok, Monniksrob 13 1704 VT Heerhugowaard;
- Robert Kokkelink/Marina Kokkelink- Schot, Monniksrob 20, 1704 VT Heerhugowaard.

Henny van de Kraats/ Janet Kok, Monniksrob 13 1704 VT Heerhugowaard

- Het voorontwerpbestemmingsplan RTIC ligt per 6 juni 2013 ter inzage en er kunnen gedurende 6 weken zienswijzen ingediend worden. We zijn hiermee dus ruimschoots binnen de tijd.

*Reactie gemeente:*

*Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen en leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat het hier niet om een mogelijkheid tot indienen zienswijzen gaat, maar om de mogelijkheid tot het indienen van inspraakreacties.*

- Wij wonen aan de Monniksrob 13 en zijn daarom directe burenen van dit ziekenhuis. Voor ons is geluidhinder een belangrijk thema.

*Reactie gemeente:*

*Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen en leidt niet tot een aanpassing in het bestemmingsplan.*

- Voor de aansluiting van het ziekenhuis is voor het ambulanceverkeer gekozen voor een aansluiting op de Ovatonde. Daar de Ovatonde ook een aansluiting naar Beverkoog krijgt, voorzien wij dat ambulances die de Ovatonde op komen rijden voorrang gaan vragen van het overige verkeer, vooral vrachtverkeer. Daar een



rotonde/ ovatonde niet overzichtelijk is, zal dit met gebruik van sirenes gebeuren. Net op het punt waar de ambulances voorbij komen en die sirene aan hebben, is het geluidscherm onderbroken en staan enkel wat struiken. Daarom willen wij graag dat het geluidscherm op de Ovatonde volledig doorgetrokken wordt, zodat er geen opening is in het scherm tussen de N242 en de Westtangent. Dit zal voor ons het geluid van de sirenes aanzienlijk dempen.

**Reactie gemeente:**

Ten behoeve van het bestemmingsplan Westpoort is uitvoerig onderzoek uitgevoerd naar milieu- en omgevingsaspecten, en zo ook naar het aspect geluidhinder. De resultaten van deze onderzoeken zijn in het voorontwerpbestemmingsplan Westpoort opgenomen in hoofdstuk 5 en de bijlagen bij de toelichting. Uit de door Cauberg - Huygen verrichte onderzoeken (zie bijlagen Regionaal Topklinisch Interventie Centrum, 29 april 2013, 20130634-05, en Regionaal Topklinisch Interventie Centrum te Heerhugowaard, Akoestisch Onderzoek fase 2, 20130634-06, 7 mei 2013) blijkt dat er ten aanzien van het maximale geluidniveau ruim wordt voldaan aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit. Ten aanzien van het geluid vanwege ambulances met sirene is daarnaast aanvullend onderzoek uitgevoerd (Cauberg - Huygen, notitie 20130634-08, RTIC, geluid vanwege ambulance met sirene). Uit dit onderzoek blijkt dat de geluidbelasting van de woningen rekening houdend met de sirenes van passerende ambulances zonder meer hoog te noemen is. Ondanks dat acht de gemeente deze hoge geluidbelasting aanvaardbaar. Gewezen kan immers worden op het maatschappelijke belang van ambulances. Daarnaast zal er geen sprake zal zijn van een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat ter plaatse omwille van de volgende redenen, waardoor er geen aanleiding is tot een aanpassing van het bestemmingsplan:

- In het onderzoek wordt uitgegaan van een worst-case benadering/ maximale invulling van het bestemmingsplan. Er wordt uitgegaan van circa 36 ambulanceritten per dag (20 overdag, 8 in de avond en 8 's nachts). Feit is echter dat niet alle ambulances in de nacht gebruik maken van de sirene, waarbij het MCA mede een protocol hanteert om het gebruik van optische en geluidsignalen door ambulances te beperken tot alleen het noodzakelijke gebruik ervan. Daar komt bij dat het verkeer op de ovatonde 's avonds en 's nachts beperkt zal zijn. Er kan dan ook van uit worden gegaan overlast in de NAW-uren (Nacht- Avond- Weekend) incidenteel zal zijn;
  - In de praktijk zal de overlast min of meer gelijk zijn als in de huidige situatie, aangezien er ook nu reeds sprake is van passerende ambulances op de Westtangent/ N242. In dat opzicht is er geen sprake van een planologische verslechtering;
  - Het treffen van maatregelen in de vorm van een verdichting van de geluidwal zoals gevraagd met een zelfde hoogte als ter hoogte van het Strand van Luna (3,5 m) kost (globale inschatting) 150.000- 200.000 euro. Bovendien blijkt uit de verrichte onderzoeken dat zelfs met het realiseren van schermen met deze hoogte de (incidentele) akoestische overlast door passerende ambulances met sirenes niet kan wegnemen.
- Bij het ziekenhuis komt ook een helikopteropstelplaats. Graag willen wij u herinneren aan uw toezegging dat het vliegverkeer niet over Butterhuizen zal aanvliegen, maar via St. Pancras zal komen. Deze toezegging heeft u gedaan om dat de bewoners van de wijk Butterhuizen veel overlast (vooral in de nachtelijke uren) verwachten. Graag zien wij deze twee maatregelen opgenomen in het bestemmingsplan.

**Reactie gemeente:**

Bij het vaststellen van de aanvliegroute van het vliegverkeer rekening gehouden met de omliggende woonwijken, zoals toegezegd tijdens de diverse gehouden bewonersbijeenkomsten met de gemeente Heerhugowaard. In bijlage 'Aan- en afvliegroutes helihaven, (die zal worden opgenomen bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan) is te zien dat de aan- en afvliegroute langs Butterhuizen ligt en over de toekomstige wijk Broekhorn komt te liggen. Het verwachte aantal vluchten zal circa 80 per jaar bedragen en omhelst circa 160 vliegbewegingen (80 naderend en 80 vertrekkend). Het aantal vluchten is gebaseerd op het huidige aantal vluchten in Noord-Holland door de Koninklijke Marine en de traumahelikopters.

Uit het rapport van Peutz inzake de geluidsrapportage van de helihaven RTIC, zie hiervoor ook bijlage (bij de toelichting van het bestemmingsplan) 'Geluid vanwege helihaven Medisch Centrum Alkmaar, rapportnummer DA 2795-1-RA-003, Peutz, 1 mei 2013) kan geconcludeerd worden dat de 56 dB (A) Ldn-contour en de 48 dB (A) Lden-contour niet de terreingrens van de wijk Butterhuizen overschrijdt. De maximale geluidsnorm uit het activiteitenbesluit (70 dB (A) overdag, 65 dB (A) 's avonds en 60 dB (A) 's nachts) wordt hier niet overschreden. Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

**Robert Kokkelink/Marina Kokkelink- Schot, Monniksrob 20, 1704 VT Heerhugowaard.**

- Als directe buur van het ziekenhuis, wij wonen aan de Monniksrob 20 te Heerhugowaard, zijn wij zeer bezorgd omtrent het toenemen van geluidshinder. Door de grootte van het project verwachten wij een toename van de verkeersbewegingen richting het ziekenhuis als dat eenmaal is gebouwd. Rekening houdende met het feit dat dit pas de eerste fase is, immers er komt in de toekomst nog een heel complex bij, ontkomen wij niet aan een significante vermeerdering van de geluidsoverlast. Dan hebben we het nog niet eens over de toename van aan- en afvoer van ambulanceverkeer over de weg en waarschijnlijk ook vanuit de lucht.

**Reactie gemeente:**

Ten behoeve van het bestemmingsplan Westpoort is uitvoerig onderzoek uitgevoerd naar milieu- en omgevingsaspecten, en zo ook naar het aspect geluidhinder. De resultaten van deze onderzoeken zijn in het voorontwerpbestemmingsplan Westpoort opgenomen in hoofdstuk 5 en de bijlagen bij de toelichting. Uit de door Cauberg - Huygen verrichte onderzoeken (zie bijlagen Regionaal Topklinisch Interventie Centrum, 29 april 2013,

20130634-05, en Regionaal Topklinisch Interventie Centrum te Heerhugowaard, Akoestisch Onderzoek fase 2, 20130634-06, 7 mei 2013) blijkt dat er ten aanzien van het maximale geluidniveau ruim wordt voldaan aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit. Ten aanzien van het geluid vanwege ambulances met sirene is daarnaast aanvullend onderzoek uitgevoerd (Cauberg - Huygen, notitie 20130634-08, RTIC, geluid vanwege ambulance met sirene). Uit dit onderzoek blijkt dat de geluidbelasting van de woningen rekening houdend met de sirenes van passerende ambulances zonder meer hoog te noemen is. Ondanks dat acht de gemeente deze hoge geluidbelasting aanvaardbaar. Gewezen kan immers worden op het maatschappelijke belang van ambulances. Daarnaast zal er geen sprake zal zijn van een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat ter plaatse omwille van de volgende redenen, waardoor er geen aanleiding is tot een aanpassing van het bestemmingsplan:

- In het onderzoek wordt uitgegaan van een worst-case benadering/ maximale invulling van het bestemmingsplan. Er wordt uitgegaan van circa 36 ambulanceritten per dag (20 overdag, 8 in de avond en 8 's nachts). Feit is echter dat niet alle ambulances in de nacht gebruik maken van de sirene, waarbij het MCA mede een protocol hanteert om het gebruik van optische en geluidsignalen door ambulances te beperken tot alleen het noodzakelijke gebruik ervan. Daar komt bij dat het verkeer op de ovatonde 's avonds en 's nachts beperkt zal zijn. Er kan dan ook van uit worden gegaan overlast in de NAW-uren (Nacht- Avond- Weekend) incidenteel zal zijn;
- In de praktijk zal de overlast min of meer gelijk zijn als in de huidige situatie, aangezien er ook nu reeds sprake is van passerende ambulances op de Westtangent/ N242. In dat opzicht is er geen sprake van een planologische verslechtering;
- Het treffen van maatregelen in de vorm van een verdichting van de geluidwal zoals gevraagd met een zelfde hoogte als ter hoogte van het Strand van Luna (3,5 m) kost (globale inschatting) 150.000- 200.000 euro. Bovendien blijkt uit de verrichte onderzoeken dat zelfs met het realiseren van schermen met deze hoogte de (incidentele) akoestische overlast door passerende ambulances met sirenes niet kan wegnemen.

Ten aanzien van het helikopterverkeer wordt verwezen naar de bijlage 'Aan- en afvliegroutes helihaven' (die zal worden opgenomen bij het ontwerpbestemmingsplan), dat de aanvliegroute van het helikopterverkeer weergeeft. Te zien is dat deze route langs Butterhuizen ligt. Bovendien zal het verwachte aantal vluchten circa 80 per jaar bedragen en omhelst dit circa 160 vliegbewegingen (80 naderend en 80 vertrekkend). Het aantal vluchten is gebaseerd op het huidige aantal vluchten in Noord-Holland door de Koninklijke Marine en de traumahelikopters. Uit het rapport van Peutz inzake de geluidsrapportage van de helihaven RTIC, zie hiervoor ook bijlage (bij de toelichting van het bestemmingsplan) 'Geluid vanwege helihaven Medisch Centrum Alkmaar, rapportnummer DA 2795-1-RA-003, Peutz, 1 mei 2013) kan geconcludeerd worden dat de 56 dB (A) Ldn-contour en de 48 dB (A) Lden-contour niet de terreingrens van de wijk Butterhuizen overschrijft. De maximale geluidsnorm uit het activiteitenbesluit (70 dB (A) overdag, 65 dB (A) 's avonds en 60 dB (A) 's nachts) wordt hier niet overschreden. Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het bestemmingsplan.

- Doordat de N242 een verhoogde afslagrichting krijgt, aansluitende op de ovatonde en de afslag naar het ziekenhuis na de ovatonde ligt, kan het niet anders zijn dat er toenemende overlast gaat komen van ambulances die met sirene richting de spoedeisende hulp gaan. Onze huizen zijn AAA - geïsoleerd en nu al klinkt het geluid van de sirene door in onze woning uitgaande van een situatie dat er op de weg op de hoogte van het maaiveld wordt gereden, waardoor er nog van een soort geluiddemping sprake is. Zodra de ovatonde gereed is met de daarbij behorende oplopende aansluitingen wordt het geluid nog beter verspreid in de hogere regionen van de lucht omdat de weg minimaal 4 meter hoger komt te liggen dan de huidige situatie zonder verdere demping behoudens de gestrekte zijden van de weg langs de N242 en de Westtangent. De ambulance zal ongetwijfeld met sirene en zwaailicht het traject van de ovatonde volgen en juist in het bochtige deel, namelijk de afslag naar de Westtangent en de daar achter liggende aansluiting naar het ziekenhuis, is er geen demping door middel van een geluidwal. Los van dit feit zal de geluidsoverlast evenredig toenemen als de aansluiting op de Beverkoog is gerealiseerd. Dat wordt los gezien van deze situatie maar heeft ook invloed op vermeerdering van het geluid dat over de woonwijk uitstroomt. Wij pleiten derhalve voor het doortrekken van de te vestigen geluidwal in het bochtige gedeelte van de ovatonde, zodat ook op dat punt, wat het dichtst ligt bij de woonwijk, er sprake zal zijn van een redelijke demping van geluid.

#### *Reactie gemeente:*

Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording hiervoor voor het onderdeel ambulances. Daarbij wordt nog vermeld dat de toekomstige aansluiting Beverkoog mee is genomen in Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

- Het nieuwe ziekenhuis krijgt ook een landingsplaats voor de ambulancehelikopter. Graag willen wij u er even aan herinneren dat u heeft toegezegd dat de aanvliegroute van de ambulancehelikopter niet over de woonwijk Butterhuizen zal plaatsvinden, maar vanuit de richting van St. Pancras.

#### *Reactie gemeente:*

Ten aanzien van het aspect helihaven wordt verwezen naar de beantwoording hiervoor voor dit onderdeel.

- Graag zien wij beide maatregelen opgenomen in het bestemmingsplan.

#### *Reactie gemeente:*

*Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording hierboven. De ingekomen reacties leiden niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.*