



Gemeente
Drechterland

Bestemmingsplan
Stationsgebied Hoogkarspel



**Vastgesteld
28 juni 2010**

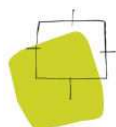
Bestemmingsplan Stationsgebied Hoogkarspel

O N T W E R P

Inhoud

Toelichting
Regels
Verbeelding

28 juni 2010
Projectnummer 076.00.05.01.00



Ideeën voor een plek

Toelichting

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Bestaande en toekomstige situatie	7
2.1	Bestaande situatie	7
2.2	Toekomstige situatie	7
3	Beleid	9
3.1	Rijksbeleid	9
3.2	Provinciaal beleid	9
3.3	Gemeentelijk beleid	11
4	Milieuaspecten	13
4.1	Archeologie	13
4.2	Bodem	13
4.3	Ecologie	14
	4.3.1 Soortenbescherming	14
	4.3.2 Gebiedsbescherming	14
	4.3.3 Conclusie	15
4.4	Externe veiligheid	15
4.5	Geluidhinder	16
4.6	Luchtkwaliteit	17
4.7	Water	17
5	Juridische toelichting	19
5.1	Inleiding	19
5.2	Juridische vormgeving	20
5.3	Bestemmingen	20
6	Uitvoerbaarheid	23
6.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	23
6.2	Economische uitvoerbaarheid	24

Bijlagen

1. Inleiding

Hoogkarspel ligt aan het spoor tussen Hoorn en Enkhuizen. Hoogkarspel is één van de tussengelegen stations op deze lijn. Bij het station is parkeergelegenheid voor zowel auto's als fietsen. De parkeergelegenheid voor fietsen is echter niet toereikend en er zullen nieuwe fietsenstallingen bijgeplaatst worden. De uitbreiding van de parkeermogelijkheden voor fietsers is niet mogelijk binnen het vigerende bestemmingsplan, omdat de fietsenstallingen buiten het bouwvlak geprojecteerd zijn. Om de ontwikkeling mogelijk toch mogelijk te maken is voorliggende partiële herziening opgesteld.

AANLEIDING



Figuur 1. Stationsgebied met ligging van het plangebied

Dit bestemmingsplan is een partiële herziening van het bestemmingsplan Hoogkarspel, dat door de Raad is vastgesteld op 10 juli 2003 en door Gedeputeerde Staten is goedgekeurd op 16 december 2003.

VIGEREND
BESTEMMINGS-
PLAN

Na de inleiding zal het voorliggende bestemmingsplan ingaan op de bestaande en toekomstige situatie in het plangebied. In hoofdstuk 3 wordt het vigerende rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid besproken. Hoofdstuk 4 gaat in op de verschillende milieुरandvoorwaarden die een rol spelen bij de realisering van het plan. Hoofdstuk 5 betreft de juridische toelichting van het plan en het afsluitende hoofdstuk bespreekt de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het plan.

LEESWIJZER

2. Bestaande en toekomstige situatie

2.1 Bestaande situatie

Station Hoogkarspel bestaat uit één perron met twee sporen, waar de trein Hoorn-Enkhuizen en vice versa stopt. Aan de noordzijde van het spoor bevindt zich het stationsgebouw. Tevens is er parkeergelegenheid voor auto's en staat er een tiental fietsenbergingen. Drie van deze fietsenbergingen bevatten fietskluisen. De overige fietsenbergingen zijn open stallingen.



Figuur 2. Station Hoogkarspel (bron: www.stationsweb.nl)

2.2 Toekomstige situatie

Het aantal fietsenbergingen zal uitgebreid worden. Er zullen 9 nieuwe fietsenbergingen bijgebouwd worden. Hierbij worden tevens een aantal extra fietskluisen gerealiseerd. De fietsenbergingen met fietskluisen komen ten westen van de overige fietsenstallingen te staan. Op de grootste afstand vanaf het stationsgebouw. Voor het overige betreffen het vrij toegankelijke, open fietsenbergingen.

3. Beleid

3.1 Rijksbeleid

De Nota Ruimte geeft de rijksvisie op de ruimtelijke ontwikkelingen van Nederland weer. Het kabinet heeft gekozen om het ruimtelijk relevante rijksbeleid zoveel mogelijk in één nota onder te brengen. Eén Nota Ruimte helpt de overlap tussen de verschillende beleidsterreinen en het aantal aparte nota's terug te dringen en zorgt voor meer samenhang in het ruimtelijk relevante (sector)beleid.

Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte scheppen voor verschillende ruimteveragende functies op het beperkte oppervlak dat Nederland ter beschikking staat.

Het beleid met betrekking tot de basiskwaliteit van steden, dorpen en bereikbaarheid kent vier pijlers: bundeling van verstedelijking en economische activiteiten, bundeling van infrastructuur, aansluiting van Nederland op de internationale netwerken van luchtvaart en zeevaart en borging van milieukwaliteit en externe veiligheid.

Voor verstedelijking en economische activiteiten gaat het rijk uit van een bundelingsstrategie. Er wordt optimaal gebruik gemaakt van de ruimte die in het bestaande bebouwde gebied aanwezig is en er wordt ruimte geboden voor gemeenten om te kunnen bouwen voor de eigen bevolkingsgroei. Ook bundeling van infrastructuur is een aandachtspunt in de Nota Ruimte. Dit betekent dat de groei van de mobiliteit op bepaalde, voor het overgrote deel bestaande, verbindingen wordt geconcentreerd. Ook de afstemming tussen hoofdinfrastructuur en regionale en lokale verbindingen is van belang. Dit vereist een goede onderlinge afstemming in de vorm van een integrale, gemeenschappelijke, gebiedsgerichte aanpak van bereikbaarheidsproblemen.

De Nota Ruimte streeft naar een integraal locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen met als doel een goede plaats voor ieder bedrijf te bieden, zodat een optimale bijdrage wordt geleverd aan de versterking van de kracht van steden en dorpen. In de nota wordt de verantwoordelijkheid van de beoordeling van een 'goede locatie' gedecentraliseerd. In het beleid dat wordt voorgestaan, is het de verantwoordelijkheid van provincie en gemeente om dit algemene ruimtelijke beleid integraal en concreet gestalte te geven. Provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor een voldoende en tijdige beschikbaarheid van ruimte voor wonen en werken en de daarbij behorende voorzieningen, groen, water, recreatie, sport en lokale infrastructuur.

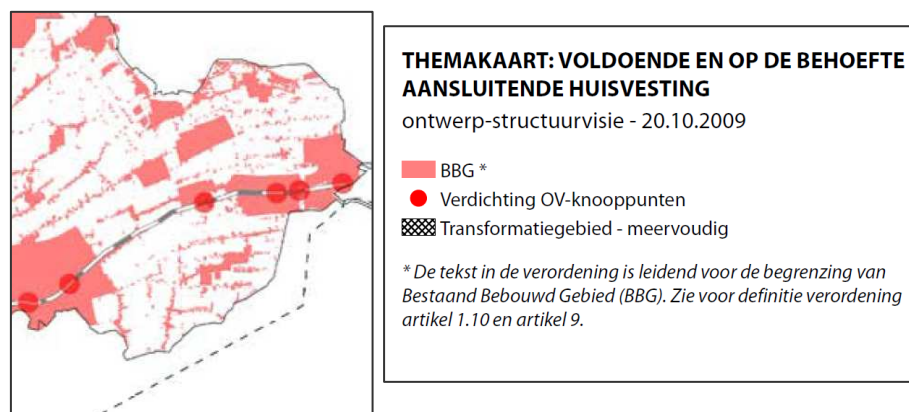
3.2 Provinciaal beleid

Op 25 oktober 2004 is het streekplan voor Noord-Holland Noord vastgesteld, het Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord 'Ontwikkelen met kwaliteit'. Deze nota geeft de visie van de provincie op het

ruimtelijk beleid in Noord-Holland Noord weer voor de periode 2004 tot 2014 en vormt het toetsingskader voor het gemeentelijk ruimtelijk beleid. Op basis van de nieuwe Wro die per 1 juli 2008 ingevoerd is, bestaat het streekplan niet meer, maar is deze vervangen door de structuurvisie. Gedeputeerde en Provinciale Staten hebben de ontwerp structuurvisie: 'Kwaliteit door veelzijdigheid' voor heel Noord-Holland opgesteld. De planning van de provincie is om in 2010 de structuurvisie vast te stellen.

De provincie gaat in haar visie onder meer in op de kansen om te verdichten en te ontwikkelen rond stationslocaties. Door de ruimte rond OV knooppunten beter te benutten worden landelijke gebieden gespaard, verbetert de kwaliteit van de omgeving en wordt de benutting van het OV gestimuleerd. Nabijheid is, naast frequentie, een belangrijke motivatie om over te stappen op het OV.

In paragraaf 6.3.2.1 van de ontwerp-structuurvisie staat het volgende: *“Voor het functioneren van het openbaar vervoer zijn knooppunten (haltes en stations en hun omgeving) van groot belang. De Provincie Noord-Holland streeft naar een goede invulling van knooppunten. Een goede invulling betekent dat op en rond knooppunten voldoende ruimte beschikbaar is voor openbaar vervoerfuncties en overstapvoorzieningen (stallingen, P+R). Het knooppunt is bovendien van hoge kwaliteit wat betreft fysieke inrichting, uitstraling, informatievoorziening. Ook wordt de verdere ontwikkeling rondom knooppunten afgestemd op een optimaal gebruik van het openbaar vervoer. Dit betekent dat op knooppunten een juiste combinatie bereikt wordt van de betekenis van de plek (“plaatswaarde”) en haar bereikbaarheid (“bereikbaarheidswaarde”). De Provincie zal investeren in dergelijke voorzieningen bij de knooppunten die onderdeel uitmaken van het hoogwaardig openbaar vervoernetwerk. Verder zal de Provincie het initiatief nemen om na te gaan welke ruimtelijke maatregelen of programma's gewenst en mogelijk zijn om de knooppuntfunctie te verbeteren (locatiebeleid).*



Figuur 3. Detail van de ontwerp Structuurvisie, themakaart over bebouwde gebieden en verdichting van OV-knooppunten.

De themakaart van de ontwerp-structuurvisie toont dat de stationsgebieden bij de stations tussen Enkhuizen en Hoorn aangegeven zijn als gebieden waar verdichting van de OV-knooppunten wenselijk is. Ook het station van Hoogkarspel staat op de kaart aangegeven.

Uit voorgaande blijkt voldoende dat de ontwikkeling van een kwalitatief en kwantitatief hoogwaardige parkeergelegenheid voor fietsen binnen de beleidsvisie van de provincie past.

3.3 Gemeentelijk beleid

De Toekomstvisie Drechterland gaat in op verschillende thema's die van belang zijn voor de gemeente Drechterland. Ook mobiliteit en infrastructuur komt aan de orde. De Toekomstvisie noemt expliciet het verbeteren van het station en de stationsfaciliteiten. Ook worden in de visie mogelijkheden gezien voor het stimuleren van de bedrijvigheid door het faciliteren van functies passend bij een stationslocatie. Waar het gaat om bereikbaarheid van kernen en voorzieningen schenkt de Toekomstvisie ook aandacht aan langzaamverkeersverbindingen, onder andere door een fijnmazig netwerk met routes voor langzaam verkeer tussen de verschillende kernen.

TOEKOMSTVISIE
DRECHTERLAND

Voor het plangebied geldt bestemmingsplan Hoogkarspel. Dit plan is door de Raad vastgesteld op 10 juli 2003 en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd op 16 december 2003. Het gehele stationsgebied valt onder de bestemming 'Spoorwegen'.

VIGEREND BE-
STEMMINGSPLAN

4. Milieuaspecten

4.1 Archeologie

Begin 1992 ondertekende Nederland het Verdrag van Valletta/Malta. Daarmee heeft de zorg voor het archeologische erfgoed een prominente plaats gekregen in het proces van de ruimtelijke planvorming. Uitgangspunten van het verdrag zijn het vroegtijdig betrekken van archeologische belangen in de planvorming, het behoud van archeologische waarden in situ (ter plaatse) en de introductie van het zogenaamde "veroorzakerprincipe". Dit principe houdt in dat degene die de ingreep pleegt financieel verantwoordelijk is voor behoudsmaatregelen of een behoorlijk onderzoek van eventueel aanwezige archeologische waarden. Ondertussen is dit vertaald in de Wet op de archeologische monumentenzorg (WAMZ) die op 1 september 2007 van kracht is geworden. Met name de Monumentenwet is door de WAMZ aangepast en gaat concreet in op de bescherming van archeologische waarden in bestemmingsplannen.

Op de gemeentelijke kaart waarop de archeologische verwachtingswaarde op is aangegeven, blijkt dat voor het gebied rondom het station van Hoogkarspel geen archeologische waarden worden verwacht. Ook bevinden er zich geen provinciale of rijksmonumenten in de nabijheid van het plangebied. Aangezien ter plaatse van de voorgenomen ontwikkeling zich een gasleiding in de grond bevindt, is de grond reeds verstoord. Het is niet aannemelijk dat er zich nog archeologische waarden in de grond bevinden binnen het plangebied en het verrichten van een archeologisch veldonderzoek is niet nodig. Vanuit het oogpunt van archeologie is er geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

4.2 Bodem

In het kader van het landelijke project "Landsdekkend Beeld Bodemverontreiniging" is een inventarisatie uitgevoerd naar bodemlocaties waarvan op grond van historische gegevens het vermoeden bestond dat er sprake van bodemverontreiniging zou kunnen zijn, de zogenaamde "verdachte" locaties. Al deze gevonden locaties zijn in een database verzameld. Tevens zijn bodemonderzoeksrapporten, die bij de gemeenten en de provincie aanwezig zijn, ingevoerd in de gemeentelijke bodeminformatiesystemen. De meeste locaties leveren geen onaanvaardbaar risico op en kunnen worden aangepakt wanneer er nieuwbouw, wegaanleg of eigendomsoverdracht plaatsvindt.

Uit de bodemkaart van de provincie Noord-Holland blijkt dat er sprake is van bodemverontreiniging. De verontreiniging wordt gedefinieerd als 'ernstig, maar niet urgent', waarvoor gedeeltelijke sanering noodzakelijk is. Een bepaalde mate van bodemverontreiniging hoeft in veel gevallen niet direct een probleem op te leveren. Zo ook in deze situatie. Het voorgenomen plan voorziet in de bouw van een fiet-

senberging. Een dergelijke functie is niet gevoelig voor bodemverontreiniging. Het uitvoeren van een bodemonderzoek is niet nodig en de bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.3 Ecologie

Om de uitvoerbaarheid van dit plan te toetsen is een ecologische inventarisatie uitgevoerd naar de aanwezige natuurwaarden in het projectgebied. Tevens is gekeken naar effecten op beschermde gebieden in de omgeving. Het doel hiervan is om na te gaan of een vooronderzoek in het kader van de Flora- en faunawet en/of een oriënterend onderzoek in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 of de Ecologische Hoofdstructuur noodzakelijk is. Het projectgebied is daartoe op 7 april 2009 bezocht door een ecooloog van BügelHajema Adviseurs.

4.3.1 Soortbescherming

INVENTARISATIE

Uit combinatie van de informatie op de website van Het Natuurloket (km-hok 141-522, d.d. 27 april 2009) en het bovengenoemde veldbezoek blijkt dat naast een enkele in het kader van de Flora- en faunawet licht beschermde soort (gewone pad, huisspitsmuis) ook enkele zwaardere beschermde vogels in en direct rond het projectgebied kunnen worden verwacht. Alle inheemse vogelsoorten zijn beschermd. Vogelsoorten als fitis, heggemus en winterkoning zullen in de houtsingel tot broeden komen. De volgens Het Natuurloket in de omgeving waargenomen zwaar beschermde vissoort wordt door het ontbreken van oppervlakte water in of direct rond het projectgebied niet verwacht.

EFFECT

De aanwezige licht beschermde soorten worden niet in hun voortbestaan bedreigd en vallen in de vrijstellingsregeling bij ruimtelijke ontwikkelingen. Voor deze soorten hoeft geen ontheffing aangevraagd te worden. Ten aanzien van vogels dient er gedurende de werkzaamheden rekening te worden gehouden met het broedseizoen. De Flora- en faunawet kent geen standaardperiode voor het broedseizoen. Het is van belang of een broedgeval aanwezig is, ongeacht de periode. Voor de meeste vogels geldt dat het broedseizoen van ongeveer 15 maart tot 15 juli loopt.

4.3.2 Gebiedsbescherming

INVENTARISATIE

Het projectgebied ligt niet in of grenst niet aan een beschermd gebied in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998. Het meest nabijgelegen beschermde gebied hieruit betreft het Natura 2000-gebied IJsselmeer, dat gelegen is op ongeveer 4,5 kilometer afstand van het projectgebied. Op meer dan een kilometer afstand van het projectgebied liggen rond Hoogkarspel enkele gebieden die zijn aangewezen in het kader van de Ecologische Hoofdstructuur.

EFFECTEN

Gezien de aard van de ontwikkelingen en de afstand tussen projectgebied en beschermd gebieden, worden met betrekking tot de voorgenomen ontwikkelingen, geen negatieve effecten op beschermde

gebieden in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 en de Ecologische Hoofdstructuur verwacht.

4.3.3 Conclusie

Uit de ecologische inventarisatie is naar voren gekomen dat er geen noodzaak bestaat voor een vooronderzoek in het kader van de Flora- en faunawet of een oriëntatiefase voor de Natuurbeschermingswet 1998 dan wel een analyse van de Ecologische Hoofdstructuur. Het plan is hierdoor op deze punten uitvoerbaar.

4.4 Externe veiligheid

Het beleid ten aanzien van het produceren, verwerken, opslaan en vervoeren van gevaarlijke stoffen begint steeds vastere vormen aan te nemen. De overheid werkt hard aan het vastleggen van veiligheidsnormen die in acht moeten worden genomen en waarmee zowel op het gebied van milieu als op het gebied van de ruimtelijke ordening rekening moet worden gehouden. Nieuw aan het veiligheidsbeleid is dat de afwegingen ten aanzien van risico's op ongevallen die doden en gewonden tot gevolg kunnen hebben duidelijk zichtbaar moeten worden gemaakt en niet langer onbewust of impliciet plaatsvinden.



Figuur 3. Detail risicokaart provincie Noord-Holland

In de omgeving van het plangebied bevinden zich geen risicovolle inrichtingen. Op de beoogde locatie van de nieuw te realiseren fiet-

senstalling is een gasleiding gelegen. Op basis van de “Circulaire zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen” uit 1984 dient rekening te worden gehouden met een bebouwingsvrije afstand vanaf de leiding. De leiding is in beheer van Gasunie en betreft een leiding met een diameter van 6 inch en een druk van 40 bar. Voor een dergelijke leiding geldt een bebouwingsvrije afstand van 4 meter. Uit overleg met Gasunie is gebleken dat de bouw van de fietsenstalling op de geplande locatie mogelijk is, mits eventuele palen van de constructie op minimaal één meter van de leiding geplaatst worden en de bouw begeleid wordt door Gasunie. Aangezien de fietsenberging zelf geen kwetsbaar object is, is er vanuit het oogpunt van externe veiligheid geen bezwaar tegen de realisering van het plan mits gewerkt wordt volgens de richtlijnen van Gasunie.

NIEUW BELEID

Het is de verwachting dat in 2011 de nieuwe AMvB Buisleidingen zal worden vastgesteld, die het vigerende beleid (de circulaire uit 1984) zal vervangen. Deze AMvB zal regels gaan stellen aan risiconormering en -zonering langs buisleidingen, het opnemen van voorschriften in bestemmingsplannen, technische eisen, het aanwijzen van een toezichthouder, melding van incidenten en beschikbaarheid van noodplannen. Het nieuwe beleid vertoont overeenkomsten met het beleid voor inrichtingen (BEVI). Zo komt in de AMvB Buisleidingen ook het begrippenpaar PR (plaatsgebonden risico) en GR (groepsrisico) aan bod.

De nieuwe fietsenstalling heeft geen gevolgen voor de ligging van de leiding. Het betreft een bestaande situatie. Ook onder het verwachte beleid voor buisleidingen kan de beoogde situatie worden gerealiseerd dan wel gehandhaafd.

4.5 Geluidhinder

De Wet geluidhinder dateert van 16 februari 1979 en is sindsdien middels verschillende wetten diverse keren gewijzigd. De meest recente wijziging heeft plaatsgevonden bij besluit van 7 december 2006 (Staatsblad 2006 – 661).

De inwerkingtreding heeft op 1 januari 2007 plaatsgevonden. Tevens is op 1 januari 2007 het “Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006” (Staatscourant 21 december 2006, nr. 249) in werking getreden.

In de Wet geluidhinder is bepaald dat elke weg een zone heeft, waarbinnen onderzoek plaats moet vinden naar de geluidbelasting aan de gevels van nieuw te bouwen geluidgevoelige functies.

Door het plan worden geen geluidgevoelige functies mogelijk gemaakt. Het is daarom niet nodig om een akoestisch onderzoek te verrichten. Wegverkeerslawaaï vormt geen belemmering voor de realisatie van het plan.

4.6 Luchtkwaliteit

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. De in deze wet gehanteerde normen gelden overal, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing).

Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wet milieubeheer in werking getreden. Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer en hoe overschrijdingen van de luchtkwaliteit moeten worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in dit programma, hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit. Ook projecten die 'niet in betekenende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De criteria om te kunnen beoordelen of er voor een project sprake is van nibm, zijn vastgelegd in de AMvB-nibm.

NSL/NIBM

Eenzijds is de wet in werking getreden, anderzijds is er nog geen sprake van een definitief vastgesteld NSL. Het kabinet heeft gedurende de hierdoor ontstane interim-periode een grens van 1% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal 0,4 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) als 'niet in betekenende mate' vastgesteld en deze vastgelegd in de AMvB-nibm.

INTERIMPERIODE

Indien de toename van het verkeer op de weg groter zou zijn dan ongeveer 700 mvt/etmaal kan de grens van 1% (een toename van 0,4 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) worden overschreden. Aangezien het onderhavige bestemmingsplan de realisatie van fietsenbergingen mogelijk maakt, is het onwaarschijnlijk dat het aantal autoritten door deze ontwikkeling zal toenemen. Het plan kan daarom worden beschouwd als een nibm-project. Onderzoek naar de luchtkwaliteit kan derhalve achterwege blijven en het plan voldoet aan het gestelde in de Wet milieubeheer.

4.7 Water

Op grond van artikel 3.1.1 Bro is de watertoets verplicht voor bestemmingsplannen. In een hierover op te nemen paragraaf dient te worden aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie. In die paragraaf dient uiteengezet te worden of en in welke mate het plan in kwestie gevolgen heeft voor de waterhuishouding, dat wil zeggen het grondwater en het oppervlaktewater. Het is de schriftelijke weerslag van de zogenaamde watertoets: 'het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren (door de waterbeheerder), afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten'.

Het plan is voorgelegd aan het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier ter beoordeling in het kader van de watertoets. Het Hoogheemraadschap heeft in een brief van 2 juni 2009 een reactie op het plan gegeven.

Het plan voorziet in een toename van het verhard oppervlak van 690 m². Door deze toename aan verharding zal de neerslag versneld worden afgevoerd van het terrein. Zonder compenserende maatregelen zal de waterhuishoudkundige situatie hierdoor verslechteren. Omdat het hier een geringe verhardingstoename betreft acht het Hoogheemraadschap het niet nodig om compenserende maatregelen te treffen. Wel wordt geadviseerd om het regenwater dat op de verharding zal vallen zoveel mogelijk af te voeren via langs de fietsenstalling gelegen bermen en dus niet rechtstreeks op het oppervlaktewater af te voeren via leidingen. Afvoer via bermen zal een vertragende werking hebben op de afvoer en is daardoor minder belastend voor het oppervlaktewatersysteem. Voor het overige heeft het plan geen gevolgen voor de waterhuishouding en het plan mag wat het aspect water betreft uitvoerbaar worden geacht.

5. Juridische toelichting

5.1 Inleiding

De bestemmingsplanprocedure is geregeld in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In de procedure zijn de volgende fasen te onderscheiden:

- Voorbereidingsprocedure

Voor het opstellen van een voorontwerpbestemmingsplan verricht de gemeente onderzoek naar de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, naar de bestaande toestand en naar mogelijke en wenselijke ontwikkelingen binnen een gemeente. Het voorontwerpbestemmingsplan wordt voor overleg gezonden aan de in artikel 3.1.1 van het Bro genoemde instanties. De gemeente reageert vervolgens op het overleg ex artikel 3.1.1 Bro door in de toelichting van het plan op de gemaakte op- en aanmerkingen in te gaan en aan te geven welk standpunt de gemeente daarover inneemt.

- Vaststellingsprocedure

Na aankondiging in de Staatscourant, één of meer plaatselijke dag-, nieuws-, of huis-aan-huisbladen en op de gemeentelijke website wordt het ontwerpbestemmingsplan gedurende zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode kan een ieder zienswijzen omtrent het ontwerp naar voren brengen. Na afloop van de termijn van de terinzagelegging stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan al dan niet gewijzigd uiterlijk 12 weken na de termijn van terinzagelegging vast.

- Beroepsprocedure

Na de vaststelling van het bestemmingsplan maakt de gemeenteraad het vaststellingsbesluit bekend en legt het vastgestelde bestemmingsplan ter inzage. Indien Gedeputeerde Staten of de VROM-inspectie een zienswijze hebben ingediend die door de gemeenteraad niet volledig is overgenomen of indien de gemeenteraad het bestemmingsplan gewijzigd heeft vastgesteld, geschiedt bekendmaking en terinzagelegging uiterlijk 6 weken na vaststelling. Uiterlijk 6 weken na bekendmaking van het vaststellingsbesluit kan er beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Indien het bestemmingsplan ongewijzigd is vastgesteld en er gehoor is gegeven aan zienswijzen van gedeputeerde staten en/of de VROM inspectie wordt het vaststellingsbesluit door de gemeenteraad uiterlijk 2 weken na vaststelling bekend gemaakt. Tevens wordt uiterlijk 2 weken na vaststelling het bestemmingsplan ter inzage gelegd.

5.2 Juridische vormgeving

Op grond van artikel 3.1.3 Bro en artikel 3.1.6 Bro moet een bestemmingsplan worden vervat in:

- een beschrijving van de bestemmingen, waarbij per bestemming het doel of de doeleinden worden aangegeven;
- bestemmingen die bij of krachtens wet kunnen worden voorgeschreven;
- regels die bij of krachtens wet kunnen worden voorgeschreven;
- voor zover nodig uitwerkings-, wijzigings- en ontheffingsregels.

Daarnaast dient een dergelijk plan vergezeld te gaan van een toelichting, waarin de aan het plan ten grondslag liggende gedachten, de uitkomsten van het onderzoek, de uitkomsten van het overleg en de rapportering van de inspraak zijn vermeld.

In aansluiting op de invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro), het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening (Bro), op 1 juli 2008 en de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2008 (SVBP2008), verwacht op 1 januari 2010, is bij het opstellen van het bestemmingsplan de nieuwe wet- en regelgeving toegepast.

Dit houdt onder andere in dat in de Wro de strafbepaling en de algemene gebruiksbepaling is neergelegd, zodat deze niet meer opgenomen hoeft te worden in de regels. Tevens is de uitsluiting van de aanvullende werking Bouwverordening onder de Wro vervallen. Deze bepaling wordt niet meer opgenomen in de regels.

De SVBP2008 bevat een aantal voorschriften die moeten worden opgevolgd. Voor de regels betekent dit ondermeer dat niet meer wordt gesproken van voorschriften maar van regels. Tevens zijn er een aantal dwingend voorgeschreven begripsbepalingen, die worden neergelegd in het artikel aangaande begrippen. Ook schrijft de SVBP2008 voor op welke wijze er invulling moet worden gegeven aan de wijze van meten.

In het Bro is een formulering opgenomen ten aanzien van de anti-dubbeltelregel en het overgangsrecht. Deze teksten zijn neergelegd in de regels. De nieuwe regelingen hebben als gevolg dat het bestemmingsplan wat betreft de vorm en de inhoud enigszins kan afwijken van de tot nu toe gebruikelijke wijze van opstellen.

5.3 Bestemmingen

In deze paragraaf is in het kort aangegeven welke doeleinden per bestemming worden nagestreefd. Bovendien is aangegeven op welke gronden de onderscheiden bestemmingen van toepassing zijn.

In het bestemmingsplan is voorzien in twee bestemmingen, te weten:

- Verkeer - Spoorverkeer;
- Leiding - Gas.

De fietsenstalling ten behoeve van het stationsgebied is opgenomen in de bestemming 'Verkeer-Spoorverkeer'. In de bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen een maximale bouwhoogte van 3 m hebben. Er mag uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd. Lichtmasten mogen een hoogte van 15 m hebben.

VERKEER-
SPOORVERKEER

De bestemming 'Leiding-Gas' is opgenomen ten behoeve van de in het plangebied aanwezige gasleiding. De bestemming is een dubbelbestemming. Er mogen geen gebouwen op de gronden worden gebouwd. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen worden gebouwd tot een bouwhoogte van 3 m. Indien er binnen de bestemming wordt gebouwd, moet er vooraf advies zijn ingewonnen bij de leidingbeheerder. Als er ondergronds wordt gebouwd dan dient er een minimale afstand van 1 m tussen de leiding en het bouwwerk, geen gebouw zijnde, te worden aangehouden. De leiding zelf is aangegeven door middel van het opnemen van een aanduiding 'hartlijn leiding – gas'. Dit is tevens het meetpunt om de minimale afstand van 1 m aan te kunnen houden.

LEIDING - GAS

6. Uitvoerbaarheid

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro is het voorliggende bestemmingsplan toegestuurd aan de overlegpartners. Het bestemmingsplan is niet ter inzage gelegd. Naast naar de wettelijk verplichte overlegpartners, is het plan ook gestuurd naar de direct betrokken instanties: Prorail, NS en de Gasunie. Tot en met 8 maart 2010 zijn de overlegpartners en de overige instanties in de gelegenheid gesteld te reageren op het plan. De instanties is meegegeven dat als zij niet reageren voor de gestelde redelijke termijn, de gemeente er vanuit gaat dat zij geen bezwaren hebben tegen het bestemmingsplan. Van Gasunie is een inhoudelijke reactie ontvangen, van Prorail en NS niet.

In deze paragraaf worden de binnengekomen reacties kort weergegeven, en voorzien van een reactie. De binnengekomen reacties zijn tevens opgenomen in de bijlage bij deze toelichting.

N.V. Nederlandse Gasunie

- a. Gasunie verwijst naar hoofdstuk 4 van de toelichting, waar ingegaan wordt op het aspect externe veiligheid. De verwachting is dat in 2011 de nieuwe AMvB Buisleidingen van kracht zal worden. Gasunie adviseert rekening te houden met dit nieuwe beleid.
- b. Ook gaat Gasunie in op artikel 4 van de regels, waarin de bestaande gasleiding wordt geregeld. Standaard wordt een blemmerende strook van 4 meter aan weerszijden van de leiding aangehouden. Binnen deze strook mogen geen gebouwen worden geplaatst. In dit geval zal de fietsenstalling binnen deze zone worden gerealiseerd, wat in overleg is besloten met Gasunie.
Gasunie verzoekt evenwel in de regels op te nemen dat bouwwerken, geen gebouwen zijnde, alleen na aanvraag van een aanlegvergunning zijn toegestaan. Gasunie stuurt een alternatief artikel voor de bestemming Leiding-Gas mee met het verzoek dit op te nemen in het bestemmingsplan.

Reactie

Ad. a.

De toelichting is aangevuld met een passage over het toekomstige beleid.

Ad. b.

Het meegestuurde artikel is niet opgenomen in de regels van het voorliggende bestemmingsplan. De reden hiervoor is dat op basis van het betreffende artikel nog een aanlegvergunningsprocedure gevoerd moet worden voor de realisatie van de fietsenstalling, nadat het

bestemmingsplan vastgesteld is. Dit is een overbodige handeling die bovendien extra tijd kost. Zoals ook aangegeven door Gasunie is in goed overleg met de gemeente tot de plaatsing van de fietsenstalling besloten. Daarbij zal een afstand van 1 meter worden aangehouden ten opzichte van de leiding en zal Gasunie de bouw van de fietsenstalling begeleiden.

Het is niet de verwachting dat in het plangebied in de toekomst bouwwerken, geen gebouwen zullen worden gerealiseerd. Indien dit toch het geval zou zijn, geldt nog steeds de afstand van 1 meter ten opzichte van de bestaande leiding. Ook zal dan opnieuw overleg gevoerd dienen te worden met de leidingbeheerder (Gasunie). Dit is vastgelegd in artikel 4 van de regels en dit is voldoende om binnen het plangebied de veiligheid en de continuïteit van de leiding te waarborgen.

Provincie Noord-Holland

De provincie Noord-Holland heeft geconstateerd dat er geen provinciale belangen in het geding zijn en ziet geen aanleiding tot verdere opmerkingen.

VROM-inspectie

De VROM-inspectie treedt bij het overleg ex artikel 3.1.1 Bro op als coördinator van de reactie van de betrokken rijksoverheden. Zij berichten dat het voorontwerpbestemmingsplan geen aanleiding heeft gegeven voor opmerkingen.

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Het Hoogheemraadschap geeft aan geen opmerkingen te hebben op het voorontwerpbestemmingsplan.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

De realisatiekosten van het project worden gedragen door de initiatiefnemer; Prorail. Prorail heeft goed inzicht in de met het project gemoeide kosten. Het project mag economisch uitvoerbaar worden geacht. Anders dan plankosten zijn aan dit project voor de gemeente geen kosten verbonden. Deze kosten worden door middel van het heffen van leges verhaald. Het kostenverhaal is daarmee verzekerd. Voor dit bestemmingsplan hoeft geen exploitatieplan te worden opgesteld.

