

Gemeente Heerhugowaard

Bestemmingsplan

Bedrijventerrein De Vork

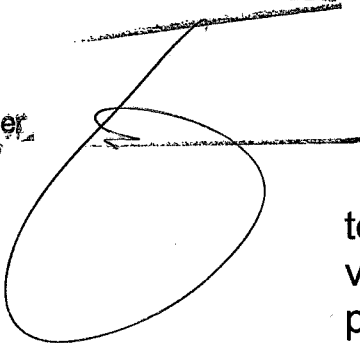


gemeente heerhugowaard

bestemmingsplan bedrijventerrein de vork

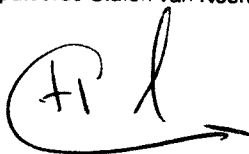
Behoort bij besluit van de
gemeenteraad van Heerhugowaard
d.d. 24-05-2005 nr. 34-2005

Mij bekend,
de raadsgriffier

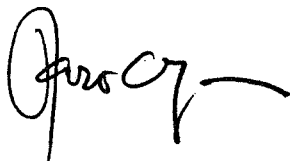


toelichting
voorschriften
plankaart

Goedkeuring bij besluit van heden nr. 105-26310
Haarlem, 20 DEC. 2005
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland



voorzitter
H.C.J.L. Borghouts



provinciesecretaris
H.W.M. Oppenhuis de Jong

vastgesteld d.d. 24 mei 2005
goedgekeurd d.d.

met uitzondering van:

- het met rode omlijning aangegeven gebieden op de plankaart;
 - de zinsnede "Maximaal 30% van het brutovloeroppervlak per bedrijfsvestiging mag ten behoeve van de functie kantoor worden gebruikt"
- in artikel 4, lid 1, onder r, van de voorschriften.

74103
24 mei 2005

amer adviseurs b.v. ruimtelijke ordening

INHOUDSOPGAVE

Blz.

1.	Aanleiding	1
1.1.	Inleiding	1
1.2.	Vigerend bestemmingsplan	1
2.	Inventarisatie van het gebied en beleid	3
2.1.	Ligging en begrenzing van het plangebied	3
2.2.	Eigendomsverhouding	3
2.3.	Bestaande bebouwing en huidig terreingebruik	3
2.4.	Bestaande ontsluiting	3
2.5.	Bodem	4
2.6.	Waterhuishouding	4
2.7.	Landschap	5
2.8.	Natuur	5
2.9.	Archeologische en cultuurhistorische waarden	6
2.10.	Bodemonderzoek	6
2.11.	Rijksbeleid	6
2.12.	Provinciaal beleid	8
2.13.	Regionaal beleid	12
2.14.	Gemeentelijk beleid	13
3.	Het plan	16
3.1.	Inrichting van het gebied	16
3.2.	Infrastructuur	24
3.3.	Openbaar vervoer	25
3.4.	Vestigingsmogelijkheden	25
4.	Diverse onderwerpen	28
4.1.	Geluidhinderaspecten	28
4.2.	Externe veiligheid	29
4.3.	Luchtkwaliteit	29
4.4.	Parkeren	31
4.5.	Windmolens	31
4.6.	Riolering	31
4.7.	Leidingen	31
4.8.	ICT door glas	31
4.9.	Ecologie en groen	33
4.10.	Sociale veiligheid	34
4.11.	Watertoets	34
4.12.	Energie en duurzaamheid	36
4.13.	Economische uitvoerbaarheid	36

5.	Toelichting op de voorschriften en bestemmingen	38
5.1.	Inleidende bepalingen	38
5.2.	Voorschriften met betrekking tot de bestemmingen	38
5.3.	Algemene bepalingen	41
6.	Overleg en inspraak	43
6.1.	Overleg	43
6.2.	Inspraak	51

1 AANLEIDING

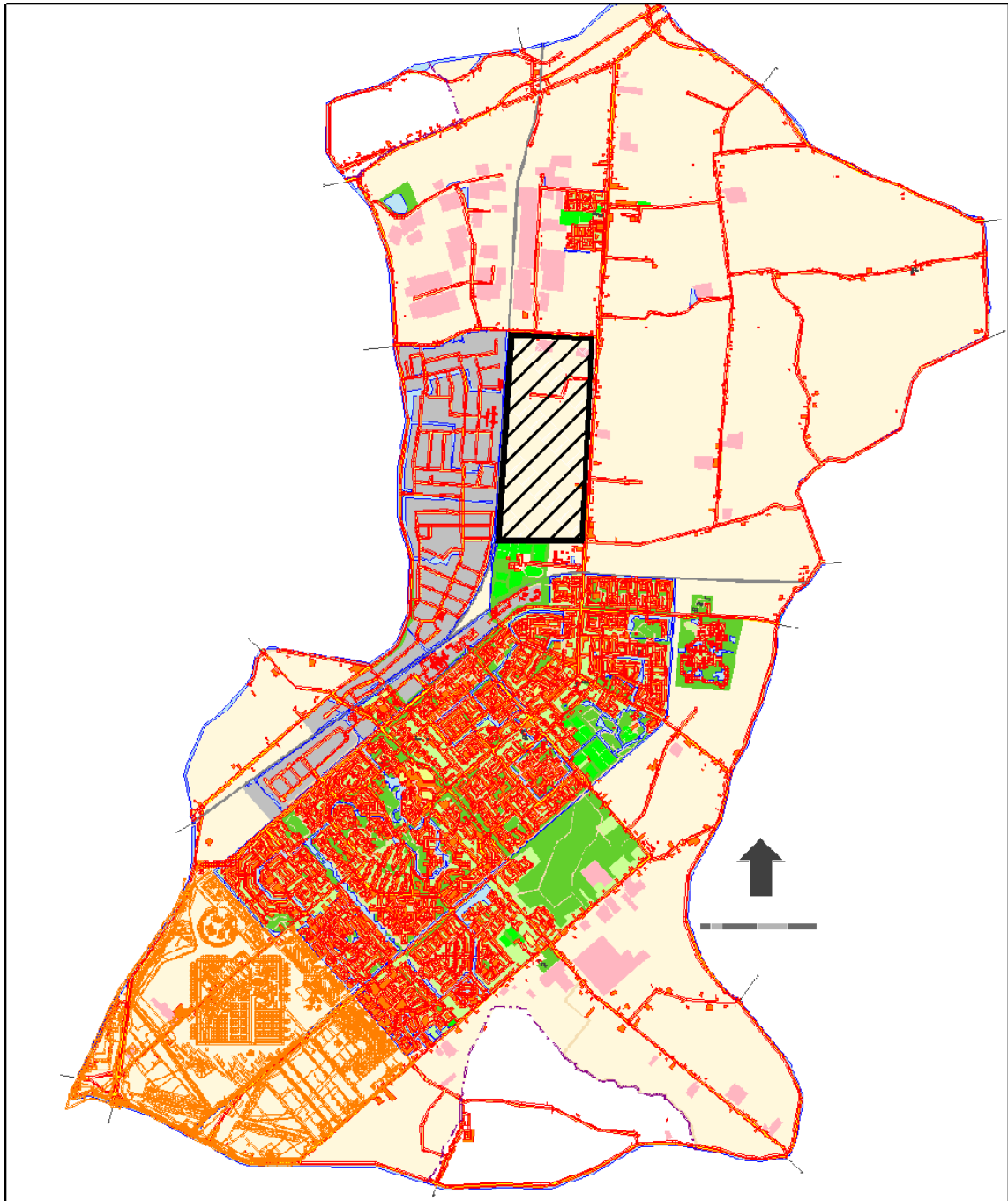
1.1. Inleiding

De gemeente Heerhugowaard maakt deel uit van het HAL-gebied (de zone Heerhugowaard-Alkmaar-Langedijk). In het kader van zowel de Vierde Nota Extra als het streekplan Noord-Holland-Noord is aan het HAL-gebied een belangrijke verstedelijkingsstaakstelling toegedacht. Naast woningbouw is ook realisatie van bedrijventerreinen een belangrijk onderdeel van deze taakstelling. In het kader van de maatschappelijke ontwikkelingen en de daarvan afgeleide bouwopgaven heeft de gemeente Heerhugowaard haar oog laten vallen op het gebied ten oosten van bedrijventerrein Zandhorst om daar binnen afzienbare tijd een regionaal bedrijventerrein te ontwikkelen. Dit bedrijventerrein zal tegemoet komen aan de toenemende vraag naar vestigingslocaties voor bedrijven in de regio Alkmaar. Om de realisatie van het bedrijventerrein mogelijk te maken heeft de gemeente vanaf januari 2000 een voorkeursrecht op dit gebied gevestigd (met uitzondering van de percelen langs de Middenweg) om straks de betreffende grond in bezit te kunnen nemen en de regie te voeren bij de realisatie van het bedrijventerrein.

Op 23 april 2002 heeft de gemeenteraad het Structuurplan bedrijventerrein De Vork vastgesteld en daarmee de hoofdlijnen voor de inrichting van het gebied aangegeven. De gekozen locatie is verantwoord in het Structuurplan.

1.2. Vigerend bestemmingsplan

De gronden van het plangebied vallen momenteel nog onder het Bestemmingsplan Landelijk gebied 1972, Bestemmingsplan Landelijk gebied 1972 8^e partiële herziening en het Bestemmingsplan Buitengebied 2001. In deze bestemmingsplannen zijn de gronden hoofdzakelijk bestemd voor Agrarisch gebied en de strook langs de Hasselaarsweg voor Glastuinbouwbedrijven I. Op basis van de vigerende bestemmingsplannen kan het bedrijventerrein niet ontwikkeld worden. Het voorliggend bestemmingsplan maakt de realisatie van het bedrijventerrein De Vork mogelijk.



Kaart 1: Ligging plangebied

2. INVENTARISATIE VAN HET GEBIED EN BELEID

2.1. Ligging en begrenzing van het plangebied

Ligging

Het plangebied is gesitueerd ten noorden van de kern Heerhugowaard en ligt vrij centraal in de kop van Noord-Holland. Binnen een straal van 30 kilometer liggen de steden Den Helder, Schagen, Hoorn, Purmerend, Zaandam, Heiloo, Alkmaar en Langedijk. In de directe nabijheid lopen geen autosnelwegen. De A9 vanuit Amsterdam-Haarlem eindigt ten zuiden van Alkmaar. De A7, die de verbinding vormt tussen Amsterdam en Leeuwarden via de Afsluitdijk, loopt ruim 10 kilometer ten oosten van het plangebied. Vanaf de A7 is het plangebied via de N 242 te bereiken.

Begrenzing

Het plangebied (zie kaart 1) is circa 120 hectare groot (bruto). Globaal wordt het plangebied als volgt begrensd:

- de noordgrens ligt op het hart van de Hasselaarsweg;
- de oostgrens ligt op het hart van de Middenweg;
- de zuidgrens ligt boven het sportcomplex De Vork;
- de westzijde, tenslotte, wordt begrensd door de spoorlijn Alkmaar-Den Helder, met aan de westkant daarvan het bedrijventerrein Zandhorst.

2.2. Eigendomsverhouding

De gemeente heeft met uitzondering van de percelen langs de Middenweg het voorkeursrecht op het plangebied gevestigd. Dit voorkeursrecht houdt in dat indien een grondeigenaar van plan is zijn grond te verkopen hij deze eerst aan de gemeente dient aan te bieden. De voor De Vork benodigde gronden zijn inmiddels gedeeltelijk verworven. Een klein deel van de gronden is in handen van een externe partij. Over de ontwikkeling van de betreffende gronden zal met deze partij nader moeten worden gesproken.

2.3. Bestaande bebouwing en huidig terreingebruik

Het plangebied wordt op dit moment hoofdzakelijk gebruikt voor agrarische doeleinden. De open ruimte bestaat uit weide en akkers afgewisseld door rechte sloten. Deze gronden zijn verkaveld door een patroon van oost-west georiënteerde sloten in een regelmatig patroon en haaks daarop sloten in een onregelmatig patroon. Bedrijvigheid of voorzieningen, uitgezonderd landbouwbedrijven, komen in het plangebied bijna niet voor. Woningen bevinden zich hoofdzakelijk aan de oostrand van het plangebied langs de Middenweg en in beperkte mate langs de Hasselaarsweg. Een aantal van de woningen langs deze weg staan op de lijst van monumentale of karakteristieke panden (zie paragraaf 2.9.).

2.4. Bestaande ontsluiting

Het gebied wordt nu aan de oostkant vanaf de Middenweg en aan de noordkant vanaf de Hasselaarsweg ontsloten. Overige infrastructuur, zoals wandel- en fietspaden, komt niet voor in het plangebied. Aan de westzijde van het plangebied ligt de dubbel-

baans spoorweg Heerhugowaard – Den Helder. Het dijklichaam ligt ongeveer 1,50 meter boven het maaiveld.

2.5. Bodem

De samenstelling van de bodem bestaat voornamelijk uit “kleiig” zand tot een diepte van 2 meter in kleur variërend van bruinbeige tot bruingrijs. De hoogteligging van het plangebied is in de huidige situatie circa NAP –2,2 m.

2.6. Waterhuishouding

Grondwater

In het plangebied treedt kwel op van 0,1 tot 0,25 mm per dag¹. In het plangebied komt een tweetal soorten grondwatertrappen voor:

- grondwatertrap VI met een GHG van 40-80 cm beneden maaiveld en een GLG van >120 cm beneden maaiveld;
- grondwatertrap IV met een GHG van 40 tot 80 cm beneden maaiveld en een GLG van 80-120 cm beneden maaiveld².

Oppervlaktewater

Het provinciale waterhuishoudingsplan typeert het water in het plangebied als Algemeen Polderwater³. In het waterhuishoudingsplan is voor het water in het gebied de hoofdfunctie agrarisch water toegekend. Voor deze functie geldt de basiskwaliteit, waarbij het peilbeheer is afgestemd op het agrarisch grondgebruik met aandacht voor water aan- en afvoer en waterberging. Door zes voormalige waterschappen boven het Noordzeekanaal, is het gezamenlijk Waterbeheersplan 2 (WBP 2) opgesteld en eind 2000 vastgesteld. Het WBP 2 geeft het beleid weer voor de periode 2000-2004 met een doorzicht tot 2010. Belangrijke uitgangspunten in het WBP 2 zijn veilige en gezonde watersystemen, integraal waterbeheer en water als sturend element in de ruimtelijke ordening.

De waterlopen in het plangebied bestaan uit sloten die primair een waterafvoerende functie hebben. Het groter geheel van het watersysteem wordt bepaald door de droogmakerij Heerhugowaard. Binnen dit systeem heeft de Ringvaart een belangrijke functie voor boezemwater en ecologie. De Oostertocht en Westertocht zijn hoofdwaterlopen met ecologische functie. Aan de westzijde ligt de Westertocht, een hoofdwaterloop. Het water uit het bovenstroomse gebied en het plangebied wordt in zuidelijke richting via deze Westertocht afgevoerd. De tocht is in het plangebied verdeeld in drie leidingvakken met respectievelijk breedtes van 4,5 meter, 6 meter en 6,5 meter. Aan de zuidkant van het plangebied, iets ten noorden van het sportcomplex, komt tevens het water vanuit het gebied ten westen van de spoorlijn (o.a. Alton II en Zandhorst) in de Westertocht. Het gebied heeft één polderpeil dat circa 3,40 meter beneden NAP⁴ ligt. De drooglegging is in het zuiden 1,1 m en in het noorden 1,3 m.⁵

¹ ICW studie 1982

² Waterinrichtingsadvies De Vork, Grontmij, april 2003

³ Kaart watertypologie

⁴ Structuurplan Bedrijventerrein De Vork, Amer Adviseurs, 2002

⁵ Waterinrichtingsadvies De Vork, Grontmij, april 2003

Waterkwaliteit

In het plangebied is een aantal monsterpunten voor de waterkwaliteit aanwezig. Ten aanzien van chloride, fosfaat en stikstof wordt de MTR-waarde (Maximaal toelaatbaar risico) niet over- of overschreden. Het minimum zuurstofgehalte is echter ver onder de norm. De overschrijding van de MTR-waarde voor zuurstof komt regelmatig voor. Dit kan vissterfte als gevolg hebben. Het water is voedselrijk door de aanwezigheid van fosfaat en stikstof. Dit kan een overmatige algenbloei in de zomerperiode tot gevolg hebben. De oorzaak van de mindere waterkwaliteit is waarschijnlijk de akker- en/of tuinbouw in het gebied.⁵

2.7. Landschap

Het plangebied, onderdeel van het droogmakerijlandschap, ligt binnen het groter geheel van de droogmakerij Heerhugowaard. Deze droogmakerij omvat een gebied van circa 3500 hectare en is in de jaren 1626 tot 1631 drooggelegd. Het nieuw gewonnen land werd op rationele wijze ingericht als agrarisch productieland. De afvoer van water, ontsluiting van de boerderijen en een optimale verkaveling voor de bedrijfsvoering vormden het uitgangspunt voor de inrichting. In de 19^e en 20^e eeuw is het beeld van de polder door het realiseren van infrastructuur en verstedelijking sterk gewijzigd.

De landschappelijke structuur van het plangebied valt te karakteriseren als een open gebied met duidelijke visuele randen. De noordrand van het gebied wordt gevormd door de Hasselaarsweg, waar aan de noordzijde de glastuinbouwbedrijven domineren. De oostrand wordt gevormd door het historische bebouwingslint langs de Middenweg gecombineerd met beplanting. Dit lint is afwisselend gesloten en transparant. De zuidelijke rand wordt gevormd door het in het groen ingebedde sportcomplex De Vork met daarnaast de stichting Vlotbrug, een instituut voor advies, hulp en begeleiding van jongeren. De westrand tenslotte wordt geaccentueerd door de verhoogde ligging van de spoorlijn Alkmaar - Den Helder. De verkaveling kenmerkt zich als een duidelijk oost-west gericht onregelmatige blokverkaveling.

2.8. Natuur

Het plangebied is niet aangemeld of aangewezen als Habitatrichtlijn- of Vogelrichtlijn-gebied. Hier is dus geen sprake van aangemelde of vastgestelde speciale beschermingszones conform de Habitat- en/of Vogelrichtlijn. Wel moet aandacht besteed worden aan planten- en diersoorten die worden genoemd in de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet.

Het ecologisch onderzoeks- en adviesbureau Van der Goes en Groot heeft het plangebied geïnventariseerd. De resultaten van het onderzoek zijn neergelegd in het rapport "Flora en Fauna van De Vork". Uit het onderzoek komt naar voren dat in het plangebied een aantal bedreigde en beschermde soorten voorkomt die vallen onder de Flora en Faunawet en de Natuurbeschermingswet. Het betreft onder andere de Kleine modderkruiper, de Kleine watersalamander, de Groene kikker, de egel en de gewone dwergvleermuis. Een plant die op de rode lijst staat en in het gebied voorkomt is Kamgras. Vogels die in het gebied zijn aangetroffen en op de Rode Lijst staan zijn: de Grutto, de Patrijs en de Tureluur.

2.9. Archeologische en cultuurhistorische waarden

Uit gegevens, aangeleverd door de Rijksdienst voor Bodemkundig onderzoek, blijkt dat in het plangebied geen archeologische waarden bekend zijn⁶. Ook wordt de potentiële kans op het aantreffen van archeologische waarden zeer laag ingeschat⁷.

Een aantal van de woningen langs de Middenweg is aangewezen als gemeentelijk monument. Het betreft de volgende adressen:

- Middenweg 411;
- Middenweg 433 (Maria Jac. Hoeve),
- Middenweg 433a, (Op de hoge Wurft) en
- Middenweg 451 (Sunny Home).

Het buurtschap Middenweg 409 t/m 431, Middenweg 427, 445, 457 en Middenweg 469 hebben geen monumentenstatus, maar zijn wel aangemerkt als beeldbepalend pand. Direct grenzend aan het plangebied liggen de gemeentelijke monumenten Middenweg 422 (Reigerwaard) en 445 (Hoeve Oostwijk).

De cultuurhistorische waarde van de Middenweg is hoog. De Middenweg behoort tot het wegenpatroon in landaanwinning in de 17^e eeuw. De polders van West-Friesland zijn zeer rationeel ingericht. De waarde van de rechte polderwegen ligt met name in de hoge ruimtelijke en genetische samenhang tussen verkaveling, wegen en wonen langs de wegen en het rationele afwateringspatroon⁸.

2.10 Bodemonderzoek

Uit het eerste verkennend bodemonderzoek op een aantal percelen (totale oppervlakte 14,33 ha) blijkt dat er geen belemmeringen te verwachten zijn voor de herinrichting. Wel is geconstateerd dat er asbest in puinpaden en dammen zit welke gesaneerd dienen te worden. Voor het grootste deel van het plangebied is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. De resultaten van dat onderzoek geven geen aanleiding voor nader onderzoek, er bestaan geen belemmeringen voor het realiseren van de bestemmingen.

2.11. Rijksbeleid

Vierde Nota Ruimtelijke Ordening (VINEX)

De Vierde Nota Ruimtelijke Ordening (1988) heeft, via onder andere het Werkdocument "Geleiding van de mobiliteit door een locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen" (mei 1990), en door de Vierde Nota Extra (VINEX november 1990), een vrij directe invloed gekregen op de ruimtelijke ordening op gemeentelijk niveau, betreffende bedrijfs- en kantorenterreinen.

Uit die nota's komt in grote lijnen het volgende beleid naar voren:

Bij vestiging van bedrijven en voorzieningen dient een locatiebeleid gevoerd te worden. Dit houdt in dat het mobiliteitsprofiel van bedrijven en voorzieningen en het bereikbaarheidsprofiel van de vestigingslocatie gelijktijdig op elkaar dienen te worden afgestemd. Die voorwaarde van gelijktijdigheid dient om te voorkomen dat bijvoorbeeld een bedrijf met als mobiliteitsprofiel een groot aantal bezoekers/klanten wordt

⁶ Archeologische Monumentenkaart (AMK)

⁷ Indicatieve kaart van archeologische waarden (IKAW)

⁸ Cultuurhistorische Waardenkaart Noord Holland

toegelaten, terwijl het bereikbaarheidsprofiel van de betreffende locatie dat (nog) niet toelaat, omdat de openbaar vervoersvoorzieningen (nog) onvoldoende zijn.

Uitgangspunten bij dit beleid zijn met name het terugdringen van niet-noodzakelijke automobiliteit en het optimaliseren van de bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer. Het basisprincipe van het locatiebeleid is: *het juiste bedrijf op de juiste plaats*. In de VINEX wordt erop aangedrongen dat gemeenten dit locatiebeleid duidelijk in adequate bestemmingsregelingen laten doorwerken, gebruikmakend van met name het Werkdocument "Geleiding van de mobiliteit door een locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen". Hoewel de VINEX nog steeds geldt als vigerend plan maken de aanzetten voor de Vijfde Nota duidelijk dat het locatiebeleid min of meer losgelaten zal worden.

Vijfde nota ruimtelijke ordening (vijno)

Bij het ontwikkelen van nieuwe bedrijventerreinen zet de VIJNO in op een zorgvuldige ontwikkeling van bedrijventerreinen, waarbij de aandacht meer uitgaat naar kwaliteit en diversiteit:

"De inrichting van de specifieke werkmilieus kan veel efficiënter door effectief en meervoudig ruimtegebruik: functiecombinaties, stapelen en gemiddeld minder oppervlak per werknemer".

"Het is voor de gewenste stedelijke vitaliteit van belang dat de toenemende discrepantie tussen wonen en werken niet verder in de hand wordt gewerkt: functiemenging verdient voorrang, voor zover eigenschappen als schaal, gevaar of hinder van bedrijven en voorzieningen dat toestaan. Normen en regels op bijvoorbeeld milieugebied of ten aanzien van het gebruik van woningen mogen functiemenging niet nodeloos belemmeren. Juist gemengde milieus bieden mogelijkheden voor bevorderen van verplaatsingen te voet of per fiets en passen bij meer stedelijkheid en menselijke maat"

"Het nieuwe locatiebeleid heeft een brede doelstelling: een zodanige vestiging van bedrijven en voorzieningen dat een optimale bijdrage wordt geleverd aan de versterking van de vitaliteit van de stedelijke netwerken en de steden en dorpen. Rijksnormen zoals die er nu zijn voor de indeling van locaties ('ABC') en voor het gebruik daarvan (zoals parkeernormen, branchebeperkingen of minimale vloeroppervlakten) komen te vervallen. Het rijk wil echter wel intensief ruimtegebruik bevorderen."

"Op bepaalde plaatsen -in elk geval in het stedelijk gebied- dienen minimum bouwhoogten te worden vastgesteld."

"Daarnaast wordt de bouw van eenvormige 'blokkendozen', die her en der in het landelijk gebied verrijzen, tegengegaan."

Ten aanzien van het element stadsgewesten wordt geconcludeerd dat deze in de VIJNO gewijzigd wordt voortgezet. Het beleid gericht op bundeling van de verstedelijking in stadsgewesten, wordt uitgebreid tot een beleid gericht op bundeling in stedelijke netwerken. Stedelijke netwerken zijn sterk verstedelijkte zones die de vorm aan nemen van een aantal goed met elkaar verbonden compacte grotere en kleinere steden, gescheiden door buitengebied. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen nationale en regionale netwerken. De HAL-regio (stadsgewest Alkmaar) wordt reeds ge-

noemd in de VIJNO (planologische kernbeslissing, deel 3) als onderdeel van het stedelijk netwerk “Noordwest 8”.

Nota Ruimte

De Nota Ruimte heeft als hoofddoel het op efficiënte en duurzame wijze ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevrage functies binnen het beperkte oppervlak, dat Nederland ter beschikking staat. Het gaat in de Nota Ruimte om inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030. In de nota worden hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland (RHS) een belangrijke rol zal spelen. De nota heeft vier hoofddoelen: versterken van de internationale concurrentiepositie (oplossen van ruimtelijke knelpunten), het bevorderen van krachtige steden en een vitaal platteland (bevordering leefbaarheid en economische vitaliteit in stad en land), het borgen en ontwikkelen van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden (behouden en versterken natuurlijke, landschappelijke en culturele waarden) en het borgen van de veiligheid (voorkoming van rampen). ‘Ruimte voor ontwikkeling’ is niet alleen de titel van de Nota Ruimte, maar is ook het uitgangspunt van het nieuwe ruimtelijk beleid: het Rijk geeft meer ruimte aan medeoverheden, maatschappelijke organisaties, marktpartijen en burgers. ‘Decentraal wat kan, centraal wat moet’ is het motto van het kabinet. Het Rijk daarentegen focust zich meer dan voorheen op gebieden en netwerken die van nationaal belang zijn. Het kabinet heeft deel 3 van de pkb Nota Ruimte (het kabinetsstandpunt), na overleg met de medeoverheden en andere relevante partijen, op 27 april 2004 aan de Tweede Kamer aangeboden.

Derde & Vierde Nota Waterhuishouding (1990 & 1998)

In de Derde Nota Waterhuishouding staat het beginsel van integraal waterbeheer centraal. Een belangrijke doelstelling hierbij is: het ontwikkelen en in stand houden van gezonde waterhuishoudkundige systemen die een duurzaam gebruik garanderen. Dit kan worden bereikt door rekening te houden met alle relevante factoren, zoals kwaliteit en kwantiteit van zowel grond- als oppervlaktewater, in relatie tot de gebruiksfuncties van het water en het omringende land.

De in 1998 verschenen Vierde Nota Waterhuishouding borduurt voort op het principe van integraal waterbeheer. Het beleid uit NW3 wordt voortgezet en met de NW4 aangevuld. NW4 pleit onder andere voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu, gericht op de verschillende belangen zoals veiligheid, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport, recreatie, visserij, etc.

2.12. Provinciaal beleid

Streekplan Noord-Holland-Noord (1994)

Het streekplan Noord-Holland-Noord is het belangrijkste kader voor het provinciaal ruimtelijk economisch beleid voor Heerhugowaard. Dit streekplan is mede gebaseerd op de Economische Structuurnota “Concurreren met kwaliteit” uit 1993. Voor het streekplan Noord-Holland-Noord is een partiële herziening vastgesteld in december 2001. In het geldende streekplan is aan o.a. de stedelijke zone van het HAL-gebied een belangrijke functie voor wonen, werkgelegenheid en voorzieningen toegedacht. Het streekplan vraagt specifiek aandacht voor de werkgelegenheidsopgave met daarbij speciale aandacht voor de kop van Noord-Holland, vanwege het daar dreigende banenverlies. Het HAL-gebied dient binnen de stedelijk hoofdstructuur het hoofdcentrum van Noord-Holland-Noord te worden, met een bovenregionale taak. Als één van

de ruimtelijke doelstellingen wordt in het streekplan voor het stedelijk gebied gestreefd naar nieuwe locaties voor werkgelegenheid, zo dicht mogelijk bij elkaar gerealiseerd. Zo wordt de verplaatsingsafstand beperkt, terwijl tevens gewaakt wordt tegen mono-functionaliteit en de daarmee samenhangende onveiligheid.

Voor de verstedelijking van het HAL-gebied, speerpunt van beleid, gelden de volgende uitgangspunten:

- versterking van de positie van het HAL-gebied als uitloper van de noordvleugel van de Randstad;
- versterking van de centrumfunctie voor de regio Noord-Holland-Noord;
- benutten en ontwikkelen van de eigen mogelijkheden en kwaliteiten, gekoppeld aan verdere groei naar een zelfstandig en hoogwaardig stadsgewest;
- evenwichtige structurering van wonen, werken, recreatie en infrastructuur, zodat een meer samenhangende stedelijk structuur ontstaat.

Partiële herziening streekplan Noord-Holland Noord (2001)

Aanleiding voor het opstellen van de partiële herziening zijn de uitkomsten van het evaluatierapport (april 1999), inzake de ontwikkeling van de woningbouw, economie en forensisme. Daarnaast hebben de HAL-gemeenten in 1997 er op geattendeerd, dat de uitgifte van bedrijventerreinen aanmerkelijk sneller is gegaan dan in het streekplan is voorzien.

In de partiële herziening wordt als beleidsstandpunt vermeld: *“In Heerhugowaard kan ten oosten van het bedrijventerrein de Zandhorst een eerste aanzet worden gegeven voor de ontwikkeling van regionaal bedrijventerrein”*. In de partiële herziening wordt aangegeven dat de gefaseerde ontwikkeling van Zandhorst Oost (De Vork) in Heerhugowaard noodzakelijk is. Het gaat om de aanleg van 30 hectare netto aansluitend aan het sportpark De Vork en in het verlengde van de door te trekken Kamerlingh Onnesweg. De ontsluiting dient voornamelijk te geschieden via het bestaande industrieterrein Zandhorst. Bij voorkeur via een tunnel onder de spoorlijn.

Ontwikkelingsvisie Noord-Holland 2030

Voor de ruimtelijke planontwikkeling is de ontwikkelingsvisie een belangrijk basisdocument. Hierin staat: *“de economie van Noord-Holland wordt versterkt door verbetering van de bereikbaarheid van de economische centra, het gericht versterken van transport en distributie, het verbreden van de economische basis naar meer kennisintensieve bedrijvigheid. Daarvoor is flexibel aanbod aan ruimte voor bedrijven nodig”*.

Provinciaal Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord met streekplanstatus (2004)

Het College van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland heeft voor het gebied van Noordwest Holland, als opvolger van het vigerende streekplan, een ontwikkelingsbeeld met streekplanstatus opgesteld. Vooruitlopend op de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening zou het ontwikkelingsbeeld als provinciale structuurvisie dienen. Door vertraging van de nieuwe wet kan het ontwikkelingsbeeld nog niet de rol van provinciale structuurvisie vervullen. De provincie heeft er daarom voor gekozen het Ontwikkelingsbeeld een streekplanstatus te geven. Het nieuwe ontwikkelingsbeeld voor Noord-Holland-Noord moet een helder toetsingskader bieden voor gemeenten en moet daarnaast geschikt zijn om een aantal regionale projecten uit te voeren. Het ontwikkelings-

beeld is op 11 november 2003 door Gedeputeerde Staten en op 25 oktober 2004 door Provinciale Staten vastgesteld.

Voor wat betreft de economische opgave meldt het ontwikkelingsbeeld het volgende: "Wij willen voor Noord-Holland-Noord werken aan een stabiele gevarieerde economie, die op eigen kracht in de eigen behoefte kan voorzien. Op dit moment kent het gebied een scheve woon-werkbalans en een tekort aan direct beschikbaar bedrijventerrein. In de Kop is er sprake van een éézijdige economische structuur. Om de bevolking meer kans op werk in de eigen regio te bieden en de pendelbelasting te verminderen, willen we extra bedrijvigheid faciliteren. De benodigde economische groei zal voor een belangrijk deel uit het gebied zelf komen. Een deel kan afkomstig zijn uit het zuidelijk deel van de provincie, waar onvoldoende ruimte is om te voorzien in de behoefte aan bedrijventerrein. Tot 2014 dient te worden voorzien in 115 ha bedrijventerrein. Voor de langere termijn (tot 2030) bestaat er een planningsopgave van 360 ha. De bestaande streekplancapaciteit (245 ha) én de uitbreidingen voor de langere termijn zijn vooral te vinden in de Boekelermeer, **De Vork** en Breekland." Onder het kopje 'water' wordt vermeld: "Duurzaam waterbeheer op centrale bedrijventerreinen zoals: de Boekelermeer, de Vork en Breekland en in het Altongebied."

Concreet over bedrijventerrein De Vork stelt het ontwikkelingsbeeld: "Naast de Boekelermeer willen wij de gelegenheid geven om De Zandhorst-Oost (ook wel De Vork genaamd) en Langedijk-West (Breekland) uit te bouwen tot bovenregionaal bedrijventerrein. Wij bereiken hiermee dat de hele regio voor de periode tot 2014 over voldoende bedrijventerreinen beschikt. Voor de komende tien jaar maken wij voor de ontwikkeling van de Vork + Breekland, in aanvulling op de reeds eerste vigerende fases van 30 ha, mogelijk dat voor de locatie Breekland II en De Vork II 50 ha respectievelijk 50 ha worden aangewezen, waarvan 30 ha na 2014 mag worden ingericht. De regio moet in de regionale bedrijventerreinvisie de fasering voor de locaties Breekland II en De Vork II uitwerken en vastleggen. De uitbreiding van De Vork vindt plaats ten noorden van de bestaande uitbreiding (voormalige reservering glastuinbouw). Overigens wordt de genoemde reservering glastuinbouw opgevangen in Grootslag respectievelijk de Wieringermeer. De ontwikkelingskansen voor De Vork bieden de gemeente tevens financiële mogelijkheden om zorg te dragen voor een goede, tijdige ontsluiting (verbinding van De Braken naar de N242). Voor beide ontwikkelingen, Breekland en de Vork, geldt als voorwaarde dat infrastructuur en uitbreiding van de bedrijventerreinen gelijk oplopen. De opwaardering van de N242 speelt hier een belangrijke rol. Op termijn is de Westfriaweg cruciaal voor de ontwikkeling."

Volgens het Uitvoeringsprogramma Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland-Noord "De Shortlist" wordt er uiterlijk 2005 antwoord gegeven op de vraag of er een opwaardering komt van de Westfriaweg. Uitgangspunt is zoveel mogelijk gebruik maken van de bestaande infrastructuur. Eventueel nieuwe infrastructuur betreft o.a. een nieuw stuk weg vanaf De Braken naar N242.

De Boekelermeer en De Vork zijn volgens de windkansenkaart van de provincie ook uitstekend geschikt voor het plaatsen van windmolens. Ook moet rekening worden gehouden met een verwerkingslocatie van baggerspecie in het noorden van de regio. De locatiekeuze wordt nog uitgewerkt in een nog op te stellen plan van aanpak."

Het ontwikkelingsbeeld Noord-Holland-Noord stelt een beeldkwaliteitsplan verplicht om te bevorderen en aan te tonen dat nieuwe ontwikkelingen, zoals woningbouwlocaties, bedrijfsterreinen, campings of recreatiewoningen goed mogelijk zijn zonder het rijke cultuurhistorische verleden aan te tasten, ook als het gaat om uitbreidingsplannen die nog niet zijn gerealiseerd maar waar de provincie al wel mee heeft ingestemd. Het bedrijventerrein De Vork valt onder deze laatste categorie. Een beeldkwaliteitsplan kan onderdeel uitmaken van de toelichting of een afzonderlijk deel van een plan zijn. Door het stedenbouwkundig bureau HZA is een beeldkwaliteitsplan in de zin van het "Ontwikkelingsbeeld" opgesteld.

Met het beeldkwaliteitsplan wil de provincie bereiken dat gemeenten nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen expliciet en zorgvuldig afwegen ten opzichte van de bestaande kwaliteiten van een gebied en deze daarin goed mogelijk inpassen. De inzet van het provinciaal beleid is "behoud door ontwikkeling" met een sterke nadruk op regionale kwaliteit. Bij De Vork gaat het daarbij met name om de relatie tussen het bedrijventerrein en de Middenweg. De overige randen van het bedrijventerrein grenzen achtereenvolgens aan het sportpark De Vork, het bedrijventerrein De Zandhorst (door een spoordijk van het bedrijventerrein De Vork gescheiden) en het kassengebied Alton I. De rand van het plangebied langs de Hasselaarsweg is vanaf de Middenweg tot aan spoorbaan al ingevuld met kassen. Deze randen zijn minder interessant.

Het beeldkwaliteitsplan beschrijft het landschap, de cultuurhistorie en de bebouwing van het gebied en de opzet van het bedrijventerrein. In hoofdstuk 4 wordt de beeldkwaliteit uitgewerkt in algemene uitgangspunten van beeldkwaliteit en specifieke richtlijnen voor de deelgebieden. Het beeldkwaliteitsplan is als bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen en maakt als zodanig onderdeel uit van de voorschriften (beschrijving in hoofdlijnen) dit bestemmingsplan.

De nota Evenwichtig omgaan met water

Het doel van de nota "Evenwichtig omgaan met water" is om van het generieke beleid over te gaan naar regionaal maatwerk bij de uitwerking en realisatie van waterbeleid in Noord-Holland. Deze nota biedt het kader waarbinnen G.S. met de partners verder kunnen met de uitwerking van het Waterbeleid 21^e eeuw. In de nota wordt beschreven hoe GS "evenwichtig" om willen gaan met de dilemma's waar de klimaatsverandering, in het bijzonder bij waterbeheer en ruimtelijke ordening, ons voor stelt. Het kader is niet bedoeld om besluiten te nemen over het nut en noodzaak van waterberging, het type waterberging of over de locatiekeuze daarvan. Degelijke besluiten vragen om een integrale afweging en zijn in dit (sectorale) kader niet aan de orde. Het pad naar dergelijke besluiten wordt wel geformuleerd.

De nota omvat ook een kader op hoofdlijnen, waarmee op hoofdlijnen wordt aangegeven hoe G.S. inhoud geven aan het complementeren, het laten doorwerken en het realiseren van de deelstroomgebiedsvisies. De nota is een kader op hoofdlijnen dat uitgaat van regionaal maatwerk, gebiedsspecifieke elementen worden niet in detail behandeld. De nota vervangt daarom ook niet de drie deelstroomgebiedsvisies voor het Noord-Hollandse grondgebied. Het kader begint met algemene hoofdlijnen voor de vernieuwing van het waterbeheer. De nota geeft ook aan welke rollen de streekplannen en het 3^e waterhuishoudingsplan spelen bij de uiteindelijke integrale afweging en doorwerking. Het kader is tot stand gekomen in samenspraak met de Staten, de WB21-partners en belanghebbende.

2.13. Regionaal beleid

Toekomstvisie Noord-Kennemerland 2020

Ter voorbereiding op het nieuwe streekplan, is in regionaal verband een ruimtelijke visie ontwikkeld voor de gehele regio Noord Kennemerland, de "Toekomstvisie Noord Kennemerland 2020". In dit document wordt onder meer ingegaan op de ontwikkeling van De Vork als werklocatie. Deze toekomstvisie voor Noord Kennemerland is door de gemeenteraad van Heerhugowaard op 31 oktober 2000 vastgesteld.

Intergemeentelijke structuurvisie (IGS) (1995)

De aanwijzing in de VINEX tot stadsgewest is voor de drie gemeenten Heerhugowaard, Alkmaar en Langedijk aanleiding geweest om een structuurvisie op te stellen. In deze intergemeentelijke structuurvisie werd door de HAL-stuurgroep in 1995 als werkgelegenheidsdoelstelling een toename van 15.000 banen gesteld. 65% van de beroepsbevolking in de regio Alkmaar kan een baan dicht bij huis vinden.

Milieukwaliteitsplan HAL (1996)

Voor de drie HAL-gemeenten is een Milieukwaliteitsplan opgesteld om invulling te geven aan de plandoeleinden van milieu en ecologie die in bovengenoemde IGS zijn aangegeven. Het milieukwaliteitsplan richt zich op de stedenbouwkundige milieuaspecten en op die van nieuwbouwwoningen in het HAL-gebied. Het plan biedt een overzicht van na te streven milieudoelstellingen in het kader van duurzaam bouwen en is bruikbaar voor alle toekomstige HAL-locaties. De HAL-gemeenten hebben gekozen voor een ambitieniveau dat hoger is dan gebruikelijk in de huidige bouwpraktijk. Zij kiezen ervoor om minimaal C te realiseren van de DCBA-varianten⁹ methode, met een inzet voor realisatie van speciale projecten op niveau B en soms zelfs niveau A (speciale woningbouwprojecten). Bij de stedenbouwkundige inrichting (verkaveling, ontwerp) van het bedrijventerrein zal het Milieukwaliteitsplan een rol blijven spelen.

Concept uitvoeringsconvenant NW8 2030 (2003)

Onlangs is door de stuurgroep NoordWest 8¹⁰ de concept-nota 'Integrale strategische gebiedsvisie NoordWest 8 2030' gepubliceerd. De gebiedsvisie geeft de hoofdlijnen van het beleid tot 2030 voor het duurzaam verbeteren van de leefomgeving van de ruim 600.000 inwoners in Noordwest-Holland en voor een actieve inbreng in het beleid van rijk en provincie.

Qua ontwikkeling van bedrijventerreinen kiest het uitvoeringsconvenant voor gebundelde concentratiepunten voor (nieuwe) regionale bedrijventerreinen nabij de economische zwaartepunten. Bedrijvigheid wordt geconcentreerd in vier clusters van regionale bedrijventerreinen HAL, HES, Den Helder en Wieringermeer (Robbenplaat / Waterpark Wieringen).

Ter verbetering van de interne bereikbaarheid van de NoordWest 8 regio is van belang te melden dat het uitwerken van de verbinding N242 (Westfrisiaweg) Alkmaar-

⁹ Het DCBA-schema is een systematiek om verschillende milieumaatregelen onderling tegen elkaar af te wegen. Het schema verdeelt naar thema (bv. energie, water, groen) vier niveaus van toenemende milieukwaliteit. Daarbij staat voor D-niveau; de normale situatie, C; corrigeer normaal verbruik, B; beperk schade tot minimum en A; autonoom - de meest gunstige situatie.

¹⁰ Noordwest 8 is een samenwerkingsverband tussen 30 gemeenten en 3 gewesten (waaronder HAL), het georganiseerde bedrijfsleven en een groot aantal maatschappelijke organisaties in het gebied van Noordwest Holland.

Enkhuizen een belangrijke opgave vormt. De invulling van deze opgave zal mede gestalte kunnen krijgen op het bedrijventerrein De Vork.

2.14. Gemeentelijk beleid

Structuurplan bedrijventerrein De Vork (2002)

Het strategisch gemeentelijk beleid inzake de ontwikkeling van werkgelegenheid en realisatie van bedrijventerreinen is neergelegd in de intergemeentelijke structuurvisie zoals hiervoor beschreven. Om de realisatie van het bedrijventerrein De Vork mogelijk te maken heeft de gemeente vanaf januari 2000 voorkeursrecht op het plangebied (met uitzondering van de percelen langs de Middenweg) gevestigd om de betreffende grond te kunnen verwerven en de regie te voeren bij de realisatie van het bedrijventerrein. Om het gevestigde voorkeursrecht is het Structuurplan Bedrijventerrein De Vork opgesteld. In het Structuurplan wordt ingegaan op overheidsbeleid in brede zin, vraag en aanbod van bedrijventerreinen alsmede het werkgelegenheidsvraagstuk. Er wordt ingegaan op de locatiekeuze en er wordt een beschrijving van het plangebied gegeven. Het Structuurplan geeft tenslotte een visie op de ontwikkeling van het bedrijventerrein, alsmede de stedenbouwkundige uitgangspunten voor de ontwikkeling van het terrein in een later stadium. Hieronder worden deze stedenbouwkundige uitgangspunten vermeld.

Landschappelijke structuur

- landschappelijke structuur (rationeel verkavelingspatroon) dient als inspiratie;
- pand in het plangebied aan Middenweg 445 mogelijk behouden en in het plan te integreren;
- randen (spoor, Middenweg en Sportpark De Vork) zorgvuldig inpassen en vormgeven;
- karakter Middenweg, met zijn historische lintbebouwing handhaven en waar mogelijk versterken;
- streven naar intensief/meervoudig ruimtegebruik.

Groene & blauwe structuur

- verbindingzone langs het spoor in stand houden/versterken;
- voldoende groenvoorzieningen creëren ten behoeve van beeldkwaliteit en verblijfskwaliteit;
- groen op eigen terrein of concentreren;
- agrarische hoofdfunctie voor water wijzigen naar stedelijk water;
- afmetingen van de watergangen in combinatie met bergings- en bemalingscapaciteit voldoende toerusten om in relatief korte tijd grote hoeveelheden water af te voeren of te bergen (HHS);
- oppervlaktewaterpeil van 3,40 m. beneden N.A.P. handhaven;
- aan-, door-, en afvoer van het oppervlaktewater waarborgen;
- waterberging in het plangebied realiseren;
- oppervlaktewater dient doorspoelbaar te zijn;
- belevingswaarde van het aanwezige water in het plangebied vergroten.

Verkeersstructuur

- goede aansluiting op de N242, via de Kamerlingh Onnesweg is absolute noodzaak en voorwaarde;
- 2e hoofdontsluiting via de Hasselaarsweg;

- extra aandacht besteden aan alternatieve vervoersverbindingen per fiets en OV;
- stimuleren van fietsverkeer en openbaar vervoer, met een daarop afgestemde ontsluiting;
- streven naar vrijliggende fietspaden die zo min mogelijk worden gekruist;
- ruimte reserveren voor toekomstig doortrekken van infrastructuur naar de Middenweg (oostkant);
- in later stadium doortrekken van de hoofdontsluiting van De Vork over de Middenweg, met een aansluiting op de Krusemanlaan (richting Hoorn);
- parkeerplaatsen op eigen terrein.

Vestigingstructuur (zoning)

- vestigingsmogelijkheid voor bedrijven tot en met milieucategorie 4;
- geen zwaar geluidhinderlijke bedrijven;
- bedrijventerrein wordt intern gezoneerd;
- er wordt bestudeerd of segmentering mogelijk is;
- detailhandelsbedrijven zijn uitgesloten;
- volumieuze detailhandel is beperkt toegestaan (ABC-goederen);
- oostelijke zone komt in aanmerking voor de combinatie van wonen en werken.

Detailering

- specifiek aandacht besteden aan beeldkwaliteit en de verblijfskwaliteit;
- thematische aanpak met afstemming van de inrichtingskwaliteit op doelgroep en herkenbare vestigingsplaatsen voor de verschillende bedrijven;
- opstellen beeldkwaliteitsplan/-kaart;
- toegepaste kunst in het gebied realiseren;
- aandacht voor sociale veiligheid in openbare ruimte;
- bedrijventerrein ontwikkelen volgens de principes van duurzame stedenbouw
- gebouwen volgens duurzaam bouwen (DUBO).

Milieubeleidsplan Heerhugowaard (1999-2002)

Het Milieubeleidsplan geeft het overkoepelend kader voor meerdere beleidsterreinen, als het om milieuzaken gaat. De beleidsvisies die in het milieubeleidsplan zijn geformuleerd, dienen gebruikt te worden als uitgangspunt bij de ontwikkeling van alle beleidsplannen binnen de gemeentelijke organisatie. In het Milieubeleidsplan staat het streven naar een duurzaam en leefbaar Heerhugowaard centraal als hoofddoel van het gemeentelijk milieubeleid. Bij het thema duurzame ontwikkeling is expliciet aangegeven dat alle ontwikkelingslocaties moeten voldoen aan het milieukwaliteitsniveau C. Bij het stedenbouwkundig ontwerpen van het bedrijventerrein spelen de uitgangspunten van het milieubeleidsplan een belangrijke rol.

Stadsvisie “ Heerhugowaard Stad van Kansen”

In de stadsvisie “Heerhugowaard Stad van Kansen”, een discussie over de toekomst van Heerhugowaard, wordt aangegeven dat bij economische ontwikkeling het zoeken naar een regionale profilering voorop staat en Heerhugowaard op die basis ondernemers aan zich wil binden. Heerhugowaard wil daarbij vooral ruimte bieden aan bedrijven die werk geven aan hoogopgeleiden. Dat kan zowel in de hoogwaardige industrie, als bij innovatieve bedrijven als in de zakelijke dienstverlening. De gemeente zal de dienstverlening aan burgers en bedrijven blijven verbeteren onder andere door een goede inzet van ICT. Uit de discussie over de vier aan de burgers voorgelegde scenario's komt naar voren dat elementen als duurzaam bouwen en ICT aanspreken.

Structuurbeeld 2005 – 2015

In het “Structuurbeeld 2005 – 2015 wordt aangegeven dat met het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein De Vork de noordelijk grens is bereikt en te samen met Beveland en de Broekhornpolder in de werkgelegenheidsbehoefte wordt voorzien. De ruimtelijke vertaling van de statements uit de Stadsvisie geeft aan dat o.a De Vork gezien wordt als het afronden van ingezette ontwikkelingen. Bij de aandachtspunten is aangegeven dat de aanleg van de Westfrisiaweg De Vork potentie geeft voor de regio.

3. HET PLAN

3.1. Inrichting van het gebied

De stedenbouwkundige opzet voor het plangebied gaat uit van bestaande waarden op het gebied van natuur, landschap en water. Op basis daarvan is een indeling gemaakt die ruimte geeft aan bestaande waarden en tegelijkertijd mogelijkheden biedt voor ontwikkelingen. Het resultaat is een bedrijventerrein met een flexibele structuur, en een groen en duurzaam karakter dat een geïntegreerd onderdeel uitmaakt van het stedelijke gebied van Heerhugowaard.

Landschappelijke inpassing

Een belangrijk uitgangspunt bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein is een zorgvuldige landschappelijke inpassing waardoor het bedrijventerrein een geïntegreerd onderdeel wordt van Heerhugowaard. Een goede inpassing draagt bij aan de herkenbaarheid en de mogelijkheden voor medegebruik. Hierbij spelen de huidige landschappelijke verkaveling, de aanwezige flora en fauna en het bestaande slotenpatroon een belangrijke rol. Het streven is erop gericht karakteristieke kenmerken onderdeel te laten zijn van het stedenbouwkundig ontwerp en relaties op het gebied van natuur, water en ecologie zo mogelijk te versterken, ook naar omliggende gebieden. De spoorstoot zal deel uitmaken van een ecologische zone gericht op waterkwaliteit en flora en fauna. De Middenweg als (cultuur)historisch lint maakt onderdeel uit van het plangebied en is van belang voor de ruimtelijke invulling van het terrein. Kenmerkend voor dit deel van de Middenweg is de afwisseling tussen (lint)bebouwing en openheid met zicht over het polderland. In het ontwerp voor het toekomstige bedrijventerrein zijn deze zichtlijnen doorgetrokken op het bedrijventerrein en vormgegeven met groen en water. De strook tussen de Middenweg en het bedrijfsterrein zal dienen als overgangsgebied van (agrarische) woningbouw naar bedrijvigheid. In de strook langs de Middenweg kan een peilscheiding voor het (grond)waterbeheer worden aangelegd.

Groenstructuur

De toekomstige groenstructuur van het bedrijventerrein De Vork wordt in hoofdlijnen gevormd door de ecologische noord - zuid gerichte verbindingzones aan de oost en westzijde van het plangebied en een verbindende zone daartussen. Deze tezamen vormen een structuur van enige omvang met als doel het versterken van de ecologische waarden in het gebied.

Kassen

Een tweetal bestaande kassenbedrijven valt binnen de grenzen van het plangebied en zijn als zodanig bestemd. Er wordt niet voorzien in mogelijkheden voor nieuwe kas-senbouw.

Civieltechnische voorzieningen

Als eerste voorziening zal een tunnel onder het spoor in het verlengde van de Kamerlingh Onnesweg worden aangebracht. Het project wordt momenteel op verzoek van de gemeente door Arcadis uitgewerkt in opdracht van Prorail. Het tracé van de tunnelbak kruist een aantal hoofdtransportleidingen voor gas, elektriciteit (50 kV) en rioolwater, zowel in als naast de spoordijk. Ter plaatse van de tunnelbak moeten deze worden omgelegd of verdiept. Ook zullen de waterlopen aan weerszijden van de spoorlijn worden omgelegd. Bij het ontwerp voor de tunnel wordt tevens op de moge-

lijkheid voor een ongelijkvloerse oversteek van het fietspad over de rijbaan aan de zijde van De Vork gestudeerd.

Verlichting

De openbare verlichting zal in standaard materiaal worden uitgevoerd volgens de richtlijnen van de NSVV/NPR 13201-1, zoals gebruikelijk binnen de gemeente Heerhugowaard. Fietspaden zullen daar waar nodig eveneens worden voorzien van verlichting.

Beeldkwaliteit in deelgebieden

Op het toekomstige bedrijventerrein worden drie deelgebieden voorgesteld die zich ruimtelijk van elkaar onderscheiden. Dat geldt voor de delen waar bedrijven gevestigd zullen worden maar ook voor ruimte bestemd voor natuur en water. De deelgebieden voor bedrijvigheid onderscheiden zich ten opzichte van elkaar door hun ligging, kavelgrootte, uitstraling, bebouwingsmogelijkheden en inrichting. Voor ieder deelgebied worden afzonderlijke uitgangspunten gehanteerd ten aanzien van de bouwhoogte, terreininrichting en de specifieke eisen voor de beeldkwaliteit. De onderlinge afstemming van groen, openbaar gebied, bedrijfskavels en gebouwen is gericht op het realiseren van een samenhangend eindbeeld. Uitgangspunt is gebouwen die los van elkaar in het groen staan. Afhankelijk van de situering van een gebouw kan de afstand van de rijweg tot de voorgevelrooilijn variëren. Hierbij zijn drie mogelijkheden in aansluiting op de categorisering die gehanteerd wordt voor de wegen. Uitgangspunt is dat hoofdontsluitingen een ruimer profiel hebben dan de erfontsluitingswegen.

Voor de deelgebieden zullen bedrijven worden aangetrokken die passend zijn voor de plek. Daarmee wordt de bedrijvensegmentatie op het terrein ook ruimtelijk vormgegeven. Uitgangspunt is dat niet ieder bedrijf zich op iedere kavel kan vestigen. Een indicatieve verkaveling alsmede verkeers- en waterstructuren van het gebied zullen op een kaart worden vastgelegd (Indicatieve inrichtingskaart).

Beeldkwaliteitskaart

De randvoorwaarden voor het opleggen en handhaven van de verlangde beeldkwaliteit worden in een Beeldkwaliteitskaart vastgelegd. Bij deze Beeldkwaliteitskaart behoort een toelichtende tekst (kwaliteitsdocument "Kwaliteit op Bedrijventerrein De Vork"). De beeldkwaliteitskaart wordt in overleg met de welstandscommissie opgesteld. De relevante welstandsaspecten zullen worden vertaald in de Welstandsnota, zodat bij het verlenen van bouwvergunningen daaraan getoetst kan worden. Ruimtelijk relevante zaken, zoals de toegestane bouwhoogtes, zijn in het bestemmingsplan geregeld.

Groen en water

Het bedrijventerrein De Vork wordt ontwikkeld als een groen terrein dat aansluit op groen- en waterstructuren in groter verband. Uitgangspunt is een duurzaam ontwikkeld terrein waarbij de landschappelijke kenmerken onderdeel zijn van het stedenbouwkundig model. Door het toepassen van gerichte maatregelen stijgen de kansen voor flora en fauna en kan de waterkwaliteit verbeteren. Ook voor bedrijven is een schoon en groen imago belangrijk. In de kavelinrichting van de bedrijven kan daarin een bijdrage worden geleverd. Daarbij is het van belang de terreininrichting van particuliere kavels en het openbare gebied op elkaar af te stemmen, zowel bij aanleg als in

de beheerfase. Dat biedt meer kansen voor flora en fauna en versterkt de eenheid en de beeldkwaliteit van het gehele terrein.

Het bestaande slotenpatroon is de inspiratiebron voor de toekomstige waterstructuur. De huidige watergangen in het plangebied hebben primair een functie als waterafvoer. De Westertocht, die aan de westzijde van het plangebied ligt, parallel aan het spoor, is de belangrijkste verzamelsloot. De kwaliteit van het water in het gebied is matig vanwege een grote voedselrijkheid (meststoffen) en een zuurstofgehalte dat ver onder de norm ligt. De Westertocht heeft in de huidige situatie een ecologische functie. De oevers van de watergangen in het plangebied zijn voornamelijk grasoevers. De huidige ecologische waarde daarvan is gering.

Door in het ontwerp te kiezen voor een geïsoleerd en robuust watersysteem worden zowel de natuurwaarden als de belevingswaarde vergroot en ontstaat de mogelijkheid voor de nodige waterberging. Door onderdelen van het plan, waar water en groen geconcentreerd zijn, met elkaar te verbinden, ontstaat een complex van omvang. Dat is zowel voor de waterkwaliteit als voor de ecologie van belang. Er ontstaan verbeterde en nieuwe kansen voor bestaande en toekomstige flora en fauna. Door de aanleg van natuurvriendelijke oevers wordt de waterkwaliteit van het plangebied positief beïnvloed. In een vervolgstudie, een gezamenlijk initiatief van gemeente en hoogheemraadschap, zal het watersysteem nader worden uitgewerkt, waarbij rekening wordt gehouden met de mitigerende maatregelen voor vissen en amfibieën die het rapport "Natuurtoets De Vork" worden voorgesteld. Door de natuurvriendelijk oeverd wordt tevens de beeldkwaliteit op het bedrijventerrein versterkt.



Sfeerbeelden groen & water





Kaart 2: Deelgebieden

“Het Front”

Het Front is het visitekaartje van het bedrijventerrein De Vork en onderscheidt zich door een bijzonder en uitnodigend karakter. Het deelgebied ligt rondom de zuidelijke hoofdontsluiting en bestaat uit bebouwing onder architectuur in een aantrekkelijke en natuurlijke omgeving met veel aandacht voor beeldkwaliteit.

De zuidelijke ontsluiting is de belangrijkste verkeersontsluiting voor De Vork. Het is een weg met breed profiel met aan weerszijden aantrekkelijke waterpartijen. Er moet rekening worden gehouden met de mogelijkheid dat deze weg in de toekomst wordt opgewaardeerd tot provinciale weg, de Westfrisiaweg.

Sfeerbeelden Het Front



Bedrijven in "Het Front" presenteren zich aan de weg. Door de situering van de kavels langs Het Front is er geen achterzijde, maar een representatieve zijde en een entreezijde. Gezien de aard van de bedrijvigheid is dat echter geen probleem. De kavels worden ontsloten vanaf een parallel gelegen weg aan de andere kant van de bebouwing. Het parkeren wordt bij voorkeur half verdiept of geheel onder de gebouwen aangelegd. Door toekomstige bedrijven te stimuleren en te sturen bij de terreininrichting van de kavels ontstaat een eenduidig en helder totaalbeeld. Gebouwen kunnen deels tot in of boven het water worden gerealiseerd en er mag hoger worden gebouwd. Het type bedrijvigheid op dit deel van het bedrijventerrein onderscheidt zich doordat het gericht is op dienstverlening met een eenduidig karakter. Hierbij valt te denken aan bedrijven met een etalagefunctie gericht op de hoofdontsluiting. Het achterliggende deel van het bedrijventerrein, tussen de hoofdas en het sportpark, is een gebied dat qua type bedrijvigheid hierbij aansluit. Hier zijn mogelijkheden voor de vestiging van onder andere bedrijfsverzamelgebouwen. Het gebied leent zich voor intensief ruimtegebruik, duurzame ontwikkeling en energiebesparing.



Sfeerbeelden Het Front



“De Bufferzone”

De Bufferzone is het gebied gelegen tussen bebouwing aan de Middenweg en het bedrijventerrein. Het is een overgangsgebied met ruimte voor groen en water. De inrichting van het gebied is zodanig dat de Middenweg als lint niet verstoord wordt door de aanleg van het bedrijventerrein. De Bufferzone is een extensief ingericht gebied waar de nadruk ligt op natuur, ecologie en waterberging aansluitend op de bestaande landschappelijke structuur. Op een aantal plaatsen zijn vanuit het landschap in oost-west richting bestaande zichtlijnen behouden om de openheid te accentueren. Door deze zichtlijnen over het bedrijventerrein te trekken en te combineren met water en ecologie ontstaat de mogelijkheid gelijksoortige gebieden in het terrein met elkaar te verbinden. Door deze groene gebieden te ontsluiten voor wandelaars en fietsers ontstaat de mogelijkheid het terrein voor beperkt recreatief medegebruik te benutten.

De oppervlakte van de bufferzone langs de Middenweg is afhankelijk van de ecologische functies die ingepast worden. Deze functies kunnen op zichzelf of in kleine clusters ontwikkeld worden. Door een zorgvuldige inpassing, in samenhang met de bebouwing aan de Middenweg, blijft een goede overgang naar het bedrijventerrein gewaarborgd. Langs de Middenweg worden geen nieuwe bedrijven toegestaan en zullen bestaande bedrijven gestimuleerd worden te verplaatsen. De Bufferzone moet vrij blijven van bedrijfsactiviteiten.

“De Kern”

De Kern van het plangebied vormt de hoofdmoot van het bedrijventerrein waar alle ruimte is voor de vestiging van de meer reguliere bedrijven. Het is een deelgebied dat dicht bebouwd wordt maar desondanks de nodige kwaliteit en uitstraling heeft. Daarvoor is van belang te streven naar een goede beeldkwaliteit. Dat is mogelijk door te sturen op kavelinrichting en gebouw. Het doel daarbij is kwaliteit en samenhang van gevel tot gevel tot stand te brengen. Dat betekent aandacht voor relaties tussen gebouwen onderling en tussen gebouwen en de omgeving. De afstand van de gevel tot de openbare weg is in dit deelgebied het kleinst. Door de terreininrichting aan de straatzijde af te stemmen op de inrichting van het openbare gebied ontstaat een krachtige eenheid. Om de beleving van het profiel verder te optimaliseren moeten parkeren en laden en lossen tussen of achter de bedrijven worden afgewikkeld. De bebouwing zal hoofdzakelijk bestaan uit een groot bedrijfsgebouw met aan de straatzijde een entree met kantoor (bij voorkeur op de bedrijfsruimte gebouwd). Om het ruimtegebruik te intensiveren bestaat de mogelijkheid over twee of drie bouwlagen te bouwen. Speciale aandacht verdienen de hoekpercelen, grenzend aan de hoofdontsluiting. Deze vragen meer aandacht voor architectuur en representatie.



Sfeerbeelden De Kern



“De Spoorzone”

De Spoorzone is een strook langs het spoor Alkmaar-Den Helder. Tussen het bedrijventerrein en de spoorbaan ligt een ecologisch ingerichte groene zone. Dat geeft deze strook een extra kenmerkende kwaliteit die terug te vinden is in de bebouwing en de terreininrichting.

Voor de bedrijfsbebouwing zal in dit deelgebied meer aandacht moeten zijn waarbij vooral de relatie met de omgeving belangrijk is. Een natuurlijke uitstraling met een afgestemd materiaalgebruik en terreininrichting is de sfeer die daarbij past. Ook hier bestaat de mogelijkheid bedrijven of delen van bedrijven over meerdere bouwlagen te realiseren.

“Het Glas”

Een deel van het bedrijventerrein De Vork is medebestemd voor glastuinbouw (bestaande bedrijven). Flexibiliteit en een aantrekkelijke inrichting is het uitgangspunt bij de invulling van dit deelgebied. Het gebied sluit aan bij de noordelijker gelegen glas-

tuinbouwgebieden Alton I en II. Gezocht moet worden naar ruimtelijk innovatieve vormen van glastuinbouw waarbij ook combinaties denkbaar zijn van meervoudig grondgebruik door bijvoorbeeld functies te stapelen of h _n h het bundelen van de waterberging/gietwatervoorzieningen onder een kas in plaats van individuele kleine voorzieningen.

Ook voor glastuinbouw moet gestreefd worden naar een ruimtelijke kwaliteit die aansluit op bestaande kenmerken en kwaliteiten. Om een goede overgang naar de Hasselaarsweg te realiseren is behoud dan wel versterking van de lintbebouwing een uitgangspunt voor ontwikkeling van De Vork. Voor de beleving is het van belang dat de groene omgeving overheerst en het glas op de achtergrond aanwezig is. Kassen en bassins moeten niet direct langs de openbare weg worden gesitueerd. Strategische (afschermende) beplanting speelt hierin een belangrijke rol. De bedrijven zullen zoveel mogelijk ontsloten worden via de verkeersstructuur van het bedrijventerrein. De werkfunctie zal ruimtelijk op het bedrijventerrein gericht zijn, eventuele woonfuncties kunnen deels op de Hasselaarsweg gericht zijn.

3.2. Infrastructuur

Het plangebied is in de huidige situatie nauwelijks ontsloten. De erftoegangsweg uitgezonderd zijn er geen wegen in het gebied. Voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein is een heldere verkeersstructuur voor alle verkeerssoorten van belang.

Externe ontsluiting

Het plangebied wordt via Zandhorst I ontsloten. De Kamerlingh Onnesweg wordt daartoe door middel van een tunnel onder het spoor doorgetrokken. Deze weg zal mogelijk ook deel uitmaken van de toekomstige Westfriisaweg. Aan de noordzijde wordt het terrein via de Hasselaarsweg ontsloten.

Interne ontsluiting

Intern wordt het terrein ontsloten via een ringstructuur. Deze ring voert over het gehele bedrijventerrein en verbindt de verschillende deelgebieden. Via een onderliggende structuur van erfontsluitingswegen zullen de kavels worden ontsloten. De wegprofielen worden volgens de principes van Duurzaam Veilig ingericht. Binnen Duurzaam Veilig worden een drietal soorten wegen onderscheiden, te weten: stroomwegen; gebiedsontsluitingswegen en erfontsluitingswegen. Het terrein kent een gebiedsontsluitingsweg in de vorm van de hoofdontsluiting. Alle overige wegen zijn erfontsluitingswegen. Elk profiel kent een specifieke inrichting wat de herkenbaarheid en de oriëntatie op het bedrijventerrein ten goede komt. Bij de stedenbouwkundige inrichting van het gebied worden inritten alleen aan erfontsluitingswegen gesitueerd. Uit oogpunt van verkeersveiligheid en vlotte verkeersdoorstroming takken inritten niet aan op de gebiedsontsluitingswegen.

Wegen, voet- en fietspaden

De afstand van het toekomstige bedrijventerrein tot de woonbebouwing van Heerhugowaard is gering. Daarom zal er worden ingezet op een goede ontsluiting voor langzaamverkeer. Een aantal hoofdroutes voor fietsers zal vrijliggend zijn en direct aansluiten op de bestaande locale en regionale structuren. Voorts wordt gestudeerd op een langzaam verkeerstunnel aan de zuidzijde in het verlengde van de Van Foreeststraat, waarmee ook de verbinding naar de sportvoorzieningen vanuit de bestaande woonwijken belangrijk verbeterd kan worden. De onderdoorgang van de Ka-

merlingh Onnesweg verbetert tevens de bereikbaarheid van Zandhorst voor fietsverkeer komende vanuit het centrum.

Noodontsluiting

Belangrijk aspect is de bereikbaarheid van het bedrijventerrein voor hulpdiensten in geval van een calamiteit. De ernst van een calamiteit hangt in belangrijke mate af van de tijdsduur waarbinnen hulpdiensten ter plaatse kunnen zijn. Het bedrijventerrein De Vork is goed bereikbaar vanaf de te realiseren verlenging van de Kamerlingh Onnesweg, alsmede vanaf de Hasselaarsweg. Als extra voorziening worden, louter in geval van calamiteiten, twee noodontsluitingen geboden: één vanaf de Middenweg, en één vanaf de zuidzijde van het bedrijventerrein.

3.3. Openbaar vervoer

Heerhugowaard beschikt over een NS-station met treinverbindingen in de richting Alkmaar, Hoorn en Den Helder. Het station ligt aan de zuidzijde van het plangebied. De gemiddelde frequentie op het traject Alkmaar-Heerhugowaard bedraagt vier treinen per uur per rijrichting. De gemiddelde frequentie op het traject Heerhugowaard - Den Helder bedraagt 2 treinen per uur per rijrichting. Heerhugowaard heeft rechtstreekse busverbindingen met Alkmaar, Ursem, Waarland en Winkel.

3.4. Vestigingsmogelijkheden

Interne zonering

Om een te eenzijdige samenstelling van bedrijvigheid en werkgelegenheid te voorkomen is diversiteit van bedrijvigheid gewenst. Het bedrijventerrein voorziet daarom in de vestigingsmogelijkheid voor bedrijven tot en met milieucategorie 4. Voor zwaar geluidhinderlijke bedrijven is geen plaats. Het bedrijventerrein is *intern akoestisch gezoneerd*. Dit houdt in dat de bedrijven met een kleine milieubelasting op kleine afstand en bedrijven met grote milieubelasting op de grootste afstand van een milieugevoelige bestemming wordt toegelaten. Deze zonering is van belang voor de indeling van het bedrijventerrein en de inpassing van het bedrijventerrein in de omgeving. De zwaardere categorieën bedrijven (over het algemeen minder representatief) zullen meer aan de westkant van het plangebied komen, richting het spoor. Richting het oosten en zuiden kunnen de lichtere (meer representatieve) categorieën bedrijven komen.

Bij het uitwerken van de interne zonering is uitgegaan van het gegeven dat de voorsorggrenswaarde van 50 dB(A) voor bestaande woonbebouwing niet overschreden mag worden. Aan de hand van de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering en ervaringgegevens¹¹ voor de bedrijfscategorieën 1 tot en met 4 zijn de volgende afstanden en bronvermogen per 1 m² aangehouden.

Categorie 1	Categorie 2	Categorie 3	Categorie 4
-	30 m (55 dB(A)/m ²)	100 m (60 dB(A)/m ²)	300 m (68 dB(A)/m ²)

De in de VNG-publicatie opgenomen categorie indeling is op basis van alle milieuaspecten, bedrijven die om andere redenen dan geluid in categorie 4 vallen (bijvoor-

¹¹ *Akoestisch onderzoek ter bepaling van de 50 dB(A) geluidscontour rondom het bedrijventerrein Boekelermeer te Alkmaar, Castricum, Heiloo en Schermer, M+P GALK.01.1.1*

beeld gevaar en stof) zullen een lagere bronvermogen hebben. De hierboven genoemde bronvermogens per m² is dan ook een aangenomen gemiddelde. Bij de uiteindelijke invulling van het terrein dient er rekening mee gehouden te worden dat niet alleen bedrijven gevestigd worden die wat geluid betreft onder categorie 4 vallen. Anders bestaat de kans dat de grenswaarde van 50 d(B)A ter plaatse van woonbebouwing alsnog overschreden wordt.

Bij de berekening (Geonosis 4.03) is gerekend met open veld condities met een zachte bodem. Aangenomen wordt dat, indien het gebied tussen het bedrijf en de woning ontwikkeld wordt, de als gevolg hiervan wegvallende demping zal worden gecompenseerd door afscherming van bedrijfsgebouwen. Omdat rekening gehouden moet worden met cumulatie mag de geluidsbelasting van elk bedrijf afzonderlijk op de 50 dB(A) contour niet meer bedragen dan 40 dB(A). Daarom dient per bedrijfscategorie een grotere afstand aangehouden te worden dan in de VNG brochure wordt genoemd. Tenslotte dient vermeld te worden dat de geluidsbijdrage van het gezoneerde bedrijventerrein Zandhorst niet bij de toetsing betrokken is. Wel is deze 50 dB(A)-contour die behoort bij het gezoneerde bedrijventerrein Zandhorst op de plankaart opgenomen, aangezien deze over een groot deel van het plangebied van De Vork heenloopt. Deze geluidscontour heeft op zich geen gevolgen voor De Vork, omdat binnen deze contour geen woningen of andere geluidsgevoelige functies zijn geprojecteerd.

Het akoestisch zoneren van het bedrijventerrein leidt tot de volgende afstandsnormen voor de verschillende bedrijfscategorieën:

Categorie 1	Categorie 2	Categorie 3	Categorie 4
50 m	110 m	230 m	450 m

Bovenstaande afstandsmaten zijn berekend vanuit het milieuaspect geluid. De afstanden voor de milieuaspecten geur, stof en gevaar vallen allen ruimschoots binnen de gehanteerde zonering.

Volumineuze detailhandel

Zelfstandige detailhandelsbedrijven zijn uitgesloten; deze horen thuis in een 'normaal winkelgebied'. Het voorzieningenniveau in het centrum en de concurrentieverhoudingen zouden ernstig worden aangetast, indien zich her en der grotere winkels (bijv. super- of bouwmarkten) zouden kunnen vestigen in relatief grote en goedkope ruimten, op plaatsen die daarvoor met name ruimtelijk niet geschikt zijn. Detailhandel in auto's en boten en in grove bouwmaterialen is op de Vork wel middels vrijstelling toegestaan. Caravans worden niet genoemd en zijn daarmee uitdrukkelijk uitgesloten. Caravanbedrijven dienen zich op Zandhorst I te vestigen aan de "Caravanboulevard".

Verkooppunt motorbrandstoffen

Binnen het plangebied is middels vrijstelling een verkooppunt voor motorbrandstoffen (zonder LPG) toegestaan. De zone die geschikt is voor de vestiging van een dergelijk verkooppunt is het gebied aan weerszijden van de toekomstige hoofdontsluiting (de verlengde Kamerlingh Onnesweg).

Uitgeefbaarheid

Bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein wordt gestreefd naar meer dan 65% uitgeefbaar oppervlak. Het niet-uitgeefbaar oppervlak is als volgt onderverdeeld:

Water	12%	Verharding	15%
Groen	8%		

4. DIVERSE ONDERWERPEN

4.1. Geluidhinderaspecten

Bedrijventerrein De Vork ligt binnen de geluidszones ten gevolge van industrie-, wegverkeers- en spoorweglawaai.

Industrielawaai

Uitgangspunt bij het ontwikkelen van het bedrijventerrein De Vork is dat het terrein op zodanige wijze wordt ingericht dat ter plaatse van bestaande woonbebouwing de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) niet wordt overschreden. Door het bedrijventerrein primair vanuit de geluidbelasting te zoneren ontstaan geen onaanvaardbare situaties. In paragraaf 3.4. is nader toegelicht hoe de zonering van het bedrijventerrein tot stand is gekomen.

Wegverkeerslawaai

De afdeling Milieu heeft de akoestische situatie binnen het bestemmingsplan De Vork ten gevolge van het wegverkeerslawaai in beeld gebracht (rapportnr. BK04-091 BSP). De resultaten van dit onderzoek zijn hieronder samengevat:

Weg	Tussen	(m)	(m)	
Ontsluitingsweg noord (nieuw)	Hasselaarsweg en wegennet bedrijventerrein	38	15	Bestaande woning Hasselaarsweg 9, hogere waarde (53 dB(A))
Ontsluitingsweg zuid (nieuw)	Westfrisiaweg en wegennet bedrijventerrein	69	28	
Hasselaarsweg	Ten westen aansl De Vork	88	37	
Hasselaarsweg	Ten oosten aansl De Vork	94	40	
Middenweg	Tussen Hasselaarswg en Donkerewg	98	42	
Middenweg	Tussen Molenwg en Hasselaarswg	63	26	
Middenweg	Tussen Krusemanln en Molenwg	88	37	

Tabel afstanden 50 en 55 dB(A) contouren ten opzichte van het hart van de weg.

Uit bovenstaande tabel volgt dat de woonbebouwing langs de Hasselaarsweg en de Middenweg een hogere geluidbelasting ondervindt dan de voorkeursgrenswaarde. Het bestemmingsplan De Vork maakt geen geluidgevoelige bestemmingen mogelijk. Door de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg aan de noordzijde van het plangebied wordt de voorkeursgrenswaarde met betrekking tot het pand Hasselaarsweg 9 overschreden tot een waarde van 53 d(B)A. Hier zal een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde voor moeten worden verleend. Op basis van bovengenoemd rapport hebben GS bij besluit van d.d. .. mei nr .. de gevraagde ontheffing tot een waarde 53 d(B)A verleend.

Spoorweglawaai

Ingevolge het Besluit Geluidhinder spoorwegen bevindt zich langs iedere spoorweg een zone, waarvan de breedte in dit geval 100 meter bedraagt, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf. Het bestemmingsplan biedt geen mogelijkheid om binnen deze zone nieuwe geluidsgevoelige objecten te realiseren. Derhalve heeft deze zone geen consequenties voor het plan.

4.2. Externe veiligheid

Met betrekking tot de externe veiligheid is van belang: de aard en locatie van de risicovolle bedrijvigheid op het bedrijventerrein. De aard van de bedrijvigheid op bedrijventerrein De Vork is in dit stadium van planvorming nog niet bekend. Gelet op de toegestane bedrijfscategorieën (t/m 4) is het risico van calamiteiten beperkt. De voorgestelde zonering op het bedrijventerrein, met op een deel van het terrein eventueel enigszins risico dragende bedrijven, beperkt de externe omvang van een calamiteit. Gevoelige objecten als woningen, dienstwoningen uitgezonderd, staan in het algemeen op veilige afstand van de bedrijvigheid. De woningen langs de Middenweg worden daarbij afgeschermd door een groene bufferzone. Belangrijk aspect is de bereikbaarheid van het bedrijventerrein voor hulpdiensten in geval van een calamiteit. De ernst van een calamiteit hangt in belangrijke mate af van de tijdsduur waarbinnen hulpdiensten ter plaatse kunnen zijn. Het bedrijventerrein is in de toekomst goed bereikbaar aan de westzijde vanaf de N242 via de te verlengen Kamerlingh Onnesweg en de noordzijde via de Hasselaarsweg. Vanaf de Middenweg en het sportterrein De Vork worden extra noodontsluitingen voor hulpdiensten aangelegd. Er is geen sprake van vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor of anderszins over bestaande nabije infrastructuur. Met betrekking tot de gevoeligheid van het bedrijventerrein zelf is de risicocontour voor gevaar van Zandhorst III van belang. De plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} van dit bedrijf loopt over de zuidwestelijke punt van het bedrijventerrein. Binnen deze contour worden echter geen kwetsbare bestemmingen toegelaten.

Teneinde meer duidelijkheid te krijgen over de aspecten zoals deze hierboven zijn beschreven, is op initiatief van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties een handleiding geschreven voor het uitvoeren van een Veiligheids Effect Rapportage (VER). Doel van de VER is het voeren van een gestructureerde veiligheidsdialoog tussen de publieke en private partijen die betrokken zijn bij het project. De uiteindelijke resultaten zullen zijn dat de bij het project betrokken partijen:

- zicht krijgen op mogelijke veiligheidsrisico's;
- alternatieven ontwikkelen waarmee aan deze risico's tegemoet gekomen wordt;
- afspraken maken over de maatregelen en activiteiten die nodig zijn om het gekozen alternatief uit te voeren;
- de uitvoering van deze afspraken bewaken.

Duidelijk is dat de resultaten van de VER concreter worden naarmate het project ook concreter wordt. De gemeente zal derhalve, wanneer de invulling van het bedrijventerrein vordert en daarmee het zicht op de mogelijke veiligheidsrisico's toeneemt, conform de eerder genoemde handleiding de dialoog met betrokkenen opstarten en het verdere traject van de VER ter hand nemen.

4.3. Luchtkwaliteit

In juli 2001 is het Besluit luchtkwaliteit in werking getreden. In dit besluit, de nationale vertaling van de Europese richtlijn die de oude Nederlandse besluiten aangaande de luchtkwaliteit vervangt, zijn kwaliteitsnormen opgenomen voor de luchtkwaliteit. Het besluit geeft verder regels voor het monitoren van de luchtkwaliteit en voor het nemen van maatregelen in gevallen dat de kwaliteit niet aan de normen voldoet. Het besluit bepaalt verder dat overheden bij het uitvoeren van hun wettelijke taken rekening moe-

ten houden met de regels aangaande de luchtkwaliteit. Bij de beoordeling van luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met gevoelige bestemmingen. Als gevoelige bestemmingen worden beschouwd:

- verblijfsbestemmingen waar de dagelijkse verblijfsduur meer dan 12 uur bedraagt (woningen, dag- en verblijfsrecreatie),
- bestemmingen waar een risicogroep verblijft (ziekenhuizen, scholen, speeltuinen etc.), en
- bestemmingen waar een bovengemiddelde fysieke inspanning wordt geleverd (sporten in de open lucht).

Het bestemmingsplan De Vork heeft geen betrekking op specifieke gevoelige bestemmingen.

Ten gevolge van de aanleg en de ingebruikname van het bedrijventerrein en door de toename van het verkeer kunnen de emissies van onder andere Nox (Stikstoffen), SO₂ (Zwavel dioxide) benzeen en fijn stof toenemen.

Door het ingenieursbureau Tauw b.v. is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit in en rond het plangebied. Uit het onderzoek komt naar voren dat de luchtkwaliteit in en rond het plangebied primair worden beïnvloed door het verkeer en de heersende achtergrondconcentraties. Daarnaast kunnen bedrijven emissies veroorzaken. Voor verkeer zijn de belangrijkste punten van aandacht de emissie van NO₂ en PM10.

NO₂

Op basis van de uitgevoerde berekeningen wordt geconcludeerd dat in de huidige situatie en in de toekomstige situatie (2010) overschrijdingen niet waarschijnlijk zijn.

PM10

Op basis van de berekeningen wordt verwacht dat voldaan wordt aan de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie.

Voor PM10 zullen gebaseerd op de berekeningen zeer beperkte overschrijdingen van de grenswaarden kunnen optreden van de etmaalwaarde (meer dan 35 overschrijdingen per jaar). Omtrent de berekende resultaten wordt het volgende opgemerkt. De beschikbare modellen hebben slechts een zeer beperkte nauwkeurigheid voor het berekenen van overschrijdingen van de etmaalwaarde. Opgemerkt wordt dat uit landelijke ervaringen waarbij rekenresultaten worden vergeleken met meetresultaten blijkt dat de feitelijke meetresultaten lager zijn dan met CAR II wordt berekend. Bij PM10 gaat het in Nederland daarnaast om een hele specifieke situatie. De grenswaarden worden momenteel op veel plaatsen in Nederland overschreden en worden met name bepaald door de achtergrondconcentratie. Verwacht wordt dat ook in de meeste andere Europese lidstaten sprake zal zijn van normoverschrijding op grote schaal.

De lokale overheid kan weinig veranderen aan het niveau van de achtergrondconcentratie. De problematiek van de normoverschrijding van PM10 is daarom voornamelijk een aangelegenheid van de Rijksoverheid. Volgens artikel 26 van het Besluit luchtkwaliteit stelt onze minister een plan op om aan de in artikel 13, onder c en d genoemde waarde van het besluit (PM10) te voldoen. De verschillende overheden kunnen, ook al kunnen ze niet aangesproken worden op het oplossen van het PM10 probleem, wel een bijdrage leveren aan het verminderen van de omvang. Naar aanleiding van een nog nader op te stellen luchtkwaliteitsplan worden er nog aanvullende maatregelen genomen, waarbij gedacht wordt aan verbetering van de doorstroming van het verkeer en de inrichting van het groen en de openbare ruimte met het oog op een zo optimaal mogelijke balans van voldoende luchtcirculatie en gebruik van het vasthouden

van stof door het groen (De Groene Wasemkap). Door het ministerie van VROM is / wordt een onderzoek geïnitieerd om nader beleid voor PM10 te kunnen formuleren. Tot die tijd zal het bestrijdingsbeleid voor PM10 beperkt blijven tot toepassing van de Stand der Techniek en ALARA.

Overige componenten

Met het CAR II programma wordt ook de blootstellingsconcentraties van SO₂, benzeen CO en BaP berekend. Uit de berekeningen wordt geconcludeerd dat geen sprake is van overschrijding van grenswaarden.

4.4. Parkeren

Ten aanzien van het parkeren geldt het uitgangspunt van parkeren op eigen erf, bij voorkeur tussen de gebouwen, aan de zijde van de erfontsluiting, achter groen of ondergronds. In de zogenaamde 'representatieve zone' mogen onbebouwde gronden tussen enerzijds de weg en anderzijds de gebouwen die het dichtst bij de weg zijn gelegen, niet dienen voor parkeervoorzieningen, en voor het overige niet voor buitenopslag worden gebruikt.

4.5. Windmolens

Uit oogpunt van duurzame ontwikkeling van het bedrijventerrein zal door middel van een wijzigingsbevoegdheid, onder voorwaarden, plaatsing van windmolens mogelijk zijn.

4.6. Riolering

In het gebied is geen rioleringsstelsel aanwezig. Er wordt een verbeterd gescheiden stelsel aangelegd. Een verbeterd gescheiden stelsel bestaat uit een vuilwater- en een regenwaterriool. Het regenwater dat aan het begin van de bui valt en door stof en dergelijke is verontreinigd wordt daarbij via het vuilwaterriool afgevoerd. Het water dat van het dakoppervlak afstroomt moet zoveel mogelijk rechtstreeks op open water worden geloosd, evenals dat van open verharding waarop geen autoverkeer komt. Er moet nog nader onderzoek worden verricht naar de wijze waarop met water afkomstig van asfaltverharding zal worden omgegaan. Boven de riolering wordt bij voorkeur geen gesloten verharding toegepast, doch dat is niet geheel te vermijden.

4.7. Leidingen

In het gebied zijn, uitgezonderd de aardgastransportleiding langs het spoor, momenteel nog geen openbare nutsvoorzieningen aanwezig. Nutsbedrijven dimensioneren op en sluiten aan 'bij behoefte'. Voorafgaand aan het bouwrijp maken zal een reële inschatting worden gemaakt van fasering en behoefte. Voor hoofdtracés wordt een ruimte van minimaal 3,35 meter gereserveerd, voor de overige tracés 2,35 meter. Nutsleidingen mogen onder gesloten verharding worden toegepast, maar waar mogelijk wordt dit vermeden.

4.8. ICT door glas

Bijdrage glasvezelnetwerk aan "Stad van Kansen"

De aanleg van een glasvezelnetwerk op de Vork en het bieden van diensten over dit netwerk draagt bij aan het imago van Heerhugowaard als “Stad van Kansen”. Het aantal concrete plannen op dit gebied is in Nederland nog zeer beperkt waardoor het bieden van glasvezel nu nog onderscheidend vermogen levert. Deze voorsprong op technisch gebied zal met name de komende jaren gelden. Uitgaande van een ontwikkeling van de economie en je dienstenpakket, zal er de komende jaren op meer bedrijventerreinen een glasvezelnetwerk uitgerold worden. Door dan, uitgaande van je reeds aanwezige netwerk, de innovatie van breedbanddiensten te stimuleren, kan het innovatieve karakter en de voortrekkersrol van De Vork in deze behouden blijven.

Ook voor de bedrijven die zich op De Vork vestigen biedt een glasvezelnetwerk en het bijbehorend dienstenpakket voordelen. Een voorbeeld hiervan is het gebruik maken van diensten die via een Park Management organisatie aangeboden worden. Dergelijke diensten werken kostenbesparend en leveren efficiencywinst op. Daarnaast zijn de bedrijven door de toekomstvaste ICT infrastructuur reeds voorbereid op de (standaard-) diensten van de toekomst.

Diensten

De benodigde bandbreedte voor de basis ICT-diensten als telefonie en breedband Internet voor een bedrijf is voor een deel af te leiden van het aantal werknemers. Daarnaast is er ook behoefte aan additionele, meer geavanceerde, diensten. Voorbeelden hiervan zijn dataopslag (storage) en bedrijfskoppelingen. Dergelijke diensten kunnen veelal centraal aangeboden worden door de park management organisatie. Factoren die de behoefte aan dergelijke diensten bepalen zijn het type organisatie, of er sprake is van mobiele werknemers en of het bedrijf uit meerdere vestigingen bestaat.

Uit onderzoek van TNO-Telecom naar de mogelijkheden voor een eigen glasvezelnetwerk op De Vork volgt dat in 2010 de behoefte aan bandbreedte dermate in toegenomen dat voor bedrijven tot maximaal ca. 50 werknemers het huidige kopernetwerk enkel voldoende is voor de eerder genoemde basisdiensten. Alle verdere diensten, bijvoorbeeld die diensten die door de Park Management organisatie worden aangeboden, kunnen in dat geval slechts minimaal afgenomen worden. Wanneer de behoefte aan de additionele diensten opgeteld wordt bij de behoefte aan de basisdiensten, ligt in 2010 de bovengrens van het kopernetwerk al bij bedrijven van maximaal ca. 20 werknemers. Gelet op de sterk stijgende lijn van de vraag naar bandbreedte zal in de verdere toekomst de bovengrens van het kopernetwerk steeds sneller bereikt worden. Daarom is glas onontkoombaar om aan deze groeiende vraag te kunnen blijven voldoen.

Kosten

De kosten van de voorinvestering in het glasvezelnetwerk zullen in de grondexploitatie opgenomen worden en zullen een extra opslag over de uit te geven meters impliceren. Volgens de berekeningen hiertoe van TNO-Telecom zal deze opslag voor de ondergrondse ICT infrastructuur onder de 1% per vierkante meter uitgeefbaar terrein blijven. De uitrol van het netwerk zal de fasering van de uitrol van de overige infrastructuur volgen. Hierdoor is aanzienlijke kostenbesparing te behalen op het duurste aspect van de aanleg van een glasvezelnetwerk zijnde de graafkosten.

Overzicht van de stappen

Om een geheel zelfstandig glasvezelnetwerk en het bijbehorende dienstenaanbod in de markt te kunnen zetten is voor de gemeente samenwerking met andere partijen nodig. Zo kunnen kosten, opbrengsten en verantwoordelijkheden op een voor alle partijen acceptabele manier worden verdeeld.

Aspecten die in een dergelijk samenwerkingsverband geregeld moeten worden zijn:

1. Het aanbod dat het samenwerkingsverband in de markt gaat zetten
2. Technische functies en architectuur die nodig zijn om het aanbod te realiseren
3. Afspraken over samenwerking (organisatie) tussen de partijen
4. Financiële onderbouwing

Met het besluit dat er een VVE komt en dat bedrijven hier verplicht aan moeten deelnemen zijn de eerste stappen op weg naar realisatie van de aanbod van een glasvezelnetwerk en bijbehorende diensten al gezet.

4.9. Ecologie en groen

Het gebied van De Vork wordt momenteel agrarisch gebruikt. Het bestaat voor het merendeel uit grootschalige grasland- en akkerpercelen, gescheiden door sloten. Bebouwing bevindt zich nagenoeg uitsluitend langs de Middenweg en Hasselaarsweg.

Ontheffing Flora en Faunawet

Het feit dat in het plangebied een aantal bedreigde en beschermde plant- en diersoorten voorkomen (zie paragraaf 2.8.) houdt in dat het terrein uitsluitend ontwikkeld kan worden nadat ontheffing ex artikel 75 lid 4 onder c van de Flora- en faunawet is verleend. Ontheffing kan worden verleend indien sprake is van een gefundeerde aanvraag voorzien van plan met mitigerende- en compenserende maatregelen. Deze ontheffing dient te worden aangevraagd bij het bureau Laser van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselveiligheid. De ontheffing moet worden aangevraagd voordat het plan tot uitvoering wordt gebracht (aanvang werkzaamheden op zijn vroegst in 2006). Omdat de uitvoering gefaseerd verloopt en meer dan 10 jaar zal beslaan, is een herhalingsonderzoek nodig om een actueel beeld te houden van het voorkomen van beschermde planten en dieren. De ontheffing dient voor de aanvang van de werkzaamheden te worden aangevraagd. Eerder aanvragen heeft geen zin, omdat de vergunning maar voor 3 jaar geldig is.

Compenseren en mitigeren

Bij de ontwikkeling van De Vork is het thema ecologie één van de speerpunten. Er wordt daarom uitgebreid gekeken naar de mogelijkheden om de bestaande flora en fauna te ontzien. Vervolgens wordt er per soort naar mitigerende en compenserende maatregelen gezocht. Het creëren van nieuwe biotopen, zowel binnen als buiten De Vork, is hierbij van groot belang. Daarbij kan het voorkomen, dat bepaalde soorten vervangen worden door andere. Een belangrijke rol wordt daarbij toegedacht aan de oever van de spoorstoot en de zone tussen het bedrijventerrein en de Middenweg. Hier zijn goede mogelijkheden om waterpartijen met brede rietkragen en bosschages te ontwikkelen. Voorts zal tussen de woningen aan de Middenweg en het achterliggende bedrijventerrein een groene bufferzone opgenomen worden teneinde de overgang naar de Middenweg te verzachten.

De aanleg van poelen bevordert de aanwezigheid van amfibieën. Waterpartijen met een extra waterbergend vermogen kunnen tevens een bijdrage leveren aan het moe-

rasachtig gebied benodigd voor verschillende soorten van amfibieën. Een zogenaamd "plasdras" gebied. De inrichting dient in nauw overleg en samenwerking met het Hoogheemraadschap te geschieden. Vanuit de Bijdrageregelingen kan het Hoogheemraadschap ook een financiële bijdrage leveren om het ecologisch plan financieel haalbaar te maken.

De effecten op flora en fauna ten gevolge van de bestemmingswijziging zijn beschreven in het rapport "Natuurtoets De Vork" (Ecologisch Onderzoeks- en Adviesbureau Van der Goes en Groot). Dit rapport vormt de basis voor de ontheffingsaanvraag ex artikel 75 lid 4 onder c van de Flora- en faunawet. In het rapport is aangegeven wat de te verwachten schade is die de toekomstige inrichting zal veroorzaken voor de in De Vork aangetroffen beschermde soorten en bedreigde Rode-Lijstsoorten, welke mitigerende maatregelen genomen kunnen worden om de schade voor deze soorten te beperken en wat de positieve effecten zijn, die voortvloeien uit de toekomstige inrichting. Tevens worden er, rekening houdend met de voorschriften van het bestemmingsplan, inrichtingsvoorstellen gedaan. Één van die voorstellen is om bij de aanleg van het groen de oppervlakte van de bosranden te vergroten door uitstulpende randen, omdat deze bosranden relatief rijk zijn aan vlinders en vogels en veel andere dieren zich hier schuil houden. Het onderhoud van het groen is een belangrijk thema waar vooraf rekening mee gehouden moet worden. In gebieden die speciaal worden ingericht om specifieke flora en fauna de ruimte te geven wordt het gebruik van chemische (bestrijdings)middelen nagelaten. De voorstellen voor mitigerende- en compenserende maatregelen en inrichtingsvoorstellen met betrekking tot flora en fauna uit het rapport "Natuurtoets De Vork" worden onverkort overgenomen.

4.10. Sociale veiligheid

Bij sociale veiligheid gaat het erom dat de omstandigheden in de openbare buitenruimte, met name wegen, langzaam verkeersroutes, paden en groenvoorzieningen, zodanig zijn, dat mensen zich daar veilig *voelen* en dat zoveel mogelijk ook daadwerkelijk *zijn*. Bij de realisering van het bedrijventerrein en de bijbehorende voorzieningen zal aandacht worden besteed aan maatregelen ter handhaving en verbetering van de sociale veiligheid. Sociale veiligheid betreft hier aspecten als "zichtbaarheid", "overzichtelijkheid", "aanwezigheid van (andere) weggebruikers", "uitwijkmogelijkheden", maar ook "toegankelijkheid" en "duidelijkheid van route en bewegwijzering". Essentieel in deze situatie is dat wordt voorzien in een overzichtelijke fiets- en voetpadenstructuur met daaraan aangepaste groenvoorzieningen (bijvoorbeeld: paden niet afschermen met hoogopgaande beplanting) en goede verlichting van de langzaam verkeersstructuur. Bij de beoogde fietsverbindingen met de kern zal goed bekeken moeten worden welke fietspaden worden verlicht. Op het bedrijfsterrein zelf kan van een sociale controle alleen overdag en dan nog in beperkte mate sprake zijn, vanuit bedrijfs-, kantoor- of uitstalruimten waar regelmatig mensen aanwezig zijn, met zicht op de openbare ruimte. Daarnaast kan ook terreinbeveiliging in het kader van parkmanagement bijdragen aan de sociale veiligheid op het bedrijvenpark.

4.11. Watertoets

De watertoets vindt zijn basis in de 4^e Nota Waterhuishouding en is inmiddels verankerd in het Besluit op de ruimtelijke ordening dat voorschrijft dat voor alle ruimtelijke plannen in overleg met de waterbeheerder een watertoets moet plaatsvinden. Water moet nadrukkelijker een (mede) sturend element worden in de ruimtelijke ontwikke-

ling. Uitgangspunt is 11% open water in geval van toename van het verhard oppervlak. Deze 11 % is een vuistregel om het noodzakelijke waterbergend oppervlak globaal te kunnen bepalen. De waterbeheerder (Hoogheemraadschap) bepaalt in een gebiedspecifieke uitwerking het uiteindelijke percentage.

De gemeente heeft de Grontmij opdracht gegeven om in overleg met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier een "Waterinrichtingsadvies" voor de De Vork op te stellen. De opdracht behelst een plan te maken voor de totale waterstructuur van het gebied, waaronder ook de riolering. In het "Waterinrichtingsadvies" zijn op hoofdlijnen drie varianten voor de waterhuishouding en de riolering uitgewerkt en tegen elkaar afgewogen, waarbij rekening is gehouden met het gedachtegoed van Waterbeheer 21^e eeuw en duurzaam bouwen en de (concept) Deelstroomgebiedsvisie Hollands Noorderkwartier. Het Hoogheemraadschap heeft variant drie aangemerkt als het wateradvies als bedoeld in de watertoets. Een nadere uitwerking zal zich richten op de details en specifieke deeluitwerkingen, waarbij bezien zal worden of de visie moet worden bijgesteld en of de consequenties van een eventuele bijstelling binnen het plangebied kunnen worden oplost.

Het Wateradvies

Variant drie gaat uit van het isoleren van het plangebied van het omliggende watersysteem. De wateraan- en afvoer wordt hierdoor, in combinatie met een flexibel (of dynamisch) peilbeheer, geminimaliseerd. Er wordt een bandbreedte ingesteld waartussen het waterpeil zich vrij kan bewegen. Wateraanvoer- of afvoer vindt alleen plaats indien het waterpeil respectievelijk beneden of boven de gestelde bandbreedte komt. Indien er wateraanvoer nodig is, wordt water vanuit de Westertocht ingelaten. Waterafvoer vindt eveneens via de Westertocht plaats. Een gemaal of een watermolentje, eventueel in combinatie met een verticaal helofytenfilter of een bezinkvoorziening, zorgt voor de watercirculatie binnen het plangebied. Het te realiseren oppervlak open water, inclusief de extra berging die nodig is vanwege de vergroting van het verhard oppervlak, wordt verdeeld over de watergangen in het plangebied. De benodigde extra berging wordt in overleg met het Hoogheemraadschap bepaald. Omdat in het plangebied een meer flexibel (of dynamisch) peilbeheer wordt gehanteerd, wordt de bergingscapaciteit groter. Het water wordt langer vastgehouden omdat er een hogere peilstijging wordt toegelaten dan op de Westertocht. Zo wordt het watersysteem van de Westertocht ontlast. Het Hoogheemraadschap heeft variant 3 aangemerkt als het wateradvies in de zin van de watertoets. De waterkwaliteit zal bij een inrichting van de waterhuishouding conform het wateradvies verbeteren. De wateraan- en afvoer van het plangebied wordt geminimaliseerd, zodat de negatieve invloed van voedselrijk inlaatwater nihil is. Verder wordt de waterkwaliteit positief beïnvloed door het afkoppelen van schoon hemelwater op het oppervlaktewater, de aanleg van natuurvriendelijke oevers, waardoor het zelfreinigend vermogen toeneemt en het veranderen van de functie van het plangebied van agrarisch- naar stedelijk gebied. Van de in het gebied aanwezige kwel wordt een negatieve invloed op de kwaliteit van het oppervlakte water verwacht. Ongeveer 1/5 deel van het water in het plangebied is kwelwater. Ook de uitspoeling van nutriënten uit de voedselrijke (akkerbouw) bodem heeft een negatieve invloed op de waterkwaliteit. Dit water blijft in het plangebied aanwezig omdat het gebied geïsoleerd is. Dit is een punt van aandacht.

De gemeente zal het de waterhuishouding van het gebied conform het wateradvies inrichten. Het "Waterinrichtingsadvies De Vork" is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Belevingswaarde van water

De belevingswaarde van het water in het plangebied wordt vergroot door de brede natuurvriendelijke oevers, waardoor de werkomgeving voor de in het gebied werkende mensen wordt verbeterd. De "Groene Bufferzone" aan de zijde van de Middenweg wordt relatief breed, zodat bewoners niet direct op het bedrijventerrein uitkijken en met ruim groen ingeplant. Vanuit de trein is zicht op de natuurvriendelijke inrichting van de Westertocht.

4.12. Energie en duurzaamheid

Op vele fronten zullen het terrein, de inrichting en de bebouwing zich moeten richten naar de wensen en voorschriften die streven naar duurzaamheid. Vooral samenwerking van overheid en bedrijfsleven is een belangrijk aspect. De toekomstige eigenaren worden verplicht lid van een Vereniging Van Eigenaren (VVE). De vereniging zal worden opgericht door de gemeente samen met de Heerhugowaards bedrijfsleven. Contributies en gemeentelijke bijdragen geven zo aan een Parkmanagementsorganisatie een vliegende start. Hiermee is een nieuwe richting ingeslagen in beheer en onderhoud van bedrijventerreinen. Toekomstwaarde van het gebied en de bedrijfscomplexen worden hiermee versterkt. Het zuidelijke deel van het gebied krijgt een extra status in het streven naar 15 % intensiever gebruik (dan gewoonlijk) van de beschikbare ruimte voor het gehele gebied. Intensiever gebruik van de ruimte betekent dat er per saldo meer ruimte overblijft voor open landschap. Dat blijft dus op deze wijze in stand. Het deelgebied krijgt een doelstelling van 30 % intensiever dan normaal.

Tevens krijgt dit deelgebied een extra doelstelling voor het gebruik van duurzame energie. Hierbij kan worden gedacht aan zonnewarmte en bodemwarmte, zonne-energie en windenergie. Er wordt een duidelijke bijdrage aan de CO₂ reductie taakstelling vanuit het verdrag van Kyoto nagestreefd. Het stellen van een minimaal 15% lagere Energie Prestatie Coëfficiënt is een eerste aanzet hiertoe. Een strakke zongerichte verkavelingsstructuur is een andere mogelijkheid voor met name de bedrijven om de zongerelateerde mogelijkheden te benutten.

Door TNO is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor duurzaam energiegebruik op het bedrijventerrein De Vork. Het onderzoek heeft betrekking op gebouwgebonden opties, terreingebonden opties en collectieve opwekking van duurzame energie (o.a. windmolens). Het rapport is positief ten aanzien van de mogelijkheden om energie te besparen en er worden aanbevelingen gedaan met betrekking tot energiebesparing. Het rapport "Energieonderzoek duurzaam bedrijventerrein De Vork" is als bijlage bij dit bestemmingplan bijgevoegd.

4.13. Economische uitvoerbaarheid

Het primaire uitgangspunt bij het ontwikkelen van het bedrijventerrein De Vork is de economische haalbaarheid van de gehele ontwikkeling. Vroegtijdige grote investeringen, zoals het aanleggen van de onderdoorgang Kamerlingh Onnesweg, met langlopende rentelasten zorgen voor de nodige hoofdbrekens. Volledige financiering van de onderdoorgang is vanuit het project niet mogelijk. Partijen zijn het er over eens dat de

onderdoorgang een boverwijkse voorziening is. Gelet hierop wordt de investering met betrekking tot de onderdoorgang opgenomen in de gemeentelijke omslagnota Bovenwijkse Kosten. De exploitatieopzet De Vork wordt belast met een afdracht per netto uitgeefbare meter grond voor de realisatie toekomstige bovenwijkse voorzieningen in Heerhugowaard. De verwachting is dat met de huidige financiële uitgangspunten voor De Vork ten aanzien van looptijd, inrichtingniveaus en uitgifteprijsen een sluitende exploitatieopzet kan worden gemaakt. Bij een actief grondbeleid kunnen alle kosten, inclusief de afdracht aan de nota Bovenwijkse Kosten, worden terugverdiend door de verkoop van bouwrijpe grond. Bij een passief grondbeleid zullen de kosten van de openbare voorzieningen, inclusief de afdracht aan de nota Bovenwijkse Kosten, worden verhaald op de ontwikkelaar.

5 TOELICHTING OP DE VOORSCHRIFTEN EN BESTEMMINGEN

5.1 Inleidende bepalingen

Artikel 1 Begripsomschrijvingen

In de begripsomschrijvingen zijn, indien juridisch noodzakelijk om onduidelijkheid te voorkomen, definities gegeven van gehanteerde begrippen in de voorschriften.

Artikel 2 Wijze van meten en berekenen

In dit artikel is de wijze van meten en bereken aangegeven om de juiste maatvoering te kunnen berekenen bij toetsing aan het bestemmingsplan.

Artikel 3 Dubbeltelbepaling

De dubbeltelbepaling houdt in dat dezelfde oppervlakte van gronden, die als maatstaf heeft gediend voor het bepalen van de toelaatbare oppervlakte van (bijvoorbeeld) bouwwerk A, niet nog eens mag dienen als maatstaf voor het bepalen van de toelaatbare oppervlakte van bouwwerk B, voor zover daardoor de oppervlakte van bouwwerk A niet meer aan de betreffende planbepaling voldoet. De dubbeltelbepaling (eigenlijk: antidubbeltelbepaling) dient om te voorkomen dat door het "verschuiven" van gronden tussen percelen (m.n. via al of niet tijdelijke huurcontracten of eigendomsoverdrachten) op een van de of op alle betrokken percelen uiteindelijk een bebouwde (*of ook verharde*) oppervlakte ontstaat, die groter is dan het plan blijkens de voorschriften beoogt toe te staan.

5.2. Voorschriften met betrekking tot de bestemmingen

De verschillende in het bestemmingsplan te onderscheiden bestemmingen zijn geregeld in de artikelen 4 tot en met 11 van de voorschriften. Achtereenvolgens wordt op de te onderscheiden bestemmingen ingegaan.

Artikel 4 Beschrijving in hoofdlijnen

Dit artikel betreft een zogenaamde Beschrijving in hoofdlijnen (BiH) in de zin van art. 12 eerste lid, onder a van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (Bro) ("Beschrijving in hoofdlijnen van de wijze waarop de doeleinden van het plan worden nagestreefd). In het plan bestaat de BiH uit:

- het Streefbeeld (art. 4 lid 1 van de voorschriften), waarin in tekst een aantal belangrijke nagestreefde doelstellingen en eisen is geformuleerd; deze bepalingen kunnen vooral vanwege het overwegend kwalitatieve, na te streven karakter niet in de voorschriften zelf worden opgenomen, en
- de Wijze van nastreven (art. 4 lid 2 van de voorschriften), waarin is aangegeven op welke wijze, met welke -ook "buitenplanse"- instrumenten met name burgemeester en wethouders de doelstellingen zullen nastreven.

De belangrijkste onderdelen van het Streefbeeld zijn:

- de bepaling van het beoogde karakter van het bedrijvenpark, waarbij de aandacht uitgaat naar de landschappelijke inpassing, opslag, parkeren en globale inrichtingseisen ten aanzien van de openbare ruimte,
- een verwijzing naar specifieke kwaliteitseisen in het Beeldkwaliteitsplan en
- een beschrijving van het op bepaalde plaatsen beoogde "representatief karakter".

Het Streefbeeld fungeert met name als toetsingskader (referentiekader) bij toepassing van de bovenbedoelde vrijstellings- en wijzigingsbevoegdheden. Uiteraard correspondeert de plankaart op de relevante punten met het Streefbeeld. Of en in hoeverre een bedrijfsvestiging past in het Streefbeeld kan met name worden nagegaan bij gronduitgifte van gemeentewege. Het Streefbeeld heeft grotendeels een meer kwalitatief en indicatief karakter. De doelstellingen met een dergelijk "zachter" karakter zijn geformuleerd als strevingen ("er wordt naar gestreefd" dat ze worden gerealiseerd). Van het Streefbeeld kan niet worden afgeweken, maar bedacht dient te worden dat het gaat om een streefbeeld; een en ander wordt nagestreefd; het gaat daarbij om "inspanningsverplichtingen", niet is bepaald dat het beoogde resultaat volledig zal of moet worden gerealiseerd.

Artikel 5 Bedrijven

Het merendeel van het plangebied is bestemd tot "Bedrijven". Binnen deze bestemming worden via scheidingslijnen gebieden nader gedifferentieerd. Binnen deze differentiatie wordt via een code op de plankaart aangegeven waar bepaalde bedrijfs-categorieën zijn toegestaan (interne zonering). Ook zijn binnen de bedrijfsbestemming plaatsen op de plankaart aangegeven waar sprake is van een representatieve zone "r" (beeldkwaliteit) en facilitaire voorzieningen "f". Bij facilitaire voorzieningen kan gedacht worden aan ondersteunende faciliteiten die plaats bieden aan collectieve ontvangsten en presentatieruimte, vergaderaccommodatie en horeca.

In het gebied ten zuiden van de Hasselaarsweg zijn twee kassenbedrijven gevestigd. Deze bestaande bedrijven zijn als zodanig bestemd binnen de bedrijfsbestemming. Hiertoe is de aanduiding "glastuinbouw toegestaan" opgenomen, zodat behalve de bestaande kassenbedrijven bedrijven in de categorie 1 dan wel 2 gevestigd kunnen worden.

Nabij de Hasselaarsweg is een bestaand transportbedrijf (milieucategorie 3) als zodanig bestemd. Dit bedrijf bevindt zich binnen de zonering voor milieucategorie 2 bedrijven. Het bedrijf is als te handhaven milieucategorie 3 bedrijf specifiek geregeld.

Indien het bestemmingsplan de mogelijkheid biedt om meerdere bedrijfscategorieën toe te staan zal bij het uitgeven voorrang verleend worden aan vestiging van de hoogste bedrijfscategorieën. Dit dient om te voorkomen dat lage bedrijfscategorieën de beschikbare ruimte voor de hoge bedrijfscategorieën onttrekken. Aangezien de gemeente zelf het bedrijventerrein ontwikkeld heeft zij dit proces tot aan de gronduitgifte voor bedrijven in de hand.

De aanduiding "gebiedsontsluiting" geeft aan waar de belangrijkste hoofdontsluiting van het bedrijventerrein is voorzien. De aanduiding "onderdoorgang" is opgenomen om de verlenging van de Kamerlingh Onnesweg onder het spoor mogelijk te maken.

Ter hoogte van Middenweg 431 is tijdelijke gebiedsontsluiting opgenomen, die het mogelijk maakt om een bouwweg aan te leggen voor de bouw van de tunnel onder het spoor. De aansluiting op de Middenweg kan ten hoogste voor een termijn 2 jaar in stand worden gehouden. De gemeenteraad kan deze termijn 1x met te hoogste 1 jaar verlengen. De kruising van de Westfrisiaweg met de Middenweg zal worden geregeld in het bestemmingsplan voor de Westfrisiaweg. Hoe de Westfrisiaweg de Middenweg zal kruisen is nog niet bekend. Aan de zuidzijde van het plangebied is de aanduiding "noodontsluiting" opgenomen om in geval van calamiteiten als extra in- en uitgang voor hulp- en nooddiensten te dienen. Deze route is niet bedoeld voor overig gemotoriseerd verkeer.

Binnen de bedrijfsbestemming zijn vrijstellingen opgenomen ten behoeve van het onder voorwaarden toestaan van detailhandel in volumineuze goederen en voor een verkooppunt van motorbrandstoffen.

Staat van bedrijfsactiviteiten (Bijlage)

Om te kunnen bepalen welke bedrijven (bedrijfsactiviteiten) kunnen worden toegestaan, wordt gebruik gemaakt van de "Staat van Bedrijfsactiviteiten" uit de publicatie "Bedrijven en milieuzonering", van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG Uitgeverij, 's-Gravenhage 1999). De Staat van bedrijfsactiviteiten maakt als bijlage deel uit van de voorschriften.

Artikel 6 Wonen

Bestaande woningen langs de Middenweg en Hasselaarsweg zijn bestemd voor "Wonen". In de voorschriften is bepaald dat alleen sprake kan zijn van vrijstaande woningen of halfvrijstaande woningen (twee onder een kap). Binnen de woonbestemming is op een aantal plaatsen aangegeven dat sprake is van een gemeentelijk monument. Deze aanduiding heeft enkel een signalerende functie. De bescherming van monumenten is afdoende geregeld in de Monumentenwet. Voormalige bedrijfsgebouwen vallen onder het overgangsrecht. Indien deze worden gesloopt mag 50% van het verwijderde volume worden toegevoegd aan het volume van de op het perceel toegestane woning tot een maximum van 850 m³. Gebouwen met bouwhoogte lager dan 1,75 m en kassen tellen voor deze regeling niet mee. De regeling is niet van toepassing op monumenten als bedoeld in de Monumentenwet, opdat de monumentale status van deze panden niet verloren gaat. Aan de westzijde van het plangebied is de aanduiding "noodontsluiting" opgenomen om in geval van calamiteiten als extra in- en uitgang voor hulp- en nooddiensten te dienen. Deze route is niet bedoeld voor overig gemotoriseerd verkeer.

Artikel 7 Groen en water

De bufferzone aan de oostzijde van het plangebied, de groenstrook langs het spoor en de groenzone langs de zuidelijke plangrens zijn bestemd voor "Groen en water". Binnen deze bestemming is het mogelijk om naast groenvoorzieningen en waterpartijen, fiets- en voetpaden te realiseren. Binnen deze bestemming is aan de oostzijde tevens een aanduiding "onderdoorgang" opgenomen ten behoeve van de aan te leggen tunnelbak. Aan de westzijde zal te zijner tijd plaatsgemaakt moeten worden voor de aanleg van de N242. In de zuidwest hoek zal parallel aan het spoor een ontsluiting voor langzaam verkeer gerealiseerd worden. Op de plankaart is hiertoe een aanduiding "ontsluiting langzaam verkeer opgenomen". In het verlengde van de aanduiding

"noodontsluiting", welke is opgenomen binnen de bestemming "Wonen", komt ook hier deze aanduiding voor.

Artikel 8 Groen met natuurwaarden

Een oost-west gerichte strook tussen de groenzone langs het spoor en de groene bufferzone parallel aan de Middenweg is bestemd voor Groen met natuurwaarden. Uit oogpunt van compensatie en mitigatie is deze zone als zodanig bestemd. Voor het uitvoeren van een aantal andere werken en werkzaamheden zal vooraf een aanlegvergunning moeten worden aangevraagd ter bescherming van de natuurwaarden.

Artikel 9 Water

De Westertocht parallel aan de spoorlijn Heerhugowaard-Den Helder is bestemd voor water. De bestaande Westertocht is voor "Water" bestemd om minimaal de bestaande hoofdwatgang te handhaven. De Westertocht wordt op een aantal plaatsen verbreed ten behoeve van een natuurvriendelijke inrichting en vergroting van de bergingscapaciteit. De bestemming "Groen en water" biedt de mogelijkheid om de bijbehorende maatregelen te treffen. Ter plaatse van de onderdoorgang van de Kamerlingh Onnesweg wordt de Westertocht omgeleid. Binnen bestemming "Water" is tevens een aanduiding onderdoorgang opgenomen ten behoeve van de aan te leggen tunnelbak. Om onder bruggen door te kunnen schaatsen is bepaald dat bruggen een minimale hoogte dienen te hebben van 1,5 meter en een minimaal vrij doorgangsprofiel van 2,5 meter.

Artikel 10 Spoorwegdoeleinden

De spoorlijn Heerhugowaard - Den Helder is bestemd voor Spoorwegdoeleinden. Binnen deze bestemming is tevens een aanduiding onderdoorgang opgenomen ten behoeve van de aan te leggen tunnelbak.

Artikel 11 Verkeersdoeleinden

Zowel de Middenweg als de Hasselaarweg zijn bestemd voor verkeersdoeleinden. Daarbij valt op te merken dat de plangrens in beide gevallen op het hart van de weg is gesitueerd. De andere helft van deze wegen is geregeld in de aangrenzende bestemmingsplannen.

5.3. Algemene bepalingen

Artikel 12 Gebruik van gronden en bouwwerken

In dit artikel wordt aangegeven in welke gevallen sprake is van verboden gebruik van bouwwerken en gronden.

Artikel 13 Algemene vrijstellingsbevoegdheden

Met de algemene vrijstellingsbevoegdheid zijn Burgemeester en wethouders bevoegd om voor de gronden binnen het plangebied vrijstelling te verlenen van de in de bestemmingen opgenomen bebouwingsregels. Het gaat hier om veranderingen van ondergeschikte aard, zoals het bouwen van gebouwtjes van openbaar nut en het vergroten van de maatvoering van bouwwerken met 10%. Ook het plaatsen van antennemasten zal via vrijstelling beoordeeld worden.

Artikel 14 Wijzigingsbevoegdheden ex artikel 11 WRO

Via deze wijzigingsbevoegdheden is het onder andere mogelijk om grenzen en oppervlaktes van de bestemmingen “Bedrijven” en “Groen met natuurwaarden” aan te passen. Dit met het oog op de nog nader te bepalen exacte situering van de zone Groen met natuurwaarden. Verder is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om -onder voorwaarden- windmolens tot een hoogte van 80 m mogelijk te maken.

Artikel 15 Overgangsbepaling

Overgangsbepalingen in de planvoorschriften hebben ten doel een regeling te treffen ten aanzien van bestaande bouwwerken en bestaand gebruik van opstallen en gronden die in strijd zijn met het nieuwe bestemmingsplan. Dergelijke bepalingen voorkomen dat men door het nieuwe bestemmingsplan verplicht wordt allerlei voorzieningen te treffen om de situatie aan het plan aan te passen.

Van overgangsrecht is geen sprake in geval van strijdige situaties die tijdens de geldingsperiode van een bestemmingsplan zijn ontstaan. Die situaties waren en zijn in strijd met dat plan. Het gemeentebestuur dient/diende daartegen in principe op te treden; dat wil zeggen: zodra de strijdige situatie is geconstateerd, de strijdigheid daarvan melden aan overtreder (“wraken”) en melden dat de strijdige situatie beëindigd dient te worden (strijdige bouwwerk afbreken respectievelijk strijdig gebruik stoppen) en dwangmaatregelen aankondigen. Niet optreden kan de suggestie wekken (of heeft dat al gedaan!) dat de strijdige situatie -ook in de verdere toekomst- wordt “gedoogd”. Het gemeentebestuur kan een dergelijke strijdige situatie, die tijdens de geldingsperiode van een bestemmingsplan is ontstaan, ook expliciet gedogen, maar dan moet er wel sprake zijn van duidelijke voorwaarden bij dat gedogen, met een duidelijk eindpunt van de gedoogsituatie.

Artikel 16 Strafrechtelijke bepaling

Op basis van artikel 59 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening is het mogelijk om overtreding van de planvoorschriften strafbaar te stellen. Voorwaarde hiertoe is dat de overtreding van het betreffende voorschrift in de voorschriften als een strafbaar feit wordt omschreven. Niet elke overtreding van een planvoorschrift levert dus een strafbaar feit op.

Artikel 17 Slotbepaling

In de slotbepaling wordt aangegeven onder welke titel de planvoorschriften met bijlagen worden aangehaald.

6 OVERLEG EN INSPRAAK

6.1. Overleg

Het bestemmingsplan is in het kader van het overleg ex artikel 10 Bro toegezonden aan de volgende instanties;

- 1 Inspectie West van de Ruimtelijke Ordening in Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland;
- 2 Provincie Noord-Holland dienst Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid;
- 3 Nuon;
- 4 Provinciaal Waterleidingsbedrijf van Noord-Holland;
- 5 Inspectie Volkshuisvesting in Noord-Holland en Flevoland;
- 6 De Vrouwenadviescommissie;
- 7 Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland;
- 8 Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier;
- 9 Ministerie van economische zaken;
- 10 N.V. Nederlandse Gasunie;
- 11 VROM Inspectie Noord-West;
- 12 Connexion
- 13 Stichting Welzijnsbevordering Heerhugowaard;
- 14 Adviesgroep Ouderenhuisvesting Heerhugowaard;
- 15 Werkgroep Monumenten Heerhugowaard;
- 16 Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek;
- 17 Milieufederatie Noord-Holland;
- 18 Steunpunt Cultureel Erfgoed;
- 19 N.V. Nederlandse Spoorwegen;
- 20 Multikabel;
- 21 Eerstaanwezend ingenieur-directeur van het ministerie van defensie in Noord-Holland;
- 22 KPN Telecom, netwerkdiensten;
- 23 Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Noordwest Holland;
- 24 Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit;
- 25 Regionaal Windoverleg N-H;
- 26 Belangenvereniging Middenwaard;
- 27 Bedrijfsvereniging Hhw-ondernemersorganisatie;
- 28 Stichting Weidevogelbescherming Obdam Hensbroek;
- 29 Winkeliersvereniging Centrumwaard;
- 30 Dorpsraad De Noord;
- 31 Gemeente Obdam;
- 32 Gemeente Langedijk;
- 33 Gemeente Alkmaar;
- 34 Gemeente Niedorp;
- 35 Bedrijfskring Heerhugowaard;
- 36 WLTO

De volgende instanties hebben verklaard dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van op- of aanmerkingen: N.V. Nederlandse Gasunie, Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, Ministerie van Defensie, Gemeente Obdam, Gemeente Niedorp, de Nederlandse Spoorwegen, Inspectie VROM, Gemeente Langedijk

De volgende instanties hebben op- of aanmerkingen gemaakt, die hier samengevat zijn weergegeven met het antwoord van de gemeente daarop.

KPN

- 1 De wijzigingsbevoegdheid ex artikel 14 sub 4 van de planvoorschriften kan een bezwaar vormen voor de straalpaden.

Gemeente

- 1 Aan de voorwaarden waaronder de wijziging wordt toegestaan, is toegevoegd: indien de molens in een straalpad zijn gesitueerd, wordt niet tot wijziging van de bestemming besloten alvorens de straalpadbeheerder advies heeft uitgebracht.

WLTO

- 1 De wijziging van de agrarische bestemming in een bedrijfsbestemming betekent dat de agrarische bedrijfsvoering onder het overgangsrecht komt te vallen. Agrarische bedrijven dienen hun normale bedrijfsvoering te kunnen voortzetten totdat het bedrijventerrein daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Bedrijven die (nog) niet zijn aangekocht, mogen niet op slot worden gezet.

Gemeente

- 1 In het bestemmingsplan is onder artikel 15 van de planvoorschriften het overgangsrecht opgenomen. Volgens het overgangsrecht mogen gebouwen gedeeltelijk worden vernieuwd en maximaal tot 115% worden vergroot en mag het gebruik dat onder het vorige regiem legaal was, worden voortgezet. Dit geldt voor alle bedrijven.

PWN

- 1 In overleg met de brandweer dient bekeken te worden of er mogelijkheden zijn binnen het ontwerp voor het realiseren van een bluswatervoorziening; Binnen het plan dient voldoende ruimte in de openbare grond aanwezig te zijn voor het leggen van leidingen;
- 2 In het belang van de volksgezondheid mogen in de in het plan gelegen gronden geen gevaarlijke stoffen voorkomen;
- 3 Er wordt aandacht gevraagd voor het VANN document.

Gemeente

- 1 Bij de planvorming wordt rekening gehouden met het realiseren van een bluswatervoorziening en wordt voldoende ruimte gecreëerd voor het leggen van kabels en leidingen. Heerhugowaard beschikt over nutscoördinator die alle zaken met betrekking tot kabels en leidingen tijdig met de betrokken instanties regelt.
- 2 Voor het plan is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek geven geen aanleiding te veronderstellen dat er, behoudens de asbest die is aangetroffen in dammen en puinpaden, bodemverontreiniging in het gebied voorkomt.
- 3 Het VANN document gaat over het tijdstip van aanleg van nutsvoorzieningen. Voor het bestemmingsplan is dat niet relevant.

Dorpsraad De Noord

- 1 Er dient een koppeling gemaakt te worden tussen het wijkontwikkelingsplan en het bestemmingsplan De Vork. De vaststelling van het bestemmingsplan dient te worden opgeschort, totdat de mening van Noordenders bekend is.

- 2 De eigenaren van percelen binnen een straal van 500 meter van De Vork dienen schriftelijk op de hoogte te worden gehouden en de direct betrokkenen dienen geïnformeerd te worden over wat de bestemmingsplanwijziging voor hen inhoudt en wat de gevolgen voor een ieder zijn.
- 3 Er dienen informatieavonden te worden gegeven.
- 4 Wat houdt een groene buffer in en zijn de opgegeven meters vanaf de sloot, de achterkant van de woningen of van uit de as van de weg?
- 5 Wat zijn de gevolgen voor de bewoners van de direct aansluitende gebieden?
- 6 De breedte van de groenstroken is niet concreet aangegeven.
- 7 De waterberging in het plan kan beter worden gebruikt als buffer aan de rand van het plan.
- 8 De Hasselaarsweg is niet geschikt als ontsluitingsweg. De bewoners hebben nu al hinder van geluid, trillingen en onveilige situaties. De Hasselaarsweg wordt gezien als ontsluitingsweg maar is een erfontsluitingsweg volgens Duurzaam Veilig.
- 9 Het verkeer rond De Noord wordt steeds drukker. De Hasselaarsweg is niet geschikt als ontsluitingsweg. Volgens duurzaam veilig wordt de Hasselaarsweg gezien als een erf ontsluitingsweg.
- 10 Door het extra autoverkeer wordt het voor het langzaamverkeer steeds gevaarlijker.
- 11 Afwikkeling van het verkeer van en naar het oosten en noorden zal over de lokale wegen geschieden.
- 12 De gevolgen van een tijdelijke of vaste aansluiting op de Middenweg zijn niet doordacht.
- 13 Wanneer en hoe de ondertunneling van het spoor zal worden uitgevoerd is niet duidelijk.
- 14 Zal de verbinding onder het spoor voor een ontlasting of juist voor een extra belasting van de wegen rond De Noord zorgen?

Gemeente

- 1 De ontwikkeling van het bedrijventerrein De Vork heeft zijn eigen dynamiek en een koppeling met het wijkontwikkelingsplan is niet wenselijk. Zo geldt er voor het plangebied een voorkeursrecht en om dat voorkeursrecht niet verspelen, dient er tijdig een bestemmingsplan vastgesteld te worden. De effecten van De Vork op de omgeving kunnen wel in het kader van het wijkontwikkelingsplan worden besproken.
- 2 De Wet op de Ruimtelijke Ordening schrijft geen persoonlijke kennisgeving voor. Indien voor een persoonlijke kennisgeving wordt gekozen, betekent dat er per bestemmingsplan van enige honderden tot enkele duizenden huishoudens van de ter visielegging van de plannen op de hoogte moeten worden gesteld. Per bestemmingsplan zijn er vier tervisieleggingen (inspraak, vaststelling, goedkeuring en onherroepelijke goedkeuring). Dit brengt aanzienlijke kosten met zich mee en betekent een flinke belasting voor de organisatie. Juridisch is het ook niet het gewenst om persoonlijke kennisgevingen te doen. In de grensgebieden is het arbitraire beslissing wie wel en wie niet een persoonlijke kennisgeving krijgt hetgeen weer kan leiden tot allerlei discussies over de ontvankelijkheid. Dit nog los van mogelijke fouten die hierbij kunnen worden gemaakt (straat vergeten). Indien voor De Vork voor een persoonlijke kennisgeving wordt gekozen, geldt dat in het vervolg voor ieder bestemmingsplan dat in procedure wordt gebracht. Gelet op kosten, de belasting voor de organisatie en

de juridische consequenties van fouten zijn wij niet bereid de persoonlijke kennisgeving te introduceren in de bestemmingsplanprocedure.

- 3 Wij zijn bereid een informatieavond te organiseren over het bedrijventerrein De Vork.
- 4 De bufferzone is het gebied gelegen tussen de Middenweg en het bedrijventerrein. Het is een overgangsgebied met ruimte voor groen en water. De inrichting van het gebied is zodanig dat de Middenweg als lint niet wordt verstoord door de aanleg van het bedrijventerrein. De maatvoering op de bestemmingsplankaart is nergens aan gerelateerd. Het bestemmingsplan is op dit punt aangepast.
- 5 Een metamorfose van de omgeving en een toename van het verkeer.
- 6 De bestemmingsplankaart is digitaal vervaardigd en bestaat uit verschillende lagen. Bij reproductie van de kaart voor het overleg ex artikel 10 Bro zijn niet alle lagen afgedrukt. Er is dus wel een volledige kaart met maatvoering voorhanden. In het kader van de inspraak heeft er een volledige kaart ter inzage gelegen.
- 7 Niet valt in te zien waarom het water in het plan beter kan worden gebruikt als buffer aan de rand van plan. Dat betekent immers dat water uit plan middels lange leidingen naar de rand van het plan moet worden gebracht.
- 8 Uitgangspunt van de Raad is dat De Vork niet rechtstreeks op de Middenweg wordt ontsloten. De ontsluitingen voor De Vork zijn via de Kamerlingh Onnesweg en de Hasselaarsweg. In de uiteindelijke situatie genereert de Vork ongeveer 8500 motorvoertuigen per etmaal. Een aantal voertuigen dat via de Hasselaarsweg ontsluit zal uiteindelijk naar de Middenweg rijden. Het maximaal aantal voertuigen dat van en naar De Vork over de Middenweg rijdt bedraagt 1200 per etmaal, tussen de Hasselaarsweg en de Donkereweg. Dit aantal neemt naar het noorden toe snel af. Voorbij de Donkereweg rijden er nog 700 motorvoertuigen per etmaal met herkomst/bestemming de Vork op de Middenweg.
- 9 De Hasselaarsweg is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (GOW) buiten de bebouwde kom (maximum snelheid 80 km/u). Gezien de hoeveelheid verkeer die er overheen gaat (meer dan 4000 motorvoertuigen per etmaal), is dat een logische keuze. Over het algemeen wordt een weg gecategoriseerd als erftoegangsweg (ETW) als er minder dan 4000 motorvoertuigen per etmaal overheen gaan. In de toekomst (2020) is voorzien dat er ongeveer 11.000 mvt/etm over de Hasselaarsweg gaan vanaf en richting de N242. Er komen echter ook relatief veel erven rechtstreeks op de Hasselaarsweg uit. Vanuit Duurzaam Veilig is dit niet wenselijk. Tezamen met de hoge snelheid zorgt dit voor een verkeersonveilige situatie, die moet worden aangepast. Het college heeft inmiddels besloten de maximum snelheid op de Hasselaarsweg en de Middenweg terug te brengen tot 50 km/u. De snelheid kan worden afgedwongen met een aantal vrachtautovriendelijke snelheidsremmers. Een maximum snelheid van 50 km/u is in overeenstemming met de snelheid die aan de kant van Langedijk geldt op deze weg. Ook zonder De Vork is de verwachting dat er ruim 9500 mvt/etm over de Hasselaarsweg gaan. Het aanleggen van een parallelweg is gezien de kosten en beschikbare ruimte geen reële optie.
- 10 De verwachting is dat het extra verkeer dat door De Vork wordt gegenereerd via de hoofdwegen zal rijden: Hasselaarsweg en Kamerlingh Onnesweg. Hier liggen vrijliggende fietspaden, waardoor de extra onveiligheid meevalt. Wel moet de snelheid op de Hasselaarsweg naar beneden worden gebracht. Op de kleine-

re wegen, waar geen aparte fietspaden of -stroken liggen, is de verwachting dat de toename van het verkeer niet zodanig zal zijn dat er een onveilige situatie ontstaat.

- 11 De Vork genereert ongeveer 8500 motorvoertuigen per etmaal (herkomst en vertrek). Hiervan rijden er 2850 van of naar de Hasselaarsweg (gelijk verdeeld over de westelijke en oostelijke poot). De overige voertuigen (5650 per etmaal) ontsluiten via de zuidelijke ontsluiting. 1850 Motorvoertuigen gaan via de oostelijke ontsluiting (Westfrisiaweg) en 3800 via de Kamerlingh Onnesweg. De lokale wegen, zoals de Middenweg krijgen relatief weinig extra verkeer te verwerken. Vanaf of richting de Noord komen er 700 motorvoertuigen per etmaal extra op de Middenweg.
- 12 Uitgangspunt van de Raad is dat er geen permanente ontsluiting van De Vork op de Middenweg komt. Het extra verkeer dat vanwege een tijdelijke aansluiting op de Middenweg komt (bouwweg), verdeelt zich relatief snel over het netwerk, waardoor de overlast meevalt.
- 13 De precieze datum van uitvoering en de maatvoering van de tunnel zijn nog niet duidelijk. Dit is een uitvoeringskwestie. Het is uiteindelijk de bedoeling dat de onderdoorgang onder het spoor de hoofdontsluiting van De Vork vormt. Dit wordt ondersteund door de cijfers over de verkeersproductie van De Vork.
- 14 In het maatgevende spitsuur rijden er 47 auto's vanuit en richting de Noord, waarvan er 23 een bestemming hebben voorbij de Noord. Dit is een teken dat de spoortunnel weinig invloed heeft op het verkeer van, naar en door De Noord.

Bedrijfskring Heerhugowaard

- 1 Er dient rekening te worden gehouden met voldoende voetpaden.
- 2 Vanaf het moment dat bedrijven zich op De Vork vestigen, dient de tunnel onder het spoor aanwezig te zijn. (Er kan ook worden gedacht aan een pps constructie).
- 3 De bedrijfskring is tegen wonen op De Vork.
- 4 De bedrijfskring wil betrokken worden bij de nadere invulling van het plan met betrekking tot de beeldkwaliteit in de deelgebieden.
- 5 Met de Altonstichting is gesproken over het combineren van glas en waterberging. Hierover wordt niets vermeld.
- 6 Door het plaatsen van windmolens zal gelet op de regelgeving en de veiligheidszones het grondgebruik van De Vork drastisch worden beperkt. De bedrijfskring pleit er voor geen windmolens toe te laten op De Vork.
- 7 De bedrijfskring wil van gedachte wisselen over de organisatiestructuur met betrekking tot energie en duurzaamheid.
- 8 De bedrijfskring adviseert onderzoek te laten doen naar grondwaterstromen i.v.m het opstellen van regels voor koude- en warmteopslag in de bodem.
- 9 De planvoorschriften / bijlagen sluiten niet geheel aan c.q zijn niet van toepassing op industrie- en of bedrijventerreinen, maar kennelijk bedoeld voor woningbouw locaties en / of terreinen van dienst verlenende bedrijvigheid.

Gemeente

- 1 Langs de wegen zal tenminste aan één kant van de weg een voetpad worden aangelegd.

- 2 Het uitgangspunt van de gemeenteraad is dat de tunnel gereed moet zijn voordat de eerste bedrijven zich op De Vork vestigen.
- 3 De functie wonen is uit de doeleinden van de bestemming bedrijven geschrapt.
- 4 Er bestaat geen bezwaar tegen het betrekken van de bedrijfskring bij het opstellen van een beeldkwaliteitsplan voor de deelgebieden.
- 5 De bestemming bedrijven waar tevens glastuinbouw is toegestaan, beperkt zich tot de bestaande bedrijven. Het standpunt, dat 50 hectare van het bedrijventerrein De Vork voor glastuinbouw wordt bestemd, is verlaten. Het gesprek dat met de Altonstichting is gevoerd over gecombineerde waterbergingen is niet relevant meer.
- 6 Voor het plaatsen windmolens is een wijzigingbevoegdheid opgenomen. Het bestemmingsplan staat het rechtstreeks plaatsen van windmolens niet toe. In artikel 14 lid 4 worden de voorwaarden opgesomd waaraan moet worden voldaan alvorens het bestemmingsplan ten gunste van de plaatsing windmolens kan worden gewijzigd. Door aan deze voorwaarden de voorwaarde toe te voegen dat de plaatsing van windmolens niet tot gevolg mag hebben dat het gebruik van de naast gelegen gronden wordt beperkt, wordt in belangrijke mate tegemoet gekomen aan het bezwaar van de bedrijfskring.
- 7 Er bestaat geen bezwaar tegen het betrekken van de bedrijfskring bij het opstellen van plannen voor de organisatiestructuur met betrekking tot energie en duurzaamheid.
- 8 Er wordt momenteel onderzoek gedaan naar mogelijkheden voor duurzame energie met betrekking tot het bedrijventerrein De Vork. Bodemwarmte en regelgeving voor bodemwarmte maken deel uit van het onderzoek.
- 9 De bedrijfskring geeft niet aan wat er aan de voorschriften met betrekking tot bedrijfsbestemming schort. Ons inziens voldoen deze voorschriften.

Stichting Cultureel Erfgoed Noord-Holland

- 1 De bespreking in toelichting van de cultuurhistorische waarden is een zeer beperkte weergave van die waarden.
 - 2 Hoe de landschappelijke structuur als inspiratiebron kan dienen en hoe het karakter van de Middenweg gehandhaafd en waar mogelijk versterkt kan worden, wordt niet nader uitgewerkt. Het ontbreken van een uitwerking en een vastlegging in de voorschriften maakt dat deze stedenbouwkundige uitgangspunten weinig houvast bieden voor het realiseren van kwaliteit vanuit de cultuurhistorie.
 - 3 De overwegingen met betrekking tot de archeologie zijn zeer beperkt. Hoewel het rijksbelang niet in het geding is, is naast het rijksbelang ook een afweging op provinciaal en gemeentelijk niveau noodzakelijk. De provincie geeft aan dat veel archeologische vindplaatsen onbekend zijn en dat archeologisch onderzoek noodzakelijk is.
-
- 1 In het bestemmingsplan worden de in het gebied aanwezige waarden opgesomd. Andere waarden dan de opgesomde waarden zijn in het gebied niet aanwezig. Het is niet de bedoeling om in de toelichting op het bestemmingsplan een uitgebreide beschrijving van die waarden op te nemen.
 - 2 De landschappelijke structuur als inspiratiebron blijkt vooral uit de verkaveling van het gebied (de noord-zuidrichting van de grotere waterstructuren, de bufferzone tussen Middenweg en bedrijventerrein en de groenstructuur op het bedrijventerrein; zie ook het structuurplan bedrijventerrein De Vork hoofdstuk 6) Door

het stedenbouwkundig bureau HZA is een beeldkwaliteitsplan in de zin van het "Ontwikkelingsbeeld" opgesteld. Dit beeldkwaliteitsplan is als bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen en maakt als zodanig onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Het beleid met betrekking tot de Middenweg richt zich op het handhaven en waar mogelijk versterken van het karakter van de Middenweg. Het handhaven van het karakter van de Middenweg wordt bereikt door de aanleg van de bufferzone. Onder versterken van het karakter wordt verstaan dat de Middenweg op onderdelen meer cultureel historische betekenis moet krijgen. Dat kan inhouden een herindeling van het profiel, waardoor er minder nadruk op de verkeersfunctie van de weg komt te liggen en oorspronkelijke waarden (b.v een doorgaande bomenstructuur) worden hersteld.

- 3 Het ROB heeft aangegeven dat in het plangebied geen archeologische waarden bekend zijn. Ook de provinciale waardekaart voor archeologie geeft niets aan. Voor de inpoldering maakte het gebied deel van het meer. In het gebied liggen geen druiplanden en vroege bewoning van het gebied is derhalve onwaarschijnlijk. De kans op het aantreffen van archeologische waarden is derhalve zeer klein. De kans op een toevalstreffer blijft natuurlijk aanwezig. Een archeologisch vooronderzoek zal deze kans niet wegnemen. Een archeologisch vooronderzoek achten wij derhalve niet noodzakelijk.

De Kamer van Koophandel

- 1 De Kamer is een voorstander van intensief ruimtegebruik, mits dit voor de gevestigde ondernemer geen beperkingen oplevert. Uitbreiding van de bebouwing tot 80 % is mogelijk mits de onderneming een mobiliteitsplan opstelt. Mobiliteit is echter een zaak van gemeente en ondernemingen. Oplossingen dienen in gezamenlijkheid gezocht en gevonden te worden. Daarnaast wordt er niet gesproken over uitbreiding in de hoogte of de diepte.
- 2 Het bedrijventerrein De Vork heeft slechts twee ontsluitingen Dit is voor de toekomst onvoldoende, daar De Vork niet alleen voor eigen ontsluiting heeft te zorgen maar ook voor ontsluiting en ruimte voor verkeer met de bestemming Zandhorst.
- 3 Bedrijventerreinen zijn met het openbaar vervoer over het algemeen slecht bereikbaar. Voor werknemer en bezoeker dient derhalve voldoende parkeergelegenheid te worden aangelegd.
- 4 ICT behoort tot de basisvoorzieningen van de moderne ondernemer. De gemeente heeft bij de ontwikkeling van het gebied de mogelijkheid om deze voorziening op voorhand en toekomstgericht te ontwikkelen.
- 5 De Vork is nog steeds een C-locatie en dus gericht op arbeidsextensieve bedrijven. Uit uw raadprogramma valt op te maken dat de gemeente prioriteit geeft aan meer arbeidsplaatsen per hectare. Nieuw beleid van Rijk en Provincie kan hiertoe ook mogelijkheden bieden. Een wat nadrukkelijker uitspraak omtrent dit onderwerp binnen dit bestemmingsplan zou derhalve gewenst zijn.
- 6 In het bestemmingsplan wordt de mogelijkheid opengelaten voor volumineuze detailhandel (auto's en caravans). Om versnippering te voorkomen adviseren wij u die vorm van detailhandel te centreren op Zandhorst en Beveland.
- 7 De Kamer is geen voorstander van wonen op bedrijventerreinen en blijft van mening dat de combinatie van wonen en lichte bedrijvigheid aan de randen invloed heeft op de terreinen daarachter, die moeten worden gezoneerd.

- 8 De Kamer is partner bij de ontwikkeling van vele vormen van parkmanagement en biedt haar ervaring aan.

Gemeente

- 1 Het is de bedoeling dat het parkeren op eigen terrein plaatsvindt. Alvorens vrijstelling wordt verleend om het perceel tot 80 % van het oppervlak te bebouwen, dient door middel van een mobiliteitsplan te worden aangetoond dat het bedrijf op eigen terrein nog steeds over voldoende parkeergelegenheid beschikt. Het is niet de bedoeling om private parkeerplaatsen om te zetten in publieke parkeerplaatsen.
De bouwdiepte is niet in het bestemmingsplan geregeld. Op dat punt is er dus ook geen beperking. In de bouwvoorschriften is wel een maximale bouwhoogte geregeld. Deze bedraagt 18 meter en waar op de plankaart staat aangegeven 21 meter. Met vrijstelling is een maximale bouwhoogte van 19,80 meter, respectievelijk 23,10 meter mogelijk. Wij achten deze bouwhoogte voldoende.
- 2 Het bedrijventerrein De Vork krijgt een hoofdontsluiting door middel van een tunnel onder het spoor en via het bedrijventerrein De Zandhorst op de N242 en een tweede ontsluiting via de Hasselaarsweg. Voorst is er nog een noodontsluiting via het sportpark De Vork. Het is niet de bedoeling dat De Zandhorst via de Middenweg en De Vork wordt ontsloten.
- 3 Bedrijven dienen voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aan te leggen.
- 4 In de openbare buitenruimte is voldoende ruimte aanwezig om kabels en leidingen aan te brengen. De gemeente heeft inmiddels aan TNO in samenwerking met het Horizoncollege een opdracht verstrekt om nader onderzoek te doen naar een optimale ICT bekabeling van het terrein.
- 5 Zolang het nieuwe beleid van Rijk en Provincie nog niet is ingevoerd, verdient het geen aanbeveling om in het bestemmingsplan nu al nadrukkelijk uitspraak te doen over dat nieuwe beleid.
- 6 Het beleid is er op gericht die vormen van detailhandel te centreren op De Zandhorst en Beveland. Volumineuze detailhandel op De Vork is alleen toegestaan als er elders geen ruimte meer is. Artikel 5 lid 7 onder 1 "Vrijstelling detailhandel in volumineuze goederen" is in die zin aangepast, dat Beveland en De Zandhorst genoemd worden als gebieden waar vestiging redelijkerwijs niet mogelijk is.
- 7 De functie wonen is uit de doeleinden van de bestemming bedrijven geschrapt.
- 8 Er bestaat geen bezwaar tegen het betrekken van de Kamer van Koophandel bij het ontwikkelen van een model voor parkmanagement.

De werkgroep Monumenten

- 1 Het kaartmateriaal is onvolledig. Het o.a niet duidelijk waar de deelgebieden met de verschillende beeldkwaliteiten liggen.
- 2 In het plan wordt nauwelijks aandacht besteed aan de cultuurhistorische aspecten van het gebied. Een inventarisatie van objecten met een cultuurhistorische en architectonische waarde en een visie op welke wijze de nieuwe ontwikkelingen en de bestaande structuur op moeten worden afgestemd, ontbreekt. Het gaat hier om de objecten Middenweg 411, 433, 433a, 451, de objecten Middenweg 422 en 454 en het buurtschap Middenweg 409 / 431 en panden Middenweg 427 en 445.

- 3 Voor het bestemmingsplan De Vork dient een beeldkwaliteitsplan te worden opgesteld, zoals de provincie dat in het Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland-Noord heeft aangegeven.
- 4 De stolpboerderij Middenweg 445 komt voor in Monumentaal Heerhugowaard. Deze boerderij wordt wegbestemd. Liever hadden wij gezien dat deze boerderij een woonbestemming had gekregen.

Gemeente

- 1 De bestemmingsplankaart is digitaal vervaardigd en bestaat uit verschillende lagen. Bij reproductie zijn niet alle lagen afgedrukt. Er is dus wel een volledige kaart voorhanden. Voor inspraak heeft een volledige kaart ter inzage gelegen.
- 2 In hoofdstuk 2.9 "Archeologische en cultuurhistorische waarden" worden alle oneven nummers met uitzondering van het buurtschap Middenweg 409 / 431 genoemd. De even nummers liggen niet in het plangebied. In het onderhavige hoofdstuk zijn deze nummers alsnog genoemd.
- 3 Door het stedenbouwkundig bureau HzA is een beeldkwaliteitsplan in de zin van het "Ontwikkelingsbeeld" opgesteld. Dit beeldkwaliteitsplan is als bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen en maakt als zodanig onderdeel uit van dit bestemmingsplan.
- 4 Het pand Middenweg 445 is niet wegbestemd maar heeft een bedrijfsbestemming gekregen. Het pand zal worden gebruikt voor facilitaire voorzieningen. Daarbij kan worden gedacht aan kantoren ter ondersteuning van het bedrijventerrein, dienstverlening zoals ontvangst-, presentatie-, instructie- en vergaderaccommodatie, fitness- en sportvoorzieningen en horeca. Een woonbestemming is niet mogelijk, omdat om het pand dan een milieuzone komt te liggen, waardoor bedrijven binnen die milieuzone in hun activiteiten worden beperkt dan wel zwaardere milieueisen krijgen opgelegd.

Het Directoraat Generaal Rijkswaterstaat

- 1 De doelstellingen van de Nota Ruimte zijn algemener geformuleerd. De tekst van het bestemmingsplan dient op dat punt te worden aangepast.
- 2 De vierde nota waterhuishouding is niet in de toelichting opgenomen. Deze nota vormt de basis van de watertoets en dient alsnog te worden vermeld.
- 3 Er dient onderzocht te worden of de capaciteit van de N242 voldoende is om de verkeersproductie uit het plangebied te verwerken. Het resultaat van het onderzoek dient in het plan te worden opgenomen.
- 4 Het kader van de watertoets is niet correct beschreven. Het advies van de waterbeheerder dient als uitgangspunt voor de invulling van de waterparagraaf. Dit advies moet als bijlage bij het plan worden gevoegd.
- 5 Het percentage van 11% van het verhard oppervlak dat wordt genoemd als compensatie voor de waterberging is geen eis van uit de watertoets. Dit percentage is slechts een vuistregel om het noodzakelijk waterbergend oppervlak globaal te bepalen.
- 6 De watertoets voor het bestemmingsplan is nog niet afgerond.
- 7 De waterparagraaf dient een beschrijving te geven van :
 - a het waterhuishoudkundig systeem in en rond het plangebied;
 - b het functioneren van het systeem;
 - c de gevolgen van de planontwikkeling op het systeem;

- e de robuustheid van het systeem;
 - f de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater;
 - g het wateradvies;
 - h de verwerking van het advies in het plan.
- 8 In artikel 9 "Water" is de doorvaartbreedte van 3 meter niet vastgelegd. Verder dient in dit voorschrift een regeling te worden opgenomen om te voorkomen dat het doorstroombrofiel van de watergangen wordt gewijzigd door gedeeltelijke demping.

Gemeente

- 1 De toelichting is op dit punt aangepast.
- 2 De vierde nota waterhuishouding is alsnog in de toelichting vermeld.
- 3 Prognoses voor De Vork geven aan dat het bedrijventerrein in de toekomst ongeveer 8500 motorvoertuigen per etmaal genereert. Dit verkeer verdeelt zich over de verschillende ontsluitingen van De Vork: de Hasselaarsweg (2850 mvt/etm, gelijk verdeeld over de westelijke en oostelijke poot) en de verlengde Kamerlingh Onnesweg of Westfrisiaweg (5650 mvt/etm). Een klein deel van deze laatste verkeersstroom (1850 mvt/etm) gaat via de oostelijke ontsluiting (Westfrisiaweg). Het overige verkeer (3800 mvt/etm) gaat via de Kamerlingh Onnesweg naar de Zandhorst en de N242. De N242 is in het HAL-verkeersmodel op een capaciteit van 3200 motorvoertuigen per uur gesteld (1600 per rijbaan). In de berekeningen voor 2020, waarin De Vork is ingevoerd, komt de weg in het maatgevende spitsuur niet aan deze waarde: er rijden dan maximaal 2300 motorvoertuigen per uur over de weg (1500 over de rijbaan richting het noorden). Het aandeel van De Vork hierin is 150 motorvoertuigen per uur. De capaciteit van de N242 is dus nog voldoende om het extra verkeer van de Vork in de toekomst op te vangen. Capaciteitsproblemen kunnen echter wel ontstaan op de kruising N242-Kamerlingh Onnesweg. In 2005 wordt deze kruising uitgevoerd met een VRI. Het is de vraag of met de huidige vormgeving de kruising de toekomstige verkeersstromen aan kan. Met een aanpassing van het kruispuntontwerp is het echter mogelijk de capaciteit te verhogen, zodat er geen capaciteitsproblemen ontstaan. Dit is dus een uitvoeringskwestie. Overigens wordt er in samenwerking met de provincie gekeken naar de mogelijkheden die er zijn om de N242 op termijn aan te passen. Details hierover zijn echter nog niet bekend.
- 4 De toelichting is op dit punt aangepast.
- 5 De toelichting is op dit punt aangepast.
- 6 Voor het bestemmingsplan "De Vork" is door de Grontmij in overleg met het Hoogheemraadschap het "Waterinrichtingsadvies De Vork" opgesteld. Dit rapport wordt door het Hoogheemraadschap aangemerkt als het wateradvies als bedoeld in de watertoets.
- 7 In de toelichting op het bestemmingsplan is een korte samenvatting van het waterinrichtingsadvies De Vork opgenomen en het rapport is integraal als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.
- 8 Op grond van toelatingsplanologie is het opnemen van een minimum eis niet mogelijk. Water met een doorvaartbreedte van minder dan 3 meter zal op een andere wijze moet worden onderhouden. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat een watergang gedeeltelijk zal worden gedempt. Een regeling op dit punt is overbodig.

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

- 1 Het beleid van het Hoogheemraadschap is er op gericht zo min mogelijk schoon regenwater naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie te verpompen. De toepassing van uitlogbare materialen dient zoveel mogelijk te worden voorkomen.
- 2 In paragraaf 4.6 staat dat het voor de hand ligt om het bedrijventerrein De Vork rechtstreeks op de persleiding van het Hoogheemraadschap aan te sluiten. Wij verzoeken deze tekst te schrappen, omdat dat niet is afgesproken.
- 3 Het Hoogheemraadschap wil de mogelijkheid openhouden om een deel van de waterberging benodigd voor het Alton II gebied in De Vork te realiseren.
- 4 Het is niet nodig om de richtlijnen voor maaiboten in het bestemmingsplan op te nemen.
- 5 Voor compensatie van de extra verharding in het gebied adviseren wij 20 % van het oppervlak extra verharding als extra oppervlakte water te realiseren.
- 6 Het bestemmingsplan gaat uit van een hoogteverschil tussen maaiveld en oppervlakte water van 1,70 m. Gebruikelijk is een hoogteverschil van 1,20 m. Als dat betekent dat het maaiveld 50 centimeter wordt opgehoogd, willen wij bezien of een verhoging van het streefpeil mogelijk is. Dit mag echter niet strijdig zijn met het oplossen van de wateropgave. Een verhoging van 1 meter zoals in het bestemmingsplan wordt genoemd zal waarschijnlijk niet haalbaar blijken. Wij willen nadenken over de mogelijkheden om oppervlakte water te gebruiken als bluswater.
- 7 Bruggen moeten zodanig gedimensioneerd zijn dat onderhoudsboten er onderdoor kunnen.
- 8 Op blz. 4 wordt gesproken zes waterschappen, dit moet zijn zes voormalige waterschappen.

Gemeente

- 1 Het toepassen van bouwmaterialen is geen zaak van het bestemmingsplan. De technische toetsing van bouwplannen vindt plaats aan de hand van het bouwbesluit. Een verbod op uitlogbare materialen dient in het bouwbesluit te worden geregeld.
- 2 Deze passage is geschrapt.
- 3 Wij gaan er van uit dat in principe ieder gebied de wateropgave binnen het eigen gebied realiseert en dat de wateropgave voor het Alton II gebied dus ook in het Alton II gebied wordt verwezenlijkt. In de uitvoeringsfase kan worden bezien of het mogelijk is om een deel van de wateropgave voor Alton in De Vork te realiseren. Dit mag echter niet ten koste gaan van de hoeveelheid uitgeefbare grond.
- 4 Deze passage is geschrapt.
- 5 De 11% open water is een vuistregel om het noodzakelijke waterbergend oppervlak globaal te kunnen bepalen. De waterbeheerder bepaalt in een gebiedspecifieke uitwerking het uiteindelijke percentage.
- 6 De paragraaf duurzaamheidsaspecten waterhuishouding is vervallen.
- 7 Het artikel is op dit punt aangepast.
- 8 Het bestemmingsplan is op dit punt aangepast.

Stichting Weidevogels Obdam , Hensbroek e.o

- 1 De stichting weidevogels is van mening dat het verloren gaan van het weidegebied in een ander gebied gecompenseerd kan worden en pleit voor een bijdrage hiervoor ten laste van de exploitatieopzet voor het plan De Vork.

Gemeente

- 1 Met de stichting Weidevogels wordt nog gesproken om te bezien wat mogelijk is. De uitkomst van het gesprek zal aan burgemeester en wethouders worden voorgelegd.

6.2 Inspraak

In het kader van de inspraak heeft plan van 2 juni gedurende zes voor een ieder ter visie gelegen. Gedurende die termijn kon een ieder schriftelijk zienswijzen bij het college van Burgemeester en wethouders indienen. Van de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen hebben 115 personen gebruik gemaakt.

Th. Rood
Hasselaarsweg 9
1704 DX Heerhugowaard

- 1 De woning met schuren Hasselaarsweg 9 is niet voor wonen bestemd

Gemeente

- 1 Het perceel Hasselaarsweg 9 is alsnog voor wonen bestemd.

M. Rood
Hasselaarsweg 7
1704 DW Heerhugowaard

- 1 In paragraaf 10 "Watertoets" wordt gesproken over een verhoogd waterpeil. Wat wordt daarmee bedoeld. Het verhogen van het waterpeil kan tot gevolg hebben dat de wortels van de planten in onze kas gaan rotten.
- 2 De heer Rood heeft een enquête gehouden onder de bewoners van de Hasselaarsweg over het ontwerpbestemmingsplan De Vork.

Gemeente

- 1 Als het waterpeil verhoogd wordt, geldt die verhoging alleen voor het bedrijventerrein. De woningen langs de Middenweg en de Hasselaarsweg en de gronden die gebruik zijn voor glastuinbouw behouden het oude peil.
- 2 Deze enquête kan niet worden gezien als een inspraakreactie en is voor kennisgeving aangenomen.

Fam. Groot
Middenweg 585
1704 BH Heerhugowaard

- 1 In het gebied De Vork is sprake van een dusdanige wateroverlast dat zelf na het nemen van de standaardmaatregelen nog steeds een hoge faalkans aanwezig is.

- 2 De gronden in De Vork zijn deels in handen van de gemeente Heerhugowaard en het maaiveld in De Vork ligt vrij laag. Het gebied is uitermate geschikt voor waterberging.
- 3 Op de kaart missen wij de maatvoering.
- 4 In de toelichting missen wij de uitgangspunten van “Evenwichtig omgaan met water”; een provinciale uitwerking van de afspraken uit het Nationaal Bestuurs-
acckoord Water.
- 5 Met het graven van brede sloten langs wegen zult u ongetwijfeld voldoen aan de wateropgave voor het plangebied. Van een meervoudig ruimtegebruik van het water voor natuur en recreatie is echter geen sprake.
- 6 Voor Alton 2 ligt er een wateropgave van 3 hectare, die samengebracht kan worden met het extra te graven water in De Vork. In de nabijheid van het sport-
park De Vork zou een recreatiegebied aangelegd kunnen worden.
- 7 Voor een faalkansgebied als De Vork zal het percentage vervangend waterop-
pervlak meer dan 20 bedragen. Wij willen beschikken over de cijfers van ver-
vangend en te dempen water.
- 8 Ten gevolge van de toename van het verhard oppervlak zal ook de kweldruk
toenemen. De gevolgen van dijkdoorbraak zullen catastrofaal zijn.
- 9 Vanwege de cultuurhistorische waarde van de Middenweg en laatste de in het
gebied gelegen kil is de aanleg van een industrieterrein achter de woningen
langs de Middenweg onaanvaardbaar. De Noord zal in toekomst nog slechts
bereikbaar zijn via industrieterreinen.
- 10 Het is onaanvaardbaar verkeersproductie via de Middenweg af te wikkelen. Als
de plannen doorgang vinden zal het fietsverkeer onveiliger worden.
- 11 Het verkeer overschrijdt nu reeds de wettelijk toegestane geluidsnorm.
- 12 De capaciteit van de N242 is onvoldoende om de extra verkeersproductie van
De Vork te verwerken.
- 13 In plaats van De Vork dient de Broekhornpolder als bedrijventerrein te worden
ontwikkeld.
- 14 De aanleg van het bedrijventerrein heeft een afname van het woongenot ten
gevolg, waardoor planschade ontstaat.
- 15 Wij missen een financiële onderbouwing in het plan, als wel een goede maat-
voering en een buffer van 250 meter. Als burgers van Heerhugowaard wensen
wij geen cent bij te dragen aan de aanleg van het bedrijventerrein.
- 16 Het verdwijnen van de De Vork als open landschap betekent een verslechtering
van de omstandigheden voor de weidevogels in de polders Berkmeer en Veen-
huizen.

Gemeente

- 1 Het watersysteem voor De Vork is ontworpen binnen vooraf gestelde randvoor-
waarden. Deze randvoorwaarden zijn gericht op het creëren van een robuust
watersysteem met voldoende waterbergend oppervlak voor de verwachte klima-
tologische veranderingen. Ten opzichte van de huidige situatie zal er, naast de
compensatie voor de toename van de verharding in het gebied, meer waterber-
gend oppervlak aanwezig zijn.
- 2 In de deelstroomgebiedvisie Noorderkwartier is de insteek van het Waterbeleid
21^e eeuw (toepassing van de drietrapsstrategie en inzetten op ruimte in plaats
van techniek) eind 2002 enigszins genuanceerd. In plaats van het aanwijzen
van zoekgebieden voor grote piekbergingslocaties werd ingezet op fijnmazige
oplossingen in het haarvatennet van het watersysteem. Daarbij geldt nog

steeds het adagium: 'We lossen de problemen op waar ze zijn.' Dus niet afwentelen naar de boezemwateren of naar IJsselmeer/Markermeer, Noordzeekanaal. Ook in de nota 'Evenwichtig omgaan met water' is deze insteek gekozen. De Vork is vanwege het robuuste watersysteem een goed voorbeeld van de invulling van dit beleid. Grote pieken in de neerslag kunnen worden opgevangen binnen het eigen gebied zonder af te wentelen op de hoofdwaterlopen.

- 3 De bestemmingsplankaart is digitaal vervaardigd en bestaat uit verschillende lagen. Bij reproductie van de kaart voor het overleg ex artikel 10 Bro zijn niet alle lagen afgedrukt. Er is dus wel een volledige kaart met maatvoering voorhanden. In het kader van de inspraak heeft er een volledige kaart ter inzage gelegen.
- 4 In de toelichting is alsnog een passage over de nota "Evenwichtig omgaan met water" opgenomen.
- 5 Uit de nota Evenwichtig omgaan met water volgt: "Vanuit ruimtelijk en cultuurhistorisch perspectief waarderen wij het als er daarbij ook aandacht is voor de ruimtelijke kwaliteit en belevingswaarde van water." Hieraan is invulling gegeven door de aanleg van natuurvriendelijke oevers en bredere oeverzones, hierdoor krijgen de wateren een hogere belevingswaarde.
- 6 Er is voor het ontwerp bewust gekozen om het water over het industrieterrein te verdelen. Het concentreren van het totale oppervlak aan openwater zou problemen opleveren voor de rest van het gebied. Bij onvoldoende aanwezigheid van sloten is er grote kans op grondwateroverlast, waardoor schade en hinder aan de gevestigde bedrijven kan optreden. Bovendien wordt de afvoer van regenwater van schone oppervlakken zoals daken naar het oppervlakte water in dat geval onnodig moeilijk gemaakt. Deze technische aspecten maken het creëren van een plas ongewenst. Voor het creëren van een plas naast watergangen zou naar verwachting veel meer wateroppervlak moeten worden gerealiseerd dan de benodigde hoeveelheid, ook in combinatie met extra waterberging ten behoeve van het gebied Alton 2.
- 7 Bij het ontwerp van het watersysteem De Vork zijn uitgangspunten gehanteerd voor de realisatie van voldoende waterberging. Deze uitgangspunten hebben betrekking op voldoende waterberging in open water ter compensatie van de aanleg van verharde oppervlakken of een maximaal toelaatbare peilstijging van 0,2 of 0,3 m bij toepassing van flexibel peilbeheer en een herhalingstijd van eens per 25 jaar. Het uiteindelijke oppervlak open water is afhankelijk van de gekozen inrichting en het peilbeheer. Het door u aangehaalde percentage vervangend wateroppervlak (20%) komt ongeveer overeen met het een percentage tussen de 12 en 15% openwater t.o.v. het bruto oppervlak van het gebied. Omdat er in het ontwerp is gekozen voor een flexibel peilbeheer wordt per m² open water meer berging gecreëerd. Hierdoor kan worden volstaan met een oppervlakte open water van ca. 8,5 % van het bruto oppervlak.
Het beleid 'dempen = graven' van het Hoogheemraadschap is ingesteld om minimaal het bestaande oppervlak openwater in de gemeente te behouden ("de bestaande situatie mag niet worden verslechterd"). Wanneer er ergens openwater wordt gedempt, zal er daarom een even groot oppervlak openwater in hetzelfde peilvak moeten worden gecreëerd. Hiervan zijn geen cijfers beschikbaar.
- 8 De kweldruk is het gevolg van het peilverschil tussen het polderwater en het boezemwater. Door het drukverschil stroomt er daardoor water vanuit de boezem naar de polder. Dit is normaal bij dijken en heeft geen schadelijke gevolgen zolang er geen zanddeeltjes worden uitgespoeld. Deze stroom zou kunnen toe-

nemen bij wanneer het hoogteverschil tussen het water in de boezem en het water in de polder groter wordt. Hiervoor moet het peil in de boezem stijgen of het peil in de polder dalen. Door de toename van het verharde oppervlak in de polder is er van geen van beide situaties sprake. Het afstromend water komt voor het grootste deel terecht in het oppervlaktewater, waarvoor extra waterbergend oppervlak gecreëerd wordt. Het gewenste peil in de waterlopen blijft hierdoor gehandhaafd.

- 9 Wij achten de ontwikkeling van het bedrijventerrein De Vork noodzakelijk (zie ook punt 13).
- 10 Het bedrijventerrein De Vork krijgt een hoofdontsluiting door middel van een tunnel onder het spoor en via het bedrijventerrein De Zandhorst op de N242 en een tweede ontsluiting via de Hasselaarsweg. Voorst is er nog een noodontsluiting via het sportpark De Vork. Het vooralsnog niet de bedoeling de verkeersproductie van De Vork deels af te wikkelen via de Middenweg.
- 11 Uit de paragraaf geluidhinderaspecten blijkt dat 50 dB(A) contour (voorkeursgrenswaarde) op 63 meter en 55 dB(A) contour op 26 meter uit de as van de Middenweg ligt. In de huidige situatie worden de geluidsnormen overschreden. De snelheid, waarmee nu ter plaatse mag worden gereden bedraagt 70 km/u. Deze snelheid wordt teruggebracht tot 50 km/uur. Het college heeft hiertoe inmiddels besloten. Door het terugbrengen van de maximaal toegestane snelheid van 70 km/u naar 50 km/u zal de geluidsoverlast niet of nauwelijks toenemen.
- 12 Prognoses voor De Vork geven aan dat het bedrijventerrein in de toekomst ongeveer 8500 motorvoertuigen per etmaal genereert. Dit verkeer verdeelt zich over de verschillende ontsluitingen van De Vork: de Hasselaarsweg (2850 mvt/etm, gelijk verdeeld over de westelijke en oostelijke poot) en de verlengde Kamerlingh Onnesweg of Westfrisiaweg (5650 mvt/etm). Een klein deel van deze laatste verkeersstroom (1850 mvt/etm) gaat via de oostelijke ontsluiting (Westfrisiaweg). Het overige verkeer (3800 mvt/etm) gaat via de Kamerlingh Onnesweg naar De Zandhorst en de N242. De N242 is in het HAL-verkeersmodel op een capaciteit van 3200 motorvoertuigen per uur gesteld (1600 per rijbaan). In de berekeningen voor 2020, waarin De Vork is ingevoerd, komt de weg in het maatgevende spitsuur niet aan deze waarde: er rijden dan maximaal 2300 motorvoertuigen per uur over de weg (1500 over de rijbaan richting het noorden). Het aandeel van De Vork hierin is 150 motorvoertuigen per uur. De capaciteit van de N242 is dus nog voldoende om het extra verkeer van De Vork in de toekomst op te vangen. Capaciteitsproblemen kunnen echter wel ontstaan op de kruising N242-Kamerlingh Onnesweg. In 2005 wordt deze kruising uitgevoerd met een VRI. Het is de vraag of met de huidige vormgeving de kruising de toekomstige verkeersstromen aan kan. Met een aanpassing van het kruispuntontwerp is het echter mogelijk de capaciteit te verhogen, zodat er geen capaciteitsproblemen ontstaan. Dit is dus een uitvoeringskwestie. Overigens wordt er in samenwerking met de provincie gekeken naar de mogelijkheden die er zijn om de N242 op termijn aan te passen. Details hierover zijn echter nog niet bekend.
- 13 De gemeente Heerhugowaard heeft voor de komende jaren behoefte aan een nieuw bedrijventerrein. Het bedrijventerrein De Zandhorst is nagenoeg vol. In de Intergemeentelijke Structuurvisie HAL is De Broekhornpolder aangewezen als een stedelijk ontwikkelingsgebied sterk gericht op de ringvaart, waar een symbiose van wonen, werken, recreatie en natuurontwikkeling kan ontstaan. Voor de werkgelegenheid is de Broekhornpolder aangemerkt als een strate-

gische reservelocatie, noodzakelijk voor bedrijven en zakelijke dienstverlening in een groene omgeving. Binnen de HAL is voortdurend gestudeerd op de problemen rond de interne HAL infrastructuur en is de ontwikkeling van de Broekhornpolder steeds uitgesteld. Die studies laten een variant zien waarin de N242, die door De Broekhornpolder loopt, wordt uitgebogen richting de Ringvaart. De verlegging van de weg is ingrijpend voor de verdere ontwikkeling van het gebied. Zolang het tracé van de weg niet bekend is, kan De Broekhornpolder niet worden ontwikkeld. Daarnaast geldt dat voor De Broekhornpolder aan een ander soort bedrijvigheid wordt gedacht. In het "Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland-Noord is de Broekhornpolder als zoekgebied opgenomen en ontbreekt voorsnóg de juridische basis om deze polder te ontwikkelen, dit in tegenstelling tot het bedrijventerrein De Vork dat in het Ontwikkelingsbeeld als bedrijventerrein is aangewezen. Het niet tijdig kunnen ontwikkelen van en een ander soort bedrijvigheid op De Broekhornpolder maakt ontwikkeling van De Vork noodzakelijk.

- 14 Gelet op de afstand tussen het perceel Middenweg 585 en het bedrijventerrein De Vork achten wij aantasting van het woongenot op voornoemd perceel niet erg waarschijnlijk. Het staat u echter vrij om op grond van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening na het van kracht worden van het bestemmingsplan een verzoek om planschadevergoeding bij de gemeenteraad in te dienen. Wij zullen dan een planschadebeoordelingscommissie in stellen, die ons zal adviseren.
- 15 Tussen de Middenweg en het bedrijventerrein De Vork ligt een bufferzone van circa 80 meter. Een bufferzone van 250 meter werd noodzakelijk geacht bij een ontwikkeling van De Vork voor glastuinbouw, omdat van een inrichting van die bufferzone geen sprake was. Het kwam er eigenlijk op neer dat de glastuinbouw op afstand werd gehouden. De meer afwisselende bouw van een bedrijventerrein ten opzichte van de lange monotone gevels van een glastuinbouwgebied en de inrichting van het overgangsgebied rechtvaardigt een kleine-re bufferzone. In het plan is een paragraaf economische onderbouwing opgenomen. Uit deze paragraaf blijkt dat volledige financiering vanuit het project niet mogelijk is. Er is overeenstemming om de tunnel ten laste te brengen van de bovenwijkse kosten. De investering die gedaan moet worden voor het ontwikkelen van het terrein, wordt door de verkoop van bouwrijpe grond volledig terugverdiend. Wij verwachten dat de exploitatie licht positief wordt afgesloten. Als burger van Heerhugowaard draagt u niet bij aan de ontwikkeling van het bedrijventerrein. Ook niet als plan met een negatief saldo moet worden afgesloten. Het negatieve saldo komt dan ten last van de reserves van het grondbedrijf. Naast wonen, moeten inwoners van Heerhugowaard ook in de eigen gemeente kunnen werken om de mobiliteit (de pendel naar het zuiden van de provincie) te beperken. Heerhugowaard wil ook een stad van kansen en niet alleen een slaapstad zijn. Dat betekent dat de gemeente in werkgelegenheid moet investeren. De gemeente loopt daarmee net als iedere andere ondernemer een zeker risico. Wij achten dat risico echter verantwoord.
- 17 Met de stichting Weidevogels wordt nog gesproken om te bezien wat mogelijk is. De uitkomst van het gesprek zal aan burgemeester en wethouders worden voorgelegd.

T. Ebbing

Middenweg 418
1704 BJ Heerhugowaard

- 1 Inspreker heeft bezwaar tegen het tracé van de Westfrisiaweg, omdat de gebiedsontsluiting recht tegenover zijn woning (Middenweg 418) staat getekend.

Gemeente

- 1 De gebiedsontsluiting staat indicatief op de bestemmingsplankaart aangegeven. Volgens het ontwikkelingsbeeld Noord-Holland-Noord heeft de noordelijke variant de voorkeur van de provincie. De provincie neemt in 2005 een besluit over de opwaardering van de Westfrisiaweg tot een duurzaam veilige stroomweg en over het tracé van de weg. Als de Kamerlingh Onnes in het tracé van de Westfrisiaweg wordt opgenomen is kruising van die weg ter hoogte van Middenweg 418 onvermijdelijk.

Juridisch en Bestuurlijk Adviescentrum namens de V.o.f. . Bleeker en Zn
Hasselaarsweg 1a
1704 DW Heerhugowaard

- 1 De publicatie is niet deugdelijk. In de aanhef wordt verwezen naar het bestemmingsplan Heemradenwijk en in de advertentie wordt gesproken van een ontwerpbestemmingsplan in plaats van een voorontwerpbestemmingsplan.
- 2 De locatie is deels aangewezen voor bedrijfsdoeleinden en deels voor groen en water. Gelet op de diversiteit aan bedrijven met daarbinnen opgenomen woon-enclaves bestaat er planologisch geen bezwaar tegen om in aansluiting op het achtergelegen terrein de gehele voorstrook zoals aangegeven op bijgaande tekening te bestemmen voor bedrijfsdoeleinden.
- 3 Er bestaat grote behoefte aan een bedrijfswoning bij de bestemming bedrijven.
- 4 De toegekende bestemming bedrijven B 1 dient te worden verruimd tot bedrijven B2.
- 5 De woonbebouwing Hasselaarsweg 3 + 5 staat niet op de plankaart en is niet bestemd.

Gemeente

- 1 In de publicatie zelf staat niet gedrukt aangegeven dat het om het bestemmingsplan De Vork gaat. Uit het aantal reacties blijkt dat de onjuiste aanhef mensen niet op het verkeerde been heeft gezet. Mocht dat toch het geval zijn dan kan alsnog worden gereageerd in het kader van de vaststellingprocedure. De term voorontwerpbestemmingsplan bestaat niet. Het bestemmingsplan wordt gepresenteerd als een ontwerpbestemmingsplan en kan in verschillende stadia van de procedure worden gewijzigd. Totdat het bestemmingsplan wordt vastgesteld en goedgekeurd is sprake van een ontwerpbestemmingsplan.
- 2 De strook grond met de bestemming groen en water die tussen de bestemming bedrijfsdoeleinden in ligt, is alsnog bestemd voor bedrijfsdoeleinden. Voor het overige hebben wij de bestemming groen en water gehandhaafd. Deze bestemming groen en water is nodig als buffer tussen de woningen hoek Hasselaarsweg / Middenweg en het bedrijventerrein.

- 3 Vanwege geluidhinder zal een nieuwe woning op grote afstand van de Hasselaarsweg moeten worden geprojecteerd. De woning komt dan te dicht bij de bestaande kas, waardoor het gebruik van de kas in gevaar komt.
- 4 De bestemming is verruimd van B1 naar B2.
- 5 De woningen Hasselaarsweg 3 + 5a staan op de plankaart en zijn bestemd voor woondoeleinden. Wel is geconstateerd dat de plankaart niet overeenstemt met de kadastrale situatie. De plankaart is op dat punt aangepast.

Leefbaar Heerhugowaard
Middenweg 592
1704 BS Heerhugowaard

- 1 Het bestemmingsplan is ongeldig vanwege het ontbreken van een financiële onderbouwing;
- 2 Het watersysteem heeft een hoge faalkans, zodat tientallen hectares grondoppervlak niet voor een bedrijfsbestemming kunnen worden aangewend;
- 3 De informatie is onvoldoende en onjuist, zodat het bestemmingsplan in deze vorm moet worden afgekeurd;
- 4 Het is onmogelijk om een ontsluiting op de Middenweg en de Hasselaarsweg te creëren in verband met ontoelaatbare geluidsoverlast en verkeersonveiligheid;
- 5 Voor het bestemmingsplan ontbreekt elk maatschappelijk draagvlak;
- 6 Het bedrijventerrein ligt te dicht bij een woongebied en een buffer van 250 meter is noodzakelijk;
- 7 De woonwaarden worden ernstig aangetast;
- 8 De karakteristieke structuren van het gebied worden aangetast;
- 9 De ligging van het bedrijventerrein is excentrisch;
- 10 het plan is financieel onhaalbaar;
- 11 De gemeente wordt opgezadeld met loodzware lasten;
- 12 Bedreigde diersoorten maken dat tientallen hectares niet voor bedrijfsdoeleinden kunnen worden aangewend;
- 13 Er verdwijnen natuurelementen;
- 14 Er is minder noodzaak tot uitbreiding en aanleg van bedrijfsterreinen;
- 15 De Vork ligt uit oogpunt van water verkeer
- 16 Er zijn alternatieve bedrijfsterreinen voorhanden;
- 17 Door het uiteenvallen van de HAL ontbreekt de noodzaak om een regionaal bedrijventerrein aan te leggen;
- 18 Het bestemmingsplan is niet in overeenstemming met het collegeprogramma;
- 19 De gronden kunnen beter worden aangewend voor de noodzakelijke wateropvang.

Gemeente

- 1 In het plan is een paragraaf economische onderbouwing opgenomen. Uit deze paragraaf blijkt dat volledige financiering van de tunnel vanuit het project niet mogelijk is. Er is overeenstemming om de tunnel ten laste te brengen van de nota bovenwijkse kosten. De investering die gedaan moet worden voor het ontwikkelen van het terrein, wordt door de verkoop van bouwrijpe grond volledig terugverdiend. Wij verwachten dat de exploitatie licht positief wordt afgesloten.
- 2 Het watersysteem voor De Vork is ontworpen binnen vooraf gestelde randvoorwaarden. Deze randvoorwaarden zijn gericht op het creëren van een robuust

watersysteem met voldoende waterbergend oppervlak voor de verwachte klimatologische veranderingen. Ten opzichte van de huidige situatie zal er, naast de compensatie voor de toename van de verharding in het gebied, meer waterbergend oppervlak aanwezig zijn.

- 3 De bestemmingsplankaart is digitaal vervaardigd en bestaat uit verschillende lagen. Bij de reproductie van de kaart voor het overleg ex artikel 10 Bro zijn niet alle lagen afgedrukt. Er is dus wel een volledige kaart met maatvoering voorhanden. In het kader van de inspraak heeft er een volledige kaart ter inzage gelegen. Uit de reacties maken wij op dat de insprekers goed op de hoogte zijn van de plannen. Indien het ontbreken van informatie geleid heeft tot misverstanden kunnen deze bij de vaststellingsprocedure worden rechtgezet.
- 4 Het uitgangspunt van de gemeenteraad is dat de tunnel gereed moet zijn voordat de eerste bedrijven zich op De Vork vestigen.
- 5 De gemeente Heerhugowaard telt bijna 50.000 inwoners. Voor deze mensen hebben wij de zorg op gebieden als wonen, werken, onderwijs, recreatie enz. Meer werk bieden in de eigen gemeente is voor ons een belangrijk beleidsuitgangspunt om de pendel naar het zuiden van de provincie tegen te gaan. Daarvoor is het nodig dat er tijdig een bedrijfsterrein wordt ontwikkeld. Dat er rond die ontwikkelingen lokaal verzet bestaat, is normaal. Dit lokale verzet mag echter niet worden verward met het ontbreken van maatschappelijk draagvlak.
- 6 Tussen de Middenweg en het bedrijventerrein De Vork ligt een bufferzone van circa 80 meter. Een bufferzone van 250 meter werd noodzakelijk geacht bij een ontwikkeling van De Vork voor glastuinbouw, omdat van een inrichting van die bufferzone geen sprake was. Het kwam er eigenlijk op neer dat de glastuinbouw op afstand werd gehouden. De meer afwisselende bouw van een bedrijventerrein ten opzichte van de lange monotone gevels van een glastuinbouwgebied en de inrichting van het overgangsgebied rechtvaardigt een kleinere bufferzone.
- 7 Door het terugbrengen van de maximaal toegestane snelheid van respectievelijk 80 km/u op de Hasselaarsweg en 70 km/u op de Middenweg naar 50 km/u zal de geluidsoverlast niet of nauwelijks toenemen. Het besluit om de snelheid op de Hasselaarsweg en de Middenweg terug te brengen tot maximaal 50 km/u is inmiddels door het college genomen.
- 8 De lintbebouwing langs de Middenweg wordt niet aangetast.
- 9 In de toelichting op het bestemmingsplan worden de in de gemeente aanwezige voorzieningen op het gebied van openbaar vervoer opgesomd. Nergens staat dat het bedrijventerrein De Vork ideaal ten opzicht van deze voorziening ligt. Het bedrijventerrein De Vork krijgt een parkmanagement. Het is niet ondenkbaar dat vanuit het parkmanagement vervoer wordt geregeld van en naar het station.
- 10 In het plan is een paragraaf economische onderbouwing opgenomen. Uit deze paragraaf blijkt dat volledige financiering van de tunnel vanuit het project niet mogelijk is. Er is overeenstemming om de tunnel ten laste te brengen van de nota bovenwijkse kosten. De investering die gedaan moet worden voor het ontwikkelen van het terrein, wordt door de verkoop van bouwrijpe grond volledig terugverdiend. Wij verwachten dat de exploitatie licht positief wordt afgesloten. De hoofdontsluitingsweg van De Vork (verlengde Kamerling Onnesweg) kan deel uitmaken van het tracé van de Westfriisiaweg. Over het tracé van de Westfriisiaweg wordt in 2005 beslist. Een discussie, over de keuze voor een noord of een zuidvariant met betrekking tot het tracé van de Westfriisiaweg, is hier niet

aan de orde. Met de externe partij, indien deze zelf wil ontwikkelen, zal een exploitatieovereenkomst worden afgesloten.

- 11 Op het bedrijventerrein De Vork komt geen nieuwe glastuinbouw meer. Deze gronden zullen dus ook voor bedrijfsdoeleinden worden benut. Met betrekking tot de financiële haalbaarheid van het plan verwijzen wij u naar de financiële paragraaf van het bestemmingsplan. Over de cijfers kunnen wij niet met u in discussie gaan, omdat wij dan de aan de berekeningen ten grondslag liggende normprijzen moeten prijsgeven, waardoor het financiële belang van de gemeente wordt geschaad.
- 12 zie punt 4
- 13 Voordat met de uitvoering van het plan wordt begonnen, dient er ontheffing ex artikel 75 lid 4 onder c van de Flora en faunawet te zijn verleend. Op basis van de voorgestelde compenserende en mitigerende maatregelen verwachten wij deze ontheffing te krijgen. Met de Stichting Weidevogelbescherming Obdam Hensbroek zijn wij in gesprek over eventuele compenserende maatregelen voor weidevogels.
- 14 De Veenhuizerpolder en de Berkmeerpolder grenzen niet aan de De Vork.
- 15 Bij het ontwerp van het watersysteem De Vork zijn uitgangspunten gehanteerd voor de realisatie van voldoende waterberging. Deze uitgangspunten hebben betrekking op voldoende waterberging in open water ter compensatie van de aanleg van verharde oppervlakken of een maximaal toelaatbare peilstijging van 0,2 of 0,3 m bij toepassing van flexibel peilbeheer en een herhalingstijd van eens per 25 jaar. Het uiteindelijke oppervlak open water is afhankelijk van de gekozen inrichting en het peilbeheer. Het door u aangehaalde percentage vervangend wateroppervlak (20%) komt ongeveer overeen met het een percentage tussen de 12 en 15% openwater t.o.v. het bruto oppervlak van het gebied. Omdat er in het ontwerp is gekozen voor een flexibel peilbeheer wordt per m² open water meer berging gecreëerd. Hierdoor kan worden volstaan met een oppervlakte open water van ca. 8,5 % van het bruto oppervlak.
- 16 De gemeente Heerhugowaard heeft voor de komende jaren behoefte aan een nieuw bedrijventerrein. Het bedrijventerrein De Zandhorst is nagenoeg vol. In de Intergemeentelijke Structuurvisie HAL is De Broekhornpolder aangewezen als een stedelijk ontwikkelingsgebied sterk gericht op de ringvaart, waar een symbiose van wonen, werken, recreatie en natuurontwikkeling kan ontstaan. Voor werkgelegenheid is De Broekhornpolder aangemerkt als strategische reservelocatie, noodzakelijk voor bedrijven en zakelijke dienstverlening in een groene omgeving. Binnen de HAL is voortdurend gestudeerd op de problemen rond de interne HAL infrastructuur en is de ontwikkeling van de Broekhornpolder steeds uitgesteld. Die studies laten een variant zien waarin de N242, die door De Broekhornpolder loopt, wordt uitgebogen richting de Ringvaart. De verlegging van de weg is ingrijpend voor de verdere ontwikkeling van het gebied. Zolang het tracé van de weg niet bekend is, kan De Broekhornpolder niet worden ontwikkeld. Daarnaast geldt dat voor De Broekhornpolder aan een ander soort bedrijvigheid wordt gedacht dan in De Vork.
In het "Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland-Noord is de Broekhornpolder als zoekgebied opgenomen en ontbreekt vooralsnog de juridische basis om deze polder te ontwikkelen, dit in tegenstelling tot het bedrijventerrein De Vork, dat in het Ontwikkelingsbeeld als bedrijventerrein is aangewezen. Het niet tijdig kunnen ontwikkelen van en een ander soort bedrijvigheid op De Broekhornpolder maakt ontwikkeling van De Vork noodzakelijk.

- 17 De bovenregionale taak voor het HAL gebied is het verwezenlijken van de VINEX taak. De VINEX is bijna klaar en als gevolg daarvan is de HAL samenwerking uiteengevallen. Het uiteenvallen van de HAL samenwerking wil niet zeggen dat er geen regionale taakstelling meer is. Het leidend document voor die regionale taakstelling is het "Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland-Noord, waarin het bedrijventerrein De Vork is opgenomen.
- 18 De ontwikkeling van een bedrijventerrein is een zaak van de lange termijn. De ontwikkeling van het bedrijventerrein De Zandhorst is begin jaren 70 gestart en heeft zo'n 30 tot 35 jaar geduurd. In die periode zijn er diepe crises geweest. In de jaren 80 zijn er zelfs jaren geweest dat er geen meter grond werd verkocht, maar nooit is er de conclusie getrokken dat er geen behoefte aan bedrijfsterrein is. Op De Zandhorst zijn nu veel bedrijven gevestigd waar een groot aantal mensen werken. Ook de ontwikkeling van De Vork zal zo'n 15 tot 20 jaar in beslag nemen en misschien wel langer. De behoefte aan bedrijfsterrein kan nooit worden afgemeten aan de vraag van de dag. Uit de constatering dat de kantorenmarkt nu stagneert, mag niet de conclusie worden getrokken dat er nooit geen kantoren meer zullen worden gebouwd. Dat 80% tot 85% van de bedrijven in de eerste 5 jaar alweer beëindigd wordt kan op zicht juist zijn, maar ook dat is een continue proces. Op De Zandhorst staat 3 tot 4% van de bedrijfsbebouwing leeg. Dat wordt als normaal en gunstig voor de economie beschouwd. Het biedt starters de mogelijkheid huisvesting te betrekken tegen betaalbare prijzen. Op De Zandhorst heeft de gemeente nog 2 hectare grond in de verkoop. De overige "braakliggende gronden" zijn verkocht. Voor deze gronden worden momenteel bouwplannen ontwikkeld.
- 19 Er is geconstateerd dat tegen voor De Vork geldende grondprijzen er geen behoefte is aan glastuinbouw.
- 20 In de deelstroomgebiedsvisie Noorderkwartier is de insteek van het Waterbeleid 21^e eeuw (toepassing van de drietrapsstrategie en inzetten op ruimte in plaats van techniek) eind 2002 enigszins genuanceerd. In plaats van het aanwijzen van zoekgebieden voor grote piekbergingslocaties werd ingezet op fijnmazige oplossingen in het haarvatennet van het watersysteem. Daarbij geldt nog steeds het adagium: 'We lossen de problemen op waar ze zijn.' Dus niet afwentelen naar de boezemwateren of naar IJsselmeer/Markermeer, Noordzeekanaal. Ook in de nota 'Evenwichtig omgaan met water' is deze insteek gekozen. De Vork is vanwege het robuuste watersysteem een goed voorbeeld van de invulling van dit beleid. Grote pieken in de neerslag kunnen worden opgevangen binnen het eigen gebied zonder af te wentelen op de hoofdwaterlopen.

Fa Gebr. Vreeker
Middenweg 419
1704 BA Heerhugowaard

- 1 Drie jaar geleden hebben wij ons parkeerterrein met 40 meter uitgebreid. Dit parkeerterrein is nu regelmatig te klein. Volgend jaar willen wij het parkeerterrein met 80 meter naar achteren uitbreiden. Het bedrijven terrein komt daarvoor te dicht achter ons te liggen. Wij stellen voor om de grens van ons terrein zo te laten net als bij Middenweg 433 en 439.

Gemeente

- 1 Het bedrijf Middenweg 419 heeft in het bestemmingsplan De Vork de bestemming “Wonen” en is derhalve wegbestemd. Deze omissie op de plankaart is hersteld. De bedrijfsgebouwen zijn bestemd voor bedrijfsdoeleinden. Het bedrijf de mogelijkheid te geven om het parkeerterrein nog tachtig meter naar achteren uit te laten breiden, is echter ongewenst. Het parkeerterrein doorsnijdt dan de bufferzone en komt deels op het bedrijventerrein De Vork te liggen en hoewel het daar wellicht past binnen de bestemming vormt het wel een obstakel voor de verkaveling. Gelet hierop dient het bedrijf tot de huidige omvang beperkt te blijven. Ook op grond van het nu vigerende bestemmingsplan Landelijk Gebied is verdere expansie van het bedrijf niet toegestaan.

Fam Dekker

Middenweg 431

1704 BA Heerhugowaard

- 1 Het laatste restje polder waarbij aan beide zijden van de Middenweg nog open landschap voorkomt en de traditionele lintbebouwing nog zichtbaar is, wordt te niet gedaan. Ons woongenot gaat hierdoor achteruit en waarde van onze woning zal stevig dalen.
- 2 Het stukje Middenweg waaraan wij wonen wordt in het structuurplan aangegeven als karakteristiek buurtschap. Wij pleiten ervoor het eventuele tracé van de Westfriisiaweg elders te leggen.
- 3 De Vork is slecht bereikbaar aldus paragraaf 2.11, waarin wordt aangegeven dat het openbaar vervoer en het vervoer per fiets wordt gestimuleerd.
- 4 De Broekhornpolder is een goed alternatief voor De Vork.
- 5 Geen aansluiting van De Vork op de Middenweg, dus ook geen tijdelijke aansluiting; De waterbergingscapaciteit van De Vork dient sterk te worden uitgebreid.
- 6 De Middenweg is al veel en veel te druk. Wanneer wordt de verbetering van de kruising Middenweg Molenweg aangepakt.

Gemeente

- 1 Het open landschap zal aan één zijde van de Middenweg verdwijnen. De lintbebouwing langs de Middenweg zal o.i niet wezenlijk veranderen. Als er sprake is van planschade kunt u op grond van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening na het van kracht worden van het bestemmingsplan een verzoek om planschadevergoeding bij de gemeenteraad in te dienen. Wij zullen dan een planschadebeoordelingscommissie in stellen, die ons zal adviseren.
- 2 De gebiedsontsluiting staat indicatief op de bestemmingsplankaart aangegeven. Volgens het ontwikkelingsbeeld Noord-Holland-Noord heeft de noordelijke variant de voorkeur van de provincie. De provincie neemt in 2005 een besluit over de opwaardering van de Westfriisiaweg tot een duurzaam veilige stroomweg en over het tracé van de weg. Als de Kamelingh Onnes in het tracé van de Westfriisiaweg wordt opgenomen is kruising van die weg ter hoogte van Middenweg 431 onvermijdelijk.
- 3 Paragraaf 2.11 is een samenvatting van Rijksbeleid met betrekking tot mobiliteit. Het terugdringen van de automobiliteit en het simuleren van gebruik van

openbaar en vervoer en fiets zijn de speerpunten in dat beleid. Daaruit mag niet de conclusie worden getrokken dat De Vork dus slecht bereikbaar is. De Vork ontbeert een goede openbaar vervoersvoorziening en die zal gelet op de provinciale opstelling er waarschijnlijk ook niet komen. Het bedrijventerrein De Vork krijgt wel een parkmanagement. Het is niet ondenkbaar dat vanuit het parkmanagement vervoer wordt geregeld van en naar het station. Een goede fietsverbinding tussen het bedrijventerrein De Vork en de bebouwde kom van Heerhugowaard kan de automobiliteit terugdringen en eens te meer als deze verbinding ook nog doorgetrokken kan worden naar het bedrijventerrein De Zandhorst.

- 4 De gemeente Heerhugowaard heeft voor de komende jaren behoefte aan een nieuw bedrijventerrein. Het bedrijventerrein De Zandhorst is nagenoeg vol. In de Intergemeentelijke Structuurvisie HAL is De Broekhornpolder aangewezen als een stedelijk ontwikkelingsgebied sterk gericht op de ringvaart, waar een symbiose van wonen, werken, recreatie en natuurontwikkeling kan ontstaan. Voor werkgelegenheid is De Broekhornpolder aangemerkt als strategische reservelocatie, noodzakelijk voor bedrijven en zakelijke dienstverlening in een groene omgeving. Binnen de HAL is voortdurend gestudeerd op de problemen rond de interne HAL infrastructuur en is de ontwikkeling van De Broekhornpolder steeds uitgesteld. Die studies laten een variant zien waarin de N242, die door De Broekhornpolder loopt, wordt uitgebogen richting de Ringvaart. De verlegging van de weg is ingrijpend voor de verdere ontwikkeling van het gebied. Zolang het tracé van de weg niet bekend is, kan De Broekhornpolder niet worden ontwikkeld. Daarnaast geldt dat voor De Broekhornpolder aan een ander soort bedrijvigheid wordt gedacht dan in De Vork. Het niet tijdig kunnen ontwikkelen van een ander soort bedrijvigheid op De Broekhornpolder maakt ontwikkeling van De Vork noodzakelijk.
- 5 Het uitgangspunt van de gemeenteraad is dat de tunnel gereed moet zijn voordat de eerste bedrijven zich op De Vork vestigen. Aan een tijdelijke ontsluiting van het gebied via de Middenweg valt niet te ontkomen, omdat anders de noodzakelijke infrastructuur niet kan worden aangelegd. Het watersysteem voor De Vork is ontworpen binnen vooraf gestelde randvoorwaarden. Deze randvoorwaarden zijn gericht op het creëren van een robuust watersysteem met voldoende waterbergend oppervlak voor de verwachte klimatologische veranderingen. Ten opzichte van de huidige situatie zal er, naast de compensatie voor de toename van de verharding in het gebied, meer waterbergend oppervlak aanwezig zijn.
- 6 De kruising Molenweg / Middenweg valt buiten het kader van dit bestemmingsplan. De kruising is onlangs binnen de ruimte die beschikbaar is, aangepast.

**Mevrouw Y Vredeling-Simons, namens de bewoners van Middenweg 307 /333
Middenweg 333
1701 GE Heerhugowaard**

- 1 De ontsluiting van De Vork op de Middenweg met eerst enige jaren bouwverkeer en daarna vrachtverkeer zal de verkeersoverlast overlast extreem doen toenemen. Het idee van Leefbaar Heerhugowaard om het gebied in te richten als een recreatiegebied lijkt ons een betere optie.

Gemeente

- 1 De Vork krijgt vooralsnog geen ontsluiting op de Middenweg. Aan een tijdelijke ontsluiting van het gebied via de Middenweg valt niet te ontkomen, omdat anders de noodzakelijke infrastructuur niet kan worden aangelegd. Een verkeers-toename ten gevolge van het bedrijventerrein De Vork valt voor het onderhavige deel van de Middenweg niet te verwachten. Of een recreatiegebied met betrekking tot te verwachte verkeershinder een betere optie is, valt nog te bezien. Recreatiegebieden trekken op mooie dagen vele duizenden bezoekers, waarvan er vele met de auto komen.

R. Peerdeman**Hasselaarsweg 13****1704 DX Heerhugowaard**

- 1 De Hasselaarsweg is niet geschikt om het bedrijventerrein De Vork te ontsluiten. De plannen leiden tot veel overlast, minder woonplezier en een waardedaling van ons vastgoed.
- 2 De klachten rond spoorwegovergang zijn nog niet opgelost.

Gemeente

- 1 Uit de paragraaf geluidhinderaspecten blijkt dat 50 dB(A) contour (voorkeursgrenswaarde) op 94 meter en 55 dB(A) contour op 40 meter uit de as van de Hasselaarsweg ligt. In de huidige situatie worden de geluidsnormen overschreden. De snelheid, waarmee nu ter plaatse mag worden gereden bedraagt 80 km/u. Deze snelheid wordt teruggebracht tot 50 km/uur. Het college heeft hier toe inmiddels besloten. Door het terugbrengen van de maximaal toegestane snelheid van 80 km/u naar 50 km/u zal de geluidsoverlast niet of nauwelijks toenemen. Als er sprake is van planschade kunt u op grond van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening na het van kracht worden van het bestemmingsplan een verzoek om planschadevergoeding bij de gemeenteraad in te dienen. Wij zullen dan een planschadebeoordelingscommissie in stellen, die ons zal adviseren.
- 2 De spoorwegovergang is onlangs aangepast en wij verwachten dat hiermee de problemen zijn opgelost.

J.Blom en 92 anderen**Middenweg 583****1704 BH Heerhugowaard**

- 1 In de toelichting op het plan ontbreekt een financiële paragraaf, waaruit blijkt dat plan financieel haalbaar is. De plan dienen onmiddellijk stop gezet te worden, omdat ik als burger van Heerhugowaard niet van plan ben om de financiële gevolgen te dragen als het plan mislukt.
- 2 Tussen het bedrijventerrein en de woningen langs de Middenweg dient een bufferzone van 500 tot 1000 meter te worden aangelegd.
- 3 Door de komst van een bedrijventerrein zal mijn woongenot afnemen en de waarde van mijn woning dalen. Ik stel u hiervoor aansprakelijk en zal een verzoek om vergoeding van planschade bij indienen.

- 4 Er dient ook geen tijdelijke ontsluiting van het plangebied op de Middenweg te komen.

Gemeente

- 1 In het plan is een paragraaf economische onderbouwing opgenomen. Uit deze paragraaf blijkt dat volledige financiering van de tunnel vanuit het project niet mogelijk is. Er is overeenstemming om de tunnel ten laste te brengen van de nota bovenwijkse kosten. De investering die gedaan moet worden voor het ontwikkelen van het terrein, wordt door de verkoop van bouwrijpe grond volledig terugverdiend. Wij verwachten dat de exploitatie licht positief wordt afgesloten. Als burger van Heerhugowaard draagt u ook niet bij aan de ontwikkeling van het bedrijventerrein. Ook niet als plan met een negatief saldo moet worden afgesloten. Het negatieve saldo komt dan ten last van de reserves van het grondbedrijf. Naast wonen moeten inwoners van Heerhugowaard ook in de eigen gemeente kunnen werken, om de mobiliteit (de pendel naar het zuiden van de provincie) te beperken. Heerhugowaard wil ook een stad van kansen en niet alleen een slaapstad zijn. Dat betekent dat de gemeente in werkgelegenheid moet investeren. De gemeente loopt daarmee net als iedere andere ondernemer een zeker risico. Wij achten dat risico echter verantwoord.
- 2 Tussen de Middenweg en het bedrijventerrein De Vork ligt een bufferzone van circa 80 meter. Een bufferzone van 250 meter werd noodzakelijk geacht bij een ontwikkeling van De Vork voor glastuinbouw, omdat van een inrichting van die bufferzone geen sprake was. Het kwam er eigenlijk op neer dat de glastuinbouw op afstand werd gehouden. De meer afwisselende bouw van een bedrijventerrein ten opzichte van de lange monotone gevels van een glastuinbouwgebied en de inrichting van het overgangsgebied rechtvaardigt een kleinere bufferzone. Over noodzakelijke bufferzones van 500 tot 1000 meter is nooit gesproken.
- 3 Het staat u vrij om op grond van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening na het van kracht worden van het bestemmingsplan een verzoek om plan-schadevergoeding bij de gemeenteraad in te dienen. Wij zullen dan een plan-schadebeoordelingscommissie in stellen, die ons zal adviseren.
- 4 De Vork krijgt geen ontsluiting op de Middenweg. Aan een tijdelijke ontsluiting van het gebied via de Middenweg valt niet te ontkomen, omdat anders de noodzakelijke infrastructuur niet kan worden aangelegd.

S.J.J. de Groot

Middenweg 430

1704 BK Heerhugowaard

- 1 Er dient een bufferzone van 250 meter vanuit de as van de Middenweg te worden aangehouden.
- 2 Er mag niet met bouwrijpmaken worden begonnen voordat de tunnel is gerealiseerd.
- 3 De gemeente dient voor betere ontsluitingswegen te zorgen voordat De Vork wordt volgebouwd.
- 4 Reclamant wil op de hoogte worden gehouden van de verdere plannen.

Gemeente

- 1 Tussen de Middenweg en het bedrijventerrein De Vork ligt een bufferzone van circa 80 meter. Een bufferzone van 250 meter werd noodzakelijk geacht bij een ontwikkeling van De Vork voor glastuinbouw, omdat van een inrichting van die bufferzone geen sprake was. Het kwam er eigenlijk op neer dat de glastuinbouw op afstand werd gehouden. De meer afwisselende bouw van een bedrijventerrein ten opzichte van de lange monotone gevels van een glastuinbouwgebied en de inrichting van het overgangsgebied rechtvaardigt een kleinere bufferzone.
- 2 Het uitgangspunt van de gemeenteraad is dat de tunnel gereed moet zijn voordat de eerste bedrijven zich op De Vork vestigen. Aan een tijdelijke ontsluiting van het gebied via de Middenweg valt niet te ontkomen, omdat anders de noodzakelijke infrastructuur niet kan worden aangelegd.
- 3 De capaciteit van N242 is voldoende om verkeerstoename ten gevolge van de aanleg van het bedrijventerrein De Vork op te vangen.
- 4 De Wet op de Ruimtelijke Ordening schrijft geen persoonlijke kennisgeving voor. Indien voor een persoonlijke kennisgeving wordt gekozen, betekent dat er per bestemmingsplan van enige honderden tot enkele duizenden huishoudens van de ter visielegging van de plannen op de hoogte moeten worden gesteld. Per bestemmingsplan zijn er vier tervisieleggingen (inspraak, vaststelling, goedkeuring en onherroepelijke goedkeuring). Dit brengt aanzienlijke kosten met zich mee en betekent een flinke belasting voor de organisatie. Juridisch is het ook niet het gewenst om persoonlijke kennisgevingen te doen. In de grensgebieden is het arbitraire beslissing wie wel en wie niet een persoonlijke kennisgeving krijgt hetgeen weer kan leiden tot allerlei discussies over ontvanelijkheid. Dit nog los van mogelijke fouten die hierbij kunnen worden gemaakt (straat vergeten). Indien voor De Vork voor een persoonlijke kennisgeving wordt gekozen, geldt dat in het vervolg voor ieder bestemmingsplan dat in procedure wordt gebracht. Gelet op kosten, de belasting voor de organisatie en de juridische consequenties van fouten zijn wij niet bereid de persoonlijke kennisgeving te introduceren in de bestemmingsplanprocedure. Wij verwijzen u in deze naar onze publicaties in Staatscourant, het Stadsnieuws en het Nieuwsblad van Heerhugowaard.

Bouwbedrijf J.P. Ory B.V.**Robijnstraat 3****1812 RB Alkmaar**

- 1 Bouwbedrijf Ory wil van gedachte wisselen over de uitwerking van het bedrijventerrein De Vork.

Gemeente

- 1 Het bestemmingsplan De Vork is een globaal eindplan zonder uitwerkingsverplichting. Over de invulling van het plan zullen beide partijen het te zijner tijd eens moeten worden.



BEELDKWALITEITSPLAN BEDRIJVENTERREIN DE VORK

**Gemeente Heerhugowaard
April 2005**

INHOUD

- 1 Inleiding
 - 1.1 Aanleiding
 - 1.2 Ambitie
 - 1.3 Visie op beeldkwaliteit
- 2 Landschap, cultuurhistorie en bebouwing
 - 2.1 Historische context
 - 2.2 Landschappelijke structuur
 - 2.3 Cultuurhistorie
 - 2.4 Bebouwing
- 3 Opzet van het bedrijventerrein
 - 3.1 Ligging van het bedrijventerrein
 - 3.2 Stedenbouwkundige opzet
- 4 Uitwerking beeldkwaliteit
 - 4.1 Algemene uitgangspunten van beeldkwaliteit
 - 4.2 Beeldkwaliteit deelgebieden
 - 4.3 Kwaliteitszones
 - 4.4 Welstandscriteria

Colofon

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Voorliggend beeldkwaliteitsplan is als zelfstandig document en bijlage toegevoegd aan het ontwerp bestemmingsplan bedrijventerrein de Vork en vormt hiervan een belangrijk onderdeel van de toelichting. Hierbij gaat het met name om het onderdeel van de ruimtelijke onderbouwing waarin expliciet aandacht wordt besteed aan de relatie tussen dit nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein en de bestaande (landschappelijke en cultuurhistorische) karakteristieken van het gebied. Aan de specifieke beeldkwaliteit van de inrichting van het terrein is in hoofdlijnen aandacht besteed.

De provincie Noord-Holland stelt het beeldkwaliteitsplan verplicht in het Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland-Noord. Zij wil daarmee bereiken dat gemeenten nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen expliciet en zorgvuldig afwegen ten opzichte van de bestaande kwaliteiten van een gebied en deze daarin zo goed mogelijk inpassen. De inzet van het provinciaal beleid is 'behoud door ontwikkeling', met een sterke nadruk op regionale identiteit en ruimtelijke kwaliteit. Door het inpassen van nieuwe ontwikkelingen kunnen de cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten van een gebied behouden en versterkt worden. Een beeldkwaliteitsplan is een belangrijk ruimtelijk instrument om over die kwaliteiten verantwoording af te leggen.

1.2 Ambitie

In het beeldkwaliteitsplan worden in woord en beeld de uitgangspunten en richtlijnen vastgesteld voor de ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein De Vork, gelegen aan de noordkant van Heerhugowaard. Het is een op de situatie ter plaatse afgestemd toetsingskader dat gebaseerd is op een analyse van de in het bestemmingsplan vastgestelde ruimtelijke kaders. Het aan het bestemmingsplan toevoegen van een beeldkwaliteitsplan heeft als voordeel dat ook richtlijnen zijn te geven voor bijvoorbeeld de uitstraling van de bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte. Deze richtlijnen zijn overigens niet als starre eisen bedoeld, maar hebben in het algemeen een zekere 'bandbreedte'.

Het beeldkwaliteitsplan geeft sturing aan de gewenste beeldkwaliteit bij de verdere uitwerking en inrichting van het bedrijventerrein. Het gaat daarbij zowel om de kwaliteit van de inrichting van de groene ruimte, als om de bebouwing en inrichting van het bedrijventerrein. Het beeldkwaliteitsplan functioneert als uitgangspunt, toetsingskader en inspiratiebron voor de inpassing en inrichting van het bedrijventerrein door de gemeente, het uitgiftebeleid en het welstandstoezicht.

1.3 Visie op beeldkwaliteit

Structuur, identiteit en belevingswaarde

Het woord 'beeldkwaliteit' wordt gebruikt om de aantrekkelijkheid van de omgeving aan te duiden. Niet alleen het uiterlijk, maar ook het gevoel dat een omgeving oproept, zorgt voor een bepaalde beleving. Het spreekt voor zich dat verschillende mensen beeldkwaliteit op een verschillende manier beleven. Het beeld wordt gevormd in de loop der tijd en kan zowel positief als negatief zijn. Hierdoor lijkt beeldkwaliteit een persoons- en tijds-gebonden begrip. Het begrip beeldkwaliteit heeft echter meer te maken met 'zorgvuldig' en 'passend'. De mate waarin bebouwing, infrastructuur, water en groen passen in een bepaalde situatie bepaalt de beeldkwaliteit.

Bij de bepaling van het begrip beeldkwaliteit spelen drie aspecten een belangrijke rol: structuur, identiteit en belevingswaarde. *Structuur* kan worden gedefinieerd als een geheel van te onderscheiden delen en elementen waartussen een waarneembare samenhang bestaat. Door een heldere en samenhangende opbouw van een gebied kan men zich goed oriënteren en een ruimtelijke voorstelling maken. *Identiteit* verwijst naar de individualiteit en herkenbaarheid van een ruimtelijk object als afzonderlijke eenheid (het 'eigen gezicht'). Bij *belevingswaarde* gaat het om de betekenis en beleving die bij de waarnemer wordt opgeroepen.

Het begrip beeldkwaliteit kan in algemene termen worden aangeduid als alle aspecten die van invloed zijn op de voorstelbaarheid en beleving van de ruimtelijke omgeving en objecten in die omgeving. De beeldkwaliteit wordt bepaald door een evenwichtige verhouding tussen enerzijds een duidelijke, begrijpbare orde en samenhang (structuur) en anderzijds een indrukrijke complexiteit en verscheidenheid (identiteit).

Bouwstenen van landschap en cultuurhistorie

Nieuwe plannen worden niet gemaakt op een lege kaart. Elk landschap waarin wordt gebouwd heeft zijn ontstaansgeschiedenis. Zo ook het ontginningslandschap waarin Heerhugowaard in verschillende ontwikkelingsstadia is uitgegroeid tot een karakteristiek strak en rechthoekig patroon van lintbebouwingen met hierbinnen bebouwde en onbebouwde vlakken. Historisch gezien, hebben de ontwikkelingsstadia zich als het ware als lagen over elkaar heen gevoegd tot de huidige situatie. Herkenbare elementen van dit groeiproses zijn bijvoorbeeld de geomorfologische ondergrond en de aanwezigheid van het water, de dijk, de lintstructuren, centrumvorming rond kruispunten, opvulling achter de linten, etc. Dit zijn de bouwstenen van landschap, cultuurhistorie en bebouwing die tezamen de identiteit van Heerhugowaard vormen. Deze identiteit, het 'gezicht', van Heerhugowaard, vormt een belangrijke basis voor toekomstige ontwikkelingen.

De huidige ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorische waarden van Heerhugowaard zijn de moeite waard om voor de toekomst te behouden en te versterken. Een beeldkwaliteitsplan schept hiervoor een toetsingskader. Het gaat daarbij niet om de bebouwings-, groen- en waterstructuur afzonderlijk, maar het samenhangende geheel van ondergrond, water, groen en bebouwing.

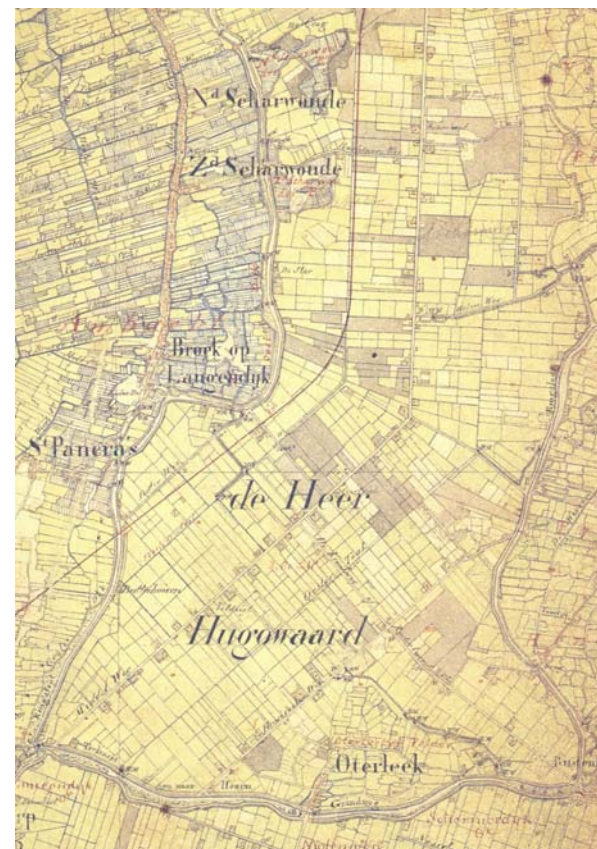
Uit een analyse van de patronen van het verleden en het heden komen locaties en structuren naar voren die zich lenen voor structurerende ingrepen, zoals de ontwikkeling van knooppunten, routes of gebieden. Door het inzicht in voor de locatie specifieke landschappelijke patronen en bebouwingspatronen zullen nieuwe ontwikkelingen passen binnen de lokale identiteit.

2 LANDSCHAP, CULTUURHISTORIE EN BEBOUWING

2.1 Historische context

Het plangebied de Vork is gelegen binnen het groter geheel van de droogmakerij de Heerhugowaard. Deze droogmakerij omvat een voormalig merengebied van circa 3500 hectare en is in de jaren 1626 tot 1631 drooggelegd. De polder is ontstaan als gevolg van 'zakelijke afspraken' tussen verschillende hooggeplaatsten uit Alkmaar en Hoorn, langs de verbindingroute die tussen deze twee kernen aanwezig was. Het nieuw gewonnen land werd op rationele wijze ingericht als agrarisch productieland. De afvoer van water, ontsluiting van de boerderijen en een optimale verkaveling voor de bedrijfsvoering vormen het uitgangspunt voor de inrichting.

Met de drooglegging in de 17^{de} eeuw heeft het gebied van Heerhugowaard geografisch in hoofdlijnen zijn definitieve vorm gekregen. Deze hoofdstructuur, de contouren van het meer in de vorm van de Omringdijk en de Ringvaart, is niet gewijzigd, maar het beeld van de polder is in de 19^e en 20^e eeuw door het realiseren van infrastructuur en verstedelijking wel sterk veranderd. Vooral door het ruimtelijke spreidingsbeleid van het rijk in de late 20^e eeuw, is de groei van Heerhugowaard in een razend tempo in gang gezet. De spoorlijn naar Obdam was hierbij een soort natuurlijke barrière, die bepaalde tot waar de bebouwingsgrens liep. In de loop van de tijd is aan de oostkant van het spoor bedrijventerrein Zandhorst gerealiseerd. Het aansluiten van het nieuwe bedrijventerrein de Vork op Zandhorst II (het noordelijk deel van bedrijventerrein Zandhorst) is een logische voortzetting van de verstedelijkingstaak en de daarmee gepaard gaande stedelijke ontwikkeling van Heerhugowaard.



2.2 Landschappelijke structuur

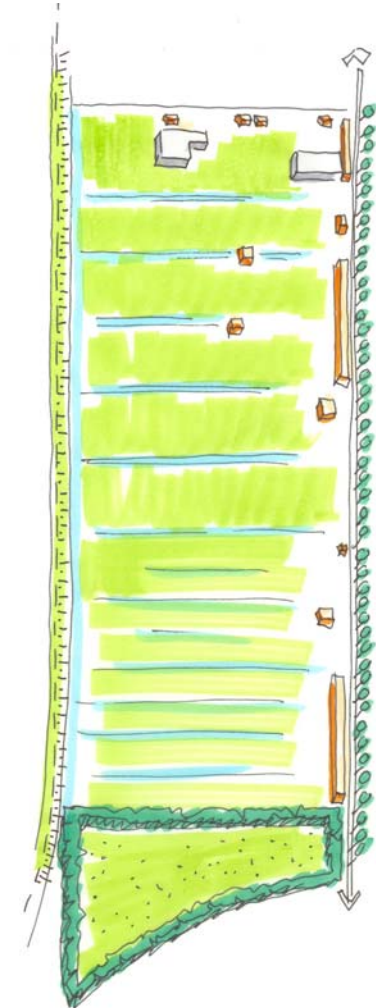
De oude, overwegend 17^e eeuwse droogmakerijen liggen als voormalige meren ingebed in het veenlandschap. De bodem bestaat uit klei en veenrestanten. Door de lage ligging ten opzichte van de omgeving is sprake van (plaatselijk brakke) kwel en zijn de droogmakerijen afhankelijk van bemaling. De droogmakerijen hebben een open en grootschalig karakter en zijn overwegend in gebruik voor de landbouw. Door de stevige grondslag en het grootschalig karakter is de draagkracht voor nieuwe functies groot. De lage ligging, de openheid en de cultuurhistorische waarde maken de droogmakerijen wel kwetsbaar.

Droogmakerijen worden omgeven door ringdijken en ringvaarten. De ruimtelijke opbouw wordt vooral bepaald door de rechtlijnige wegenstructuur met daaraan gekoppeld wegbeplanting, bebouwing en erfbeplanting. Ook Heerhugowaard is, na drooglegging in de 17^{de} eeuw, volgens een strak en rechthoekig patroon verkaveld. Hierdoor is een fraai contrast ontstaan met de vorm van de ringvaart. De dijk en druiplanden (voormalige eilanden) langs de ringvaart zorgen voor enig reliëf in het vlakke gebied.

In Heerhugowaard is er sprake van een orthogonale structuur, gerelateerd aan het oorspronkelijke verkavelingspatroon van de droogmakerij. Deze structuur uit zich vooral in het wegenpatroon en de langzaam-verkeersstructuur. De Middenweg vormt hierbij de centrale ontsluitingsas en kern van de polder. Rond deze Middenweg zijn de oudste wijken gelegen en de nieuwbouw ligt hier als een schil aan de zuid-oostzijde omheen. Verder zijn in de oostelijke flank de grote recreatiegebieden en open buitenkamers gesitueerd en wordt de westelijke flank gevormd door een opeenvolging aan bedrijventerreinen langs de N242. Het nieuwe bedrijventerrein de Vork sluit hierop aan.

De landschappelijke structuur van het plangebied laat zich op dit moment lezen als een open gebied met duidelijke visuele randen. De open ruimte bestaat uit weide en akkers afgewisseld door rechte sloten. De verkaveling kenmerkt zich als een duidelijk oost-west gerichte onregelmatige blokverkaveling.

De randen worden gevormd door de Hasselaarsweg in het noorden, het historische bebouwingslint met beplanting langs de Middenweg in het oosten, het groen ingebedde sportcomplex De Vork met daarnaast de stichting Vlotbrug in het zuiden en de verhoogde ligging van de spoorlijn Alkmaar-Den Helder in het westen.





2.3 Cultuurhistorie

De oude droogmakerijen vormen door de mens gemaakte, rationeel ingerichte landschappen met een hoge cultuurhistorische waarde. De geometrische verkavelings- en ontsluitingsstructuur en het functionele watersysteem zijn nog steeds bepalend voor het grondgebruik en de ruimtelijke ontwikkeling. Het beplantingspatroon versterkt deze structuur. De ringdijken en ringvaarten laten de oorspronkelijke meervorm zien en geven een fraai contrast met de rechte lijnen.

De hoofdstructuur van de droogmakerij Heerhugowaard is in de eeuwen na de drooglegging niet gewijzigd en redelijk gaaf gebleven. Desalniettemin is, vooral door de herverkaveling in de jaren zestig, maar ook door nieuwbouw en wegeaanleg, een aantal van die historisch gegroeide geografische structuren verloren gegaan. Zo kwamen tot de jaren zestig de druiplanden de eeuwen ongeschonden door, maar wiste de ruilverkaveling veel sporen van deze voormalige eilanden uit het polderlandschap uit.

Ten aanzien van het plangebied staan de Middenweg en de Hasselaarsweg op de cultuurhistorische waardenkaart van de regio West-Friesland aangegeven als structuren met (hoge) historisch- geografische waarde. Deze cultuurhistorische structuren zijn bepalend voor de identiteit, herkenbaarheid en de belevingswaarde van het gebied en dienen voor de toekomst behouden en versterkt te worden. De waarde van dit wegenpatroon (de Middenweg als lineaire nederzetting en de Hasselaarsweg als rechte polderweg) ligt met name in de hoge ruimtelijke en genetische samenhang tussen verkaveling, wegen, wonen langs de wegen en het rationele afwateringspatroon. Nieuwe ontwikkelingen zouden vanuit deze linten gedragen kunnen worden, zodat er een nieuwe identiteit aan het gebied wordt toegevoegd.

Voor zover bekend zijn in het plangebied geen archeologische en/of historisch-stedenbouwkundige waarden aanwezig. Wel is een aantal van de woningen langs de Middenweg aangewezen als gemeentelijk monument of beeldbepalend pand.

Hierbij gaat het om de volgende objecten:

- Het buurtschap Middenweg 409 t/m 431
Dit buurtschap is van algemeen belang uit stedenbouwkundig en cultuurhistorisch oogpunt als overgang van een stedelijk centrum naar het landelijk gebied in de Noord. Het buurtschap heeft nog veel van zijn oorspronkelijk karakter behouden en vormt zo een contrast met de aangrenzende stedelijke bebouwing van het centrum.
- De stolpboerderij aan Middenweg 411 (gemeentelijk monument)
- De kop-rompboerderij in art nouveau-stijl aan Middenweg 422
- De stolpboerderij aan Middenweg 427
- De art nouveau kop-rompboerderij aan Middenweg 433 (gemeentelijk monument)
- Woning gebouwd in de stijl van de Amsterdamse school aan Middenweg 433a (gemeentelijk monument)
- De stolpboerderij aan Middenweg 445 (midden in het plangebied gelegen)
- De tuinderswoning en koolschuur aan Middenweg 451 (gemeentelijk monument)
- Woning gebouwd in de stijl van de Delftse school aan Middenweg 469

2.4 Bebouwing

De kern van Heerhugowaard ligt in een open en ruim landschap. Deze ruimtelijkheid is ook binnen de kern voelbaar en zichtbaar door onder andere de ruime profilering van wegen en de ruime opzet van de wijken. De Middenweg is één van de belangrijke historische lijnen in de gemeente en van oudsher een belangrijke ontginningsas. Langs deze weg is relatief nog veel historische bebouwing bewaard gebleven. Kenmerkend aan deze bebouwing is de sterke wandvorming met afwisselende bebouwingstypen en doorzichten. Tussen Middenwaard en Centrumwaard heeft de Middenweg een stedelijker en formeler karakter gekregen. De bebouwing is hier dicht op elkaar gesitueerd en in het lint zijn meer voorzieningen opgenomen. Ten noorden van de spoorlijn (het noordelijk deel van de Middenweg, waaraan het plangebied is gelegen) heeft de Middenweg het landelijk karakter behouden met een afwisseling van (agrarische) bedrijven, woonbebouwing (De Noord) en open doorkijken naar het landschap.

Ook in de sterke groei van Heerhugowaard in de laatste decennia vormt de Middenweg een belangrijke ruggengraat voor de wijken. Rond de Middenweg zijn de landschappelijke kwadranten ingevuld met wijken die de typische kenmerken van verschillende bouwperiodes en bijbehorende stedenbouwkundige ordeningsprincipes laten zien van de jaren '60 tot nu. Met name aan de westkant krijgen deze kwadranten een invulling met bedrijventerreinen. Met de Vork wordt voor het eerst de sprong genomen om over het spoor te bouwen. Hierdoor is het mogelijk om, in aansluiting op de bestaande bedrijventerreinen, een nieuw bedrijventerrein te ontwikkelen. Hiermee wordt voorzien in de toenemende vraag naar vestigingslocaties voor bedrijven in de regio Alkmaar.

2.5 Aandachtspunten voor beeldkwaliteit vanuit het landschap

- De identiteit van Heerhugowaard wordt sterk bepaald door haar ontstaan in een droogmakerijenlandschap.
- De rationeel opgezette structuur en verkaveling van het gebied als leidraad voor verkaveling en ontsluitingsstructuur van het bedrijventerrein.



- Voor de identiteit van het bedrijventerrein is de vormgeving en inpassing van de duidelijke randen van het gebied belangrijk, met duidelijke zichtlijnen en een groene inrichting.
- Handhaven en, waar mogelijk, versterken van het karakter van de Middenweg met zijn historische lintbebouwing.
- Integratie van het beeldbepalende pand in het plangebied aan Middenweg 445



3 OPZET VAN HET BEDRIJVENTERREIN

3.1 Ligging van het bedrijventerrein

Het regionaal bedrijventerrein de Vork wordt ontwikkeld ten noorden van de kern Heerhugowaard en sluit aan op het bedrijventerrein Zandhorst. Het plangebied is circa 120 hectare groot (bruto) en wordt aan de noordkant begrensd door de Hasselaarsweg en aan de oostkant door de Middenweg. De zuidgrens ligt boven het sportcomplex De Vork en aan de westzijde is de spoorlijn Alkmaar-Den Helder gelegen, met aan de westkant het bedrijventerrein Zandhorst.

Het gebied wordt op dit moment hoofdzakelijk gebruikt voor agrarische doeleinden. Bedrijvigheid of voorzieningen, uitgezonderd landbouw-bedrijven, komen in het plangebied bijna niet voor. Woningen bevinden zich hoofdzakelijk aan de oostkant van het gebied langs de Middenweg en in beperkte mate langs de Hasselaarsweg. Het gebied wordt ook middels deze wegen ontsloten.

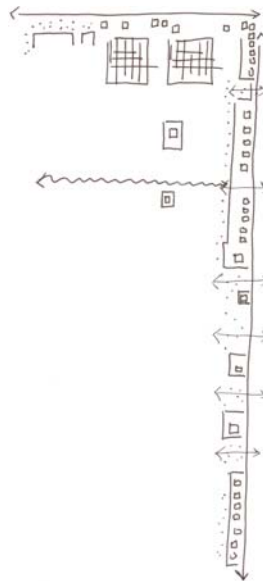


3.2 Stedenbouwkundige opzet

De stedenbouwkundige opzet van de Vork gaat uit van bestaande waarden van natuur, landschap en water. Een belangrijk uitgangspunt bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein is een zorgvuldige landschappelijke inpassing waardoor het bedrijventerrein een geïntegreerd onderdeel wordt van Heerhugowaard. Bij de inpassing en inrichting van het bedrijventerrein spelen de huidige landschappelijke verkaveling en het bestaande slotenpatroon een belangrijke rol. De toekomstige groenstructuur wordt in hoofdlijnen gevormd door de ecologische noord-zuidgerichte verbindingzones aan de oost- en westzijde van het plangebied en een verbindende zone daartussen.

Vanuit het beeldkwaliteitsplan gezien, is voor de stedenbouwkundige opzet een drietal thema's van belang, namelijk:

- De relatie Middenweg (en Hasselaarsweg) - bedrijventerrein
- De relatie Zandhorst en sportpark De Vork - bedrijventerrein
- De opzet van het binnengebied



Overgangzone

Ad a. De relatie Middenweg (en Hasselaarsweg) - bedrijventerrein

De Middenweg als cultuurhistorisch lint met karakteristieke bebouwing maakt onderdeel uit van het plangebied en is van groot belang voor de ruimtelijke invulling van het terrein. Kenmerkend voor de Middenweg is de afwisseling tussen (lint)bebouwing en openheid met zicht over het polderland. In het ontwerp voor het toekomstige bedrijventerrein zijn deze zichtlijnen doorgetrokken op het bedrijventerrein en vormgegeven met groen en water. Hierdoor wordt de openheid geaccentueerd. De strook tussen de Middenweg en het bedrijfsterrein zal dienen als overgangsgebied van (agrarische) woningbouw naar bedrijvigheid. De inrichting van deze bufferzone moet zodanig zijn dat de Middenweg als lint niet wordt verstoord door de aanleg van het bedrijventerrein. Dit betekent een extensief ingericht gebied zonder nieuwe bedrijfsactiviteiten waar de nadruk ligt op natuur, ecologie en waterberging aansluitend op de bestaande landschappelijke structuur.

De woningen en bedrijven aan de Hasselaarsweg vormen de noordrand van het bedrijventerrein. Deze bestaande bebouwing wordt meegenomen in het noordelijk deelgebied van het bedrijventerrein (Het Glas). Een goede overgang naar de Hasselaarsweg is het uitgangspunt. Er wordt gestreefd naar behoud en versterking van de lintbebouwing door kassen en bassins niet direct langs de weg te situeren of af te schermen met beplanting. Van belang is dat een groene omgeving overheerst en het glas op de achtergrond aanwezig is.

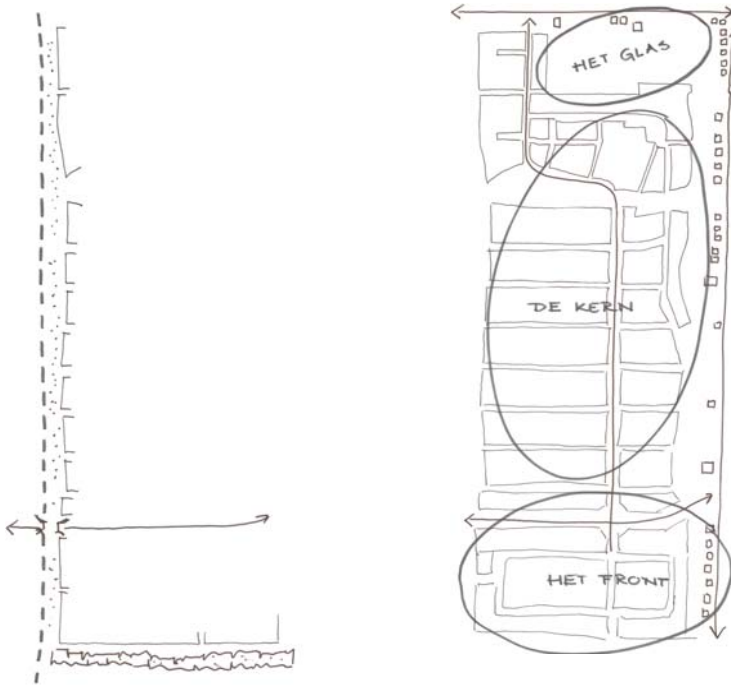
Tussen de lintbebouwingen langs de Middenweg en de Hasselaarsweg is er een overgangzone naar het bedrijventerrein.

Ad b. De relatie Zandhorst en sportpark De Vork - bedrijventerrein

De westrand van het bedrijventerrein wordt geaccentueerd door de verhoogde ligging van de spoorlijn Alkmaar – Den Helder. Tussen deze spoorbaan en het bedrijventerrein wordt een ecologische zone ingericht, waarin ook de aanwezige spoorsloot wordt opgenomen. De sfeer van de bedrijfsbebouwing aan deze kant dient gericht te zijn op een natuurlijke uitstraling met een afgestemd materiaalgebruik en terreininrichting. Ook hier bestaat de mogelijkheid om bedrijven of delen van bedrijven over meerdere bouwlagen te realiseren.

Aan de zuidkant van het bedrijventerrein ligt het in het groen ingebedde sportcomplex De Vork met daarnaast de stichting Vlotbrug, een instituut voor advies, hulp en begeleiding van jongeren.

De rand van het bedrijventerrein met het spoor en met het sportpark is scherp.



Scherpe rand

Ad c. De opzet van het binnengebied

Op het toekomstige bedrijventerrein wordt een drietal deelgebieden voorgesteld die zich ruimtelijk van elkaar onderscheiden door hun ligging, kavelgrootte, uitstraling, bebouwingsmogelijkheden en inrichting.

Het Front

Dit deelgebied ligt rondom de zuidelijke hoofdonsluiting van de Vork, een weg met een breed profiel met aan weerszijden aantrekkelijke waterpartijen. Het Front is het visitekaartje van het bedrijventerrein en onderscheidt zich door een bijzonder en uitnodigend karakter, met bebouwing onder architectuur in een aantrekkelijke en natuurlijke omgeving. Hier dient veel aandacht te worden besteed aan beeldkwaliteit. De bedrijven in Het Front presenteren zich langs de externe hoofdonsluitingsweg (etalagefunctie) en kunnen deels tot in of boven het water worden gerealiseerd door het water de kavel op te trekken. Er kan hier hoger worden gebouwd en het parkeren wordt bij voorkeur half verdiept of geheel onder de gebouwen aangelegd. De ontsluiting vindt plaats vanaf een parallel gelegen weg aan de andere kant van de bebouwing.

Voor het achterliggende gebied tussen de hoofdas en het sportpark zijn goede mogelijkheden voor de vestiging van onder andere bedrijfsverzamelgebouwen.



Drie deelgebieden

De Kern

De Kern van het plangebied vormt de hoofdmoot van het bedrijventerrein waar alle ruimte is voor de vestiging van de meer reguliere bedrijven. Dit is het deelgebied dat dicht bebouwd wordt, maar waar desondanks wordt gestreefd naar een goede beeldkwaliteit door te sturen op kavelinrichting en gebouw. Hier is veel aandacht voor relaties tussen gebouwen onderling en tussen gebouwen en omgeving. Door de terreininrichting aan de straatzijde af te stemmen op de inrichting van het openbare gebied ontstaat een krachtige eenheid. Parkeren en laden en lossen wordt bij voorkeur tussen of achter de bedrijven georganiseerd. De bebouwing zal hoofdzakelijk bestaan uit een groot bedrijfsgebouw met aan de straatzijde een entree met kantoor en de mogelijkheid bestaat om over twee of drie bouwlagen te bouwen. Speciale aandacht vragen de hoekpercelen, grenzend aan de hoofdontsluiting.

Aan de oostelijke rand kunnen kleinschalige bedrijven worden opgezet. Hierbij dient architectuur en materiaalgebruik van het gebouw in overeenstemming te zijn met het karakter van de zone zodat gebouw en zone een natuurlijke eenheid en kwaliteit uitstralen. Dit kan worden bereikt door toepassing van hout en glas in transparante bouwstijl. De kavelinrichting dient een groen karakter te hebben met een beperkt verhard oppervlak.

Het Glas

Een noordelijk deel van het bedrijventerrein is mede bestemd voor de bestaande glastuinbouwbedrijven. Dit gebied sluit aan bij de noordelijker gelegen glastuinbouwgebieden Alton I en II. Ook voor de glastuinbouw wordt gestreefd naar een ruimtelijke kwaliteit die aansluit op bestaande kenmerken en kwaliteiten. Om een goede overgang naar de Hasselaarsweg te realiseren is behoud dan wel versterking van de lintbebouwing een uitgangspunt voor ontwikkeling van de Vork. De werkfunctie zal ruimtelijk op het bedrijventerrein gericht zijn en de woonfuncties kunnen deels op de Hasselaarsweg gericht zijn.



4 UITWERKING BEELDKWALITEIT

4.1 Algemene uitgangspunten van beeldkwaliteit

Het ruimtelijk beeld van het bedrijventerrein wordt in belangrijke mate bepaald door de bebouwing die tot stand komt en de vormgeving van de relaties met de omgeving.

Landschap

- De rationele verkaveling van de polder is leidraad voor de verkaveling en ontsluitingsstructuur van het bedrijventerrein. De hoofdrichting van de bebouwing en kavelgrenzen is noord-zuid.
- Vanaf de Middenweg zijn er belangrijke zichtlijnen. Deze krijgen een open, groene invulling.
- Het beeldbepalende pand Middenweg 445 is in het plan geïntegreerd.

Hoofdindeling

- De bedrijven zijn gelegen langs twee belangrijke wegen, namelijk het verlengde van de Kamerlingh Onnesweg, en een interne noord-zuid verbinding op het bedrijventerrein.
- Het bedrijventerrein presenteert zich met name langs deze wegen, en langs de spoorlijn. Aan deze locaties worden daarom hogere kwaliteitseisen gesteld. Op het bedrijventerrein zijn verschillende deelgebieden herkenbaar. De onderlinge afstemming tussen de deelgebieden in groen, openbaar gebied, bedrijfskavels en gebouwen is gericht op het realiseren van een samenhangend eindbeeld. Het terrein als geheel krijgt zo een harmonieuze en evenwichtige uitstraling, er is wel individualiteit voor bedrijven mogelijk.
- Uitgangspunt is gebouwen die los van elkaar in het groen staan.
- Op belangrijke hoekpunten is een stedenbouwkundig/architectonisch accent mogelijk (bouwmassa, hoogte, afwijkend kleur-materiaalgebruik)
- De openbare ruimte is herkenbaar, met duidelijke fiets- en voetgangersroutes met goede verlichting.

Groen en water

- Het bedrijventerrein wordt ontwikkeld als groen terrein dat aansluit op groen- en waterstructuren in groter verband. Het bestaande slotenpatroon is inspiratiebron voor de toekomstige waterstructuur, met name de Westertocht is een belangrijke afvoersloot. De natuurwaarden (o.a. natuurvriendelijke oevers) en de belevingswaarden van het water zullen met dit plan worden verhoogd.
- De zone langs het spoor krijgt een ecologische inrichting. Open groene zones in het plan zijn belangrijk voor (uit)zicht in het plan, natuurontwikkeling en recreatief medegebruik.
- Vanuit het streven naar de realisatie van groen op eigen erf is in de schetsplanfase ook een inrichtingsplan voor de buitenruimte gewenst.

Bebouwing

- Bedrijvensegmentatie op het terrein krijgt een ruimtelijke invulling. Voor de deelgebieden zullen bedrijven worden aangetrokken die passend zijn voor de plek. Niet ieder bedrijf kan zich op iedere kavel vestigen: in de inrichting van het terrein streven naar herkenbare vestigingsplaatsen voor de verschillende bedrijven.
- Bebouwing en omliggend erf dienen, gezien vanaf de weg waarop ze zijn georiënteerd, zoveel mogelijk een representatief karakter te hebben. Opslag aan deze zijde dient vermeden te worden.
- Voor het ontwerp van de gebouwen wordt verwacht dat een kundig architect wordt ingeschakeld.

Detallering

- Reclame-uitingen sluiten aan op het gemeentelijke reclamebeleid.
- Samenhang in kleur-en materiaalgebruik is gewenst. De voorkeur gaat uit naar zachte kleuren en aardtinten.
- In de openbare ruimte zal kunst worden ingepast, de herkenbaarheid hiervan geeft een meerwaarde aan het terrein. Naar de juiste locatie zal nog worden gezocht.

4.2 Beeldkwaliteit deelgebieden

Het front

Het gebied heeft geen directe relatie met het oorspronkelijke landschap maar vormt door de situering aan de hoofdontsluiting wel een stedenbouwkundige eenheid met het bedrijventerrein Zandhorst Oost.

Structuur

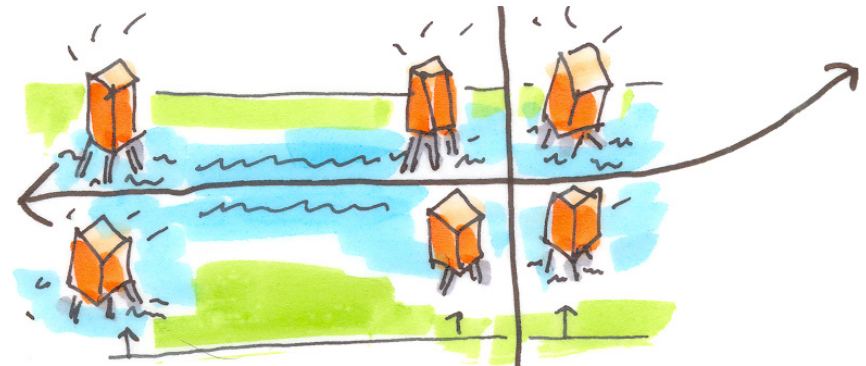
- Representatieve bebouwing langs hoofdontsluiting van het gebied.
- In zone grenzend aan sportterrein bijzondere aandacht voor intensief ruimtegebruik en duurzaamheid: stapeling van functies is gewenst.

Bebouwing

- Hoogte maximaal 18 meter, accenten van maximaal 21 meter op hoekpercelen aan de interne ontsluitingsstraat met de Kamerlingh Onnesweg.
- Relatie met groen-en waterstructuren tot uitdrukking laten komen in zowel een uitdagende architectuur als terreininrichting van de kavel.
- Langs hoofdontsluiting bebouwing deels in of boven het water mogelijk.
- Uitdagende architectuur, open constructies met transparante materialen aan de representatieve zijde.
- Herkenbare entreegevel met verticale transparante accenten.
- Hoogwaardige materialen met een natuurlijke uitstraling in aarde-, hout en grijsinten. Open constructies met glas, natuursteen en hout.

Ontsluiting

- Representatieve zijde van de kavels gericht op de hoofdontsluitingsstructuur, entreezijde waar de kavelontsluiting is gesitueerd.



De kern

Structuur

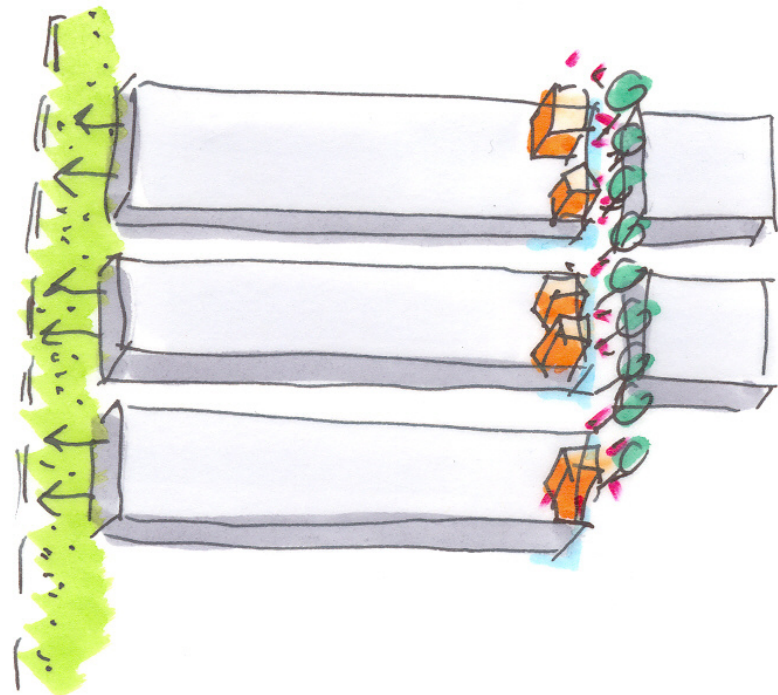
- Representatieve bebouwing langs hoofdontsluiting gebied en spoorlijn.
- Herkenbare overgangszones aan de randen van het bedrijventerrein.

Bebouwing

- Hoogte maximaal 18 meter.
- Uitstraling en representativiteit van bebouwing en terreininrichting is vooral gerelateerd aan de infrastructuur, met uitzondering van de bebouwing langs de randen en langs de hoofdontsluiting.
- De bebouwing langs de hoofdontsluiting of de spoorlijn heeft een representatieve voorgevel. Langs hoofdontsluiting bebouwing deels in of boven het water mogelijk.
- Centraal in het deelgebied, langs de hoofdontsluiting, aansluiten bij het karakter van het “front”:
 - Uitdagende architectuur, open constructies met transparante materialen aan de representatieve zijde.
 - Herkenbare entreegevel met verticale transparante accenten.
 - Hoogwaardige materialen met een natuurlijke uitstraling in aarde-, hout en grijs tinten. Open constructies met glas, natuursteen en hout
- Langs de randen van het bedrijventerrein is een “natuurlijke” overgang gewenst. Dit komt zowel tot uitdrukking in de architectuur als de toegepaste materialen: gevels uitvoeren in materiaal met een natuurlijke uitstraling als baksteen en hout met accenten in glas. Het kleurgebruik in natuurlijke tinten als rood, bruin en aardetinten.
- Architectonische accenten ter plekke van entree- en kantoorfuncties.
- In het overige kerngebied representatieve gevels uitvoeren in materiaal met een natuurlijke kleur. Baksteen, betonsteen, hout en gevelbekledingen met accenten in glas. Het kleurgebruik in natuurlijke tinten als rood, bruin, oker en aardetinten.

Ontsluiting

- Bedrijven overwegend gesitueerd aan de oost-west gerichte wegen. Aandacht voor representatieve inrichting buitenterrein aan deze zijde, alleen bezoekers parkeren.
- Gestapeld grondgebruik gewenst.



Zone Middenweg

Structuur

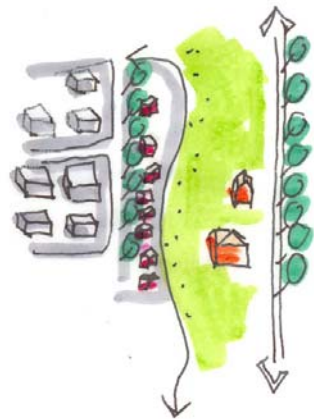
- Overgangsgebied naar kleinschalige karakter bebouwing langs Middenweg.
- Zichtlijnen en groen, open karakter belangrijk.

Bebouwing

- Beperkte hoogte, maximaal 12 meter.
- Relatief veel groen, solitaire vestiging van kleinschalige bedrijfseenheden in de rand van het bedrijventerrein met de groenzone langs de Middenweg mogelijk.
- Langs de randen van het bedrijventerrein is een “natuurlijke” overgang gewenst. Dit komt zowel tot uitdrukking in de architectuur als de toegepaste materialen: gevels uitvoeren in materiaal met een natuurlijke uitstraling als baksteen en hout met accenten in glas. Het kleurgebruik in natuurlijke tinten als rood, bruin en aardetinten.

Ontsluiting

- Ontsluiting vanaf het bedrijventerrein, vanaf Middenweg duidelijk zichtbaar, dus representatief karakter vanaf Middenweg van belang.



Het Glas

Structuur

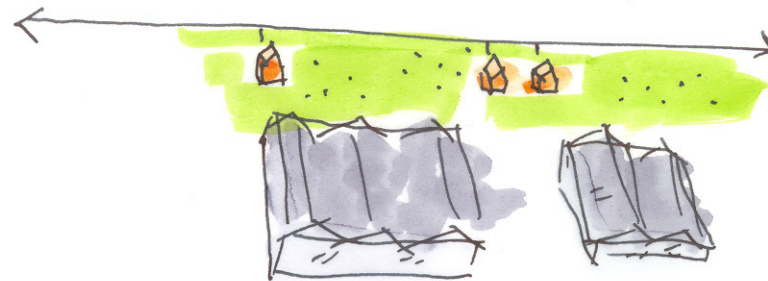
- Integratie bestaande tuinbouwbedrijven langs de Hasselaarsweg: stedelijk getint agrarisch gebied.

Bebouwing

- Behoud en versterking lintbebouwing langs Hasselaarsweg.

Ontsluiting

- Oriëntatie bedrijfsbebouwing op het bedrijventerrein gewenst, de woningen zijn gesitueerd aan de Hasselaarsweg.



4.3 Kwaliteitszones

In dit beeldkwaliteitsplan wordt een beschrijving gegeven van de gewenste ruimtelijke kwaliteit op het toekomstige bedrijventerrein De Vork. Op het terrein zijn kwaliteitszones aangewezen. In dit hoofdstuk zullen de eisen die aan de bebouwing in de verschillende zones worden gesteld kort worden beschreven. Tezamen met de kwaliteitskaart zal dit als toetsingsmiddel worden gebruikt bij de beoordeling van bouwplannen.

In de beschrijving en op de kwaliteitskaart worden aspecten aangegeven betreffende:

1. architectuur
2. de entree van het gebouw
3. de bouwhoogte
4. de terreininrichting en het parkeren
5. materiaalgebruik
6. reclame

Voor het onder punt 6 genoemde aspect reclame wordt verwezen naar de reclamenota van de gemeente Heerhugowaard.

Zonering

Uitgangspunt is een gebiedsgerichte benadering waarbij het gehele terrein wordt onderverdeeld in een drietal zones. De zonering ondersteunt de ruimtelijke en functionele structuur van het terrein.

De zes toetsingscriteria zijn van toepassing voor alle zones op het bedrijventerrein, wel zijn er per zone accentverschillen.

KWALITEITSKAART DE VORK



- ZONE I
- ZONE II
- ZONE III

BIJZONDERE AANDACHT VOOR INTENSIEF RUIMTEGEBRUIK EN DUURZAAMHEID

BOUWHOOOGTE

Zone 1 is de zone waar de meeste architectonische kwaliteit en uitstraling wordt verlangd. Het betreft vooral de zichtlocaties die gelegen zijn aan de hoofdstructuren met een extern karakter. In zone 1 wordt getoetst op de kwaliteitsaspecten 1 t/m 6.

Architectuur

Binnen zone 1 gaat het om kavels met een sterk representatief karakter gelegen aan de hoofdwegenstructuur van het bedrijventerrein. De kavels hebben een representatieve zijde gericht op de hoofdontsluitingsstructuur en een entreezijde waar de kavelontsluiting is gesitueerd.

De architectuur van de individuele gebouwen in deze zone dient uitdagend te zijn waarbij de onderlinge samenhang tussen gebouwen tot uitdrukking komt in de materiaal- en kleurtoepassingen. Aandacht wordt gevraagd voor representatieve gevels met een evenwichtige opbouw en vlakverdeling, gericht op de hoofdwegenstructuur. Dit kan worden versterkt door het toepassen van open constructies met transparante materialen. De zijgevels dienen meer terughoudend te zijn.

Entree van het gebouw

De entreegevel moet herkenbaar zijn met verticale transparante accenten.

Bouwhoogte

In zone 1 wordt een bouwhoogte van maximaal 21.00 meter toegestaan (accenten), de grootste bouwhoogte op het bedrijventerrein.

Terreininrichting en parkeren

Belangrijk in deze zone is de relatie met de groen- en waterstructuren. Deze relatie dient tot uitdrukking te komen in zowel een uitdagende architectuur als terreininrichting van de kavel. Uitgaande van een natuurlijke sfeer die aansluit bij de groen en waterstructuren die hier vanuit het totaalontwerp aanwezig zijn. Door water de kavel "op te trekken" ontstaan mogelijkheden om deels boven of in het water te bouwen.

Functies als parkeren, laden en lossen uit het zicht vanaf de hoofdstructuur inpassen tussen of aan de entreezijde van de gebouwen. In het kader van intensief ruimtegebruik is stapeling van functies gewenst. Het parkeren bij voorkeur deels onder de bebouwing realiseren, op maaiveldniveau of half verdiept of onder het gebouw.

Materiaalgebruik

Hoogwaardige materialen met een natuurlijke uitstraling in aarde-, hout- en grijs tinten. Open constructies met glas, natuursteen en hout.

Reclame

Reclame-uitingen op of aan het gebouw dienen terughoudend te zijn en als een geïntegreerd onderdeel van het gebouw te worden vormgegeven. Daarbij wordt gestreefd naar een éénduidige reclamevoering.



Zone 2 betreft kavels die binnen de interne structuur van het terrein van belang zijn of aan de rand van het terrein bijdragen aan een zorgvuldige overgang naar omliggende gebieden. Bij toetsing van deze kavels zal het accent liggen op de kwaliteitsaspecten 1, 2, 4 en 5.

De verschillende kavels in zone 2 zijn gelegen aan de interne hoofdstructuur, aan de hoofdgroenstructuur of aan de spoorzone, de westelijke rand van het terrein. Voor de kavels aan de spoorzijde is de inzet om een representatief bebouwingsfront te realiseren ten opzichte van het spoor.

In verband met de gewenste beeldkwaliteit voor zone 2 is het van belang te streven naar een eenduidig en herkenbaar karakter. Dat dient tot uitdrukking te komen in zowel de kleur- en materiaaltoepassingen van de bebouwing alsmede de terreininrichting.

Architectuur

Daar waar zone 2 de rand van het bedrijventerrein vormt is het realiseren van een “natuurlijke” overgang gewenst. Om dit op een zorgvuldige manier te realiseren dienen gebouwen in deze zone een zekere natuurlijke uitstraling te hebben die tot uitdrukking komt in zowel de architectuur als de toegepaste materialen.

Representativiteit komt in deze zone vooral tot uitdrukking in een architectonische verbijzondering van de straatgerichte gevels. De zijgevels kunnen terughoudend zijn.

Entree van het gebouw

Ter plekke van entree- en kantoorfuncties is representativiteit gewenst door architectonische accenten.

Bouwhoogte

In het kader van intensief ruimtegebruik is stapeling van functies in zone 2 gewenst. In zone 2 wordt een bouwhoogte van maximaal 18 meter toegestaan.

Terreininrichting en parkeren

De representativiteit van het voorterrein in relatie tot de bebouwing speelt hierin een belangrijke rol zowel op het niveau van de kavel als in relatie tot het totale profiel.

Dat geldt in het bijzonder voor de hoekkavels die met één representatieve zijde gelegen zijn aan de hoofdontsluiting van het bedrijventerrein. De entreezijde van deze kavels is gelegen aan de erftoegangsweg. Daar waar representativiteit gewenst is, in de ruimte gelegen tussen gebouw en de hoofdontsluiting, is geen ruimte voor parkeren, buitenopslag en laden en lossen vóór de gevellijn.

Materiaalgebruik

Gevels uitvoeren in materiaal met een natuurlijke uitstraling als baksteen en hout met accenten in glas. Het kleurgebruik in natuurlijke tinten als rood, bruin en aardetinten .

Reclame

Reclame-uitingen terughoudend en als een geïntegreerd onderdeel van het gebouw vormgeven. Het is wenselijk daarbij te streven naar een éénduidige reclamevoering.



Zone 3 tenslotte betreft alle overige kavels. Deze vormen de kern van het bedrijventerrein. Aandacht voor kwaliteit en ruimtelijke beleving zijn hier van groot belang. Bij toetsing van de kavels in zone 3 zal het accent liggen op de kwaliteitsaspecten 1 t/m 4.

De kavels in zone 3 zijn gelegen aan de interne wegenstructuur van het bedrijventerrein. Uitstraling en representativiteit van bebouwing en terreininrichting is binnen zone 3 vooral gerelateerd aan de infrastructuur. Binnen deze zone is het zaak te streven naar krachtige wegprofielen. Daarbij is het streven gericht op het realiseren van eenheid door een eenduidige inrichting van het openbare wegenprofiel in relatie tot de inrichting van de voorterreinen van de private kavels. Deze gevel tot gevelbenadering draagt bij aan het versterken van de samenhang en de herkenbaarheid van de zonering van het terrein.

Architectuur

De straatgerichte representatieve gevels verbijzonderen met architectonische accenten met een open en transparant karakter, geen gesloten gevels. De zijgevels kunnen terughoudend zijn.

Entree van het gebouw

Ter plekke van entree- en kantoorfuncties is representativiteit gewenst. Dit dient tot uitdrukking te komen door het toepassen van architectonische accenten.

Bouwhoogte

In het kader van intensief ruimtegebruik is het stapelen van functies gewenst. De maximale bouwhoogte in zone 3 is 18 meter.

Terreininrichting en parkeren

De ruimte tussen gebouw en openbaar gebied is vooral een representatieve ruimte die tezamen met een goed vormgegeven entreepartij het visitekaartje van een bedrijf vormt. Daarin passen geen functies als buitenopslag en laden en lossen. Het parkeren vóór de voorgevel van de bebouwing dient beperkt te blijven tot parkeren voor bezoekers.

Materiaalgebruik

Representatieve gevels uitvoeren in materiaal met een natuurlijke kleur. Baksteen, betonsteen, hout en gevelbekledingen met accenten in glas. Het kleurgebruik in natuurlijke tinten als rood, bruin, oker en aardetinten.

Reclame

Reclame-uitingen dienen, eenduidig, terughoudend en afgewogen te zijn in relatie tot de bebouwing.



4.4 Welstandscriteria

Inzet voor het welstandsbeleid is de ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein kwalitatief te sturen. Aandachtspunten hierbij zijn tevens de aansluiting op Zandhorst 3 en de uitstraling naar het spoor: de landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein, de maat van de openbare ruimte, het parkeren op eigen erf, de wijze waarop de opslag op het terrein plaatsvindt en de kwaliteit van de hekwerken.

Welstandsniveau

Het bedrijventerrein de Vork is bijzonder welstandsgebied omdat het welstandstoezicht met name gericht is op de ontwikkeling van een aantrekkelijk bedrijventerrein. De nadruk in het welstandsbeleid ligt op het bewaken van de samenhang op het terrein en de bebouwing, en de uitstraling van de bebouwing. Belangrijk zijn de oriëntatie, hoogte en kleurgebruik van het gebouw. Voor het gebied zijn kwaliteitszones benoemd.

Welstandscriteria

In dit beeldkwaliteitsplan zijn criteria opgenomen voor de verschillende kwaliteitszones, de herkenbare deelgebieden en algemene (landschappelijke en stedenbouwkundige) criteria. De welstandsc commissie beoordeeld op alle drie de aspecten.

Kwaliteitszones

Op het terrein zijn kwaliteitszones aangewezen, zoals weergegeven op de kwaliteitskaart. De kwaliteitszonering heeft betrekking op: (1) architectuur, (2) de entree van het gebouw, (3) de bouwhoogte, (4) de terreininrichting en het parkeren, (5) materiaalgebruik en (6) reclame. De kwaliteit in zone 1 is met name gericht op de ontwikkeling van het gebied als visitekaartje van het bedrijventerrein. De kwaliteit in zone 2 is met name gericht op de herkenbaarheid in de interne structuur van het bedrijventerrein en landschappelijke overgangen. De kwaliteit in zone 3 is met name gericht op de ontwikkeling van onderlinge samenhang en een prettige werkomgeving. De beoordelingscriteria voor zone 1, 2 en 3 zijn genoemd in hoofdstuk 4.3.

Deelgebieden beeldkwaliteit

Per deelgebied is een beeld geschetst ten aanzien van de samenhang en architectuur van de bebouwing. Toetsing aan de geschetste uitgangspunten is wenselijk om het voor ogen staande beeld per deelgebied te kunnen realiseren. De beoordelingscriteria voor het front, de kern, het glas en de zone Middenweg zijn genoemd in hoofdstuk 4.2.

Algemene criteria

Algemene kwaliteitscriteria over de samenhang tussen de deelgebieden, de inrichting van het bedrijventerrein en een verantwoorde landschappelijke inpassing zijn genoemd in hoofdstuk 4.1.

COLOFON

Dit project in opdracht van de gemeente Heerhugowaard is uitgevoerd door HZA Stedebouw & Landschap te Hoorn.

*HZA Stedebouw & Landschap
Postbus 2033
1620 EA HOORN
telefoon: 0229-216757
e-mail: info@hzabv.nl
web: www.hzabv.nl*

Copyrights

Opdrachtgevers en samenstellers

*Illustraties:
Hza Stedebouw & Landschap
Gemeente Heerhugowaard, kwaliteitsdocument
Amer Adviseurs, Bestemmingsplan De Vork*

April 2005