

Bestemmingsplan 1^e Partiële Herziening
Bestemmingsplan De Vork
Gemeente Heerhugowaard

Door de gemeenteraad vastgesteld d.d.

Onherroepelijk vastgesteld d.d.

Inhoudsopgave

Voorschriften

Inleidende bepalingen

Artikel 1 Begripsbepalingen blz. 4

Artikel 2 Bedrijven categorie 1 en 2 blz. 4

Bestemmingsbepalingen

Artikel 3 Locatiebeleid blz. 5

Artikel 4 Gebruiksverbod blz. 5

Slotbepaling

Artikel 6 Slotbepaling blz.5

Toelichting

Aanleiding blz. 7

Het perceel Hasselaarsweg 1a blz. 7

De voorschriften blz. 12

Overleg blz. 12

Inspraak blz. 13

Toelichting

Aanleiding

Bij de goedkeuring van het bestemmingsplan De Vork hebben GS goedkeuring onthouden aan een deel van het perceel van het transportbedrijf Bleeker aan de Hasselaarsweg 1a en aan de zinsnede “maximaal 30% van het brutovloeroppervlak per bedrijfsvesting mag ten behoeve van de functie kantoor worden gebruikt in artikel 4 lid 1 onder r.

In beroep heeft de Raad van State het goedkeuringsbesluit van GS voor het overige deel van het perceel van Bleeker vernietigd en goedkeuring aan dit plandeel onthouden. Voor die delen van het bestemmingsplan waaraan goedkeuring is onthouden dient een nieuw bestemmingsplan te worden opgesteld.

Het perceel Hasselaarsweg 1a

De casus

Het bestemmingsplan De Vork bestemt het perceel Hasselaarsweg 1a voor bedrijven B2(t) met als nadere aanduiding transportbedrijf. De firma Bleeker heeft bedenkingen ingediend tegen de bestemming Bedrijven B2(t), omdat een transportbedrijf een categorie 3 bedrijf is. Bij de toekenning van de bestemming bedrijven B2(t) heeft de gemeente geoordeeld dat, gelet op de woonomgeving, in het gebied maximaal bedrijven in de categorie 2 gevestigd kunnen worden. Als aan extra voorwaarden wordt voldaan kan met vrijstelling milieucategorie 3 worden toegestaan. Het bedrijf is al sinds 1985 op het onderhavige perceel gevestigd. De gemeente is er vanuit gegaan, nu het bedrijf er al zo lang is gevestigd en gelet op de meldingsplicht op grond van de Wet milieubeheer, dat de vrijstelling op grond van het bestemmingsplan geacht kan worden te zijn verleend. Die redenering wordt niet geaccepteerd. De provincie is van mening dat als de gemeente vindt dat het tot nu toe gedoogde bedrijf ter plaatse kan worden gehandhaafd, voor het bedrijf een specifieke bestemming moet worden opgenomen, waarbij recht wordt gedaan aan het bedrijf en welke bestemming tevens verantwoord is voor de woonbebouwing in onmiddellijke omgeving.

Op het overige deel van het perceel Hasselaarsweg 1a ligt volgens het bestemmingsplan De Vork de bestemming “Groen en Water”. De Raad van State heeft het goedkeuringsbesluit van GS voor dit deel van het perceel vernietigd en goedkeuring onthouden, omdat de gemeente de mogelijkheid van een tweede in / uitrit van het perceel op de Hasselaarsweg onvoldoende gemotiveerd had weerlegd en niet gebleken is dat het voornemen bestaat om wat betreft het resterende deel van de gronden over te gaan tot onteigening. Hierdoor is onvoldoende aannemelijk gemaakt dat verwezenlijking van de bestemming binnen de planperiode aannemelijk is en dat is in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

De opdracht

Bij een onthouding van goedkeuring dient het oorspronkelijke orgaan opnieuw in de zaak te voorzien met in achtneming van de aanwijzingen die het goedkeurend orgaan bij de onthouding van goedkeuring heeft gegeven. De opdracht van GS luidt als volgt: voor het bedrijf een specifieke bestemming opnemen, waarbij recht wordt gedaan aan het bedrijf en welke bestemming tevens verantwoord is voor de woonbebouwing in de onmiddellijke omgeving.

De uitspraak van de Raad van State treedt in de plaats van het goedkeuringsbesluit van GS nu de Raad van State tevens goedkeuring aan het onderhavige bestemmingsplandeel heeft onthouden. GS hoeft dus niet opnieuw te besluiten en de gemeente kan ook voor dit deel een nieuw bestemmingsplan opstellen. Voor het deel waaraan de Raad van State goedkeuring heeft onthouden luidt de opdracht: Nagaan of een tweede in / uitrit op de Hasselaarsweg mogelijk is en aangeven of de bestemming “Groen en water” binnen de planperiode kan worden gerealiseerd.

De voorgeschiedenis

Uit het dossier komt naar voren dat in 1988 is geconstateerd dat de schuur op het perceel Hasselaarsweg 1a, in strijd met het toenmalig bestemmingsplan Landelijk Gebied 1972, werd gebruikt ten behoeve van een transportbedrijf en een woning. Omdat het transportbedrijf al drie jaar op het onderhavige perceel was gevestigd, is destijds besloten om het transportbedrijf te gedogen en de woning te ontruimen. Een week voordat het verzoek om voorlopige voorziening tegen de ontruiming van de woning bij de Raad van State zou dienen, is de schuur tijdens een storm ingestort en was aan de aanschrijving voldaan. De schuur is op grond van het calamiteitenartikel herbouwd. Bij de herziening van het bestemmingsplan Landelijk Gebied 1972 is het transportbedrijf ter plaatse gelegaliseerd.

Het bestemmingsplan Buitengebied

In het bestemmingsplan Buitengebied is het transportbedrijf op het perceel Hasselaarsweg 1a gelegaliseerd voor zover de gronden toen voor bedrijfsdoeleinden werden gebruikt. Het bestemmingsplan Buitengebied bestemt de onderhavige gronden voor "Bedrijven categorie 1 en 2". Ook hier kan als aan extra voorwaarden wordt voldaan met vrijstelling milieucategorie 3 worden toegestaan en is aangenomen dat de vrijstelling op grond van het bestemmingsplan geacht kan worden te zijn verleend. Het bestemmingsplan Buitengebied is vastgesteld op 23 januari 2001 en goedgekeurd op 21 augustus 2001. Inmiddels heeft het bedrijf ook de naastgelegen gronden in gebruik als parkeerterrein en manoeuvreerruimte. Nu het perceel Hasselaarsweg 1a buiten goedkeuring is gehouden, geldt ter plaatse nog het bestemmingsplan Buitengebied, dat de onderhavige gronden bestemt voor agrarisch gebruik. Het gebruik van de onderhavige gronden voor parkeerterrein en manoeuvreerruimte is derhalve in strijd met het bestemmingsplan.

De milieuvergunning

In 1995 is er vergunning verleend voor een transportbedrijf met een opslagloods voor goederen van derden en de stalling van brandweermaterieel. Het transportbedrijf bestond uit 5 vrachtauto's en 2 bestelwagens. In 1998 is de vergunning uitgebreid met voorschriften voor een wasplaats en zijn de voorschriften met betrekking tot bodem en afvalwater aangepast. Het bedrijf beschikt nu over 10 vrachtauto's en 10 bestelbusjes. Sinds juni 2000 valt het bedrijf onder het besluit "Opslag- en transportbedrijven milieubeheer" (thans het Activiteitenbesluit) en is de vergunningsplicht komen te vervallen. Vanaf die datum dienen uitbreidingen te worden gemeld. De Afdeling Milieu toetst dan of aan de voorwaarden van voornoemd besluit wordt voldaan. Vast staat dat de uitbreiding van de parkeerplaats en de aanleg van de manoeuvreerruimte niet zijn gemeld. Ook de uitbreiding van het aantal voertuigen is nimmer gemeld. Als dit wel was gebeurd, zou de uitbreiding getoetst zijn aan de geluidsvoorschriften. Bij de bedrijfscontrole in juni 2004 zijn deze uitbreidingen kennelijk niet in de controle meegenomen. Bij de afweging om het bedrijf in het kader van het bestemmingsplan De Vork te legaliseren is er, gelet op de stringente controle door de Afdeling Milieu, vanuit gegaan dat de illegale uitbreiding wel voldeed aan de milieuwetgeving. Naar nu blijkt is er noch vanuit Ruimtelijke Ordening, noch vanuit Milieu een afweging gemaakt of het bedrijf wel past in een omgeving waar naast bedrijven ook enkele woningen staan.

Voor de 1e Partiële herziening van het bestemmingsplan De Vork zal, rekening houdend met de aanwijzingen die GS en de Raad van State bij de onthouding voor goedkeuring hebben gegeven, een geheel nieuwe afweging moeten worden gemaakt omtrent de maximale omvang van het transportbedrijf die ter plaatse kan worden toegestaan. Het bedrijf is daarom gevraagd de uitbreidingen alsnog te melden. Voor de beantwoording van de vraag of een transportbedrijf ter plaatse kan worden toegestaan en in welke omvang is de akoestische situatie bepalend. Het bedrijf is daarom in het kader van de melding gevraagd een akoestisch onderzoek te laten verrichten.

Het akoestisch onderzoek

Het bedrijf heeft een akoestisch onderzoek laten verrichten, waarbij de volgende vier varianten zijn onderzocht:

- | | |
|-------------|--|
| Variant I | de bestaande situatie (een loods vergund) met daarnaast een parkeerterrein en manoeuvreerruimte (illegaal aangelegd) tot ter hoogte van het pand Hasselaarsweg 8 en één in / uitrit op de Hasselaarsweg (voor de loods); |
| Variant II | de bestaande situatie met het parkeerterrein en de manoeuvreerruimte uitgebreid tot aan het pand Hasselaarsweg 8a en een tweede in / uitrit op de Hasselaarsweg (reeds illegaal aangelegd) ter hoogte van het pand Hasselaarsweg 8a; |
| Variant III | de bestaande situatie met het parkeerterrein en de manoeuvreerruimte uitgebreid tot aan het pand Hasselaarsweg 4 en een tweede in / uitrit ter hoogte van het pand Hasselaarsweg 4; |
| Variant IV | de bestaande situatie met uitbreiding van de loods tot aan het pand Hasselaarsweg 8a, parkeer- en manoeuvreerruimte tot aan het pand Hasselaarsweg 4 en twee in / uitritten op de Hasselaarsweg, waarvan één voor de loods en de andere ter hoogte van het pand Hasselaarsweg 4. |

De varianten III en IV zijn nieuw en in beeld gekomen na de uitspraak van de Raad van State. De ondernemer grijpt de onthouding van goedkeuring door de Raad van State aan om nu het hele perceel voor zijn bedrijfsactiviteiten te claimen. Dit overstijgt de opdracht die GS respectievelijk De Raad van State bij de onthouding van goedkeuring heeft gegeven. GS heeft een deel van het bestemmingsplan buiten goedkeuring gehouden om de bestaande rechten van het bedrijf te waarborgen en de Raad van State omdat onvoldoende aannemelijk is gemaakt dat de bestemming "Groen en Water" binnen de planperiode verwezenlijkt zal worden.

Beoordeling varianten III en IV

Het bestemmingsplan De Vork is een plan met een globaal karakter maar waarin de hoofdstructuur van het gebied duidelijk is vastgelegd. Zo zijn ondermeer de bedrijvigheid, de hoofdverkeersstructuur, de randen van het bedrijventerrein en de ligging van de belangrijkste groen- en waterstructuren op de kaart vastgelegd. Ten tijde van de totstandkoming van het bestemmingsplan is met betrekking tot het transportbedrijf van de fa Bleeker gekozen voor legalisering van de bestaande situatie met een beperkte uitbreiding (variant II).

Bij de totstandkoming van het bestemmingsplan De Vork is het landschappelijk karakter van het gebied gebruikt voor het te ontwikkelen bedrijventerrein. Daarbij is een helder onderscheid gemaakt tussen het bedrijventerrein en de randen daarvan, met name aan de zijde van de Middenweg en de Hasselaarsweg. Aangezien deze randen onderdeel uitmaken van de bestaande structuur is ervoor gekozen deze ruimtelijk en functioneel te handhaven. Om hier extra vorm en inhoud aan te geven zijn tussen het bedrijventerrein en de linten van de Hasselaarsweg / de Middenweg bufferzones geprojecteerd waar zich een concentratie bevindt van groen en water. Dit om tegelijkertijd invulling te geven aan de groenstructuur van het bedrijventerrein. Aan de zijde van het spoor is eveneens een groenzone geprojecteerd met als doel het bedrijventerrein in de richting van het spoor te presenteren. Te samen met een groene dwarsverbinding over het bedrijventerrein, beschikt het bedrijventerrein De Vork over een robuuste groene hoofdstructuur.

In de strook langs de Hasselaarsweg, die deel uitmaakt van het bestemmingsplan De Vork, liggen twee bedrijven; n.l. het transportbedrijf van de firma Bleeker en het glastuinbouwbedrijf van de firma Rood met bijhorende bedrijfswoningen. Buiten deze bedrijven bevindt zich in deze strook geen bebouwing. De wens om juist in deze zone het transportbedrijf parallel aan de weg maximaal uit te breiden volgens optie drie of vier past niet

in het uitgangspunt de bestaande structuur ruimtelijk en functioneel te handhaven. Daarmee wordt de robuuste groene hoofdstructuur teveel geweld aangedaan. Daar komt bij dat ten opzichte van functies in de directe omgeving en de verkeerssituatie onacceptabele situaties ontstaan. Vanwege het wegnemen van licht op het naast gelegen perceel, waar glastuinbouw is toegestaan, is de bouw van een opslagloods ongewenst. Ook de bestemming waaraan door GS goedkeuring is onthouden, kent geen uitbreiding van de bouw mogelijkheden. Onbebouwde ruimte is een kwaliteit die onderdeel uitmaakt van het karakter van de Hasselaarsweg en is als zodanig ook bestemd.

De uitspraak van de Raad van State is geen aanleiding om van de aanleg van de bufferzone af te zien, nu deze heeft aangegeven de verwezenlijking van de bestemming onvoldoende aannemelijk te achten, omdat de gemeente slechts verklaard heeft de gronden te willen kopen. De Raad van State heeft daaruit geconcludeerd dat de gemeente niet bereid zou zijn om in het uiterste geval tot onteigening over te gaan. Door alsnog te verklaren om in het uiterste geval tot onteigening over te gaan, is daarmee de verwezenlijking van de bestemming voldoende aannemelijk gemaakt en kan de bestemming "Groen en Water" op deze gronden gehandhaafd blijven.

Beoordeling Variant I

Variant I is de bestaande situatie en betreft een loods (vergund) met daarnaast een parkeerterrein en manoeuvreerruimte (illegaal aangelegd) tot ter hoogte van het pand Hasselaarsweg 8 en één in / uitrit op de Hasselaarsweg (voor de loods). Het bedrijf heeft een omvang van 10 vrachtauto's en 10 bestelbussen. Dit is de situatie die min of meer gedoogd is, maar waarvoor nooit een ruimtelijke- of milieutechnische beoordeling is gemaakt.

Voor de milieutechnische beoordeling is de geluidssituatie bepalend. De geluidsbelasting bestaat uit de directe hinder, de geluidsbijdrage van de inrichting, waarvoor de waarden Lar.It (het langetijds gemiddelde beoordelingsniveau) en Lamax (piekniveau) gelden en de indirecte hinder, veroorzaakt door het verkeer van en naar de inrichting, waarvoor de waarde Laeq geldt. Uit het geluidsrapport komt naar voren dat de normen voor de directe hinder Lar.It niet worden overschreden. Ook voor de indirecte hinder worden de normen voor Lar.It niet overschreden. Voor Lamax, het piekniveau, wordt de norm alleen voor de nachtperiode (23.00 uur tot 7.00 uur) overschreden. De geluidsbelasting op de gevels van de woningen Hasselaarsweg 10, 8a en 8 voor de nachtperiode is respectievelijk 68, 66 en 62 dB(A), waar volgens de norm 60 dB(A) is toegestaan. De indirecte hinder, veroorzaakt door het verkeer van en naar de inrichting is het gevolg van de capaciteitsuitbreiding van het bedrijf. In 1995 had het bedrijf 5 vrachtauto's en 2 bestelbusjes, nu zijn het 10 vrachtauto's en 10 bestelbussen. Aan de norm kan met de huidige omvang van het bedrijf worden voldaan als in de nachtperiode niet meer wordt gereden. Gelet hierop kan deze situatie worden gelegaliseerd.

Voor de ruimtelijke afweging moet worden opgemerkt dat het bedrijf al meer dan 20 jaar op het onderhavige perceel is gevestigd en dus een gegeven is. Door het bedrijf een manoeuvreerruimte op eigenterrein toe te staan verbetert de verkeerveiligheid ter plaatse. Het achteruitrijden om het terrein te bereiken of te verlaten geschiedt dan niet langer op de openbare weg en dat komt de doorstroming van het verkeer ter plaatse ten goede en verkleint de kans op ongevallen.

Variant II

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan De Vork heeft de gemeente aangegeven geen tweede in / uitrit te willen toestaan vanwege een te verwachte stijging van de geluidsbelasting en lichthinder van inschijnende koplampen. Voorts is aangegeven dat de Hasselaarsweg een gebiedsontsluitingsweg is en uit oogpunt van verkeerveiligheid het aantal in / uitritten beperkt dient te blijven. Het bedrijf heeft daartegen aangevoerd dat een tweede ontsluiting van het terrein uit oogpunt van veiligheid gewenst is, omdat daarmee het aantal bewegingen met vrachtwagens op het terrein kan worden beperkt. De door de gemeente gesignaleerde overlast kan door het kiezen van een juiste locatie en het treffen

van enige summiere voorzieningen worden teruggebracht. Welke voorzieningen dan moeten worden getroffen is niet aangegeven.

De Raad van State is met het bedrijf meegegaan, omdat niet was gebleken dat bij het bepalen van de ligging van de tweede ontsluiting geen rekening kan worden gehouden met mogelijke lichthinder voor omwonende en blijkens het deskundigenbericht een tweede ontsluiting op de Hasselaarsweg uit oogpunt van verkeersveiligheid niet zondermeer behoeft te worden uitgesloten. De deskundige heeft daarbij wel aangegeven dat het van belang is dat de effecten en de eventuele oplossingen inzichtelijk worden gemaakt.

Het geluidsrapport biedt de mogelijkheid om de effecten van een tweede ontsluiting inzichtelijk te maken. In variant II wordt een tweede in / uitrit ter hoogte van het perceel Hasselaarsweg 8 gecreëerd. De waarde Lar.It voor zowel de directe als de indirecte hinder verandert hierdoor niet. Ook hier wordt net als in variant I de norm voor Lamax voor de woningen Hasselaarsweg 10, 8 en 8a, met respectievelijk 8, 6 en 2 d(B)A in de nachtperiode overschreden. Door het aanleggen van een tweede in / uitrit stijgt wel de Lamax op de voorgevels van de panden Hasselaarsweg 6 en 8 met respectievelijk 8 en 9 d(B)A in de dagperiode. Weliswaar blijft de stijging van de geluidsbelasting binnen de norm van 70 d(B)A, maar de geluidsbelasting neemt ten opzichte van het huidige niveau wel met de factor 8 toe. Het terugbrengen van deze geluidsbelasting is volgens het rapport niet mogelijk.

De lichthinder van de inschijnende koplampen kan worden voorkomen als de tweede ontsluiting uitsluitend wordt gebruikt als inrit. Hierover kunnen afspraken worden gemaakt. Wanneer de afspraken niet worden nagekomen zal het echter moeilijk zijn deze, vanwege de bewijsvoering, te handhaven.

In het concept “Duurzaam veilig wegverkeer” wordt de Hasselaarsweg aangemerkt als een gebiedsontsluitingsweg. In het kader van “Duurzaam Veilig” wordt gestreefd naar het vermijden van gebruik dat niet bij de functie van de weg behoort, waardoor de mogelijkheden van ernstige conflicten vooraf worden gereduceerd en de voorspelbaarheid van het wegverloop en verkeersgedrag wordt verhoogd. Op gebiedsontsluitingswegen dient daarom het aantal in / uitritten zoveel mogelijk te worden beperkt. Het bedrijf zegt de tweede in / uitrit nodig te hebben om de veiligheid op het eigenterrein te verhogen door het beperken van het aantal manoeuvreerbewegingen. Het aantal manoeuvreerbewegingen wordt o.i. veroorzaakt door het met de neus naar de weg parkeren van de voertuigen naast de loods. Dat probleem wordt niet opgelost door het aanleggen van een tweede ontsluiting. Eenmaal met de neus naar de weg geparkeerd kan met één in / uitrit voor het veilig verlaten van het terrein worden volstaan.

De veiligheid op het bedrijfsterrein is de verantwoordelijkheid van het bedrijf. De gemeente is van mening dat de oplossing van dat probleem niet ten koste moet gaan van de algemene verkeersveiligheid op de weg. Bovendien wordt de noodzaak van een tweede in / uitrit, gelet op het voorgaande, betwijfeld. Dit gevoegd bij de stijging van de geluidsbelasting met circa 8 d(B)A in de dagperiode, het niet voldoen aan de geluidsnormen in de nachtperiode en het risico van lichthinder bij niet nakomen van afspraken, laat zien waarom aan de mogelijkheid van een tweede in / uitrit niet moet worden meegewerkt.

Fysieke maatregelen

In het rapport wordt om aan de geluidsnormen te voldoen, voorgesteld geluidsschermen te plaatsen. Maar ook met het plaatsen van geluidsschermen blijkt dat niet aan de norm voor Lamax in de nachtperiode kan worden voldaan. Aan het treffen van fysieke maatregelen door het plaatsen van een geluidsscherm dient uit stedenbouwkundige overwegingen geen medewerking te worden verleend. Een geluidsscherm langs weg draagt door het beperken van het uitzicht niet bij aan de kwaliteit van de omgeving.

Conclusies

Voor opstellen van de partiële herziening van het bestemmingsplan, dient voor dat deel van de gronden dat buiten goedkeuring is gehouden, met in achtneming van de aanwijzingen die bij de onthouding van goedkeuring zijn gegeven, een nieuwe afweging te worden gemaakt. Dat deel van de gronden waaraan de Raad van State goedkeuring heeft onthouden dient opnieuw voor Groen en Water te worden bestemd. Door alsnog te verklaren dat de gronden in het uiterste geval onteigend zullen worden, is de verwezenlijking van de bestemming verzekerd.

Voor het deel van de gronden waaraan GS goedkeuring hebben onthouden dient het transportbedrijf, rekening houdend met de woningen in de omgeving te worden ingepast. Variant I kan als er niet meer in de nachtperiode wordt gereden aan deze voorwaarde voldoen. Uit het geluidsrapport blijkt dat bij variant II de overlast voor de omgeving toeneemt en is de noodzaak van een tweede in / uitrit niet gebleken. Gelet hierop dient de inpassing van het transportbedrijf beperkt te blijven tot variant I. De omvang van het transportbedrijf dient te worden getoetst aan de Wet milieubeheer.

De voorschriften

In de voorschriften zijn de onderhavige gronden bestemd voor bedrijven categorie 1 en 2 en vanwege de aanduiding “t” voor het transportbedrijf. Bebouwing mag uitsluitend plaatsvinden binnen het bouwvlak. Geluidsschermen mogen, om te voorkomen dat het uitzicht ter plaatse wordt beperkt, tot een hoogte van maximaal 1.00 meter worden opgericht. Het geluidsscherm wordt expliciet genoemd om te voorkomen dat onder de noemer bouwwerk geen gebouw zijnde een hoger geluidsscherm wordt opgericht. De omvang van het gebruik wordt bepaald door de Wet milieubeheer. De overige gronden zijn bestemd voor “Groen en water”. Voor deze bestemming gelden de voorschriften van het moederplan “Bestemmingsplan De Vork”. In artikel 3 is het brutovloeroppervlak voor kantoren bij een bedrijf gebonden aan een maximum van 2000 m². Hiermee is de ommissie in het bestemmingsplan De Vork hersteld. Artikel 4 vervangt artikel 12 lid 1 van het moederplan. Het gebruiksverbod richt zich nu ook tot degene die in strijd met het bestemmingsplan laat gebruiken.

Overleg en Inspraak

Overleg

Het ontwerpbestemmingsplan 1^e partiële herziening bestemmingsplan De Vork is in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro, vanwege de beperkte betekenis van het bestemmingsplan, alleen toegezonden aan Gedeputeerde Staten van Noord – Holland. Het bestemmingsplan heeft alleen betrekking op die delen van het bestemmingsplan De Vork waaraan goedkeuring door GS en de Raad van State is onthouden. GS hebben geoordeeld, dat in de voorliggende partiële herziening van het bestemmingsplan De Vork wordt bepaald, dat maximaal 30 % van het brutovloeroppervlak per bedrijf mag worden gebruikt ten behoeve van de functie kantoor tot een maximum van 2000 m², waarmee wordt voldaan aan het provinciaal beleid op dit punt en dat voor het transportbedrijf Bleeker thans een specifieke afweging is gemaakt voor wat betreft de bestemming in relatie ook tot de (woon)omgeving in de directe nabijheid van het bedrijf. Het bedrijf heeft daartoe een specifieke bestemming gekregen in de vorm van Bedrijven categorie 1 en 2 met de nadere aanduiding t transportbedrijf. Bij de weging is bezien welke omvang van het bedrijf ter plaatse verantwoord is. Daarbij zijn tevens de omvang van het parkeerterrein en de ontsluiting(en) op de Hasselaarsweg betrokken.

GS zijn van oordeel, dat op verantwoorde gronden is gekozen voor de bestemmingen zoals die thans in de 1e Partiële herziening bestemmingsplan De Vork zijn verankerd en dat de herziening voor het overige geen aanleiding tot het maken van opmerkingen geeft.

Inspraak

Het ontwerpbestemmingsplan 1^e Partiële herziening bestemmingsplan De Vork heeft in het kader van de inspraak met ingang van 22 mei 2008 gedurende 6 weken ter visie gelegen. Gedurende de termijn van tervisielegging konden ingezetenen en in de gemeente een belanghebbende natuurlijke of rechtspersoon hun zienswijze schriftelijk of mondeling kenbaar maken aan burgemeester en wethouders.

Van de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen is, namens de besloten vennootschap Bleeker Transport Heerhugowaard B.V., gebruik gemaakt door het Juridisch en Bestuurlijk Advies Centrum.

Door het Bestuurlijk en Juridisch Adviescentrum zijn de volgende zienswijzen ingediend:

Zienswijze

Wij verzoeken u de in de voornoemde documenten ingenomen standpunten van Bleeker Transport -voor zover relevant- als in de navolgende zienswijze woordelijk herhaald en ingelast te beschouwen.

Antwoord gemeente

Het is aan reclamant en niet aan het bestuur om te bepalen wat uit eerder ingediende en reeds afgehandelde stukken voor deze zaak nog relevant is. De eerder ingediende stukken voor zover ze mogelijk betrekking hebben op deze zaak zijn buiten beschouwing gelaten.

Zienswijze

Ten eerste merken wij ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan op, dat het onjuist c.q. onzorgvuldig is voorbereid doordat er geen voorontwerpbestemmingsplan is opgesteld. Voorts merken wij op dat de gemeente tevens niet in overleg is getreden met de eigenaar van de grond waarop het (voor)ontwerpbestemmingsplan betrekking zou moeten hebben. Het getuigt van weinig goede wil van de zijde van de gemeente Heerhugowaard, zo niet van onbehoorlijk bestuur, dat zij, na door de Afdeling bestuursrechtspraak tot de orde te zijn geroepen, niet op basis van redelijk overleg overeenstemming zoekt met de eigenaren van de grond, ofwel de direct belanghebbenden bij dit ontwerpbestemmingsplan.

Antwoord gemeente

Een voorontwerpbestemmingsplan bestaat niet. Voor een ontwerp is er niets. Dat het ontwerp in de verschillende stadia van het proces gewijzigd of aangepast wordt, maakt de voorgaande versie van het ontwerp geen voorontwerp. In de advertentietekst is duidelijk aangegeven in welk kader het ontwerpbestemmingsplan ter visie is gelegd. Nu in de advertentietekst is aangegeven dat ontwerpbestemmingsplan in het kader van de inspraak ter visie heeft gelegen, kan er over het stadium waarin het ontwerpbestemmingsplan zich bevindt geen misverstand bestaan. Van een onjuiste of onzorgvuldige voorbereiding is dan ook geen sprake.

Op 25 mei 2007 is er overleg met reclamant geweest over de stukken die nodig waren voor het opstellen van het onderhavige ontwerpbestemmingsplan. Voor de beantwoording van de vraag of een transportbedrijf ter plaatse kan worden toegestaan en in welke omvang is de akoestische situatie bepalend. Door reclamant is op 22 november 2007 een akoestisch rapport ingediend. Op basis van dit rapport is het ontwerpbestemmingsplan opgesteld en in het kader van de inspraak aan reclamant toegezonden. Over de inhoud van het bestemmingsplan is noch overleg noch overeenstemming met reclamant nodig. Reclamant heeft in de verschillende stadia van de bestemmingsplanprocedure de mogelijkheid zijn zienswijzen kenbaar te maken.

Zienswijze

De plantoelichting meldt (p. 8) dat voor de beantwoording van de vraag of een transportbedrijf ter plaatse kan worden toegestaan en in welke omvang, de akoestische situatie bepalend is. Bleeker Transport is daarom in het kader van de melding gevraagd een akoestisch onderzoek te laten verrichten. (Sinds juni 2000 valt het bedrijf onder het besluit "Opslag- en transportbedrijven milieubeheer", thans het Activiteitenbesluit, en vanaf die datum dienen uitbreidingen te worden gemeld)

Antwoord gemeente

Op grond van die melding kan de gemeente onderzoeken vragen om te toetsen of de uitbreiding van de activiteit ter plaatse mogelijk. Aangezien reclamant nimmer een uitbreiding van het bedrijf heeft gemeld en de gronden in strijd met het bestemmingsplan gebruikt, is reclamant voor de opstelling van dit bestemmingsplan gevraagd een akoestisch onderzoek te overleggen.

Zienswijze

Het doel van het akoestisch onderzoek was het bepalen van de geluidbelasting ten gevolge van het inwerking zijn van de gehele inrichting ter plaatse van woningen van derden. Het betreft een viertal situaties:

1. bestaande situatie exclusief gebruik van de bestaande 2^e inrit;
2. bestaande situatie + uitbreiding bedrijfsterrein met bestaande 2^e inrit;
3. bestaande situatie + uitbreiding bedrijfsterrein met meer naar het oosten verschoven 2^e inrit;
4. nieuwe situatie + nieuwe loods met meer naar het oosten verschoven 2^e uitrit.

Indien niet aan geluidsnormen wordt voldaan, is in het rapport per variant aangegeven welke maatregelen kunnen worden genomen om de overschrijding op te heffen, Het gaat dan om:

- a. het treffen van fysieke maatregelen (geluidschermen);
- b. het treffen van organisatorische maatregelen (uitrijden vrachtwagens na 07.00 uur);
- c. het toepassen van gevel-isolatiemaatregelen in combinatie met hogere geluidsnormen;
- d. toetsing situatie na het van kracht worden van het activiteitenbesluit.

Nota bene: het Activiteitenbesluit is sinds 1 januari 2008 van toepassing.

Het onderzoek concludeert dat tussen de onderzochte varianten geen significante verschillen bestaan. Zo nodig, kan met het treffen van maatregelen, bij alle varianten aan te stellen geluidsnormen worden voldaan. Voorwaarde hierbij is dat de standaard geluidsnorm voor L_{max} door middel van een nadere eis wordt verhoogd (het beperken van de vrachtwagenbewegingen tot de dagperiode is voor het bedrijf geen reële optie). Met het in werking treden van het Activiteitenbesluit kan worden voldaan aan de hierin opgenomen normen voor maximale geluidsniveaus. Voorwaarde hierbij is dat de nieuwe beoordelingssystematiek voor het beoordelen van maximale geluidsniveaus op basis van de stijgsnelheden ook in het definitieve activiteitenbesluit wordt opgenomen.

Antwoord gemeente

Het rapport geeft juist wel aan dat er met betrekking tot L_{max}, de piekbelasting, significante verschillen tussen variant 1 en 2 bestaan. In de dagperiode stijgt de L_{max} op de voorgevels van de panden Hasselaarsweg 6 en 8 aanzienlijk. De geluidsoverlast neemt hier ten opzichte van de huidige situatie met een factor 8 toe. Welis waar blijft men hier binnen de norm van 70 d(B)A voor de dagperiode, doch dit is uitsluitend te accepteren als het gaat om een jarenlange bestaande legale situatie in plaats van een illegaal in gebruik genomen terrein en inrit. Het treffen van fysieke maatregelen in de vorm van een twee meter hoog geluidsscherm over een lengte van 40 meter langs de weg, is uit stedenbouwkundig niet gewenst, omdat de openheid van het gebied hierdoor te zeer wordt aangetast. Ook met een geluidsscherm wordt ter plaatse van de in / uitritten niet aan de normen voldaan. Het treffen van organisatorische maatregelen is iets wat in het kader van de milieuwetgeving moet plaatsvinden. Voor het vaststellen van hogere waarden moet worden opgemerkt dat variant I voor de dagperiode voldoet aan de gestelde normen. Alleen

in de nachtperiode worden de normen overschreden. In hoeverre hiervoor hogere waarden moeten worden toegekend, moet in het kader van de milieuwetgeving worden uitgemakt. Het beoordelen van de maximale geluidsniveaus op basis van stijgsnelheden is niet aan de orde, omdat in het definitieve activiteitenbesluit deze rekenmethode niet is opgenomen.

Zienswijze

De toelichting op het ontwerpbestemmingsplan "1e partiële herziening bestemmingsplan De Vork" geeft volstrekt onjuist aan (p. 9) dat de uitspraak van de Afdeling bestuursrecht spraak geen aanleiding geeft om van de aanleg van de bufferzone af te zien, nu de Afdeling slechts zou hebben aangegeven de verwezenlijking van de bestemming onvoldoende aannemelijk te achten, omdat de gemeente ter zitting slechts zou hebben verklaard de gronden te willen kopen en daaruit zou hebben geconcludeerd dat de gemeente niet bereid zou zijn om in het uiterste geval tot onteigening over te gaan. De gemeente beweert vervolgens dat door alsnog te verklaren in het uiterste geval tot onteigening over te gaan, daarmee de verwezenlijking van de bestemming voldoende aannemelijk is en dien tengevolge de bestemming "Groen en water" op deze bestemming gehandhaafd kan blijven. Dit is volstrekt onjuist. Deze "verklaring" van de gemeente verzekert op geen enkele wijze de verwezenlijking van de bestemming, aangezien het resultaat van een toekomstige onteigeningsprocedure niet ten gunste van de gemeente behoeft te zijn. Tevens staat met deze verklaring op geen enkele wijze vast dat het voor alsdan door de gemeente gewenste resultaat binnen de planperiode van 10 jaren zal zijn bereikt, en al helemaal niet dat de verwezenlijking van deze bestemming voor alsdan binnen de planperiode is verzekerd. Kortom, het ligt op geen enkele wijze in de lijn der verwachtingen dat een te voeren onteigeningsprocedure ten voordele van de gemeente zal worden beslist en de onteigening zal worden uitgesproken, aangezien eenvoudigweg de bestemming "Groen en water" niet de juiste -doelmatige- bestemming voor de grond kan zijn.

Antwoord gemeente

In tegenstelling tot wat in de uitspraak van de Raad van State staat vermeld, heeft de Raad van State goedkeuring onthouden aan dat deel van de gronden van reclamant, die reclamant **niet** in gebruik heeft voor bedrijfsdoeleinden. Omdat aan het hele perceel aan de Hasselaarsweg goedkeuring is onthouden geldt ter plaatse nog steeds het bestemmingsplan Buitengebied. Het bestemmingsplan buitengebied bestemt de onderhavige gronden voor agrarisch gebied. Voor zover appellant de gronden voor bedrijfsdoeleinden in gebruik heeft, is dat in strijd met het bestemmingsplan en ook verdere uitbreiding van het transportbedrijf ter plaatse is op grond van het bestemmingsplan Buitengebied niet toegestaan.

In de uitspraak heeft de Raad van State aangegeven dat eigendomsverhoudingen uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening niet van doorslaggevende betekenis zijn en dat aan zulke verhoudingen slechts betekenis kan toekomen, indien zij van zodanige aard zijn, dat de verwezenlijking van de bestemming binnen de planperiode in verband daarmee niet waarschijnlijk is te achten. Daar de gemeente ter zitting slechts heeft verklaard de gronden op minnelijke wijze te willen verwerven en reclamant heeft aangegeven slechts een klein van zijn gronden te willen verkopen, is de Raad van State tot de conclusie gekomen dat verwezenlijking van de bestemming binnen de planperiode onvoldoende aannemelijk is. De gemeente hoeft dus alleen maar aannemelijk te maken dat de bestemming binnen de planperiode wordt verwezenlijkt. Met de uitspraak bereid te zijn de gronden in het uiterste geval te willen onteigenen, zet de gemeente maximaal in om de gronden in handen te krijgen en maakt daarmee aannemelijk dat bestemming wordt verwezenlijkt. Een verwezenlijking van de bestemming aannemelijk maken houdt geen 100% zekerheid in. De uitslag van een onteigeningsprocedure hoeft dan ook niet op voorhand vast te staan. De uitspraak van de Raad van State betekent ook niet dat als de gronden niet voor Groen en Water kunnen worden bestemd, omdat de bestemming niet binnen de planperiode kan worden gerealiseerd, de gronden dan maar voor bedrijfsdoeleinden moeten worden bestemd. De plantoelichting is bij de beoordeling van de varianten III en IV

aangevuld met een stedenbouwkundige onderbouwing met betrekking tot de wenselijkheid van een groene buffer tussen het bedrijventerrein en de omgeving van het bedrijventerrein. Een uitbreiding van het transportbedrijf parallel aan de weg wordt als onwenselijk ervaren. Dat betekent dat als aan de gronden geen publieke groenbestemming kan worden gegeven er een private groenbestemming opgelegd zal worden en de gronden dus voor "Tuin" zullen worden bestemd. Vooralsnog houden wij vast aan de publieke bestemming "Groen en Water"

Zienswijze

Tussen het terrein met de bestemming "B2t" van Bleeker Transport en de dichtstbijzijnde woning (Hasselaarsweg nr.1) heeft de gereserveerde groen- en waterstrook een lengte van ca. 72 meter en een breedte van ca. 42 meter. De afstand van het B2-terrein tot de gevel van die woning is ca. 80 meter. Die afstand, bedoeld als bufferzone, is geenszins noodzakelijk en qua omvang c.q. oppervlakte volstrekt buiten proportie. De eventuele milieubelasting kan en dient op andere wijze te worden ondervangen. Door bijvoorbeeld een aardewal of een andere geluidwerende voorziening aan te brengen kan de grond- en ruimteverslindende buffer en ook de milieubelasting drastisch worden beperkt. Planologisch is het onbegrijpelijk dat een zo groot oppervlak voor groen wordt gereserveerd, enkel om het veronderstelde milieubelang van de woning aan de Hasselaarsweg nr.1 te beschermen, terwijl aan dat belang tegemoet kan worden gekomen door een kleiner oppervlak aan groen te reserveren, eventueel in samenhang met geluidwerende voorzieningen. De plantoelichting geeft ter zake aan (p.10) dat niet duidelijk zou zijn welke voorzieningen zouden kunnen worden getroffen ter vermindering van de door de gemeente veronderstelde overlast. Zoals uit het akoestisch rapport van 31 oktober 2007 blijkt (p. 20-30) zijn diverse maatregelen mogelijk om de bufferzone te verkleinen en tevens de geluidsoverlast niet te doen intreden, bijvoorbeeld door het plaatsen van een geluidsscherm of een aardewal. Wij behouden ons het recht voor ter zake nadere rapportage in te brengen.

In ieder geval is nog steeds niet gebleken van een adequate en serieuze belangenafweging door de gemeenteraad, om op een andere -efficiënte wijze het woonmilieu te beschermen, die ook recht doet aan de belangen van Bleeker Transport. Met een dusdanig omvangrijke bufferzone is het evenwicht tussen de diverse belangen volledig zoek. De standpunten van de gemeente zijn niet onderbouwd met bevindingen van externe en onafhankelijke expertise.

Antwoord gemeente

Langs de Hasselaarsweg ligt een groenstrook ter breedte van circa 40 meter, die alleen door het bedrijf van reclamant en een glastuinbouwbedrijf met bijhorende bedrijfswoningen wordt onderbroken. Het deel van de groenstrook waar reclamant op doelt heeft geen breedte, maar een lengte van 72 meter. De groenstrook vormt een buffer tussen het bedrijventerrein De Vork en de omgeving van het bedrijventerrein. Daarbij gaat het niet alleen om de woning Hasselaarsweg 1a en woningen langs de Middenweg maar ook om de woningen aan de overzijde van de Hasselaarsweg. De groene buffer draagt ook bij aan een zorgvuldige landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein. Wat in toelichting op het bestemmingsplan De Vork hoofdstuk paragraaf 3.1 Inrichting van het gebied e.v. is geschreven voor de Middenweg, geldt ook voor de Hasselaarsweg. Het belang van deze groenstrook ligt in de oriëntatie op de Hasselaarsweg en niet zoals appellant veronderstelt op de Middenweg. De groenstrook is nooit bedoeld als buffer tussen het bedrijf van reclamant en de woning Hasselaarsweg 1a. De plantoelichting is bij de beoordeling van de varianten III en IV nog eens aangevuld met een stedenbouwkundige onderbouwing met betrekking tot de wenselijkheid van een groene buffer tussen het bedrijventerrein en de omgeving van het bedrijventerrein (zie ook beantwoording voorgaande zienswijze).

Zienswijze

Het voorgaande is temeer juist, doordat de bufferzone is geprojecteerd op gronden welke bij Bleeker Transport in eigendom zijn, Redelijkerwijze behoort deze grond in overleg met Bleeker Transport te worden ingericht met de bestemming "Bedrijven ", B3t". Een groot deel van de groenstrook is van oudsher in gebruik als verhard en onbebouwd bedrijfster-

rein voor op- en overslag met een eigen (tweede) ontsluitingsmogelijkheid (inrit). Voorts dient de bedrijfsgrond met de bestemming "B2t" overeenkomstig het bestaande gebruik de bedrijfsbestemming "B3t" te krijgen. Het plangebied kent een overheersende bedrijfsfunctie. Door het bedrijf als zodanig met de bestemming "B2t" planologisch in te passen, zoals thans het geval is, erkent de gemeente dat dit grondgebruik in overeenstemming is met de planologische inzichten. Gelet op de aard van de bedrijvigheid c.q. de transportactiviteiten dient het bestaande bedrijfsterrein inclusief een belangrijk deel van de grondstrook conform het huidige gebruik de bedrijfsbestemming "B3t" te krijgen. Tevens dient een zekere expansieruimte beschikbaar te worden gesteld om bedrijfsontwikkelingen binnen de planperiode van tien jaren mogelijk te maken en te houden.

Antwoord gemeente

Zoals de Raad van State in zijn uitspraak met betrekking tot het bestemmingsplan De Vork heeft aangegeven zijn eigendomsverhoudingen uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening niet van doorslaggevende betekenis. Dat redelijkerwijs deze grond in overleg met reclamant dient te worden ingericht voor bedrijfsdoeleinden is, net als de stelling dat de gemeente, door het bedrijf als zodanig met de bestemming B2 t planologisch in te passen, erkent dat dit grondgebruik in overeenstemming is met de planologische inzichten, een verkeerde voorstelling van zaken. De gronden zijn ook niet van oudsher in gebruik als verhard en onbebouwd bedrijfsterrein. Uit de luchtfoto's van 2000, 2004 en 2007 blijkt dat het terrein successievelijk door het bedrijf in gebruik is genomen. Met de inpassing van het bedrijf van reclamant in het bestemmingsplan beoogt de gemeente niet meer dan het legaliseren van illegaal grondgebruik en het accepteren van een gegroeide situatie. Als het bedrijf deze gronden niet gebruik had genomen, zouden deze gronden, conform het overige deel van het perceel, als groen zijn bestemd. Uit het door reclamant ingediende geluidsrapport blijkt dat het bedrijf, in relatie tot de omving, de grens van zijn groei heeft bereikt. Op grond hiervan hebben wij geoordeeld dat legalisatie van het illegaal gebruik zoals dat bestond in 2004 nog haalbaar is.

Het terrein van reclamant is bestemd voor bedrijven categorie 1 en 2, die als passend in een woonomgeving worden beschouwd en het transportbedrijf, een categorie 3 bedrijf. Een bestemming bedrijven categorie 3 zou betekenen dat bij vertrek van het transportbedrijf, ieder ander categorie 3 bedrijf zicht op onderhavige perceel kan vestigen. Wij achten dat een ongewenste situatie.

Zienswijze

Aangezien op andere plaatsen binnen het plangebied van het bestemmingsplan "Bedrijventerrein De Vork" in gelijke gevallen een minder omvangrijke groen- en waterstrook wordt gehanteerd, is bij het opnemen en handhaven van de disproportioneel omvangrijke bufferzone sprake van rechtsongelijkheid. Hierbij komt nog dat uit eerdere zienswijzen van derden bij voormeld bestemmingsplan is gebleken, dat de gemeente mogelijk onvoldoende middelen heeft om het plan te financieren. Dit is een extra reden om de uitvoeringskosten van de bufferzone laag te houden, door de omvang te beperken, en om te streven naar optimaal en efficiënt grondgebruik voor bedrijfsdoeleinden.

Omdat de groenzone geen buffer is tussen het bedrijf van reclamant en de woning Hasselaarsweg 1, maar een buffer tussen het bedrijventerrein De Vork en de omgeving is er geen sprake van een disproportionele omvangrijke bufferzone of rechtsongelijkheid. Met betrekking tot de financiën kunnen wij meedelen dat er voor De Vork een positieve grondexploitatie is.

Zienswijze

Uit de plantoelichting (p. 10) blijkt in het kader van de behandeling van variant II van het akoestisch rapport, dat de gemeente een tweede inrit/uitrit (ofwel een separate inrit en een separate uitrit) niet wenst toe te staan vanwege een te verwachten stijging van de geluidshinder en lichthinder van inschijnende koplampen. Voorts is aangegeven dat de Hasselaarsweg een gebiedsontsluitingsweg is en uit oogpunt van verkeersveiligheid het

aantal in- en/of uitritten beperkt dient te blijven.

Ten onrechte wordt geen gewicht toegekend aan de zwaarwegende belangen van Bleeker Transport bij een tweede inrit/uitrit, dan wel een separate inrit en separate uitrit. De argumenten die de gemeente daartoe aandraagt (remgeluid, licht etc.) zijn onjuist en behoren de realisering van de tweede inrit/uitrit niet te beletten. Aan dergelijke hinder kan (eenvoudig) op andere wijze tegemoet worden gekomen door de juiste locatie aan de Hasselaarsweg voor deze in- of uitrit te kiezen. Niet is gebleken dat de gemeenteraad naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State de belangen van Bleeker Transport deugdelijk heeft afgewogen, noch dat zorgvuldig onderzoek heeft plaatsgevonden naar de juiste locatie van de tweede ontsluiting teneinde de eventueel intredende overlast te beperken. Ten aanzien van deze “vermeende” overlast is niet gebleken dat dit door de gemeente in kaart is gebracht door middel van een extern deskundigenrapport. De gemeente wenst nog steeds niet mee te werken aan een extra ontsluiting, omdat dit zou leiden tot remgeluid, trillingen en het binnenschijnen van koplampen. Aangezien het hier verstedelijkt gebied betreft, zijn dit vanuit planologisch oogpunt zeer merkwaardige argumenten. Door het realiseren van een extra inrit zal juist de overlast van de bestaande inrit/uitrit worden beperkt en meer gelijkmatig worden verdeeld. Per saldo ontstaat dan minder piekbelasting.

Antwoord gemeente

De gemeente wenst vooralsnog vast te houden aan een groene buffer als overgangsgebied tussen het bedrijventerrein De Vork en de Hasselaarsweg. De inzet bij het opstellen van het bestemmingsplan De Vork ten aanzien van het transportbedrijf Bleeker was het inpassen van een bestaand bedrijf en het legaliseren van een illegale situatie. Het is niet bedoeling dat het bedrijf van reclamant verder uitbreidt langs de Hasselaarsweg. Variant III wat de mogelijkheid biedt om de in- uitrit naar een gunstiger punt te verleggen valt daarmee af. Uit het geluidrapport dat reclamant heeft laten opstellen, blijkt (tabel 9) dat door de aanleg van de tweede in- uitrit, de geluidsoverlast L_{max} in de dagperiode flink toeneemt, dat ter plaatse van de in- uitritten geen fysieke maatregelen kunnen worden getroffen en de geluidsoverlast voor de bestaande inrit niet daalt. Weliswaar blijft de geluidsoverlast binnen de norm, maar binnen de norm is het flinke stijging. Dat zou geaccepteerd kunnen worden als het gaat over een jarenlange bestaande situatie maar niet als gaat om een recentelijk illegale uitbreiding. Niet valt in te zien waarom er meegewerkt moet worden aan verslechtering van de milieusituatie voor de woningen Hasselaarsweg 6 t/m 8a.

Zienswijze

Eveneens blijkt uit de plantoelichting (p. 10) dat de gemeente niet bereid is aanvullende afspraken te maken over het uitsluitend gebruik van de tweede ontsluiting als inrit, waarbij de hoofdinrit als in- en uitrit fungeert. Ter zake merkt de gemeente op dat het vanwege de bewijsvoering moeilijk zal zijn de gemaakte afspraken te handhaven, indien zij niet worden nagekomen. Dit wantrouwen is volstrekt misplaatst. Bleeker Transport heeft op geen enkele wijze de intentie om gemaakte afspraken niet na te komen en daarmee haar goede naam te grabbel te gooien. Daarbij komt dat eenvoudig via verkeersmaatregelen deze aangelegenheid kan worden geregeld. Aangezien de handhaving van verkeersregels - kennelijk- binnen de gemeente Heerhugowaard bij andere ontsluitingen c.q. inritten/uitritten geen handhavingproblemen oplevert, valt voorts niet in te zien waarom plots aan de Hasselaarsweg dit wel het geval zou zijn. Ook hier is sprake van ongelijke behandeling c.q. willekeur. In ieder geval zijn de argumenten van de gemeente op dit punt volstrekt ondeugdelijk en kunnen geenszins redengevend zijn te volharden in de weigering om medewerking te verlenen aan de tweede ontsluiting.

Antwoord gemeente

Ten aanzien van de handhaving hebben wij opgemerkt dat het niet nakomen van de gemaakte afspraken door ons niet te constateren is. Dat is slechts een bijkomend argument. Alle activiteiten die door reclamant aan de Hasselaarsweg worden uitgeoefend zijn of wa-

ren illegaal. Andere in- uitritten zijn niet vergelijkbaar omdat deze problematiek zich daar niet voordoet.

Zienwijze

De noodzaak en mogelijkheid van de tweede ontsluiting (inrit optie) is nader onderbouwd met rapportage van het deskundigenbureau AGV-Movares. Uit het rapport blijkt dat het voornemen van de gemeente om de tweede ontsluiting te verwijderen c.q. niet toe te staan een negatief effect zal hebben op de verkeersveiligheid en de doorstroming op de Hasselaarsweg. Een afschrift van het deskundigenrapport van 17 juni 2008 is bijgevoegd. (productie 5). Het is planologisch gezien uitermate wenselijk om medewerking te geven aan de tweede ontsluiting. Immers, door de tweede inrit wordt het aantal verkeersbewegingen op het eigen bedrijfsperceel substantieel verminderd en de doorstroming aan de Hasselaarsweg bevorderd. In plaats van te keren, kunnen alsdan de vrachtwagencombinaties normaal na bevoorrading c.q. laden en lossen in dezelfde richting het perceel verlaten. Daardoor zal er minder worden gemanoeuvreed hetgeen ten gunste komt van de verkeersveiligheid. Dientengevolge treedt er ook minder geluidhinder e.d. op. Voor wat betreft de door de gemeente gestelde lichthinder, merken wij nog op dat de koplampen van de vrachtwagencombinaties enkel verlicht zijn tijdens periodes waarin de afwezigheid van zonlicht daartoe noodzaakt. Gelet op het patroon van aankomst en vertrek (zie tabel 3, blz. 6, van het verkeerskundig rapport), valt niet in te zien waarom bij het plaatsen op de juiste locatie van de tweede ontsluiting een mate van lichthinder zal optreden, die in het kader van de te wegen belangen onacceptabel is. Met andere woorden: van een toename van lichthinder die samenhangt met de tweede ontsluiting kan en hoeft helemaal geen sprake te zijn.

Antwoord gemeente

In onze afweging ten aanzien van de tweede in- uitrit hebben wij aangegeven het nut van een tweede inrit niet in te zien. Immers een vrachtwagen die het terrein oprijdt, rijdt door en steekt achteruitrijdend de parkeerhaven in. Deze manoeuvre blijft, of nu gebruik wordt gemaakt van de eerste of de tweede in- uitrit gelijk. Reclamant tracht dit te weerleggen middels een door AGV Movares opgesteld rapport.

Een voor het rapport zeer belangrijk gegeven is de uitspraak van reclamant dat met één erfontsluiting het manoeuvreren niet goed mogelijk is wanneer meer dan 50% van de voertuigen op het terrein aanwezig is (pagina 6). De auteur neemt deze uitspraak over en gaat er vervolgens vanuit dat dan niet meer gekeerd kan worden (pagina 11). Om deze reden zouden de overige voertuigen vanaf de Hasselaarsweg achteruit het terrein op moeten rijden. Op basis hiervan wordt vervolgens geconcludeerd dat dit een negatief effect heeft op de verkeersveiligheid en de doorstroming op de Hasselaarsweg.

Er is echter geen enkele onderbouwing aanwezig waarom het keren op het eigen terrein onmogelijk is. Manoeuvreren op een terrein, dat volgens het rapport van AGV Movares 52 meter lang en 47 meter breed is, moet wel degelijk mogelijk zijn. Er zal altijd vooruit het terrein opgereden kunnen worden, om vervolgens op het terrein achteruit in te parkeren. Wat is het verschil bij het manoeuvreren wanneer een chauffeur rechtdoor via de oostelijke of westelijke ontsluiting aan komt rijden? In beide gevallen zal hij immers op het terrein achteruit moeten inparkeren. Een tweede ontsluiting levert daarbij geen voordeel. Het is ook met maar één ontsluiting niet noodzakelijk om achteruit te manoeuvreren op de Hasselaarsweg.

Mogelijk wordt, zonder dat dit uit het rapport blijkt, er gedoeld op de situatie dat een vrachtwagen die uit oostelijke richting komt bij een aanwezigheid op het terrein van meer dan 50 % van de voertuigen, de draai niet meer kan maken en enige manoeuvreerbewegingen op de weg moet maken om het terrein op te rijden.

De gemeente beschikt over het computerprogramma rijcurve, waarmee de manoeuvreerbewegingen van voertuigen inzichtelijk gemaakt kunnen worden. Het computerprogram-

ma laat zien dat zelfs de grootste vrachtwagencombinatie ook van uit oostelijke richting probleemloos het terrein op kan rijden en extra manoeuvreren niet nodig is. Daarmee is ook aangetoond dat een tweede inrit niet noodzakelijk is.

Zienswijze

Het is planologisch gezien uitermate wenselijk om medewerking te geven aan de tweede ontsluiting. Immers, door de tweede inrit wordt het aantal verkeersbewegingen op het eigen bedrijfsperceel substantieel verminderd en de doorstroom aan de Hasselaarsweg bevorderd. In plaats van te keren, kunnen alsdan de vrachtwagencombinaties normaal na bevoorrading c.q. laden en lossen in dezelfde richting het perceel verlaten. Daardoor zal er minder worden gemanoeuvreed hetgeen ten gunste komt van de verkeersveiligheid.

Dientengevolge treedt er ook minder geluidhinder e.d. op. Voor wat betreft de door de gemeente gestelde lichthinder, merken wij nog op dat de koplampen van de vrachtwagencombinaties enkel verlicht zijn tijdens periodes waarin de afwezigheid van zonlicht daartoe noodzaakt. Gelet op het patroon van aankomst en vertrek (zie tabel 3, blz. 6, van het verkeerskundig rapport), valt niet in te zien waarom bij het plaatsen op de juiste locatie van de tweede ontsluiting een mate van lichthinder zal optreden, die in het kader van de te wegen belangen onacceptabel is. Met andere woorden: van een toename van lichthinder die samenhangt met de tweede ontsluiting kan en hoeft helemaal geen sprake te zijn.

Antwoord gemeente

Uit het antwoord op de voorgaande zienswijze blijkt dat een tweede inrit niet noodzakelijk is. Nu een tweede inrit niet noodzakelijk is er gelet op de nadelen, toename van de geluidhinder ter plaatse, mogelijke lichthinder en een afname van de verkeersveilig geen reden om hieraan mee te werken.

Conclusie: de zienswijzen ingebracht door het Juridisch Bestuurlijk Adviescentrum, namens de besloten vennootschap Bleeker Transport Heerhugowaard B.V., geven geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.