

**Bestemmingsplan Maelsonstraat en
omgeving**



V A S T G E S T E L D



BügelHajema

Plek voor ideeën

Bestemmingsplan Maelsonstraat en omgeving

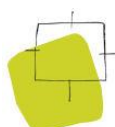
V A S T G E S T E L D

Inhoud

Toelichting
Regels + bijlagen
Verbeelding

Separaat bijgevoegd:
Onderzoeksrapporten

Vastgesteld op:
19 april 2016
800.31.00.08.02



Ideeën voor een plek

Toelichting

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doel van het plan	6
1.3	Systematiek	7
1.4	Leeswijzer	7
2	Verkenning en uitgangspunten	9
2.1	Historie Hoorn	9
2.2	Stedenbouwkundige structuur	10
2.3	Voorgenomen ontwikkeling	11
3	Beleidskader	13
3.1	Rijksbeleid	13
3.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	13
3.1.2	Ladder voor duurzame verstedelijking	13
3.1.3	AMvB Ruimte	14
3.2	Provinciaal beleid	14
3.2.1	Structuurvisie Noord-Holland 2040	14
3.2.2	Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie	15
3.2.3	Leidraad Maak Plaats!	16
3.3	Gemeentelijk beleid	17
3.3.1	Structuurvisie 'de Poort van Hoorn'	17
3.3.2	Structuurvisie Hoorn	18
3.3.3	Welstandsnota Hoorn	19
3.3.4	Groenbeleidsplan Hoorn	19
3.3.5	Waterplan Hoorn	20
4	Omgevingstoets	21
4.1	Algemeen	21
4.2	Geluidhinder	21
4.3	Externe veiligheid	23
4.4	Hinder van bedrijven	25
4.5	Bodem	26
4.6	Luchtkwaliteit	27
4.7	Ecologie	27
4.8	Water	28
4.9	Archeologie	29
4.10	Cultuurhistorie	31
4.11	Duurzaamheid	32
4.12	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	33
4.13	Kabels en leidingen	34

5	Juridische toelichting	35
5.1	Inleiding	35
5.2	Bestemmingsplanprocedure	37
5.3	Toelichting op de bestemmingen	37
6	Uitvoerbaarheid	41
6.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	41
6.2	Economische uitvoerbaarheid	41
6.3	Exploitatieplan	41
6.4	Handhaving	41

Inleiding



1.1

Aanleiding

In februari 2015 heeft de Hoornse raad de koers voor de Poort van Hoorn voor deze collegeperiode vastgesteld. Hierin staat welke ontwikkelingen binnen de Poort van Hoorn tot 2018 voorrang krijgen. Het realiseren van onderdelen uit de structuurvisie Poort van Hoorn brengt verandering in intensiteiten en verkeersstromen met zich mee. Deze veranderingen zijn onderzocht in een verkeersstudie. Uit de studie komt naar voren dat onderstaande de meest wenselijke verkeersstructuur oplevert:

- De aanleg van een veilige oversteek voor het langzaam verkeer op het Keern, ter plaatse van de Provincialeweg, met als doel: het wegnemen van de onveilige situatie op één van de drukst bereden hoofdfietsroutes binnen Hoorn.
- De aanleg van een nieuwe route vanaf de Provincialeweg naar de overweg Keern, ter vervanging van het Keern-Zuid, als toegang naar de binnenstad, die nodig is om de veilige fiets- en wandelverbinding aan te leggen.
- De Maelsonstraat wordt doorgetrokken en rechtstreeks aangesloten op de Provincialeweg met als doel: het verbeteren van de toegankelijkheid van het Stationsgebied-noord (Transferium).

In april 2015 heeft de Hoornse raad besloten deze variant als voorkeursvariant vast te stellen. Deze variant wordt gebruikt voor de verdere uitwerking van het bestemmingsplan. Het onderhavige bestemmingsplan maakt het doortrekken van de Maelsonstraat met een aansluiting op de Provincialeweg mogelijk.

Rondom de Maelsonstraat ligt een gebied met veel verschillende voorzieningen, zoals het ziekenhuis, het Horizon College, kantoren en andere instellingen. Er staan, zoals hiervoor is aangegeven, diverse ontwikkelingen op stapel in het gebied. De toekomstige situatie in het gebied is vastgelegd in de structuurvisie 'de Poort van Hoorn'. Hierin worden onder andere oplossingen aangedragen om het transferium beter bereikbaar te maken en het ruimtegebruik van het gebied te intensiveren.

Het nieuwe bestemmingsplan voorziet ook in de actualisering van het bestaande bestemmingsplan Hoorn Noord-west 1971 (vastgesteld op 10 december 1974). Dit plan is verouderd. Zowel een veranderde samenleving als nieuwe wetgeving maakt herziening noodzakelijk. Het plan maakt daarbij, waar nodig, de nieuwe ontwikkelingen mogelijk die onderdeel zijn van de structuurvisie.

Het plangebied is aangegeven op de hierna volgende overzichtskaart.



Figuur 1. Weergave plangebied

1.2

Doel van het plan

Met het nieuwe bestemmingsplan heeft de gemeente voor de komende tien jaar een actueel juridisch instrument in handen voor het ruimtelijk beleid voor het plangebied. Daarmee kan vorm worden gegeven aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het verbeteren van de kwaliteit van het gebied.

Karakter van het bestemmingsplan

Het nieuwe bestemmingsplan is voor een deel conserverend. Dit houdt in dat de bestaande situatie erin wordt vastgelegd. Dit plan voorziet daarbij ook in de planologische regeling voor het doortrekken van de Maelsonstraat naar de Provincialeweg.

1.3

S y s t e m a t i e k

Digitaal uitwisselbaar plan

Het bestemmingsplan is zodanig vormgegeven dat er sprake is van een digitaal uitwisselbaar plan, wat betekent dat:

- aan alle verschillende objecten op de verbeelding IMRO2012-coderingen zijn toegekend;
- de digitale kaart is vertaald naar de standaardtechniek van uitwisseling GML;
- de toelichting en regels in digitale vorm aan de verbeelding zijn gekoppeld.

Gebruik van de IMRO2012-coderingen zorgt ervoor dat de bestemmingen in de verbeelding eenduidig worden geclassificeerd en dat, met behulp van een conversieprogramma, de verbeelding met regels ook door de ontvanger kan worden gelezen.

Bij de vormgeving van de verbeelding is aangesloten bij het standaardrendvooi, zoals dat is opgenomen in de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP 2012).

1.4

L e e s w i j z e r

De toelichting van dit bestemmingsplan is opgebouwd uit zeven hoofdstukken. Na deze inleiding is in hoofdstuk twee ingegaan op de ruimtelijke structuur van het plangebied en de omgeving. In hoofdstuk drie komen de verschillende beleidskaders aan de orde op Rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau. In hoofdstuk vier worden de nieuwe ontwikkelingen besproken. In hoofdstuk vijf wordt verslag gedaan van het onderzoek naar de randvoorwaarden en belemmeringen die gelden vanuit de diverse planologische en milieukundige toetsingskaders. Hoofdstuk zes is de juridische toelichting op het bestemmingsplan. Hoofdstuk zeven gaat in op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. Tevens is daarbij ingegaan op het aspect handhaving.

Verkenning en uitgangspunten

2

2.1

Historie Hoorn

De stad Hoorn is omstreeks 1300 ontstaan aan de uitmonding van een afwateringsstroom, de Gouw, op een plek waar door de geografische situatie een natuurlijke haven was gevormd. Op de dan aanwezige zeedijk werden de oudste straten, het Oost en het West, aangelegd. Het Noord ontstond als verbindingsweg met het binnenland. Het knooppunt van deze wegen, de Rode Steen, vormde het hart van deze nederzetting. De plaats heeft stadsrechten sinds 1356. De omwalling van de stad met haar poorten kwam tot stand in de 17^{de} eeuw. Pas in de eerste decennia van de vorige eeuw ontwikkelde de stad zich buiten de bolwerken. Economische activiteiten van de stad richtten zich op het water: visvangst en later vooral ook commerciële scheepvaart en aanverwante bedrijvigheid. Door de jaren heen heeft Hoorn periodes van ernstig verval en grote bloei gekend. De hedendaagse binnenstadstructuur is in de grootste bloeiperiode ontstaan vanaf de 16^{de} eeuw tot en met het midden van de 17^{de} eeuw. Door de toen aanwezige materialen, hun beperkingen en mogelijkheden, is de maat en schaal van de gebouwen ontstaan. Veelal is baksteen gebruikt en is de kap bedekt met pannen.



Figuur 2. Fragmenten van topografische kaarten van Hoorn e.o.

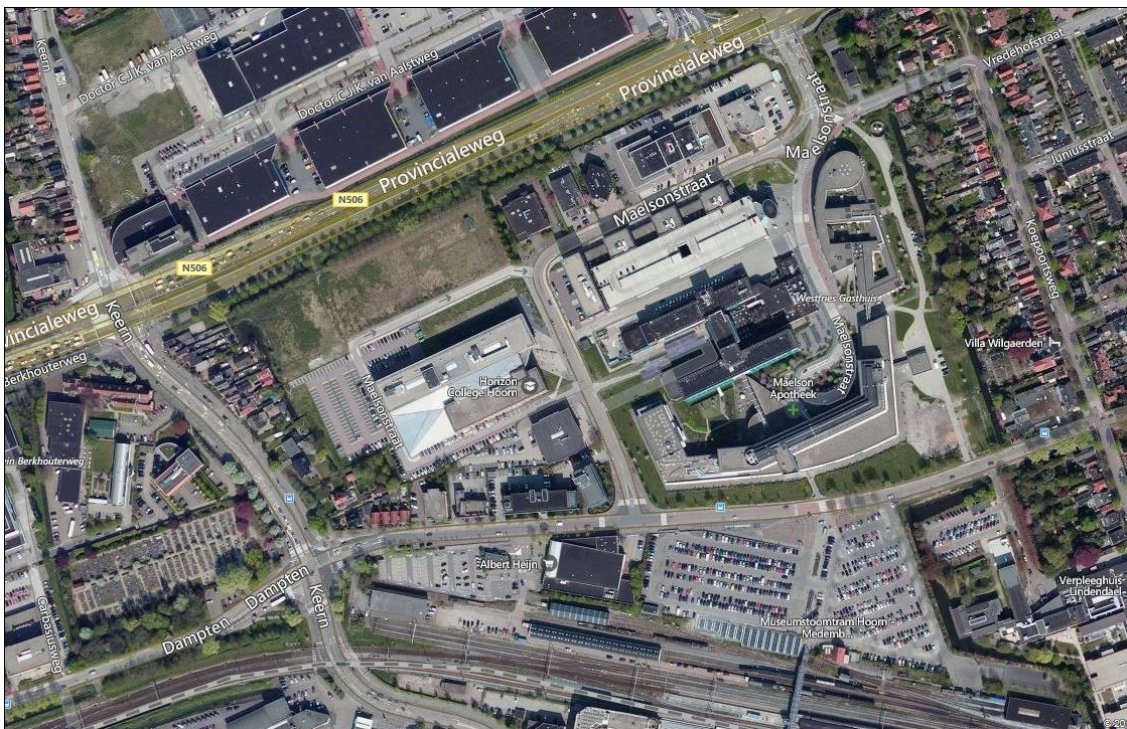
De stad Hoorn lag stevig verankerd in het West-Friese landschap. Via het Keern en de Koepoortsweg was er verbinding met respectievelijk de Zwaagdijk en de Westerblokker en zo met een uitgestrekt netwerk van dorpslinten. Het Keern kwam uit op het Kleine Noord via de in 1850 gesloopte Noorderpoort. Zoals in zoveel Europese steden is ook hier de spoorlijn, in het midden van de 19^{de} eeuw, net buiten de in onbruik geraakte vestingwerken van de oude stad aangelegd. Ook de Noordersingel is in die tijd gedempt en heet nu Noorderveemarkt. Met name vanaf de zeventiger jaren van de vorige eeuw heeft de stad een onstuimige groei doorgemaakt, vooral in noordelijke en oostelijke richting. Verreweg het grootste deel van de stad ligt nu dan ook 'aan de andere kant' van het spoor, met als gevolg dat veel functionele relaties tussen de stad en zijn centrum verlopen via een spoorwegovergang. De mooie heldere structuurlijn van het Keern is inmiddels verworpen tot een brede, (deels) slingerende weg.

De karakteristieke beslotenheid van de historische binnenstad omgeven door wallen met de spoorlijn is herkenbaar bewaard gebleven. Het oorspronkelijk beperkte aantal verbindingen van de stad met de omgeving is niet wezenlijk veranderd. De directe relatie tussen de stad en het open agrarisch gebied is echter niet meer aanwezig. In de loop der geschiedenis is het patroon van straten, havens (op een enkele demping na) en grachten niet wezenlijk gewijzigd. De gemeente Hoorn kent een door het Rijk aangewezen beschermd stadsgezicht.

2.2

Stedenbouwkundige structuur

Het plangebied grenst aan de Provincialeweg en wordt centraal ontsloten door de Maelsonstraat. Het gebied ligt in feite in de entree naar de binnenstad vanaf de aansluiting van de A7 met de Provincialeweg. De omgeving van het plangebied kenmerkt zich door gebouwen in verschillende herkenbare eenheden niet georiënteerd op de hoofdontsluitingen, maar op de interne structuren per gebied. Dit geeft de omgeving een op zichzelf staand, introvert karakter. Kenmerkend is vooral een aantal grootschalige elementen, zoals het ziekenhuiscomplex, kantoorbebouwing in de omgeving van het ziekenhuis en een onderwijsvoorziening aan de Maelsonstraat. Woningbouw komt voor aan het Keern.



Figuur 3. Bestaande situatie luchtfoto
(bron: BingMaps)

De schaalverschillen tussen de verschillende deelgebieden in en nabij het plangebied zijn groot. De afbeelding hierboven geeft dit ook weer. De bebouwing varieert van de historische lintbebouwing van het Keern grenzend aan het buiten het plangebied gelegen stadscentrum van één à twee bouwlagen met kap tot de grootschalige kantoorgebouwen en het ziekenhuiscomplex van twee tot zeven bouwlagen plat afgedekt. Ook is er een divers materiaal- en kleurgebruik in het gebied aanwezig. Voor de lint- en stadscentrumbebouwing is het materiaalgebruik overwegend steen en het kleurgebruik traditioneel. Voor de grootschalige kantoren en het ziekenhuis is vaak plaatmateriaal, glas en/of steen gebruikt met moderne kleurstellingen.

2.3

Voorgenomen ontwikkeling

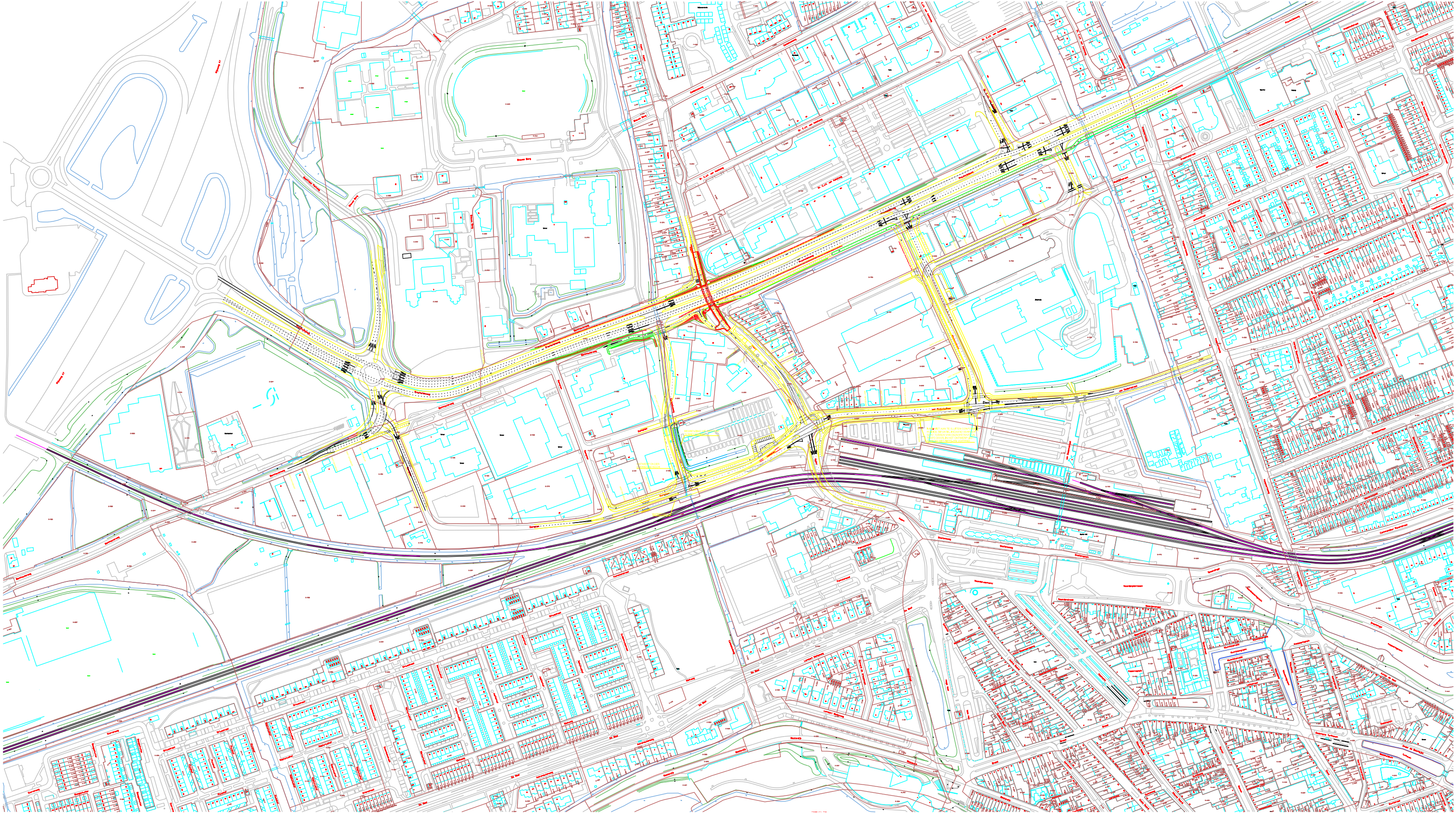
De toekomstige inrichting van het gebied is deels overeenkomstig de huidige situatie en op deze punten is het bestemmingsplan conserverend van aard. De volgende nieuwe ontwikkeling wordt door middel van het nieuwe bestemmingsplan mogelijk gemaakt:

- aanpassing van de infrastructuur, bestaande uit het doortrekken van de Maelsonstraat naar de Provincialeweg.

De Maelsonstraat wordt doorgetrokken en rechtstreeks aangesloten op de Provincialeweg met als doel: het verbeteren van de toegankelijkheid van het Stationsgebied-noord (Transferium). De wegenstructuur van Hoorn is zodanig op-

gebouwd dat de Provincialeweg als het ware de hoofdas door de stad is. Het is van belang dat het verkeer zoveel mogelijk gebruik maakt van deze weg, het is daarom een gebiedsontsluitingsweg A. Op de Provincialeweg sluiten wegen aan van een lagere categorie, gebiedsontsluitingsweg B of C. Het verschil tussen deze twee typen wegen is dat bij een type B er meestal sprake is van een verkeersintensiteit van 10.000 mvt/etmaal of meer en een vrijliggende fietsstructuur. Bij een type C is de verkeersintensiteit meestal tot zo'n 10.000 mvt/etmaal en is er meestal sprake van fietsstroken op de rijbaan. De nieuwe Maelsonstraat wordt vanaf de Provincialeweg tot Van Dedemsstraat ingericht als gebiedsontsluitingsweg type B.

De nieuwe verkeerssituatie is weergegeven op de ingevoegde kaart.



3.1

Rijksbeleid

3.1.1

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van kracht geworden. Deze structuurvisie vervangt onder andere de Nota Ruimte. In de structuurvisie staan alle plannen voor ruimte en mobiliteit voor de komende decennia. Met de structuurvisie wordt een vereenvoudiging van de bestaande regelgeving nagestreefd, waarin meer verantwoordelijkheid bij de lagere overheden komt te liggen.

Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Het Rijk wil inzetten op topsectoren, zoals logistiek, water, hightech, creatieve industrie, chemie en voedsel en tuinbouw, waar de kracht van Nederland ligt ten opzichte van internationale concurrenten. De bereikbaarheid en mobiliteit van personen en goederen is daarbij van groot belang. Ontwikkelingen in leefbaarheid en veiligheid hangen sterk samen met bevolkingsgroei en -krimp. De veranderende behoeften op het gebied van wonen en werken leggen daarbij een extra druk op een markt waar de totale vraag afneemt: kwaliteit gaat voor kwantiteit. Voor elk van de in de SVIR opgenomen rijksdoelen worden in de nota specifieke nationale belangen benoemd. Het project voldoet aan deze belangen.

3.1.2

Ladder voor duurzame verstedelijking

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiverings-eis in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen. Daarin staat dat er pas sprake kan zijn van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende ruimte bieden om aan de ruimtevraag van het plan te voldoen. Het begrip 'stedelijke ontwikkeling' is daarbij als volgt gedefinieerd: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Aan de hand van deze definitie is niet iedere ontwikkeling in of nabij een stad een stedelijke ontwikkeling, hierop wordt hierna dieper ingegaan.

Het voorliggende plan maakt ten opzichte van de bestaande planologische/vergunde situatie het doortrekken van de Maelsonstraat mogelijk. De realisatie van deze weginfrastructuur is geen stedelijke ontwikkeling, zoals in het Bro gedefinieerd. Dit is bevestigd door Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in de uitspraak van 18 februari 2015 (201400570/1/R6). Het plan maakt in beginsel door de gemengde bestemming en planactualisatie van de uitbreiding van het Westfriesgasthuis diverse ontwikkelingen opnieuw planologisch mogelijk. Ook dit wordt echter niet aangemerkt als nieuwe stedelijke ontwikkeling. Op 22 april 2015 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een uitspraak gedaan over de toepasselijkheid van de ladder voor duurzame verstedelijking in relatie tot de bestaande bebouwing en bestaande planologische mogelijkheden (201400349/1/R3). Daarin is aangegeven dat geen sprake is van ‘verstedelijking’ indien geen nieuw beslag op de ruimte plaatsvindt, wanneer de ontwikkeling mogelijk kan worden gemaakt in bebouwing die reeds mogelijk was of kon worden gemaakt. Aan de hand van deze jurisprudentie kan worden vastgesteld dat het voorliggende bestemmingsplan niet voorziet in een stedelijke ontwikkeling. Het plan is daarmee in overeenstemming met de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.1.3

A M v B R u i m t e

De borging van de uitspraken uit de SVIR heeft in juridische zin plaatsgevonden in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Dit Besluit is op 30 december 2011 in werking getreden. In het Barro zijn de verschillende nationale belangen vastgelegd die doorwerking moeten krijgen bij lagere overheden. Het gaat om de volgende nationale belangen: rijksvaarwegen, project Mainportontwikkeling Rotterdam, kustfundament, grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, defensie, Ecologische Hoofdstructuur, erfgoederen van universele waarden, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en het IJsselmeergebied. Het project is niet strijdig met de nationale belangen.

3.2

P r o v i n c i a a l b e l e i d

3.2.1

S t r u c t u u r v i s i e N o o r d - H o l l a n d 2 0 4 0

Op 22 juni 2010 is door Provinciale Staten van Noord-Holland de Structuurvisie Noord-Holland 2040 ‘Kwaliteit door veelzijdigheid’ vastgesteld. Op 3 november 2010 is deze in werking getreden. In de structuurvisie geeft de provincie aan welke provinciale belangen een rol spelen bij de ruimtelijke ordening in Noord-Holland. Daarmee is het een leidraad voor de manier waarop de ruimte in Noord-Holland de komende dertig jaar moet worden ontwikkeld. In het bijbehorende uitvoeringsprogramma is dit uitgewerkt in concrete activiteiten om de

visie te realiseren en via de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) is de doorwerking naar gemeentelijke bestemmingsplannen geregeld.

Uitgangspunt voor 2040 is ‘Kwaliteit door veelzijdigheid’. Noord-Holland moet aantrekkelijk blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. Gelet op voorgaande doelstelling heeft de provincie een aantal provinciale belangen aangewezen. De drie hoofdbelangen vormen gezamenlijk de ruimtelijke hoofddoelstelling van de provincie.

Ruimtelijke kwaliteit	Duurzaam ruimtegebruik	Klimaat-bestendigheid
Behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen	Milieukwaliteiten	Voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast
Behoud en ontwikkeling van natuurgebieden	Behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken	Voldoende en schoon drink, grond- en oppervlaktewater
Behoud en ontwikkeling van groen om de stad	Voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting	Voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie
	Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij	
	Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor economische activiteiten	
	Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor recreatieve en toeristische voorzieningen	

Figuur 4. Hoofddoelstelling ruimtelijk beleid
(bron: provincie Noord-Holland)

De structuurvisie is uitsluitend bindend voor de provincie zelf en niet voor gemeenten en burgers. Om de provinciale belangen uit de structuurvisie door te laten werken, heeft de provincie de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie opgesteld. Hierin wordt een aantal algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijk als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland.

3.2.2

Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

Om de provinciale belangen, die in de structuurvisie zijn gedefinieerd, door te laten werken, heeft de provincie parallel aan de structuurvisie de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld. In de verordening zijn verschillende regels opgenomen. Er zijn regels voor het gehele provinciale gebied, regels voor uitsluitend het bestaand bebouwd gebied en regels voor

uitsluitend het landelijk gebied. Afhankelijk van de ligging van het plangebied zijn de regels uit de verordening al dan niet van toepassing.

Het gehele plangebied wordt tot het bestaand bebouwd gebied gerekend. Dit betekent dat er in principe nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk zijn¹. Op het gebied van invulling van bestaand bebouwd gebied geeft de provincie grote vrijheid aan gemeenten. Het bestemmingsplan voorziet in een groot aantal verschillende stedelijke functies.

De verschillende functies die in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, passen in het beleid zoals dat is geformuleerd in de PRVS.



Figuur 5. Ligging bestaand bebouwd gebied

3.2.3

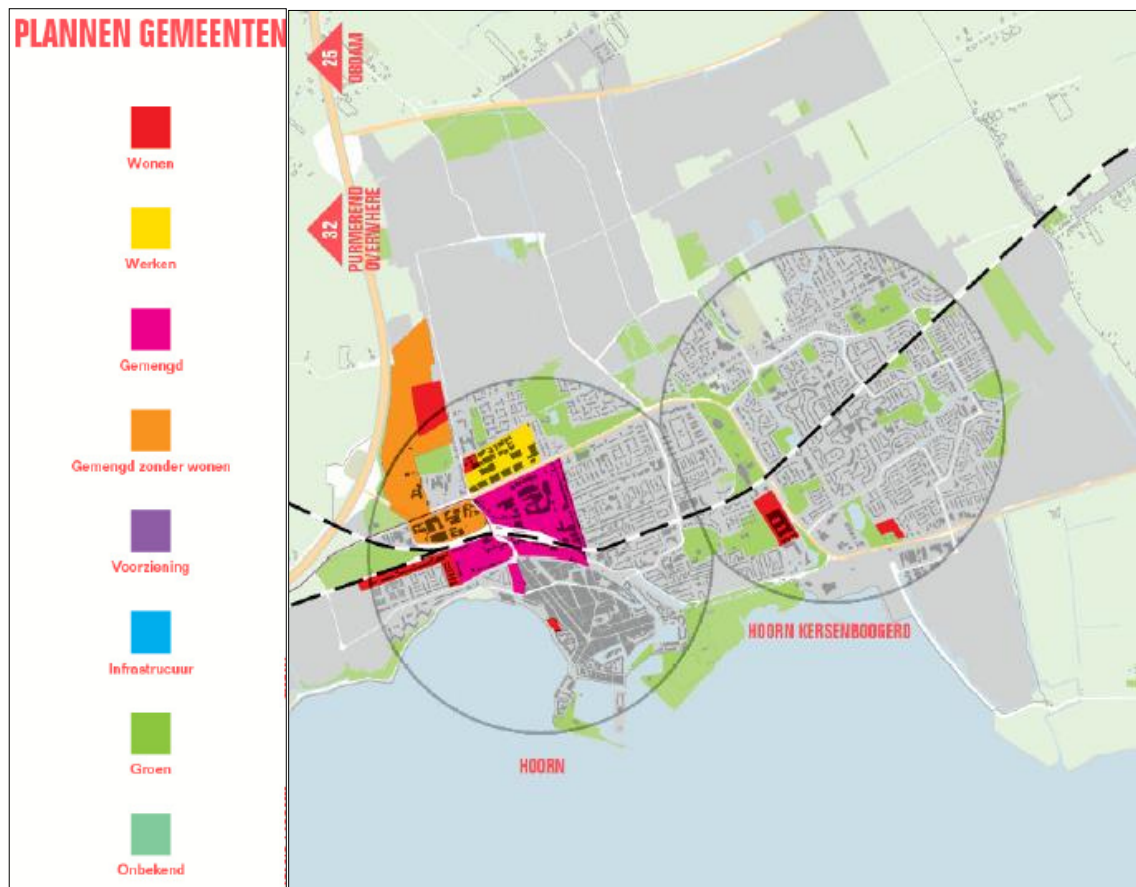
Leidraad Maak Plaats!

De invloedssfeer van ov-knooppunten bestrijkt een aanzienlijk deel van het bebouwd gebied van Noord-Holland. In 2012 en 2013 zijn de mogelijkheden onderzocht om de bestaande plancapaciteit in deze gebieden beter te benutten. De resultaten zijn gebundeld in de publicatie Maak Plaats! Werken aan knooppuntontwikkeling in Noord-Holland. Deze publicatie laat de kansen zien voor de knooppunten in Noord-Holland. De provincie heeft met gemeenten, regio's en andere stakeholders de huidige plannen en ambities in beeld gebracht. Op basis daarvan is een strategie geformuleerd voor het beter benutten van de kwaliteit van de Noord-Hollandse steden en het bestaande netwerk.

In de strategie wordt uitgegaan van een afstand van 1.200 m rondom de treinstations. De cirkel van 1.200 m rondom de stations van Hoorn zijn in de

¹ De provinciale verordening hanteert een andere definitie van stedelijke ontwikkeling dan het Bro in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking.

navolgende figuur weergegeven. Voor de ontwikkelingen is de omgeving van het centraal station uiteraard het meest kansrijk. Dit is in deze strategie aangemerkt als regionaal centrum. Binnen het gebied is aangegeven dat sprake kan zijn van ruim 1.800 extra woningen in het centrumstedelijk milieu en 5.420 extra arbeidsplaatsen.



Figuur 6. Weergave ontwikkelingstrategie rondom stations in Hoorn uit de Leidraad

3.3

Gemeentelijk beleid

3.3.1

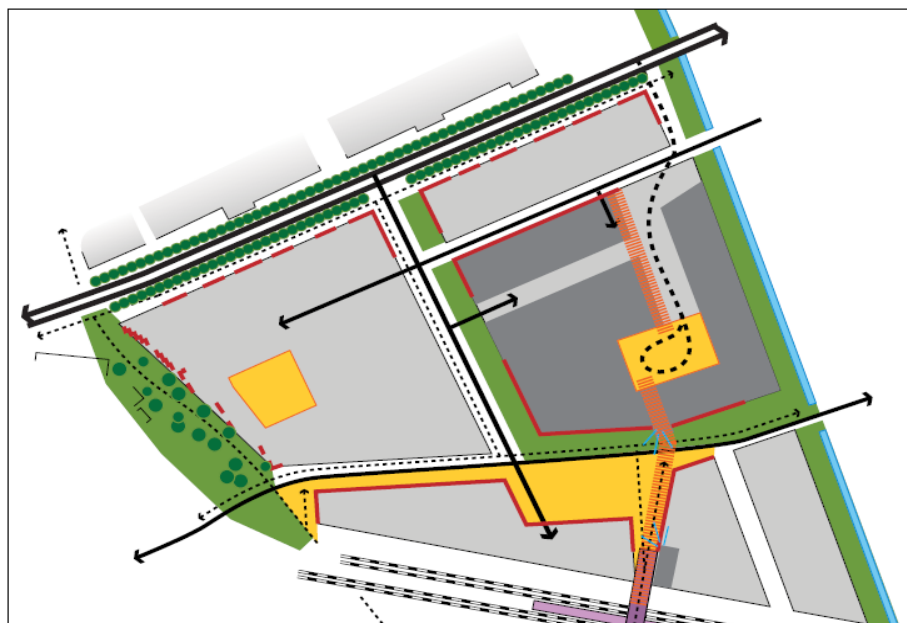
Structuurvisie 'de Poort van Hoorn'

De gemeenteraad heeft op 5 februari 2013 de structuurvisie voor 'de Poort van Hoorn', vastgesteld. Het voorliggende bestemmingsplan is het eerste onderdeel van deze visie. De opgave in het gebied bestaat uit:

- Realiseren van een goede bereikbaarheid van de binnenstad.
- Slechten van de barrièrewerking van het spoor en de Provincialeweg.
- Op peil houden en concentreren van de parkeervoorzieningen.
- Opwaarderen van de voetgangersverbinding over het spoor ter hoogte van NS-station.

- Realiseren van ruimtewinst door meervoudig ruimtegebruik met een attractief programma.
- Versterken van het kerngebied tot aantrekkelijke stedelijke verblijfs-, werk- en woonomgeving.

De structuurvisie is uitgewerkt voor verschillende deelgebieden. Eén van deze deelgebieden is de omgeving van de Maelsonstraat. De uitwerking voor dit deelgebied is in de navolgende figuur weergegeven.



Figuur 7. Weergave van de visie voor de omgeving Maelsonstraat

De Maelsonstraat wordt door de aansluiting op de Provincialeweg een nieuwe entree naar het Transferium. De Maelsonstraat wordt in de nieuwe opzet drukker. Het profiel van de straat wordt daarop aangepast, waarbij ook fietsvoorzieningen zullen worden ingepast.

Het Westfriesgasthuis heeft de potentie door te ontwikkelen tot een sterk regionaal georiënteerde zorgcluster met een fijnmazig aanbod naar verschillende zorg- en servicebehoeften.

3.3.2

Structuurvisie Hoorn

Op 10 juli 2012 is de Structuurvisie Hoorn vastgesteld. De structuurvisie is een uitwerking van de Stadsvisie uit 2005. De Structuurvisie onderscheidt acht belangrijke maatschappelijke opgaven:

1. Bouwen en transformeren voor de vergrijzing.
2. Vasthouden van jonge gezinnen.
3. Ontwikkelen van aantrekkelijke stad in een complete regio.
4. Bestaande woningvoorraad aantrekkelijk houden.
5. Balans wonen en werken.

6. Economie verbreden.
7. Compleet pakket aan voorzieningen bieden.
8. Branding en profilering van Hoorn verbeteren.

De ontwikkeling van de Poort van Hoorn speelt een belangrijke rol bij de opgaven waar we met de gemeente Hoorn en de regio voor staan. De Poort van Hoorn is het voorportaal en vervoerknooppunt van de regio West-Friesland. Het stationsgebied vormt de hub met het achterland: Hoorn als knoop in Noord-Holland Noord. De hub 'agglomeratie West-Friesland' als satellietstad/regio is een van de zijtakken van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Ingezet wordt op het verder verbeteren van de bereikbaarheid van en naar de MRA. Met de opwaardering van de Poort van Hoorn wordt de eerste stap gezet. De Poort van Hoorn is niet alleen een vervoerknooppunt. Op stadsschaal zal de voorzieningsstructuur worden verbeterd en worden de belangrijkste economische clusters uit de regio verder versterkt. Op deze locatie is ruimte voor retail, kantoren en bedrijvigheid uit de medische sector (die hier reeds aanwezig is). De potenties van de Poort van Hoorn als regionaal OV-knooppunt worden hierbij optimaal benut en tevens wordt de stedelijke economie versterkt.

3.3.3

Welstandsnota Hoorn

De Welstandsnota Hoorn (2004) heeft als doel een bijdrage te leveren aan de schoonheid en de ruimtelijke kwaliteit van Hoorn. Het geeft de gemeente de mogelijkheid om de cultuurhistorische, stedenbouwkundige en architectonische waarden die in een bepaald gebied aanwezig zijn, te benoemen en een rol te laten spelen bij de ontwikkeling en beoordeling van bouwplannen. Door deze gebiedsgerichte aanpak wil de gemeente de kwaliteit van de bebouwing in Hoorn bewaren en stimuleren.

3.3.4

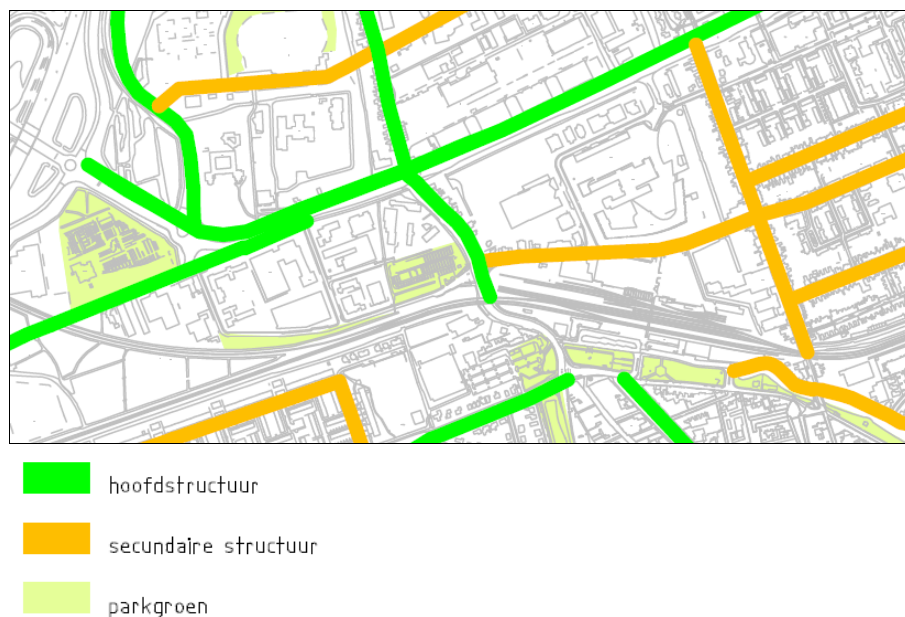
Groenbeleidsplan Hoorn

In deze beleidsnotitie uit 2004 wordt de Hoornse groenstructuur tegen het licht gehouden en gezien op functionaliteit, kwaliteit en beheer. In het plan wordt de hoofdgroenstructuur aangegeven en staan beleidsuitgangspunten geformuleerd voor het groenbeheer.

Bomenbeleidsplan (2009)

In 2009 is het Bodembeleidsplan opgesteld dat voor een deel steunt op het groenbeleidsplan. Het Bomenbeleidsplan draagt de titel 'Ruimte voor bomen', waarmee wordt benadrukt dat bomen in het toekomstige gemeentelijk beleid een meer prominente plaats krijgen in ruimtelijke ontwikkelingen. De gemeente wil dat Hoorn een groene stad is en blijft. Centraal in het bomenbeleidsplan staat het beschermen van het huidige en toekomstige bomenbestand en het scheppen van voorwaarden voor een optimale ontwikkeling en verzorging van

bomen. Via het principe ‘niet kappen, tenzij...’ wordt het gemeentelijke boombestand zoveel mogelijk beschermd.



Figuur 8. Kaartfragment Bomenbeleidsplan
(bron: gemeente Hoorn, 2004)

De bomenkaart vormt de onderlegger voor het bomenbeleidsplan. De belangrijke huidige en gewenste boomstructuren zijn vastgelegd op een kaart, onderverdeeld in hoofdstructuur, secundaire structuur en parkgroen.

In figuur 8 is de structuur ter plaatse van het plangebied weergegeven. Aan de noordzijde loopt de hoofdstructuur, evenals langs het Keern en De Weel. De begraafplaats aan het Keern en de groenzone tussen het spoor en het Dampden staat aangemerkt als parkgroen.

3.3.5

Waterplan Hoorn

In samenwerking met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) heeft de gemeente Hoorn in 2002 een waterplan opgesteld. Het doel van het waterplan is de randvoorwaarden te scheppen waarmee een aantrekkelijk, gezond en duurzaam watersysteem met een hoge belevingswaarde bereikt wordt.

Het waterplan is in 2003 in uitvoering genomen. Bij de verdere uitwerking is een aantal maatregelen komen te vervallen, omdat de behoefte daaraan of de noodzaak daarvan in de tijd is gewijzigd. Daarnaast is de uitvoering van een aantal maatregelen vertraagd door het benodigde aanvullende onderzoek of de beperkt beschikbare menskracht.

O m g e v i n g s t o e t s

4

4.1

Algemeen

Om de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan te toetsen, is het noodzakelijk dat verschillende onderzoeken worden uitgevoerd. Er is daarom onderzoek gedaan naar de volgende aspecten: geluidhinder, externe veiligheid, hinder van bedrijven, bodem, luchtkwaliteit, ecologie, water, archeologie en cultuurhistorie, duurzaamheid en kabels en leidingen.

4.2

Geluidhinder

De Wet geluidhinder (Wgh) bepaalt dat de ‘geluidbelasting’ op gevels van woningen en andere geluidsgevoelige objecten niet hoger mag zijn dan een in de wet bepaalde norm.

De regelgeving voor het geluid wordt gefaseerd herzien. Dit is allereerst gedaan voor de rijksinfrastructuur. In hoofdstuk 11 Wet milieubeheer staan regels over de geluidproductieplafonds voor hoofdspoorwegen en rijkswegen.

Dit onderdeel heeft geen betrekking op de bouw van geluidsgevoelige objecten langs wegen en spoorwegen met geluidproductieplafonds. Daarop blijven voor de beoordeling van geluidhinder voorlopig de regels van de Wet geluidhinder van toepassing. Ook op decentraal beheerde wegen en spoorwegen blijft de Wet geluidhinder van toepassing. Dit betekent voor het plangebied dat de geluidproductieplafonds voor de spoorlijn Amsterdam-Enkhuizen van toepassing zijn. Voor de stoomtramlijn Hoorn-Medemblik gelden deze niet en is de Wgh van toepassing.

Industrielawaai

Op grond van de Wgh dient bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan onder meer aandacht aan Industrielawaai te worden besteed. Dit is met name het geval als een bestemmingsplan de mogelijkheid van de vestiging van een inrichting als bedoeld in artikel 41 Wgh insluit. De categorieën van inrichtingen bedoeld in artikel 41 Wgh zijn nader aangewezen in artikel 2.1, lid 3 van het Besluit omgevingsrecht. Voorheen waren de betreffende inrichtingen aangewezen in het Besluit Categorie A-inrichtingen. In dit bestemmingsplan speelt Industrielawaai geen rol.

Wegverkeerslawaaï

In de Wgh is aangegeven wanneer een weg zoneplichtig is. Elke weg heeft in principe een zone, behoudens wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied en wegen waarvoor een maximum snelheid geldt van 30 km/uur. Indien binnen een geluidzone nieuwe geluidgevoelige objecten, zoals woningen, worden gerealiseerd, moet door middel van akoestisch onderzoek worden vastgesteld of aan de grenswaarden uit de Wgh wordt voldaan.

Het bestemmingsplan voorziet in de aanpassing van de infrastructuur in het plangebied. Het gaat om het doortrekken van de Maelsonstraat.

Akoestisch onderzoek

Voor de plannen die onderdeel zijn van de Poort van Hoorn is door bureau Peutz akoestisch onderzoek verricht ('Onderzoek naar het wegverkeerslawaaï en de luchtkwaliteit in het kader van bestemmingsplan 'Poort van Hoorn' te Hoorn', 4 december 2015). Uit het onderzoek blijkt dat voor het Horizon College en het Westfriesgasthuis de geluidbelasting na wijziging van de weg met respectievelijk 8 en 9 dB toeneemt. Hiermee is sprake van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder. Maatregelen om de geluidbelasting ten gevolge van de Maelsonstraat te reduceren tot de heersende waarde zijn niet mogelijk c.q. doelmatig. Om de reconstructie van de Maelsonstraat mogelijk te maken dient voor het Horizon College en het Westfriesgasthuis een hogere waarde te worden verleend. Het betreft de volgende waarden:

Tabel 1. Noodzakelijke hogere waarden ten behoeve van de reconstructie van de Maelsonstraat (bron: Peutz 2015)

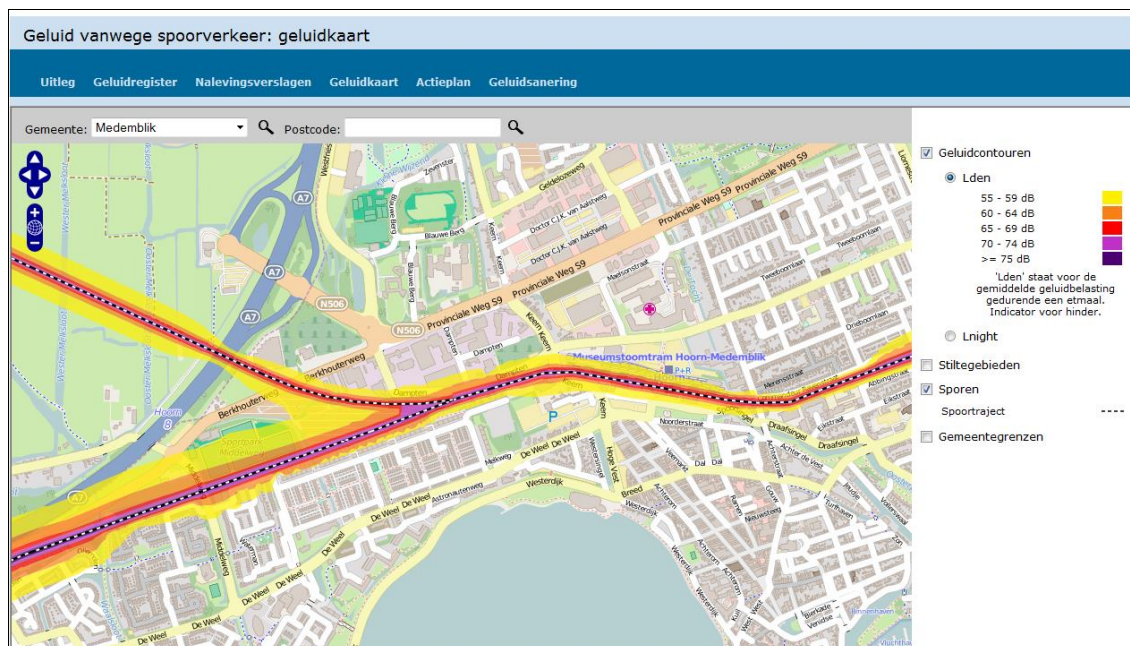
Nr. positie	Adres	Hogere waarde in dB
1014a	Maelsonstraat 24 (Horizon College)	60*
1023	Maelsonstraat 3 (Westfriesgasthuis)	60

* Beoordeling uitsluitend in de dagperiode.

Voor deze hogere waarden is een hogere grenswaardepcedure geluidhinder doorlopen. De hogere grenswaarden zijn op 18 maart 2016 door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld. Uit het onderzoek blijkt ook dat op gebouwen langs de Provincialeweg een hoge geluidbelasting is. Nieuwe geluidgevoelige objecten zijn daarom uitsluitend toegestaan als deze zijn voorzien van een dove gevel. Er zijn vanuit het oogpunt van wegverkeerslawaaï geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Railverkeerslawaaï

Het spoortraject Amsterdam-Enkhuizen is infrastructuur op nationaal niveau met geluidproductieplafonds. Deze zijn opgenomen in het geluidregister. De geluidproductie van deze spoorlijn is in de navolgende figuur weergegeven. Hieruit blijkt dat de geluidcontour van 55 dB zich buiten het plangebied bevindt.



Figuur 9. Weergave Geluidkaart

De stoomtramlijn Hoorn-Medemblik is regionale spoorinfrastructuur. Voor het railverkeerslawaai geldt dat de stoomtramlijn Hoorn-Medemblik (traject 457) een zonebreedte van 100 m kent. Met dit bestemmingsplan worden geen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt, waarbij nieuwe geluidsgevoelige functies binnen deze zone van 100 m van de tramlijn betrokken zijn.

Vanuit het oogpunt van spoorweglawaai is er geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

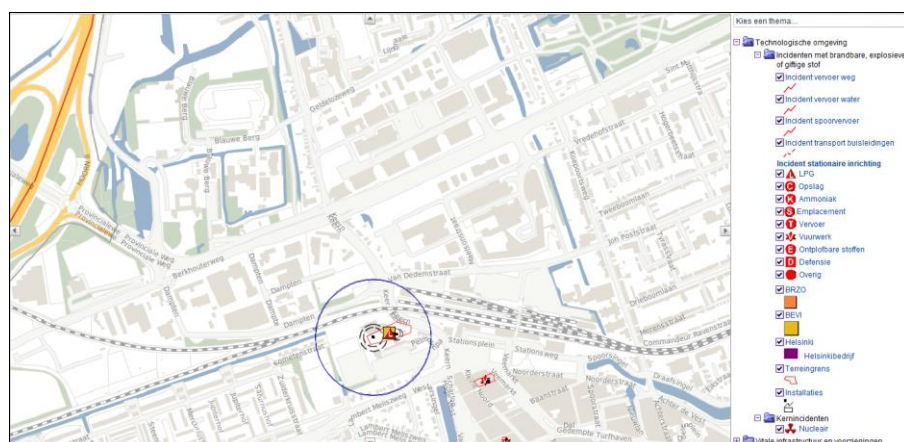
4.3

Externe veiligheid

De overheid heeft de afgelopen jaren veiligheidsnormen vastgelegd die in acht moeten worden genomen en waarmee zowel op het gebied van milieu als op het gebied van de ruimtelijke ordening rekening moet worden gehouden. Onderdeel van het veiligheidsbeleid is dat de afwegingen, ten aanzien van risico's op ongevallen die doden en gewonden tot gevolg kunnen hebben, duidelijk zichtbaar moeten worden gemaakt en niet langer onbewust of impliciet plaatsvinden.

Landelijk is de zogenoemde professionele risicokaart ontwikkeld. Hierop is onder andere informatie over risico's van ongevallen met gevaarlijke stoffen opgenomen. In de hiernavolgende figuur is een fragment van deze risicokaart weergegeven. De locatie ligt volgens deze kaart niet binnen een invloedsgebied van een inrichting of een transportroute voor gevaarlijke stoffen.

Over de Provincialeweg vindt echter wel transport van gevaarlijke stoffen plaats. Hierop wordt later in de paragraaf nader ingegaan.



Figuur 10. Uitsnede Risicokaart

Van de risicokaart van de provincie Noord-Holland valt af te leiden dat nabij en op zekere afstand van het plangebied enkele risicobronnen zijn. Als risicobronnen staan op de risicokaart aangemerkt:

- **Snelweg A7²:** Nabij de weg worden geen nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten gerealiseerd. Ook is geen sprake van een toename van het groepsrisico.
- **Spoorlijn:** Over het spoor vindt geen transport van gevaarlijke stoffen plaats.
- **LPG-station Keern:** Aan het Keern ligt een LPG-station. De risicobronnen hiervan zijn het vulpunt, het reservoir en de afleverinstallatie. Hiervoor geldt een 10^{-6} -plaatsgebonden risicocontour van respectievelijk 35, 25 en 15 m. Binnen deze contour worden geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogelijk gemaakt. Het invloedsgebied voor het groepsrisico bedraagt 150 m. Binnen dit invloedsgebied worden geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten gerealiseerd die leiden tot een toename van het groepsrisico in het gebied.

In de nabijheid van het plangebied liggen geen planologisch relevante gasleidingen.

Aanvullend hierop is vanwege de ligging aan de Provincialeweg nagegaan of de ontwikkellocatie aan de Maelsonstraat tot een verhoging van het groepsrisico leidt. Dit is onderzocht door bureau DGMR. Onderzocht is of wordt voldaan aan de normen voor externe veiligheid ('Bestemmingsplan Pelmolendpad, Dampden, Maelsonstraat e.o. Externe veiligheid: risicoanalyse Provincialeweg', 12 oktober 2012). Uit het onderzoek blijkt dat overal aan het plaatsgebonden risico wordt voldaan. Ten opzichte van de huidige situatie neemt in de nieuwe situatie het groepsrisico toe van 0,37 naar 0,45 maal de oriëntatiewaarde (vanwege

² De weg is onderdeel van het Basisnet Weg. Voor de A7 geldt geen risicozone.

de ontwikkeling van het totale project Poort van Hoorn). Een toename van 0,08. Voor deze toename van het groepsrisico is door bureau DGMR een rapport voor de verantwoording opgesteld ('Verantwoordingsplicht groepsrisico bestemmingsplan Pelmolendpad, Dampden/Berkhouterweg, Maelsonstraat en omgeving', 28 juni 2013). In het rapport is ingegaan op het advies van de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord van 20 december 2012. Het groepsrisico is daarmee verantwoord.

Er zijn geen belemmeringen in het kader van externe veiligheid voor het onderhavige bestemmingsplan.

4.4

Hinder van bedrijven

Op grond van de Wet milieubeheer zijn bedrijven en instellingen voor de exploitatie van het bedrijf verplicht te voldoen aan de eisen van het Activiteitenbesluit, waarbij onder andere rekening gehouden dient te worden met de omliggende woonbebouwing. Dit geldt tenzij anders bepaald is in bijlage I van het Besluit omgevingsrecht of wanneer bedrijven in Bijlage 1 van het Activiteitenbesluit zijn aangewezen als vergunningplichtige inrichting.

Uit de geactualiseerde publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) wordt de richtafstandenlijst voor milieubelastende activiteiten gehanteerd. Per bedrijfstype zijn voor elk van de aspecten geur, stof, geluid en gevaar de minimale afstanden aangegeven die in de meeste gevallen kunnen worden aangehouden tussen een bedrijf of voorziening en hindergevoelige objecten, zoals woningen, om hinder en schade aan mensen binnen aanvaardbare normen te houden. De grootste afstand is bepalend. De genoemde maten zijn richtinggevend, maar met een goede motivering kan en mag hiervan worden afgeweken.

Er dient te worden aangetoond dat het plan geen belemmering vormt voor de nabijgelegen functies.

De aanwezigheid van de bestaande bedrijvigheid in het plangebied is aanvaardbaar op grond van de verleende (milieu)-vergunningen. De verleende (milieu)vergunningen bieden de garantie dat problemen tussen bestaande bedrijvigheid en hindergevoelige objecten in de toekomst in voldoende mate zijn afgedekt.

In het plangebied komt een groot aantal bedrijven en instellingen met verschillende milieuzones voor. Dit zijn allemaal functies die binnen categorie 1 en 2 vallen van de indeling zoals die wordt gehanteerd in de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (2009). Hiervoor moet respectievelijk 10 en 30 m worden aangehouden tot gevoelige functies, zoals woningen. Niet in alle gevallen kan aan deze afstanden worden voldaan. Bij deze milieuafstanden wordt uit-

gegaan van scheiding van functies, terwijl het plangebied geen homogeen gebied is. Het gebied waar het om gaat is echter een aanloopgebied naar het centrum en heeft een grote diversiteit in functies. Het gebied kan daarom als 'gemengd gebied' worden gekenmerkt. In tegenstelling tot 'rustige woongebieden' zijn in dergelijke levendige gebieden milieubelastende activiteiten op kortere afstand van woningen mogelijk.

De uitvoerbaarheid van het voorliggende bestemmingsplan wordt niet door (milieu)hinder van bedrijven gehinderd.

4.5

Bodem

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat in de toelichting op een bestemmingsplan inzicht verkregen moet worden over de uitvoerbaarheid van het plan. Dit betekent dat er onder meer inzicht verkregen moet worden in de noodzakelijke financiële investering van een (mogelijk noodzakelijke) bodemsanering. Een onderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem is een onderdeel van de onderzoeksverplichting bij de voorbereiding van een bestemmingsplan. Hierbij wordt opgemerkt dat ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening het bestemmen van gronden met een bodem van onvoldoende milieuhygiënische kwaliteit met een hiervoor gevoelige bestemming in beginsel moet worden voorkomen.

Een bepaalde mate van bodemverontreiniging hoeft in veel gevallen niet direct een probleem op te leveren. In veel gevallen zal historisch onderzoek van de betreffende verdachte locatie uitwijzen of er voldoende aanleiding is om ook bodemonderzoek te laten uitvoeren. Met een oriënterend bodemonderzoek en/of een nader bodemonderzoek kan worden vastgesteld of inderdaad sprake is van bodemverontreiniging, en zo ja, in welke mate en van welke omvang. Op basis van een nader onderzoek kan de provincie bepalen of er een noodzaak is tot gedeeltelijke of gehele sanering van de locatie en of er veiligheidsmaatregelen moeten worden getroffen. Ook de huidige en/of toekomstige bestemming en het gebruik van de locatie spelen een rol bij de keuze van de saneringsvarianten.

Voor de nieuwe ontsluiting aan de Maelsonstraat is het pand Maelsonstraat 22 gesloopt. Daarvoor is bodemonderzoek uitgevoerd. Rapportage heeft plaatsgevonden in het rapport Verkennend (water)bodem en asbest in grond onderzoek ter plaatse van de Poort van Hoorn te Hoorn (Maelsonstraat 22), HBAdvies, 1 juni 2015. Uit dit onderzoek blijkt dat de bodemhygiëne geen belemmering is voor het beoogde gebruik.

Geconcludeerd wordt dat het plan met betrekking tot de bodemkwaliteit uitvoerbaar is.

4.6

Luchtkwaliteit

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

Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wet milieubeheer in werking getreden. Projecten die 'niet in betekenende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De criteria om te kunnen beoordelen of er voor een project sprake is van nibm, zijn vastgelegd in de AMvB-nibm. In dit Besluit is aangegeven dat een project als 'niet in betekenende mate' kan worden gekwalificeerd als het gaat om projecten met minder dan 500 woningen, in geval van één ontsluitingsweg, of minder dan 1.000 woningen, in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling of minder dan 33.333 m² kantoren.

Het plan is actualiserend voor wat betreft de aanwezige functies. Het plan is wat dat betreft daarom niet in betekenende mate van invloed op de luchtkwaliteit. In aanvulling daarop wordt opgemerkt dat voor de plannen die onderdeel zijn van de Poort van Hoorn (zoals het doortrekken van de Maelsonstraat) door bureau Peutz onderzoek is gedaan naar de luchtkwaliteit (Onderzoek naar het wegverkeerslawaai en de luchtkwaliteit in het kader van bestemmingsplan 'Poort van Hoorn' te Hoorn', 4 december 2015). Daaruit blijkt dat aan de grenswaarden wordt voldaan.

Het plan mag ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit uitvoerbaar worden geacht.

4.7

Ecologie

Om de in hoofdstuk twee beschreven ontwikkeling mogelijk te maken, is het conform artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) noodzakelijk een onderzoek uit te voeren naar effecten op de natuurwaarden (soortenbescherming en gebiedsbescherming).

Om te bepalen hoe de geplande ingrepen in het kader van het totale project Poort van Hoorn zich verhouden tot de ecologische wet- en regelgeving (Natuurbeschermingswet 1998 en/of Flora- en faunawet) is een ecologisch onder-

zoek verricht door bureau Altenburg en Wymenga ('Ecologische beoordeling bestemmingsplan Poort van Hoorn - Fase 1', A&W-rapport 1778, 9 mei 2012). Het gebouw Maelsonstraat 22 is inmiddels gesloopt. Uit het onderzoek blijken voor het plangebied geen bijzonder natuurwaarden. Alleen moet bij ontwikkelingen in het algemeen rekening worden gehouden met het broedseizoen van vogels.

Wat betreft Natura 2000-gebieden wordt in het onderzoek het volgende aangegeven. De geplande en toekomstige ingrepen vinden plaats binnen de bebouwde kom van Hoorn en hebben geen uitstralende werking op de betreffende Natura 2000-gebieden. De enige mobiele soort waarbij wel sprake zou kunnen zijn van een ecologische relatie tussen het plangebied en de betreffende Natura 2000-gebieden, is de meervleermuis. Er worden echter geen gebouwen in het plangebied gesloopt die geschikt zijn voor de meervleermuis. Het plan zal daarom geen effect hebben op een Natura 2000-gebied.

Het bestemmingsplan mag wat betreft het aspect ecologie uitvoerbaar worden geacht.

4.8

Water

Op grond van artikel 3.1.6 Bro dient in de toelichting op ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie. In die paragraaf dient uiteengezet te worden of en in welke mate het plan in kwestie gevolgen heeft voor de waterhuishouding, dat wil zeggen het grondwater en het oppervlaktewater. Het is de schriftelijke weerslag van de zogenaamde watertoets. Het doel van de watertoets is het waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Door middel van de watertoets wordt in een vroegtijdig stadium aandacht besteed aan het wateraspect.

Het plan bevat een toename van het verharde oppervlak door het doortrekken van de Maelsonstraat en de realisatie van een kruispunt. Een directe koppeling tussen de benodigde watercompensatie voor de ontsluiting Maelsonstraat - Provincialeweg en verbreding van de waterloop achter de woningen van het Keern is niet mogelijk. De gemeente past daarom de waterbank toe ter compensatie. De gemeente Hoorn heeft hierin nog een overmaat aan water staan die kan worden benut. Het hoogheemraadschap stemt in met deze oplossing.

Het bestemmingsplan mag wat het wateraspect betreft uitvoerbaar worden geacht.

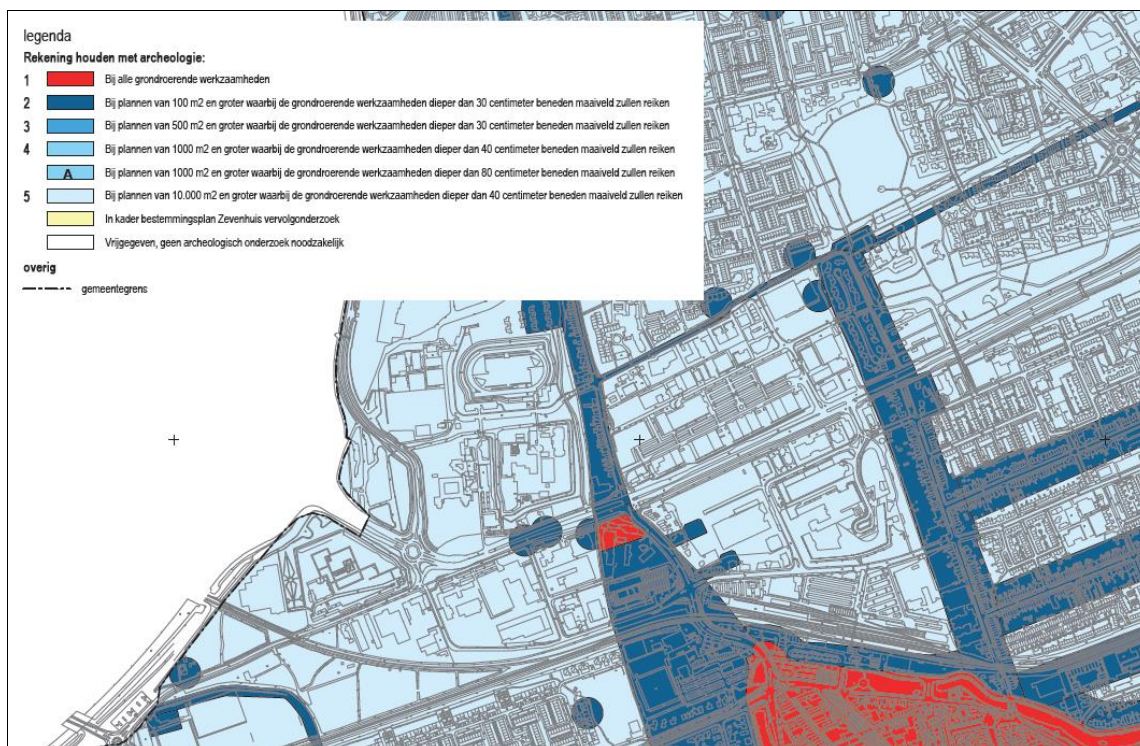
4.9

Archeologie

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

In 2012 is de beleidskaart archeologie 2007 herzien. Deze nieuwe beleidskaart geeft een vlakdekkend inzicht in aanwezige of te verwachten archeologische waarden in de gemeente. In de navolgende figuur is het archeologische beleid voor het plangebied weergegeven.

Het grondgebied van de gemeente Hoorn is met betrekking tot archeologie opgedeeld in vijf categorieën (W1, W2, W3, W4, W4a en W5). Voor deze categorieën worden door burgemeester en wethouders op grond van de omvang en diepte van bodemingrepen voorwaarden verbonden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen. Daarnaast is, afhankelijk van de omvang van de ingreep, een omgevingsvergunning vereist voor werkzaamheden waarbij de grond wordt geroerd.



Figuur 11. Fragment Beleidskaart Archeologie
(bron: gemeente Hoorn)

In het plangebied komen twee categorieën voor. Voor deze categorieën wordt archeologisch onderzoek geadviseerd bij plannen met de volgende omvang:

- W2: bij plannen van 100 m² en groter en waarbij de grondroerende werkzaamheden dieper dan 30 cm beneden maaiveld zullen reiken.
- W5: bij plannen van 10.000 m² en groter en waarbij de grondroerende werkzaamheden dieper dan 40 cm beneden maaiveld zullen reiken.

De bescherming van archeologische waarden wordt geregeld via een dubbelbestemming. Voor het onderhavige plan zijn er twee dubbelbestemmingen Waarde - Archeologie 2 en 5. De dubbelbestemming is toegekend op basis van de beleidskaart archeologie. Door middel van de (betreffende) dubbelbestemming wordt een beschermende regeling voor deze gebieden getroffen. De dubbelbestemming omvat een toevoeging op de basisbestemmingen in de vorm van bouwregels en een omgevingsvergunningsstelsel voor het uitvoeren van graafwerkzaamheden. Met deze planologische regeling mag worden geconcludeerd dat het plan ten aanzien van het aspect archeologie uitvoerbaar is. Archeologisch veldonderzoek dient plaats te vinden voordat de feitelijke grondwerkzaamheden worden uitgevoerd.

Met betrekking tot de archeologie mag dit plan uitvoerbaar worden geacht.

4.10

Cultuurhistorie

De Modernisering Monumentenwet (MoMo) heeft tot een wijziging van artikel 3.6.1, lid 1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geleid, waardoor ieder bestemmingsplan vanaf 1 januari 2012 tevens een analyse van cultuurhistorische waarden van het plangebied moet bevatten. In de toelichting van een bestemmingsplan dient een beschrijving opgenomen te zijn van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. Hierbij dient ook de historische (stede)bouwkunde en historische geografie te worden meegenomen in de belangenafweging. Aangegeven dient te worden welke conclusies aan de geanalyseerde waarden worden verbonden en op welke wijze deze worden geborgd in het bestemmingsplan.

Aan de oostkant grenst het bestemmingsplan grotendeels aan De Tocht, de ten westen van en evenwijdig aan de Koepoortsweg gelegen waterloop die in het noorden uitmondt in De Groene Wijzend. De Tocht is naar alle waarschijnlijkheid een gegraven afwatering uit de tijd van de ontginning van dit gebied in de late twaalfde eeuw, dus geen natuurlijk veenriviertje zoals wel verondersteld. De Tocht is voor Hoorn van groot historisch belang, omdat de stad ontstaan is rond de monding van deze waterloop, waar deze via een sluis uitmondde in de Zuiderzee (deze sluis lag volgens Velius aan de oostkant van de Roode Steen). Vanuit het Westfriesse achterland werden goederen per boot via De Tocht aangevoerd om in Hoorn verkocht te worden. Mede hierdoor werd Hoorn een belangrijke marktplaats. De Tocht vormde eeuwenlang een van de belangrijkste verbindingen tussen de stad en het achterland; tot in de twintigste eeuw maakten tuinders tot Andijk aan toe gebruik van deze vaarroute om hun producten per schuit aan te voeren naar de groente- en fruitmarkt op het Nieuwland en, later, het stationsemplement. Op de westoever van De Tocht bevond zich een beklinterd paadje voor de schuitentrekkers. De opkomst van de veilingen in Zwaag en Blokker betekende het einde voor de Hoornse groente- en fruitmarkt en daarmee verloor De Tocht zijn functie als aanvoerweg voor agrarische producten.



Figuur 12. De Tocht

Hoewel de twaalfde-eeuwse Tocht ter hoogte van de Maelsonstraat is doorbroken, heeft deze in de (ontstaans)geschiedenis van Hoorn een belangrijke rol gespeeld als historisch zeer waardevolle structuur. De Tocht is daarom voorzien van de bestemming 'Waarde - Cultuurhistorie'. In het plangebied zijn naast De Tocht geen cultuurhistorische waarden aanwezig.

Vanuit het oogpunt van cultuurhistorie mag het plan uitvoerbaar worden geacht.

4.11

Duurzaamheid

De gemeente Hoorn heeft een duurzame, toekomstbestendige ontwikkeling hoog in het vaandel. Het gemeentebestuur heeft uitgesproken in 2040 klimaat-neutraal te willen zijn. Ten aanzien van bestaand gebied worden geen regels opgenomen ten aanzien van duurzaamheid. Er wordt vooral gestreefd naar een vrijwillige en gezamenlijke inzet. De bestaande bouw is verantwoordelijk voor een groot deel van het totale energiegebruik van Hoorn. De gemeente voert met allerlei belanghebbenden (huurders, particuliere bezitters van woningen en bedrijven, corporaties) gesprekken om te komen tot gezamenlijke oplossingen. Te denken valt hierbij aan ondersteuning in de vorm van subsidies (ook het eenvoudiger aanvragen daarvan), waar mogelijk het soepeler verkrijgen van vergunningen en gezamenlijke aanschaf van duurzame artikelen; denk aan isolatiemateriaal en dergelijke. Door de alsmaar stijgende prijzen van energie zijn de investeringen in duurzame oplossingen steeds sneller terugverdiend.

Naast veel aandacht voor energiegebruik is er ook aandacht voor andere duurzame strategieën, zoals het optimaal benutten van de beschikbare ruimte. Daarnaast wordt voor zover mogelijk gestreefd naar gecombineerde ontwikkelingen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een plan van twee initia-

tiefnemers om de door hen gewenste bebouwing op een gezamenlijke halfondergrondse parkeervoorziening te realiseren.

Het bestemmingsplan is een instrument waarin enkele duurzame energie aspecten geregeld kunnen worden. Zo kunnen in de planregels en/of op de verbeelding randvoorwaarden voor passieve en actieve zonne-energie als zuidoriëntatie van bebouwing, dakhellingen, nokrichtingen en onderlinge oriëntatie van bebouwing ter vermijding van schaduwwerking worden vastgelegd.

De mogelijkheden zijn echter beperkt. Voor ambitieuze duurzame energie doelstellingen dienen derhalve extra instrumenten, zoals privaatrechtelijke overeenkomsten, ingezet te worden. Omdat de gemeente binnen dit plangebied, met uitzondering van het openbaar gebied, geen grondpositie heeft op de percelen waar ontwikkelingen plaatsvinden, is inzet van dat instrument niet aan de orde.

De plaatsing van zonnecollectoren en fotovoltaïsche cellen op daken is mogelijk. Kleinschalige vormen van opwekking van duurzame energie zijn toegestaan. De plaatsing van windturbines is binnen de regels van het bestemmingsplan niet mogelijk. De plaatsing van kleine (gebouwgebonden) windmolens is mogelijk als vaststaat dat deze geen hinder voor de omgeving opleveren.

4.12

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Op 1 april 2011 is het Besluit milieueffectrapportage gewijzigd. Het aantal situaties waarvoor een milieueffectrapportage (m.e.r.) verplicht moet worden uitgevoerd, is verminderd. Er zijn nu meer situaties waar eerst beoordeeld moet worden of een m.e.r. moet worden uitgevoerd. Het komt er op neer dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst van het Besluit die beneden de drempelwaarden vallen een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen zijn. Voor deze toets, die dus een nieuw element is in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd. Deze paragraaf voorziet in deze beoordeling.

Het onderhavige bestemmingsplan behelst de realisatie van een weg en (opnieuw) in de invulling van een aantal stedelijke ontwikkelingen. De weg wordt niet aangemerkt als 'autoweg' en heeft minder dan vier rijstroken (in en uitvoegstroken tellen daarin niet mee). Dit onderdeel van het plan komt zowel op zogenoemde C en D-lijst niet voor. De stedelijke ontwikkelingen kunnen worden aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject (categorie D 11.2). De omvang van het onderhavige plan ligt ruim echter onder de drempelwaarden die in het Besluit m.e.r. zijn gesteld. De milieueffecten van het project zijn in de voorgaande paragrafen beschreven. Hieruit blijkt dat de activiteiten geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu hebben (afstand tot gevoelige gebieden in relatie tot de ingreep, de locatie en de omgeving hebben geen bij-

zondere kenmerken waardoor er een verwaarloosbare kans is op belangrijke nadelige effecten, de activiteit leidt niet tot grote emissies, de ruimtelijke consequenties van het plan zijn beperkt e.d.). Naar alle Europese criteria voor de afweging hieromtrent is gekeken. Het bestemmingsplan geeft geen aanleiding voor een vervolgonderzoek in het kader van een m.e.r. of een m.e.r.-beoordeling.

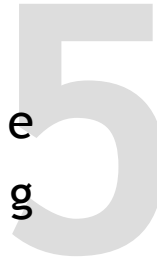
Ten gevolge van het bestemmingsplan zullen geen belangrijke nadelige milieu-gevolgen optreden. Het bestemmingsplan geeft geen aanleiding voor een vervolgonderzoek in het kader van een m.e.r. of een m.e.r.-beoordeling.

4.13

Kabels en leidingen

In het plangebied is een regionale waterleiding aanwezig. Deze is voorzien van een bestemmingsregeling. Voor het overige zijn geen kabels en leidingen aanwezig die planologisch-juridische bescherming verdienen.

Juridische toelichting



5.1

Inleiding

Wet ruimtelijke ordening en Besluit ruimtelijke ordening

Op 1 juli 2012 zijn de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in werking getreden. Het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld op grond van de Wro en het Bro.

Op grond van artikel 3.1.3 van het Bro moet een bestemmingsplan worden uitgewerkt in:

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

Ook moet op grond van artikel 3.1.6 van het Bro een bestemmingsplan samengaan met een toelichting waarin ten minste zijn opgenomen:

1. een onderbouwing van de in het bestemmingsplan gemaakte keuze van bestemmingen;
2. de resultaten van de (noodzakelijke) voor het bestemmingsplan uitgevoerde onderzoeken;
3. de resultaten van het overleg en de inspraak op grond van artikel 3.1.1 van het Bro.

Op grond van artikel 1.2.1 van het Bro (in werking getreden op 1 januari 2010) moet het bestemmingsplan digitaal beschikbaar gesteld worden. Om dit mogelijk te maken moet het bestemmingsplan worden uitgewerkt in een zogenoemde GML. In de GML is er een koppeling tussen de kaart, regels en toelichting (het bestemmingsplan) gemaakt. Deze koppeling van de kaart, regels en toelichting is de zogenoemde verbeelding van het bestemmingsplan. Hiervoor moet het bestemmingsplan worden opgesteld overeenkomstig de RO-standaarden:

- Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012).
- Standaard toegankelijkheid ruimtelijke instrumenten (STRi2012).
- Praktijkrichtlijn bestemmingsplannen 2012 (PRBP2012).

Dit bestemmingsplan is zo opgesteld dat het digitaal beschikbaar gesteld kan worden. Dit betekent dat:

- alle verschillende onderdelen van de kaart een zogenoemde IMRO2012-code hebben;
- de digitale kaart is opgesteld volgens de standaardtechniek voor uitwisseling GML;
- de regels overeenkomstig de SVBP2012 zijn opgesteld;
- de toelichting en regels digitaal aan de kaart zijn gekoppeld.

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en het Besluit omgevingsrecht (Bor) in werking getreden. Met de inwerkingtreding van de Wabo is een deel van de Wro opgenomen in de Wabo.

Op grond van de Wabo en het Bor is de omgevingsvergunning ingevoerd. In de omgevingsvergunning worden verschillende vergunningstrajecten (zoals bouwvergunning, milieuvergunning etc.) gebundeld. In artikel 2.1 van de Wabo is een algemeen gebruiksverbod opgenomen. Op grond hiervan is voor een gebruik dat op grond van een bestemmingsplan niet is toegestaan een omgevingsvergunning noodzakelijk.

Door de inwerkingtreding van de Wabo en het Bor is een aantal begrippen op grond van de Wro vervallen. Deze begrippen worden ook in de SVBP2012 gebruikt. In september 2010 zijn er door Geonovum, als beheerder van de RO-standaarden, werkafspraken voor de SVBP2012 uitgegeven. Op basis van deze afspraken is er in bestemmingsplannen geen sprake meer van ontheffingen maar van afwijkingen. De in het overgangsrecht opgenomen bouwvergunning is vervangen door een omgevingsvergunning voor het bouwen.

Ondergronds bouwen

Het onderhavige bestemmingsplan kent geen specifieke voorschriften voor ondergronds bouwen. Dit betekent niet dat er niet ondergronds gebouwd mag worden. Uit jurisprudentie (onder meer in de uitspraken van 28 februari 1996 in zaak nr. R03.93.2220; BR 1996, p. 562, van 18 september 2002 in zaak nr. 200105060/1 en van 7 mei 2008 in zaak nr. 200706138/1) blijkt dat de regeling voor het bovengrondse bouwen wordt toegepast, wanneer sprake is van ondergrondse bouw. Ook bij het onderhavige plan moeten de planregels inzake onder meer de toelaatbaarheid van gebouwen en de aard, de situering en de omvang van toegelaten gebouwen voor het bovengrondse bouwen op overeenkomstige wijze worden toegepast bij ondergrondse bouw.

5.2

Bestemmingsplanprocedure

In de Wro en het Bro zijn wettelijke regels voor de bestemmingsplanprocedure vastgelegd. Hierin zijn de volgende fasen onderscheiden:

Vorbereidingsfase

Voor het opstellen van een voorontwerp bestemmingsplan verricht de gemeente onderzoek naar de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, naar de bestaande toestand en naar mogelijke en wenselijke ontwikkelingen binnen een gemeente. Het voorontwerp bestemmingsplan wordt voor overleg gezonden aan de in artikel 3.1.1 van het Bro genoemde instanties. Bovendien wordt het voorontwerp ter inzage gelegd voor inspraak op de wijze zoals die in de gemeentelijke inspraakverordening is vastgelegd. De gemeente reageert vervolgens op het overleg ex artikel 3.1.1 Bro en de inspraak door in de toelichting van het plan op de gemaakte op- en aanmerkingen in te gaan en aan te geven welk standpunt de gemeente daarover inneemt.

Ontwerpfase

Na aankondiging in de Staatscourant en in één of meer plaatselijke dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen, wordt het ontwerpbestemmingsplan zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode kan een ieder zienswijzen over het ontwerp naar voren brengen.

Vaststellingsfase

Na afloop van de termijn van de terinzagelegging stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan al dan niet gewijzigd vast.

Beroepsfase

Na de vaststelling van het bestemmingsplan maakt de gemeenteraad het vaststellingsbesluit bekend en legt het vastgestelde bestemmingsplan ter inzage. Uiterlijk 6 weken na bekendmaking van het vaststellingsbesluit kan er beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

5.3

Toelichting op de bestemmingen

Dit plan is er op gericht het beheer en de ontwikkeling van het plangebied Maelsonstraat en omgeving mogelijk te maken. Hieronder worden de bestemmingen die in het plan zijn opgenomen kort besproken.

Gemengd - 2

De bestemming Gemengd - 2 betreft de gronden tussen het Westfriesgasthuis en het Keern. Binnen de bestemming zijn kantoren, dienstverlenende bedrijven en/of instellingen en/of maatschappelijke voorzieningen toegestaan.

De bestaande woonbebouwing is voorzien van de aanduiding 'wonen'. De bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan die met een aanduiding op de plankaart is aangegeven.

Kantoor

De bestemming Kantoor betreft grond tussen de Maelsonstraat en de Provincialeweg. Op deze plek zijn kantoren toegestaan.

Maatschappelijk - Medisch Centrum

Deze bestemming betreft het Westfriesgasthuis. Naast het ziekenhuis zijn de bijbehorende (zorg)voorzieningen in de bestemming begrepen. De bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan die met een aanduiding op de plankaart is aangegeven.

Verkeer

Hieronder vallen de doorgaande wegen binnen het plangebied. Binnen de bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd. Voor de aanleg van een veilige oversteek voor het langzaam verkeer op het Keern, ter plaatse van de Provincialeweg is een mogelijk verhoging van de Provincialeweg nodig. Voor deze verhoging is de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - verhoogde ligging' opgenomen.

Verkeer - Verblijf

Binnen deze bestemming vallen wegen en straten met hoofdzakelijk een functie voor verblijf, alsmede ter ontsluiting van de aanliggende of nabijgelegen gronden. In deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd.

Water

Het water in het plangebied is als zodanig bestemd. Ook het nieuwe te realiseren water heeft deze bestemming gekregen. Dit water heeft een structurele betekenis voor berging en afvoer van hemelwater. Ook in deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd.

Leiding - Water

De regionale watertransportleiding is voorzien van de beschermende dubbelbestemming 'Leiding - Water'. De belemmeringsstrook van deze bestemming is 4 m ter weerszijde van de waterleiding.

Waarde - Archeologie (2 en 5)

In het plan zijn twee bestemmingen voor de bescherming van archeologische waarden opgenomen. De dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie (2 en 5)' voorzien in een vlakdekkende invulling van het archeologiebeleid. Deze bestemmingen zijn een aanvulling op de andere bestemmingen. Voor het bouwen van bouwwerken met een oppervlakte die de van de bestemming afhankelijke drempelwaarde overschrijdt, moet een omgevingsvergunning voor het bouwen worden gevraagd. Hierbij moet een rapport over de archeologische waarde van

de gronden worden overlegd. Op grond van dat rapport kan het bevoegd gezag voorwaarden aan de omgevingsvergunning verbinden.

Voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, is een omgevingsvergunning vereist. De vergunning is niet vereist voor het normale onderhoud, gebruik en beheer. Onder voorwaarden kan de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden worden verleend.

Waarde - Cultuurhistorie

Deze dubbelbestemming voorziet in de bescherming van de in paragraaf 4.10 van deze plantoelichting beschreven cultuurhistorische waarden in het plangebied.

Overig

In hoofdstuk 3 van de regels zijn de algemene regels van het plan opgenomen. Hierin staat de anti-dubbeltelregel vermeld. De anti-dubbeltelregel voorziet in het tegengaan van oneigenlijk gebruik van de bestemmingsregels. Ook de 'Algemene afwijkingsregels' zijn in dit hoofdstuk ondergebracht. De algemene afwijkingsregels hebben betrekking op alle in het plan opgenomen bestemmingen.

In hoofdstuk 4 van de regels is het overgangsrecht en de slotregel opgenomen. Deze zijn opgenomen in overeenstemming met de in het Bro voorgeschreven tekst.

Uitvoerbaarheid



Op basis van artikel 9, lid 2 Bro bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan. In dat verband wordt een onderscheid gemaakt tussen de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid. Tevens is een paragraaf over handhaving van het plan toegevoegd.

6.1

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voor het onderhavige plan is als onderdeel van het (op 13 juli 2014 ingetrokken) bestemmingsplan Pelmolenpad, Dampden/Berkhousterweg, Maelsonstraat de mogelijkheid geboden voor inspraak en overleg. Daarmee wordt voldaan het gestelde in de gemeentelijke inspraakverordening en het overleg op grond van artikel 3.1.1 Bro. Het plan mag maatschappelijk uitvoerbaar worden geacht.

6.2

Economische uitvoerbaarheid

Met de in paragraaf 2.3 beschreven ontwikkeling zijn kosten gemoeid. Deze worden gedekt uit de reserve infrastructuur en parkeren. Op basis hiervan mag het voorliggende bestemmingsplan economisch uitvoerbaar worden geacht.

6.3

Exploitatieplan

De Grondexploitatiewet stelt als onderdeel van de Wro een gegarandeerd kostenverhaal als eis aan bestemmingsplannen. Een zogenaamd exploitatieplan maakt verplicht deel uit van het bestemmingsplanproces, tenzij het kostenverhaal op een andere wijze is gegarandeerd. De kosten voor het voorliggende bestemmingsplan zijn anderszins verzekerd. Een exploitatieplan op grond van de Grondexploitatiewet is dan ook niet noodzakelijk.

6.4

Handhaving

Het beleid en de doelstellingen van het bestemmingsplan kunnen alleen worden gerealiseerd wanneer het bestemmingsplan ook daadwerkelijk gehandhaafd wordt. Dit houdt in ieder geval in dat het plangebied regelmatig wordt gecontroleerd op illegale bouwwerken en gebruiksvormen en er tijdens bouw-

werkzaamheden gecontroleerd wordt dat er gebouwd wordt overeenkomstig de verleende vergunning(en). De gemeente zal hiervoor zorg dragen. Deze werkzaamheden passen binnen het handhavingsbeleid van de gemeente en kunnen binnen de bestaande structuren worden uitgevoerd.

De handhaving is gediend met een goed en duidelijk bestemmingsplan. Dit voorkomt immers misverstanden en interpretatiekwesties. Om deze reden is in dit plan gekozen voor gerichte bestemmingen én een duidelijke formulering van de regels. Bovendien bevat de toelichting een heldere beschrijving van het plan en van de regels. De regelingen in het bestemmingsplan zijn mede met het oog op een goede handhaving gemaakt. De regelingen sluiten aan op andere nieuwe bestemmingsplannen in de gemeente. Gemeente, bouwbedrijven en opdrachtgevers hebben in het kader van de handhaving ieder hun eigen verantwoordelijkheid.

Zo heeft de gemeente, naast de toezichthoudende taak, eveneens de taak om alle betrokken partijen van de juiste bestemmingsplaninformatie te voorzien en om een ieder aan te sporen het bestemmingsplan op een juiste manier uit te voeren. Particulieren en bouwbedrijven dienen de gemaakte afspraken en omgevingsvergunningen voor het bouwen na te komen en ook de opdrachtgevers dienen zich aan de spelregels te houden.

Wat betreft het toezicht en de controle op de regelingen en vergunningen in relatie tot waterstaatkundige zaken, zoals de schouw op sloten, geldt dat hier de verantwoordelijkheid primair bij het Hoogheemraadschap Hollandsnoorderkwartier ligt.

Colofon

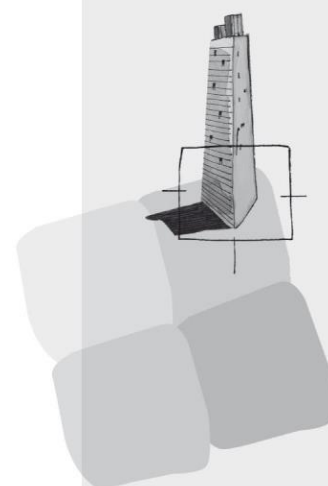
Opdrachtgever
Gemeente Hoorn

Contactpersoon
Mevrouw C. Plat

Bestemmingsplan
BügelHajema Adviseurs

Projectleiding
De heer M. Mosterman
BügelHajema Adviseurs

Projectnummer
800.31.00.08.02



BügelHajema Adviseurs bv
Bureau voor Ruimtelijke
Ordering en Milieu BNSP
Balthasar Bekkerwei 76
8914 BE Leeuwarden
T 058 215 25 15
F 058 215 91 98
E leeuwarden@bugelhajema.nl
W www.bugelhajema.nl

Vestigingen te Assen,
Leeuwarden en Amersfoort