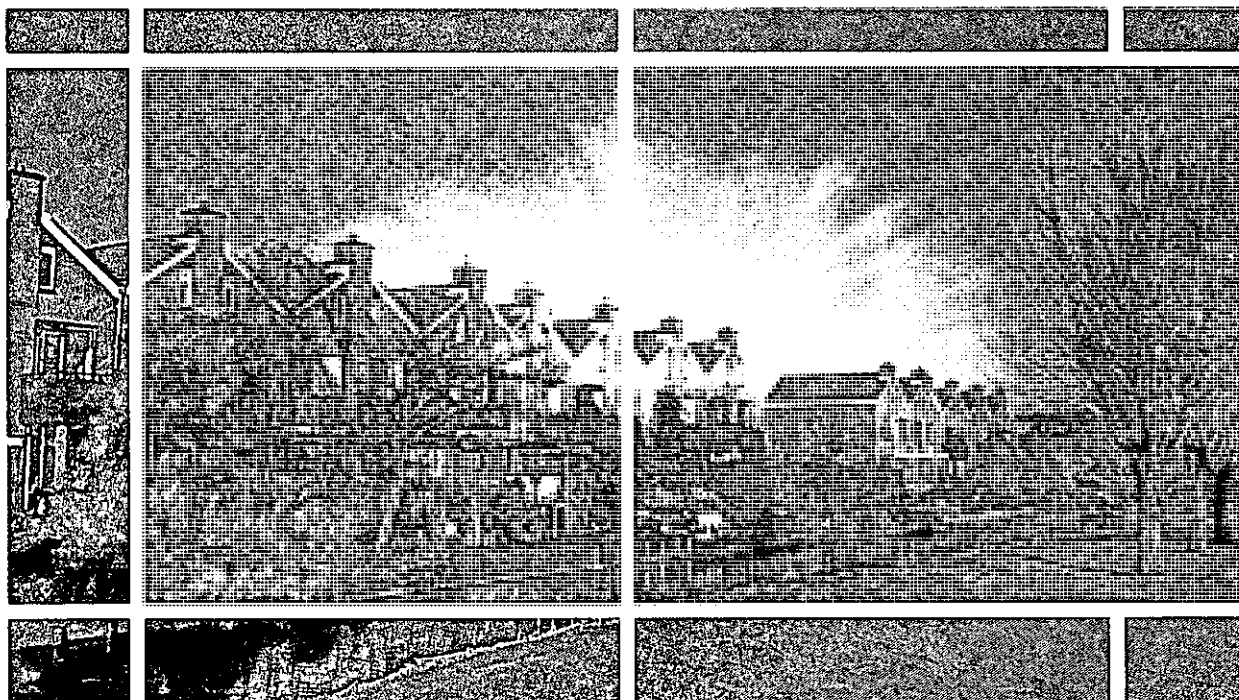


Westerkoog

Bestemmingsplan



BIJENWILKEN

Bestemmingsplan Westerkoog Gemeente Zaanstad



Ontwerp
Bestemmingsplan
Projectleider

plankaart Januari 2008
plankaart April 2008
mw. mr. N.A.E. van Offeren

Toelichting

Inhoud van de toelichting

1.	INLEIDING	6
1.1.	Aanleiding en doelstelling	6
1.2.	Plangebied	6
1.3.	Planvorm	6
1.4.	Vigerende regelingen	8
1.5.	Opzet van de toelichting	8
2.	BELEIDSKADER	10
2.1.	Europees beleid	10
2.2.	Rijksbeleid	13
2.3.	Provinciaal en regionaal beleid	18
2.4.	Lokaal beleid	23
3.	RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE ANALYSE	34
3.1.	Geschiedenis van het plangebied	34
3.2.	Ruimtelijke structuur van het plangebied	34
3.3.	Verkeersstructuur	42
3.4.	Functionele structuur	44
3.5.	Overige voorzieningen	45
4.	ONDERZOEKEN	46
4.1.	Resultaten Milieuonderzoek	46
4.2.	Natuurwaardenonderzoek	51
4.3.	Waterparagraaf	52
5.	GEBIEDSVISIE	56
5.1.	Visie op het plangebied	56
5.2.	Ontwikkelingen	56
5.3.	Aandachtspunten	57
5.4.	Strategie/instrumentarium ter uitvoering	57
6.	BESCHRIJVING PLANVORM EN BESTEMMINGSREGELING	60
6.1.	Bestemmingsregeling	60
6.2.	Gekozen planvorm	60
6.3.	Bestemmingsregeling	60
7.	UITVOERBAARHEID	66
7.1.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	66
7.2.	Economische uitvoerbaarheid	114
8.	OVERLEG EX ARTIKEL 10 BRO	116
	Bijlagen:	
	1. Bedrijveninventarisatie	
	2. Toelichting op de Staat van Bedrijfsactiviteiten	
	3. Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten	
	4. Milieuonderzoek	
	5. Verslag watertoetsoverleg	
	6. Rapport Lichtveld Buis & Partners (geluid en luchtkwaliteit)	
	7. QRA LPG station Westenkoog	
	8. Advisering brandweer externe veiligheid	

1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op het betreffende plangebied van de Gemeente Zaanstad. Tevens worden de motieven besproken die aan dit bestemmingsplan ten grondslag liggen. Ten slotte zullen de vigerende bestemmingsplannen aan de orde komen die door onderhavig bestemmingsplan zullen worden vervangen.

1.1. Aanleiding en doelstelling

Op 21 november 2000 hebben Burgemeester en wethouders van de gemeente Zaanstad de 'Inhaalslag Bestemmingsplannen' vastgesteld. Hiermee heeft het gemeentebestuur besloten tot een grootschalige actualisering van bestemmingsplannen voor bestaand stedelijk gebied in Zaanstad. Het doel van deze inhaalslag is dan ook het actualiseren van verouderde bestemmingsplannen en het maken van bestemmingsplannen voor zogenaamde witte vlekken. Dat zijn gebieden waar tot op heden geen bestemmingsplan voor is gemaakt.

Het bestemmingsplangebied 'Westerkoog' te Koog aan de Zaan is een bestaand woongebied waar de komende jaren weinig nieuwe ontwikkelingen verwacht worden. De vigerende bestemmingsplannen zijn gedateerd. In het algemeen zijn de in de zeventiger jaren tot stand gekomen plannen niet afgestemd op de huidige woonwensen, zoals erfbouwingsmogelijkheden.

Het doel van het bestemmingsplan is om een planologisch/juridisch kader te bieden voor het behouden en versterken van de woonfunctie en om ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan. Dit doel zal worden bereikt door de wijze van bestemmen zodanig te kiezen dat 'wonen' en 'bedrijfsvoering' aan de eigentijdse wensen wordt aangepast. Bij alle mogelijkheden die daartoe geboden worden dient het karakter van het plangebied te worden behouden. Het bestemmingsplan beschermt het woon- en leefmilieu.

1.2. Plangebied

Het gebied wordt globaal begrensd door: in het noorden de (omgelegde) Guisweg en de Coentunnelweg (A8), aan de oostzijde de spoorlijn Amsterdam-Alkmaar, in het zuiden de Mallegatsloot en in het westen grenst het plangebied aan het Westzijderveld. De busbrug tussen de wijken Westerkoog en Westerwatering, 'de Binding', valt buiten het plangebied, daarvoor wordt een aparte procedure gevoerd.

In figuur 1 op de volgende bladzijde is de ligging van het plangebied in de omgeving weergegeven.

1.3. Planvorm

Het bestemmingsplan vervult in dit plangebied in belangrijke mate een beheers- en gebruiksfunctie en staat in beperkte mate ontwikkelingen toe. De juridische planvorm is afgestemd op het behoud van de aanwezige functies.



figuur 1: Ligging plangebied in omgeving

1.4. Vigerende regelingen

Voor het plangebied vigeren thans de volgende regelingen:

- 2^{de} Uitwerking bestemmingsplan Westzijderveld, Fase 1, vastgesteld: 09-05-1977, goedgekeurd: 14-03-1978, nummer 664
- 2^{de} Uitwerking bestemmingsplan Westzijderveld, Fase 2, vastgesteld: 16-01-1978, goedgekeurd: 09-05-1978, nummer 506
- 2^{de} Uitwerking bestemmingsplan Westzijderveld, Fase 2, vastgesteld: 11-09-1978, goedgekeurd: 13-02-1979, nummer 321
- 2^{de} Uitwerking bestemmingsplan Westzijderveld, Fase 3, vastgesteld: 13-11-1978, goedgekeurd: 06-03-1979, nummer 541
- 2^{de} Uitwerking bestemmingsplan Westzijderveld, Fase 4, vastgesteld: 09-07-1979, goedgekeurd: 18-12-1979, nummer 141
- Partiële herziening 2^{de} uitwerking Westzijderveld, Fase 4, vastgesteld: 13-07-1981, goedgekeurd: 03-11-1981, nummer 43
- Wijziging van bestemmingsplan Westzijderveld, vastgesteld: 13-12-1973, goedgekeurd: 25-02-1975, nummer 2
- Uitwerking bestemmingsplan Westzijderveld, vastgesteld: 20-06-1972, goedgekeurd: 05-09-1972, nummer 434

Deze bestemmingsplannen worden geheel door het voorliggende bestemmingsplan vervangen. Het gebied waar de busbrug 'de Binding' zich bevindt, valt echter niet binnen het bestemmingsplan Westerkoog.

1.5. Opzet van de toelichting

De toelichting behorende bij een bestemmingsplan geeft uitleg over -en een onderbouwing voor- de in de voorschriften en op de plankaart opgenomen bestemmingen en regels. De toelichting is hiertoe als volgt opgebouwd.

Hoofdstuk 2 'Beleidskader' geeft een globale beschrijving van voor het plangebied relevant beleid.

In hoofdstuk 3 'Ruimtelijke en functionele analyse' wordt een beschrijving gegeven van ruimtelijke en functionele invulling van het plangebied. Daarin komen onder meer de stedenbouwkundige invulling van het gebied en de verkeersstructuur aan de orde.

In hoofdstuk 4 'Onderzoeken' worden de resultaten beschreven van de voor het bestemmingsplan relevante en uitgevoerde milieuonderzoeken.

In hoofdstuk 5 'Gebiedsvisie' worden de knelpunten beschreven die in het gebied voorkomen en wordt, waar mogelijk, een oplossing geboden. Wanneer beleid en de ruimtelijke en functionele analyse niet met elkaar overeenkomen, kan bijvoorbeeld sprake zijn van een knelpunt waarvoor in het bestemmingsplan een oplossing gevonden moet worden.

Hoofdstuk 6 'Beschrijving planvorm en bestemmingsregeling' bevat de juridische plantoelichting. Daar waar de voorschriften toelichting behoeven is in dit hoofdstuk een uitleg van de juridische regeling gegeven.

Hoofdstuk 7 'Uitvoerbaarheid' geeft in 'Maatschappelijke uitvoerbaarheid' de resultaten van inspraak die ten behoeve van het bestemmingsplan zal worden gevoerd en geeft in 'Economische uitvoerbaarheid' een economische onderbouwing van de in het plan opgenomen ontwikkelingen.

Hoofdstuk 8 'Overleg ex artikel 10 Bro' ten slotte, geeft de resultaten van het overleg met diverse instanties en instellingen in het kader van artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985.

2. Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt een overzicht geboden van het ruimtelijk relevante beleid voor de gemeente Zaanstad en specifiek voor het plangebied. Dit beleidskader vormt de basis voor eventuele ontwikkelingen in het plangebied en is een onderbouwing van de beleidskeuzes die zijn gemaakt.

2.1. Europees beleid

2.1.1. Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn

De in 1979¹ door de Raad van de Europese Gemeenschappen vastgestelde Vogelrichtlijn (79/409/EEG) en de in 1992² vastgestelde Habitatrichtlijn (92/43/EEG) hebben respectievelijk als doel: de bescherming van alle op het grondgebied van de Europese Unie in het wild levende vogels en hun habitat en het bevorderen van de biologische verscheidenheid. Beide richtlijnen hebben betrekking op zowel de bescherming van soorten als op bescherming van gebieden. Op grond van de Vogel- en Habitatrichtlijn worden gebieden aangewezen als Speciale Beschermingszone. Deze gebieden maken deel uit van Natura 2000, het Europese initiatief om een ecologisch netwerk van natuurgebieden in Europa duurzaam te beschermen.

De rechtsgevolgen die voortvloeien uit de Vogelrichtlijn betreffen naast het aanwijzen van Speciale Beschermingszones, ook de verplichting om passende maatregelen te nemen om de kwaliteit van de leefgebieden voor de vogels niet te laten verslechteren. Verder mogen er geen storende factoren in de gebieden optreden die negatieve gevolgen hebben voor het voortbestaan van de vogelsoorten die door de Vogelrichtlijn beschermd worden.

De rechtsgevolgen die voortvloeien uit de Habitatrichtlijn betreffen naast het aanwijzen van Speciale Beschermingszones, ook de verplichting om bij nieuwe ontwikkelingen onderzoek uit te voeren naar mogelijk aanwezige beschermde soorten.

De Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn zijn in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd door middel van de Flora- en faunawet³, respectievelijk de Natuurbeschermingswet⁴. De Flora- en faunawet is van belang voor de soortenbescherming van planten en dieren, terwijl de Natuurbeschermingswet van toepassing is op de bescherming van de habitat van planten en dieren.

2.1.2. Natuurbeschermingsrecht en onderzoek natuurwaarden

EG Vogelrichtlijn (VR)

De in 1979 door de Raad van de Europese Gemeenschappen vastgestelde Vogelrichtlijn (79/43/EEG) heeft tot doel: de bescherming van het beheer van alle op het grondgebied van de Europese unie in het wil levende vogels en hun habitat. Op grond van de Vogelrichtlijn worden gebieden aangewezen als Speciale Beschermingszone. Deze gebieden maken deel uit van Natura 2000, het Europese initiatief om een ecologisch netwerk van natuurgebieden in Europa duurzaam te beschermen. De rechtsgevolgen die voortvloeien uit de Vogelrichtlijn betreffen naast het aanwijzen van Speciale Beschermingszones, ook de verplichting om passende maatregelen te nemen om de kwaliteit van de leefgebieden voor de vogels niet te laten verslechteren. Verder mogen er geen storende

1 In werking getreden op 2 april 1979

2 In werking getreden op 21 mei 1992

3 In werking getreden op 25 mei 1998

4 In werking getreden op 1 oktober 2005

factoren in de gebieden optreden die negatieve gevolgen hebben voor het voortbestaan van de vogelsoorten die door de vogelrichtlijn beschermd worden. De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit heeft geen delen van Zaanstad aangewezen/aangemeld als Speciale Beschermingszone in de zin van artikel 4 van de Vogelrichtlijn.

EG Habitatrichtlijn (HR)

De in 1992 vastgestelde Habitatrichtlijn (92/43/EEG) is het voornaamste stuk wetgeving van de Europese Gemeenschap ter bevordering van de biologische verscheidenheid. De richtlijn heeft betrekking op zowel de bescherming van soorten als op bescherming van gebieden. Iedere lidstaat moet op zijn grondgebied de gebieden, die voor het behoud van de onder de richtlijn vallende habitat en soorten het belangrijkst zijn, identificeren en vervolgens aanwijzen als Speciale Beschermingszone. Met betrekking tot deze zones worden dan juridische of contractuele maatregelen genomen of worden eventuele beheersplannen opgesteld. Doel hiervan is deze zones op langere termijn te behouden, waarbij menselijk activiteiten geïntegreerd worden vanuit een optiek van duurzame ontwikkeling. Al deze door de lidstaten aangewezen Speciale Beschermingszones vormen samen het netwerk van beschermde gebieden: 'Natura 2000'. Ook alle Speciale Beschermingszones van de Vogelrichtlijn behoren tot dit netwerk. De rechtsgevolgen die voortvloeien uit de Habitatrichtlijn betreffen naast het aanwijzen van Speciale Beschermingszones, ook de verplichting om passende maatregelen te nemen om de kwaliteit van de leefgebieden van beschermde soorten niet te laten verslechteren. Verder mogen er geen storende factoren in de gebieden optreden die negatieve gevolgen hebben voor het voortbestaan van de soorten die door de Habitatrichtlijn beschermd worden.

In februari 2003 heeft het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij een ontwerplijst gepubliceerd van gebieden, die bij de Europese commissie zullen worden aangemeld als Speciale Beschermingszone in het kader van de Europese Habitatlijn. Ook in Zaanstad zijn gebieden geselecteerd. Dit is gebeurd op grond van het voorkomen van de Noordse woelmuis en het voorkomen van typische veenvegetaties- en verlandingen. Het betreft de volgende gebieden: bijna de gehele Polder Westzaan ten westen van de bebouwingsgrens van Zaandam; Koog aan de Zaan; Zaadijk; Wormerveer tot aan de Nauernasche Vaart en de gehele Kalverpolder te noorden van de Leeghwaterweg behoudens de gedeelten direct grenzend aan de Zaanse Schans. Buiten de gemeentegrens is het belangrijk te noemen het gedeelte van de Oostzanerveld ten oosten van de A8 en de A7. Na verwerking van de reacties op de publicatie van de lijst van geselecteerde gebieden is door het ministerie een definitieve lijst opgesteld, die na een Kabinetsbesluit op 19-5-2003 is aangemeld bij de Europese Commissie in Brussel. Op het moment dat het gebied is aangemeld mag de kwaliteit in de aangemelde Habitatrichtlijngebieden in ieder geval niet verslechteren. Indien van ruimtelijke ingrepen effecten op de kwaliteit worden verwacht, dient een ontheffingsprocedure te worden doorlopen. Op 8-7-2003 is de Europese Commissie akkoord gegaan met de voordracht.

Flora- en faunawet (Ffwet)

De Flora- en faunawet is vastgesteld op 1 april 2002 en heeft tot doel in het wild levende planten en dieren te beschermen met het oog op de instandhouding van soorten. Deze bescherming houdt onder meer in dat handelingen waarmee beschermde dieren worden verontrust, verjaagd, gevangen of gedood zijn verboden. Ook het verontrusten en beschadigen van rust- en voortplantingsplaatsen van beschermde dieren is verboden. Een van de uitgangspunten van de wet is dat iedereen de plicht heeft om voldoende zorg in acht te nemen voor in het wild levende planten en dieren en hun directe leefomgeving. Dit betekent dat een ieder die weet of kan vermoeden dat door zijn handelen of het nalaten daarvan nadelige gevolgen voor planten en dieren kunnen worden veroorzaakt, verplicht is

dergelijk handelen achterwege te laten, dan wel zich in te spannen om de nadelige gevolgen daarvan te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken. Deze zogenaamde zorgplicht geldt voor alle wilde planten en dieren, ongeacht de beschermingsstatus.

De beschermde soorten worden voor een deel in de wet genoemd en voor een deel in diverse besluiten en regelingen ter uitwerking daarvan. De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) kan soorten bij algemene maatregel van bestuur aanwijzen als beschermde soort.

Bij ruimtelijke ingrepen en projecten, zoals wegeaanleg of woningbouw, waarbij als neveneffect beschermde soorten negatief worden beïnvloed, is de minister van LNV het bevoegd gezag. Er dient dan een ontheffing te worden aangevraagd, op grond van artikel 75 van de wet, bij LASER Dordrecht.

2.1.3. Europese Kaderrichtlijn Water (KRW)

De Kaderrichtlijn Water (KRW) is een Europese richtlijn die vanaf 22 december 2000 van kracht is. Elke lidstaat van de Europese Unie is verplicht de Kaderrichtlijn te implementeren en uit te voeren. In 2003 heeft wetswijziging plaatsgevonden om implementatie van de KRW mogelijk te maken.

De KRW is erop gericht om in 2015 een goede ecologische en goede chemische toestand in de Europese oppervlaktewateren te bereiken. Onder voorwaarden mag het behalen van de doelen gefaseerd plaatsvinden tot 2021 of tot 2027. Ook is het onder voorwaarden mogelijk lagere doelen te stellen, bijvoorbeeld als het halen van de doelen tot onredelijke sociaal-maatschappelijke kosten leidt. Als lidstaten de doelen niet in 2015 halen moeten zij dit vooraf in de door de waterschappen op te stellen deelstroomgebiedsbeheersplannen aangeven bij de Europese Commissie. Over de deelstroomgebiedsbeheersplannen zal in 2009 op alle niveaus (rijk, provincie, waterschappen en gemeenten) binnen het beheersgebied gelijktijdig inspraak en besluitvorming plaatsvinden.

2.2. Rijksbeleid

2.2.1. Nota Ruimte

Het kabinet heeft deze Nota Ruimte uitgebracht als deel 4 (parlementaire vaststelling) van de planologische kernbeslissing Nationaal Ruimtelijk Beleid. De Nota Ruimte vervangt de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (Vinex/Vinac). Het kabinet richt zich in het nationaal ruimtelijk beleid op:

- versterking van de concurrentiepositie van Nederland
- bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale waarden
- borging van de veiligheid.
-

Dit alles onder het motto: 'decentraal wat kan, centraal wat moet.'

Met de nota komt het accent te liggen op de ruimtelijke ontwikkeling en de dynamiek en minder op de restricties.

Een belangrijk thema van nationaal belang vormt de mainport Schiphol. Vastgesteld is dat er buiten de in de verstedelijkingsafspraken vastgelegde locaties (i.e. Saendelft) geen nieuwe uitleglocaties kunnen worden ontwikkeld ten behoeve van woningbouw binnen en direct gelegen aan de 20Ke contour behorende bij het vijfbanenstelsel. Dit betekent voor Zaanstad een duidelijke opgave om toekomstige woningbouw te zoeken in herstructurering, intensivering en verdichting in het bestaande stedelijk gebied.

De Nota Ruimte is op 17 januari 2006 door de Eerste Kamer der Staten-Generaal vastgesteld.

2.2.2. Nota Mobiliteit

Deze nota is een verkeerskundige uitwerking van de Nota Ruimte en geeft de volgende beleidsdoelen aan:

- Het verbeteren van de internationale bereikbaarheid;
- Het verbeteren van de interne en onderlinge bereikbaarheid van de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden;
- Een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen als essentiële voorwaarde voor economische ontwikkeling;
- Het inzetten op proces- en technologie-innovatie ter realisering van de beleidsdoelen.

De uitgangspunten bij het realiseren van deze beleidsdoelen zijn betrouwbare reistijden, vlotte en veilige verkeersafwikkeling binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van milieu en leefomgeving.

De kernboodschap van de Nota Mobiliteit wordt dat mobiliteit mag en hoort bij de samenleving. De overheid wil de groeiende mobiliteit opvangen en tegelijk de leefbaarheid en veiligheid verbeteren. De belangrijkste instrumenten die genoemd zijn, zijn het beter benutten van bestaande infrastructuur en het uitbreiden van infrastructuur waar knelpunten blijven. Uitgangspunt is onder meer dat infrastructuur de drager is van de ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Het OV blijft een rol spelen bij het bereikbaar en vitaal houden van de stedelijke gebieden.

De Nota bevat de visie van het kabinet op het verkeer en vervoer tot 2020 en is in 2006 door het kabinet vastgesteld. Basisgedachte van de Planwet is dat alle overheden in onderling overleg de koers van het verkeers- en vervoersbeleid ontwikkelen en dus ook gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de uitvoering ervan. De Nota Mobiliteit heeft een geldigheidsduur van vijftien jaar.

2.2.3. Vierde Nota Waterhuishouding

In de vierde nota waterhuishouding wordt het stedelijk watersysteem als belangrijke drager voor stadslandschappen aangemerkt. Hierbij worden aan het

stedelijk watersysteem ecologische, landschappelijke en recreatieve waarden toegekend die de basis moeten vormen voor een hoogwaardig woon-, werk-, en leefklimaat in de bebouwde kom en de directe leefomgeving. Op het gebied van stedelijk waterbeheer wordt onder andere het beleid met betrekking tot riolering en milieu aangegeven, en vooral, het saneren van de voor de gezondheid en milieu gevaarlijke riool-overstorten.

Doelstellingen

In de vierde nota waterhuishouding worden de volgende doelstellingen gegeven met betrekking tot de stedelijke watersystemen.

Netwerk van watersystemen vormt samen met een groen netwerk van natuurterreinen, de ecologische verbindingszone tussen stad en omliggend gebied;
Bronnen van verontreinigingen zoals overstorten en diffuse verontreinigingen geminimaliseerd om een goede kwaliteit van water en waterbodem te verkrijgen;
Neerslag wordt niet direct meer afgevoerd maar vastgehouden in oppervlaktewater, geïnfiltreerd in de bodem en gebruikt voor specifieke doeleinden;
Waterkringlopen moeten zo veel mogelijk gesloten zijn.

Voor stedelijke watersystemen kan dit worden vormgegeven door gebieden meer zelfvoorzienend te maken door waterconservering te stimuleren en waterbuffering te bevorderen.

Grotere stadswateren, zoals de Zaan vervullen een transportfunctie.

Het netwerk van watersystemen vormt, samen met een groen netwerk, de ecologische verbinding tussen stad en ommeland. Bronnen van verontreiniging zoals overstorten en diffuse belasting moeten worden geminimaliseerd, zodat een goede kwaliteit van water en waterbodem ontstaat. Een groot deel van de neerslag wordt niet meer onmiddellijk afgevoerd, maar opgeslagen in het oppervlaktewater, geïnfiltreerd in de bodem en gebruikt voor specifieke doeleinden.

NW4 pleit voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu, gericht op de verschillende belangen zoals veiligheid, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport, recreatie en visserij, daarbij ruimte scheppend voor gebiedsgericht maatwerk binnen generieke grenzen.

Nieuwbouw

In nieuwbouw gebieden wordt het ambitie niveau van 60% afkoppelen genoemd. Hierbij wordt aangegeven dat de kosten van het afkoppelen in dezelfde orde van grootte zullen liggen als van het aanleggen van een bergbezinkvoorziening om aan de basisinspanning riolering te kunnen voldoen. Met name wordt benadrukt dat maatwerk op lokaal niveau belangrijk is in verband met specifieke omstandigheden, zoals de ondergrond. Hierbij kan maatwerk van het water- en rioleringsstelsel een positieve bijdrage leveren aan een maximaal milieu rendement.

Duurzaam bouwen

Een belangrijk ander punt wat genoemd wordt met betrekking tot water in stedelijk gebied is het duurzaam bouwen. Hierbij zijn een aantal aspecten van belang die problemen in nieuw stedelijk gebied kunnen voorkomen. Ten eerste wordt het toepassen van andere, minder milieubezwaarlijke bouwmaterialen genoemd. Hierdoor kunnen diffuse verontreinigingen tegen worden gegaan. Verder is het kruipruimteloos bouwen een maatregel die wordt genoemd als onderdeel van duurzaam bouwen om grondwateroverlast te voorkomen in stedelijk gebied bij hoge of wisselende grondwaterstanden. Enkele laatste aspecten wat volgens de vierde nota waterhuishouding nog de aandacht verdient, is het benutten van regenwater en hergebruik, hiervoor zijn nog verschillende onderzoeken gaande om het milieuhygiënisch rendement, volksgezondheid en economische haalbaarheid te onderzoeken.

2.2.4. Nationaal Bestuursakkoord Water

Het Nationaal Bestuursakkoord Water is een overeenkomst tussen Rijk (Ministerie van Verkeer en Waterstaat), Interprovinciaal overleg, Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen. Op 2 juli 2003 is het NBW ondertekend.

Doel van het NBW is in 2015 het systeem op orde te hebben en daarna het systeem op orde te houden. Er zijn kwantitatieve normen geformuleerd, waaraan het watersysteem in 2015 moet voldoen. Uiterlijk in 2005 moet de waterbeheerder aangegeven hebben op welke punten het watersysteem niet voldoet aan deze nieuwe normen.

Het NBW bevat taakstellende afspraken over veiligheid en wateroverlast (te veel water) en procesafspraken ten aanzien van watertekorten, verdroging, verzilting (te weinig water), water(bodem)kwaliteit, sanering waterbodems (te vies water) en ecologie (ecologisch te arm water). De waterbeheerders geven de ruimteclaim aan. Gemeenten en provincies dragen zorg voor een integrale afweging van de ruimteclaim en leggen deze vast in provinciale beleids- en streekplannen en gemeentelijke structuur en bestemmingsplannen.

Voor zover de integrale afweging leidt tot afwijking van de ruimteclaim motiveren provincies en gemeenten deze afweging in (de waterparagraaf van) het betreffende plan.

Er zijn voor de korte termijn de volgende acties afgesproken.

- Bij lopende plannen anticiperen de partijen waar mogelijk op de uitkomsten van deze acties.
- De deelstroomgebiedsvisies, die nu allemaal in concept gereed zijn, zullen worden afgerond. Deze deelstroomgebiedsvisie is de basis geweest voor het NBW.
- De waterbeheerders rekenen het watersysteem door op de in het NBW geformuleerde normen. En geven op basis daarvan de ruimteclaim door aan de gemeenten.
- De gemeenten maken rekening houdend met deze ruimteclaim een visie op de stedelijke wateropgave.

2.2.5. Implementatie van de Europese Kaderrichtlijn Water in Nederland

Nederland heeft, zoals ook de overige lidstaten van de EU, een indeling in waterlichamen (natuurlijke, sterk veranderde en kunstmatige waterlichamen) aangegeven en een karakteristiek van de (deel)stroomgebieden opgesteld. (Decembernota 2005). Inmiddels zijn globale pakketten maatregelen per (deel)stroomgebied opgesteld en is een globale kosten/batenanalyse gemaakt (Zomernota 2006). Zaanstad valt onder het beheergebied van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en ligt in het deelstroomgebied Rijn-West. Er is intussen ook vooruitgang geboekt bij de totstandkoming van de nieuwe Waterwet, die alle acht bestaande waterwetten gaat vervangen. De inwerkingtreding van deze wet is gepland in 2008.

Zorg bestaat over de kosten die gemaakt moeten worden om ook in de toekomst schoon water en voldoende water te hebben en om de burger bescherming tegen water te kunnen bieden. De verwachting is dat deze kosten in de toekomst alleen maar verder zullen stijgen.

2.2.6. Nota Belvedere (1999)

In de Nota Belvedere wordt het belang van de cultuurhistorie voor de ruimtelijke inrichting geschetst. Het streven is om cultuurhistorische elementen (oude wegen, waterlopen, verkavelingspatronen, nederzettingsvormen, gebouwde en archeologische monumenten) een rol te laten spelen bij ruimtelijke inrichtingsplannen. Deze cultuurhistorische elementen moeten als inspiratiebron dienen voor concrete plannen. Zaanstad behoort in de Nota tot de Monumentensteden (steden met

meer dan 200 monumenten). De uitgangspunten van de nota zijn verwerkt in de Cultuurhistorische Waardenkaart. In §2.4.5 wordt hierop teruggekomen.

2.2.7. Verdrag van Malta

Op 4 april 2006 heeft de Tweede Kamer het Verdrag van Malta goedgekeurd en de uitgangspunten verwerkt in de vernieuwde Monumentenwet 1988. Kern van de wet is dat de gemeenten in hun bestemmingsplannen de gebieden aangeven waar archeologische waarden in de bodem aanwezig zijn. De gemeente is verplicht zorg te dragen voor het behoud van deze waarden ter plekke bijvoorbeeld door het in het leven roepen van een aanlegvergunning voor deze gebieden. Wanneer bescherming van archeologische waarden niet mogelijk is, dienen deze door middel van opgravingen op kosten van de verstoorder te worden veilig gesteld.

2.2.8. Luchthavenindelingbesluit

Op 1 september 2004 zijn het nieuwe Luchthavenverkeersbesluit en Luchthavenindelingbesluit Schiphol van kracht geworden. Het Luchthavenindelingbesluit stelt regels omtrent de bestemming en het gebruik van gronden binnen het beperkingengebied zoals dat op kaart bij dit besluit is aangegeven. Voor dit beperkingengebied zijn nieuwe geluidgevoelige bestemmingen in beginsel niet toegestaan. Bestaande gevoelige objecten zijn, voor zover die objecten rechtmatig aanwezig zijn, wel toegestaan. Los van het beperkingengebied zal er rekening mee moeten worden gehouden dat de geluidhinder van het vliegverkeer gevolgen heeft voor de aantrekkelijkheid voor een goed woonmilieu.

2.2.9. Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI)

Op 28 oktober 2004 is het BEVI in werking getreden om risico's waaraan de burger wordt blootgesteld te minimaliseren. Gemeenten zijn in het kader van BEVI verplicht (urgente) saneringssituaties in beeld te brengen en de risicocontouren in het bestemmingsplan op te nemen. Dit moet binnen drie jaar na inwerkingtreding zijn gebeurd voor urgente situaties, voor de overige gevallen uiterlijk in 2010. Onderdeel van BEVI is de sanering van LPG tankstations. Dit betekent dat sanering in gang gezet wordt van LPG-tankstations die zowel het Plaatsgebonden Risico (PR) en Groepsgebonden Risico (GR) overschrijden. Deze saneringsoperatie moet zijn afgerond in 2010.

2.2.10. Vuurwerkbesluit

Het vuurwerkbesluit uit 2002 is inmiddels vervangen door het gewijzigde vuurwerkbesluit, met nieuwe regels met betrekking tot consumenten- en professioneel vuurwerk. Dit houdt in het inventariseren van vuurwerkinrichtingen en bepalen of voortgang volgens het Vuurwerkbesluit mogelijk is.

2.2.11. Wet luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is een wijziging van hoofdstuk 5, titel 2, van de Wet milieubeheer in werking getreden. Omdat titel 2 handelt over luchtkwaliteit staat de nieuwe titel 2 bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Deze vervangt het 'Besluit luchtkwaliteit 2005'. De wet is één van de maatregelen die de overheid heeft getroffen om negatieve effecten op de volksgezondheid als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging aan te pakken en om mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling te creëren ondanks de overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

De 'Wet luchtkwaliteit' voorziet onder meer in een gebiedgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Het Rijk, provincies en gemeenten werken in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit samen om de luchtkwaliteit te verbeteren tot de normen, ook in gebieden waar nu de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (overschrijdingsgebieden).

Projecten die 'niet in betekende mate (NIBM)' bijdragen aan de luchtverontreiniging, mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Een project draagt 'niet in betekende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de 1% grens niet wordt overschreden. De 1% grens is gedefinieerd als 1% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM_{10}) of stikstofdioxide (NO_2).

2.2.12. Nationaal Antennebeleid 2000

Het overheidsbeleid met betrekking tot basisstations voor UMTS is neergelegd in de nota Nationaal Antennebeleid 2000 (NAB). De essentie van dit beleid is dat alleen voor antennemasten die hoger zijn dan 5 meter een bouwvergunning is vereist (voor masten tussen de 5 en 40 meter geldt een 'lichte' bouwvergunning en voor hogere

antennemasten de 'reguliere' bouwvergunning).

Afspraken met betrekking tot het plaatsten van de bouwvergunningvrije masten zijn, in het kader van het NAB, uitgewerkt in een convenant tussen de overheid, de VNG en de operators van mobiele technologie.

2.3. Provinciaal en regionaal beleid

2.3.1. Streekplan Noord Holland Zuid

Het provinciale ruimtelijke beleid is verankerd in het streekplan Noord-Holland Zuid (17 februari 2003). Het streekplan geeft het ruimtelijke beleid weer tot circa 2020. De ambitie is om de bestaande kwaliteiten te behouden en deze uit te bouwen tot de florerende en dynamische samenleving van 2020. Dit door het versterken van de economische motor met gelijktijdige zorg voor leefbaarheid, waterhuishouding en bereikbaarheid.

De ruimte waarbinnen deze ambities worden gerealiseerd is schaars. Daarom wordt ingezet op zuinig en efficiënt ruimtegebruik door het ruimtebeslag te beperken en in de steden, waar mogelijk, te verdichten door ICT (Intensiveren, Combineren en Transformeren).

Het streekplan kent zeven opgaven; ruimte voor water, ontwikkeling van waardevolle landschappen, een bereikbare netwerkstad, ruimte voor wonen, ruimte voor werken, een economische bestaansbasis voor de landbouw en behoud en ontwikkeling van cultuurhistorische waarden. Voor Zaanstad zijn deze opgaven in het streekplan volledig uitgewerkt.

De belangrijkste ruimtelijke opgaven voor Zaanstad zijn:

- behoud van het groen en de landschappelijke kwaliteiten;
- het beter benutten van bestaande weg- en openbaar vervoerinfrastructuur, maar ook de aanleg van nieuwe infrastructuur;
- intensiveren, combineren en transformeren binnen het bestaande stedelijke gebied;
- voldoende nieuwe ruimte voor bedrijvigheid, verbreding van de economische sector en herstructurering van bestaande locaties.

2.3.2. Nationaal Landschap Laag Holland

Op 18 december 2006 is de streekplanherziening 'Begrenzing nationaal landschap Laag Holland' vastgesteld. Voor het nationaal landschap Laag Holland bestaan de kernkwaliteiten uit een grote openheid, geometrisch inrichtingspatroon in droogmakerijen en strokenverkavelingen. Laag-Holland is een uniek oer-Hollands landschap tussen de steden Alkmaar, Hoorn, Amsterdam en Zaanstad. De veehouderij speelt er een belangrijke rol. De dorpen hebben een lange ontstaansgeschiedenis, die direct gekoppeld is aan het landschap. Dit is te zien aan zowel de bouwstijl als de verschillende dorpsvormen. De dorpen maken integraal onderdeel uit van het landschap. Ook Krommeniedijk wordt gerekend tot het Nationaal Landschap Laag Holland.

2.3.3. Provinciaal waterplan

In het Provinciaal Waterplan 2006 – 2010 'Bewust omgaan met Water' staat globaal beschreven wat de provincie samen met haar partners de komende vier jaar doet om ervoor te zorgen dat we veilig achter de dijken kunnen wonen, geen natte voeten krijgen bij hevige regenbuien en dat de kwaliteit van het water voldoet aan de eisen die hieraan worden gesteld.

Het waterplan beschrijft aan welke eisen het watersysteem moet voldoen om pieken in neerslaghoeveelheden op te kunnen vangen. De provincie heeft de voorkeur voor kleinschalige oplossingen om aan deze normen te voldoen. Voor het noordelijk deel van Noord-Holland is dit uitgangspunt al vastgelegd in het nieuwe streekplan.

Om de waterkwaliteit in Noord-Holland te verbeteren, worden in het waterplan stappen beschreven om aan de Europese kaderrichtlijn water (KRW) te voldoen. Provinciale Staten stellen in 2009 waterkwaliteitsdoelen vast die samen met de waterschappen, gemeenten en maatschappelijke organisaties worden geformuleerd.

Het waterbeheer wordt afgestemd op het huidige grondgebruik, zoals vastgelegd in streek- en bestemmingsplannen. Soms leidt dit tot tegenstrijdige eisen aan het watersysteem, bijvoorbeeld wanneer een agrarisch gebied en een natuurgebied elkaar overlappen. In het waterplan wordt het proces beschreven dat moet worden gevolgd in deze situaties. Bij botsende eisen aan het watersysteem gaan allereerst de waterschappen met de grondgebruikers om de tafel zitten om naar een optimale oplossing te zoeken. Komen zij er niet uit, dan besluit de gemeente of provincie over de vraag op welk grondgebruik het waterbeheer wordt gericht. In het waterplan wordt het kostenveroorzakersbeginsel verder uitgewerkt. Wanneer er investeringen nodig zijn in het watersysteem door een verandering van grondgebruik om aan de waterstaatkundige eisen te blijven voldoen, komen de kosten voor rekening van de veroorzaker. Als de maatregelen om een bepaald gebied aan de normen te laten voldoen niet kosteneffectief zijn, is het voor het waterschap mogelijk om in overleg met de provincie, gemeenten, de grondgebruikers en andere belanghebbenden naar andere oplossingen te zoeken. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan functiewijziging of het afkopen van risico's.

2.3.4. Provinciaal Milieubeleidsplan

Als gevolg van de internationalisering wordt steeds meer natuur- en milieuregeling in relatie tot de ruimtelijke ontwikkeling in Europees verband vastgesteld. Dit geldt vooral op het gebied van klimaatbeleid, landbouw- en natuurbeleid en voor het beleid op het gebied van externe veiligheid. De rol van de provincie ligt vooral in de sfeer van de handhaving. Op het gebied van natuur wordt een meerjaren uitvoeringsprogramma opgesteld voor het opheffen van infrastructurele knelpunten in provinciale wegen vaarwegen. Wat betreft externe veiligheid heeft de provincie Noord-Holland een veiligheidsrisicokaart beschikbaar op Internet. Op het gebied van geluidhinder houdt de provincie zich bezig met de leefbaarheid rond Schiphol, het vaststellen van geluidproductieplafonds voor provinciale infrastructuur en het ontwikkelen en toepassen van lokaal geluidbeleid. Ten aanzien van luchtkwaliteit houdt de provincie zich bezig met het opstellen en uitvoeren van de luchtkwaliteittoets bij ruimtelijke plannen. Op het gebied van bodem wordt met name beleid ontwikkeld voor een afwegingskader voor meervoudig (ondergronds) ruimtegebruik. Ten slotte werkt de provincie wat betreft duurzaam waterbeheer aan het opstellen van een stroomgebiedvisie en de provinciale uitwerking van de landelijke watertoets.

2.3.5. Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Op 1 september 2006 is de Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier in werking getreden. In deze verordening zijn regels opgenomen voor het beheer, gebruik en onderhoud van waterstaatswerken.

Geboden en verboden

De regels in de keur zijn onder te verdelen in twee categorieën: gebodsbepalingen en verbodsbepalingen. Met de geboden worden derden verplicht het aan hen toegewezen onderhoud aan waterstaatswerken uit te voeren. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het onderhouden van walkanten en het schoonhouden van sloten. De verboden zijn er om te voorkomen dat wijzigingen worden aangebracht in waterstaatswerken, waardoor ze niet (goed) meer functioneren. Zo is het bijvoorbeeld verboden om zonder toestemming van het hoogheemraadschap een steiger in het water aan te leggen. In de keur staan ook enkele gedoogplichten beschreven. Eigenaren van een stuk land met of in de buurt van een waterstaatswerk dienen medewerkers en machines van het hoogheemraadschap op hun percelen toe te laten voor het verrichten van onderhoudswerkzaamheden. Eigenaren van land dat als waterbergingsgebied is aangewezen, zijn verplicht om tijdelijke waterberging op dat land toe te staan.

De regels uit de keur zijn vastgelegd in een zogeheten keurdocument. Een voor het plangebied nog vast te stellen legger bevat kaartmateriaal met beheersinformatie. Die legger bepaalt waar de geboden en verboden uit de keur van toepassing zijn. Het hoogheemraadschap controleert regelmatig of de regels uit de keur worden nageleefd. Dat gebeurt via een zogeheten schouw. Deze controle wordt vooraf aangekondigd via de regionale of lokale media. Bij overtredingen kunnen sancties worden opgelegd, variërend van geldboetes tot zelfs gevangenisstraffen.

Keurontheffing

Onder bepaalde voorwaarden kan van de regels in de keur worden afgeweken. Daarvoor is een zogeheten keurontheffing nodig. Particulieren en bedrijven kunnen bij het hoogheemraadschap een aanvraag voor een keurontheffing indienen, bijvoorbeeld om een steiger langs de waterkant aan te leggen. De aanvraag wordt door technici, en soms ook juristen, van het hoogheemraadschap beoordeeld. Zij bepalen of een keurontheffing kan worden afgegeven en zo ja, welke voorwaarden daaraan verbonden zijn. Tegen een besluit tot verlening of weigering van een ontheffing kan op grond van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) bezwaar en beroep worden aangetekend.

Keurontheffingen kunnen voor bepaalde of onbepaalde tijd worden afgegeven. Vaak worden er beperkingen of voorschriften aan verbonden, gericht op de bescherming van het water of de waterkering. De keurontheffing is zo een instrument om de aanleg van kunstwerken en het medegebruik van watersystemen en waterstaatswerken mogelijk te maken en te begeleiden.

2.3.6. Waterbeheersplan 3 2007-2009

In het Waterbeheersplan 3 (WBP3) is het beleid vastgelegd voor het beheer van sloten, vaarten en boezemkanaal waarvoor het hoogheemraadschap Noorderkwartier verantwoordelijk is. Het plan is er op gericht een goede uitgangspositie te creëren voor het vierde Waterbeheersplan, waarin te zijner tijd de doelen, acties en maatregelen komen te staan die in 2015 conform de Europese Kaderrichtlijn Water gerealiseerd moeten zijn.

2.3.7. Beheersplan Waterkeringen 2006-2010

Het Beheersplan Waterkeringen beschrijft het beleid en de randvoorwaarden voor het dagelijks beheer van de primaire en regionale waterkeringen van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

Met betrekking tot ruimtelijke ordening wil het hoogheemraadschap:

- actief deelnemen in het planproces van ruimtelijke plannen;
- bij het toepassen van de watertoets ook alle relevante waterkeringsaspecten meenemen;
- verwijzingen naar de Keur en legger op laten nemen in het bestemmingsplan om de waterkeringstaak hierin goed te verankeren;
- het artikel 10 overleg uit de BRO met gemeenten voeren;
- vrijwaringzones vaststellen en in bestemmingsplannen laten opnemen;
- beleid vaststellen over het financieren van extra kosten die zijn verbonden aan verhoging van het beschermingsniveau achter een waterkering als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen

2.3.8. Regionaal Verkeers- en Vervoersplan ROA (RVVP) 2004

De doelstelling van het regionaal verkeers- en vervoersbeleid voor de Stadsregio Amsterdam (voorheen ROA) is het realiseren van een niveau van bereikbaarheid dat past bij de wijze van sociaal, economisch en cultureel functioneren van de regio Amsterdam, waarbij tegelijkertijd aan eisen van leefbaarheid en milieu wordt voldaan. Het plan biedt een samenhangend pakket van maatregelen en projecten, waaronder een regionaal fietsnet, parkeerbeleid en locatiebeleid. In december 2004 is het nieuwe RVVP vastgesteld. Hierbij zal ruwweg dezelfde doelstelling gehanteerd worden, maar de invulling om daartoe te komen, zal anders zijn.

Bekend is in elk geval dat het locatiebeleid anders zal worden geformuleerd. De Stadsregio Amsterdam lijkt te neigen naar een gebiedsgewijze aanpak waarbij bereikbaarheid en leefbaarheid met elkaar in overeenstemming worden gebracht met beleid op maat. Voor Westerkoog zijn behoudens een fietspad van regionale betekenis geen verkeersaspecten van regionaal belang.

2.3.9. Cultuurhistorische Waardenkaart Provincie Noord-Holland

Een belangrijk instrument voor het provinciaal beleid is de provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart. Op deze kaart staan de gebieden die voor Noord-Holland van historisch-geografisch en archeologisch belang zijn. Ook worden de beschermde monumenten aangegeven. Doel van de kaart is de cultuurhistorische waarden binnen de provincie zichtbaar te maken, zodat de ruimtelijke inrichters van goede informatie worden voorzien met betrekking tot deze waarden en daarmee rekening kunnen houden of ze zelfs als inspiratiebron kunnen gebruiken.

2.3.10. Gedraglijn ten aanzien van compensatie bij het verlies van natuurlijke, landschappelijke, recreatieve en cultuurhistorische waarden

Deze gedraglijn, die kortweg Gedraglijn Compensatie wordt genoemd, geldt vanaf maart 2000 voor alle initiatieven van de provincie of initiatieven van derden waar de provincie bij betrokken is. Onder dit laatste valt niet alleen het goedkeuren van bouwplannen en bestemmingsplannen maar ook het verlenen van medewerking aan een Artikel 19 procedure. De gedraglijn volgt in principe het Verdrag van Malta. Bij ingrepen in beschermingswaardige gebieden zal eerst moeten worden gekeken of de ingreep te vermijden is. Blijkt dit niet mogelijk te zijn dan zal compensatie moeten worden gegeven. Compensatie bij het verloren gaan van archeologische waarden kan enkel gebeuren door het laten uitvoeren van archeologische opgravingen.

2.3.11. OPERA ROA

OPERA (Ontwikkelingsplan Economie Regio Amsterdam) is opgesteld door het ROA. OPERA behelst onder meer het versterken van het profiel van de regio gebaseerd op de internationale oriëntatie (Zuid-as, Schiphol), het handhaven van de gediversifieerde productiestructuur als buffer tegen conjuncturele fluctuaties en vergroting van de samenhang tussen de verschillende economische clusters. OPERA streeft daarnaast naar de verdere ontwikkeling van de zeehaven en structuurversterkend beleid voor minder sterk groeiende subregio's/ subregio's met een eenzijdige productiestructuur (zoals de Zaanstreek). OPERA richt zich ook op het ontwikkelen van een kennis- en innovatiebeleid, op herstructurering van bedrijventerreinen (Achttersluispolder) en op realisatie van nieuw bedrijventerrein (actieve steun aan met name HoogTij).

Het rapport noemt diverse actielijnen gericht op de bereikbaarheid van Zaanstad en daaraan gekoppeld de regio boven het Noordzeekanaal.

2.3.12. Detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam

Het Detailhandelsbeleid 'Selectieve dynamiek' van de ROA (nu Stadsregio Amsterdam) is op 13 december 2005 vastgesteld door de Regioraad van het ROA en geeft inzicht in hoe op regionaal niveau het detailhandelsbeleid in de jaren 2006 – 2010 uitgevoerd moet worden. De gemeente Zaanstad hanteert bij haar detailhandelsbeleid de onderstaande uitgangspunten.

De hoofdlijnen van het Detailhandelsbeleid van de Stadsregio Amsterdam zijn:

- Detailhandelsvestigingen zijn louter gevestigd in verstedelijkt of te verstedelijken gebied: hoofdwinkel-, stadsdeel- of wijkwinkelcentra, alsook op specifiek benoemde locaties op bedrijventerreinen (solitaire vestigingen zijn daarom uitgesloten). Ook solitaire vestigingen binnen verstedelijkt of te verstedelijken gebied zijn in principe uitgesloten;

- De bestaande winkelstructuren zullen door middel van offensief beleid versterkt moeten worden;
- Clustering van detailhandel en voorzieningen is een leidend principe;
- Alleen op bepaalde - als zodanig door de regio aangemerkte, c.q. aan te merken - locaties/bedrijfsterreinen is grootschalige detailhandel toegestaan;
- Naast deze locaties voor grootschalige detailhandel zonder branchebeperking, zijn er de traditionele PDV- locaties, waar louter de PDV- branches zijn en blijven toegestaan. Brancheverruiming/-vervaging is op deze locaties niet toegestaan;
- De plannen ten aanzien van de ontwikkeling van nieuwe locaties voor grootschalige detailhandel worden door het DB- ROA (Dagelijks Bestuur Regionaal Orgaan Amsterdam) – op basis van een advies door de Regionale Commissie Winkelplanning – beoordeeld;
- De ontwikkeling van een Regionaal Shoppingcentre in het gebied van de Stadsregio Amsterdam is in beginsel uitgesloten;
- Een Factory Outlet Centre wordt alleen onder voorwaarden toegestaan.

2.3.13. Landinrichtingsplan voor de herinrichting Westzaan (1998)

Het landinrichtingsplan doet, zoals de naam al zegt, voorstellen voor de herinrichting van het gebied rondom Westzaan. In het oosten grenst dit gebied aan Westerkoog. In het plan worden onder andere voorstellen gedaan voor het vergroten van de mogelijkheden voor recreatief medegebruik van het landelijk gebied. Een fiets- en wandelpad langs de rand van Westerkoog is daar één van. Het fietspad valt buiten het plangebied van het bestemmingsplan en is inmiddels gerealiseerd. In 2007 is een natuurontwikkelingsproject in het natuurgebied Westzijderveld ten westen van de wijk Westerkoog uitgevoerd. Daarmee is het landinrichtingsproject gerealiseerd.

2.4. Lokaal beleid

2.4.1. Structuurschets Zaanstad (vastgesteld op 24 februari 2004)

In de op 24 februari 2004 vastgestelde structuurschets **'Dansen op het Veen'** wordt de ruimtelijke ontwikkeling van Zaanstad tot 2015 geschetst. Op verschillende niveaus doen zich de komende decennia belangrijke ontwikkelingen voor, die vragen om een integrale en samenhangende visie op de ruimtelijk ontwikkeling. Zij vormen de aanleiding tot het maken van dit document. Voor het overgrote deel is hierbij gebruik gemaakt van bestaande visies en onderzoeken. Het is daarmee dus vooral een document geworden, dat samenhang aanbrengt en op onderdelen zaken concreter maakt. De structuurschets sluit nauw aan bij het **Zaans Meerjarig Ontwikkelprogramma**⁵. Deze schets heeft echter een langere tijdshorizon (2015 en daarna) en richt zich op de ruimtelijke ontwikkeling van Zaanstad.

Zaanstad wil de economische structuur versterken. Daarvoor is nodig, dat de dagelijkse dingen goed gedaan worden, dat er meer sfeer komt in de stad, en dat Zaanstad zich regionaal meer in de etalage zet. Deze zienswijze biedt richting aan de beantwoording van de geformuleerde vragen.

Zaanstad wil een bedrijvige stad worden, met stedelijke allure en dorpse vitaliteit, in een aantrekkelijke omgeving. Het gaat er daarbij vooral om de sterke punten verder uit te bouwen. Zaanstad faciliteert daartoe haar industrie en havengerelateerde bedrijvigheid en ontwikkelt binnenstedelijk mogelijkheden voor diverse vormen van bedrijvigheid. Uitgangspunt is het behoud van de diversiteit van de verschillende woonmilieus en van de van oudsher sterke menging van wonen en werken. Verstedelijking vindt vooral plaats rond de knooppunten bij de stations. In eerste instantie staan hierbij Inverdan en Poort Clam Dijkce centraal. Tegelijkertijd wordt gewaakt, dat de diversiteit behouden blijft, zowel in de dorpen als in het stedelijke Zaandam. De dorpslinten blijven in stand. De groen/blauwe structuur van parken en sportparken wordt versterkt. De samenhang tussen de Zaan, binnenstedelijke en buitenstedelijke groengebieden wordt verder ontwikkeld. Dit wordt nader uitgewerkt in gebiedstyperingen en -profielen. Deze leveren - behalve een inspirerend beeld - ook een instrumentarium voor de sturing van de ruimtelijke ontwikkeling.

De gebiedstypering voor Westerkoog is 'Nieuw-tuinstedelijk'. Dit profiel wordt gekenmerkt door een gemiddeld tot lage dichtheid van 30-40 woningen per hectare.

2.4.2. De Koers van Zaanstad (2004)

In 1997 heeft de gemeente met de Zaanse burgers een visie op de stad ontwikkeld: 'Plannen met Zaanstad'. De centrale opgave in deze visie is anno 2004 nog steeds actueel, namelijk: 'de stad moet een effectief antwoord vinden op de afnemende industriële activiteit en de effecten die dit heeft op de stad en haar inwoners. De economische structuur van de stad moet meer divers en sterker worden gemaakt, terwijl tegelijkertijd de sociale kwaliteit van de stad wordt verbeterd.'

Specifiek voor Westerkoog worden in het ontwikkelingsprogramma de volgende punten genoemd:

Verbeteren openbare ruimte rond winkelcentrum Westerkoog. Ook heroverweging van functies en ruimtegebruik van welzijnsactiviteiten maakt hier deel van uit (10 pleinenplan).

⁵ een eerste concept van dit programma - kortweg Z'MOP getiteld - is o.a. als Zaanse aanvraag in het kader van het Grote Steden Beleid in juni door de gemeenteraad voorlopig vastgesteld

De uitvoering van het fietsenplan met voor Westerkooog speciale aandacht voor de ontwikkeling van het noord-zuid fietspad langs de westkant van de bebouwing. Dit fietspad valt net buiten het plangebied, maar sluit wel op twee plaatsen aan op Westerkooog.

de voortzetting van de A8 voorbij de Nauernasche Vaart en Krommenie/Assendelft en de aansluiting op de A9.

Een in alle richtingen functionerende verbinding tussen de A8 en de Provincialeweg (voormalige N203) in het gebied Zaandijk/Koog aan de Zaan. Hiervoor wordt opname in het Meerjaren Programma Infrastructuur en Transport (MIT) nagestreefd. Deze ingrepen hebben weliswaar geen directe invloed op het plangebied van het bestemmingsplan Westerkooog, maar zijn wel belangrijk voor de ontsluitingsmogelijkheden van de wijk. Met name als de verbinding tussen de A8 en de Provincialeweg compleet wordt gemaakt, ontstaat de mogelijkheid om ook naar het westen te ontsluiten op de A8.

Meer in het algemeen wordt er in Plannen met Zaanstad naar gestreefd de stationsgebieden in Zaanstad verder te ontwikkelen. Station Koog Bloemwijk, gelegen binnen het plangebied, wordt daarbij niet als speerpunt van beleid genoemd.

Wel wordt er geconstateerd dat de oorspronkelijke visie is vervaagd en er is behoefte aan een herijking. Dit resulteert in het opstellen van 'De Koers van Zaanstad' in juni 2004 met de volgende speerpunten voor het gemeentelijk handelen:

- Duurzame economische structuurversterking
- Sfeer in de stad
- Zaanstad mag gezien worden
- De dagelijkse dingen gewoon goed doen

2.4.3. Z'MOP-II Zaans Meerjaren Ontwikkelingsprogramma (2004)

Het programma dat Zaanstad heeft voor het Grotestedenbeleid (GSB) heet het Zaans Meerjaren Ontwikkelingsprogramma (Z'MOP-II). De gemeenteraad heeft Z'MOP-II op 10 november 2004 vastgesteld. Het GSB-geld is bedoeld om diverse problemen in grote steden aan te pakken. Tegelijk wil het Grotestedenbeleid de steden een extra impuls geven. Het Rijk wil dat de dertig grote steden die horen bij het Grotestedenbeleid krachtige steden worden, waarin zichtbare resultaten worden geboekt, met een minimum aan bureaucratie. Kortom, steden die kansen bieden aan hun burgers en waar het veilig en prettig is om te verblijven.

Doelstellingen

Om die krachtige stad te realiseren is in het Grotestedenbeleid een aantal doelstellingen geformuleerd. Zaanstad moet deze doelen realiseren. De doelstellingen zijn:

Het verbeteren van de objectieve en de subjectieve veiligheid. Het moet veiliger zijn en mensen moeten zich veiliger voelen;
Het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, bijvoorbeeld schonere straten of opgeknapte wegen;
Het verbeteren van de sociale kwaliteit van de leefomgeving;
Het vasthouden van mensen met een hoger- en gemiddeld inkomen in de stad;
Het vergroten van economische kracht van de stad.

Het Z'MOP-II beschrijft de visie en de ambities van Zaanstad en geeft een samenhangende analyse van de kansen en bedreigingen. In deze nota staan geen nieuwe visies of beleid. Het is een samenvatting van het gemeentelijk beleid vanuit de GSB-invalshoeken: Sociaal, integratie en veiligheid, Economie en Fysiek.

2.4.4. Kadernota Wonen (2003)

In september 2003 is de Raad van Zaanstad akkoord gegaan met de Kadernota Wonen. In deze nota worden strategische keuzes gedaan voor het woonbeleid voor de komende jaren. Enerzijds wordt aandacht gevraagd voor 'de nieuwe woningnood' onder specifieke doelgroepen, anderzijds voor de wenselijkheid van kwaliteit en economische structuurversterking op langere termijn. De nota geeft geen gedetailleerd beeld, maar behandelt de hoofdlijnen van het beleid. Het geeft weer waar de gemeente voor staat, wat ze wil bereiken en wat de inzet zal zijn bij onderhandelingen met externe partners met wie de doelstellingen gerealiseerd moeten worden.

In de nota staan vijf thema's centraal:

- De bouwproductie;
- De woningbehoefte en de doorstroming;
- De kwaliteit van de woningvoorraad en de woonomgeving
- De stad stadser en de dorpen dorps: diversiteit aan woonmilieus;
- De samenwerking met producenten en beheerders van woningen.
-

Per thema wordt een analyse gegeven van de trends en ontwikkelingen en worden strategische keuzen geformuleerd. Aan elk van deze keuzes is een aantal beleidsmaatregelen gekoppeld. Hierop wordt elders in deze toelichting ingegaan.

2.4.5. Cultuurhistorische Waardenkaart Zaanstad (2006)

De gemeente Zaanstad vindt het wenselijk dat het monumentenbeleid (incl. archeologie, cultuurhistorie, historische geografie en stedenbouw- en landschapskunde) integraal onderdeel uitmaakt van haar ruimtelijk ordeningsbeleid. Cultuurhistorische waardenkaarten, cultuurhistorische verkenningen, cultuurhistorische effectrapportages en beeldkwaliteitplannen, zijn hiervoor geschikte middelen.

In 1999 is de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW-kaart) van de gemeente Zaanstad door het gemeentebestuur goedgekeurd als beleidsinstrument voor het opstellen van bestemmingsplannen. Hiermee was Zaanstad de eerste gemeente met een eigen CHW-kaart. Op de kaart staan alle gebieden binnen de gemeente aangegeven, die van cultuurhistorisch belang zijn, bijvoorbeeld door een historisch stratenpatroon, oude dijken of oude verkaveling.

In de CHW-kaart is opgenomen een overzicht van alle beschermde monumenten binnen Zaanstad (Zaanse huizen, fabrieken, pakhuizen, arbeidershuizen, kantoren, molens, enz.) en gebieden van archeologische waarde (bijvoorbeeld terreinen met resten van prehistorische bewoning, middeleeuwse boerderijen, oude molenplaatsen of voormalige traankokerijen).

De CHW-kaart wordt regelmatig aangepast, omdat gebieden en gebouwen kunnen afvallen door sloop, brand of herinrichting en er komen gebieden of gebouwen bij door archeologische ontdekkingen of door plaatsing op de monumentenlijst.

Het is de bedoeling dat bij het opstellen van structuurplannen, bestemmingsplannen, infrastructurele plannen, natuurontwikkelingsplannen, bouwplannen en plannen met betrekking tot aanpassing van de grondwaterstand zwaarwegend rekening gehouden wordt met de aanwezige cultuurhistorische waarden binnen een bepaald gebied. Zo kan bij herstructurering van een woonbuurt een oud stratenpatroon worden gehandhaafd, bij planning van een nieuwbouwwijk kunnen oude dijken, boerderijen of archeologische vindplaatsen in het ontwerp worden opgenomen en kan getracht worden leegstaande fabrieken of pakhuizen voor sloop te behoeden door ze een nieuwe functie te geven (kantoor, woning).

Het is dus de bedoeling dat er niet alleen rekening wordt gehouden met de aanwezige cultuurhistorische (en dus ook de archeologische) waarden binnen een bepaald gebied, maar dat deze waarden ook worden gebruikt als onderdeel voor

de inrichting van dit gebied. Op deze manier draagt de CHW-kaart bij aan het behoud van de cultuurhistorische waarden binnen Zaanstad.

Op de CHW-kaart staan de gebieden aangegeven die binnen de gemeente van cultuurhistorisch belang zijn. Dit zijn de gebieden waarin nog historisch-geografische waarden aanwezig zijn, zoals een historisch stratenpatroon, oude dijken of oude verkaveling.

Historisch-geografische waarden zijn waarden van historisch belang die verbonden zijn aan de inrichting door de mens van het landschap zoals: oude wegen, dijken, nederzettingvormen, droogmakerijen, terpen, kanalen, verkavelingspatronen, etc.

Archeologische waarden zijn de in de bodem aanwezige resten van menselijke activiteiten uit het verleden zoals: funderingen van gebouwen, resten van kastelen, kuilen met afval, verbrande huizen, gezonken schepen, splinters vuursteen, etc.

2.4.6. Z'MOP-II Uitvoeringsnotitie Cultuurhistorie en Monumenten Zaanstad 'Parels Rijden' (2005)

Aansluitend bij de Koers van Zaanstad is er uitwerking gegeven aan één van de integrale thema's van de fysieke poot: Cultuurhistorie. De doelen voor de komende jaren worden beschreven, evenals de uitvoerbaarheid hiervan. Belangrijk thema is naast monumentenzorg en restauratie ook het op de kaart zetten van Zaanstad als het oudste industriegebied van Europa met een schat aan industrieel erfgoed. Samen met de disciplines stedenbouw, landschap, toerisme, cultuur en economie en met de programma's kan Zaanstad haar parels tot een waardevolle ketting rijgen.

De notitie geeft inzicht in de huidige werkzaamheden en de mogelijkheden die er zijn om de belangrijke positie die Zaanstad heeft als stad met veel industrieel erfgoed beter vorm te geven en uit te nutten. Hiervoor is de samenwerking met partners buiten de gemeente en een interdisciplinaire aanpak binnen de gemeente als geheel van groot belang.

'Parels Rijden' is op 24 maart 2005 door de gemeenteraad vastgesteld.

2.4.7. Monumentennota 'Toekomst met Historie' (1999)

Bovengenoemde uitvoeringsnotitie dient in relatie gezien te worden met de inhoud van de huidige monumentennota 'Toekomst met Historie' die op 29 april 1999 door de gemeenteraad is vastgesteld.

Deze nota dient als plaatsbepaling en omschrijving van de taken van monumentenzorg en archeologie binnen de gemeentelijke organisatie, waarbij wordt ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen. Het gaat hierbij om het behoud van de cultuurhistorische waarden en het versterken van de identiteit van de stad en de dorpen. Aandachtspunten zijn naast monumenten, historisch belangwekkende omgevingen en archeologische vindplaatsen, ook bouwhistorisch onderzoek, jongere bouwkunst, historische interieurs en historisch groen. Het monumentenbeleid (incl. archeologie, cultuurhistorie en historische geografie) dient een integraler onderdeel te gaan uitmaken van het gemeentelijk beleid. Dit verlangt een actievere betrokkenheid, waarbij in een vroeg stadium in de planvorming rekening wordt gehouden met - en op beleidsniveau wordt meegewerkt aan - de bescherming van de cultuurhistorische waarden binnen de gemeente. Een direct uitvloeisel van de monumentennota zijn de Cultuurhistorische Waardenkaart Zaanstad en de (mede) hierop gebaseerde adviezen met betrekking tot cultuurhistorie (chw-adviezen).

2.4.8. Waterplan

Het Waterplan Zaanstad is tot stand gekomen in samenwerking met het Hoogheemraadschap Noord Hollands Noorderkwartier. Doelstellingen van het plan zijn:

Het op korte en lange termijn komen tot een goed, beheersbaar en aantrekkelijk watersysteem van voldoende kwaliteit dat op de gewenste gebruiksfunctie is afgestemd.

Afstemming van beleid en beheer van de gemeente en de waterbeheerder
Betrokkenheid bij en verantwoordelijkheid voor het water in Zaanstad voor de burger

Het waterplan moet in de komende periode richting gaan geven voor toekomstige gemeentelijke plannen voor het stedelijk gebied van Zaanstad. Daarbij zal ook worden gekeken naar de omringende watersystemen die invloed kunnen hebben op het watersysteem van Zaanstad. Het strategische gedeelte heeft een termijn van 10 – 15 jaar, het uitvoeringsprogramma een termijn van 1 – 4 jaar. Het Waterplan omvat projecten:

- om de afstemming en de samenwerking tussen beheerders, beleidsmakers en gebruikers die direct en indirect met het water te maken hebben, te verbeteren;
- om de waterkwaliteit en -kwantiteit integraal en duurzaam te verbeteren en zonodig in ruimtelijke plannen vast te leggen;
- voor een maatregelenlijst met daaraan gekoppeld een uitvoeringsprogramma met begroting;
- voor het communiceren van de uitgangspunten van het waterplan, zowel in- als extern.

In 2009 zal het Waterplan worden geactualiseerd, waarbij de doelen en maatregelenpakketten van de KRW zullen worden geïmplementeerd.

2.4.9. Landbouw

In de Nota Ruimte is voorzien in de aanwijzing van een Nationaal Landschap Noord-Holland Midden. De provincie heeft dit gebied uitgewerkt in het streekplan Nationaal Landschap Laag-Holland van 2006. Op basis van het rapport 'Toekomst Veen(weide)gebied Noord-Holland Midden' (2003) opgesteld door een taskforce werken overheden en belangenorganisaties aan de oprichting van een stichting Nationaal Landschap Laag Holland. In het genoemde rapport worden koersen voor de verschillende deelgebieden beschreven. In Zaanstad betreft dit de gebieden Westzaan en Assendelft. De reden tot samenwerking is integraal samen te werken aan behoud en ontwikkeling van de kernkwaliteiten van het landschap. Financiering wordt gezocht via het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG). Een kader voor het uitvoeringsprogramma is het visiedocument Nationaal Landschap Laag Holland 2006-2013 'Investeren in behoud én ontwikkeling'; een verdere uitwerking van het taskforcerapport. Voor Assendelft ligt het accent op melkveehouderij. Voor het behoud van veehouderij is schaalvergroting noodzakelijk. In Westzaan is meer plaats voor agrarisch natuurbeheer gericht op duurzaam beheer van weidevogelgebieden, of reservaatbeheer door natuurorganisaties. Een open moeras wordt nagestreefd in die delen waar agrarische exploitatie op termijn niet realistisch is.

In verband met de ontwikkeling van het Strategisch Groenproject 'IJmond Zaanstad' is een Landbouw Effect Rapportage (LER) opgesteld voor het gebied waar het 310 ha grote groengebied wordt gesitueerd. De LER is een advies dat in opdracht van de stuurgroep SGP is opgesteld. Een definitief besluit over de voorgestelde maatregelen wordt genomen bij vaststelling van de deelplannen. De LER is voornamelijk gebaseerd op individuele bedrijfsgegevens, welke in 2002 door de Stichting ter verbetering van de agrarische structuur (STIVAS) de Groene Buffer zijn verzameld voor het project 'Grond voor Landbouw'. Voor het beschrijven van de effecten is uitgegaan van volledige onttrekking van de gronden. Bij hervestiging zullen de agrarische bedrijven en hobbymatige gebruikers voor een belangrijk deel naar de eigen regio kijken. Verwacht wordt dat hierdoor de grondprijs stijgt. Dit belemmert de bedrijfsontwikkeling in deze

regio. Door uitruil kan de verkaveling van enkele bedrijven met alleen veldkavels in het vlakgroen Saendelft mogelijk verbeteren. Als veldkavels niet met grondruil gecompenseerd worden, levert dit een intensiever gebruik van de landerijen. Bij een goede herinrichting van de waterhuishouding kan het matige peilbeheer in het Assendelverveld verbeteren.

Aanbevelingen uit het LER rapport zijn dus onder andere inzet van instrumentarium om verplaatsing van bedrijven te ondersteunen en kavelruil mogelijk te maken. Daarnaast wordt stimulering van de verbreding van het agrarisch bedrijf aanbevolen en ten slotte goede inpassing van de landbouw in het recreatiegroen. Door de stuurgroep SGP is besloten om te trachten 2 of 3 verbrede melkveehouderijen te behouden in het historische venweidelandschap in de buitenste zone rondom Saendelft.

2.4.10. Verkeersplan Zaanstad (1999) + actualisatie (2004)

Op grond van afspraken uit het convenant Duurzaam Veilig, gesloten tussen Rijk, Provincie en de VNG, is het Verkeersplan Zaanstad tot stand gekomen. Het verkeersplan is op 25 november 1999 door de gemeenteraad vastgesteld. Het belangrijkste onderdeel van dit plan is de wegcategorisering van de binnen de gemeente gelegen wegen. Doel van de categorisering van wegen is te komen tot voor de weggebruiker herkenbaar wegtypes en het daarbij behorende gedrag.

De hoogste categorie is de stroomweg. Hiertoe behoren met name de auto(snel)wegen. Deze weg is gericht op het snel laten doorstromen van het verkeer. De laagste categorie wordt gevormd door de erftoegangswegen. Dit zijn hoofdzakelijk wegen in woongebieden. De weg wordt gebruikt door auto's en fietsers. Het verkeer moet echter ook rekening houden met spelende kinderen, overstekende voetgangers en invoegende auto's. Van de weggebruiker wordt een lage snelheid verwacht. De inrichting van de weg moet dit duidelijk maken, bijvoorbeeld door het aanbrengen van drempels of versmallingen.

De tussenliggende categorie is de gebiedsontsluitingsweg. Deze vormen een schakel tussen de stroomwegen en de erftoegangswegen. Vaak vormen zij ook een verbinding tussen verschillende delen van de stad. De wegen dienen grotere stromen verkeer af te wikkelen. Doorstroming is belangrijk, de snelheid ligt echter duidelijk lager dan op stroomwegen.

In 2003 is de wegcategorisering geactualiseerd op basis van ervaringen en nieuwe ontwikkelingen die zich op landelijk niveau hebben voorgedaan. De hieruit resulterende wegcategoriseringskaart met bijbehorende inrichtingseisen zijn door de gemeenteraad vastgesteld op 26 februari 2004.

In het verkeersplan wordt verder ingegaan op de hoofdwegenstructuur, fietsverkeer en openbaar vervoer. Dit wordt in hoofdstuk 3 (Verkeersstructuur) voor Westerkoog uitgewerkt.

2.4.11. Openbaar vervoervisie concessiegebied Zaanstreek (2003)

Op 9 oktober 2003 is de Openbaar vervoervisie concessiegebied Zaanstreek (OV-visie) door de gemeenteraad van Zaanstad vastgesteld. In de OV-visie is het openbaar vervoerbeleid van de gemeenten Oostzaan en Zaanstad vastgelegd.

In het openbaar vervoernetwerk worden de NS-stations Zaandam en Krommenie-Assendelft als knooppunten beschouwd. Hier komen bus en trein bij elkaar zodat passagiers van netwerk kunnen wisselen.

De gemeente Zaanstad is zelf niet bevoegd voor het openbaar vervoer, het ROA is de formele opdrachtgever. Om bij de aanbesteding van het openbaar

busvervoer Zaanse wensen in te kunnen brengen, is in de OV-visie een ideaal openbaar vervoernetwerk geschetst. De basis van het ideale busnetwerk wordt gevormd door ontsluitende lijnen die de woongebieden met het ziekenhuis, het centrum van Zaandam en de knooppunten verbinden. Daarnaast zijn er verbindende buslijnen die inwoners over grotere afstand snel vervoeren. In de spitsuren zijn er lijnen die de woongebieden rechtstreeks met een aantal belangrijke werkgelegenheidsgebieden verbinden. In late avonduren is er een aangepast net. Naast deze reguliere lijnen acht de gemeenteraad ook een collectief vraagafhankelijk vervoersysteem (CVV) zeer wenselijk.

Ook is in de OV-visie de rol van de gemeente als wegbeheerder aangegeven. Bushaltes dienen te voldoen aan nog nader te formuleren eisen van toegankelijkheid en comfort. Daarnaast kan de gemeente door verkeersmaatregelen of weginrichting de doorstroming van het openbaar vervoer bevorderen. Dit zal in de diverse projecten als aandachtspunt worden meegenomen.

In het kader van de ketenmobiliteit dienen op openbaar vervoerknooppunten fietsenstallingen aanwezig te zijn. De gemeente zal zelf geen betaalde stallingmogelijkheden exploiteren maar verzoeken van derden in principe positief beoordelen. Op de stations Krommenie-Assendelft, Kogerveld en Koog-Zaandijk dienen P&R terreinen beschikbaar te zijn. Kiss en Ride dient op alle stations beschikbaar te zijn.

2.4.12. Nota Bouwen en Parkeren (1999) en Nota Actualisatie Woninggebonden Parkeernormen

Uitgangspunt van de in 1999 vastgestelde nota Bouwen en Parkeren was het door de hogere overheden opgelegde sturende parkeerbeleid. De parkeernormen zijn aangepast aan dit beleid. Inmiddels is een actualisatieproces gaande waarin de parkeernormen worden aangepast aan het nieuwe ruimtelijke ordeningsbeleid van de hogere overheden, zoals verwoord in de nota's Ruimte en Mobiliteit.

Vandaar dat op 24 maart 2005 de nota Actualisatie Woninggebonden Parkeernormen door de raad is vastgesteld. In deze actualisatie is voorzien in ruimere parkeernormen in de woongebieden.

Met betrekking tot de niet woninggebonden parkeernormen geldt nu nog het stringente, sturende beleid uit de Nota Bouwen en Parkeren. In de nota Ruimte zijn de provincies en gemeenten verantwoordelijk gemaakt voor de uitwerking van het locatiebeleid. Door de Stadsregio Amsterdam wordt daarom in samenwerking met de provincie een nieuw locatiebeleid voorbereid. Het is de bedoeling, dat dit beleid zijn beslag gaat krijgen in de loop van 2008, waarna dit de basis moet vormen voor de aanpassing van de parkeernormen voor andere functies dan wonen.

2.4.13. Structuurvisie retail-leisure Gemeente Zaanstad (2001)

Op 3 augustus 2001 is de 'Structuurvisie retail-leisure Gemeente Zaanstad' vastgesteld door burgemeester en wethouders van de gemeente Zaanstad. Hierin staan de hoofdlijnen voor het te voeren detailhandels- en leisurebeleid. Per (woon)wijk of deel van de stad is aangegeven welke winkels, horeca etc. worden toegestaan en onder welke voorwaarden. Daarnaast is ten aanzien van niet-locatiegebonden detailhandel, zoals detailhandel op industrieterreinen, het beleid vastgelegd.

Voor woonwijken geldt in algemene zin dat er gekozen is voor een top-down benadering, waarbij het draagvlak uitgangspunt is voor het toegestane aantal meters vloeroppervlak detailhandel. In een aantal woonwijken blijkt dat er eerder sprake moet zijn van inkrimpen en herstructurering van het aantal meters dan uitbreiding. Winkelcentra zullen in de toekomst meer deel moeten uitmaken van het hart van de wijk, er zal gezocht worden naar verknoping met andere wijkvoor-

zienen zoals scholen en wijkcentra. Ook kan er in uitzonderingsgevallen beperkt detailhandel in de aanloopgebieden worden toegestaan. Hierbij gelden de volgende richtlijnen:

De locatie dient te liggen binnen een straal van 150 meter rond een bestaand buurt- of wijkwinkelcentrum;

De locatie dient te liggen aan een doorgaande weg (aanlooproute naar het winkelcentrum);

De vestiging mag niet groter zijn dan 100 m² verkoopvloeroppervlak;

Het totaal te realiseren winkelvolumen in het gebied mag niet meer zijn dan 10% van het totaal winkelloppervlak van het betreffende buurt- of wijkwinkelcentrum.

De aanvraag zal per geval worden getoetst en beoordeeld. Momenteel wordt er door de gemeente Zaanstad gewerkt aan een nieuw uitvoeringsplan detailhandel.

2.4.14. De opgave voor Zaanstad voor wonen met zorg (2004)

In de nota 'De opgave voor Zaanstad voor wonen met zorg' die op 14 oktober 2004 door de raad is vastgesteld, is de ambitie geformuleerd dat er in de periode tot en met 2015 4.000 voor ouderen en andere zorgvragers geschikte woningen aan de voorraad moeten worden toegevoegd. Deze toevoeging is nodig vanwege vergrijzing van de bevolking en omdat ouderen steeds langer zelfstandig wonen. De nota gaat ervan uit dat de helft van deze opgave via nieuwbouw en de helft via het aanpassen van bestaande woningen te realiseren is. Er zijn zowel nultredenwoningen nodig (gelijkvloers) als zorgwoningen (woningen die geschikt zijn voor mensen met een intensieve zorgvraag). Het huidige nieuwbouwbeleid voorziet in minstens 20% voor ouderen geschikte woningen. De opgave betreft niet alleen de sociale sector, maar ook de marktsector en het betreft zowel koop als huur.

2.4.15. Handhavingslexicon 2005

Door de gemeenteraad van de gemeente Zaanstad is in 2001 de nota 'Bestuurlijk Handhaven in Zaanstad' vastgesteld.

De term handhaving wordt op diverse manieren gebruikt. Handhaving in ruime zin wil zeggen: het bewerkstelligen dat gestelde regels worden nageleefd, voor zover dit niet spontaan geschiedt. Daarbij hoeft niet alleen aan dwangmiddelen te worden gedacht, het kan ook gaan om voorlichting, overredenen of waarschuwen.

In deze nota wordt vooral aandacht besteed aan handhaving in enge zin: handhaving op basis van bestuurlijke bevoegdheden. Voor het ruimtelijke bestuursrecht geldt de beginselplicht tot handhaven als uitgangspunt. Alleen in bijzondere situaties, die uit de jurisprudentie voortvloeien, kan van deze beginselplicht worden afgeweken. Het toepassen van bestuurlijke handhaving heeft in eerste instantie de voorkeur boven strafrechtelijke handhaving. Door enige vorm van bestuurlijke dwang toe te passen ontstaat namelijk vrij direct een normconforme situatie. Het strafrecht komt in beeld bij de overtreder die niet gevoelig blijkt te zijn voor bestuurlijke sancties. Om het handhavingsbeleid goed vorm te geven is een handhavingprogramma nodig.

2.4.16. Welstandsnota Zaanstad (2002)

Op 28 februari 2002 is de Welstandsnota Zaanstad vastgesteld door de gemeenteraad van Zaanstad. Hierin is het welstandsbeleid van en voor de gemeente vastgelegd. Onder meer zijn gebiedsgerichte welstandscriteria aangegeven. Heel Zaanstad is onderverdeeld in verschillende gebieden die afzonderlijk ruimtelijk (-functioneel) geanalyseerd, getypeerd en beschreven zijn. Daarbij zijn vervolgens criteria aangegeven die bij het welstandstoezicht van belang zijn. Een doel van de nota is om tot een eenduidig en samenhangend toetsingskader en beleid te komen, maar ook om als inspiratiebron te dienen voor degenen die (bouw)plannen maken.

In de Welstandsnota worden criteria voor specifieke bouwwerken genoemd zoals Zaanse huizen, houten pakhuizen en loodsen, en stenen pakhuizen en fabrieken. Aanvragen van bouwvergunningen zullen door de welstandscommissie worden beoordeeld op grond van de criteria zoals deze verwoord staan in de nota.

2.4.17. GSM beleid Zaanstad (1999)

Het GSM beleid is op 16 november 1999 door burgemeester en wethouders van de gemeente Zaanstad vastgesteld. De gemeente Zaanstad werkt mee aan de plaatsing van zendinstallaties. Dit betekent niet dat exploitanten van mobiele telefonie de vrije hand krijgen om zendinstallaties te plaatsen. Uitgangspunt van het beleid is dat er geen 'witte vlekken' mogen ontstaan. Voor het plaatsen van een zendinstallatie kan een bouwvergunning nodig zijn. Voor plaatsing van bouwvergunningsplichtige zendinstallaties spelen de stedenbouwkundige aspecten een belangrijke rol. Hieronder vallen begrippen als ruimtelijke ordening, landschappelijke en ruimtelijke inpassing, horizonvervuiling, openbare ruimte alsmede de welstandseisen.

Omdat elke stad en dus ook Zaanstad is opgebouwd uit verschillende functies en gebiedstyperingen is ervoor gekozen om Zaanstad te verdelen in vier categorieën, waarbij per categorie aparte richtlijnen gelden. De vier categorieën zijn:

- Kantoorgebieden;
- Gebieden rond infrastructuur;
- Woongebieden;
- Buitengebieden.

Het bestemmingsplan Westerkoog valt voor wat het beleid betreft onder de categorie woongebieden.

Voor woongebieden gelden de volgende uitgangspunten:

Plaatsing bij voorkeur niet in het woongebied en/of op woongebouwen;

Plaatsing wel toegestaan op andere bouwwerken dan woongebouwen indien voor een dekkend netwerk noodzakelijk;

Reeds geplaatste zendinstallaties op woongebouwen zullen te zijner tijd moeten worden verplaatst;

Bij voorkeur één hogere mast boven meerdere kleine masten;

Geen zendmasten in beschermd dorpsgezicht;

Exploitanten dienen zoveel mogelijk gebruik te maken van gezamenlijke opstelpunten.

2.4.18. Bedrijven in woonhuizen en ruimtelijke ordening (1998)

In deze nota heeft de gemeente Zaanstad het beleid voor het vestigen van bedrijfsmatige activiteiten in woonhuizen vastgelegd. De nota is op 29 januari 1998 door de gemeenteraad van de gemeente Zaanstad vastgesteld.

Onder voorwaarden is het mogelijk ambachtelijke activiteiten aan huis uit te oefenen.

In de praktijk komt het er op neer dat vooral dienstverlenende beroepen, vrije beroepen en ambachtelijke activiteiten zonder verkoopactiviteiten zich zullen vestigen. Met uitzondering van een beperkte verkoop als ondergeschikte activiteit en wel in verband met de aan huis verbonden activiteit.

De vestiging van detailhandel en ambachtelijke bedrijven met verkoopactiviteiten dient alleen plaats te vinden in de daartoe geschikte gebieden. Dit zijn specifieke winkelcentra en gebieden waar gemengde functies mogelijk zijn.

2.4.19. Nota Erfbebouwing (2007)

Bouwplannen voor bouwwerken op erven die in strijd zijn met bestemmingsplannen en/of andere planologische regelingen dienen te worden getoetst aan de Nota Erfbebouwing. Dit is een beleidsstuk dat wordt gebruikt als toetsingskader om te bepalen of de gemeente al dan niet door middel van een vrijstelling medewerking wil verlenen aan een dergelijk bouwplan. De nota is op 23 november 2000 door B&W vastgesteld en gewijzigd opnieuw vastgesteld door burgemeester en wethouders op 18 september 2007 onder nummer 80.

De bouwmogelijkheden zoals opgenomen in de Nota Erfbebouwing zijn in dit bestemmingsplan verwerkt. Mocht er desondanks sprake zijn van strijd met het bestemmingsplan dan dient het bouwplan getoetst te worden aan de Nota Erfbebouwing. De nota geeft algemene uitgangspunten. De uitgangspunten gelden voor alle zij- en achtererven. Aan een bouwaanvraag voor bebouwing van een zij- of achtererf dat niet aan een openbare weg, aan openbaar water of aan openbaar groen grenst wordt medewerking verleend indien het bouwplan binnen de in de nota aangegeven maatvoering en situering past. Aan een bouwaanvraag voor bebouwing van een zij- of achtererf dat wel aan een openbare weg, aan openbaar water of aan openbaar groen grenst wordt medewerking verleend indien het bouwplan binnen de in de nota aangegeven maatvoering en situering past én de plaatselijke situatie de realisatie van het bouwplan toelaat.

Er wordt onderscheid gemaakt in rijenwoningen, halfvrijstaande woningen en vrijstaande woningen. Bij rijen wordt de onderverdeling gemaakt tussen voor- en achterkant, bij halfvrijstaande en vrijstaande woningen in voor-, achter- en zijkant.

De met wonen samenhangende functies worden onderscheiden in regelingen met drie bestemmingen, namelijk 'Woondoeleinden', 'Erven' en 'Tuinen'. Dakopbouwen worden aan de voorzijde in principe niet toegestaan. Aan de achterzijde kan een vrijstelling worden verleend. Een dakopbouw moet passen in de karakteristiek van de bebouwing. Een uitzondering op het niet mogen bouwen aan de voorkant is de erker. Een erker is toegestaan mits deze voldoet aan de in de nota aangegeven voorwaarden.

2.4.20. Horecabeleid (1997)

Het horecabeleid is vastgelegd in de nota 'Geïntegreerd Horecabeleid', die door de gemeenteraad van de gemeente Zaanstad op 4 september 1997 is vastgesteld. Een algemene doelstelling in deze nota is dat uitbreiding van horeca in woongebieden alleen is toegestaan als de horecafunctie een positieve invloed heeft op het woon- en leefklimaat of op bepaalde restaurantvoorzieningen. Daarnaast moet er aandacht worden besteed aan het voorkomen en beperken van overlast door horecabedrijven. In principe mogen er in woonwijken geen nieuwe horecazaken met vrije sluitingstijden worden gevestigd. Wel mogen initiatieven op het gebied van versterking van de toeristische en recreatieve aantrekkingskracht van Zaanstad aangemoedigd worden.

Binnen het plangebied Westerkoog is sprake van beperkte horeca-activiteiten. Het gaat daarbij om zogenaamde 'lichte horeca, categorie I' (chinees restaurant en snackbar, zie bijlage 3 'Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten' in het winkelcentrum. Deze functies worden op deze locatie vanuit horecabeleid ondersteund.

Toeristische en recreatieve functie

In het horecabeleid is vastgelegd dat horeca-initiatieven op het gebied van versterking van de toeristische en recreatieve aantrekkingskracht van Zaanstad aangemoedigd dient te worden.

Nabij het plangebied komen locaties voor die waardevol kunnen zijn voor de stimulering van de toeristische ontwikkeling van stad en streek. Vanuit historisch oogpunt is dit bijvoorbeeld de oude kern van Koog aan de Zaan en het natuurschoon in het Westzijderveld. In het kader van het versterken van de toeristische en recreatieve functie van Zaanstad, moeten daarbij passende horecafuncties in principe niet onmogelijk worden gemaakt.

2.4.21. Verordening Speelautomaten (2001)

Het kansspelbeleid van Zaanstad is vastgelegd in de Verordening Speelautomaten, die is vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Zaanstad op 22 februari 2001. Deze verordening regelt onder meer de vestiging van speelauto-

matenhallen. De in de verordening gehanteerde systematiek is gebaseerd op een maximumstelsel en een concentratiebeleid. Volgens de Verordening Speelautomaten mogen er maximaal twee speelautomatenhallen gevestigd worden binnen een in de verordening aangegeven gebied in Zaanadam centrum.

2.4.22. Nota Prostitutiebeleid Zaanstad (2000)

Het prostitutiebeleid van Zaanstad is vastgelegd in de Nota Prostitutiebeleid Zaanstad, die door de gemeenteraad op 21 september 2000 is vastgesteld. Vanwege de beheersbaarheid van dit beleidsveld heeft de nota een regionale basis. Het beleid wordt afgestemd met de 8 gemeenten binnen de politieregio Zaanstreek Waterland. Het op deze nota gebaseerde vergunningstelsel is opgenomen in hoofdstuk 3 van de Algemene Plaatselijke Verordening. Daarin wordt onder meer de vestiging van seksinrichtingen, escortbedrijven en sekswinkels geregeld. In de beleidsnota is de systematiek van een maximumstelsel en een concentratiebeleid opgenomen. Seksgerelateerde bedrijvigheid binnen het plangebied Westerkoog is uitgesloten. Het gaat daarbij zowel om seksinrichtingen als op escortbedrijven.

2.4.23. Coffeeshops (1998)

Het door burgemeester en wethouders op 17 november 1998 vastgestelde coffeeshopbeleid van Zaanstad, kent een maximumstelsel en een concentratiebeleid. Vanwege de juridische status van deze bedrijfstak en het geformuleerde coffeeshopbeleid zijn er geen coffeeshops binnen het plangebied Westerkoog toegestaan.

2.4.24. Gemeentelijk Rioolplan (2001)

Het beleid voor de inzamelingen en afvoer van afvalwater is door de gemeente Zaanstad vastgelegd in het 'Gemeentelijk Rioolplan 2001-2005'. Het plan is door de gemeenteraad op 20 december 2001 vastgesteld. De in het kader van dit bestemmingsplan belangrijkste uitgangspunten van beleid zijn:

Inzamelen van het echt vuile afvalwater en het laten transporteren naar de rioolwaterzuivering;

Het afvoeren van relatief schoon regenwater naar het oppervlaktewater;

Beperken van vuiluitworp naar het oppervlaktewater door afvalwater;

Beperken van overlast;

Doelmatig beheer en goed gebruik van de riolering.

3. Ruimtelijke en functionele analyse

3.1. Geschiedenis van het plangebied

In de zeventiger jaren is Westerkoog na Rooswijk de tweede wijk die ten westen van de spoorlijn Amsterdam-Alkmaar gebouwd wordt. De wijk Westerwatering ten zuiden van Westerkoog krijgt in de jaren 80 vorm. Het onderliggende landschap van deze woonwijken wordt gekenmerkt door het typische slagenlandschap zoals van het naastgelegen Westzijderveld. De slagen van het veenweidegebied zijn in oost-west richting gegraven en liggen loodrecht op de Zaan. In noord-zuidelijke richting, loodrecht op de slagen, zijn de grote ontwateringssloten (gouwen of wateringen genaamd) gegraven.

De enige aanwezige bebouwing in het plangebied voordat het gebied ontwikkeld werd was de boerderij direct aan het spoor iets ten noorden van het station Koog Bloemwijk.

3.2. Ruimtelijke structuur van het plangebied

3.2.1. Structuurdragers

De woonwijk Westerkoog was de tweede uitbreiding aan de westzijde van de stad. Daarvoor had de stad zich ontwikkeld op de beide oevers van de Zaan. Hierbij waren de Zaan, de spoorlijn Amsterdam-Alkmaar en later de Provincialeweg de ruimtelijke begrenzers.

De wijk Westerkoog strekt zich ten westen van de spoorlijn Amsterdam-Alkmaar zo'n kilometer breed het Westzijderveld in. De noordgrens van de wijk wordt bepaald door de dan inmiddels gerealiseerde A8. In het zuiden grenst de wijk aan de Mallegatsloot. Deze sloot uit het oorspronkelijke landschap scheidt Westerkoog en Westerwatering en verbindt het polderlandschap, door tussenkomst van de Mallegatsluis, met de Zaan.

De wijk grenst in het westen aan het landelijk gebied van Westzaan. De overgang tussen de wijk en de polder wordt gemaakt door een lang landschapspark waarin de structuur van het polderlandschap behouden blijft. De bebouwing in de randen is met de achterkant naar het omringend gebied georiënteerd. De noord-zuid lopende ontwateringssloot De Watering is als richting in de wijk opgenomen. Als landschappelijk waterelement is De Watering in de wijk echter niet meer herkenbaar.

Een deel van de wijk Westerkoog is het resultaat van de uitbreidingsplannen van het Guisveld uit de jaren 70. Deze plannen zijn op enkele infrastructurele ingrepen na niet gerealiseerd. Eén van die ingrepen die wel heeft plaatsgevonden was het verleggen van de Guisweg. De ontsluiting van de wijk Westerkoog, in het verlengde van de (omgelegde) noord-zuid lopende Guisweg, over de Westerkoogweg sluit aan bij deze plannen. Het doorzetten van deze ontsluiting, de zogeheten 'weg binnendoor', is nooit gerealiseerd. Ruimtelijk is de hiervoor gereserveerde ruimte nog herkenbaar langs het gerealiseerde fietspad door het centrum van de wijk. Een ontsluiting langs de westrand die alle westelijke wijken uiteindelijk direct met Amsterdam had kunnen verbinden is ook nooit gerealiseerd.

De interne ontsluiting van Westerkoog vindt nu plaats door de rondweg die gevormd wordt door De Glazenmaker en De Wildeman.



3.2.2. Woon- en groenelementen

De bebouwing bestaat uit clusters huizen langs (veelal doodlopende) straten en paden met een kleinschalig en grillig patroon. Vanaf de rondweg wordt de wijk ontsloten.

De bebouwingseenheden worden ruimtelijk gescheiden door de rondweg en de weg binnendoor. De twee sloten, die op twee plaatsen door de wijk lopen, doorsnijden de bebouwingseenheden in oost-westelijke richting. Zij zijn in mindere mate herkenbaar als ruimtelijke scheiding. Gekoppeld aan de rondweg zijn op deze manier twaalf bebouwingseenheden te benoemen. Door de grillige verkavelingopzet, waarbij voor- en achterzijden van woningen bijna willekeurig afgewisseld worden, zijn deze als eenheid echter niet of nauwelijks te herkennen. Met name de herkenbaarheid van de zuidelijke sloot ter hoogte van het wijkcentrum als waterstructuur in de wijk is minimaal.

De wijk is een typisch voorbeeld van een wijk uit de jaren 70. De hoofdopzet van de wijk is gebaseerd op richtingen uit het onderliggende landschap. De uitwerking van de bebouwingseenheden is daarentegen ontworpen op basis van de meer algemene ideeën die er toen bestonden over nieuwe woonwijken. Deze moesten vooral een eigen karakter en identiteit hebben, los van de omgeving waarin ze ontstonden.

Dit is onder meer te zien aan het feit dat het woongebied naar binnen is gericht. De woningen grenzen vaak met de achterkant aan het omringende gebied. Voorts is in het ontwerp uitgegaan van het woonerfprincipe zonder 'gewone' straten. Hiermee ontstaat een beeld van een informele, organische wijk met veel variatie.

3.2.3. Groen- en waterstructuur

Het groen en water in de wijk dragen in mindere mate bij aan de structuur in de wijk. Aan de twee sloten die vanuit de polder de wijk insteken zijn achtertuinen van woningen gesitueerd. De rondweg kenmerkt zich door groene bermen en veelal groene erfafscheiding van de naastgelegen tuinen.

De woonstraten hebben het karakter van een woonerf. Er is veel variatie in bebouwing en inrichting van de buitenruimte. In de woonerven staat veel kleinschalig groen en veel straatbomen.

Het groen in de wijk bevindt zich vooral aan de randen. Om de hele wijk heen ligt een wandelroute. Dit is een schelpenpad voor voetgangers.

De route ligt in het zuiden en oosten van de wijk op een groene 'dijk'. In het noorden en het westen wordt de route omgeven door een ruimer wijkgroen dat de functie van een wijk park heeft.

In het 'Landinrichtingsplan voor de herinrichting Westzaan' wordt voorgesteld de stadsrandroute langs de westrand van Zaanstad uit te werken. Deze routes bevorderen het recreatief medegebruik van natuur en landschap voor fietsers en wandelaars. Deze fietsroute is inmiddels gerealiseerd. In "Plannen met Zaanstad" is het idee opgenomen om de recreatiemogelijkheden over het water te verbeteren. Vanaf de Zaan moet het Westzijderveld per kano en, in de toekomst met kleine bootjes bereikbaar zijn. De Mallegatsloot kan daar een rol in spelen

Het groen in Westerkoog kan worden verdeeld in een aantal categorieën. Dit gebeurt hoofdzakelijk naar aanleiding van het schaalniveau waarop zij als structuur van belang zijn:

- Op stadsniveau; onderdeel van de hoofdstructuur van het groen en water: In Westerkoog gaat het hierbij enerzijds om de grotere groengebieden aan de buitenrand van het gebied die aansluiten op het omliggende landschap en het groen dat de waterstructuren in en om het gebied begeleid. Het groen op stadsniveau wordt bestemd als structureel groen (GR).

- Op wijkniveau; begeleiding van de hoofdontsluiting:

In het plangebied gaat het hierbij hoofdzakelijk om begeleiding van de ringweg. Groen op wijkniveau wordt bestemd als groen verblijfsgebied (VDg). Met deze bestemming is er een meer flexibele indeling mogelijk. De aangegeven begeleiding van de hoofdontsluiting dient echter te worden gewaarborgd.

- Op buurniveau; groen met recreatieve (gebruiks) doeleinden:

Bij structureel groen op buurniveau gaat het hoofdzakelijk om de grotere in de buurt gelegen groenplekken tussen de bebouwing.

Groen op buurniveau wordt bestemd als groen verblijfsgebied (VDg). Met deze bestemming is een meer flexibele indeling mogelijk. In hoofdzaak dienen deze groengebieden echter een recreatieve functie te behouden.

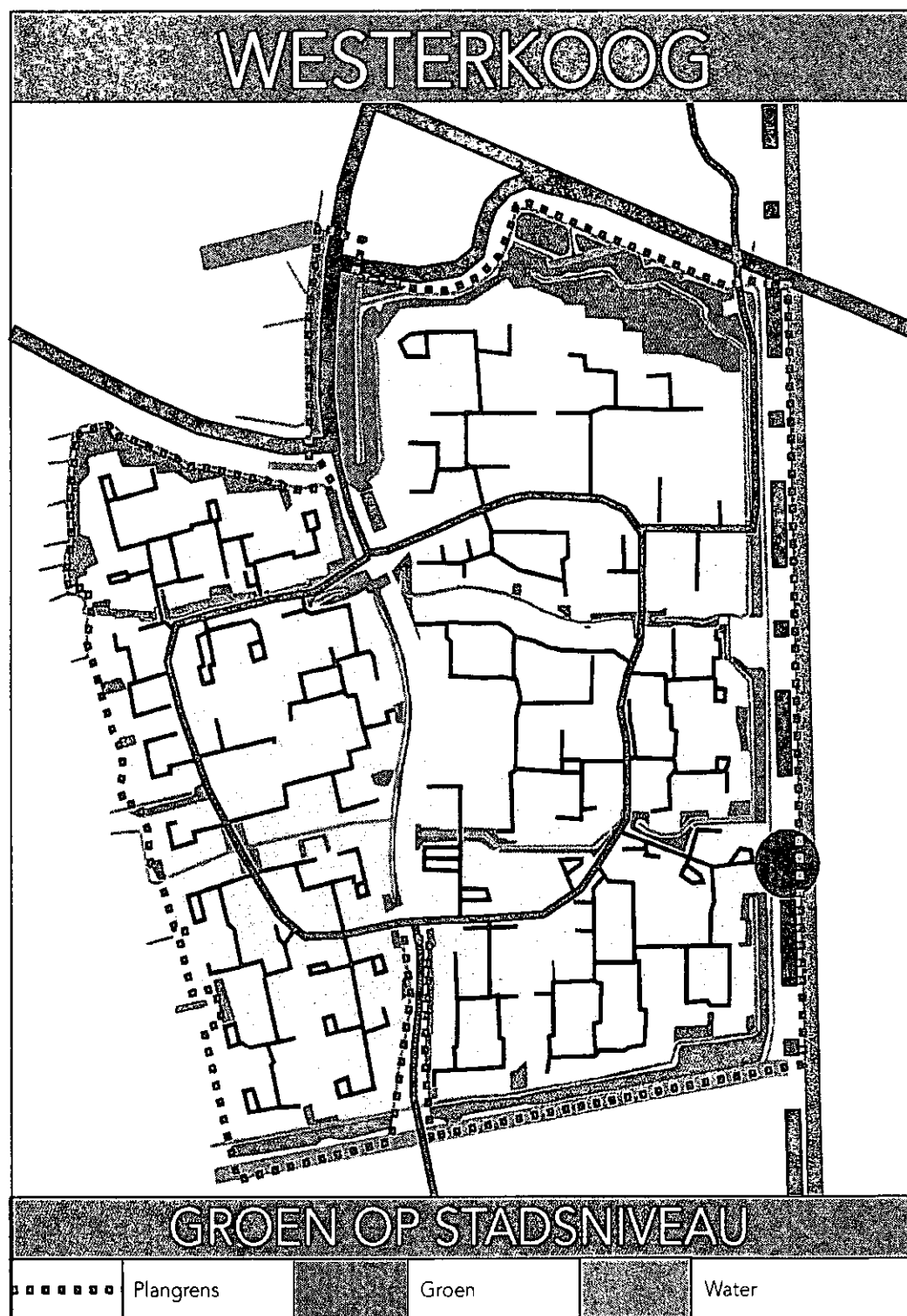
- Overig groen

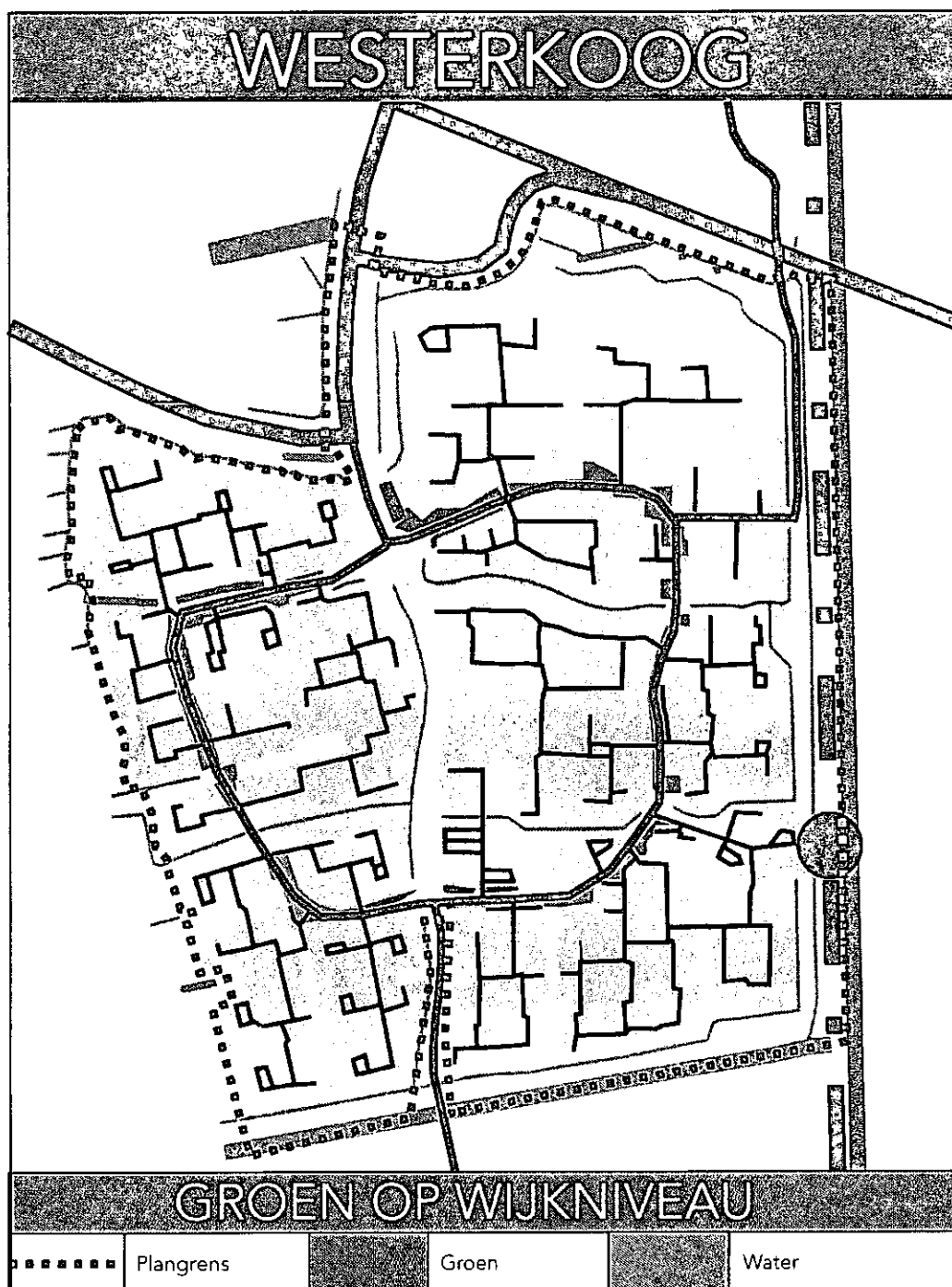
Het overige groen in de wijk bestaat uit privé groen en snippergroen.

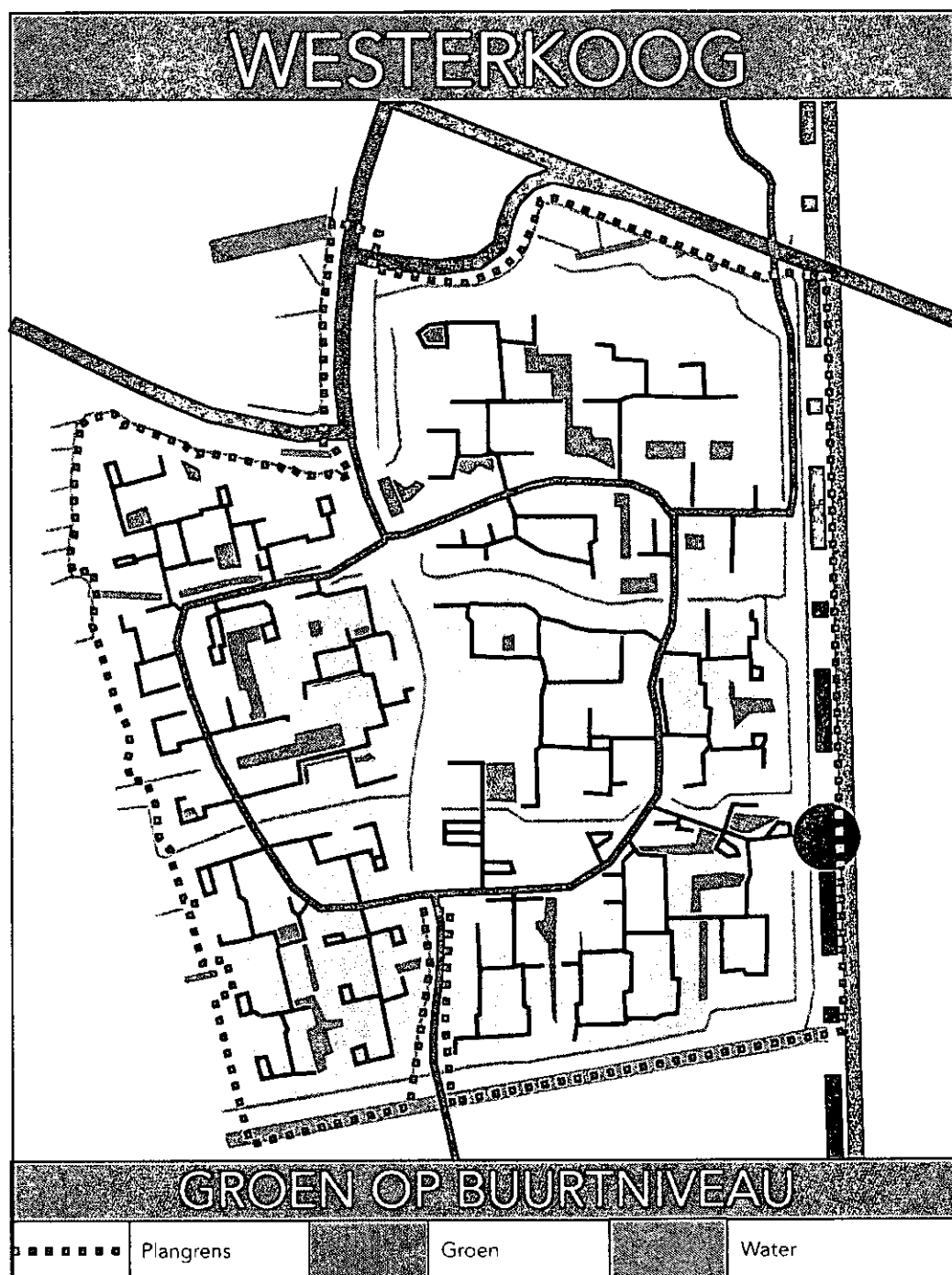
Het private groen bevindt zich in tuinen en krijgt de bestemming erf (E) of tuin (T).

Het snippergroen bevindt zich hoofdzakelijk in verkeersgebied en wordt als niet structureel gezien en ondergeschikt aan de verkeersfunctie (bermen en dergelijke). Het wordt bestemd als verblijfsgebied (VD).

De in de wijk aanwezige bomen(structuren) worden in het kader van een bestemmingsplan niet bestemd.







3.2.4. Bijzondere elementen

Ruimtelijke verbijzonderingen in de wijk zijn de bebouwing in vier lagen in de krommingen van de ring. In de kromming in het zuidwesten ontbreekt deze hoogbouw.

De oostrand van de wijk is bij de verkaveling om de bestaande boerderij heen gebogen en laat ter hoogte van de boerderij een lichte afwijking in de ligging van de gevellijnen zien. De naastgelegen woningen aan het Weeshuisland zijn in tegenstelling tot de overige randbebouwing met de ontsluiting naar het omringende gebied gekeerd. De overige randen kenmerken zich door achtertuinen.

Het centrum van Westerkoog onderscheidt zich niet alleen functioneel maar ook ruimtelijk van de kleinschalige opzet van de wijk. Het fijnmazige netwerk van de wijk wordt onderbroken door het grootschalige ruimtegebruik van de winkel-, sport- en schoolfuncties in de wijk. De bebouwingshoogte is grotendeels wel gerelateerd aan die van de omliggende clusters met woonbebouwing.

De ruimte reservering voor de weg binnendoor is in de loop der tijd in het noordelijke en zuidelijke deel gedeeltelijk opgevuld met kleinschalige losse bebouwing in de groenstrook tussen het fietspad en de naastgelegen sloot.

3.2.5. Architectuur

De toegepaste architectuur van de woningen hangt samen met de fasering van de ontwikkeling van de verschillende deelgebieden. Hierdoor zijn er (in de tijd) diverse buurtjes ontstaan met een eigen uitstraling, goed passend in de organische opzet van de wijk. Deze stedenbouwkundige opzet heeft een herbergzaam karakter, waarbij de nadruk ligt op de eigenheid en identiteit van de verschillende woonplekken.

De huizen in het gebied zijn aan elkaar geschakelde rijen woningen van een aantal herhaalde types met afwisseling op kleine schaal. Verspringingen in de verkaveling zorgen voor variaties op het thema. De huizen zijn uitgevoerd in baksteen en beton en hebben meestal een schuin dak.

3.2.6. Archeologie

Het plangebied is waarschijnlijk van archeologische waarde, ondanks het feit dat door de bouw van Westerkoog de resten van molens, traankokerijen en andere, historisch belangrijke industrie en gebouwen deels vernietigd zullen zijn. Op de plankaart zijn een aantal gebiedjes aangegeven als archeologisch waardevol. Deze gebiedjes zijn reststukjes van het oude veenweidegebied dat meer naar het westen nog gewoon bestaat als Westzijderveld. De oevers kunnen als stortplaats voor afval gebruikt zijn in de 17^e en 18^e eeuw. Ook kunnen er middeleeuwse boerderijen liggen.

Voorafgaand aan grootschalige graafwerkzaamheden, moet archeologisch onderzoek uit worden gevoerd, om te weten te komen hoe groot de aantasting van archeologische vindplaatsen door recente bouwwerkzaamheden is. In het vervolg, bij andere projecten, kan daar rekening mee worden gehouden. In de voorschriften is een Algemene Bepaling opgenomen over het archeologisch waardevol gebied.

3.3. Verkeersstructuur

3.3.1. Auto algemeen

De infrastructuur van Zaanstad kent een logische opbouw. De externe hoofdinfrastructuur wordt gevormd door de A8 vanuit het zuiden en de A7 richting noord-oosten. De interne hoofdinfrastructuur bestaat uit de Provincialeweg (voormalige N203) die noord-zuid langs het spoor loopt, de Provincialeweg N246 die loopt van West-Graftdijk via Westzaan naar Beverwijk en de Provincialeweg N515 van Wijde Wormer en zijn aansluiting vindt bij de N246 in Westzaan.

Een groot manco in de wegenstructuur van Zaanstad (maar ook van Westerkoog) is het ontbreken van een complete aansluiting van de A8 op de Provincialeweg (voormalige N203). Maar ook de complete aansluiting van de (omgelegde) Guisweg op de A8 ontbreekt. Tot slot is het doortrekken van de A8 op de A9 van groot belang. Deze plannen worden voorzien in de nota Plannen met Zaanstad. Voor Westerkoog heeft dat het voordeel dat de ontsluiting naar het westen sterk verbetert.

Alle onderscheiden deelgemeenten en wijken sluiten goed aan op deze hoofdinfrastructuur. Alle wijken kennen ook aansluitingen naar meerdere kanten. Alleen de wijken aan de westkant van het spoor ontberen een dergelijke infrastructuur. Westerkoog en Westerwatering hebben slechts een eenzijdige ontsluiting: respectievelijk naar het noorden en naar het zuiden.

3.3.2. Auto-ontsluiting ten westen van de spoorlijn

De bebouwing aan de westkant van de spoorlijn Amsterdam – Alkmaar heeft een betrekkelijk jonge geschiedenis. Na de eerste bebouwing van Rooswijk in de 30er jaren duurde het tot de 70er jaren alvorens er bij Koog aan de Zaan wederom werd gebouwd aan de westkant van de spoorlijn. Dit werd de huidige woonwijk Westerkoog. In de 80er jaren werd aan de zuidkant van het plangebied de woonwijk Westerwatering en het kantoorachtige Westerspoor-centrum en Westerspoor-noord (in opzet bedoeld voor grootschalige detailhandel) gerealiseerd.

Het gebied ten westen van de spoorlijn kent van oudsher alleen maar oost-west verbindingen in de vorm van het Guispad en de Westzanerdijk. Een noord-zuid verbinding ontbreekt aan de westkant. Wel zijn er diverse pogingen geweest om de noodzakelijke noord-zuidverbinding alsnog te realiseren en daarmee een betere ontsluitingsstructuur voor de westkant te bewerkstelligen. Alle pogingen daartoe zijn gestrand om diverse redenen, variërend van bescherming van de natuurwetenschappelijke waarde van het buitengebied tot de wet geluidshinder en de onmogelijkheid om een gelijkvloerse verbinding over het spoor te realiseren.

De wijken aan de westkant van het spoor zijn te beschouwen als drie dorpen. Het zou logisch zijn dat vanuit de structuur gezien, deze 'dorpen' met elkaar verbonden worden en dat er onderling (sociaal) verkeer uitgewisseld wordt. Dit wordt ook nagestreefd voor de andere delen van Zaanstad.

3.3.3. Auto-ontsluiting Westerkoog

Westerkoog is momenteel ontsloten aan de noordkant middels de Westerkoogweg, met een intensiteit van ongeveer 11.000 mvt/etmaal en een ondergeschikte ontsluiting in de vorm van het Oosterveld met een intensiteit van ongeveer 4.000 mvt/etmaal. De Westerkoogweg geeft vervolgens een externe aansluiting op de hoofdinfrastructuur van Zaanstad middels de (omgelegde) Guisweg (richting westen en noorden) en de A8. Deze laatste maakt onderdeel uit van het landelijke hoofdwegennet, maar is vanaf de (omgelegde) Guisweg alleen maar te gebruiken in oostelijke richting.

De Westerkoogweg ontsluit aan de andere kant de wijk intern en komt uit op de rondweg (De Glazenmaker en De Wildeman). De intensiteit van deze beide wegen is afhankelijk van de plaats van meting en varieert van 2.500 tot 6.000 mvt/etmaal.

De interne auto-ontsluiting wordt gevormd door de zogenaamde rondweg. Deze rondweg bestaat uit de Glazenmaker en de Wildeman. Alle woonstraten van de wijk Westerkoog worden op één van deze wegen ontsloten. De woonstraten kennen een 30 km regime. De rondweg kent een 50 km regime.

Aan de zuidkant is, in 1986, ten behoeve van het openbaar vervoer een brug aangelegd die een directe verbinding geeft op Westerwatering. Deze brug staat bekend onder de naam 'de Binding'. Daarmee kreeg het openbaar vervoer wél de gewenste noord-zuidverbinding. In 1996 was een procedure gestart om 'de Binding' buiten de spitsuren open te stellen voor het personenautoverkeer. Het voorstel is in 2003 gestrand bij de Raad van State. Deze instantie verwierp het voorstel vanwege een onjuiste toepassing van rekenvoorschriften bij de milieuwetgeving. Inmiddels is een vrijstellingsprocedure op basis van artikel 19 lid 2 gestart voor openstelling van 'de Binding' voor 20 uur per dag. Het betreft een openstelling buiten de spitsuren. Mocht de busbrug worden opengesteld, dan is deze gesloten van 7.00 tot 9.00 uur en van 16.00 tot 18.00 uur.

Deze openstelling heeft uiteraard gevolgen voor de belasting van de wegen. Naar verwachting zal de belasting op de Westerkoogweg toenemen tot ongeveer 16.000 mvt/etmaal en de rondweg variërend van 5.000 tot maximaal 9.000 mvt/etmaal.

In 2006 is de rondweg gereconstrueerd. Argumenten daarvoor waren de slechte staat van het wegdek, vergroting van de fietsveiligheid en de noodzaak tot het nemen van snelheidsbeperkende maatregelen.

3.3.4. Ontsluiting Openbaar Vervoer

Trein

Westerkoog verkeert in de gelukkige omstandigheid dat het een 'eigen' NS-station heeft: Koog-Bloemwijk. Hier stoppen in en buiten de spits 4 treinen richting Amsterdam en 2 treinen richting Alkmaar.

Voor de toekomst wordt gestudeerd op de mogelijkheid van lightrail op het bestaande spoor. Dat zal binnen de planperiode van het bestemmingsplan echter niet aan de orde zijn.

Bus

De wijk Westerkoog wordt momenteel bediend door twee lokale buslijnen. Middels deze busverbindingen is er onder meer een goede verbinding met station Zaandam en met het Zaancentrum mogelijk. Met een loopafstand van 350 meter om de diverse halten wordt de gehele wijk bediend.

Hiermee kent de wijk qua openbaar vervoer een uitstekend bedieningsniveau.

3.3.5. Fietsontsluiting

Voor de fiets is de ontsluiting van Westerkoog uitstekend. Westerkoog wordt voor de fiets naar alle kanten ontsloten. Aan de noordkant is er een vrij liggend fietspad langs de Omgelegde Guisweg, dat tevens de mogelijkheid biedt voor ontsluiting naar het westen en oosten. In het zuiden geven vrijliggende fietspaden op 'de Binding' aansluiting op Westerwatering. En via Bovenveen - Henneland is er eveneens een informele fietsroute. Tenslotte is er voor de fietser nog de mogelijkheid om via een tunneltje ter plaatse van het station Koog-Bloemwijk onder de sporen aansluiting te krijgen op de Provincialeweg en Oud-Koog.

Door Westerkoog loopt noord-zuid een belangrijke (regionale) fietsroute via 'de Binding', over de Westerkoogweg (weg binnendoor) naar de Omgelegde Guisweg langs het winkelcentrum, de scholen en de overige wijkvoorzieningen. Tevens start bij het winkelcentrum een fietsroute via het fietstunneltje bij Koog-Bloemwijk naar de oostelijke woongebieden van Zaanstad.

Vanuit met name recreatieve motieven (zicht op het Westzijderveld) is recent het Westerwindpad aangelegd. Dit is een fietspad dat aan de westkant van Westerkoog is aangelegd en dat start bij de Westerkoogweg en loopt tot aan de Westzanerdijk in het zuiden. Het fietspad valt echter buiten het bestemmingsplangebied.

3.3.6. Ondergrondse infrastructuur

In het plangebied liggen in de grond netwerken van kabels en leidingen voor water, elektriciteit, gas, telecommunicatie, televisie, riolering, drainage en afvalwatertransport. Bij deze kabel- en leidingnetwerken behoren onder- en bovengrondse installaties en bouwwerken zoals transformatoren, gasstations, elektriciteitskasten, telefoonkasten, KPN en NUON huisjes. De kabels en leidingen, installaties en bouwwerken zijn eigendom van kabel- en leidingbeheerders (KLB). In het plangebied hebben de volgende kabel en leidingbeheerders eigendommen:

TenneT	Electriciteit, hoogspanningslijnen en masten, 150-380kV
Contiunon	Electriciteit, hoogspanning (50kV), middenspanning (10kV), laagspanning (220V-380V), hogedruk gas (8 bar), lagedruk gas, telcom voor communicatie tussen Nuon stations
PWN	waterleiding, transportleidingen, distributieleiding, brandkranen
KPN	telecommunicatie, koper kabels, glasvezelkabels, straalpaden van zenders
UPC	Telecommunicatie, glasvezel- en coaxkabels
Gasunie	Aardgastransportleiding, hogedruk
Versatel	Telecommunicatie, glasvezelkabels
BT	Telecommunicatie, glasvezelkabels
Gemeente Zaanstad, uitgevoerd door Dynamicom	Electriciteit voor openbare verlichting, telecommunicatie voor verkeersregelinstallaties
Gemeente Zaanstad riolering	Betonnen buizen (vrijval), persleidingen kunststof en drainage leidingen bij het riool
Hoogheemraadschap	afvalwatertransportleidingen

Ruimte voor ondergrondse infra

Bij nieuwe ontwikkelingen binnen het plangebied worden door de gemeente voorwaarden gesteld aan de openbare ruimte die de KLB kunnen gebruiken en de ontwikkelaar moet verstrekken voor de aanleg van de voorzieningen (zie technische voorwaarden Zaanstad).

Kabels en leidingen op de plankaart

Op de plankaart worden alleen de aardgastransportleidingen met een bedrijfsdruk van 20 bar of hoger en de hoogspanningsleidingen van 150-380 kV aangegeven. Hier is voor gekozen omdat bij deze leidingen de externe veiligheid een rol speelt. In de voorschriften is de toetsingszone opgenomen. Komt er een bouwinitiatief binnen de toetsingszone, dan wordt pas vrijstelling verleend wanneer de veiligheid is zeker gesteld.

3.4. Functionele structuur

De functies die in het plangebied voorkomen zijn met name gerelateerd aan het bestaand stedelijk gebied. Dat wil zeggen dat de woonfunctie in verschillende vormen een groot deel van het plangebied beslaat.

3.4.1. Wonen

Het gebied Westerkoog kenmerkt zich door een gedifferentieerde woningvoorraad van totaal 2799 woningen, bestaande uit voornamelijk eengezinswoningen en enkele (lage)flats.

De wijk kent veel eengezinswoningen, waarbij het percentage koopwoningen relatief hoog is. De woningcorporaties én beleggers hebben circa 46% van de woningvoorraad als huurwoning (vrij hoge huren) in bezit, ofwel 1288 woningen. De koopwoningen zijn met 54 % - 1511 woningen - in deze wijk bijzonder sterk vertegenwoordigd.

De woningen zijn grotendeels gebouwd tussen 1970 en 1980. In de jaren 80 is nog een kwart van de woningen gebouwd en daarna zijn er, door ruimtegebrek, geen woningen meer bijgebouwd.

Gelet op de ligging en de plangrenzen ligt de wijk op een vrij centrale plek in de gemeente. Hierbij kan zeker in ogenschouw genomen worden een plezierige leefomgeving, met een nabijgelegen aantrekkelijke groen- en recreatievoorziening en de beschikbare voorzieningen.

De voorzieningen in de wijk zijn voor een groot gedeelte wijkgebonden, waarbij geconcludeerd kan worden dat een overgroot deel van de bewoners van deze wijk de woonomgeving met haar beschikbare voorzieningen als tevreden waarderen.

De samenstelling van de bevolking geeft een evenwichtige vorm aan, waarbij opvalt dat mensen van boven de 50 jaar oververtegenwoordigd zijn.

Nadere planontwikkeling of ontwikkelingskansen voor nieuwbouw of vernieuwbouw van woningen is in de naaste toekomst als binnenstedelijke bebouwing in de wijk Westerkoog niet waarschijnlijk. Er is sprake van een conserverend karakter. Uiteraard zal er rekening gehouden worden met gewenste woninguitbreidingen of -aanpassingen.

3.4.2. 3.4.2. Detailhandel

Het beleid van concentratie van detailhandelsactiviteiten (uit 1991) per wijk blijft voor de meeste wijken bestaan in de detailhandelsvisie (Kolpron 2001). Zo ook voor Westerkoog. Rondom het station Koog-Bloemwijk zal geen extra detailhandel worden toegestaan of zij moet een specifieke functie hebben voor reizigers (bloemen, broodjes etc.) en van kleine omvang zijn (kiosk, standplaats).

Het winkelcentrum van Westerkoog beslaat ruim 2.700 m² verkoopvloeroppervlak waarvan het grootste gedeelte in de dagelijkse sector. Parkeren blijkt bij dit centrum in toenemende mate voor problemen te zorgen. Ook zijn een aantal ondernemers in het centrum niet in staat hun winkels uit te breiden. Feitelijk zijn deze twee omstandigheden aanleiding om te bezien of uitbreiding gerealiseerd kan worden. Zie verder hoofdstuk 5, gebiedsvisie.

3.5. Overige voorzieningen

3.5.1. Centrum

Op het snijpunt van de weg binnendoor en de ring in het zuidwesten is het centrum van de wijk gelegen. Het winkelprogramma is ondergebracht in een verzamelgebouw dat in de kromming van de ring ligt. Naast dit winkelcentrum zijn een aantal zorgvoorzieningen langs de weg binnendoor gesitueerd, zoals een bibliotheek, postkantoor, apotheek, huisartsen/groepspraktijk (gezondheidscentrum), buurthuis, politiepost, sporthal, opvangtehuis voor gehandicapten en een kinderdagverblijf met buitenschoolse opvang.

In het ruimtelijk midden van de wijk ligt het scholencomplex dat ruimte biedt aan een tweetal basisscholen.

4. Onderzoeken

In dit hoofdstuk komen de uitkomsten en de resultaten van de voor de nieuwe ontwikkelingen van het bestemmingsplan verrichte (milieu)onderzoeken aan de orde, zoals bodemonderzoek en akoestisch onderzoek.

4.1. Resultaten Milieuonderzoek

Het bestemmingsplan Westerkoog is een plan in het kader van de inhaalslag bestemmingsplannen. Dit betekent dat het in beginsel een conserverend bestemmingsplan is, waarin grotendeels de huidige bestemming van het gebied wordt vastgelegd. Binnen het plangebied zal alleen een nieuwe ontwikkeling gaan plaatsvinden langs de Molenwerf/Westerkoogweg, namelijk de vestiging van een z.g. Brede School.

Voor het plan Westerkoog is door de gemeente Zaanstad een milieuonderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek zijn de navolgende aspecten onderzocht:

- geluid
- beperkingengebied Luchthaven Schiphol
- externe veiligheid
- geur
- luchtkwaliteit
- bedrijven
- bodem
- natuurwaarden

Aangezien er nauwelijks nieuwe ontwikkelingen zijn wordt in dit milieuonderzoek een beeld gegeven van de bestaande en de te verwachten milieusituatie in het plangebied.

In deze paragraaf zijn de resultaten en conclusies van het milieuonderzoek opgenomen. Het volledige milieuonderzoek is als bijlage bijgevoegd.

Geluid

De akoestische situatie van het bestemmingsplan Westerkoog is in het kader van de Wet geluidhinder onderzocht. In het plangebied bevinden zich meerdere wegen met wettelijke geluidszones. Ook wegen van buiten het plangebied hebben geluidszones binnen het plangebied.

Industrielawaai

Binnen het plangebied Westerkoog bevinden zich geen industrieterreinen. Buiten het plangebied Westerkoog bevindt zich het bedrijf Tate & Lyle. Dit bedrijf heeft een geluidszone onder de naam 'Zetmeelbedrijven De Bijenkorf B.V.' te Koog aan de Zaan. Een deel van het plangebied ligt binnen deze geluidszone. In figuur 2 zijn de geluidscontouren van 50 dB(A) en 55 dB(A) weergegeven van het zonebesluit uit 29-03-1988 van vóór de sanering van het industrielawaai. In figuur 3 zijn de geluidscontouren van 50 dB(A), 55 dB(A) en 60 dB(A) weergegeven, die na sanering van het industrielawaai over het plangebied loopt. De geluidsbelasting op de gevels van woonbestemmingen en andere geluidgevoelige objecten binnen het plangebied van het bestemmingsplan Westerkoog is echter niet hoger dan 50 dB(A).

Wegverkeerslawaai

Door het Raadgevend ingenieursbureau Lichtveld Buis & Partners is een onderzoek naar de gevolgen van de openstelling van de busbrug 'de Binding' uitgevoerd. In bijlage 2 van het milieuonderzoek is het onderzoek van het bureau bijgevoegd.

Uit het onderzoek blijkt dat door de opening van de busbrug 'de Binding' de geluidsbelasting voor de wegen binnen het plangebied langs 'de Binding', de Glazenmaker, de Wildeman en de Westerkoogweg met 2 dB of meer toeneemt.

Voor 'de Binding' is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Om de toename van de geluidsbelasting voor de woningen langs 'de Binding' te reduceren zullen maatregelen moeten worden getroffen. Voor de openstelling van de busbrug 'de Binding' zal een aparte procedure worden gevoerd, waarin tevens de te treffen geluidsreducerende maatregelen zullen worden meegenomen.

In het onderzoek van Lichtveld Buis & Partners BV is dus ook onderzocht of de reconstructie tot gevolg heeft dat de geluidsbelasting op andere wegen dan 'de Binding' met 2 dB of meer toeneemt. Dit blijkt dus voor de Glazenmaker, de Wildeman en de Westerkoogweg het geval te zijn. Het onderzoek naar de genoemde wegen blijft echter beperkt tot het vaststellen van de geluidsbelasting. Er vindt geen toetsing van de grenswaarden plaats en er worden geen geluidbeperkende maatregelen in beschouwing genomen.

Voor de openstelling van de busbrug 'de Binding' zal een aparte procedure worden gevoerd. De busbrug 'de Binding' bevindt zich buiten het plangebied.

Railverkeerslawaaï

Een deel van het plangebied ligt binnen de geluidszone van 200 meter aan weerszijden van de spoorlijn Zaandam –Alkmaar. De geluidsbelasting als gevolg van het railverkeer is volgens Standaard Rekenmethode 1 van het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï bepaald met het akoestische spoorboekje Aswin 2006. De 55 dB en de 68 dB contour zijn berekend voor het jaar 2010/2015.

De afstanden van de contouren ten opzichte van de as van de spoorweg bedragen 145 meter en 16 meter voor respectievelijk de 55 dB en de 68 dB contour. Het betreffen vrije veld contouren, dat wil zeggen dat geen rekening is gehouden met afscherming van bestaande bebouwing.

Nieuwe ontwikkelingen

De Brede School bevindt zich buiten de geluidszones van de gezoneerde industrieterreinen en de geluidszone van de spoorlijn Zaandam-Alkmaar. Verder zal de Brede School worden geprojecteerd langs de Molenwerf en de Westerkoogweg. Voor deze wegen geldt een maximumsnelheid van 30 km per uur hebben volgens de Wet geluidhinder geen geluidzone. Toetsing van de Wet geluidhinder hoeft voor het wegverkeer niet plaats te vinden.

Luchthaven Schiphol

Het bestemmingsplan Westerkoog bevindt zich buiten het beperkingengebied voor externe veiligheid, geluid en hoogtebeperkingen.

Externe veiligheid

Inrichtingen met gevaarlijke stoffen

Binnen het plangebied bevindt zich een inrichting waarop het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) van toepassing is, namelijk het zelftankstation Total Nederland aan de Westerkoogweg 2. Voor deze inrichting is in het kader van het bestemmingsplan aan de Regionale Brandweer Zaanstreek-Waterland advies gevraagd volgens artikel 13, lid 3 van het BEVI. Op 27 april 2007 heeft de Regionale Brandweer hierop geadviseerd. De relevante gegevens hiervan, die betrekking hebben op de ruimtelijke ordening, zijn in het milieuveldadvies voor dit bedrijf opgenomen.

Voor het zelftankstation is door het adviesbureau Oranjewoud een Kwantitatieve Risico Analyse (QRA) opgesteld. De resultaten van deze QRA zijn in het milieuveldadvies verwerkt. Voor het plaatsgebonden risico wordt voldaan aan het BEVI. In de QRA is het tankstation berekend met een maximale LPG-doorzet van 500 m³ per jaar. De toetsafstand voor een tankstation in een bestaande situatie met een doorzet van 500 m³ per jaar bedraagt 25 meter. Binnen 25 meter van het tankstation bevinden zich geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten.

Het groepsrisico als gevolg van het zelftankstation Total Nederland veroorzaakt geen overschrijding van de oriëntatiewaarde. Uit de grafiek in de QRA blijkt dat het groepsrisico een factor 10 onder de oriëntatiewaarde ligt. Daarnaast blijkt uit het advies van de Regionale Brandweer Zaanstreek-Waterland dat de aanwezige personen worden aangemerkt als zelfredzaam. Tevens zijn er geen significante afwijkingen van de landelijke richtlijnen met betrekking tot de repressieve dekking. Op basis hiervan wordt geconcludeerd, dat de aanwezigheid van een LPG tankstation op deze locatie verantwoord is.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg

De ten noorden van het plangebied gelegen A8 en Guisweg (provinciale weg N515) en de Provincialeweg N203 zijn aangewezen als wegen, waarover gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd. Hier vinden op beperkte schaal transporten van gevaarlijke stoffen plaats, waarvoor ontheffing is verleend. Het bestemmingsplan is conserverend van aard, hetgeen o.a. betekent dat geen nieuwe woningen gepland zijn binnen de toetsingsafstand van 200 meter vanaf deze wegen. Mocht in de toekomst anders besloten worden, dan zal toetsing moeten plaats vinden aan het plaatsgebonden risico (PR) en het groeprisico (GR).

Vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor

Langs het deelgebied loopt de spoorlijn Zaandam – Uitgeest. De gemeente Zaanstad heeft van Prorail op 1 februari 2005 een brief ontvangen, waarin is gesteld dat het gebruikelijk was dat rekening werd gehouden met een abstracte reserve, i.c. 3000 wagons ammoniak per jaar. Inmiddels is de 'Prognose van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor' verschenen. Hierin is voor de spoorlijn Zaandam - Uitgeest een dergelijke reserve niet meer opgenomen. Er blijkt echter geen rekening te zijn gehouden met incidenteel transport van ammoniak. Volgens Prorail is de omvang van het incidenteel transport dermate gering, dat deze geen overschrijding van de norm voor het plaatsgebonden risico in horizontale richting zal veroorzaken. Tevens stelt Prorail dat het incidentele transport geen overschrijding van de oriënterende waarde voor het groepsrisico zal veroorzaken, zodat in dit verband eventueel te treffen maatregelen achterwege kunnen worden gelaten. Voor de spoorlijn Zaandam – Uitgeest stelt Prorail dat voor wat betreft de externe veiligheid uitgegaan kan worden van de beleidsvrije marktprognose van 0 vervoersbewegingen van gevaarlijke stoffen voor de risicobenadering. Dit betekent dat er geen risicocontour voor het plaatsgebonden risico langs de deze spoorlijn aanwezig is en dat er geen verantwoording ten aanzien van het groepsrisico hoeft plaats te vinden.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Zaandam – Uitgeest vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

Transportleidingen

Aan de noordzijde van het plangebied ligt langs een klein deel van de Guisweg een hoge druk transportleiding van de Gasunie van 40 bar. De diameter van deze leiding is 16 inch. Volgens de circulaire 'Zonering langs hogedruk aardgasleidingen', d.d. 26.11.1984, bedraagt de toetsingszone voor de bebouwing tot deze leiding 40 meter. Binnen de toetsingszone van 40 meter van de gasleiding bevinden zich geen woningen.

Het ministerie van VROM is bezig met het opstellen van nieuw beleid voor onder andere aardgastransportleidingen. Dit beleid zal worden opgenomen in de nieuwe AMvB buisleidingen. Tot op heden is deze AMvB nog niet vastgesteld en gepubliceerd. Voor zover nu bekend zal ernaar worden gestreefd om de buisleidingen op een dusdanige diepte te leggen dat de plaatgebonden risicocontour van 10^{-6} niet breder dan de buisleiding zal zijn, waardoor de risicocontour niet buiten de diameter van de buisleiding ligt.

Momenteel moeten buisleidingen, inclusief de veiligheidszones, vastgelegd worden in bestemmingsplannen. In het onderhavige bestemmingsplan zijn de aardgasleidingen en de genoemde toetsingszone van 40 meter en de zone voor het zakelijke recht van 4 meter aan weerszijden van de leidingen op de plankaart opgenomen.

In het plangebied bevindt zich een 8 bar gasleiding van het energiebedrijf. De gasleiding komt het plangebied binnen langs de Westerkoogweg, vervolgens loot de gasleiding door het middenterrein en verlaat langs 'de Binding' weer het plangebied. De minimale afstand voor de bebouwing tot deze leidingen is 3,5 meter aan de weerszijden van de leiding.

Nieuwe ontwikkelingen

De Brede School bevindt zich buiten de invloedsgebieden van de bovengenoemde inrichtingen, die betrekking hebben op de externe veiligheid. Voor de Brede School vormt het aspect externe veiligheid geen belemmering.

Geur

In het plangebied Westerkoog zijn geen grote geuremitterende bedrijven aanwezig. De aanwezige geurbelasting is afkomstig van bedrijven buiten het plangebied langs de Zaan. Met name heeft het bedrijf Tate & Lyle bij noordoosten wind geurinvloed tot binnen het plangebied. Uit het TLO Zaanpeiling 2006 blijkt dat voor het gebied Westerkoog het aantal geuregehinderden ligt op 40%. Er is ten opzichte van 2003 en 2005 een afnemende trend. Het aantal geuregehinderden bedroeg toen respectievelijk 47% en 46%.

In de aanpak van de geurbelasting worden bij de bedrijven met een relevante geurverspreiding in het kader van de vergunningverlening op grond van de Wet milieubeheer maatregelen ter beperking van de geurverspreiding voorgeschreven. Daarbij wordt voor de langere termijn verwacht dat de geuremissies van de bedrijven zullen afnemen.

Nieuwe ontwikkelingen

De Brede School bevindt zich in het gebied waar volgens de Zaanpeiling van 2006 het aantal geuregehinderden lag op 40%. Gemeentebreed ligt het aantal geuregehinderden op 38%. Hiermee komt het percentage geuregehinderden binnen het plangebied Westerkoog overeen met het gemeentebrede gemiddelde aantal geuregehinderden. Zoals al is gesteld liggen de geuremitterende bedrijven buiten het plangebied. Bij de overwegend westelijke tot zuidwestelijke wind is er geen geur waarneembaar binnen het plangebied als gevolg van de geuremitterende bedrijven. Verder zijn er de afgelopen 2 jaar 2 klachten met betrekking tot geuroverlast bij de gemeente Zaanstad binnengekomen. De eerste klacht betrof geurhinder van een gaslucht vanuit het Westelijk Havengebied Amsterdam. De tweede klacht betrof ook een gaslucht, waarvan de veroorzaker niet bekend was. Na 1,5 uur was de stankhinder weg.

Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat geur geen belemmering is voor de vestiging van de Brede School binnen het plangebied Westerkoog.

Luchtkwaliteit

Door het Raadgevend ingenieursbureau Lichtveld Buis & Partners is een onderzoek naar de gevolgen van de openstelling van de busbrug 'de Binding' uitgevoerd. In bijlage 2 is het onderzoek van het bureau bijgevoegd.

Uit het onderzoek blijkt dat na het openstellen van de busbrug voor het overig gemotoriseerd verkeer binnen het plangebied voor alle beschouwde jaren aan alle grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit wordt voldaan.

Het aantal verkeersbewegingen na reconstructie is hoger dan het aantal verkeersbewegingen voor reconstructie. Hierdoor zal de luchtkwaliteit weliswaar enigszins verslechteren door het openstellen van de busbrug, maar in de situatie na reconstructie wordt aan alle grenswaarden voldaan.

De luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan Westerkoog.

Nieuwe ontwikkelingen

Voor de Brede School is een onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit. Er wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit op de voorgenomen locatie langs de Molenwerf. De luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van de Brede School.

Bedrijven

Een inventarisatie van de bestaande bedrijven en horeca-inrichtingen is uitgevoerd en de resultaten zijn in de tabel van bijlage 1 van het milieuonderzoek opgenomen. Tevens zijn in bijlage 1 de bedrijven geïnventariseerd, die buiten het plangebied liggen, maar qua milieubelasting wel van invloed zijn op het plangebied.

Per bedrijf is bekeken of deze past binnen de gewenste c.q. vigerende bestemming. Indien dit niet het geval is, is bepaald of dit bedrijf wordt wegbestemd dan wel een maatbestemming krijgt. Dit laatste betekent dat het bedrijf een maatbestemming krijgt. Indien het bestaande bedrijf ophoudt te bestaan, dan zal alleen een zelfde bedrijf of een type bedrijf dat past binnen de algemene toelaatbaarheid op die locatie worden toegelaten. Bedrijven passen niet binnen de bestemming als ze in een hogere categorie zijn ingedeeld dan algemeen toelaatbaar is op de betreffende locatie.

In bijlage 1 is 1 bedrijf opgenomen, die een maatbestemming zal krijgen. Dit heeft als oorzaak dat het bedrijf of instelling op een te korte afstand van de woningen ligt. Het betreft het NS station Koog Bloemwijk. Dit bedrijf is volgens het VNG boekje Bedrijven en milieuzonering, ingedeeld in categorie 3.2, terwijl op basis van de afstand van ongeveer 50 meter ten opzichte van de dichtstbijzijnde woningen een categorie 3.1 bedrijf toelaatbaar is.

Het zelftankstation Total Nederland aan de Westerkoogweg 2 zou volgens de VNG systematiek niet passen op deze locatie. De aan te houden afstand wordt echter bepaald ten opzichte van het vulpunt voor de LPG-tank. Deze is verplaatst langs de Omgelegde Guisweg, waardoor voldaan wordt aan alle afstanden volgens het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI). Het bedrijf past hierdoor op deze locatie.

Nieuwe Ontwikkeling

Langs de Molenwerf binnen het plangebied zal een z.g. Brede School worden gerealiseerd. Een school voor basis en algemeen voortgezet onderwijs valt onder de SBI-code 801 en heeft voor het aspect geluid een milieuzone van 30 meter. Met de vestiging van de Brede School dient hier rekening mee te worden gehouden voor zowel de bestaande woningen, als eventueel nieuw te projecteren woningen.

Bodem

In het plangebied bevindt zich een locatie, die onder de Wbb (Wet bodembescherming) valt met bijbehorend Wbb-nummer. Het betreft de locatie Westerkoogweg 2 te Koog aan de Zaan (NH/390/0256). De bodem op de locatie is gesaneerd. De provincie heeft op 16 december 1998 goedkeuring verleend aan het evaluatierapport, Oranjewoud, documentnr. 19494-90035, dd 2 oktober 1998. Daarnaast zijn in het plangebied diverse bodemonderzoeken uitgevoerd, waarbij een lichte tot matige verontreiniging is aangetoond. Deze locaties hebben derhalve geen Wbb-nummer en worden hier niet vermeld.

In de rest van het plangebied is niet uit te sluiten dat door dempingen van sloten met materiaal van onbekende herkomst verontreiniging is opgetreden. Bijvoorbeeld bij verkoop, gebruikswijziging in het kader van de Wet bodembescherming en dergelijke wordt een bodemonderzoek, voorafgegaan door een historisch onderzoek, geadviseerd.

4.2. Natuurwaardenonderzoek

Beschermde gebieden

Binnen plangebied Westerkoog is geen beschermd natuurgebied gelegen. De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit heeft namelijk geen delen van het plangebied aangemeld en/of aangewezen als Speciale Beschermingszone in de zin van artikel 4 van de VR en artikel 3 en 4 van de HR. De Nederlandse regering heeft evenmin delen van het gebied aangewezen als natuurmonument. Ten westen van het plangebied is een veenweidegebied gelegen dat wel is aangemeld als Speciale Beschermingszone in het kader van de Habitatrictlijn.

Beschermde soorten

Krachtens de Flora- en faunawet strikt beschermde soorten zoals de Noordse woelmuis en de Rugstreeppad komen in plangebied Westerkoog niet voor. Deze dieren hebben hun leefgebied in het natte veenweidegebied.

De woningen in de wijk dateren van na de 'energiecrisis' en zijn dus modern van constructie met weinig kieren en dicht gedekte daken. De wijk is bijzonder onaantrekkelijk voor gierzwaluwen, huismussen en spreeuwen. Ook de bomen bieden geen nestgelegenheid voor holbewonende vogelsoorten.

De aan de regio Zaanstreek gebonden vleermuissoorten kunnen de beplantingen langs de randen van de wijk gebruiken om te foerageren, maar de betekenis zal nog niet al te groot zijn vanwege de ouderdom van de vegetaties en de geringe oppervlaktes. Wel kunnen vleermuizen in de spouwmuren van huizen voorkomen.

De wijk kent vanwege het nieuwbouw karakter geen hoge natuurwaarden voor wat betreft flora en vogels. Uitgebreide moerasvegetaties komen op een uitzondering na langs het talud van de A8 niet voor. Deze vegetaties zijn te ruig voor Noordse woelmuisen.

Geen gegevens zijn bekend over het voorkomen van amfibieën als rugstreeppad en kleine watersalamander.

Enige oplettendheid is geboden bij de enclave van de oude boerderij van Kraaij ter hoogte van het station Koog-Bloemwijk. Hier staan diverse oude bomen en oude schuren, die een schuilplaats kunnen bieden voor vleermuizen en ransuilen. Onder de pannendaken kunnen gierzwaluwen broeden.

Niet uit te sluiten is dat in de bermen van de omgelegde Guisweg op vochtige plekken Rietorchissen kunnen voorkomen.

Groen en water

De wijk Westerkoog is gebouwd vanaf 1974 op een met zeezand opgespoten deel van het Westzijderveld. De bodem bestaat uit kalkrijk, relatief droog zeezand. Langs de randen van de wijk op plekken waar randgroen is aangelegd is de zandlaag dunner en de bodem navenant vochtiger. Aan de westkant van de bebouwing is sprake van een wijkpark, waarin de oorspronkelijke slotenstructuur van het buitengebied gehandhaafd is. Dit wijkpark valt buiten het plangebied.

De sloten in het plangebied zijn geheel beschoeid en kennen geen natuurlijke oevers. De wijk wordt onderbemaald ten opzichte van het polderpeil. Recent zijn de sloten door een baggeractie op diepte gebracht. Incidenteel is sprake van oevervegetaties. Wel hebben zich oevervegetaties ontwikkeld op plekken waar de wijk Westerkoog grenst aan het buitenwater van de Polder Westzaan.

In de wijk staan veel bomen. Ze zijn relatief jong en bieden weinig tot geen nestgelegenheid. De wijk oogt heel groen door de toepassing van veel bosplantsoenen in snippergroen langs paden en gevels. Het beheer hiervan is heel dynamisch, omdat het bosplantsoen periodiek teruggesnoeid moet worden om klachten te voorkomen. Als bodembedekker komt veelvuldig klimop voor.

De aanwezige grasveldjes worden intensief als gazon gemaaid. De grotere grasvelden langs de rand van de wijk zijn recent gebruikt als locaties voor het indrogen van bagger. Wachtend op uitvlakking van de bagger zijn dit momenteel voedselrijke ruigtes.

De meeste natuurwaarden kunnen worden gevonden langs de oevers van het buitenwater. Langs de Mallegatsloot komen ruige hoogopgaande rietkragen voor met Wilgenroosje, Koninginnekruid, Kleine lisdodde, Egelskop, Oeverzegge en incidenteel Kalmoes. Opmerkelijk is het voorkomen van brakke soorten als Ruwe bies en Zeebies. Dit beeld zet zich voort langs de spoorsloot. Opmerkelijk is dat deze laatste soorten ook incidenteel in de onderbemalen wijksloot gevonden kunnen worden. In de onderbemalen binnensloten kan ook Kikkerbeet worden aangetroffen.

De Elzen-essenbosjes ten zuiden van de oprit naar de A8 (Coentunnelweg) zijn bijzondere voedselrijk en kennen een ruige ondergroei van Brandnetel, Zevenblad en Kleefkruid.

De meeste natuurwaarden worden eigenlijk buiten de wijk in de bermen van de omgelegde Guisweg gevonden. Door het gevoerde beheer van voorheen Provinciale Waterstaat zijn bloemrijke grasbermen ontstaan met Knoopkruid, Smalle weegbree, Duizendblad, Rode klaver en Witbol.

Op een plek in de westelijke berm is weinig zand op het veen opgebracht. Hier groeit nog Schorrezoutgras en Slanke waterbies; soorten die ook in brakke greppels in het vrije veld gevonden kunnen worden.

4.3. Waterparagraaf

4.3.1. Watertoets

Op verzoek van de Tweede Kamer is de watertoets wettelijk verankerd in het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (Bro). Het besluit tot wijziging van het Bro is op 1 november 2003 in werking getreden en daarmee is het verplicht om een waterparagraaf op te nemen in de toelichting bij een streekplan, een regionaal structuurplan, een bestemmingsplan en een vrijstelling voor een bestemmingsplan. Het geheel van de waterparagraaf en het proces dat daartoe leidt, heet de watertoets.

In de nota 'Anders omgaan met water' is de watertoets geïntroduceerd. De watertoets heeft als doel de negatieve effecten van plannen en besluiten op de waterhuishouding te voorkomen en mogelijke kansen voor het watersysteem te benutten. De watertoets is een procesinstrument dat tot doel heeft om in een vroegtijdig stadium van een ruimtelijke ontwikkeling de betrokken partijen bij elkaar te brengen. Op die manier krijgen de waterhuishoudkundige aspecten een volwaardige plaats in de ruimtelijke ordening.

De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en het uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets geeft de inbreng van water een plaats in de procedures over ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets is van toepassing op alle besluiten met ruimtelijke consequenties, zoals wijzigingen van bestemmingsplannen, artikel 19-procedures, streekplannen, nieuwe infrastructuur, woningbouw en bedrijventerreinen en herstructureringsplannen in het stedelijk en landelijk gebied. Ook bij uitwerking of realisatie van het plan is nader overleg nodig met de waterbeheerder. Het bestemmingsplan is vaak op hoofdlijnen, uitwerking vindt plaats door middel van een Keur- en/of Wet verontreiniging oppervlaktewaterenvergunning.

In de watertoets moeten alle relevante waterhuishoudkundige aspecten meegewogen worden. Het gaat dan onder andere om veiligheid, wateroverlast, waterkwaliteit, verdroging, grondwaterkwaliteit, grondwaterkwantiteit, gebruik en beleving.

Op 14 februari 2001 is een gezamenlijke intentieverklaring tussen het Rijk, het Interprovinciaal Overleg, de Unie van Waterschappen en de VNG ondertekend over de wijze waarop het nieuwe waterbeheer (de watertoets) geïmplementeerd wordt. Op 4 maart 2002 heeft er in het kader van de watertoets een overleg plaatsgehad met Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Het verslag van deze bijeenkomst is opgenomen in de bijlage van deze toelichting. Aangezien er

ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan weinig voor het water relevante veranderingen zijn opgenomen in dit bestemmingsplan, is besloten geen nieuw watertoetsoverleg te voeren.

4.3.2. Organisatie

Het rijk draagt zorg voor landelijke regel- en wetgeving voor waterhuishoudingen en heeft het hoofdsysteem van de Nederlandse waterhuishouding in beheer. Het algemeen toezicht op de waterhuishouding berust bij de Provincie Noord-Holland. Het waterkwaliteits- en waterkwantiteitsbeheer in de polder Oostzaan wordt uitgevoerd door het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Het Rijk (RWS-directie Noordholland) is verantwoordelijk voor het peilbeheer en de waterkwaliteit van de Voorzaan en beheerder van het Noordzeekanaal. Op de waterstaatskundige functie als dijk van de Zuiddijk wordt toezicht gehouden door het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Het Hoogheemraadschap is tevens verantwoordelijk voor de zuivering van afvalwater. Het rioolbeheer wordt uitgevoerd door de gemeente Zaanstad.



Het rioolbeheer wordt uitgevoerd door de gemeente Zaanstad.

4.3.3. Beleid

De waterparagraaf heeft betrekking op oppervlaktewater en het afvalwater. Het beleid ten aanzien van het oppervlaktewater hebben de zes waterschappen, in het verlengde van het waterhuishoudingsplan Noord-Holland 'Stilstaan bij Stroom', vastgelegd in 'Het waterbeheersplan van de waterschappen in het Noord-Hollands Noorderkwartier'.

De in het kader van dit bestemmingsplan belangrijke uitgangspunten van beleid zijn:

- Veilige watersystemen;
- Watersystemen gezond houden voor mens, plant en dier;
- Zorgvuldig en zuinig omspringen met de watervoorraad;
- Integraal waterbeheer en een brede kijk;
- Niet alles kan overal (gezien de kosten);
- Water te herontdekken.

Het door deze waterschappen omschreven beleid wordt, in zijn algemeenheid, door de gemeente Zaanstad onderschreven.

4.3.4. Waterstructuur

Het plangebied ligt waterhuishoudkundig gezien voor het overgrote deel in een onderbemaling binnen de Polder Westzaan. Het waterpeil in de Polder Westzaan is NAP-1,04 m. Het waterpeil in de onderbemaling is NAP-1,65m. De onderbemaling is ingericht bij het bouwrijp maken van de wijk Westerkoog in de jaren zeventig. Het gemaal van de onderbemaling staat nabij de Paardenkampzoom en loost op de Mallegatsloot. Bij het gemaal zit ook een inlaat waar water ingelaten kan worden. Het gemaal en de inlaat zijn in beheer en eigendom bij het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

De dijk tussen de twee waterpeilen ligt in de groenzone rond de wijk. De dijk wordt als waterkering bestemd in het bestemmingsplan.

4.3.5. Oppervlaktewater

Westerkoog heeft een eigen structuur van waterlopen. Bij de inrichting van de wijk is deze waterstructuur ingericht en de hoeveelheid oppervlaktewater (in m²) is afgestemd op de hoeveelheid verharding, de riolering en de capaciteit van het poldergemaal. Wijziging van de waterstructuur is in principe niet mogelijk.

Dempen van oppervlaktewater kan alleen als elders binnen het peilvlak nieuw water gegraven wordt. Overmatige toename van verhard oppervlakte, zowel daken als bestrating, zal ook gecompenseerd moeten worden door het graven van meer water.

De nieuw te bouwen school vervangt een enkele jaren geleden afgebrand scholencomplex. In die zin is er geen toename van verhardingsoppervlakte en hoeft er geen compensatie plaats te vinden.

De waterkwaliteit voldoet aan de norm voor stedelijk water. Aangezien de onderbemaling, waterhuishoudkundig gezien, een afgesloten gebied is en gemaal en inlaat gecombineerd zijn, is de waterkwaliteit kwetsbaar voor calamiteiten en bij hoge temperaturen.

4.3.6. Waterkering

In zijn algemeenheid geldt dat naar de mening van het hoogheemraadschap voor wat betreft de waterkeringen bij de uitwerking van een bestemmingsplan rekening gehouden moet worden met het vigerend streekplan, provinciaal Waterplan, de Keur Hollands Noorderkwartier 2006 en het Beheersplan Waterkeringen 2006-2010 van het hoogheemraadschap. Bij waterkeringen gaat het zowel om waterkerende grondlichamen als waterkerende constructies en kunstwerken (sluizen, kademuren en damwanden).

In de Keur Hollands Noorderkwartier 2006 worden waterkeringen onderverdeeld in het zogenaamde waterstaatswerk en de aangrenzende beschermingszones. Op grond van de keur zijn binnen de begrenzing van het waterstaatswerk en de beschermingszones bepaalde handelingen verboden. Het dagelijks bestuur van het hoogheemraadschap kan van deze verboden ontheffing verlenen.

Rondom het plangebied ligt een waterkerende dijk. Deze waterkerende dijk is als zodanig op de plankaart aangegeven.

4.3.7. Grondwater

Indertijd, bij het bouwrijp maken van Westerkoog is het veenweidegebied opgehoogd met zand. Het maaiveld varieert tussen de NAP-0,20m en NAP-0,50m. Dit resulteert in een drooglegging die varieert tussen de 1,45m en 1,15m. Dit is voldoende voor het gewenste gebruik en de bestemmingen binnen het plangebied. De kwaliteit van het grondwater wordt niet gemeten maar er zijn geen vervuilingen bekend die de bestemmingen onmogelijk maken.

4.3.8. Rioleringen

In 1999 is door de gemeente Zaanstad de 'Optimalisatiestudie Zaanstad West' uitgebracht. Deze studie heeft betrekking op het gebied ten westen van de Zaan. In deze studie wordt gekeken naar de functie van de waterlopen en op basis daarvan naar de na te streven waterkwaliteit. Dit vormt de basis voor het ontwerp van de riolering.

Het rioleringsbeleid is vastgelegd in het 'Gemeentelijk Rioleringsplan 2001 – 2005'. In dit plan ligt de nadruk op het duurzaam verbeteren van de riolering. De emissies uit rioolstelsels worden teruggebracht tot een acceptabel niveau. Daarnaast worden bij aanleg en vervanging van riolering mogelijkheden benut om hemelwater af te voeren naar oppervlaktewater en (grond)wateroverlastproblemen op te lossen.

In de wijk ligt een gescheiden rioolstelsel, een buis voor regenwater, een buis voor afvalwater. Het regenwater wordt afgevoerd naar de waterlopen. Het afvalwater wordt met behulp van enkele rioolgemalen naar de noordzijde van het bestemmingsplangebied gebracht. Van daar wordt het door het hoofdrioolgemaal van het hoogheemraadschap naar de zuivering in Amsterdam gepompt.

5. Gebiedsvisie

5.1. Visie op het plangebied

Voor het gehele plangebied wordt een analyse gemaakt van de meest voorkomende aandachtspunten. In dit hoofdstuk komen deze aandachtspunten kort aan de orde.

Het betreft een conserverend bestemmingsplan, dat wil zeggen dat er geen nieuwe visie voor het gehele gebied wordt neergelegd. Het bestaande karakter van de woonwijk blijft gehandhaafd.

In het gebied spelen een aantal ontwikkelingen die al naar gelang hun status al dan niet in dit bestemmingsplan worden verwerkt.

5.2. Ontwikkelingen

Westerkoog is een afgerond uitbreidingsgebied waarin de dynamiek vooral op kleine schaal te verwachten is.

In februari 2001 zijn de scholen in het centrum van de wijk afgebrand. Inmiddels is in 2003 op het westelijke deel van het terrein het schoolgebouw van de Golfbreker / Watermolen gerealiseerd.

Voor het oostelijk deel van de locatie zijn vergevorderde plannen voor nieuwbouw van een Brede School. Hiervoor wordt een vrijstellingsprocedure gevoerd. De Brede School zal plek bieden

- aan ZMLK onderwijs (t'Anker),
- voor een medisch kinderdagverblijf (Pinokkio)
- voor onderwijs aan kinderen met een lichamelijk een/of geestelijk handicap (Heliomare) en
- voor kinderopvang (Stichting OZK).

Omdat er een vrijstellingsprocedure wordt gevoerd, zal deze ontwikkeling worden meegenomen in het bestemmingsplan.

In het centrumgebied van Westerkoog spelen naast de nieuwbouw van de Brede School nog een aantal toekomstige ontwikkelingen:

- Verzelfstandiging van buurtcentrum 'De Vuister'.
- In het binnengebied Westerkoog ligt het buurtcentrum de Vuister. Volgens het raadsbesluit van 21-07-2005 zal het buurtcentrum De Vuister in verzelfstandigde vorm een doorstart maken.
- De functie van sporthal 'De Sprong'.
- Uit de schouw van december 2005 blijkt dat de sporthallen in een matige staat van onderhoud verkeren. Per sporthal is een bedrijfseconomisch vervangingsmoment vastgesteld op basis van de resultaten van de schouw en de gemiddelde jaarkosten. Volgens deze berekening is de Sprong in 2020 aan vervanging toe.
- Sportpark de Koog
- In maart 2005 is de raad akkoord gegaan met de aanleg van een aantal kunstgrasvelden op het sportpark, deze zijn inmiddels gerealiseerd. Daarnaast wordt er onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor een nieuw overdekte sporthal op het sportpark.
- Ontwikkelingen met betrekking tot het bestaande medisch centrum zijn nog niet duidelijk.

Samen met deze ontwikkelingen vragen een aantal aanwezige knelpunten in het centrumgebied zoals het gebrek aan sociale controle rondom de scholen en het winkelcentrum om visievorming voor het centrumgebied van Westerkoog. Inmiddels is hiervoor vanuit de gemeente de aftrap gegeven met een workshop met wijkorganisatie, winkeliersvereniging, Prinsienstichting, scholen en woningbouwcorporaties om knelpunten en aanknopingspunten in beeld te brengen. Dit

proces moet uiteindelijk leiden tot een Toekomstvisie voor het Binnengebied Westerkoog met perspectief tot 2012.

Gezien het feit dat er nog geen duidelijkheid over de resultaten van dit proces is, wordt deze ontwikkeling in dit bestemmingsplan niet meegenomen.

Detailhandel

Het beleid van concentratie van detailhandelsactiviteiten (Kolpron 2001), om per wijk en eigen volwaardig wijkwinkelcentrum te hebben, blijft bestaan in de nieuwe Kadernota Detailhandel. Voor Westerkoog betekent dit dat op basis van nieuwe inzichten met betrekking tot de dagelijkse boodschappen (supermarkten) er uitbreiding mogelijk moet zijn voor dit centrum. Op dit moment is een werkgroep met marktpartijen aan het onderzoeken of renovatie van het centrum tot de mogelijkheden behoort. Wanneer dat slaagt zal één van beide supermarkten uit het huidige centrum verplaatst worden naar een nieuwe locatie net buiten het huidige centrum. Door deze ontwikkeling zou ruimte geboden worden aan de bestaande detaillisten om uit te breiden. Buiten dit centrumgebied zal geen (nieuwe) detailhandel worden toegestaan. Tenzij deze op basis van de nieuwe Kadernota Detailhandel valt te onderbouwen. De uitzondering hierop zal per geval worden getoetst en beoordeeld. Rondom het station Koog-Bloemwijk zal geen extra detailhandel worden toegestaan of zij moet een specifieke functie hebben voor reizigers (bloemen, broodjes etc.) en van kleine omvang zijn (kiosk, standplaats).

Door de werkgroep wordt tevens onderzocht of er een integraal plan ontwikkeld kan worden wat zowel het parkeer- als het ruimteprobleem kan oplossen. Het onderzoek maakt deel uit van een totaal plan voor dit gebied waarbij ook andere functies in beeld komen, zoals dienstverlening en maatschappelijke doeleinden.

5.3. Aandachtspunten

Pleinenfunctie, het is nog onduidelijk op welke plek een plein(tje) of ontmoetingspunt gerealiseerd wordt. Dit hangt af van keuzes die gemaakt worden in de Toekomstvisie Binnengebied Westerkoog.

Uitbreiding winkelcentrum en het vestigen van kleinschalige bedrijfsruimtes.

Gronduitgiftebeleid, kleine stukjes 'openbaar' groen, zogenaamd snippergroen, dat ongewenste situaties voor wat betreft het onderhoud met zich meebrengt.

Ten aanzien van de waterinrichting dient zoveel mogelijk gestreefd te worden naar natuurvriendelijke oevers. Deze oevers hebben een positieve invloed op de waterkwaliteit en bieden daarnaast verbindingszones en dekking voor plant en dier.

Mogelijkheden voor de groenstrook langs de weg binnendoor tegenover de nieuwbouw van de Brede School (Westerkoogweg) worden nader onderzocht.

Woonservicewijk Pilot Westerkoog: In Zaanstad wordt in enkele wijken een woonservicewijk ontwikkeld. Zaandam- Zuid en Westerkoog zijn de eerste twee pilotwijken. (Luus Schueller)

Sporthal de Sprong dient als locatie voor gymlessen van de omliggende scholen. Verdwijnt de sporthal vanuit het binnengebied, dient deze op korte afstand gecompenseerd te worden. Voor de wijk Westerkoog zijn elders op dit moment geen nieuwe sportvoorzieningen gepland.

5.4. Strategie/instrumentarium ter uitvoering

In deze paragraaf worden de richtingen aangegeven die de hiervoor genoemde aandachtspunten binnen het bestemmingsplan kunnen oplossen.

Het inrichtingsplan wordt uitgewerkt, zodat er een herstructurering van de wegen kan plaatsvinden. Binnen dit bestemmingsplan krijgen De Wildeman en De Glazenmaker de bestemming 'Verkeersdoeleinden', die een flexibele inrichting mogelijk maakt (zie § 6.3.2 van deze toelichting).

De pleinfunctie nabij het winkelcentrum in relatie met de omgeving wordt bezien in het kader van de toekomstvisie voor de herstructurering van het centrumge-

bied, naar aanleiding van de ruimte die is ontstaan na het afbranden en herbouwen van de scholen. Deze ruimte krijgt de bestemming 'Verblijfsdoeleinden'. Voor het openbaar 'snippergroen' wordt verhuur/verkoop nagestreefd. In dit bestemmingsplan krijgen deze stukjes grond alvast de naastgelegen bestemming 'Tuinen' of 'Erven'. Voor verdere toelichting wordt verwezen naar §6.3.2 van deze toelichting.

In de bestemmingen van de openbare gronden grenzend aan water is de functie water opgenomen, zodat er geen vrijstellingsprocedure gevoerd dient te worden om bestaand water eventueel met natuurvriendelijke oevers in te richten.

6. Beschrijving planvorm en bestemmingsregeling

6.1. Bestemmingsregeling

In dit hoofdstuk worden de hoofdlijnen beschreven van de gehanteerde bestemmingen. Daarnaast worden aanduidingen, vrijstellingsbepalingen en wijzigingsbevoegdheden in de bestemmingsregeling aangestipt die, in verband met de speciale regeling die zij hanteren, een nadere toelichting kunnen gebruiken.

6.2. Gekozen planvorm

Het bestemmingsplan vervult in dit plangebied in belangrijke mate een beheers- en gebruiksfunctie en staat in beperkte mate ontwikkelingen toe. De juridische planvorm is afgestemd op het behoud van de aanwezige functies en het kunnen realiseren van de bouwplannen voor enkele ontwikkelingen. In het binnengebied van Westerkoog is de nieuwbouw van de Brede School gepland. Deze nieuwbouwplannen bevinden zich in een vergevorderd stadium en zijn opgenomen in het bestemmingsplan omdat hier een vrijstellingsprocedure voor wordt gevoerd.

6.3. Bestemmingsregeling

In het plangebied komen een aantal functies voor. Deze zijn in een aantal voorschriften opgenomen in Hoofdstuk II van de Voorschriften, die de bestemmingen en het gebruik van de gronden regelen. Deze voorschriften zijn, aangevuld met begripsbepalingen, wijze van meten en dubbeltelbepaling, welke terug te vinden zijn in Hoofdstuk I van de voorschriften. Algemene bepalingen, waaronder hoogteaanduidingen, afstandsmaten, algemene vrijstellingsbevoegdheden en algemene procedurevoorschriften, zijn terug te vinden in Hoofdstuk III. De in het plangebied voorkomende bestemmingen en gebruiken van de gronden, opgenomen in hoofdstuk II zijn de volgende:

- Woondoeleinden (W)
- Tuinen (T)
- Erven (E)
- Centrumdoeleinden (C)
- Gemengde doeleinden (GD)
- Detailhandelsdoeleinden (D)
- Maatschappelijke doeleinden (M)
- Bedrijfsdoeleinden (B)
- Garages en bergplaatsen (G)
- Groenvoorzieningen (GR)
- Verkeersdoeleinden (V)
- Verblijfsdoeleinden (VD)
- Verblijfsdoeleinden groen (VDg)
- Verkeersdoeleinden railverkeer (VR)
- Water
- Water met bijzondere waarden
- Primair Leidingen
- Primair Waterkering

6.3.1. Wonen

De meest voorkomende bestemming in het gebied betreft de woonbestemming. Woonhuizen zijn aangewezen voor 'Woondoeleinden (W)'. De bij de woning behorende gronden worden aangewezen voor 'Tuinen (T)' of 'Erven (E)', waarbij op gronden met de bestemming 'Tuinen' in beginsel niets mag worden gebouwd. Uitzondering hierop vormen uiteraard de vergunningvrije bouwwerken die ingevolge de Woningwet en het Besluit bouwvergunningvrije en lichtbouwvergunningplichtige bouwwerken zijn geregeld. Binnen deze bestemming is door middel van een aanduiding op de plankaart aangegeven waar een carport, dan wel parkeren in de voortuin is toegestaan.

Op gronden met de bestemming 'Erven' mag erfbouw worden opgericht, zoals een schuur, garage of berging. 50% van de bestemming 'Erven' mag worden bebouwd met een maximum van 50 m².

Garageboxen en bergingen, niet op het erf gebouwd, krijgen een aparte bestemming 'Garages en bergplaatsen (G)'. Deze worden niet bij de erfbouwingsregeling van 50% of maximaal 50 m² gerekend zoals hiervoor omschreven.

Beroepen en bedrijven aan huis

In het bestemmingsplan is een 'beroepen en bedrijven aan huis'- regeling opgenomen. Aan de hand van de Zaanse nota 'Bedrijven in woonhuizen en ruimtelijke ordening' en de jurisprudentie met betrekking tot dit onderwerp, is gekozen voor de zogenaamde 30%-70% regeling. Dat wil zeggen: dat in de voorschriften een mogelijkheid is opgenomen voor beroeps- en bedrijfsuitoefening aan huis. Dit is met een maximum van 30% van het bruto woonvloeroppervlak inclusief aan- en bijgebouwen. Op deze manier blijft de woonbestemming gehandhaafd. Het beroep of bedrijf aan huis mag uitsluitend categorie 1 zijn. Bovendien mag de vestiging van het beroep of bedrijf aan huis niet leiden tot extra verkeersaantrekkende werking of parkeeroverlast en geen aanzet geven tot verdringing van de woonfunctie.

6.3.2. Groenvoorzieningen en Verkeers- en Verblijfsdoeleinden

Groenvoorzieningen

Structureel groen dat in de wijk voorkomt en gehandhaafd dient te blijven, zoals op de kaart in paragraaf 3.2.3. aangegeven groen op stadsniveau, krijgt in het bestemmingsplan de bestemming 'Groenvoorzieningen (GR)'.

Snippergroen

Het in het gebied voorkomende snippergroen is op de plankaart opgenomen binnen de bestemming 'Tuinen' (artikel 5) en 'Erven' (artikel 6).

Het is wenselijk deze stukken nu nog openbaar groen in eigendom van de gemeente in de toekomst te verkopen of verhuren aan de bewoner van het aangrenzende woonhuis. De te verkopen/verhuren stukken openbaar groen die direct aansluiten bij een tuinbestemming hebben op de plankaart een tuinbestemming gekregen waarop geen bebouwing is toegestaan, met uitzondering van de vergunningvrije bouwwerken. De te verkopen/verhuren stukken groen die direct aansluiten bij de erfbestemming hebben op de plankaart een erfbestemming gekregen waarop de erfbouwingsregeling van toepassing is. Op deze erfbestemming is het ingevolge de bepalingen van het bestemmingsplan in combinatie met de Woningwet derhalve mogelijk een bouwvergunning te verkrijgen voor deze gronden. Om het bouwwerk te kunnen bouwen is toestemming nodig van de eigenaar van de grond, de gemeente Zaanstad. Deze zal aan de houder van de bouwvergunning een grondaanbieding doen voor het stuk grond.

Verblijfsdoeleinden groen (VDg)

Groen op wijkniveau valt onder deze bestemming. De gronden met deze bestemming dienen voor minimaal 50% te worden ingericht met groenvoorzieningen, teneinde het groene karakter in het plangebied te handhaven. De

resterende 50% van deze bestemming zou ingericht kunnen worden voor bijvoorbeeld speelvoorzieningen, parkeerplaatsen of ontsluitingswegen.

Verblijfsdoeleinden

De rest van het groen dat in de wijk voorkomt, bijvoorbeeld bermen en stroken langs wegen, krijgt de bestemming 'Verblijfsdoeleinden (VD)'. Binnen de bestemming verblijfsdoeleinden vallen bijvoorbeeld ook de parkeerplaatsen en de buurtontsluitingswegen. Alle wegen, behalve de Westerkoogweg en de rondweg (Glazenmaker en Wildeman) hebben deze bestemming gekregen. Omdat de functies binnen Verblijfsdoeleinden uitwisselbaar zijn, kan daar waar nu parkeerplaatsen zijn, groen komen en kan een woonstraat bijvoorbeeld verbreed worden en daarmee groen laten verdwijnen, afhankelijk van wat de bewoners willen. Een zeer flexibele regeling derhalve, immers bij een reconstructie van een gebied of nieuw aanleggen van parkeerplaatsen behoeft niet telkens een vrijstellings- of wijzigingsprocedure te worden gevolgd.

Op gronden met deze bestemming is het ook mogelijk om speelplaatsen aan te leggen. Speeltoestellen mogen worden opgericht tot een hoogte van 5 meter. Binnen deze bestemming kan ook een Jongeren opvang plek (JOP) worden gerealiseerd. De kleinere speeltoestellen, tot 3 meter hoog, mogen in de nabije toekomst ook in de overige bestemmingen worden opgericht. Voor het oprichten van deze bouwwerken hoeft, met het in werking treden van de gewijzigde Woningwet, geen vergunning meer te worden aangevraagd.

Verkeersdoeleinden

De wegen in het plangebied Westerkoog, met in hoofdzaak een verkeersfunctie hebben de bestemming 'Verkeersdoeleinden' (V) gekregen. Dit zijn de Westerkoogweg, De Wildeman, De Glazenmaker en het Oosterveld. Alle andere wegen binnen het plangebied vallen binnen de bestemming 'Verblijfsdoeleinden'.

6.3.3. Bedrijfsdoeleinden (B)

Bedrijfsfuncties zijn ingedeeld in categorieën van licht naar zwaar te weten van categorie 1 tot en met 6. Daarvan is een lijst opgesteld, de Staat van Bedrijfsactiviteiten. In bijlage 2 is de Toelichting op de Staat van Bedrijfsactiviteiten opgenomen. Het plangebied betreft bestaand stedelijk gebied waar in beginsel - in verband met de handhaving en verbetering van het woon- en leefmilieu - uitsluitend bedrijven kunnen worden toegelaten uit categorie 1, dan wel categorie 2, met dien verstande dat de milieubelasting gelijk kan worden gesteld aan categorie 1. Bedrijven in het gebied vallend in deze categorie hebben dan ook een bedrijfsbestemming gekregen. Waar op dit moment reeds een bedrijf is gevestigd dat in een hogere dan categorie 1 valt, is dit bedrijf op die plaats met een aparte aanduiding op de kaart aangegeven. Een zelfde soort bedrijf mag dan op die plek nog terugkomen, maar geen andere soorten bedrijven uit een hogere dan categorie 1. In dit plangebied is alleen het benzinestation aan de Westerkoogweg als bedrijf opgenomen.

De regeling van beroepen en bedrijven aan huis is onder 6.3.1 beschreven.

6.3.4. Centrumdoeleinden (C), Gemengde doeleinden (GD) en Detailhandelsdoeleinden (D)

De in het gebied voorkomende centrumvoorzieningen zoals winkels, detailhandel, dienstverlening en (lichte) horeca, in het winkelcentrum, krijgen een bestemming 'Centrumdoeleinden (C)'. Functies binnen deze bestemming zijn uitwisselbaar. Daar waar bijvoorbeeld een winkelfunctie vertrekt uit een pand kan op die locatie een broodjeszaak terugkomen. Terrassen behorende bij eventuele (lichte) horecavestigingen worden in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van Zaanstad geregeld, zodat een regeling in het bestemmingsplan niet nodig is en dus ook niet voorkomt.

Onder lichte horeca wordt in dit verband verstaan: bedrijven die in beginsel alleen overdag en 's avonds behoeven te zijn geopend (in hoofdzaak verstrekking van etenswaren en maaltijden) en daardoor slechts beperkte hinder voor omwonenden veroorzaken: restaurants, cafetaria's, ijssalons en dergelijke. Het gaat daarbij

dus om bedrijven die uit oogpunt van hinder in woongebieden mogelijk zijn. In gemengde gebieden, zoals het winkelcentrum in Westerkoog, is mede in relatie tot de verkeersontsluiting een nadere afweging gemaakt en is het mogelijk deze lichte horecabedrijfjes binnen de bestemming 'Centrumdoeleinden' te vestigen. In de toelichting van dit bestemmingsplan is in de bijlage een toelichting opgenomen op de Staat van Horeca-activiteiten. Middelzware en zware horeca komt in Westerkoog niet voor, zodat er geen aparte bestemming 'Horecadoeleinden' opgenomen wordt.

De panden nabij het winkelcentrum, waar de Vuister en de bibliotheek zijn gevestigd en het pand van het gezondheidscentrum, hebben de bestemming 'Gemengde doeleinden (GD)' gekregen. Hieronder vallen dienstverlening, maatschappelijke doeleinden en detailhandel. Binnen deze bestemming zijn deze functies uitwisselbaar.

De kiosk nabij het station Koog-Bloemwijk heeft een winkelfunctie en heeft daarom de bestemming Detailhandelsdoeleinden (D).

6.3.5 Maatschappelijke doeleinden (M)

De maatschappelijke voorzieningen zoals de scholen, de sporthal, het gemaal en andere nutsvoorzieningen in het plangebied hebben de bestemming 'Maatschappelijke doeleinden' gekregen. Ook de aangepaste woningen voor gehandicapten aan de 'weg binnendoor' hebben deze bestemming gekregen. Binnen de bestemming is uitwisseling van maatschappelijke voorzieningen (sociaal-cultureel, religieus, medisch, overheid, onderwijs en openbare orde en veiligheid) mogelijk. Daar waar op de plankaart de aanduiding 'zonder gebouwen' (z) voorkomt mag niet worden gebouwd, met uitzondering van de in de Woningwet aangegeven vergunningsvrije bouwwerken. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt bezien is het van belang dat deze ruimte open blijft.

6.3.6 Verkeersdoeleinden Railverkeer (VR)

Het spoor en de talud alsmede de onderdoorgang en bijbehorende bebouwing zijn bestemd als Verkeersdoeleinden Railverkeer. De fietsenstallingen ten behoeve van het station Koog-Bloemwijk zijn eveneens opgenomen binnen deze bestemming.

6.3.7 Primair waterkering (dubbelbestemming)

De dijken zijn in dit plan voorzien van de aanduiding 'waterkering'. De bescherming van de waterkering is gewaarborgd via de Keur van het Hoogheemraadschap. In het plangebied zijn geen nieuwe ontwikkelingen voorzien die van invloed zijn op de waterkering. Het plan legt vooral de bestaande situatie vast in een juridisch planologisch actueel kader.

De waterkering is in dat kader planologisch niet bijzonder relevant, zodat de aanduiding volstaat.

6.3.8 Seksinrichtingen

Op 1 oktober 2000 is door een wijziging van het Wetboek van Strafrecht het algemeen bordeelverbod opgeheven. In verband daarmee heeft het College van Burgemeester en wethouders van de gemeente Zaanstad, nadat overleg is gevoerd met andere gemeenten in de regio, beleid geformuleerd ten aanzien van seksinrichtingen. Dit beleid is vastgelegd in de nota 'Prostitutiebeleid in de gemeente Zaanstad' van augustus 2000 en op 21 september 2000 door de gemeenteraad geaccordeerd. Het beleid ten aanzien van het toestaan van seksinrichtingen is restrictief. Bovendien wordt concentratie in stedelijk gebied nabij reeds bestaande seksinrichtingen voorgestaan. Voor het plangebied van dit bestemmingsplan wordt het vestigen van seksinrichtingen derhalve niet gewenst geacht. Daarom is in de voorschriften een verbodsbepaling ten aanzien van het gebruik van gronden en opstellen voor seksinrichtingen opgenomen.

6.3.9 Geluidzones

Op de plankaart komt een aantal zonegrenzen voor. Het betreffen de geluidszones voor een aantal wegen en de spoorlijn. Deze hebben een indicatief karakter.

Dat wil zeggen dat deze zones op de kaart zijn opgenomen ter signalering. Een zone geeft een aandachtsgebied aan. Buiten het aandachtsgebied is de geluidbelasting lager dan de voorkeursgrenswaarde. Binnen de zone is de Wet geluidhinder van toepassing, dat wil zeggen dat binnen het aandachtsgebied bij de bouw van geluidgevoelige objecten wordt gestart met het uitvoeren van een akoestisch onderzoek.

6.3.10 Archeologisch gebied

Het te beschermen archeologisch gebied gaat meerdere bestemmingen aan. Daarom is de bescherming van dit gebied gegoten in de vorm van een aanduiding, die op de plankaart is weergegeven door middel van een gearceerd gebied. Aan de aanduiding is een onderzoeksplicht en een aanlegvergunningstelsel gekoppeld. Tevens kunnen verplichtingen worden verbonden aan bouw- en aanlegvergunningen. Dit sluit aan bij een wijziging van de Monumentenwet 1988, welke naar verwachting binnen afzienbare tijd in werking zal treden.

7. Uitvoerbaarheid

7.1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Inpraak

Ingevolge de bepalingen van de Algemene wet bestuursrecht en de toenmalige inspraakverordening van de Gemeente Zaanstad heeft het voorontwerp van het bestemmingsplan 'Westerkoog' gedurende vier weken, van 2 juni 2003 tot en met 29 juni 2003 voor de inspraak ter visie gelegen en zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld hun schriftelijke en mondelinge reacties kenbaar te maken. Dit is bekend gemaakt middels een publicatie in de Zaankanter van 28 mei en via een 'huis-aan-huis'- brief in Westerkooog.

Op donderdag 5 juni 2003 is ten behoeve van het voorontwerpbestemmingsplan 'Westerkoog' in basisschool De Watermolen aan de Molenwerf te Koog aan de Zaan een informatiemiddag en inspraakavond gehouden. Op deze avond waren er zo'n 80 belangstellenden bij deze informatiemiddag en inspraakavond aanwezig. De vragen die tijdens de inspraakavond zijn gesteld zijn na de schriftelijke reacties in deze paragraaf gevoegd.

Tijdens de termijn van terinzagelegging zijn schriftelijk en mondeling inspraakreacties ingediend. Alle reacties zijn binnen de termijn verzonden en daarom ontvankelijk. De inspraakreacties zijn samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien.

Reacties zijn naar voren gebracht door:

	Naam	Adres	Postcode en woonplaats
1	C.P. Krop	Westerzoom 26	1541 TW Koog a/d Zaan
2	A. Ph. Huijgens	Korenmolen 25	1541 RW Koog a/d Zaan
3	A. van Wel	Stuiverakker 63	1541 VR Koog a/d Zaan
4	R. Foppen	Westerzoon 14	1541 TW Koog a/d Zaan
5	H.A. Klop	Stuiverakker 67	1541 VR Koog a/d Zaan
6	Odion, G. Fokke	Postbus 138	1440 AC Purmerend
7	A.P. van Wel	Rozeboom 10	1541 RJ Koog a/d Zaan
8	N. de Jong	Rozeboom 31	1541 RH Koog a/d Zaan
9	Swart/Schäffers	Sijbrandakker 40	1541 VX Koog a/d Zaan
10	R. Schanzleh	Molenveld 12	1541 SK Koog a/d Zaan
11	A.F. Hazen	Weeshuisland 62/64	1541 MD Koog a/d Zaan

7.1.1. Inspraakreacties

1. C.P. Krop, Westerzoom 26, 1541 TW Koog aan de Zaan

Het groene karakter van de wijk moet gewaarborgd worden. Daarom moet aan snippergroen dat verkocht wordt de bestemming 'Tuin' worden gegeven. Op percelen waar leidingen in de grond liggen moet geen bebouwing worden toegestaan.

Reactie

Het snippergroen en openbaar gebied is in de wijk Westerkoog geïnventariseerd. Het snippergroen behorende bij de bebouwing van de percelen waar zich leidingen in de grond bevinden, wordt niet verkocht en blijft groen. De stukjes snippergroen waar geen leidingen in de grond zitten en welke grenzen aan particulier eigendom zijn bestemd als 'Tuin', indien ze aan tuinen grenzen en als 'Erven', indien ze aan erven grenzen, veelal aan de achterzijde van woningen. Op de delen bestemd voor 'Erven' mag, indien de grond wordt gekocht, het snippergroen als erf gebruikt worden en mag er erfbebouwing gerealiseerd worden. Uit het aantal aanvragen voor aankoop van snippergroen blijkt dat deze behoefte aanwezig is bij de bewoners. Voor wat betreft het waarborgen van het groene karakter van de wijk wordt verwezen naar de reactie bij inspraakreactie 2 hieronder.

Conclusie

Het bestemmingsplan is aangepast.

2. A. Ph. Huijgens, Korenmolen 25, 1541 RW Koog aan de Zaan

2.1 Groen

Door verkoop van openbaar groen is het groene karakter in de wijk aangetast. De hoeveelheid groen mag niet verder afnemen. De grotere plantsoenen die nu de bestemming 'Verblijfsdoeleinden' hebben moeten de bestemming 'Groenvoorzieningen' krijgen. Bijvoorbeeld de groenstrook tussen de Pelmolten en de Papiermolten ten zuiden van de achtererven van de Korenmolen etc. Het openbaar groen langs De Glazenmaker, De Wildeman en De Locomotief dienen de bestemming 'Groenvoorzieningen' te krijgen om de groene uitstraling van de wijk te waarborgen. Voorstel: voor de gehele woonwijk een minimum oppervlak aan openbaar groen opnemen gerelateerd aan het aantal woningen. Hierbij het groen aan de buitenkant van de woonwijk niet mee rekenen, daar dit onderdeel uitmaakt van het wijkpark.

Reactie

Het bestemmingsplan voorziet niet in een afname van de hoeveelheid groen. Er wordt inderdaad een onderscheid gemaakt tussen structureel en niet structureel (-snipper) groen. De bestemming Groenvoorzieningen (GR) is uitsluitend bedoeld voor plantsoenen, bermen, tuinen, waterpartijen en fiets- en voetpaden. Hier worden met name bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelieerd aan het gebruik (GR) toegestaan.

Op de bestemming Verblijfsdoeleinden (VD) worden eveneens groenplekken aangetroffen, waaronder snippergroen. Op deze groenplekken is het mogelijk om ook een ander gebruik dan groen, namelijk wegen, fiets- en voetpaden, parkeren etc., toe te staan. Dit betekent dat de eventuele toekomstige inrichtingsplannen hier nader orde in aan dient te brengen. Desalniettemin zal het bestemmingsplan voor sommige karakteristieke groene plekken, een nieuwe bestemming introduceren, waarbij een minimaal percentage (50%) ten behoeve van groen wordt geregeld. De gronden die daarvoor worden aangewezen zullen de bestemming Verblijfsdoeleinden- groen (VDg) krijgen. Het betreft onder andere de genoemde gronden langs De Glazenmaker, De Wildeman en De Locomotief.

Conclusie

Het bestemmingsplan is aangepast.

2.2 Parkeren

De parkeerdruk in de wijk neemt toe, bijvoorbeeld aan de Korenmolen, Cacaomolen en Pelmolen. Dit levert verkeersonveiligheid op. Voorstel: zorg ervoor dat parkeren in de voortuin bestemd wordt of is toegestaan. Aantal parkeerplaatsen niet uitbreiden ten koste van het openbaar groen. Langs De Glazenmaker ruimte bieden aan parkeren van vrachtauto's, zoals nu plaatsvindt tussen het Glazenmakersveld en de Cacaomolen.

Reactie

De parkeerdruk zal van geval tot geval moeten worden bekeken. In Westerkoog is het nu zo geregeld dat bij veel woningen een parkeerplaats op eigen terrein is opgenomen en deze tellen mee in de parkeerbehoefte. De bestaande carports en daar waar nog een carport mogelijk is, zijn deze met een aanduiding op de plankaart aangegeven en in de voorschriften worden geregeld. Op deze manier wordt parkeren in de voortuin mogelijk gemaakt.

Parkeren in de bestemming 'Groenvoorzieningen' is niet toegestaan. Iets anders is dat parkeren in de bestemming 'Verblijfsdoeleinden' wel is toegestaan en daar zal eventueel de extra benodigde uitbreiding van parkeerruimte ook moeten worden gevonden. Dit zal echter in overleg met de buurt worden gepland.

(Extra) parkeerruimte voor vrachtverkeer wordt vooralsnog niet opgenomen in het bestemmingsplan. Parkeren van vrachtauto's moet worden geregeld middels de verkeerswetgeving. Dit betekent dat er geparkeerd mag worden door vrachtauto's in de woonbuurt, maar dat is wel onderhevig aan de verkeerswetgeving.

Conclusie

Het bestemmingsplan is aangepast.

2.3 Woningen

Ten westen van de nieuwe school heeft het terrein de bestemming 'Uit te werken woonbestemming' gekregen. In deze bestemming mis ik de toegestane bebouwingshoogte in meters en het is zinvol om het bebouwingsvlak en het maximum aantal te bouwen woningen aan te geven; deze aspecten geven informatie en zekerheden aan belanghebbenden.

De strook ten westen van de 'Uit te werken woonbestemming' heeft in dit bestemmingsplan de bestemming 'Verblijfsdoeleinden' gekregen. Voorstel: geef deze strook de bestemming 'Woondoeleinden', met hoogte, bouwvlak en aantal. Indien aan deze strook niet de bestemming 'Woondoeleinden' kan worden gegeven, dit beargumenteren en de bestemming 'Groenvoorzieningen' geven.

Bij artikel 4, lid 3c staat aangegeven dat percelen geen zijerf mogen hebben met een maat van minder dan 3 m. Dat lijkt me onjuist.

Reactie

Het betreffende voorschrift over de uit te werken woonbestemming is verwijderd uit het bestemmingsplan, omdat er inmiddels voor is gekozen om ter plaatse een schoolgebouw te realiseren. Deze reactie is derhalve niet meer van toepassing.

De strook grond ten westen van de voormalige 'Uit te werken woonbestemming' aan de Westerkoogweg heeft de bestemming 'Verblijfsdoeleinden'. Op de bestemming 'Verblijfsdoeleinden' is onder andere de functie groen mogelijk. De bestemming 'Woondoeleinden' is op deze strook niet mogelijk in verband met de geluidsbelasting vanuit onder andere de Brede School. De groenstrook wordt aan de noord- oost- en zuidkant omringd door bedrijven en inrichtingen waarvan de geluidszones elkaar opvolgen. In verband met bepaalde afstandseisen die moeten worden aangehouden op grond van de Wet milieubeheer, is het realiseren van woningbouw op deze strook niet haalbaar.

In artikel 4, lid 3c is opgenomen dat de afstand tussen woningen die niet aan andere woningen zijn gebouwd, niet minder dan 3 meter mag bedragen. Dit betekent dat er minimaal 3 meter afstand tussen vrijstaande woningen moet zijn.

Conclusie

De opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.4 Erfbebouwing

- De erfbebouwing tegen de achtererfgrens van de percelen Korenmolen 2 t/m 18 is niet op de plankkaart aangegeven.
- In artikel 6, lid 3a staan een oppervlaktemaat van 50 m² en 9 m² genoemd, wat is de betekenis van beide maten?
- In artikel 3b staat dat de hoogte van aan- en uitbouwen niet meer mag bedragen van 2,7 m. Dit is een onjuiste maat vanwege constructie en dakdekking. Voorstel: bebouwingshoogte aanpassen naar 3 m. gelijk aan de hoogte van de aangebouwde bergingen aan de voorzijden van vele woningen.
- In artikel 6, lid 3c staat dat de goothoogte van vrijstaande gebouwen niet meer mag bedragen dan 3 m en de hoogte niet meer dan 5 m. Volgens mij is dit laatste bedoeld als nokhoogte. Tevens vind ik dat beide hoogten verlaagd moeten worden naar respectievelijk 2,5 en 4,5 m.
- Hoe verhouden de genoemde afstanden in artikel 6, lid 3e zich tot de nieuwe Woningwet, eventueel aanpassen.
- Hoe verhouden de genoemde afstanden in artikel 6, lid 3f zich tot de nieuwe Woningwet, waarin vergunningsvrije aanbouwen aan de zijgevel gebouwd mogen worden?

Reactie

Ad 1 Deze bebouwing valt binnen de bestemming 'Erven', waarvan 50% bebouwd mag worden.

Ad 2 Aan de bebouwingsmogelijkheid van het erf is een maximum verbonden van 50 m². Dat is de totale oppervlaktemaat die op het erf bebouwd mag worden (geldt als het erf groter is dan 100 m²). Ook is bepaald dat erfbebouwing minimaal een oppervlakte van 9 m² mag beslaan. Dit geldt voor erven die kleiner zijn dan 18 m².

Ad 3 Dit wordt aangepast aan de nieuwe Woningwet. Er wordt opgenomen dat de hoogte niet meer mag zijn dan 0,25 meter boven de hoogte van de vloer van de eerste verdieping van de bijbehorende woning.

Ad 4 Hiermee wordt inderdaad de nokhoogte bedoeld. Bij een plat dak spreekt men echter niet van een nok, vandaar dat de maximale hoogte is genoemd. De voorgestelde hoogte is niet onderbouwd. De hoogten van bijgebouwen zijn aangepast aan de nieuwe Woningwet. Daarover is het volgende opgenomen: van bijgebouwen mag de goot- of boeihoogte niet meer bedragen dan de hoogte van de vloer van de eerste verdieping van de bijbehorende woning/het bijbehorend woongebouw plus 0,25 m en de hoogte niet meer dan 4,5 m bedragen.

Ad 5 en 6 De betreffende voorschriften worden aangepast conform de nieuwe Woningwet waarbij rekening wordt gehouden met de Nota Erfbebouwing.

Conclusie

Het bestemmingsplan is aangepast.

3. A. van Wel, Stuiverakker 63, 1541 VR Koog aan de Zaan

3.1 Maakt bezwaar tegen de indeling van het bestaande groen bij de categorie 'Verblijfsdoeleinden', ten einde daar een andere bestemming aan te geven. Verzocht wordt de hoeveelheid openbare groenvoorziening in tact te laten.

Reactie

Zie de reactie bij 2.1 over de toevoeging van de bestemming 'Verblijfsdoeleinden-groen'.

Conclusie

Het bestemmingsplan is aangepast.

3.2 Mogelijke herinrichting van de kruising van het voetpad c.q. fietspad vanaf de Stuiverakker met de voormalige ontsluitingsweg midden door de wijk, achterwege laten in verband met verkeersonveiligheid. Verzoek om de toekomstige ontsluiting van het nieuwe woongebied zo te plannen, dat die rechtstreeks naar het noorden gaat en niet naar het zuiden.

Reactie

De bedoelde ontsluiting is geregeld met behulp van de bestemming 'Verblijfsdoeleinden'. Van deze bestemming kan gebruik worden gemaakt door auto's, fietsers en voetgangers. Uiteindelijk wordt het gebruik geregeld middels verkeerstekens- en verkeersregels binnen de verkeerswetgeving. Vooralsnog blijft de huidige situatie gehandhaafd.

Conclusie

Deze reactie leidt niet tot wijziging van dit bestemmingsplan.

3.3 Bezwaar tegen verkoop van openbaar groen vanwege verpaupering, plaatsen van schuttingen. Leidt tot moeilijkheden met parkeren en manoeuvreren van de vuilnisauto. Vrees voor toegang brandweerauto.

Reactie

Zie de reactie bij zienswijze 1. De uitgifte van snippergroen leidt niet tot afname van het aantal parkeerplaatsen of (verkeers)onveiligheid. De toegankelijkheid van hulpdiensten blijft gewaarborgd.

Conclusie

Deze reactie leidt niet tot wijziging van dit bestemmingsplan.

4. R. Foppen, Westerzoom 14, 1541 TW Koog aan de Zaan

Bezwaar tegen het opnemen van openbaar groen binnen de bestemming 'Verblijfsdoeleinden'. Parkeerplaatsen zullen ten koste van het groen gerealiseerd worden. Pleit voor mogelijk maken van de centrale ontsluitingsweg.

Reactie

Er is gekozen voor de bestemming 'Verblijfsdoeleinden' zodat het niet nodig is om bij iedere kleine wijziging van bestemming te moeten werken met juridische procedures. Groter, structureel groen wordt bestemd als 'Groenvoorzieningen'. Zie verder reactie bij 2.1.

In de bestemming 'Verblijfsdoeleinden' is mogelijkheid om zowel groen als parkeerplaatsen op te nemen. Uiteindelijk zal ook de vraag naar meer parkeer-ruimte moeten worden beantwoord en dat kan op deze wijze. Overigens is het zo dat dit altijd in overleg met de buurt zal geschieden. Het realiseren van de centrale ontsluitingsweg is in dit bestemmingsplan niet aan de orde. De interne auto-ontsluiting wordt gevormd door de zogenaamde rondweg. Deze rondweg bestaat uit de Glazenmaker en de Wildeman. Alle woonstraten van de wijk Westerkoog worden op één van deze wegen ontsloten.

Conclusie

Het bestemmingsplan is aangepast.

5. H.A. Klop, Stuiverakker 67, 1541 VR Koog aan de Zaan

5.1 In het plan worden termen gebruikt waarvan de juridische status niet duidelijk is, bijvoorbeeld verblijfsruimte.

Reactie

Het woord verblijfsruimte komt in het bestemmingsplan niet voor. Waarschijnlijk wordt hier 'Verblijfsdoeleinden' bedoeld. In artikel 15 van de voorschriften is aangegeven waar deze gronden voor bestemd zijn, namelijk voor wegen, fiets- en voetpaden, bermen, water, groen, parkeer- en nutsvoorzieningen.

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

5.2 De gebieden, die als verblijfsruimte worden aangegeven kunnen zo worden aangepast, dat het groene karakter van de wijk wordt aangetast.

Reactie

Zie reactie bij 2.1

Conclusie

Bestemmingsplan wijzigen.

5.3 snippergroen en plantsoentjes, die door een voetpad van de tuinen gescheiden waren, zijn door de gemeente aan particulieren verkocht en worden in het bestemmingsplan aangemerkt als erf, waardoor bebouwing mogelijk wordt. De genoemde stukken moeten als tuin omschreven worden.

Reactie

Zie reactie onder 1.

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

6. Odion, G. Fokke, directeur algemene zaken, Postbus 138, 1440 AC Purmerend

Op de plankaart is aan de Westerkoogweg, naast nummer 62 een gebouw getekend dat niet bestaat. In het verleden zijn door twee wethouders toezeggingen gedaan om op de groenstrook aan de Westerkoogweg een woonvorm te mogen realiseren, aldus Odion. Door de scholenbrand is de principebesluitvorming destijds aangehouden en de grond tijdelijk aangewend om de portocabins te plaatsen. Verder geeft Odion aan dat door de gemeente is aangegeven dat deze strook bestemd zou worden voor 'wild wonen' en daarvoor verkaveld zou zijn. Nu geeft de plankaart aan dat de strook de bestemming 'Verblijfsdoeleinden' heeft. Verzoek: plan van Odion in bestemmingsplan meenemen, de procedure die in het verleden is gestart voortzetten.

Reactie

Naast Westerkoogweg 62 is een bestemmingsvlak 'Maatschappelijke doeleinden' aangegeven voor eventuele uitbreiding van Odion. Er heeft overleg plaatsgevonden met Odion. Inmiddels is aan Odion door de afdeling grondzaken een voorstel gedaan om een locatie aan de Loggerstraat in overweging te nemen. Odion heeft aangegeven dat de locatie aan de Loggerstraat haar voorkeur heeft. Door de wijkmanager is de vraag ingestoken bij de diverse betrokken afdelingen en vestiging van Odion op deze locatie levert vooralsnog geen problemen op. Derhalve is de inspraakreactie van Odion over bestemmingsplan Westerkoog niet meer relevant. De bestemming 'Verblijfsdoeleinden' op de strook grond ten westen van de Westerkoogweg blijft derhalve gehandhaafd.

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

7. A.P. van Wel, Rozeboom 10, 1541 RJ Koog aan de Zaan

Maken bezwaar tegen de plannen om de groenstrook, gelegen tussen de rondweg De Glazenmaker en de bebouwing/woonhuizen (o.a. Rozenboom) tot 'Vrij' gebied te bestemmen, zodat deze in de toekomst zou kunnen verdwijnen. Verzoek tot behoud groenstrook.

Reactie

De groene contouren langs De Glazenmaker en De Wildeman dienen dit groene karakter zoveel mogelijk te behouden. Deze, en andere groene locaties in Westerkoog, zullen de bestemming Verblijfsdoeleinden-groen krijgen. Zie verder onder 2.1.

Conclusie

Het bestemmingsplan is aangepast.

8. N. de Jong, Rozeboom 31, 1541 RH Koog aan de Zaan

Reclamant is het er niet mee eens dat de Westerkoogweg, ter plaatse van de noodgebouwen van de scholen de bestemming 'Verblijfsdoeleinden' krijgt. Als dit gebied de bestemming WU zou krijgen, zou dit vlak een zodanige maat krijgen dat het als woonbuurtje ontwikkeld kan worden, waardoor de wijk meer eenheid krijgt. De visuele scheiding die de Westerkoogweg op dit punt vormt, zou dan verdwijnen. Daarnaast lijkt de strook met deze afmetingen en de bestemming VD niet bruikbaar voor wat dan ook. Gevolg: het wordt een groenstrook voor honden.

Reactie

Zie onder 2.3

9. Swart/Schäffer, Sijbrandakker 40, 1541 VX Koog aan de Zaan

9.1 Reclamanten willen een doorlopend hoog hek langs het voetbalveld Jagerakker/Sijbrandakker. Nu te klein hek. Veld wordt nu doorloop/fietsveld, wat ten koste gaat van het gras.

Reactie

Er vindt op dit moment overleg plaats tussen de gemeente en het wijkoverleg over het onderhoud van dit voetbalveld. Het bestemmingsplan maakt het plaatsen van een hoger hek niet onmogelijk.

Conclusie

Het bestemmingsplan behoeft niet gewijzigd te worden.

9.2 Is het mogelijk om drempels te plaatsen om het verkeer af te remmen, specifiek bij de twee bochten, vanwege de jonge kinderen die op straat spelen.

Reactie

Dit soort verkeersmaatregelen wordt niet in een bestemmingsplan geregeld. Het bestemmingsplan staat een eventuele herinrichting van een straat niet in de weg. Inmiddels heeft er een herinrichting plaatsgevonden en zijn er snelheidsbeperkende maatregelen genomen.

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

10. R. Schanzleh, Molenveld 12, 1541 SK Koog aan de Zaan

Bestaande bermen, grasvelden en dergelijke dienen niet als VD bestemd te worden, maar als GR, omdat het groene kenmerk van Westerkoog permanent gehandhaafd dient te worden.

Reactie

Zie reactie bij 2.1

Conclusie

Het bestemmingsplan is aangepast.

11. A.F. Hazen, Weeshuisland 62 + 64, 1541 MD Koog aan de Zaan

Weeshuisland 62 is een kapberg, nokhoogte 11 m in plaats van 9 m. Goothoogte varieert tussen 7m en 3m. Het bruggetje van erf naar spoorbaan is weg. Kan de woonfunctie (kapberg en stal) gewijzigd worden in functie met lichte bedrijvigheid (Bed& breakfast, theehuis of iets dergelijks)?

Reactie

De hoogten worden aangepast. Het bruggetje zal van de plankaart worden verwijderd. Wat betreft de lichte bedrijvigheid is geen concrete bouwaanvraag ingediend om dit te realiseren. Slechts concrete ontwikkelingen worden meegenomen in het bestemmingsplan. Het perceel houdt daarom de bestemming 'Woondoeleinden' met de aanduiding 'a' voor atelier.

Conclusie

Het bestemmingsplan is aangepast.

Hieronder volgen de vragen en de gemeentelijke reacties die tijdens de inspraakavond zijn gesteld.

1. Op welke wijze kunnen zienswijzen worden ingediend?

Reactie

Dit kan zowel mondeling als schriftelijk bij het college van B en W ten tijde van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. De terinzagelegging zal worden gepubliceerd in het Zaans Stadblad. De opmerkingen die op de inspraakavond zijn gemaakt, worden beschouwd als inspraakreactie.

2. Dhr. Huijgens vraagt waarom aan de strook ten westen van het nog uit te werken centrumgebied de functie verblijfsdoeleinden is toegekend?

Reactie

Hoewel er een plan is geweest om die strook te benutten voor zgn. 'wild wonen' bleek dit niet realiseerbaar in verband met milieueisen. Om deze reden is de strook bestemd voor verblijfsdoeleinden.

3. Dhr. Huijgens stelt voor de strook een groen- of woonbestemming te geven.

Reactie

De strook heeft de bestemming 'Verblijfsdoeleinden' gekregen waar tevens groen in mogelijk wordt gemaakt.

4. Dhr. Foppen vraagt naar de verschillen tussen het bestaande en het nieuwe bestemmingsplan.

Reactie

Het nieuwe plan betreft slechts een vastlegging van de bestaande situatie; het bestaande plan voldeed niet meer aan de eisen. In het bestaande plan waren de verblijfsdoeleinden gedetailleerder uitgewerkt als groenvoorzieningen, verkeersdoeleinden etc. Binnen de functie verblijfsdoeleinden kan met het nieuwe plan makkelijker van functie worden gewisseld; het betreft dan echter uitsluitend de functies voet- en fietspaden, bermen, water, groen-, parkeer- en nutsvoorzieningen. Binnen de bestemming verblijfsdoeleinden is geen bebouwing mogelijk, met uitzondering van vergunningvrije bouwwerken als speelwerktuigen etc.

De enige nieuwe ontwikkeling die door het nieuwe bestemmingsplan mogelijk wordt betreft het gebied naast de scholen. De nieuwbouwplannen voor de Brede School zijn in een vergevorderd stadium. Deze plannen worden in het bestemmingsplan opgenomen. De herinrichting van de rondweg past binnen het nieuwe bestemmingsplan.

5. Mw. M. Zwart vraagt of het fietspad naar de woningen van de Prinsenstichting in het nieuwe plan eventueel rijweg kan worden?

Reactie

Hier is op dit moment onduidelijkheid over. Dit zal moeten worden onderzocht of dit al dan niet wenselijk is. Op dit moment is een visie voor het centrumgebied van Westerkoog nog in ontwikkeling.

6. Dhr. Schanzleh vraagt op welke wijze bewoners zullen worden geïnformeerd als er binnen de verblijfs-gebieden bepaalde functies met elkaar worden uitgewisseld. Ook vraagt hij of bewoners daarbij nog inspraak hebben. Hij ziet met name een bedreiging voor het groen in de wijk.

Reactie

De gemeente zal zelf geen initiatieven ontplooien om binnen verblijfsgebieden functies te wisselen. Initiatieven kunnen juist door bewoners worden ingediend.

7. Dhr. Schanzleh merkt op dat het in dat geval lastig is de belangen van alle bewoners te dienen. Het risico bestaat dat initiatieven van één of meerdere bewoners worden uitgevoerd, terwijl andere bewoners het daar niet mee eens zijn. Naar zijn mening zal een visie moeten worden geformuleerd en een procedure moeten worden vastgesteld, waarin de voorwaarden voor het indienen van initiatieven en het omgaan met eventuele bezwaren wordt vastgelegd.

Reactie

Het wijkmanagement zal proberen afspraken te maken met het wijkoverleg.

8. Dhr. Huijgens pleit ervoor een minimum percentage groen, bijv. gerelateerd aan het aantal woningen, voor de verblijfsgebieden vast te leggen.

Reactie

Stukken groen langs de Glazenmaker, Wildeman en de Locomotief zijn bestemd als Vd(g) met een minimaal percentage groen van 50 %.

9. Dhr. De Roo vraagt of er nog een mogelijkheid is bezwaren in te dienen tegen de invulling van de strook in het centrumgebied als het bestemmingsplan eenmaal is vastgesteld.

Reactie

Dit was inderdaad het geval. Voor de nog uit te werken strook zou een uitwerkingsplan moeten worden opgesteld; daaraan was eveneens een inspraakprocedure gekoppeld. Inmiddels is duidelijk dat het gebied geen uit te werken bestemming meer heeft. Het aangepaste voorontwerp ligt in de vorm van een ontwerpbestemmingsplan nog ter inzage wanneer het ontwerp is vastgesteld. Dan is er tevens de gelegenheid om zienswijzen naar voren te brengen.

10. Dhr. De Roo vraagt of bezwaar kan worden gemaakt tegen het ontbreken van bepaalde voorschriften in het plan? Is er een voorschrift opgenomen voor de nog uit te werken strook over de minimale afstand tussen bestaande en nieuwe bebouwing?

Reactie

Het is inderdaad mogelijk om hier een inspraakreactie over in te dienen. De uit te werken strook is echter niet meer opgenomen in het bestemmingsplan en een voorschrift inzake deze bestemming ontbreekt dan ook. De reactie doet niet meer ter zake.

11. Dhr. De Roo vraagt of er voorschriften voor externe veiligheid en milieu in het plan zijn opgenomen.

Reactie

Hoofdstuk 4 van de toelichting in het bestemmingsplan zijn de uitkomsten en resultaten van de verrichte onderzoeken omtrent milieu en externe veiligheid beschreven. Voorzichtigheid is geboden rond het LPG vulpunt net buiten het plangebied. In het bestemmingsplan zijn veiligheidscirkels getekend waarbinnen geen gevoelige bebouwing mag plaatsvinden. De woningen vallen daarbuiten. Het opnemen van voorschriften omtrent externe veiligheid overige milieuaspecten is overbodig aangezien alle bestemmingen en functies daar van tevoren op zijn onderzocht en zich geen zware of risicovolle functies in het plangebied bevinden.

12. Dhr. Hazen merkt op dat de hoogte van zijn woning op de tekening niet juist is.

Reactie

Dit zal worden nagekeken en, indien nodig, aangepast.

13. Dhr. Hazen meldt dat een ingetekende brug naar de Provincialeweg niet meer bestaat.

Reactie

De brug is van de plankaart verwijderd.

14. Dhr. Hazen heeft een schriftelijke vraag ingediend over het wijzigen van een woonfunctie.

Reactie

Dit zal binnen de gemeente met de betreffende ambtenaren worden besproken.

15. Dhr. Schanzleh vraagt of bestaande bermen en grasvelden in het bestemmingsplan als groen of als verblijfsdoeleinden worden bestempeld?

Reactie

Grotere stukken berm of grasveld zijn als groen bestempeld. Kleinschaligere groenvoorzieningen zijn als verblijfsdoeleinde opgenomen.

16. In verband met de toenemende parkeerdruk verzoekt dhr. Huijgens de parkeerplekken op eigen terrein, voor zover deze van oorsprong als zodanig waren bedoeld, in het bestemmingsplan aan te geven als parkeervoorziening; dit is immers de bestaande situatie. Hij wil voorkomen dat groen uiteindelijk moet wijken voor parkeervoorzieningen.

Reactie

Het is niet mogelijk om op het eigen terrein parkeervoorzieningen in het bijzonder te bestemmen. Daar waar een carport aanwezig is, is dit wel opgenomen in het bestemmingsplan. In de bestemming 'Tuinen' is op de plaats van de aanduiding 'p' parkeren in de tuin toegestaan. De eigenaar van de woning mag de inrichting van zijn terrein zelf bepalen. Wel is met het aantal parkeerplekken in de wijk rekening gehouden met het parkeren op eigen terrein. In overleg met het wijkoverleg zal moeten worden bepaald op welke wijze hiermee moet worden omgegaan.

Dhr. Balke deelt mee dat de Woonmij heeft toegezegd haar huurders te zullen manen daar waar dat eerder het geval was, opnieuw een parkeerplek op eigen terrein in te richten. De gemeente heeft toegezegd te zullen onderzoeken of iets dergelijks ook voor particuliere woningeigenaren mogelijk is.

17. Dhr. Van Wel is verbaasd dat de gemeente delen groen (en in sommige gevallen zelfs delen van parkeerplekken) heeft verkocht aan woningeigenaren.

Reactie

De door de gemeente verkochte delen snippergroen staan in het voorontwerpbestemmingsplan aangemerkt als erf/tuin. De in het plan ingetekende verblijfsgebieden zullen niet worden verkocht.

18. Mw. Balke merkt op dat verkoop van bepaalde delen snippergroen in de wijk leidt tot gevaarlijke situaties. Zij verzoekt de gemeente hier in het vervolg beter op te letten. Bewoners zijn niet altijd tevoren op de hoogte van de verkoop, omdat de het huis aan huisblad waarin publicaties plaatsvinden, niet goed wordt verspreid.

Reactie

Alhoewel reeds verkocht snippergroen niet meer kan worden teruggedraaid, zal het voorliggende plan de basis vormen voor al dan niet te verkopen snippergroen.

19. Dhr. De Wit vraagt of een aparte procedure zal moeten worden gevolgd als de woningen van de Prinsenchurching eventueel moeten worden afgebroken voor de herinrichting van het centrumgebied.

Reactie

In het nieuwe bestemmingsplan is de bestaande situatie vastgelegd; de woningen van de Prinsenchurching zijn daarin ook getekend. Indien de woningen eventueel moeten worden gesloopt in verband met bijvoorbeeld de aanleg van een weg, dan zal een nieuwe bestemmingsplanprocedure moeten worden gevoerd waarbij het mogelijk is om een zienswijze naar voren te brengen. Bewoners en omwonenden zullen van een dergelijke procedure schriftelijk op de hoogte worden gesteld. Zolang er geen nieuw bestemmingsplan is vastgesteld waarin het centrumgebied wordt ingericht is een vrijstellingsprocedure nodig om het centrumgebied te herinrichten. Ook bij een vrijstellingsprocedure heeft men de mogelijkheid om het plan in te zien en om zienswijzen naar voren te brengen.

20. Mw. Klop vraagt hoe het kan dat in dit conserverend bestemmingsplan de thans geldende functie maatschappelijke doeleinden voor het gebied naast de scholen is gewijzigd in een woonbestemming.

Reactie

Voor dit gebied had inderdaad een functiewijziging plaatsgevonden. Dit was vanwege de vraag naar meer mogelijkheden voor woningbouw. Echter, inmiddels is gebleken dat het realiseren van een woonbestemming op die locatie niet haalbaar is in verband met milieunormen. De functiewijziging is dus naar woningbouw is derhalve niet opgenomen in het bestemmingsplan.

7.1.2. Zienswijzen

Ingevolge artikel 23 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening heeft het ontwerpbestemmingsplan Westerkoog vanaf 14 februari 2008 t/m 26 maart 2008 voor een ieder zes weken ter inzage gelegen. Dit is bekend gemaakt in het huis-aan-huis blad "Het Zaanse Stadsblad" en de Nederlandse Staatscourant van 13 februari 2008.

Tijdens de termijn van terinzagelegging zijn schriftelijke zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie.

Zienswijzen zijn ingediend door:

	Naam	Adres	Postcode en woonplaats
1	W. Jonker	Westerzoom 12	1541 TW Koog a/d Zaan
2	J. Hoogendijk	Molenveld 1	1541 SJ Koog a/d Zaan
3	Gasunie	Postbus 44	2740 AK Waddinxveen
4	Stichting Verkeersveiligheid Westerkoog	Pelmolen 8	1541 RZ Koog aan de Zaan
5	D. Joppe	Westerzoom 14	1541 TW Koog aan de Zaan
6	A. Ph. Huijgens	Korenmolen 25	1541 RW Koog aan de Zaan
7	Kontakt Milieubeheer Zaanstreek	Stationsstraat 38	1506 DH Zaandam
8	Stichting Rondom De Binding	Westerzoom 14	1541 TW Koog aan de Zaan
9	J. Lohmeijer	Zuiderland 44	1541 NX Koog aan de Zaan

1. W. Jonker

Luchtkwaliteit

Jonker voert aan dat de maatregelen die dienen ter verbetering van de luchtkwaliteit binnen het gebied Inverdan, leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit in Westerkoog.

Reactie

Er is een nieuw luchtkwaliteitonderzoek van Lichtveld Buis & Partners BV bijgevoegd (d.d. 23 april 2008), waaruit blijkt dat het bestemmingsplan Westerkoog voldoet aan de normen voor luchtkwaliteit.

Ontsluitingsweg

Er is al jaren sprake van de aanleg van een centrale ontsluitingsweg. Het plan Westerkoog dient volgens Jonker deze centrale ontsluitingsweg te bevatten.

Reactie

In het bestemmingsplan van 1973 is een strook grond gereserveerd voor een weg binnendoor. Er hebben zich in het verleden echter gewijzigde planologische inzichten voorgedaan die ervoor hebben gezorgd dat de beoogde bestemming van deze strook niet is gerealiseerd. In het Zaanse Verkeers- en vervoersplan wordt overigens nog wel de mogelijkheid open gehouden voor een centrale ontsluitingsweg in Westerkoog. Aangezien de Wet op de Ruimtelijke Ordening geen verplichting kent tot het verwezenlijken van een bestemming, is de gemeente, gelet op de omstandigheden, niet gebonden tot realisatie van de bestemming.

Gevaarlijke stoffen

Het vervoer van gevaarlijke stoffen verloopt via de Hempont door Westerwatering en Westerkoog. Dit is levensgevaarlijk volgens Jonker.

Reactie

De gemeente Zaanstad heeft een aantal wegen aangewezen waarover gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd. Deze wegen zijn opgenomen in de brochure 'Route gevaarlijke stoffen', die in 1999 is geactualiseerd. De Houtveldweg, 'de Binding', de Glazenmaker en de Wildeman zijn hiervoor niet aangewezen. Afwijken van deze route is uitsluitend toegestaan aan hen die een schriftelijke ontheffing kunnen tonen, waardoor over de genoemde wegen niet zonder meer vervoer van gevaarlijke stoffen mag plaatsvinden. Dit geldt dus ook voor de wegen in Westerwating en Westerkoog. Er zal dus geen structureel vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvinden door Westerwating en Westerkoog.

2. J. Hoogendijk

Berging

Hoogendijk pleit voor het opnemen van de mogelijkheid tot het bouwen van een berging aan de voorzijde op het adres Molenveld 1. Bij overige woningen van dit type is bij alle hoekwoningen, waar garages aan de zijkant zijn gebouwd, wel een berging gerealiseerd. Op het Brouwersveld zijn overal bergingen aan de voorzijde toegestaan wat volgens Hoogendijk een ingrijpendere wijziging is dan het toestaan van een berging aan de voorzijde op Molenveld 1. Op de Oosterzoom staan op dit moment bergingen die afwijken van de bouwtekeningen. Hoogendijk doet een beroep op het gelijkheidsbeginsel om toestemming te krijgen voor de bouw van een berging aan de voorzijde op Molenveld 1.

Reactie

De huidige situatie betreft een woning die onderdeel uitmaakt van een rij gelijkvormige woningen aan het Molenveld. De woningen zijn met de voorzijde gericht op een voetpad. Aan deze zijde hebben de woningen een uitbouw waarin zich de entree bevindt.

Wanneer een berging op de Molenveld zou worden toegestaan, zou dit een ongewenste precedentwerking op de hele rij woningen hebben. Daarom is het vanuit ruimtelijk oogpunt niet gewenst om een berging te bestemmen op het adres Molenveld 1.

Hoogendijk beroept zich op het gelijkheidsbeginsel en verwijst naar het toestaan van bergingen aan de voorzijde op diverse andere locaties in de wijk. Het betreft hier echter een andere ruimtelijke situatie. De rij woningen waar de Molenveld onderdeel van uit maakt wordt ontsloten vanaf het pad Molenveld. De ontsluiting is een pad wat slechts voor langzaam verkeer toegankelijk is. Het profiel van dit pad is relatief klein. Het toestaan van een berging aan de voorzijde zou een ongewenste precedentwerking hebben en een ongewenste verkleining van dit profiel tot gevolg hebben.

3. Gasunie

Plangrens

Ter hoogte van de uitbreiding van het plangebied (Westerkoogweg/Guisweg) is de vrijwaringszone en de toetsingsafstand niet doorgetrokken tot deze nieuwe grens.

Reactie

De vrijwaringszone en toetsingsafstand zijn naar aanleiding van deze zienswijze doorgetrokken tot aan de grens van het plangebied.

Milieuonderzoek

De aardgastransportleiding van de Gasunie wordt niet genoemd in het milieuonderzoek. De Gasunie verzoekt om deze leiding te noemen in hoofdstuk 4.1.

Reactie

De aardgastransportleiding was vermeld in het uitgebreide milieuonderzoek in de bijlage. De vermelding van de aardgastransportleiding is naar aanleiding van de zienswijze tevens opgenomen in hoofdstuk 4.1 van de plantoelichting.

Externe veiligheid

Het ministerie van VROM is doende het externe veiligheidsbeleid te vernieuwen waar nieuwe veiligheidsafstanden uit kunnen voortvloeien. Inmiddels kunnen er reëlere afstanden worden berekend voor externe veiligheid.

Reactie

Zoals bekend is het ministerie van VROM bezig met het opstellen van nieuw beleid voor onder andere aardgastransportleidingen. Dit beleid zal worden opgenomen in de nieuwe AMvB buisleidingen. Tot op heden is deze AMvB nog niet vastgesteld en gepubliceerd, waardoor de gemeente Zaanstad vooralsnog de afstanden hanteert uit de circulaire 'Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen' uit 1984. Binnen de toetsingsafstand van 40 meter, gebaseerd op de genoemde circulaire, bevinden zich binnen het plangebied geen woningen, waardoor er geen toetsing voor het groepsrisico hoeft plaats te vinden. Verder betreft het een bestemmingplan met een conserverend karakter. Binnen de toetsingszone zijn geen nieuwe ontwikkelingen opgenomen.

Toetsafstand

De toegepaste bebouwingszone komt overeen met een toetsafstand voor een leiding met de ontwerpdruk van 16"/50 t/m 80- bar. De Gasunie verzoekt om in artikel 21 'Primair leidingen' een verwijzing te maken naar de aardgastransportleiding met een belemmering van 4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding.

Reactie

De belemmering van 4 meter aan weerszijden van de leiding was reeds opgenomen in het bestemmingsplan.

4. Stichting Verkeersveiligheid Westerkoog

Centrale ontsluitingsweg

De Stichting Verkeersveiligheid Westerkoog geeft aan dat zodra de aanleg van de centrale ontsluitingsweg planologisch onmogelijk is geworden, de aangesloten bewoners hun rechtmatige aandeel aan de meebetaling aan de fondswerving voor de aanleg van de centrale ontsluitingsweg zullen terugvorderen, inclusief wettelijke rente. De Stichting Verkeersveiligheid Westerkoog geeft te kennen haar rechtmatige aandeel te zullen vorderen voor de vergoeding van de gemaakte kosten die zijn gemoeid met het voorgaande.

Reactie

In het bestemmingsplan van 1973 is een strook grond gereserveerd voor een weg binnendoor. Er hebben zich in het verleden echter gewijzigde planologische inzichten voorgedaan die ervoor hebben gezorgd dat de beoogde bestemming van deze strook niet is gerealiseerd. In het Zaans Verkeers- en vervoersplan wordt overigens nog wel de mogelijkheid open gehouden voor een centrale ontsluitingsweg in Westerkoog. Aangezien de Wet op de Ruimtelijke Ordening geen verplichting kent tot het verwezenlijken van een bestemming, is de gemeente, gelet op de omstandigheden, niet gebonden tot realisatie van de bestemming.

Het door reclamant bedoelde verdisconteerde bedrag dat bij de aankoop van de woningen voor de centrale ontsluitingsweg zou worden gebruikt, is door contracterende partijen overeengekomen. Het betreft hier derhalve een civielrechtelijke aangelegenheid tussen contracterende partijen, in plaats van planschade.

Indien een belanghebbende toch meent dat hij als gevolg van het bestemmingsplan Westerkoog schade zal lijden kan hij ter vergoeding daarvan op grond van artikel 49 WRO een verzoek tot planschadevergoeding bij het college van burgemeester en wethouders indienen.

Het indienen van een claim betekent evenwel niet automatisch dat er ook daadwerkelijk schadevergoeding zal worden uitgekeerd.

5. D. Joppe

Verkeer

De beperkte openstelling van de busbrug zal een aanzuigende werking hebben voor sluipverkeer. De woningen zijn te dicht op de rondweg gebouwd om hier doorgaand verkeer over te leiden. Er moet volgens reclamant gekeken worden naar alternatieven voor ontsluiting die Westerkoog ontzien.

Reactie

Voor zover de zienswijze is gericht tegen de openstelling van de busbrug 'de Binding' behoort de zienswijze te worden ingebracht in een andere procedure dan de procedure van dit bestemmingsplan Westerkoog. Voor de busbrug wordt een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2 WRO gevoerd, waarbij de mogelijkheid is geboden om zienswijzen naar voren te brengen. De busbrug 'de Binding' maakt immers geen onderdeel uit van het plangebied en staat dan ook niet ter discussie in de bestemmingsplanprocedure van Westerkoog. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is bij onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit, wel rekening gehouden met het feit dat de busbrug beperkt wordt opengesteld.

Geluid

Reclamant stelt dat er niet wordt voldaan aan de onderbouwing van de geluidssituatie. De Wildeman zal meer belast worden met verkeer dan waar vanuit is gegaan in de berekeningen. Het rapport van bureau Lichtveld en Buis en Partners is volgens reclamant onjuist/onvolledig en er bestaat een recenter rapport. De gemeente moet volgens reclamant maatregelen treffen om het geluid terug te dringen.

Reactie

Het meest recente rapport van 23 april 2008 van Lichtveld Buis & Partners BV is opgenomen in het bestemmingsplan. Hieruit is niet gebleken dat is uitgegaan van onjuiste of onvolledige gegevens. Zowel bij geluid als bij luchtkwaliteit wordt voldaan aan de wettelijke normen. De toename van de geluidsbelasting op de woningen langs de rondweg De Glazenmaker en De Wildeman is een gevolg van de reconstructie van 'de Binding' en niet een gevolg van een reconstructie van de rondweg. Omdat de rondweg niet wordt gereconstrueerd hoeft er geen toetsing plaats te vinden aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. Het geluidslawaai en eventuele maatregelen ter beperking daarvan ten gevolge van de openstelling van de busbrug 'de Binding', komen aan bod bij de vrijstellingsprocedure van de busbrug.

Luchtkwaliteit

De gebruikte rekenmethode voor de luchtkwaliteit is ondeugdelijk.

Reactie

De door reclamant aangehaalde problematiek met betrekking tot fijnstof heeft betrekking op andere procedures en doet niet ter zake in deze bestemmingsplanprocedure.

Het adviesbureau Lichtveld Buis & Partners heeft met behulp van het rekenmodel CAR II bepaald wat de consequenties zijn voor onder andere het plangebied Westerkoog. In het rekenmodel CAR II wordt gerekend met de achtergrondconcentraties volgens de Grootschalige Concentratiekaart Nederland (GCN). De achtergrondconcentraties, zoals die zijn weergegeven in de GCN kaart, worden jaarlijks door VROM gepubliceerd en dienen algemeen te worden toegepast in Nederland. Er is voor het onderzoek niet uitgegaan van de gemeten achtergrondconcentraties, zoals die in het bouwplan Murano destijds zijn toegepast, maar van de achtergrondconcentraties volgens de GCN kaart.

In verband met gewijzigde milieuregelgeving, is het luchtkwaliteitonderzoek geactualiseerd (d.d. 23 april 2008) en als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Het luchtkwaliteitonderzoek is deugdelijk uitgevoerd volgens het hiervoor geldende wet- en regelgeving. Hierbij is getoetst aan de Wet luchtkwaliteit, de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 en een nieuwe versie van het rekenmodel CAR II. De conclusie van dat rapport is dat in Westerkoog wordt voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit.

Het onderzoek naar de luchtkwaliteit is uitgevoerd door het Raadgevend ingenieursbureau Lichtveld Buis & Partners. Het onderzoek is uitgevoerd volgens de Standaardrekenmethode 1, zoals die is beschreven in de 'Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007'. Voor het toepassen van deze rekenmethode is door het Ministerie van VROM een computerprogramma ter beschikking gesteld, namelijk CAR II. Voor het bestemmingsplan Westerkoog is het luchtkwaliteitonderzoek van LBP ook met behulp van dit computerprogramma uitgevoerd. In Nederland is het niet gebruikelijk om de luchtkwaliteit door middel van metingen vast te stellen. Een meting is pas geldig indien er gedurende een heel kalenderjaar een meting op dezelfde plaats is uitgevoerd. Aangezien het luchtkwaliteitonderzoek voor de gehele randweg dient te worden uitgevoerd, is het praktisch niet uitvoerbaar om op een aantal punten gedurende een heel kalenderjaar metingen uit te voeren. Daarnaast dient op basis van artikel 5.20 van de Wet milieubeheer, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, voor elke meting goedkeuring te worden aangevraagd bij de Minister van VROM. Uit ervaring blijkt dat het Ministerie van VROM hier niet snel mee akkoord gaat. Voor de uitvoering van de berekeningen met behulp van het computerprogramma CAR II is door de Minister van VROM goedkeuring verleend. In Nederland wordt de luchtkwaliteit als gevolg hiervan in de regel vastgesteld door middel van berekening.

Voor de berekeningen ten behoeve van het bestemmingsplan Westerkoog zijn de achtergrondconcentraties volgens de Grootschalige Concentratiekaart Nederland (GCN) toegepast, zoals die door het Ministerie van VROM zijn vastgesteld. Er is geen gebruik gemaakt van de eigen meetgegevens. Voor het recent goedgekeurde bestemmingsplan Inverdan is de luchtkwaliteit ook berekend met behulp van CAR II volgens de genoemde Standaardrekenmethode 1. Voor zowel Westerkoog, als Inverdan wordt op basis van de rekenresultaten voldaan aan de grenswaarden, zoals genoemd in Bijlage 2 bij de Wet milieubeheer.

Planschade

De koopsom die in de huizen verdisconteerd lag zal door de bewoners worden teruggevorderd. Reclamant stelt dat een aanspraak op planschade is gerechtvaardigd door de ernstige aantasting van het woon- en leefklimaat.

Reactie

Het door reclamant bedoelde verdisconteerde bedrag dat bij de aankoop van de woningen voor de centrale ontsluitingsweg zou worden gebruikt, is door contracterende partijen overeengekomen. Het betreft hier derhalve een civielrechtelijke aangelegenheid tussen contracterende partijen, in plaats van planschade.

Indien een belanghebbende toch meent dat hij als gevolg van het bestemmingsplan Westerkoog schade zal lijden kan hij ter vergoeding daarvan op grond van artikel 49 WRO een verzoek tot planschadevergoeding bij het college van burgemeester en wethouders indienen. Het indienen van een claim betekent evenwel niet automatisch dat er ook daadwerkelijk schadevergoeding zal worden uitgekeerd.

Toelichting: aanleiding en planvorm

Reclamant stelt dat de toekomstige situatie van Westerkoog verslechterd door de bebouwing op de Westerkoogweg en de openstelling van de busbrug. Wonen wordt als functie teveel naar de achtergrond geschoven.

Reactie

De bebouwing op de Westerkoogweg is een situatie die reeds bestaat. Het bestemmingsplan beoogt hier geen verandering in teweeg te brengen en legt zoveel mogelijk de bestaande situatie vast. De Westerkoogweg is bestemd als Verblijfsdoeleinden. Alle woningen in het plangebied zijn opgenomen in het bestemmingsplan. Er is geen sprake van het verschuiven van de functie wonen naar de achtergrond. Voor zover de zienswijze is gericht tegen de openstelling van de busbrug 'de Binding' behoort de zienswijze te worden ingebracht in een andere procedure dan de procedure van dit bestemmingsplan Westerkoog. Voor de busbrug wordt een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2 WRO gevoerd, waarbij de mogelijkheid is geboden om zienswijzen naar voren te brengen. De busbrug 'de Binding' maakt immers geen onderdeel uit van het plangebied en staat dan ook niet ter discussie in de bestemmingsplanprocedure van Westerkoog. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is bij onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit, wel rekening gehouden met het feit dat de busbrug beperkt wordt opengesteld.

Toelichting: Nota mobiliteit

Reclamant voert aan dat het bestemmingsplan in strijd is met de Nota Mobiliteit en het Zaans Verkeers- en vervoersplan omdat met het openstellen van de busbrug het fietsverkeer niet wordt gestimuleerd.

Reactie

Zoals hiervoor al is aangegeven, is de busbrug 'de Binding' geen onderdeel van het bestemmingsplan Westerkoog. De discussie over de openstelling van de busbrug hoort dan ook niet thuis in dit bestemmingsplanproces.

Toelichting: Besluit luchtkwaliteit

De totale situatie verslechterd volgens reclamant.

Reactie

Inmiddels is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. De toelichting is op deze wetwijziging aangepast. Voorts blijkt uit het toegevoegde onderzoek voor luchtkwaliteit van Lichtveld Buis & Partners BV, dat er geen belemmeringen zijn ten aanzien van de luchtkwaliteit voor Westerkoog.

Toelichting: Provinciaal milieubeleidsplan

Reclamant wijst op de uitbreidingen van onder andere Schiphol.

Reactie

Dergelijke toekomstige uitbreidingen zijn nog onzeker en hebben op dit moment geen effect op het plangebied.

Toelichting: Structuurschets

De nieuw-tuinstedelijke gebiedstypering met een lage woondichtheid van 30-40 woningen per hectare moet gehandhaafd blijven. De bestemming VDg houdt een ernstige aantasting in van het leefmilieu omdat het ten koste gaat van de hoeveelheid groen.

Reactie:

Het bestemmingsplan Westerkoog beoogt zoveel mogelijk de huidige situatie vast te leggen. Er worden geen nieuwe woningen toegestaan. Er is dus geen reden om te vrezen voor een verhoging van de woondichtheid.

De bestemming VDg biedt de mogelijkheid om parkeren mogelijk te maken evenals een voet-/fietspad of buurtontsluiting wanneer daar behoefte aan is, maar behoudt altijd een minimaal percentage groen. Een afname van de hoeveelheid groen is dus mogelijk. Het minimale percentage groen zorgt er wel voor dat de

groene structuur zoveel mogelijk gehandhaafd blijft. Het groenniveau voldoet aan de stedenbouwkundige uitgangspunten.

Toelichting: Koers van Zaanstad

De ontwikkelpunten in dit programma hebben voor Westerkoog een grote invloed volgens reclamant, omdat Westerkoog onderdeel gaat uitmaken van de doorgaande noordzuidroute.

Reactie

Het betreft hier ontwikkelpunten waar geen sprake van is in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is conserverend van aard.

Toelichting: Nota erfbouw

Het betreft hier dakkapellen en dergelijke waar geen vrijstelling voor nodig is.

Reactie

De stelling van reclamant klopt. Door het opnemen van de nota erfbouw 2007 is voor de situaties zoals die genoemd staan in deze nota, geen vrijstelling meer vereist.

Toelichting: Structuurdragers

De weg binnendoor is nooit gerealiseerd. De rondweg is bedoeld als interne ontsluiting en niet als doorgaande weg. In de vigerende plannen heeft De Glazenmaker en De Wildeman de bestemming Wijk- en verbindingswegen.

Reactie

De weg binnendoor is niet gerealiseerd en om deze reden ook niet opgenomen in dit bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan bestendigt slechts zoveel mogelijk de bestaande situatie. De Glazenmaker en De Wildeman hebben de bestemming 'Verkeersdoeleinden'. Deze bestemming doet het meeste recht aan de huidige functie van de wegen. Zij fungeren op dit moment als hoofdontsluiting binnen Westerkoog en zijn belangrijke wegen voor de bereikbaarheid van de wijk. De wegen verbinden de wijk Westerkoog met andere wijken. De wegen hebben in hoofdzaak een verkeersfunctie en behoren dus als zodanig te worden bestemd.

Toelichting: Woon- en groenelementen

Reclamant geeft aan dat de oorspronkelijke opzet en invulling van de wijk een wijk is, met een naar binnen gekeerd karakter en een woonerfprincipe, zonder gewone straten. De bestemming verkeer voor de rondweg is hiermee in strijd.

Reactie

Het bestemmingsplan beoogt geen wijziging van de huidige situatie. De situatie, zoals opgenomen in het bestemmingsplan, is dus al gerealiseerd. In het verleden was het een noodzaak om de rondweg te reconstrueren waarbij deze weg is verbreed. Deze reconstructie sloot aan bij de verkeerssituatie destijds. Wij zijn van mening dat het oorspronkelijke karakter van Westerkoog gehandhaafd blijft. Dat de planologische situatie feitelijk in de loop der jaren wijzigt is echter onvermijdelijk omdat men te maken heeft met ontwikkelingen en de groei van de samenleving.

Toelichting: Bijzondere elementen

Reclamant voert aan dat de oorspronkelijke strook, die voor de weg binnendoor was gereserveerd, nu verder kan worden bebouwd. Dit zal volgens reclamant een grote parkeer- en verkeersdruk opleveren voor het centrum van de wijk.

Reactie

De strook die reclamant bedoeld is bestemd als 'Verblijfsdoeleinden'. De gronden bestemd als 'Verblijfsdoeleinden' zijn bestemd voor buurtontsluitingswegen, voet- en fietspaden, bermen, parkeer- en groenvoorzieningen, waterpartijen, speeltoestellen en inzamelplaats voor afval. Hier mogen uitsluitend ten behoeve van deze bestemming bouwwerken en dus geen gebouwen worden gebouwd (bijvoorbeeld een verkeersbord). Van een verdere bebouwing, die een grote parkeer- en verkeersdruk zal opleveren voor het centrum van de wijk, is dus geen sprake.

Toelichting: Auto-ontsluiting

De openstelling van de busbrug 'de Binding' is een ernstige aantasting van het woon- en leefmilieu in de wijk Westerkoog.

Reactie

Voor zover de zienswijze is gericht tegen de openstelling van de busbrug 'de Binding' behoort de zienswijze te worden ingebracht in een andere procedure dan de procedure van dit bestemmingsplan Westerkoog. Voor de busbrug wordt een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2 WRO gevoerd, waarbij de mogelijkheid is geboden om zienswijzen naar voren te brengen. De busbrug 'de Binding' maakt immers geen onderdeel uit van het plangebied en staat dan ook niet ter discussie in de bestemmingsplanprocedure van Westerkoog. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is bij onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit, wel rekening gehouden met het feit dat de busbrug beperkt wordt opengesteld.

Wij wijzen erop dat, in verband met gewijzigde milieuregelgeving, een nieuw luchtkwaliteitonderzoek is uitgevoerd (d.d. 23 april 2008) en bij dit bestemmingsplan is gevoegd. Hier is getoetst aan de meest recente rekengegevens waarbij is uitgegaan van de meest recente wetgeving. De conclusie uit dat rapport is dat er geen belemmeringen zijn voor de luchtkwaliteit in Westerkoog.

Toelichting: Fietsontsluiting

Reclamant noemt de fietsontsluiting uitstekend geregeld en passend binnen de Fietsnota.

Reactie

Wij nemen dit voor kennisgeving aan.

Toelichting: Wonen

De Brede School zorgt volgens reclamant voor een grote toename van de verkeers- en parkeerdruk in het centrum van de wijk.

Reactie

De parkeerdruk wordt zoveel mogelijk door de Brede School zelf opgevangen door de realisatie van parkeerplekken voor het personeel en het vervoeren van de leerlingen van en naar de school met busjes. Een flinke toename van de verkeers- en parkeerdruk door de komst van de Brede School valt niet te verwachten.

Milieuonderzoek: geluid

Uit het geluidsrapport blijkt dat de geluidsbelasting op de rondweg als gevolg van de openstelling van de busbrug met meer dan 2 dB toeneemt. Reclamant vraagt zich af of de afstand van 5 meter tussen de Brede School en de weg wordt gehaald.

Reactie

Inmiddels is er een nieuw onderzoek van Lichtveld Buis & Partners BV uitgevoerd waarbij rekening is gehouden met de meest recente milieuregelgeving. De gevolgen voor het geluid die voortvloeien uit het openstellen van de busbrug 'de Binding', worden meegenomen in de procedure die wordt gevoerd voor de openstelling van de busbrug en niet in dit bestemmingsplan. De busbrug maakt feitelijk geen onderdeel uit van het plangebied.

De afstand van 5 meter is voor het aspect geluid geen bepalende factor. De Molenwerf en de Westerkoogweg hebben ter hoogte van de Brede School geen geluidszone, omdat hier sprake is van wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur. In verband hiermee hoeft toetsing van het wegverkeerslawaaï niet plaats te vinden.

Milieuonderzoek: Geur

Bedrijven uit het Noordzeekanaalgebied hebben effect op Westerkoog voor wat betreft geur. Deze metingen staan niet in het rapport.

Reactie

De milieutoelichting in de bijlage vermeldt onder het kopje 'GEUR', dat er geen geuremitterende bedrijven aanwezig zijn in het plangebied. Hiermee wordt bedoeld dat er binnen de wijk Westerkoog geen bedrijven aanwezig zijn die een geurbelastend effect hebben. Geurbelastende bedrijven uit andere delen van Zaanstad zullen geen gevolgen hebben voor het conserverende bestemmingsplan, omdat dit bestemmingsplan de reeds bestaande situatie zoveel mogelijk vastlegt.

Milieuonderzoek: Luchtkwaliteit

Het luchtkwaliteitonderzoek is verouderd en er treedt een verslechtering op van de luchtkwaliteit volgens reclamant.

Reactie

Zoals hiervoor al aangegeven, is inmiddels de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. De toelichting van het bestemmingsplan is op deze wetswijziging aangepast. Voorts blijkt uit het toegevoegde onderzoek voor luchtkwaliteit van Lichtveld Buis & Partners BV, dat er wordt voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit.

Milieuonderzoek: Brede School

Reclamant voert aan dat de Brede School SBI code 801 heeft en een geluidszonde van 30 meter. De Brede School staat volgens reclamant minder dan 30 meter van de Westerkoogweg vandaan. Reclamant merkt nog op dat de gemeente geen woningbouw op de plek realiseert in verband met milieunormen.

Reactie

De geluidszone van 30 meter is een geluidszone die moet worden aangehouden ten opzichte van (beperkt) geluidsgevoelige bestemmingen. De Westerkoogweg is geen geluidsgevoelige bestemming. De afstand van 30 meter hoeft derhalve niet te worden aangehouden ten opzichte van de Westerkoogweg.

Gebiedsvisie: Visie

Reclamant meent dat met het nieuwe bestemmingsplan voor Westerkoog wel degelijk een nieuwe visie wordt neergelegd op het plangebied.

Reactie

De planologische situatie die is opgenomen in dit bestemmingsplan, verschilt van die van de vigerende bestemmingsplannen. Dat is ook logisch omdat de vigerende bestemmingsplannen sterk zijn verouderd en dit bestemmingsplan uitgaat van de huidige situatie. Van een nieuwe stedenbouwkundige visie ten opzichte van de huidige situatie is echter geen sprake. De bestaande situatie, zoals die feitelijk al is gerealiseerd, wordt zoveel mogelijk overgenomen in het bestemmingsplan, met andere woorden: de bestaande situatie wordt vastgelegd.

Gebiedsvisie: Ontwikkelingen

De grootste veranderingen vinden volgens reclamant plaats in het middengebied van de wijk en moeten genoemd worden in het bestemmingsplan.

Reactie

In de gebiedsvisie, paragraaf 5.2, is reeds genoemd dat in het centrumgebied een aantal ontwikkelingen te verwachten zijn. Enkele ontwikkelingen worden daar ook specifiek in genoemd. De ontwikkeling van een gebiedsvisie voor het centrumgebied bevindt zich nog in een vroeg stadium en is nog onvoldoende concreet om in het bestemmingsplan te worden opgenomen.

Gebiedsvisie: Strategie

De bestemming 'Verkeersdoeleinden' van De Wildeman en De Glazenmaker zorgt voor een aantasting van het woon- en leefmilieu volgens reclamant.

Reactie

Van een ernstige aantasting van het woon- en leefmilieu is geen sprake. Het huidige gebruik van de wegen is reeds verkeersdoeleinden. Er is bestemd naar het huidige gebruik van de wegen.

Bestemmingsregeling: Wonen

Volgens reclamant is wonen de meest voorkomende bestemming in het gebied.

Reactie

De stelling van reclamant staat haaks op de opmerking die eerder is gemaakt dat de woonfunctie naar de achtergrond is geschoven. Zoals reclamant zelf al opmerkt is de functie juist overwegend wonen, wat is terug te zien aan de veelvuldig voorkomende bestemming 'Wonen'. De woonfunctie is niet naar de achtergrond geschoven. Westerkoog is in hoofdzaak een woonwijk en dat komt ook naar voren in het bestemmingsplan.

Bestemmingsregeling: Groenvoorzieningen en Verkeer

Reclamant voert nogmaals aan dat de bestemming 'Verkeersdoeleinden' op een aantal wegen een aantasting is van het woon en leefklimaat.

Reactie

Voor een reactie wordt verwezen naar de reactie onder het kopje: *Toelichting: Structuurdragers*.

Bestemmingsregeling: Maatschappelijke doeleinden

Slechts de Prinsentichting heeft volgens reclamant een maatschappelijke bestemming gekregen. Dit acht reclamant een belangrijke wijziging ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan.

Reactie

De bestemming M is opgenomen omdat de maatschappelijke functies op die plek al zijn gerealiseerd. De maatschappelijke bestemming is opgenomen voor onder andere een nutsgebouw, Brede School, kinderdagverblijf, lagere school, prinsentichting en bebouwing langs de Westerkoogweg.

Bestemmingsregeling: Geluidszones

Reclamant wijst erop dat er geen geluidszone voor Schiphol is opgenomen.

Reactie

Het bestemmingsplan Westerkoog bevindt zich buiten het beperkingengebied van Schiphol voor externe veiligheid, geluid en hoogtebeperkingen. In verband hiermee zijn er geen zones voor Schiphol op de kaart opgenomen.

Uitvoerbaarheid: Inspraak

De inspraakreacties zijn van vijf jaar geleden. Reclamant voert aan dat er tussentijds veel veranderingen zijn geweest zoals de vrijstellingsprocedure van openstelling van de busbrug.

Reactie

Het bestemmingsplan is voor wat betreft opzet en plansystematiek niet gewijzigd. De inspraak is nu niet meer verplicht op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening of de gemeentelijke inspraakverordening. Ook de wetgever ziet de huidige geboden mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen als een goede mogelijkheid tot inspraak.

De busbrug 'de Binding' valt niet in het plangebied Westerkoog. Voor de openstelling van de busbrug wordt een vrijstellingsprocedure gevoerd. Tijdens die procedure heeft men ook de mogelijkheid om zienswijzen naar voren kan brengen. Zienswijzen tegen de openstelling van busbrug horen niet thuis in dit bestemmingsplan.

Overleg ex artikel 10 Bro: contouren

Reclamant voert aan dat er een extra kaart moet komen die de contouren vermeldt van de spoorwegen omdat bewoners hiervan op de hoogte moeten zijn.

Reactie

In het milieuonderzoek, dat opgenomen is in de bijlagen van het bestemmingsplan, is in de paragraaf Railverkeerslawaaï opgenomen op welke afstanden de 68 dB en de 55 dB contouren ten opzichte van de spoorweg liggen. Deze bedraagt voor de voorkeurgrenswaarde van 55 dB 145 meter en voor de wettelijk maximaal toelaatbare geluidsbelasting 16 meter vanaf de spoorweg. Het betreffen wel vrije veld contouren, dus er is geen rekening gehouden met de afscherming van de bestaande bebouwing.

Overleg ex artikel 10 Bro: Geluid

Het rapport van Lichtveld Buis & Partners BV is niet meer actueel omdat er niets bekend is van het inrichten van De Glazenmaker en Oosterveld als 30 kilometerweg.

Reactie

De maximum toelaatbare snelheid voor de Glazenmaker bedraagt 50 km/uur en voor het Oosterveld 30 km/uur. De Glazenmaker is gewoon in het onderzoek meegenomen. Het Oosterveld is niet in het onderzoek meegenomen, omdat deze weg geen geluidszone heeft en daarom niet hoeft te worden getoetst aan de Wet geluidhinder.

Er is inmiddels een nieuw rapport van Lichtveld Buis & Partners BV van 23 april 2008. Hier is uitgegaan van de meest actuele gegevens.

Overleg ex artikel 10 Bro: Transportroute

Reclamant voert aan dat de Provincialeweg geen doorgaande route meer zal zijn voor gevaarlijke stoffen.

Reactie

Het is de bedoeling dat de route voor gevaarlijke stoffen over de Provincialeweg wordt geschrapt. Dit is echter nu nog niet het geval.

Overleg ex artikel 10 Bro: Auto-ontsluiting

Reclamant voert aan dat er van de gemaakte afspraken over maatregelen weinig is uitgevoerd. Pleit voor het instellen van een 30 kilometerzone op de rondweg met het oog op de veiligheid.

Reactie

De gemaakte afspraken hebben vooral betrekking op verkeersmaatregelen en verkeersbesluiten. Hiervoor gelden andere procedures. Het bestemmingsplan is een document wat de planologische situatie weergeeft. Verkeersbesluiten worden om deze reden niet in het bestemmingsplan geregeld.

6. A. Ph. Huijgens

Algemeen

Het bestemmingsplan is volgens reclamant niet conserverend te noemen.

Reactie

Het bestemmingsplan maakt slechts enkele ontwikkelingen mogelijk, maar is er vooral op gericht om de huidige planologische situatie in kaart te brengen. Het conserverende karakter houdt dan ook in: zoveel mogelijk de bestaande situatie vastleggen om tot een actueel planologisch en juridisch kader te komen.

Busbrug

Door het openstellen van de busbrug ontstaat er veel milieuoverlast voor omwonenden.

Reactie

Voor zover de zienswijze is gericht tegen de openstelling van de busbrug 'de Binding' behoort de zienswijze te worden ingebracht in een andere procedure dan de procedure van dit bestemmingsplan Westerkoog. Voor de busbrug wordt een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2 WRO gevoerd, waarbij de mogelijkheid is geboden om zienswijzen naar voren te brengen. De busbrug 'de Binding' maakt immers geen onderdeel uit van het plangebied en staat dan ook niet ter discussie in de bestemmingsplanprocedure van Westerkoog.

Groenaspecten

Reclamant ziet het groen in de wijk Westerkoog beter beschermd door op meerdere plekken de bestemming 'Groenvoorzieningen' op te nemen in plaats van 'Verblijfsdoeleinden groen'.

Reactie

Er is ook behoefte aan ruimte om te kunnen parkeren en om eventueel wat bestrating aan te leggen. Die mogelijkheid wordt geboden door de bestemming VDg te bestemmen op sommige plekken. De bestemming VDg geeft echter aan dat de gronden in de eerste plaats zijn bestemd voor groenvoorzieningen en bepaalt een minimaal percentage groen van 50%. Dit houdt in dat een afname van de hoeveelheid groen zich niet hoeft voor te doen voor de volledige 50% waarover dit is toegestaan, maar het is wel mogelijk. Echter, het minimumpercentage van 50% zorgt ervoor dat het groene karakter van de wijk voldoende wordt gewaarborgd.

Tuin/Parkeren

Niet overal waar de tuin in gebruik is voor parkeren is een 'P' opgenomen en niet ieder stukje grond tussen de woonvlakken en de bergingen is bestemd als 'Tuin'.

Reactie

De mogelijkheid om te kunnen parkeren is gegeven op de plaatsen waar dit wenselijk is.

De tuinen waren allemaal al bestemd als 'Tuin'. De bestemmingsaanduiding staat overal aangegeven. Op de plaatsen waar parkeren is toegestaan, zijn scheidelijnen voor de bestemmingsaanduiding 'P' opgenomen (bij grotere vakken duidelijker terug te zien als stippellijn). Het betreft hier echter nog steeds dezelfde strook die voor 'Tuinen' is bestemd.

Structuurschets

De uitgangspunten van de structuurschets staan haaks op de plannen van de openstelling van de busbrug 'de Binding'.

Reactie

Voor zover de zienswijze is gericht tegen de openstelling van de busbrug 'de Binding' behoort de zienswijze te worden ingebracht in een andere procedure dan de procedure van dit bestemmingsplan Westerkoog. Voor de busbrug wordt een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2 WRO gevoerd, waarbij de mogelijkheid is geboden om zienswijzen naar voren te brengen. De busbrug 'de Binding' maakt immers geen onderdeel uit van het plangebied en staat dan ook niet ter discussie in de bestemmingsplanprocedure van Westerkoog. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is bij onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit, wel rekening gehouden met het feit dat de busbrug beperkt wordt opengesteld.

Koers van Zaanstad (2004)

Er had rekening gehouden moeten worden met de ontwikkelingspunten uit dit beleidsstuk volgens reclamant.

Reactie

De bedoelde ontwikkelingspunten betreffen geen gerealiseerde situaties. Van een ondertunneling en extra ontsluiting op de A8 is op dit moment geen sprake. Het

bestemmingsplan beoogt slechts zoveel mogelijk de huidige situatie in beeld te brengen en gaat om deze reden bij de berekeningen niet uit van een ondertunneling en aansluiting op de A8.

Verkeer

In de toelichting staat vrachtverkeer niet uitgesloten bij de toegang voor de busbrug 'de Binding'. De onderzoeken moeten hierop worden aangepast.

De openstelling van de busbrug trekt sluipverkeer aan. Bovendien stelt reclamant dat de woningen te dicht op de rondweg zijn gebouwd. Met het openstellen van de busbrug wordt volgens reclamant het fietsverkeer en het gebruik van OV niet gestimuleerd.

Reactie

Voor zover de zienswijze is gericht tegen de openstelling van de busbrug 'de Binding' behoort de zienswijze te worden ingebracht in een andere procedure dan de procedure van dit bestemmingsplan Westerkoog. Voor de busbrug wordt een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2 WRO gevoerd, waarbij de mogelijkheid is geboden om zienswijzen naar voren te brengen. De busbrug 'de Binding' maakt immers geen onderdeel uit van het plangebied en staat dan ook niet ter discussie in de bestemmingsplanprocedure van Westerkoog. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is bij onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit, wel rekening gehouden met het feit dat de busbrug beperkt wordt opengesteld.

Fietsroute

Reclamant voert aan dat de fietsontsluiting via Henneland – Eesveen niet is opgenomen.

Reactie

De fietsontsluiting is alsnog genoemd in de toelichting.

Geluid

Reclamant stelt dat het geluidsonderzoek onvolledig en onjuist is omdat het bestemmingsplan vrachtverkeer toelaat en er niet is uitgegaan van vrachtverkeer in het onderzoek.

Reactie

In een bestemmingsplan worden geen verkeersbesluiten vastgelegd zoals welk soort verkeer over een weg mag rijden. Uit een bestemmingsplankaart is dan ook niet af te leiden of er vrachtverkeer is toegestaan. Hier zijn andere procedures voor aangewezen.

De stelling dat het onderzoek onvolledig en onjuist is, is niet juist. In het onderzoek van LBP is uitgegaan van vrachtverkeer, behalve voor de busbrug 'de Binding'. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen middelzwaar en zwaar vrachtverkeer. Voor 'de Binding' is overigens slechts uitgegaan van bussen. Deze zijn opgenomen in het middelzware vrachtverkeer.

Geluid

Reclamant is van mening dat voor vele woningen in Westerkoog een procedure voor hogere geluidswaarde zal moeten worden gevoerd. Bij dit onderzoek moet volgens reclamant ook de extra verkeersbelasting worden betrokken die voort zal komen uit een extra aansluiting op de A8 en het doortrekken van de A8 in westelijke richting naar de A9.

Reactie

Artikel 99, lid 2 van de Wet geluidhinder stelt dat, indien redelijkerwijs kan worden aangenomen dat de reconstructie van een weg zal leiden tot een toename van 2 dB of meer vanwege andere wegen dan de te reconstrueren weg, dit in het akoestisch onderzoek moet worden meegenomen. Het akoestisch onderzoek moet volgens dit voorschrift inzichtelijk maken of andere wegen, die aansluiten op de te reconstrueren weg i.c. 'de Binding', een toename van de geluidsbelasting zullen gaan ondervinden van 2 dB of meer. Het onderzoek blijft echter beperkt tot

het vaststellen van de geluidsbelasting. Er vindt geen toetsing aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder plaats. Eventuele maatregelen in verband met geluid en procedures voor hogere geluidswaarden, komen niet aan bod in de bestemmingsplanprocedure voor Westerkoog. De geluidsbelasting wordt veroorzaakt door de busbrug 'de Binding'. Deze busbrug valt niet binnen het plangebied Westerkoog en voor de openstelling hiervan wordt een aparte procedure gevoerd ex artikel 19 lid 2 WRO. De In verband hiermee wordt voor de woningen in Westerkoog geen procedure voor een hogere grenswaarde gevoerd.

De extra aansluiting op de A8 en het doortrekken van de A8 op de A9 zijn niet gebaseerd op concrete plannen. In verband hiermee is dit aspect niet meegenomen in het milieuonderzoek voor het bestemmingsplan Westerkoog.

Overleg ex artikel 10 Bro

Reclamant is van mening dat het overleg ex artikel 10 Bro opnieuw gevoerd moet worden omdat de reacties zijn verouderd en de situatie is veranderd.

Reactie

De situatie in het bestemmingsplan Westerkoog is niet veel gewijzigd op enkele punten na zoals de Brede School. De plansystematiek is hetzelfde gebleven waardoor er nog steeds sprake is van een in hoofdzaak conserverend plan. De plannen voor het openstellen van de busbrug 'de Binding' staan los van het bestemmingsplan en zorgt dus niet voor een wezenlijke wijziging van het bestemmingsplan Westerkoog. Het is daarom onjuist om te stellen dat het artikel 10 Bro overleg opnieuw gevoerd moet worden.

Planschade

Reclamant meent planschade te lijden als gevolg van het niet realiseren van een centrale ontsluitingsweg.

Reactie

In het bestemmingsplan van 1973 is een strook grond gereserveerd voor een weg binnendoor. Er hebben zich in het verleden echter gewijzigde planologische inzichten voorgedaan die ervoor hebben gezorgd dat de beoogde bestemming van deze strook niet is gerealiseerd. In het Zaanse Verkeers- en vervoersplan wordt overigens nog wel de mogelijkheid open gehouden voor een centrale ontsluitingsweg in Westerkoog. Aangezien de Wet op de Ruimtelijke Ordening geen verplichting kent tot het verwezenlijken van een bestemming, is de gemeente, gelet op de omstandigheden, niet gebonden tot realisatie van de bestemming. Uit het opnemen van een voorziene bestemming blijkt niet meer dan een intentie van de wijze waarop de gemeente een ruimtelijke indeling van het gebied wil realiseren, welke intentie de gemeente niet bindt tot realisatie daarvan.

Het door reclamant bedoelde verdisconteerde bedrag dat bij de aankoop van de woningen voor de centrale ontsluitingsweg zou worden gebruikt, is door contracterende partijen overeengekomen. Het betreft hier derhalve een civielrechtelijke aangelegenheid tussen contracterende partijen, in plaats van planschade.

Indien een belanghebbende toch meent dat hij als gevolg van het bestemmingsplan Westerkoog schade zal lijden kan hij ter vergoeding daarvan op grond van artikel 49 WRO een verzoek tot planschadevergoeding bij het college van burgemeester en wethouders indienen. Het indienen van een claim betekent evenwel niet automatisch dat er ook daadwerkelijk schadevergoeding zal worden uitgekeerd.

7. Kontakt milieubeheer Zaanstreek

Busbrug

De zienswijze van Kontakt milieubeheer Zaanstreek heeft vooral betrekking op de bezwaren tegen de openstelling van de busbrug 'de Binding'. De bereikbaarheid van Inverdan zou niet zijn verbeterd. De herinrichting van de rondweg zou de veiligheid hebben verslechterd. De bebouwing staat op dit moment te dicht tegen de weg aan. Reclamant ziet graag de busbrug opengesteld voor invalidenverkeer. Reclamant is niet overtuigd van de ontsnappingsmogelijkheden en dringt er op aan alternatieven in overweging te nemen als ondertunneling van het spoor of het stimuleren van fietsverkeer.

Reactie

Voor zover de zienswijze is gericht tegen de openstelling van de busbrug 'de Binding' behoort de zienswijze te worden ingebracht in een andere procedure dan de procedure van dit bestemmingsplan Westerkoog. Voor de busbrug wordt een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2 WRO gevoerd, waarbij de mogelijkheid is geboden om zienswijzen naar voren te brengen. De busbrug 'de Binding' maakt immers geen onderdeel uit van het plangebied en staat dan ook niet ter discussie in de bestemmingsplanprocedure van Westerkoog. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is bij onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit, wel rekening gehouden met het feit dat de busbrug beperkt wordt opengesteld.

Fijnstof

Het bestemmingsplan moet worden onderbouwd met een berekening/prognose voor fijnstof.

Reactie

In de milieubijlage is een nieuwe berekening opgenomen voor de luchtkwaliteit van Lichtveld Buis & Partners BV die uitgaat van de recente regelgeving omtrent luchtkwaliteit. Deze berekening is voldoende onderbouwd en geeft aan dat er voor fijnstof geen belemmering is in het plangebied.

8. Stichting Rondom De Binding

Verkeer

De beperkte openstelling van de busbrug zal een aanzuigende werking hebben voor sluipverkeer. De woningen zijn te dicht op de rondweg gebouwd om hier doorgaand verkeer over te leiden. Er moet volgens reclamant gekeken worden naar alternatieven voor ontsluiting die Westerkoog ontzien.

Reactie

Voor zover de zienswijze is gericht tegen de openstelling van de busbrug 'de Binding' behoort de zienswijze te worden ingebracht in een andere procedure dan de procedure van dit bestemmingsplan Westerkoog. Voor de busbrug wordt een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2 WRO gevoerd, waarbij de mogelijkheid is geboden om zienswijzen naar voren te brengen. De busbrug 'de Binding' maakt immers geen onderdeel uit van het plangebied en staat dan ook niet ter discussie in de bestemmingsplanprocedure van Westerkoog.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is bij onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit, wel rekening gehouden met het feit dat de busbrug beperkt wordt opengesteld.

Geluid

Reclamant stelt dat er niet wordt voldaan aan de onderbouwing van de geluidssituatie. De Wildeman zal meer belast worden met verkeer dan waar vanuit is gegaan in de berekeningen. Het rapport van bureau Lichtveld en Buis en Partners is volgens reclamant onjuist/onvolledig en er bestaat een recenter rapport. De gemeente moet volgens reclamant maatregelen treffen om het geluid terug te dringen.

Reactie

Het meest recente rapport van 23 april 2008 van Lichtveld Buis & Partners BV is opgenomen in het bestemmingsplan. Hieruit is niet gebleken dat is uitgegaan van onjuiste of onvolledige gegevens. Zowel bij geluid als bij luchtkwaliteit wordt

voldaan aan de wettelijke normen. De toename van de geluidsbelasting op de woningen langs de rondweg De Glazenmaker en De Wildeman is een gevolg van de reconstructie van 'de Binding' en niet een gevolg van een reconstructie van de rondweg. Omdat de rondweg niet wordt gereconstrueerd hoeft er geen toetsing plaats te vinden aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. Het geluidslawaai en eventuele maatregelen ter beperking daarvan ten gevolge van de openstelling van de busbrug 'de Binding', komen aan bod bij de vrijstellingsprocedure van de busbrug.

Luchtkwaliteit

De gebruikte rekenmethode voor de luchtkwaliteit is ondeugdelijk.

Reactie

De door reclamant aangehaalde problematiek met betrekking tot fijnstof heeft betrekking op andere procedures en doet niet ter zake in deze bestemmingsplan-procedure.

Het adviesbureau Lichtveld Buis & Partners heeft met behulp van het rekenmodel CAR II bepaald wat de consequenties zijn voor onder andere het plangebied Westerkoog. In het rekenmodel CAR II wordt gerekend met de achtergrondconcentraties volgens de Grootschalige Concentratiekaart Nederland (GCN). De achtergrondconcentraties, zoals die zijn weergegeven in de GCN kaart, worden jaarlijks door VROM gepubliceerd en dienen algemeen te worden toegepast in Nederland. Er is voor het onderzoek niet uitgegaan van de gemeten achtergrondconcentraties, zoals die in het bouwplan Murano destijds zijn toegepast, maar van de achtergrondconcentraties volgens de GCN kaart.

In verband met gewijzigde milieuregelgeving, is het luchtkwaliteitonderzoek geactualiseerd (d.d. 23 april 2008) en als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Het luchtkwaliteitonderzoek is deugdelijk uitgevoerd volgens het hiervoor geldende wet- en regelgeving. Hierbij is getoetst aan de Wet luchtkwaliteit, de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 en een nieuwe versie van het rekenmodel CAR II. De conclusie van dat rapport is dat in Westerkoog wordt voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit.

Het onderzoek naar de luchtkwaliteit is uitgevoerd door het Raadgevend ingenieursbureau Lichtveld Buis & Partners. Het onderzoek is uitgevoerd volgens de Standaardrekenmethode 1, zoals die is beschreven in de 'Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007'. Voor het toepassen van deze rekenmethode is door het Ministerie van VROM een computerprogramma ter beschikking gesteld, namelijk CAR II. Voor het bestemmingsplan Westerkoog is het luchtkwaliteitonderzoek van LBP ook met behulp van dit computerprogramma uitgevoerd. In Nederland is het niet gebruikelijk om de luchtkwaliteit door middel van metingen vast te stellen. Een meting is pas geldig indien er gedurende een heel kalenderjaar een meting op dezelfde plaats is uitgevoerd. Aangezien het luchtkwaliteitonderzoek voor de gehele randweg dient te worden uitgevoerd, is het praktisch niet uitvoerbaar om op een aantal punten gedurende een heel kalenderjaar metingen uit te voeren. Daarnaast dient op basis van artikel 5.20 van de Wet milieubeheer, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, voor elke meting goedkeuring te worden aangevraagd bij de Minister van VROM. Uit ervaring blijkt dat het Ministerie van VROM hier niet snel mee akkoord gaat. Voor de uitvoering van de berekeningen met behulp van het computerprogramma CAR II is door de Minister van VROM goedkeuring verleend. In Nederland wordt de luchtkwaliteit als gevolg hiervan in de regel vastgesteld door middel van berekening.

Voor de berekeningen ten behoeve van het bestemmingsplan Westerkoog zijn de achtergrondconcentraties volgens de Grootschalige Concentratiekaart Nederland (GCN) toegepast, zoals die door het Ministerie van VROM zijn vastgesteld. Er is

geen gebruik gemaakt van de eigen meetgegevens. Voor het recent goedgekeurde bestemmingsplan Inverdan is de luchtkwaliteit ook berekend met behulp van CAR II volgens de genoemde Standaardrekenmethode 1. Voor zowel Westerkoog, als Inverdan wordt op basis van de rekenresultaten voldaan aan de grenswaarden, zoals genoemd in Bijlage 2 bij de Wet milieubeheer.

Planschade

De koopsom die in de huizen verdisconteerd lag zal door de bewoners worden teruggevorderd. Reclamant stelt dat een aanspraak op planschade is gerechtvaardigd door de ernstige aantasting van het woon- en leefklimaat.

Reactie

Het door reclamant bedoelde verdisconteerde bedrag dat bij de aankoop van de woningen voor de centrale ontsluitingsweg zou worden gebruikt, is door contracterende partijen overeengekomen.

Het betreft hier derhalve een civielrechtelijke aangelegenheid tussen contracterende partijen, in plaats van planschade.

Indien een belanghebbende toch meent dat hij als gevolg van het bestemmingsplan Westerkoog schade zal lijden kan hij ter vergoeding daarvan op grond van artikel 49 WRO een verzoek tot planschadevergoeding bij het college van burgemeester en wethouders indienen. Het indienen van een claim betekent evenwel niet automatisch dat er ook daadwerkelijk schadevergoeding zal worden uitgekeerd.

Toelichting: aanleiding en planvorm

Reclamant stelt dat de toekomstige situatie van Westerkoog verslechterd door de bebouwing op de Westerkoogweg en de openstelling van de busbrug. Wonen wordt als functie teveel naar de achtergrond geschoven.

Reactie

De bebouwing op de Westerkoogweg is een situatie die reeds bestaat. Het bestemmingsplan beoogt hier geen verandering in teweeg te brengen en legt zoveel mogelijk de bestaande situatie vast. De Westerkoogweg is bestemd als Verblijfsdoeleinden. Alle woningen in het plangebied zijn opgenomen in het bestemmingsplan. Er is geen sprake van het verschuiven van de functie wonen naar de achtergrond. Voor zover de zienswijze is gericht tegen de openstelling van de busbrug 'de Binding' behoort de zienswijze te worden ingebracht in een andere procedure dan de procedure van dit bestemmingsplan Westerkoog. Voor de busbrug wordt een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2 WRO gevoerd, waarbij de mogelijkheid is geboden om zienswijzen naar voren te brengen. De busbrug 'de Binding' maakt immers geen onderdeel uit van het plangebied en staat dan ook niet ter discussie in de bestemmingsplanprocedure van Westerkoog. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is bij onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit, wel rekening gehouden met het feit dat de busbrug beperkt wordt opengesteld.

Toelichting: Nota mobiliteit

Reclamant voert aan dat het bestemmingsplan in strijd is met de Nota Mobiliteit en het Zaans Verkeers- en vervoersplan omdat met het openstellen van de busbrug het fietsverkeer niet wordt gestimuleerd.

Reactie

Zoals hiervoor al is aangegeven, is de busbrug 'de Binding' geen onderdeel van het bestemmingsplan Westerkoog. De discussie over de openstelling van de busbrug hoort dan ook niet thuis in dit bestemmingsplanproces.

Toelichting: Besluit luchtkwaliteit

De totale situatie verslechterd volgens reclamant.

Reactie

Inmiddels is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. De toelichting is op deze wetswijziging aangepast. Voorts blijkt uit het toegevoegde onderzoek voor luchtkwaliteit van Lichtveld Buis & Partners BV, dat er geen belemmeringen zijn ten aanzien van de luchtkwaliteit voor Westerkoog.

Toelichting: Provinciaal milieubeleidsplan

Reclamant wijst op de uitbreidingen van onder andere Schiphol.

Reactie

Dergelijke toekomstige uitbreidingen zijn nog onzeker en hebben op dit moment geen effect op het plangebied.

Toelichting: Structuurschets

De nieuw-tuinstedelijke gebiedstypering met een lage woondichtheid van 30-40 woningen per hectare moet gehandhaafd blijven.

De bestemming VDg houdt een ernstige aantasting in van het leefmilieu omdat het ten koste gaat van de hoeveelheid groen.

Reactie:

Het bestemmingsplan Westerkoog beoogt zoveel mogelijk de huidige situatie vast te leggen. Er worden geen nieuwe woningen toegestaan. Er is dus geen reden om te vrezen voor een verhoging van de woondichtheid.

Er is ook behoefte aan ruimte om te kunnen parkeren en om eventueel wat bestrating aan te leggen. Die mogelijkheid wordt geboden door de bestemming VDg te bestemmen op sommige plekken. De bestemming VDg geeft echter aan dat de gronden in de eerste plaats zijn bestemd voor groenvoorzieningen en bepaalt een minimaal percentage groen van 50%. Dit houdt in dat een afname van de hoeveelheid groen zich niet hoeft voor te doen voor de volledige 50% waarover dit is toegestaan, maar het is wel mogelijk. Echter, het minimumpercentage van 50% zorgt ervoor dat het groene karakter van de wijk voldoende wordt gewaarborgd.

Toelichting: Koers van Zaanstad

De ontwikkelpunten in dit programma hebben voor Westerkoog een grote invloed volgens reclamant, omdat Westerkoog onderdeel gaat uitmaken van de doorgaande noordzuidroute.

Reactie

Het betreft hier ontwikkelpunten waar geen sprake van is in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is conserverend van aard.

Toelichting: Nota erfbebouwing

Het betreft hier dakkapellen en dergelijke waar geen vrijstelling voor nodig is.

Reactie

De stelling van reclamant klopt. Door het opnemen van de nota erfbebouwing 2007 is voor de situaties zoals die genoemd staan in deze nota, geen vrijstelling meer vereist.

Toelichting: Structuurdragers

De weg binnendoor is nooit gerealiseerd. De rondweg is bedoeld als interne ontsluiting en niet als doorgaande weg. In de vigerende plannen heeft De Glazenmaker en De Wildeman de bestemming Wijk- en verbindingswegen.

Reactie

De weg binnendoor is niet gerealiseerd en om deze reden ook niet opgenomen in dit bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan bestendigt slechts zoveel mogelijk de bestaande situatie. De Glazenmaker en De Wildeman hebben de bestemming 'Verkeersdoeleinden'. Deze bestemming doet het meeste recht aan de huidige functie van de wegen. Zij fungeren op dit moment als hoofdontsluiting binnen Westerkoog en zijn belangrijke wegen voor de bereikbaarheid van de wijk. De

wegen verbinden de wijk Westerkoog met andere wijken. De wegen hebben in hoofdzaak een verkeersfunctie en behoren dus als zodanig te worden bestemd.

Toelichting: Woon- en groenelementen

Reclamant geeft aan dat de oorspronkelijke opzet en invulling van de wijk een wijk is, met een naar binnen gekeerd karakter en een woonerfprincipe, zonder gewone straten. De bestemming verkeer voor de rondweg is hiermee in strijd.

Reactie

Het bestemmingsplan beoogt geen wijziging van de huidige situatie. De situatie, zoals opgenomen in het bestemmingsplan, is dus al gerealiseerd. In het verleden was het een noodzaak om de rondweg te reconstrueren waarbij deze weg is verbreed. Deze reconstructie sloot aan bij de verkeerssituatie destijds. Wij zijn van mening dat het oorspronkelijke karakter van Westerkoog gehandhaafd blijft.

Dat de planologische situatie feitelijk in de loop der jaren wijzigt is echter onvermijdelijk omdat men te maken heeft met ontwikkelingen en de groei van de samenleving.

Toelichting: Bijzondere elementen

Reclamant voert aan dat de oorspronkelijke strook, die voor de weg binnendoor was gereserveerd, nu verder kan worden bebouwd. Dit zal volgens reclamant een grote parkeer- en verkeersdruk opleveren voor het centrum van de wijk.

Reactie

De strook die reclamant bedoeld is bestemd als 'Verblijfsdoeleinden'. De gronden bestemd als 'Verblijfsdoeleinden' zijn bestemd voor buurtontsluitingswegen, voet- en fietspaden, bermen, parkeer- en groenvoorzieningen, waterpartijen, speeltoestellen en inzamelplaats voor afval. Hier mogen uitsluitend ten behoeve van deze bestemming bouwwerken en dus geen gebouwen worden gebouwd (bijvoorbeeld een verkeersbord). Van een verdere bebouwing, die een grote parkeer- en verkeersdruk zal opleveren voor het centrum van de wijk, is dus geen sprake.

Toelichting: Auto-ontsluiting

De openstelling van de busbrug 'de Binding' is een ernstige aantasting van het woon- en leefmilieu in de wijk Westerkoog.

Reactie

Voor zover de zienswijze is gericht tegen de openstelling van de busbrug 'de Binding' behoort de zienswijze te worden ingebracht in een andere procedure dan de procedure van dit bestemmingsplan Westerkoog. Voor de busbrug wordt een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2 WRO gevoerd, waarbij de mogelijkheid is geboden om zienswijzen naar voren te brengen. De busbrug 'de Binding' maakt immers geen onderdeel uit van het plangebied en staat dan ook niet ter discussie in de bestemmingsplanprocedure van Westerkoog. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is bij onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit, wel rekening gehouden met het feit dat de busbrug beperkt wordt opengesteld.

Wij wijzen erop dat, in verband met gewijzigde milieuregelgeving, een nieuw luchtkwaliteitonderzoek is uitgevoerd (d.d. 23 april 2008) en bij dit bestemmingsplan is gevoegd. Hier is getoetst aan de meest recente rekengegevens waarbij is uitgegaan van de meest recente wetgeving. De conclusie uit dat rapport is dat er geen belemmeringen zijn voor de luchtkwaliteit in Westerkoog.

Toelichting: Fietsontsluiting

Reclamant noemt de fietsontsluiting uitstekend geregeld en passend binnen de Fietsnota.

Reactie

Wij nemen dit voor kennisgeving aan.

Toelichting: Wonen

De Brede School zorgt volgens reclamant voor een grote toename van de verkeers- en parkeerdruk in het centrum van de wijk.

Reactie

De parkeerdruk wordt zoveel mogelijk door de Brede School zelf opgevangen door de realisatie van parkeerplekken voor het personeel en het vervoeren van de leerlingen van en naar de school met busjes. Een flinke toename van de verkeers- en parkeerdruk door de komst van de Brede School valt niet te verwachten.

Milieuonderzoek: geluid

Uit het geluidsrapport blijkt dat de geluidsbelasting op de rondweg als gevolg van de openstelling van de busbrug met meer dan 2 dB toeneemt. Reclamant vraagt zich af of de afstand van 5 meter tussen de Brede School en de weg wordt gehaald.

Reactie

Inmiddels is er een nieuw onderzoek van Lichtveld Buis & Partners BV uitgevoerd waarbij rekening is gehouden met de meest recente milieuregelgeving.

De gevolgen voor het geluid die voortvloeien uit het openstellen van de busbrug 'de Binding', worden meegenomen in de procedure die wordt gevoerd voor de openstelling van de busbrug en niet in dit bestemmingsplan. De busbrug maakt feitelijk geen onderdeel uit van het plangebied.

De afstand van 5 meter is voor het aspect geluid geen bepalende factor. De Molenwerf en de Westerkoogweg hebben ter hoogte van de Brede School geen geluidszone, omdat hier sprake is van wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur. In verband hiermee hoeft toetsing van het wegverkeerslawaaï niet plaats te vinden.

Milieuonderzoek: Geur

Bedrijven uit het Noordzeekanaalgebied hebben effect op Westerkoog voor wat betreft geur. Deze metingen staan niet in het rapport.

Reactie

De milieutoelichting in de bijlage vermeldt onder het kopje 'GEUR', dat er geen geuremitterende bedrijven aanwezig zijn in het plangebied. Hiermee wordt bedoeld dat er binnen de wijk Westerkoog geen bedrijven aanwezig zijn die een geurbelastend effect hebben. Geurbelastende bedrijven uit andere delen van Zaanstad zullen geen gevolgen hebben voor het conserverende bestemmingsplan, omdat dit bestemmingsplan de reeds bestaande situatie zoveel mogelijk vastlegt.

Milieuonderzoek: Luchtkwaliteit

Het luchtkwaliteitonderzoek is verouderd en er treedt een verslechtering op van de luchtkwaliteit volgens reclamant.

Reactie

Zoals hiervoor al aangegeven, is inmiddels de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. De toelichting van het bestemmingsplan is op deze wetswijziging aangepast. Voorts blijkt uit het toegevoegde onderzoek voor luchtkwaliteit van Lichtveld Buis & Partners BV, dat er wordt voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit.

Milieuonderzoek: Brede School

Reclamant voert aan dat De Brede School SBI code 801 heeft en een geluidszonede van 30 meter. De Brede School staat volgens reclamant minder dan 30 meter van de Westerkoogweg vandaan. Reclamant merkt nog op dat de gemeente geen woningbouw op de plek realiseert in verband met milieunormen.

Reactie

De geluidszone van 30 meter is een geluidszone die moet worden aangehouden ten opzichte van (beperkt) geluidsgevoelige bestemmingen. De Westerkoogweg is geen geluidsgevoelige bestemming. De afstand van 30 meter hoeft derhalve niet te worden aangehouden ten opzichte van de Westerkoogweg.

Gebiedsvisie: Visie

Reclamant meent dat met het nieuwe bestemmingsplan voor Westerkoog wel degelijk een nieuwe visie wordt neergelegd op het plangebied.

Reactie

De planologische situatie die is opgenomen in dit bestemmingsplan, verschilt van die van de vigerende bestemmingsplannen. Dat is ook logisch omdat de vigerende bestemmingsplannen sterk zijn verouderd en dit bestemmingsplan uitgaat van de huidige situatie. Van een nieuwe stedenbouwkundige visie ten opzichte van de huidige situatie is echter geen sprake. De bestaande situatie, zoals die feitelijk al is gerealiseerd, wordt zoveel mogelijk overgenomen in het bestemmingsplan, met andere woorden: de bestaande situatie wordt vastgelegd.

Gebiedsvisie: Ontwikkelingen

De grootste veranderingen vinden volgens reclamant plaats in het middengebied van de wijk en moeten genoemd worden in het bestemmingsplan.

Reactie

In de gebiedsvisie, paragraaf 5.2, is reeds genoemd dat in het centrumgebied een aantal ontwikkelingen te verwachten zijn. Enkele ontwikkelingen worden daar ook specifiek in genoemd. De ontwikkeling van een gebiedsvisie voor het centrumgebied bevindt zich nog in een vroeg stadium en is nog onvoldoende concreet om in het bestemmingsplan te worden opgenomen.

Gebiedsvisie: Strategie

De bestemming 'Verkeersdoeleinden' van De Wildeman en De Glazenmaker zorgt voor een aantasting van het woon- en leefmilieu volgens reclamant.

Reactie

Van een ernstige aantasting van het woon- en leefmilieu is geen sprake. Het huidige gebruik van de wegen is reeds verkeersdoeleinden. Er is bestemd naar het huidige gebruik van de wegen.

Bestemmingsregeling: Wonen

Volgens reclamant is wonen de meest voorkomende bestemming in het gebied.

Reactie

De stelling van reclamant staat haaks op de opmerking die eerder is gemaakt dat de woonfunctie naar de achtergrond is geschoven. Zoals reclamant zelf al opmerkt is de functie juist overwegend wonen, wat is terug te zien aan de veelvuldig voorkomende bestemming 'Wonen'. De woonfunctie is niet naar de achtergrond geschoven. Westerkoog is in hoofdzaak een woonwijk en dat komt ook naar voren in het bestemmingsplan.

Bestemmingsregeling: Groenvoorzieningen en Verkeer

Reclamant voert nogmaals aan dat de bestemming 'Verkeersdoeleinden' op een aantal wegen een aantasting is van het woon en leefklimaat.

Reactie

Voor een reactie wordt verwezen naar de reactie onder het kopje: *Toelichting: Structuurdragers*.

Bestemmingsregeling: Maatschappelijke doeleinden

Slechts de Prinsenstichting heeft volgens reclamant een maatschappelijke bestemming gekregen. Dit acht reclamant een belangrijke wijziging ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan.

Reactie

De bestemming M is opgenomen omdat de maatschappelijke functies op die plek al zijn gerealiseerd. De maatschappelijke bestemming is opgenomen voor onder andere een nutsgebouw, Brede School, kinderdagverblijf, lagere school, prinsienstichting en bebouwing langs de Westerkoogweg.

Bestemmingsregeling: Geluidszones

Reclamant wijst erop dat er geen geluidszone voor Schiphol is opgenomen.

Reactie

Het bestemmingsplan Westerkoog bevindt zich buiten het beperkingengebied van Schiphol voor externe veiligheid, geluid en hoogtebeperkingen. In verband hiermee zijn er geen zones voor Schiphol op de kaart opgenomen.

Uitvoerbaarheid: Inspraak

De inspraakreacties zijn van vijf jaar geleden. Reclamant voert aan dat er tussentijds veel veranderingen zijn geweest zoals de vrijstellingsprocedure van openstelling van de busbrug.

Reactie

Het bestemmingsplan is voor wat betreft opzet en plansystematiek niet gewijzigd. De inspraak is nu niet meer verplicht op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening of de gemeentelijke inspraakverordening. Ook de wetgever ziet de huidige geboden mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen als een goede mogelijkheid tot inspraak.

De busbrug 'de Binding' valt niet in het plangebied Westerkoog. Voor de openstelling van de busbrug wordt een vrijstellingsprocedure gevoerd. Tijdens die procedure heeft men ook de mogelijkheid om zienswijzen naar voren kan brengen. Zienswijzen tegen de openstelling van busbrug horen niet thuis in dit bestemmingsplan.

Overleg ex artikel 10 Bro: contouren

Reclamant voert aan dat er een extra kaart moet komen die de contouren vermeldt van de spoorwegen omdat bewoners hiervan op de hoogte moeten zijn.

Reactie

In het milieuonderzoek, dat opgenomen is in de bijlagen van het bestemmingsplan, is in de paragraaf Railverkeerslawaaï opgenomen op welke afstanden de 68 dB en de 55 dB contouren ten opzichte van de spoorweg liggen. Deze bedraagt voor de voorkeurgrenswaarde van 55 dB 145 meter en voor de wettelijk maximaal toelaatbare geluidsbelasting 16 meter vanaf de spoorweg. Het betreffen wel vrije veld contouren, dus er is geen rekening gehouden met de afscherming van de bestaande bebouwing.

Overleg ex artikel 10 Bro: Geluid

Het rapport van Lichtveld Buis & Partners BV is niet meer actueel omdat er niets bekend is van het inrichten van De Glazenmaker en Oosterveld als 30 kilometerweg.

Reactie

De maximum toelaatbare snelheid voor de Glazenmaker bedraagt 50 km/uur en voor het Oosterveld 30 km/uur. De Glazenmaker is gewoon in het onderzoek meegenomen. Het Oosterveld is niet in het onderzoek meegenomen, omdat deze weg geen geluidszone heeft en daarom niet hoeft te worden getoetst aan de Wet geluidhinder.

Er is inmiddels een nieuw rapport van Lichtveld Buis & Partners BV van 23 april 2008. Hier is uitgegaan van de meest actuele gegevens.

Overleg ex artikel 10 Bro: Transportroute

Reclamant voert aan dat de Provincialeweg geen doorgaande route meer zal zijn voor gevaarlijke stoffen.

Reactie

Het is de bedoeling dat de route voor gevaarlijke stoffen over de Provincialeweg wordt geschrapt. Dit is echter nu nog niet het geval.

Overleg ex artikel 10 Bro: Auto-ontsluiting

Reclamant voert aan dat er van de gemaakte afspraken over maatregelen weinig is uitgevoerd. Pleit voor het instellen van een 30 kilometerzone op de rondweg met het oog op de veiligheid.

Reactie

De gemaakte afspraken hebben vooral betrekking op verkeersmaatregelen en verkeersbesluiten. Hiervoor gelden andere procedures. Het bestemmingsplan is een document wat de planologische situatie weergeeft. Verkeersbesluiten worden om deze reden niet in het bestemmingsplan geregeld.

Algemeen

Het bestemmingsplan is volgens reclamant niet conserverend te noemen.

Reactie

Het bestemmingsplan maakt slechts enkele ontwikkelingen mogelijk, maar is er vooral op gericht om de huidige planologische situatie in kaart te brengen. Het conserverende karakter houdt dan ook in: zoveel mogelijk de bestaande situatie vastleggen om tot een actueel planologisch en juridisch kader te komen.

Busbrug

Door het openstellen van de busbrug ontstaat er veel milieuoverlast voor omwonenden.

Reactie

Voor zover de zienswijze is gericht tegen de openstelling van de busbrug 'de Binding' behoort de zienswijze te worden ingebracht in een andere procedure dan de procedure van dit bestemmingsplan Westerkoog. Voor de busbrug wordt een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2 WRO gevoerd, waarbij de mogelijkheid is geboden om zienswijzen naar voren te brengen. De busbrug 'de Binding' maakt immers geen onderdeel uit van het plangebied en staat dan ook niet ter discussie in de bestemmingsplanprocedure van Westerkoog.

Groenaspecten

Reclamant ziet het groen in de wijk Westerkoog beter beschermd door op meerdere plekken de bestemming 'Groenvoorzieningen' op te nemen in plaats van 'Verblijfsdoeleinden groen'.

Reactie

Er is ook behoefte aan ruimte om te kunnen parkeren en om eventueel wat bestrating aan te leggen. Die mogelijkheid wordt geboden door de bestemming VDg te bestemmen op sommige plekken. De bestemming VDg geeft echter aan dat de gronden in de eerste plaats zijn bestemd voor groenvoorzieningen en bepaalt een minimaal percentage groen van 50%. Dit houdt in dat een afname van de hoeveelheid groen zich niet hoeft voor te doen voor de volledige 50% waarover dit is toegestaan, maar het is wel mogelijk. Echter, het minimumpercentage van 50% zorgt ervoor dat het groene karakter van de wijk voldoende wordt gewaarborgd.

Tuin/Parkeren

Niet overal waar de tuin in gebruik is voor parkeren is een 'P' opgenomen en niet ieder stukje grond tussen de woonvlakken en de bergingen is bestemd als 'Tuin'.

Reactie

De mogelijkheid om te kunnen parkeren is gegeven op de plaatsen waar dit wenselijk is.

De tuinen waren allemaal al bestemd als 'Tuin'. De bestemmingsaanduiding staat overal aangegeven. Op de plaatsen waar parkeren is toegestaan, zijn scheidings-

lijnen voor de bestemmingsaanduiding 'P' opgenomen (bij grotere vakken duidelijker terug te zien als stippellijn). Het betreft hier echter nog steeds dezelfde strook die voor 'Tuinen' is bestemd.

Structuurschets

De uitgangspunten van de structuurschets staan haaks op de plannen van de openstelling van de busbrug 'de Binding'.

Reactie

Voor zover de zienswijze is gericht tegen de openstelling van de busbrug 'de Binding' behoort de zienswijze te worden ingebracht in een andere procedure dan de procedure van dit bestemmingsplan Westerkoog. Voor de busbrug wordt een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2 WRO gevoerd, waarbij de mogelijkheid is geboden om zienswijzen naar voren te brengen.

De busbrug 'de Binding' maakt immers geen onderdeel uit van het plangebied en staat dan ook niet ter discussie in de bestemmingsplanprocedure van Westerkoog.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is bij onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit, wel rekening gehouden met het feit dat de busbrug beperkt wordt opengesteld.

Koers van Zaanstad (2004)

Er had rekening gehouden moeten worden met de ontwikkelingspunten uit dit beleidsstuk volgens reclamant.

Reactie

De bedoelde ontwikkelingspunten betreffen geen gerealiseerde situaties. Van een ondertunneling en extra ontsluiting op de A8 is op dit moment geen sprake. Het bestemmingsplan beoogt slechts zoveel mogelijk de huidige situatie in beeld te brengen en gaat om deze reden bij de berekeningen niet uit van een ondertunneling en aansluiting op de A8.

Verkeer

In de toelichting staat vrachtverkeer niet uitgesloten bij de toegang voor de busbrug 'de Binding'. De onderzoeken moeten hierop worden aangepast.

De openstelling van de busbrug trekt sluipverkeer aan. Bovendien stelt reclamant dat de woningen te dicht op de rondweg zijn gebouwd. Met het openstellen van de busbrug wordt volgens reclamant het fietsverkeer en het gebruik van OV niet gestimuleerd.

Reactie

Voor zover de zienswijze is gericht tegen de openstelling van de busbrug 'de Binding' behoort de zienswijze te worden ingebracht in een andere procedure dan de procedure van dit bestemmingsplan Westerkoog. Voor de busbrug wordt een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2 WRO gevoerd, waarbij de mogelijkheid is geboden om zienswijzen naar voren te brengen. De busbrug 'de Binding' maakt immers geen onderdeel uit van het plangebied en staat dan ook niet ter discussie in de bestemmingsplanprocedure van Westerkoog. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is bij onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit, wel rekening gehouden met het feit dat de busbrug beperkt wordt opengesteld.

Fietsroute

Reclamant voert aan dat de fietsontsluiting via Henneland – Eesveen niet is opgenomen.

Reactie

De fietsontsluiting is alsnog genoemd in de toelichting.

Geluid

Reclamant stelt dat het geluidsonderzoek onvolledig en onjuist is omdat het bestemmingsplan vrachtverkeer toelaat en er niet is uitgegaan van vrachtverkeer in het onderzoek.

Reactie

In een bestemmingsplan worden geen verkeersbesluiten vastgelegd zoals welk soort verkeer over een weg mag rijden. Uit een bestemmingsplankaart is dan ook niet af te leiden of er vrachtverkeer is toegestaan. Hier zijn andere procedures voor aangewezen.

De stelling dat het onderzoek onvolledig en onjuist is, is niet juist. In het onderzoek van LBP is uitgegaan van vrachtverkeer, behalve voor de busbrug 'de Binding'. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen middelzwaar en zwaar vrachtverkeer. Voor 'de Binding' is overigens slechts uitgegaan van bussen. Deze zijn opgenomen in het middelzware vrachtverkeer.

Geluid

Reclamant is van mening dat voor vele woningen in Westerkoog een procedure voor hogere geluidswaarde zal moeten worden gevoerd. Bij dit onderzoek moet volgens reclamant ook de extra verkeersbelasting worden betrokken die voort zal komen uit een extra aansluiting op de A8 en het doortrekken van de A8 in westelijke richting naar de A9.

Reactie

Artikel 99, lid 2 van de Wet geluidhinder stelt dat, indien redelijkerwijs kan worden aangenomen dat de reconstructie van een weg zal leiden tot een toename van 2 dB of meer vanwege andere wegen dan de te reconstrueren weg, dit in het akoestisch onderzoek moet worden meegenomen. Het akoestisch onderzoek moet volgens dit voorschrift inzichtelijk maken of andere wegen, die aansluiten op de te reconstrueren weg i.c. 'de Binding', een toename van de geluidsbelasting zullen gaan ondervinden van 2 dB of meer. Het onderzoek blijft echter beperkt tot het vaststellen van de geluidsbelasting. Er vindt geen toetsing aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder plaats. Eventuele maatregelen in verband met geluid en procedures voor hogere geluidswaarden, komen niet aan bod in de bestemmingsplanprocedure voor Westerkoog. De geluidsbelasting wordt veroorzaakt door de busbrug 'de Binding'. Deze busbrug valt niet binnen het plangebied Westerkoog en voor de openstelling hiervan wordt een aparte procedure gevoerd ex artikel 19 lid 2 WRO. De In verband hiermee wordt voor de woningen in Westerkoog geen procedure voor een hogere grenswaarde gevoerd.

De extra aansluiting op de A8 en het doortrekken van de A8 op de A9 zijn niet gebaseerd op concrete plannen. In verband hiermee is dit aspect niet meegenomen in het milieuonderzoek voor het bestemmingsplan Westerkoog.

Overleg ex artikel 10 Bro

Reclamant is van mening dat het overleg ex artikel 10 Bro opnieuw gevoerd moet worden omdat de reacties zijn verouderd en de situatie is veranderd.

Reactie

De situatie in het bestemmingsplan Westerkoog is niet veel gewijzigd op enkele punten na zoals de Brede School. De plansystematiek is hetzelfde gebleven waardoor er nog steeds sprake is van een in hoofdzaak conserverend plan. De plannen voor het openstellen van de busbrug 'de Binding' staan los van het bestemmingsplan en zorgt dus niet voor een wezenlijke wijziging van het bestemmingsplan Westerkoog. Het is daarom onjuist om te stellen dat het artikel 10 Bro overleg opnieuw gevoerd moet worden.

Planschade

Reclamant meent planschade te lijden als gevolg van het niet realiseren van een centrale ontsluitingsweg.

Reactie

In het bestemmingsplan van 1973 is een strook grond gereserveerd voor een weg binnendoor. Er hebben zich in het verleden echter gewijzigde planologische inzichten voorgedaan die ervoor hebben gezorgd dat de beoogde bestemming van deze strook niet is gerealiseerd. In het Zaans Verkeers- en vervoersplan wordt overigens nog wel de mogelijkheid open gehouden voor een centrale ontsluitingsweg in Westerkoog. Aangezien de Wet op de Ruimtelijke Ordening geen verplichting kent tot het verwezenlijken van een bestemming, is de gemeente, gelet op de omstandigheden, niet gebonden tot realisatie van de bestemming. Uit het opnemen van een voorziene bestemming blijkt niet meer dan een intentie van de wijze waarop de gemeente een ruimtelijke indeling van het gebied wil realiseren, welke intentie de gemeente niet bindt tot realisatie daarvan.

Het door reclamant bedoelde verdisconteerde bedrag dat bij de aankoop van de woningen voor de centrale ontsluitingsweg zou worden gebruikt, is door contracterende partijen overeengekomen. Het betreft hier derhalve een civielrechtelijke aangelegenheid tussen contracterende partijen, in plaats van planschade.

Indien een belanghebbende toch meent dat hij als gevolg van het bestemmingsplan Westerkoog schade zal lijden kan hij ter vergoeding daarvan op grond van artikel 49 WRO een verzoek tot planschadevergoeding bij het college van burgemeester en wethouders indienen. Het indienen van een claim betekent evenwel niet automatisch dat er ook daadwerkelijk schadevergoeding zal worden uitgekeerd.

9. J. Lohmeijer

Verkeer

De beperkte openstelling van de busbrug zal een aanzuigende werking hebben voor sluipverkeer. De woningen zijn te dicht op de rondweg gebouwd om hier doorgaand verkeer over te leiden. Er moet volgens reclamant gekeken worden naar alternatieven voor ontsluiting die Westerkoog ontzien.

Reactie

Voor zover de zienswijze is gericht tegen de openstelling van de busbrug 'de Binding' behoort de zienswijze te worden ingebracht in een andere procedure dan de procedure van dit bestemmingsplan Westerkoog. Voor de busbrug wordt een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2 WRO gevoerd, waarbij de mogelijkheid is geboden om zienswijzen naar voren te brengen. De busbrug 'de Binding' maakt immers geen onderdeel uit van het plangebied en staat dan ook niet ter discussie in de bestemmingsplanprocedure van Westerkoog. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is bij onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit, wel rekening gehouden met het feit dat de busbrug beperkt wordt opengesteld.

Geluid

Reclamant stelt dat er niet wordt voldaan aan de onderbouwing van de geluidssituatie. De Wildeman zal meer belast worden met verkeer dan waar vanuit is gegaan in de berekeningen. Het rapport van bureau Lichtveld en Buis en Partners is volgens reclamant onjuist/onvolledig en er bestaat een recenter rapport. De gemeente moet volgens reclamant maatregelen treffen om het geluid terug te dringen.

Reactie

Het meest recente rapport van 23 april 2008 van Lichtveld Buis & Partners BV is opgenomen in het bestemmingsplan. Hieruit is niet gebleken dat is uitgegaan van onjuiste of onvolledige gegevens. Zowel bij geluid als bij luchtkwaliteit wordt voldaan aan de wettelijke normen. De toename van de geluidsbelasting op de woningen langs de rondweg De Glazenmaker en De Wildeman is een gevolg van de reconstructie van 'de Binding' en niet een gevolg van een reconstructie van de

rondweg. Omdat de rondweg niet wordt gereconstrueerd hoeft er geen toetsing plaats te vinden aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. Het geluidslawaai en eventuele maatregelen ter beperking daarvan ten gevolge van de openstelling van de busbrug 'de Binding', komen aan bod bij de vrijstellingsprocedure van de busbrug.

Luchtkwaliteit

De gebruikte rekenmethode voor de luchtkwaliteit is ondeugdelijk.

Reactie

De door reclamant aangehaalde problematiek met betrekking tot fijnstof heeft betrekking op andere procedures en doet niet ter zake in deze bestemmingsplan-procedure.

Het adviesbureau Lichtveld Buis & Partners heeft met behulp van het rekenmodel CAR II bepaald wat de consequenties zijn voor onder andere het plangebied Westerkoog. In het rekenmodel CAR II wordt gerekend met de achtergrondconcentraties volgens de Grootchalige Concentratiekaart Nederland (GCN). De achtergrondconcentraties, zoals die zijn weergegeven in de GCN kaart, worden jaarlijks door VROM gepubliceerd en dienen algemeen te worden toegepast in Nederland. Er is voor het onderzoek niet uitgegaan van de gemeten achtergrondconcentraties, zoals die in het bouwplan Murano destijds zijn toegepast, maar van de achtergrondconcentraties volgens de GCN kaart.

In verband met gewijzigde milieuregelgeving, is het luchtkwaliteitonderzoek geactualiseerd (d.d. 23 april 2008) en als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Het luchtkwaliteitonderzoek is deugdelijk uitgevoerd volgens het hiervoor geldende wet- en regelgeving. Hierbij is getoetst aan de Wet luchtkwaliteit, de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 en een nieuwe versie van het rekenmodel CAR II. De conclusie van dat rapport is dat in Westerkoog wordt voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit.

Het onderzoek naar de luchtkwaliteit is uitgevoerd door het Raadgevend ingenieursbureau Lichtveld Buis & Partners. Het onderzoek is uitgevoerd volgens de Standaardrekenmethode 1, zoals die is beschreven in de 'Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007'. Voor het toepassen van deze rekenmethode is door het Ministerie van VROM een computerprogramma ter beschikking gesteld, namelijk CAR II. Voor het bestemmingsplan Westerkoog is het luchtkwaliteitonderzoek van LBP ook met behulp van dit computerprogramma uitgevoerd. In Nederland is het niet gebruikelijk om de luchtkwaliteit door middel van metingen vast te stellen. Een meting is pas geldig indien er gedurende een heel kalenderjaar een meting op dezelfde plaats is uitgevoerd. Aangezien het luchtkwaliteitonderzoek voor de gehele randweg dient te worden uitgevoerd, is het praktisch niet uitvoerbaar om op een aantal punten gedurende een heel kalenderjaar metingen uit te voeren. Daarnaast dient op basis van artikel 5.20 van de Wet milieubeheer, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, voor elke meting goedkeuring te worden aangevraagd bij de Minister van VROM. Uit ervaring blijkt dat het Ministerie van VROM hier niet snel mee akkoord gaat. Voor de uitvoering van de berekeningen met behulp van het computerprogramma CAR II is door de Minister van VROM goedkeuring verleend. In Nederland wordt de luchtkwaliteit als gevolg hiervan in de regel vastgesteld door middel van berekening.

Voor de berekeningen ten behoeve van het bestemmingsplan Westerkoog zijn de achtergrondconcentraties volgens de Grootchalige Concentratiekaart Nederland (GCN) toegepast, zoals die door het Ministerie van VROM zijn vastgesteld. Er is geen gebruik gemaakt van de eigen meetgegevens. Voor het recent goedgekeurde bestemmingsplan Inverdan is de luchtkwaliteit ook berekend met behulp van CAR II volgens de genoemde Standaardrekenmethode 1. Voor zowel

Westerkoog, als Inverdan wordt op basis van de rekenresultaten voldaan aan de grenswaarden, zoals genoemd in Bijlage 2 bij de Wet milieubeheer.

Planschade

De koopsom die in de huizen verdisconteerd lag zal door de bewoners worden teruggevorderd. Reclamant stelt dat een aanspraak op planschade is gerechtvaardigd door de ernstige aantasting van het woon- en leefklimaat.

Reactie

Het door reclamant bedoelde verdisconteerde bedrag dat bij de aankoop van de woningen voor de centrale ontsluitingsweg zou worden gebruikt, is door contracterende partijen overeengekomen. Het betreft hier derhalve een civielrechtelijke aangelegenheid tussen contracterende partijen, in plaats van planschade.

Indien een belanghebbende toch meent dat hij als gevolg van het bestemmingsplan Westerkoog schade zal lijden kan hij ter vergoeding daarvan op grond van artikel 49 WRO een verzoek tot planschadevergoeding bij het college van burgemeester en wethouders indienen. Het indienen van een claim betekent evenwel niet automatisch dat er ook daadwerkelijk schadevergoeding zal worden uitgekeerd.

Toelichting: aanleiding en planvorm

Reclamant stelt dat de toekomstige situatie van Westerkoog verslechterd door de bebouwing op de Westerkoogweg en de openstelling van de busbrug. Wonen wordt als functie teveel naar de achtergrond geschoven.

Reactie

De bebouwing op de Westerkoogweg is een situatie die reeds bestaat. Het bestemmingsplan beoogt hier geen verandering in tweeweg te brengen en legt zoveel mogelijk de bestaande situatie vast. De Westerkoogweg is bestemd als Verblijfsdoeleinden. Alle woningen in het plangebied zijn opgenomen in het bestemmingsplan. Er is geen sprake van het verschuiven van de functie wonen naar de achtergrond. Voor zover de zienswijze is gericht tegen de openstelling van de busbrug 'de Binding' behoort de zienswijze te worden ingebracht in een andere procedure dan de procedure van dit bestemmingsplan Westerkoog. Voor de busbrug wordt een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2 WRO gevoerd, waarbij de mogelijkheid is geboden om zienswijzen naar voren te brengen. De busbrug 'de Binding' maakt immers geen onderdeel uit van het plangebied en staat dan ook niet ter discussie in de bestemmingsplanprocedure van Westerkoog. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is bij onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit, wel rekening gehouden met het feit dat de busbrug beperkt wordt opengesteld.

Toelichting: Nota mobiliteit

Reclamant voert aan dat het bestemmingsplan in strijd is met de Nota Mobiliteit en het Zaans Verkeers- en vervoersplan omdat met het openstellen van de busbrug het fietsverkeer niet wordt gestimuleerd.

Reactie

Zoals hiervoor al is aangegeven, is de busbrug 'de Binding' geen onderdeel van het bestemmingsplan Westerkoog. De discussie over de openstelling van de busbrug hoort dan ook niet thuis in dit bestemmingsplanproces.

Toelichting: Besluit luchtkwaliteit

De totale situatie verslechterd volgens reclamant.

Reactie

Inmiddels is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. De toelichting is op deze wetwijziging aangepast. Voorts blijkt uit het toegevoegde onderzoek voor

luchtkwaliteit van Lichtveld Buis & Partners BV, dat er geen belemmeringen zijn ten aanzien van de luchtkwaliteit voor Westerkoog.

Toelichting: Provinciaal milieubeleidsplan

Reclamant wijst op de uitbreidingen van onder andere Schiphol.

Reactie

Dergelijke toekomstige uitbreidingen zijn nog onzeker en hebben op dit moment geen effect op het plangebied.

Toelichting: Structuurschets

De nieuw-tuinstedelijke gebiedstypering met een lage woondichtheid van 30-40 woningen per hectare moet gehandhaafd blijven. De bestemming VDg houdt een ernstige aantasting in van het leefmilieu omdat het ten koste gaat van de hoeveelheid groen.

Reactie:

Het bestemmingsplan Westerkoog beoogt zoveel mogelijk de huidige situatie vast te leggen. Er worden geen nieuwe woningen toegestaan. Er is dus geen reden om te vrezen voor een verhoging van de woondichtheid.

Er is ook behoefte aan ruimte om te kunnen parkeren en om eventueel wat bestrating aan te leggen. Die mogelijkheid wordt geboden door de bestemming VDg te bestemmen op sommige plekken. De bestemming VDg geeft echter aan dat de gronden in de eerste plaats zijn bestemd voor groenvoorzieningen en bepaalt een minimaal percentage groen van 50%. Dit houdt in dat een afname van de hoeveelheid groen zich niet hoeft voor te doen voor de volledige 50% waarover dit is toegestaan, maar het is wel mogelijk. Echter, het minimumpercentage van 50% zorgt ervoor dat het groene karakter van de wijk voldoende wordt gewaarborgd. Het groenniveau voldoet aan de stedenbouwkundige uitgangspunten.

Toelichting: Koers van Zaanstad

De ontwikkelpunten in dit programma hebben voor Westerkoog een grote invloed volgens reclamant, omdat Westerkoog onderdeel gaat uitmaken van de doorgaande noordzuidroute.

Reactie

Het betreft hier ontwikkelpunten waar geen sprake van is in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is conserverend van aard.

Toelichting: Nota erfbebouwing

Het betreft hier dakkapellen en dergelijke waar geen vrijstelling voor nodig is.

Reactie

De stelling van reclamant klopt. Door het opnemen van de nota erfbebouwing 2007 is voor de situaties zoals die genoemd staan in deze nota, geen vrijstelling meer vereist.

Toelichting: Structuurdragers

De weg binnendoor is nooit gerealiseerd. De rondweg is bedoeld als interne ontsluiting en niet als doorgaande weg. In de vigerende plannen heeft De Glazenmaker en De Wildeman de bestemming Wijk- en verbindingswegen.

Reactie

De weg binnendoor is niet gerealiseerd en om deze reden ook niet opgenomen in dit bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan bestendigt slechts zoveel mogelijk de bestaande situatie. De Glazenmaker en De Wildeman hebben de bestemming 'Verkeersdoeleinden'.

Deze bestemming doet het meeste recht aan de huidige functie van de wegen. Zij fungeren op dit moment als hoofdontsluiting binnen Westerkoog en zijn belangrijke wegen voor de bereikbaarheid van de wijk. De wegen verbinden de wijk Westerkoog met andere wijken. De wegen hebben in hoofdzaak een verkeersfunctie en behoren dus als zodanig te worden bestemd.

Toelichting: Woon- en groenelementen

Reclamant geeft aan dat de oorspronkelijke opzet en invulling van de wijk een wijk is, met een naar binnen gekeerd karakter en een woonerfprincipe, zonder gewone straten. De bestemming verkeer voor de rondweg is hiermee in strijd.

Reactie

Het bestemmingsplan beoogt geen wijziging van de huidige situatie. De situatie, zoals opgenomen in het bestemmingsplan, is dus al gerealiseerd. In het verleden was het een noodzaak om de rondweg te reconstrueren waarbij deze weg is verbreed. Deze reconstructie sloot aan bij de verkeerssituatie destijds. Wij zijn van mening dat het oorspronkelijke karakter van Westerkoog gehandhaafd blijft. Dat de planologische situatie feitelijk in de loop der jaren wijzigt is echter onvermijdelijk omdat men te maken heeft met ontwikkelingen en de groei van de samenleving.

Toelichting: Bijzondere elementen

Reclamant voert aan dat de oorspronkelijke strook, die voor de weg binnendoor was gereserveerd, nu verder kan worden bebouwd. Dit zal volgens reclamant een grote parkeer- en verkeersdruk opleveren voor het centrum van de wijk.

Reactie

De strook die reclamant bedoeld is bestemd als 'Verblijfsdoeleinden'. De gronden bestemd als 'Verblijfsdoeleinden' zijn bestemd voor buurtontsluitingswegen, voet- en fietspaden, bermen, parkeer- en groenvoorzieningen, waterpartijen, speeltoestellen en inzamelplaats voor afval. Hier mogen uitsluitend ten behoeve van deze bestemming bouwwerken en dus geen gebouwen worden gebouwd (bijvoorbeeld een verkeersbord). Van een verdere bebouwing, die een grote parkeer- en verkeersdruk zal opleveren voor het centrum van de wijk, is dus geen sprake.

Toelichting: Auto-ontsluiting

De openstelling van de busbrug 'de Binding' is een ernstige aantasting van het woon- en leefmilieu in de wijk Westerkoog.

Reactie

Voor zover de zienswijze is gericht tegen de openstelling van de busbrug 'de Binding' behoort de zienswijze te worden ingebracht in een andere procedure dan de procedure van dit bestemmingsplan Westerkoog. Voor de busbrug wordt een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2 WRO gevoerd, waarbij de mogelijkheid is geboden om zienswijzen naar voren te brengen. De busbrug 'de Binding' maakt immers geen onderdeel uit van het plangebied en staat dan ook niet ter discussie in de bestemmingsplanprocedure van Westerkoog. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is bij onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit, wel rekening gehouden met het feit dat de busbrug beperkt wordt opengesteld.

Wij wijzen erop dat, in verband met gewijzigde milieuregelgeving, een nieuw luchtkwaliteitonderzoek is uitgevoerd (d.d. 23 april 2008) en bij dit bestemmingsplan is gevoegd. Hier is getoetst aan de meest recente rekengegevens waarbij is uitgegaan van de meest recente wetgeving. De conclusie uit dat rapport is dat er geen belemmeringen zijn voor de luchtkwaliteit in Westerkoog.

Toelichting: Fietsontsluiting

Reclamant noemt de fietsontsluiting uitstekend geregeld en passend binnen de Fietsnota.

Reactie

Wij nemen dit voor kennisgeving aan.

Toelichting: Wonen

De Brede School zorgt volgens reclamant voor een grote toename van de verkeers- en parkeerdruk in het centrum van de wijk.

Reactie

De parkeerdruk wordt zoveel mogelijk door de Brede School zelf opgevangen door de realisatie van parkeerplekken voor het personeel en het vervoeren van de leerlingen van en naar de school met busjes. Een flinke toename van de verkeers- en parkeerdruk door de komst van de Brede School valt niet te verwachten.

Milieuonderzoek: geluid

Uit het geluidsrapport blijkt dat de geluidsbelasting op de rondweg als gevolg van de openstelling van de busbrug met meer dan 2 dB toeneemt. Reclamant vraagt zich af of de afstand van 5 meter tussen de Brede School en de weg wordt gehaald.

Reactie

Inmiddels is er een nieuw onderzoek van Lichtveld Buis & Partners BV uitgevoerd waarbij rekening is gehouden met de meest recente milieuregelgeving. De gevolgen voor het geluid die voortvloeien uit het openstellen van de busbrug 'de Binding', worden meegenomen in de procedure die wordt gevoerd voor de openstelling van de busbrug en niet in dit bestemmingsplan. De busbrug maakt feitelijk geen onderdeel uit van het plangebied.

De afstand van 5 meter is voor het aspect geluid geen bepalende factor. De Molenwerf en de Westerkoogweg hebben ter hoogte van de Brede School geen geluidszone, omdat hier sprake is van wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur. In verband hiermee hoeft toetsing van het wegverkeerslawaaï niet plaats te vinden.

Milieuonderzoek: Geur

Bedrijven uit het Noordzeekanaalgebied hebben effect op Westerkoog voor wat betreft geur. Deze metingen staan niet in het rapport.

Reactie

De milieutoelichting in de bijlage vermeldt onder het kopje 'GEUR', dat er geen geuremitterende bedrijven aanwezig zijn in het plangebied. Hiermee wordt bedoeld dat er binnen de wijk Westerkoog geen bedrijven aanwezig zijn die een geurbelastend effect hebben. Geurbelastende bedrijven uit andere delen van Zaanstad zullen geen gevolgen hebben voor het conserverende bestemmingsplan, omdat dit bestemmingsplan de reeds bestaande situatie zoveel mogelijk vastlegt.

Milieuonderzoek: Luchtkwaliteit

Het luchtkwaliteitonderzoek is verouderd en er treedt een verslechtering op van de luchtkwaliteit volgens reclamant.

Reactie

Zoals hiervoor al aangegeven, is inmiddels de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. De toelichting van het bestemmingsplan is op deze wetswijziging aangepast. Voorts blijkt uit het toegevoegde onderzoek voor luchtkwaliteit van Lichtveld Buis & Partners BV, dat er wordt voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit.

Milieuonderzoek: Brede School

Reclamant voert aan dat De Brede School SBI code 801 heeft en een geluidszone van 30 meter. De Brede School staat volgens reclamant minder dan 30 meter van de Westerkoogweg vandaan. Reclamant merkt nog op dat de gemeente geen woningbouw op de plek realiseert in verband met milieunormen.

Reactie

De geluidszone van 30 meter is een geluidszone die moet worden aangehouden ten opzichte van (beperkt) geluidsgevoelige bestemmingen. De Westerkoogweg is geen geluidsgevoelige bestemming. De afstand van 30 meter hoeft derhalve niet te worden aangehouden ten opzichte van de Westerkoogweg.

Gebiedsvisie: Visie

Reclamant meent dat met het nieuwe bestemmingsplan voor Westerkoog wel degelijk een nieuwe visie wordt neergelegd op het plangebied.

Reactie

De planologische situatie die is opgenomen in dit bestemmingsplan, verschilt van die van de vigerende bestemmingsplannen. Dat is ook logisch omdat de vigerende bestemmingsplannen sterk zijn verouderd en dit bestemmingsplan uitgaat van de huidige situatie. Van een nieuwe stedenbouwkundige visie ten opzichte van de huidige situatie is echter geen sprake. De bestaande situatie, zoals die feitelijk al is gerealiseerd, wordt zoveel mogelijk overgenomen in het bestemmingsplan, met andere woorden: de bestaande situatie wordt vastgelegd.

Gebiedsvisie: Ontwikkelingen

De grootste veranderingen vinden volgens reclamant plaats in het middengebied van de wijk en moeten genoemd worden in het bestemmingsplan.

Reactie

In de gebiedsvisie, paragraaf 5.2, is reeds genoemd dat in het centrumgebied een aantal ontwikkelingen te verwachten zijn. Enkele ontwikkelingen worden daar ook specifiek in genoemd. De ontwikkeling van een gebiedsvisie voor het centrumgebied bevindt zich nog in een vroeg stadium en is nog onvoldoende concreet om in het bestemmingsplan te worden opgenomen.

Gebiedsvisie: Strategie

De bestemming 'Verkeersdoeleinden' van De Wildeman en De Glazenmaker zorgt voor een aantasting van het woon- en leefmilieu volgens reclamant.

Reactie

Van een ernstige aantasting van het woon- en leefmilieu is geen sprake. Het huidige gebruik van de wegen is reeds verkeersdoeleinden. Er is bestemd naar het huidige gebruik van de wegen.

Bestemmingsregeling: Wonen

Volgens reclamant is wonen de meest voorkomende bestemming in het gebied.

Reactie

De stelling van reclamant staat haaks op de opmerking die eerder is gemaakt dat de woonfunctie naar de achtergrond is geschoven. Zoals reclamant zelf al opmerkt is de functie juist overwegend wonen, wat is terug te zien aan de veelvuldig voorkomende bestemming 'Wonen'. De woonfunctie is niet naar de achtergrond geschoven. Westerkoog is in hoofdzaak een woonwijk en dat komt ook naar voren in het bestemmingsplan.

Bestemmingsregeling: Groenvoorzieningen en Verkeer

Reclamant voert nogmaals aan dat de bestemming 'Verkeersdoeleinden' op een aantal wegen een aantasting is van het woon en leefklimaat.

Reactie

Voor een reactie wordt verwezen naar de reactie onder het kopje: *Toelichting: Structuurdragers*.

Bestemmingsregeling: Maatschappelijke doeleinden

Slechts de Prinsenstichting heeft volgens reclamant een maatschappelijke bestemming gekregen. Dit acht reclamant een belangrijke wijziging ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan.

Reactie

De bestemming M is opgenomen omdat de maatschappelijke functies op die plek al zijn gerealiseerd. De maatschappelijke bestemming is opgenomen voor onder andere een nutsgebouw, Brede School, kinderdagverblijf, lagere school, prinsenstichting en bebouwing langs de Westerkoogweg.

Bestemmingsregeling: Geluidszones

Reclamant wijst erop dat er geen geluidszone voor Schiphol is opgenomen.

Reactie

Het bestemmingsplan Westerkoog bevindt zich buiten het beperkingengebied van Schiphol voor externe veiligheid, geluid en hoogtebeperkingen. In verband hiermee zijn er geen zones voor Schiphol op de kaart opgenomen.

Uitvoerbaarheid: Inspraak

De inspraakreacties zijn van vijf jaar geleden. Reclamant voert aan dat er tussentijds veel veranderingen zijn geweest zoals de vrijstellingsprocedure van openstelling van de busbrug.

Reactie

Het bestemmingsplan is voor wat betreft opzet en plansystematiek niet gewijzigd. De inspraak is nu niet meer verplicht op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening of de gemeentelijke inspraakverordening. Ook de wetgever ziet de huidige geboden mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen als een goede mogelijkheid tot inspraak.

De busbrug 'de Binding' valt niet in het plangebied Westerkoog. Voor de openstelling van de busbrug wordt een vrijstellingsprocedure gevoerd. Tijdens die procedure heeft men ook de mogelijkheid om zienswijzen naar voren kan brengen. Zienswijzen tegen de openstelling van busbrug horen niet thuis in dit bestemmingsplan.

Overleg ex artikel 10 Bro: contouren

Reclamant voert aan dat er een extra kaart moet komen die de contouren vermeldt van de spoorwegen omdat bewoners hiervan op de hoogte moeten zijn.

Reactie

In het milieuonderzoek, dat opgenomen is in de bijlagen van het bestemmingsplan, is in de paragraaf Railverkeerslawai opgenomen op welke afstanden de 68 dB en de 55 dB contouren ten opzichte van de spoorweg liggen. Deze bedraagt voor de voorkeurgrenswaarde van 55 dB 145 meter en voor de wettelijk maximaal toelaatbare geluidsbelasting 16 meter vanaf de spoorweg. Het betreffen wel vrije veld contouren, dus er is geen rekening gehouden met de afscherming van de bestaande bebouwing.

Overleg ex artikel 10 Bro: Geluid

Het rapport van Lichtveld Buis & Partners BV is niet meer actueel omdat er niets bekend is van het inrichten van De Glazenmaker en Oosterveld als 30 kilometer-weg.

Reactie

De maximum toelaatbare snelheid voor de Glazenmaker bedraagt 50 km/uur en voor het Oosterveld 30 km/uur. De Glazenmaker is gewoon in het onderzoek meegenomen. Het Oosterveld is niet in het onderzoek meegenomen, omdat deze weg geen geluidszone heeft en daarom niet hoeft te worden getoetst aan de Wet geluidhinder.

Er is inmiddels een nieuw rapport van Lichtveld Buis & Partners BV van 23 april 2008. Hier is uitgegaan van de meest actuele gegevens.

Overleg ex artikel 10 Bro: Transportroute

Reclamant voert aan dat de Provincialeweg geen doorgaande route meer zal zijn voor gevaarlijke stoffen.

Reactie

Het is de bedoeling dat de route voor gevaarlijke stoffen over de Provincialeweg wordt geschrapt. Dit is echter nu nog niet het geval.

Overleg ex artikel 10 Bro: Auto-ontsluiting

Reclamant voert aan dat er van de gemaakte afspraken over maatregelen weinig is uitgevoerd. Pleit voor het instellen van een 30 kilometerzone op de rondweg met het oog op de veiligheid.

Reactie

De gemaakte afspraken hebben vooral betrekking op verkeersmaatregelen en verkeersbesluiten. Hiervoor gelden andere procedures. Het bestemmingsplan is een document wat de planologische situatie weergeeft. Verkeersbesluiten worden om deze reden niet in het bestemmingsplan geregeld.

Algemeen

Het bestemmingsplan is volgens reclamant niet conserverend te noemen.

Reactie

Het bestemmingsplan maakt slechts enkele ontwikkelingen mogelijk, maar is er vooral op gericht om de huidige planologische situatie in kaart te brengen. Het conserverende karakter houdt dan ook in: zoveel mogelijk de bestaande situatie vastleggen om tot een actueel planologisch en juridisch kader te komen.

Busbrug

Door het openstellen van de busbrug ontstaat er veel milieuoverlast voor omwonenden.

Reactie

Voor zover de zienswijze is gericht tegen de openstelling van de busbrug 'de Binding' behoort de zienswijze te worden ingebracht in een andere procedure dan de procedure van dit bestemmingsplan Westerkoog. Voor de busbrug wordt een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2 WRO gevoerd, waarbij de mogelijkheid is geboden om zienswijzen naar voren te brengen. De busbrug 'de Binding' maakt immers geen onderdeel uit van het plangebied en staat dan ook niet ter discussie in de bestemmingsplanprocedure van Westerkoog.

Groenaspecten

Reclamant ziet het groen in de wijk Westerkoog beter beschermd door op meerdere plekken de bestemming 'Groenvoorzieningen' op te nemen in plaats van 'Verblijfsdoeleinden groen'.

Reactie

Er is ook behoefte aan ruimte om te kunnen parkeren en om eventueel wat bestrating aan te leggen. Die mogelijkheid wordt geboden door de bestemming VDg te bestemmen op sommige plekken. De bestemming VDg geeft echter aan dat de gronden in de eerste plaats zijn bestemd voor groenvoorzieningen en bepaalt een minimaal percentage groen van 50%. Dit houdt in dat een afname van de hoeveelheid groen zich niet hoeft voor te doen voor de volledige 50% waarover dit is toegestaan, maar het is wel mogelijk. Echter, het minimumpercentage van 50% zorgt ervoor dat het groene karakter van de wijk voldoende wordt gewaarborgd.

Tuin/Parkeren

Niet overal waar de tuin in gebruik is voor parkeren is een 'P' opgenomen en niet ieder stukje grond tussen de woonvlakken en de bergingen is bestemd als 'Tuin'.

Reactie

De mogelijkheid om te kunnen parkeren is gegeven op de plaatsen waar dit wenselijk is.

De tuinen waren allemaal al bestemd als 'Tuin'. De bestemmingsaanduiding staat overal aangegeven. Op de plaatsen waar parkeren is toegestaan, zijn scheidelijnen voor de bestemmingsaanduiding 'P' opgenomen (bij grotere vakken duidelijker terug te zien als stippellijn). Het betreft hier echter nog steeds dezelfde strook die voor 'Tuinen' is bestemd.

Structuurschets

De uitgangspunten van de structuurschets staan haaks op de plannen van de openstelling van de busbrug 'de Binding'.

Reactie

Voor zover de zienswijze is gericht tegen de openstelling van de busbrug 'de Binding' behoort de zienswijze te worden ingebracht in een andere procedure dan de procedure van dit bestemmingsplan Westerkoog. Voor de busbrug wordt een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2 WRO gevoerd, waarbij de mogelijkheid is geboden om zienswijzen naar voren te brengen. De busbrug 'de Binding' maakt immers geen onderdeel uit van het plangebied en staat dan ook niet ter discussie in de bestemmingsplanprocedure van Westerkoog. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is bij onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit, wel rekening gehouden met het feit dat de busbrug beperkt wordt opengesteld.

Koers van Zaanstad (2004)

Er had rekening gehouden moeten worden met de ontwikkelingspunten uit dit beleidsstuk volgens reclamant.

Reactie

De bedoelde ontwikkelingspunten betreffen geen gerealiseerde situaties. Van een ondertunneling en extra ontsluiting op de A8 is op dit moment geen sprake. Het bestemmingsplan beoogt slechts zoveel mogelijk de huidige situatie in beeld te brengen en gaat om deze reden bij de berekeningen niet uit van een ondertunneling en aansluiting op de A8.

Verkeer

In de toelichting staat vrachtverkeer niet uitgesloten bij de toegang voor de busbrug 'de Binding'. De onderzoeken moeten hierop worden aangepast.

De openstelling van de busbrug trekt sluipverkeer aan. Bovendien stelt reclamant dat de woningen te dicht op de rondweg zijn gebouwd. Met het openstellen van de busbrug wordt volgens reclamant het fietsverkeer en het gebruik van OV niet gestimuleerd.

Reactie

Voor zover de zienswijze is gericht tegen de openstelling van de busbrug 'de Binding' behoort de zienswijze te worden ingebracht in een andere procedure dan de procedure van dit bestemmingsplan Westerkoog. Voor de busbrug wordt een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2 WRO gevoerd, waarbij de mogelijkheid is geboden om zienswijzen naar voren te brengen. De busbrug 'de Binding' maakt immers geen onderdeel uit van het plangebied en staat dan ook niet ter discussie in de bestemmingsplanprocedure van Westerkoog. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is bij onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit, wel rekening gehouden met het feit dat de busbrug beperkt wordt opengesteld.

Fietsroute

Reclamant voert aan dat de fietsontsluiting via Henneland – Eesveen niet is opgenomen.

Reactie

De fietsontsluiting is alsnog genoemd in de toelichting.

Geluid

Reclamant stelt dat het geluidsonderzoek onvolledig en onjuist is omdat het bestemmingsplan vrachtverkeer toelaat en er niet is uitgegaan van vrachtverkeer in het onderzoek.

Reactie

In een bestemmingsplan worden geen verkeersbesluiten vastgelegd zoals welk soort verkeer over een weg mag rijden.

Uit een bestemmingsplankaart is dan ook niet af te leiden of er vrachtverkeer is toegestaan. Hier zijn andere procedures voor aangewezen.

De stelling dat het onderzoek onvolledig en onjuist is, is niet juist. In het onderzoek van LBP is uitgegaan van vrachtverkeer, behalve voor de busbrug 'de Binding'. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen middelzwaar en zwaar vrachtverkeer. Voor 'de Binding' is overigens slechts uitgegaan van bussen. Deze zijn opgenomen in het middelzware vrachtverkeer.

Geluid

Reclamant is van mening dat voor vele woningen in Westerkoog een procedure voor hogere geluidswaarde zal moeten worden gevoerd. Bij dit onderzoek moet volgens reclamant ook de extra verkeersbelasting worden betrokken die voort zal komen uit een extra aansluiting op de A8 en het doortrekken van de A8 in westelijke richting naar de A9.

Reactie

Artikel 99, lid 2 van de Wet geluidhinder stelt dat, indien redelijkerwijs kan worden aangenomen dat de reconstructie van een weg zal leiden tot een toename van 2 dB of meer vanwege andere wegen dan de te reconstrueren weg, dit in het akoestisch onderzoek moet worden meegenomen. Het akoestisch onderzoek moet volgens dit voorschrift inzichtelijk maken of andere wegen, die aansluiten op de te reconstrueren weg i.c. 'de Binding', een toename van de geluidsbelasting zullen gaan ondervinden van 2 dB of meer. Het onderzoek blijft echter beperkt tot het vaststellen van de geluidsbelasting. Er vindt geen toetsing aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder plaats. Eventuele maatregelen in verband met geluid en procedures voor hogere geluidswaarden, komen niet aan bod in de bestemmingsplanprocedure voor Westerkoog. De geluidsbelasting wordt veroorzaakt door de busbrug 'de Binding'. Deze busbrug valt niet binnen het plangebied Westerkoog en voor de openstelling hiervan wordt een aparte procedure gevoerd ex artikel 19 lid 2 WRO. De In verband hiermee wordt voor de woningen in Westerkoog geen procedure voor een hogere grenswaarde gevoerd.

De extra aansluiting op de A8 en het doortrekken van de A8 op de A9 zijn niet gebaseerd op concrete plannen. In verband hiermee is dit aspect niet meegenomen in het milieuonderzoek voor het bestemmingsplan Westerkoog.

Overleg ex artikel 10 Bro

Reclamant is van mening dat het overleg ex artikel 10 Bro opnieuw gevoerd moet worden omdat de reacties zijn verouderd en de situatie is veranderd.

Reactie

De situatie in het bestemmingsplan Westerkoog is niet veel gewijzigd op enkele punten na zoals de Brede School. De plansystematiek is hetzelfde gebleven waardoor er nog steeds sprake is van een in hoofdzaak conserverend plan. De plannen voor het openstellen van de busbrug 'de Binding' staan los van het bestemmingsplan en zorgt dus niet voor een wezenlijke wijziging van het bestemmingsplan Westerkoog. Het is daarom onjuist om te stellen dat het artikel 10 Bro overleg opnieuw gevoerd moet worden.

Planschade

Reclamant meent planschade te lijden als gevolg van het niet realiseren van een centrale ontsluitingsweg.

Reactie

In het bestemmingsplan van 1973 is een strook grond gereserveerd voor een weg binnendoor. Er hebben zich in het verleden echter gewijzigde planologische inzichten voorgedaan die ervoor hebben gezorgd dat de beoogde bestemming

van deze strook niet is gerealiseerd. In het Zaans Verkeers- en vervoersplan wordt overigens nog wel de mogelijkheid open gehouden voor een centrale ontsluitingsweg in Westerkoog. Aangezien de Wet op de Ruimtelijke Ordening geen verplichting kent tot het verwezenlijken van een bestemming, is de gemeente, gelet op de omstandigheden, niet gebonden tot realisatie van de bestemming. Uit het opnemen van een voorziene bestemming blijkt niet meer dan een intentie van de wijze waarop de gemeente een ruimtelijke indeling van het gebied wil realiseren, welke intentie de gemeente niet bindt tot realisatie daarvan.

Het door reclamant bedoelde verdisconteerde bedrag dat bij de aankoop van de woningen voor de centrale ontsluitingsweg zou worden gebruikt, is door contracterende partijen overeengekomen. Het betreft hier derhalve een civielrechtelijke aangelegenheid tussen contracterende partijen, in plaats van planschade.

Indien een belanghebbende toch meent dat hij als gevolg van het bestemmingsplan Westerkoog schade zal lijden kan hij ter vergoeding daarvan op grond van artikel 49 WRO een verzoek tot planschadevergoeding bij het college van burgemeester en wethouders indienen. Het indienen van een claim betekent evenwel niet automatisch dat er ook daadwerkelijk schadevergoeding zal worden uitgekeerd.

7.1.3. Ambtshalve wijzigingen

In verband met actualisering en de juridische houdbaarheid van het bestemmingsplan zijn ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan de volgende ambtshalve wijzigingen doorgevoerd.

Toelichting

- In paragraaf 1.4 is de tekst aangepast met de mededeling dat de busbrug niet binnen het plangebied van Westerkoog valt.
- Actualiseren van enkele passages in het hoofdstuk Beleidskader.

Voorschriften

- Bij artikel 2 Wijze van meten is in lid e ('goot- c.q. boeihoogte van een bouwwerk') de tweede zin geschrapt.
- Bij artikel 4 wonen is lid 3 vervangen voor de bouwvoorschriften die bij het artikel wonen behoren. In lid 5 wordt verwezen naar lid 4 i.p.v. lid 5.
- Bij artikel 16 Verblijfsdoeleinden groen (VDg) is bij lid 1 toegevoegd: '...zijn voor ten minste 50% van de grond bestemd voor groenvoorzieningen'
- Verwijzingen aangepast in de navolgende artikelen: Artikel 8 lid 2 verwijzing aangepast naar sub c. In lid 7 verwijzingen aangepast naar lid 5 en 6. Artikel 9 lid 5 verwijzing aangepast naar sub h. Artikel 12 lid 7 verwijzingen aangepast naar lid 5 en 6. Artikel 21 lid 6 verwijzing aangepast naar lid 8, in lid 8 verwijzing aangepast naar lid 6 en in lid 9 verwijzing aangepast naar lid 4. Bij artikel 22 verwijzing aangepast naar artikel 40 WW. Verwijzingen naar artikel procedurevoorschriften is overal gewijzigd naar artikel 27 i.p.v. artikel 26.
- Bij artikel 21 is de dubbele nummering van lid 4 weggehaald en bij artikel 26 is lid 2 genummerd.

Plankaart

Geen ambtshalve wijzigingen

7.2. Economische uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan is voornamelijk consoliderend van aard en voorziet niet in werken of werkzaamheden uit te voeren door of in opdracht van het gemeentebestuur, met uitzondering van de ontwikkeling van de locatie waar de drie basisscholen hebben gestaan. Het plan is economisch uitvoerbaar als bedoeld in artikel 9 van het Besluit op de ruimtelijke ordening.

De herbouw van de scholen zal plaatsvinden op grond die in eigendom is bij de gemeente Zaanstad. Derhalve heeft dit geen financiële gevolgen voor het plangebied.

8. Overleg ex artikel 10 Bro

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 is het voorontwerpbestemmingsplan Westerkoog op 27 mei 2003 aan de volgende instanties voorgelegd:

1. Provincie Noord-Holland, bureau Ruimtelijke Inrichting Zuid en Wonen
2. Rijksdienst voor Monumentenzorg
3. Ministerie van VROM, inspectie Ruimtelijke Ordening Noord-West
4. Ministerie van Landbouw Natuurbeheer en Voedselkwaliteit
5. Ministerie van Economische Zaken
6. Ministerie van Defensie, Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen
7. De hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland
8. De directeur van het Provinciaal Waterleidingbedrijf van Noord-Holland
9. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
10. Westelijke Land en Tuinbouworganisatie
11. Nuon
12. N.V. Nederlandse Gasunie
13. N.S. Vastgoed
14. Railinfrabeheer
15. KPN Telekom District Amsterdam
16. KPN Vaste Net
17. Milieufederatie Noord-Holland
18. De kamer van koophandel en fabrieken voor Amsterdam
19. Kontakt Milieubeheer Zaanstreek

Reacties

Van de onder nrs. 4, 6, 11, 14, 15, 17 en 19 genoemde instanties is geen reactie ontvangen. De onder 2, 5, 10 en 13 genoemde instanties hebben schriftelijk te kennen gegeven dat het voorontwerpbestemmingsplan geen aanleiding geeft tot het maken van op- en aanmerkingen.

De brieven van de overige instanties (nrs. 1, 3, 7, 8, 9, 12, 16 en 18) zijn in dit hoofdstuk van de toelichting weergegeven. Hieronder zijn deze brieven per onderwerp kort samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien. Indien de gemaakte opmerking heeft geleid tot aanpassing van het voorontwerp is bovendien per reactie kort aangegeven op welke wijze het bestemmingsplan is gewijzigd.

1. Provincie Noord-Holland, bureau Ruimtelijke Inrichting Zuid en Wonen

1. Voorkeursgrenswaarde

Er wordt ingestemd met de 'Uit te werken woonbestemming' langs de Westerkoogweg op de plaats van de afgebrande scholen. Verzocht wordt duidelijkheid te geven over de vraag of de uit te werken woonbestemming aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder zal voldoen.

Reactie

In het ontwerpplan is deze bestemming komen te vervallen.

Conclusie

De ingediende reactie doet derhalve niet meer ter zake.

Externe Veiligheid

Op de plankaart is de veiligheidszone van 20 meter rond de afleverzuil niet aangegeven. Voor het eind van 2003 wordt een nieuwe AMVB – Milieukwaliteits-eisen externe veiligheid voor inrichtingen – van kracht, waarin grotere veiligheidszones worden gehanteerd.

Reactie

Op de plankaart staan getekend: de 35 meter contour van het vulpunt, de 25 meter contour vanaf de ondergrondse tank en de 15 meter contour vanaf de afleverzuil. De 35 meter-contour komt uit de AmvB externe veiligheid en is reeds uitwerkt op de kaart. Kwetsbare objecten liggen buiten de 35 meter contour.

Conclusie

De zone zal op de plankaart worden aangegeven.

3. Ministerie van VROM, inspectie Ruimtelijke Ordening Noord-West

Gastransportleiding

In hoofdstuk 4 van de toelichting is aangegeven dat in het plangebied een hogedruk aardgastransportleiding voorkomt met een druk van 40 bar. De leiding heeft een veiligheidszone welke in de voorschriften wordt gesteld op 4 meter aan weerszijden van het hart van de leiding.

In de circulaire 'Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen' van 26 november 1984 wordt aangegeven op welke wijze een verantwoorde zonering toegepast kan worden langs nieuwe tracés van hogedruk aardgastransportleidingen (20 tot 110 bar) en bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van bestaande hogedruk aardgastransportleidingen. De in de regeling opgenomen veiligheidsafstanden zijn gebaseerd op individuele risico's, waarbij een waarde wordt aangehouden van 10^{-6} à 10^{-7} per jaar. Onderscheid wordt gemaakt in toetsingsafstand en bebouwingsafstand. Ter bepaling van de toetsingsafstand dient eveneens de diameter van de buisleiding en de bedrijfsdruk bekend te zijn. De diameter is niet genoemd in dit bestemmingsplan. Verzocht wordt deze gegevens op te nemen in het bestemmingsplan, daarbij de toetsingsafstand te vermelden en de aan te houden vrije strook aan weerszijden van de buisleiding aan te geven op de plankaarten.

Reactie

Het betreft hier een 16' leiding met een druk van 40 Bar. Deze leiding heeft een toetsingsafstand van 40 meter vanaf het hart van de leiding. De minimale bebouwingsafstand bedraagt 4 meter voor incidentele bebouwing en 20 meter voor een woonwijk en flatgebouw. De contour van 4 meter zal worden aangegeven op de plankaart. Ook de toelichting en het voorschrift, 'Primair leidingen', zal hierop worden aangepast.

Conclusie

Het bestemmingsplan is aangepast.

Geluid

In hoofdstuk 4 van de toelichting wordt gesteld dat het plangebied binnen de geluidszones van enkele wegen en de spoorlijn Amsterdam-Alkmaar ligt. Verzocht wordt de 57 dB(A) -contour van de spoorweg en de 50 dB(A)-contouren van alle zoneplichtige wegen op de plankaart aan te geven.

Reactie

De 57 dB(A) vrije veld contour voor railverkeerslawaaï en de 50 dB(A) vrije veld contouren van de wegen zijn om de navolgende redenen niet op de plankaart aangegeven:

- de in de Wet geluidhinder opgenomen zones zijn de enig wettelijke toetsingsafstanden. Intekening op de plankaart van deze wettelijke toetsingszones, hebben – met name voor de wegen - geen relatie meer met de weg waarvoor ze opgenomen zouden worden. Omdat het opnemen van deze wettelijke geluidszones verwarrend zal werken, zijn deze niet op de plankaart aangegeven;
- het aanbrengen van de 57 dB(A)-vrije veld contour voor railverkeerslawaaï en de 50 dB(A) vrije veld contouren vanwege de overzichtelijkheid van de plankaart;

- de beide vrije veld contouren zijn onderhevig aan verandering én geven alleen informatie over hoever die contour loopt zonder rekening te houden met bestaande bebouwing;
- de 57 dB(A)-vrije veld contour voor railverkeerslawaai en de 50 dB(A) vrije veld contouren van de wegen hebben geen wettelijke status.

Onder tabel 5 (bijlage 4 van de Toelichting) over de geluidcontouren zal een opmerking worden opgenomen waarin wordt aangegeven waarom deze contouren niet op de plankaart zijn opgenomen.

Conclusie

Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

In het akoestisch onderzoek zijn de wegen De Glazenmaker en Oosterveld niet meegenomen, omdat deze wegen binnenkort als 30 km/u-zone worden ingericht. Verzocht wordt, indien voor de vaststelling van het bestemmingsplan nog geen besluit tot inrichting van beide wegen als 30 km/u-zone is genomen, de 50 dB(A) -contour van beide wegen weer te geven op de plankaart.

Reactie

Voor een reactie op dit verzoek wordt korthedshalve verwezen naar de bovengenoemde argumenten onder punt 2.1 Geluid. De tabellen 4 en 5 in Bijlage 4 van de Toelichting zullen worden uitgebreid met deze wegen (De Glazenmaker, De Wildeman en Oosterveld).

Conclusie

Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

Gevaarlijke transportroute

De A9, N203 en N515 staan open voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de nota 'Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen' wordt inzicht gegeven in de randvoorwaarden die gelden voor nieuwe ontwikkelingen. Geadviseerd wordt deze randvoorwaarden in acht te nemen, met name voor wat betreft het maximaliseren van het aandachtsgebied tot op 200 meter afstand van de route.

Reactie

De randvoorwaarden voor met name het groepsrisico zullen worden opgenomen. In de tekst in Hoofdstuk 4 van de Toelichting zal worden opgenomen: 'De normstelling voor het groepsrisico is gebaseerd op de oriënterende waarde en heeft de status van een inspanningsverplichting. Dit betekent dat het bevoegd gezag de mogelijkheid heeft om een overschrijding van de oriënterende waarde te accepteren. Volgens de oriënterende waarde bedraagt de kans per jaar op 10 slachtoffers niet meer dan 10^{-4} (1 op de 10.000), de kans op 100 slachtoffers niet meer dan 10^{-6} (1 op de 1 miljoen) en de kans op 1000 slachtoffers niet meer dan 10^{-8} '.

Conclusie

Bestemmingsplan is aangepast.

7. De hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland

Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NWVP)

Het NWVP zal niet meer onder dezelfde naam opnieuw in procedure worden gebracht. Het volledige verkeers- en vervoersbeleid zal worden opgenomen in de Nota Mobiliteit.

Reactie

Inmiddels is de Nota Mobiliteit vastgesteld door het kabinet en in paragraaf 2.2.2 zijn de beleidsdoelen van de nota kort weergegeven.

Conclusie

Bestemmingsplan is aangepast.

Watertoets

De watertoets is een procesinstrument. Geadviseerd wordt om in hoofdstuk 2 een paragraaf Waterbeleid op te nemen en in hoofdstuk 3 de Watertoets. Inmiddels zijn de waterschappen gefuseerd.

Reactie

De tekst die over beleid met betrekking tot water gaat, zoals dat momenteel voor het plangebied geldt, wordt in hoofdstuk 2 opgenomen. Informatie over de waterstructuur wordt in hoofdstuk 3 opgenomen. De watertoets daarentegen wordt opgenomen in hoofdstuk 4 Onderzoeken, Waterparagraaf 4.4. Daarin is ook informatie over waterkering en riolering opgenomen.

Conclusie

Het bestemmingsplan is aangepast.

Auto algemeen

Als groot manco in de wegenstructuur van Zaanstad wordt in het bestemmingsplan genoemd, het ontbreken van een volledige aansluiting van de Provinciale weg op de A8 en een complete aansluiting van de Guisweg op de A8. Op het volledig maken van aansluitingen en het realiseren van nieuwe aansluitingen is het aansluitingenbeleid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat van toepassing. Bovendien is een goedkeuringsvereiste van het ministerie geïntroduceerd. Daarbij moeten de effecten van de aansluitingen op bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in beeld worden gebracht. Tevens zal inzicht moeten worden gegeven in de kosten van de aansluiting die in principe voor rekening van de aanvrager komen. Het is noodzakelijk hiermee bij het vaststellen van de scenario's voor de verkeersafwikkeling rekening te houden.

Reactie

Wij zijn ons bewust dat voor nieuwe aansluitingen op het hoofdwegenet een goedkeuringsvereiste van het ministerie noodzakelijk is. De mogelijkheid van een nieuwe aansluiting wordt hier uitgesproken als een wens. Dit wordt echter in onderhavig bestemmingsplan niet geregeld. Mocht dit te zijner tijd actueel worden, zal deze vraag via de normale kanalen tot Rijkswaterstaat komen.

Conclusie

Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

Auto-ontsluiting Westerkoog

In het bestemmingsplan wordt genoemd, dat het in de bedoeling ligt de rondweg (De Glazenmaker en De Wildeman) en het Oosterveld onder het 30 km/u regime te brengen. Voorwaarde voor het toepassen van dit regime is, dat de betreffende weg of het betreffende gebied slechts een functie mag hebben voor het verkeer dat er zijn herkomst of bestemming heeft, met dien verstande dat beperkt doorgaand verkeer is toegestaan. Wijkontsluitingswegen, zoals De Glazenmaker, De Wildeman en Oosterveld verwerken een grote hoeveelheid doorgaand verkeer, dat er niet zijn herkomst of bestemming heeft. Voor dergelijke wegen kan op grond van de wegenverkeerswetgeving geen 30 km/u regime worden in gevoerd.

Het aanwijzen van wegen als 30 km/u gebied, die daarvoor door de verkeerssamenstelling niet geschikt zijn kan leiden tot verkeersonveiligheid, hetgeen niet de bedoeling van de maatregel is. In de sfeer van de ruimtelijke ordening is het niet ondenkbaar, dat langs de onterecht als 30 km/u regime aangewezen wegen te hoge geluidsbelastingen optreden, die onopgemerkt blijven omdat akoestisch onderzoek voor deze wegen niet noodzakelijk is. Het akoestisch onderzoek, dat ten behoeve van dit plan is uitgevoerd, illustreert dit.

Bij het invoeren van een 30 km/uur regime, waarvan het plan uitgaat, hoort ook een inrichting die het rijden met hogere snelheden dan 30 km/u onmogelijk maakt. Gevraagd wordt of er aandacht besteed is aan de bereikbaarheid van de gebieden door de hulpdiensten.

Reactie

Aan de keuze voor het invoeren van een 30-km regime lag de gedachte ten grondslag de verkeersveiligheid in Westerkoog te verbeteren. Een tweede was het aanbrengen van zeer stil asfalt (ZSA) teneinde de geluidsproblematiek aan te pakken.

Beiden waren maatregelen die waren getroffen om de openbaar vervoerverbinding in de vorm van de busbrug 'de Binding' (de verbinding tussen de woonwijken Westerkoog en Westerwating) buiten de spitsuren opengesteld te krijgen voor het gewone autoverkeer. Voor deze wijziging moest een nieuw bestemmingsplan worden gemaakt. Dit bestemmingsplan is echter op grond van geluidstechnische problemen in juli 2003 gestrand bij de Raad van State. Dit was ten tijde van het publiceren van het voorontwerpbestemmingsplan Westerkoog nog onbekend.

Inmiddels is besloten om voor de wegen De Glazenmaker en De Wildeman alsnog de bestemming 'Verkeersdoeleinden' te gebruiken in het bestemmingsplan Westerkoog, met als achterliggende gedachte voor deze wegen het bestaande 50 km-regime te handhaven. Echter, de verkeerswetgeving wordt niet in een bestemmingsplan geregeld, maar is een zaak van de wegbeheerder.

Rijkswaterstaat gaat in op het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW), waarin wordt gesteld dat er slechts beperkt doorgaand verkeer is toegestaan. De letterlijke tekst in deze in het BABW luidt: *'Omdat een bredere toepassing van de 30km- en 60 km-zônes wordt voorgestaan is de eis dat het betreffende gebied slechts een functie mag hebben voor verkeer dat zijn bestemming of herkomst in dat gebied heeft, aangepast. Beperkt doorgaand verkeer wordt toegestaan, mits de functie van het betrokken gebied voornamelijk een verblijfsfunctie is'.*

Er is hier sprake van een beperkt aandeel doorgaand verkeer.

Zaanstad geeft prioriteit aan de aanpak van de verkeersonveiligheid en in dat kader past de invoering van grote 30km-zônes. De rijksoverheid steunt dit beleid, zo blijkt ook uit de aanpassing van de wetgeving op dit gebied in 1999.

Om bovengenoemde redenen zal Zaanstad in voorkomende gevallen vasthouden aan de invoering van 30 km-zônes als daar aanleiding voor is.

Met de hulpdiensten is uitgebreid overleg gevoerd over aanrijtijden. Dit is gebeurd in het kader van de nota Evaluatie Verkeersplan Zaanstad (november 2003) en in het geval van Westerkoog is dat geen probleem. De aanrijtijden vallen binnen de wettelijke normen.

Conclusie

Bestemming 'Verblijfsdoeleinden' voor De Glazenmaker, De Wildeman en Oosterveld wijzigen in de bestemming 'Verkeersdoeleinden'.

Waterhuishouding

In een paragraaf over de waterhuishouding zullen eveneens de volgende punten aan de orde moeten komen:

het functioneren van het waterhuishoudkundig systeem;
de robuustheid van het systeem in verband met de toename van de neerslag als gevolg van de klimaatveranderingen;
de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater.

Reactie

Op de eerste twee punten is door het Hoogheemraadschap in vergelijkbare zin gereageerd (zie reactie 9). In de toelichting wordt aandacht besteed aan deze aspecten.

Het oppervlaktewater voldoet aan de kwaliteitsnorm voor stedelijk water. Dit zal opgenomen worden in de waterparagraaf. Het bestemmingsplangebied is een opgehoogd veen/weide gebied. In het freatisch grondwater zijn geen ernstige

verontreinigingen aanwezig die van invloed zijn op de huidige en de geplande bestemmingen.

Conclusie

Het bestemmingsplan is aangepast.

Akoestisch onderzoek

In tabel 4 is voor de A8 uitgegaan van een etmaalintensiteit van 50.000 motorvoertuigen. Voor het betreffende deel van de rijksweg 8 gaat de inspecteur van VROM uit van een intensiteit van 60.000 motorvoertuigen.

Reactie

De tabel zal aangepast worden en op 60.000 mvt/etmaal worden gebracht.

Conclusie

Het bestemmingsplan is aangepast.

Verblijfsdoeleinden

Voor verkeersborden is 3 meter een minimale maat, die niet in alle gevallen voldoende is, soms is een grotere bouwhoogte noodzakelijk.

Reactie

Verkeersborden zijn bouwvergunningsvrij en worden derhalve niet geregeld in het bestemmingsplan.

Conclusie

Het bestemmingsplan is aangepast.

8. De directeur van het Provinciaal Waterleidingbedrijf van Noord-Holland

Ter veiligstelling van in het plan te leggen c.q. aanwezige leidingen wordt verzocht de voorwaarden in acht te nemen die openbare nutsbedrijven moeten stellen om hun taak in het algemeen belang te kunnen uitoefenen. Een zeer belangrijke voorwaarde is die van het beschikbaar stellen van voldoende ruimte in openbare grond voor het ondergronds verkeer. Deze ruimte dient vrij te zijn van bomen en stekelige beplanting, terwijl de overige beplanting van dien aard dient te zijn dat het leidingnet ten allen tijde goed bereikbaar blijft. Ingeval de leidingstrook voorzien wordt van verharding, dient deze verharding 'open' te zijn. Tevens dient het leidingtracé vrij te blijven van opslag.

Reactie

Voor wat betreft de bestaande woonwijk is hiermee reeds rekening gehouden. De bepalingen in het bestemmingsplan zijn in overeenstemming met de genoemde punten.

Conclusie

Het bestemmingsplan behoeft niet gewijzigd te worden.

9. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Het bestemmingsplan is besproken in het watertoetsoverleg met de waterschappen De Waterlanden, Het Lange Rond en het hoogheemraadschap Uitwaterende Sluizen op 4 maart 2002. Conform de watertoets wordt aandacht besteed aan de wateraspecten binnen het plangebied. Het is duidelijker om de kop van 2.4.12 Watertoets, te wijzigen in 2.4.12 Waterparagraaf.

Reactie en conclusie

Zie reactie bij 7.2. Het bestemmingsplan is aangepast.

Per 1 januari 2003 zijn de waterschappen gefuseerd tot het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Tot het moment dat de gezamenlijke Keur is opgesteld zijn de keuren van de afzonderlijke voormalige waterschappen nog rechtsgeldig. Binnen dit bestemmingsplan is het daarom verstandig naar de Keur van de waterbeheerder te verwijzen. Het moet in de tekst duidelijker naar voren komen dat de emissies uit het rioolstelsel in overeenstemming moeten zijn met het beleid van de waterbeheerder.

Reactie

De tekst hierover in de Toelichting dient gewijzigd te worden.

Conclusie

Het bestemmingsplan is aangepast.

Op bladzijde 31 van de toelichting wordt aangegeven dat de sloten binnen het plangebied geheel beschoeid zijn. Het hoogheemraadschap is er voorstander van om beschoeiingen langs openbare gronden te vervangen door natuurlijke oevers (met talud). Verzocht wordt dit mee te nemen in de gebiedsvisie (hoofdstuk 5).

Reactie

Een opmerking hierover zal worden opgenomen in de gebiedsvisie.

Conclusie

Het bestemmingsplan is aangepast.

Het hoogheemraadschap verwacht dat bij de realisering van het centrumgebied geen extra verharding ten opzichte van de huidige verharding plaatsvindt. Indien er wel vergroting van het verharde oppervlakte plaatsvindt, zijn compenserende maatregelen in de waterhuishouding noodzakelijk. Het hoogheemraadschap wil bij de uitwerking van het centrumgebied betrokken worden.

Reactie

De uit te werken bestemming is inmiddels te komen vervallen.

Conclusie

De reactie doet niet meer ter zake.

Waterparagraaf

Het plangebied bevindt zich in een blokbemaling met een lager peilvak dan de omringende polder Westzaan, dit maakt het gebied kwetsbaar. Uit berekeningen volgens de nieuwe normen en rekening houdend met toekomstige neerslagsituaties blijkt ook dat er overlast verwacht kan worden. Om de veiligheid van het gebied in de toekomst te waarborgen en niet afhankelijk te zijn van de (te grote) gemaalcapaciteit stelt het hoogheemraadschap voor om samen met de gemeente naar mogelijkheden te kijken om de geringe berging van Westerkoog te vergroten.

Reactie

In de toekomst zal de gemeente in overleg treden met het hoogheemraadschap om de mogelijkheden voor deze problematiek te bekijken.

Conclusie

De reactie geeft op dit moment geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Voorschriften

Bij artikel 17 'Water' en 18 'Water met bijzondere waarden', moet nog een melding worden gemaakt dat voor het aanbrengen van steigers of andere werkzaamheden in of over het water een keurontheffing van de waterbeheerder noodzakelijk is. Dit geldt tevens voor artikel 20 'Waterkeringen'.

Reactie

In de waterparagraaf (in de toelichting) zal worden opgenomen dat voor het aanleggen van steigers of andere werkzaamheden in of over het water een keurontheffing van de waterbeheerder noodzakelijk is. Tevens wordt aan de genoemde voorschriften de volgende bepaling toegevoegd: 'alvorens omtrent een aanvraag om bouwvergunning te beslissen en voor zover het betreft het belang van deze bestemming, wordt advies ingewonnen bij de waterbeheerder.' De Keur is reeds van toepassing zonder voorschrift in een bestemmingsplan. Het opnemen hiervan is dan ook overbodig.

Conclusie

Het bestemmingsplan is aangepast.

Afvalwatertransportleiding

In het plangebied ligt een afvalwatertransportleiding in beheer bij het hoogheemraadschap. Verzocht wordt deze persleiding te beschrijven in artikel 19 Leidingen en het tracé op de plankaarten aan te geven.

Reactie

Alleen leidingen die een veiligheidszone hebben, zoals aardgastransportleidingen, worden op de plankaart opgenomen. De bedoelde afvalwatertransportleiding is vergelijkbaar met andere kabels en leidingen in de bodem. Omdat deze in openbare grond liggen is het gebruikelijke bewakingssysteem voldoende om deze leiding in stand te houden.

Conclusie

Het bestemmingsplan heeft hierop niet gewijzigd te worden.

12. NV Nederlandse Gasunie

Toelichting

In het plangebied ligt een aardgastransportleiding, die juist op de plankaart is aangegeven. Voor wat betreft aan te houden veiligheidsafstanden is de richtlijn van het Ministerie van VROM 'Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen' van toepassing. Uitgangspunt van deze richtlijn is dat het streven erop gericht dient te zijn om bestemmingen die voorzien in het regelmatig verblijf van personen, buiten de zogeheten toetsingsafstand te realiseren. Voor de betrokken leiding bedraagt deze afstand 40 meter. De minimale bebouwingsafstand bedraagt 4 meter voor incidentele bebouwing en 20 meter voor een woonwijk en flatgebouw. Verzocht wordt in paragraaf 4.1.7. hieraan aandacht te besteden.

Reactie

Voor het antwoord wordt korthedshalve verwezen naar het antwoord op de vraag van het ministerie VROM onder 3.1.

Conclusie

Het bestemmingsplan is aangepast.

Voorschriften

Verzocht wordt om in artikel 19 'Leidingen' lid 6 zodanig uit te breiden dat de navolgende werkzaamheden die, uitgevoerd binnen de bestemming 'Leidingen' een veilig en bedrijfszeker gastransport in gevaar kunnen brengen of gevaar voor personen en/of goederen kunnen opleveren, behoudens vrijstelling ook niet zijn toegestaan:

- het indrijven van voorwerpen in de bodem;
- het permanent opslaan van goederen waaronder begrepen het opslaan van afvalstoffen;
- het aanleggen van waterlopen of het vergraven, verruimen of dempen van bestaande waterlopen;
- het plaatsen van objecten zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair.

Reactie

Bovenstaande zal worden toegevoegd aan de voorschriften.

Conclusie

Bestemmingsplan is aangepast.

16. KPN Vaste Net

Verzocht wordt bij nadere uitwerking van het plan rekening te houden met de belangen van KPN. In hoofdlijnen bestaan deze uit de volgende zaken:

- Het creëren van tracés aan beide zijden van straten in openbare grond, in bermen en open verhardingen;
- Het handhaven van de bestaande tracés;
- Het vrijhouden van de toegewezen tracés van bomen en beplanting;

Het in overleg beschikbaar stellen van ruimten voor het plaatsen van mogelijke kabelverdeelkasten van KPN;

Het vrijhouden van straalverbindingspaden van KPN van hoge objecten.

Reactie

Voor wat betreft de bestaande woonwijk is hiermee reeds rekening gehouden. De bepalingen in het bestemmingsplan zijn in overeenstemming met de genoemde punten. Bij nieuwe plannen zal rekening worden gehouden met de opmerkingen.

Conclusie

Het bestemmingsplan behoeft hierop niet gewijzigd te worden.

18. Kamer van Koophandel en fabrieken voor Amsterdam

Onduidelijkheid over regeling 'Beroepen en bedrijven aan huis'

Blijkens de tekst onder 2.4.5 zal in de praktijk medewerking worden verleend aan vestiging van dienstverlenende beroepen, vrije beroepen en ambachtelijke activiteiten zonder verkoopactiviteiten. Onder punt 6.3.1 wordt echter opgemerkt, dat 'ambachtelijke bedrijven ingevolge de Zaanse Nota over dit onderwerp niet in de regeling passen en om die reden zijn uitgesloten in de voorschriften'. In artikel 23, lid 4 van de voorschriften is geen verbod opgenomen van ambachtelijke activiteiten. De Kamer van Koophandel is van mening dat ambachtelijke activiteiten, die binnen de gestelde voorwaarden kunnen worden uitgeoefend, moeten worden toegelaten. Verzocht wordt duidelijkheid te geven en de elkaar tegensprekende passages aan te passen.

Reactie

Het bestemmingsplangebied kenmerkt zich voornamelijk als woongebied. Toegelaten activiteiten binnen de regeling beroepen en bedrijven aan huis, zijn ondergeschikt aan de functie wonen, hetgeen bij bedrijven volgens de methodiek van dit bestemmingsplan niet het geval is. De beroepsuitoefening verbonden aan huis en de ambachtelijke bedrijfsuitoefening ziet, in tegenstelling tot de bedrijvenbestemming, niet op bedrijven waarop de Staat van Bedrijfsactiviteiten van toepassing is. Hiervoor in de plaats zal het bestemmingsplan de volgende mogelijkheden opnemen. Binnen de bestemming woondoeleinden wordt wonen, al dan niet in combinatie met activiteiten aan huis, direct mogelijk gemaakt. De ambachtelijke (bedrijfsmatige-) activiteiten zijn onder voorwaarden mogelijk en uitgesloten van strijdig gebruik. Het bestemmingsplan zal hierop worden aangepast.

Conclusie

Bestemmingsplan is aangepast.

Invloed van bedrijven buiten het plangebied

Volgens de tekst in bijlage 4 is de geluidszone van Amylum op de plankaart aangegeven, maar dit blijkt niet het geval te zijn. Verzocht wordt, in verband met het vastleggen van bestaande rechten, deze zone alsnog op de kaart te zetten.

Reactie

De zone is op de plankaart aangegeven.

Conclusie

Het bestemmingsplan is aangepast.

Termijn ter inzage legging ontwerpbesluiten

Volgens de algemene procedurevoorschriften (artikel 29) wordt een ontwerpbesluit tot het verlenen van vrijstelling, wijziging of uitwerking van het bestemmingsplan gedurende twee weken ter inzage gelegd. Verzocht wordt een termijn van tenminste vier weken te hanteren.

Reactie

De termijn voor de terinzagelegging van een ontwerp besluit zal worden aangepast en zal vier weken bedragen.

Conclusie

Bestemmingsplan is aangepast.

Bijlagen

Bijlagen

Bijlage 1: Bedrijveninventarisatie

Bijlage 2: Toelichting op de Staat van Bedrijfsactiviteiten

Bijlage 3: Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten

Bijlage 4: Milieuonderzoek

Bijlage 5: Verslag watertoetsoverleg

Bijlage 1. Bedrijveninventarisatie

Molenwerf	4	Chinees indisch rest. vof canton	Chinees-indische rest	553	2a	geur	2		
Molenwerf	12	Snackbar 't Koogje	cafetaria's, snackbars	553	2a	geur	2		

Tabel. Lijst van horecainrichtingen buiten het plangebied Westerkoog met invloed daarbinnen

Adres Van de Inrichting	Nr.	Naam van de inrichting	Aard van het bedrijf	SBI- code	Milieu- cate- gorie VNG	Maat- ge- vend milieu- aspect	Opmerkingen
Lagedijk	5	Amylum (Voorheen ZBB de Beijenkorf)	Zetmeelfabriek p.c.> 10 ton / uur	1562.2	4	Geur, geluid	
Stationstr	76	ADM Cocoa	Cacao en chocolade	15.84	5	Geur	

2. Toelichting op de Lijst van bedrijfstypen

Inleiding

In de bestemmingsplannen van de gemeente Zaanstad wordt de toelaatbaarheid van bedrijven en bedrijfsactiviteiten getoetst aan de Lijst van bedrijfstypen. De lijst is gebaseerd op de Lijst van bedrijfstypen uit de brochure 'Bedrijven en milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), uitgave 2001.

In de Lijst van bedrijfstypen staan de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten vermeld. Op basis van de te verwachten belasting voor het milieu zijn de bedrijven opgedeeld in een aantal categorieën. Omdat de Lijst van bedrijfstypen wordt gebruikt voor de milieuzonering in het kader van bestemmingsplannen zijn hierbij alleen de ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang, te weten:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar.

Voor ieder bedrijfstype wordt in de lijst aangegeven wat de afstand van de verschillende bedrijfstypen tot milieugevoelige functies, zoals wonen, moet zijn. Het milieuaspect met de hoogste afstandswaarde bepaalt welke afstand in acht moet worden genomen. Andersom is het ook zo dat milieugevoelige functies in beginsel niet binnen de geldende afstand rondom milieubelastende activiteiten bestemd mogen worden (uitwaartse zonering). Het kan zelfs zo ver gaan dat, voor het realiseren van een bedrijventerrein, bestaande milieugevoelige functies gesaneerd dienen te worden.

Door de in de Lijst van bedrijfstypen genoemde afstanden te hanteren ontstaat een goede afstemming tussen milieubelastende activiteiten en milieugevoelige activiteiten.

Voor het opstellen van de Lijst van bedrijfstypen is gebruik gemaakt van de Lijst van bedrijfstypen uit de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (2001) van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten. In deze lijst worden voor een groot aantal bedrijfstypen en -activiteiten richtafstanden ten opzichte van een rustige woonwijk gegeven. Daarbij is ervan uitgegaan dat de bedrijven ter voorkoming van hinder en/of gevaar die technieken toepassen, die thans als de meest gebruikelijke worden beschouwd.

De Lijst van bedrijfstypen is vooral bedoeld als hulpmiddel bij het bestemmen van nog niet verwezenlijkte situaties. Bij bestaande situaties worden de bedrijven specifiek beoordeeld en worden, indien nodig, aanvullende milieuonderzoeken uitgevoerd. Bij bestaande situaties wordt vaak gebruik gemaakt van maatbestemmingen. Dit houdt in dat voor de bestaande situatie wordt afgeweken van de Lijst van bedrijfstypen, die hier vanuit milieuoogpunt toelaatbaar wordt geacht. Het bedrijf krijgt daarbij een specifiek toegekende bestemming. Bij vertrek van het bedrijf mag een zelfde bedrijf zich op de locatie vestigen dan wel een bedrijf van de Lijst van bedrijfstypen, die hier toelaatbaar zijn.

Opzet van de Staat

De Lijst van bedrijfstypen bestaat uit twee tabellen, te weten:

Tabel I, Bedrijven;

Tabel II, Opslag en installaties.

Bijlage 2. Toelichting op de Lijst van bedrijfstypen

In tabel I worden de bedrijfstypen genoemd en in tabel II de opslagen en de installaties. Tabel II wordt vooral gebruikt wanneer een bedrijf in de tabel genoemde voorzieningen treft voor het uitoefenen van nevenactiviteiten.

De Lijst van bedrijfstypen deelt de bedrijven in zes categorieën in. Voor de categorieën 3 en 4 is nog onderverdeling toegepast in twee subcategorieën. Categorie 1 heeft betrekking op bedrijven, die geen hinder van belang veroorzaken en categorie 6 heeft betrekking op zeer zware industrie en hinderlijke activiteiten.

De vermelding 'Z' achter de afstand, behorende bij het milieuaspect geluid, geeft aan of een bedrijfstype mogelijk kan worden aangemerkt als 'zware lawaaimaker'. Dit zijn de bedrijven, die in belangrijke mate geluidhinder, zoals bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder, kunnen veroorzaken. De mate van hinder en de in aanmerking te nemen afstand komen overeen met de bedrijfstypen zonder de aanduiding 'Z', maar zijn alleen toelaatbaar als voor het betreffende terrein een geluidszone ex artikel 41 en verder respectievelijk 53 en verder van de Wet geluidhinder is vastgesteld. De vermelding 'C' geeft aan dat dit bedrijfstype vaak continue, dus dag en nacht in werking is.

In de laatste kolom van de lijst worden de aanduidingen 'B', 'D' en 'L' vermeld. *B* staat voor *bodemverontreiniging*. Bij deze aanduiding dient men er alert op te zijn dat een dergelijk bedrijfstype mogelijk een verhoogde bodemverontreiniging geeft. Dit is voornamelijk van belang voor bijvoorbeeld bodembeschermingsgebieden, grondwaterbeschermingsgebieden en waterwingebieden.

D staat voor *divers*. Bij de bepaling van de afstanden voor de onderscheiden bedrijfstypen is uitgegaan van een 'gemiddeld' modern bedrijf met gebruikelijke voorzieningen. Tussen bedrijven, die onder hetzelfde bedrijfstype vallen, kunnen verschillen bestaan. Het komt regelmatig voor, dat een bedrijf zich één afstandsstap volgens tabel 1 dichter bij een milieugevoelige functie kan vestigen dan een gemiddeld, gelijksoortig bedrijf. Een afstandsstap hoger is ook mogelijk, al is dit minder gebruikelijk. Bedrijfstypen waar de aanduiding 'D' achter staat, kennen vaak grote onderlinge verschillen.

L staat voor *luchtverontreiniging*. De uitstoot van schadelijke stoffen in de lucht is vaak niet te vertalen in een standaardafstand, die tot mensen of gevoelige locaties, zoals wonen, in acht genomen moet worden.

- In het geval van 'zware' bedrijven met schoorstenen is er vaak op korte afstand een inverse relatie: op een korte afstand van het bedrijf kan de milieubelasting lager zijn dan op een grote afstand.

- Er zijn wel veel emissienormen, voornamelijk in de Nederlandse Emissie Richtlijn (NER) vastgelegd, maar weinig immissienormen voor de omgeving van bedrijven. Normen voor de toelaatbare concentratie van schadelijke stoffen zijn in de praktijk vooral van toepassing op arbeidsplaatsen, omdat met name binnen bedrijven kritische waarden in relatie tot de gezondheid kunnen worden bereikt. Deze grenswaarden worden meestal uitgedrukt in maximaal aanvaardbare concentraties (MAC-waarden). Deze waarden worden vrijwel nooit in de omgeving van bedrijven bereikt.

In de Lijst van bedrijfstypen van de VNG wordt de mate van hinder onder de noemers verkeer en visueel aangegeven. Verkeersaantrekkende werking en visuele hinder zijn uitgedrukt in drie indexen, namelijk 1, 2 of 3. Index 1

Bijlage 2. Toelichting op de Lijst van bedrijfstypen

betekent potentieel geen of geringe emissie of hinder; index 3 duidt op een potentieel zeer ernstige emissie of hinder.

Aan deze indeling zijn geen afstanden gekoppeld. Verkeerssituaties worden binnen de gemeente Zaanstad per locatie beoordeeld. Om die reden is de verkeersindex in de bedrijvenlijst opgenomen. Bedrijven met een verkeersindex 3 kunnen bijvoorbeeld om die reden op bepaalde locaties niet acceptabel zijn.

De waarde, die gekoppeld is aan het aspect visueel, geeft geen praktisch handvat bij het bepalen van de milieuzones. Het aspect visueel is daarom niet in de Lijst van bedrijfstypen van de gemeente Zaanstad opgenomen.

Categorie-indeling en criteria voor de toelaatbaarheid van bedrijven

In de VNG-publicatie zijn de 10 richtafstanden, die voorkomen in de Lijst van bedrijfstypen, teruggebracht tot zes categorieën. Met het oog op de praktische toepassing zijn de categorieën 3 en 4 door de gemeente Zaanstad nader onderverdeeld in elk twee subcategorieën. Een en ander is weergegeven in tabel 1 van deze toelichting.

Tabel 1: Categorie-indeling

Categorie	Afstand
1	0-10 meter
2	30 meter
3	50-100 meter
3.1	50 meter
3.2	100 meter
4	200-300 meter
4.1	200 meter
4.2	300 meter
5	500-1000 meter
6	1500 meter

Omgevingstypen

Naar gelang het omgevingstype zijn correcties mogelijk per milieuaspect uit de bedrijvenlijst. Een indicatie van de mogelijke afstandscorrecties in relatie tot de verschillende omgevingstypen zijn weergegeven in tabel 2. De '-' betekent dat een correctie voor dat milieuaspect met één afstandsstep lager kan worden aangehouden voor die omgeving ten opzichte van een rustige woonwijk. Is er voor een bepaald omgevingstype geen '-' opgenomen in de tabel dan is een correctie voor dat milieuaspect in principe niet mogelijk, tenzij in de concrete situatie bijzondere omstandigheden aangewezen zijn.

Uitgangspunt is dat op basis van de kenmerken, van het desbetreffende gebiedstype, niet meer dan één afstandsstep wordt gecorrigeerd. Een grotere afwijking is alleen mogelijk als dit kan worden onderbouwd.

Waar een '!' in de tabel is opgenomen kan het milieuaspect voor het gebied bijzonder gevoelig liggen. Dit kan leiden tot verzwaring van planologische randvoorwaarden, eventueel gecombineerd met nadere milieuvoorschriften.

Voor iedere locatie geldt dat er naast de in onderstaande tabel aangegeven gevoeligheden, locatiespecifieke omstandigheden kunnen voorkomen. Iedere locatie zal daarom op zichzelf bestudeerd moeten worden. De in de onderstaande tabel 2 aangegeven gevoeligheden per omgevingstype zijn indicatief. Tabel 2 is bedoeld als richtlijn en hulpmiddel voor het bepalen van de gevoeligheid van de milieuaspecten per omgevingstype. De tabel is een afgeleide van een door de VNG gebruikte tabel, echter de omgevingstypen grondwater- of bodembescher-

Bijlage 2. Toelichting op de Lijst van bedrijfstypen

mingsgebied en stiltegebied, zijn niet in deze tabel opgenomen. Deze gebiedstypen komen namelijk niet voor binnen de gemeente Zaanstad.

Tabel 2: Indicatieve typering gevoeligheid naar milieuaspect

Omgevingstype	geur	stof	geluid	gevaar
A. rustige woonwijk				
B. drukke woonwijk			-	!
C. gemengd gebied			-	
D. landelijk gebied zonder woningen	-	-	-	-
E. landelijk gebied met woningen	-	-	!	-
F. bedrijvigheid	!	-	-	-
G. natuurgebied*	-	-	!	-
H. verblijfsrecreatie				-

*) Ammoniakemissie is buiten beschouwing gelaten.

Omschrijving omgevingstypen

Rustige woonwijk: woonwijk volgens het principe van functiescheiding. De woonwijk heeft weinig verkeer en er zijn praktisch geen bedrijven en/of winkelcentra. De woonvlekken zijn vrijwel geheel gescheiden van de werk-, winkel- en verkeersgebieden.

Drukke woonwijk: woonwijk waar de functie in hoofdzaak wonen is, maar waar druk verkeer en/of niet industriële bedrijven en voorzieningen, zoals buurtwinkelcentra, aanwezig zijn.

Gemengd gebied: gebied met een zekere mate van functiemenging; verkeerswegen zijn geïntegreerd in de woonstraten en winkelstraten. Er is geen strikte scheiding tussen woon-, winkel-, werk- en verkeersgebieden. Bij functiemenging, hetgeen zich met name zal voordoen in drukke woonwijken of gemengde gebieden, kan het zijn dat verschillende locaties binnen hetzelfde gebied een divers karakter hebben.

Landelijk gebied zonder woningen: gebied buiten de bebouwde kom waar niet wordt gewoond en dat geen industriegebied of verstedelijkt gebied is, maar ook geen stilte of natuurgebied.

Landelijk gebied met woningen: zelfde gebied als D, waarin incidenteel woningen aanwezig zijn.

Bedrijvigheid: daaronder vallen alle gebieden met overwegend lichte, middelzware en zware bedrijven. Scheiding van wonen en werken. In enkele gevallen is wellicht nog onderscheid te maken tussen ambachtelijke en industriële terreinen. Voorzichtigheid is geboden bij het toelaten van bedrijfswoningen op een bedrijventerrein. Een dergelijke woning kan de verdere indeling van een bedrijventerrein namelijk sterk beperken.

Natuurgebied: gebied waarvoor vanwege de bijzondere kwaliteit voor natuurbehoud en -ontwikkeling de natuur- en landschapswaarden moeten worden veilig gesteld. Basis is de ecologische hoofdstructuur: een netwerk van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones, vaak in eigendom van natuurbeherende instanties, alsmede aangrenzende gebieden met een 'buffer'-doelstelling.

Verblijfsrecreatie: gebied waarin een bungalowpark en/of camping is gelegen, die niet permanent in gebruik is. Voor verblijfsrecreatie op kampeergebieden en kleinschalig kamperen: zie landelijk gebied.

Flexibiliteit

De Lijst van bedrijfstypen blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. Het is bovendien tijdgebonden. Het komt in de praktijk dan ook voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Lijst van bedrijfstypen is verondersteld. In het bedrijvenartikel van de planvoorschriften is daarom bepaald dat burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf via een vrijstelling een categorie lager kunnen indelen (dus bijvoorbeeld van categorie 3 naar 2 of van categorie 4 naar 3). Bij de categorieën met een onderverdeling in subcategorieën wordt daarbij bedoeld dat vrijstelling tot de laagste van de subcategorieën mogelijk is (dus van categorie 4 naar maximaal 3.1). Om een vrijstelling te kunnen verlenen moet door de aanvrager worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie. Deze beoordeling dient zich te richten op de in de lijst aangegeven maatgevende milieuaspecten. Voor de bedrijven met de aanduiding 'Z' bij het milieuaspect geluid geldt dat deze bedrijven geen vrijstelling kunnen krijgen van de eis dat de eerder genoemde geluidszone vastgesteld moet zijn.

Bij sommige bedrijfsactiviteiten is bij de indeling uitgegaan van een continue bedrijfsvoering, waarbij de hinderlijke activiteiten ook 's nachts plaatsvinden. Dit is in de lijst aangegeven met een 'C' in de laatste kolom. Het kan echter voorkomen, dat een specifiek bedrijf niet continue werkt. Dit gegeven kan eveneens aanleiding zijn om het bedrijf via bovengenoemde vrijstellingsmogelijkheid een categorie lager in te delen.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten niet zijn genoemd in de Lijst van bedrijfstypen. Wanneer deze bedrijven voor wat betreft milieubelasting gelijk kunnen worden gesteld met volgens de bestemmingsregeling toegelaten bedrijven, kan voor de vestiging van deze bedrijven eveneens een vrijstelling worden verleend.

Niet alleen het bedrijf zelf, maar ook het omgevingstype kan aanleiding zijn voor het verlenen van een vrijstelling.

Ten slotte is het denkbaar dat in de planperiode het algemene beeld van de in de lijst genoemde bedrijven en bedrijfsactiviteiten zich als gevolg van bepaalde technologische ontwikkelingen in positieve zin wijzigt. Om hierop adequaat te kunnen reageren, zijn burgemeester en wethouders in dergelijke situaties bevoegd de Lijst van bedrijfstypen te wijzigen.

Bijlage 2. Toelichting op de Lijst van bedrijfstypen

3. Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten

Milieuzonering van horeca-activiteiten

De problematiek van hinder door horecabedrijven onderscheidt zich als zodanig nauwelijks van de problematiek van hinder veroorzaakt door 'gewone' niet-agrarische bedrijven. Bij het opstellen van de in de voorschriften opgenomen Staat van Horeca-activiteiten en het daarmee samenhangende toelatingsbeleid is daarom nauw aangesloten bij de Staat van Bedrijfsactiviteiten die al veel langer in bestemmingsplannen wordt toegepast.

Ook voor horecabedrijven bieden de Wet milieubeheer en de APV onvoldoende mogelijkheden om alle relevante vormen van hinder te voorkomen. De milieuzonering van horecabedrijven in het bestemmingsplan richt zich in aanvulling op de beide genoemde instrumenten op de volgende vormen van hinder:

- geluidshinder door afzonderlijke inrichtingen in een rustige omgeving;
- (cumulatieve) geluidshinder buiten de inrichting(en) en verkeersaantrekkende werking/ parkeerdruk.

Analoog aan de regeling voor 'gewone' bedrijven worden bij de uitwerking van een ruimtelijk beleid voor hinderlijke horeca-activiteiten drie stappen onderscheiden:

- indelen van activiteiten in ruimtelijk relevante hindercategorieën;
- onderscheiden van gebiedstypen met een verschillende hindergevoeligheid;
- uitwerken van een beleid in hoofdlijnen: in welke gebieden zijn welke categorieën in het algemeen toelaatbaar.

De onderstaande toelichting gaat nader in op de gehanteerde hindercategorieën en het algemene toelatingsbeleid voor deze categorieën. Opgemerkt wordt dat naast de criteria ter voorkoming van ongewenste horeca-activiteiten ook ruimtelijk-functionele overwegingen een rol kunnen spelen bij het ruimtelijk beleid voor horeca-activiteiten; daarop wordt op deze plaats niet ingegaan.

Gehanteerde criteria

Voor een indicatie van de mate van hinder veroorzaakt door horeca-activiteiten biedt de basiszoneringslijst uit de VNG-publicatie 'bedrijven en milieuzonering' een goed vertrekpunt. De daar gehanteerde, nogal grove benadering behoeft echter voor een in de praktijk bruikbare Staat van Horeca-activiteiten aanvulling en nadere motivering. In aanvulling op de gegevens uit de VNG-publicatie is gebruikgemaakt van de volgende ruimtelijk relevante criteria:

- de voor verschillende soorten horeca-inrichtingen over het algemeen gebruikelijke openingstijden⁶⁾; deze zijn voor het optreden van hinder uiterst relevant; het Besluit horecabedrijven en de circulaire industrielaawaai hantieren immers voor de dag-, avond- en nachtperiode verschillende milieunormen;

de mate waarin een bedrijfstype naar verwachting bezoekers en in het bijzonder bezoekers per auto en/of brommers (scooters) aantrekt.

Categorieën van horeca-activiteiten

Mede op grond van bovengenoemde criteria worden in de Staat van Horeca-activiteiten de volgende drie categorieën onderscheiden (waarvan één categorie met drie subcategorieën):

6)Er wordt hier nadrukkelijk gesproken over openingstijden die normaal gesproken verbonden zijn aan het functioneren van een type horecabedrijf; de toelaatbare openingstijden van een individueel bedrijf worden niet via het bestemmingsplan bepaald maar middels de vergunning op grond van de APV.

1. 'lichte horeca': Bedrijven die in beginsel alleen overdag en 's avonds behoeven te zijn geopend (in hoofdzaak verstrekking van etenswaren en maaltijden) en daardoor slechts beperkte hinder voor omwonenden veroorzaken: restaurants, cafetaria's, ijssalons en dergelijke. Het gaat daarbij dus om bedrijven die uit een oogpunt van hinder vooral in woongebieden niet wenselijk zijn. In gemengde gebieden en weinig gevoelige gebieden dient mede in relatie tot de verkeersontsluiting een nadere afweging plaats te vinden.

In deze categorie zijn de volgende subcategorieën onderscheiden:

1a. qua exploitatie aan detailhandelsfunctie verwante horeca die in de praktijk nauwelijks van de eigenlijke detailhandel kunnen worden onderscheiden zoals ijssalons, cafetaria's, snackbars en dergelijke; met name in centrumgebieden kan het in verband met ruimtelijk-functionele aspecten gewenst zijn deze groep als afzonderlijke categorie te beschouwen;

1b. overige lichte horeca: restaurants;

1c. bedrijven met een relatief grote verkeersaantrekkende werking: grotere restaurants, grotere hotels, McDrives e.d.

2. 'middelzware horeca': Bedrijven die normaal gesproken ook 's nachts geopend zijn en die daardoor aanzienlijke hinder voor omwonenden kunnen veroorzaken: cafés, bars, biljartcentra, zalenverhuur e.d. Deze bedrijven zijn over het algemeen alleen toelaatbaar in weinig gevoelige gebieden, zoals gebieden met primair een functie voor detailhandel en voorzieningen.

3. 'zware horeca': Bedrijven die voor een goed functioneren ook 's nachts moeten zijn geopend en die tevens een groot aantal bezoekers aantrekken en daardoor grote hinder voor de omgeving met zich mee kunnen brengen (verkeersaantrekkende werking, daarmee gepaard gaande hinder op straat en parkeeroverlast): dancings, discotheken en partycentra. Deze bedrijven zijn alleen toelaatbaar in specifiek voor dergelijke bedrijven aangewezen gebieden.

Flexibiliteit

De Staat van Horeca-activiteiten blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door horeca-activiteiten in te schatten. De lijst van activiteiten is bovendien tijdgebonden. Het komt in de praktijk dan ook voor dat een bepaald horecabedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een aangepaste werkwijze (bijvoorbeeld geen openstelling noodzakelijk in de nachturen) of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Staat van Horeca-activiteiten is verondersteld. In het betreffende artikel van de planvoorschriften is daarom bepaald dat burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf via een vrijstelling één categorie lager kunnen indelen. Dit betekent bijvoorbeeld van categorie 3 naar 2.

Bij categorie 1, met een onderverdeling in subcategorieën, wordt daarbij bedoeld dat vrijstelling tot de laagste subcategorie mogelijk is (dus van categorie 2 naar maximaal 1a, maar bijvoorbeeld ook van 1c naar 1b). Om een vrijstelling te kunnen verlenen moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie. Deze beoordeling dient met name te worden getoetst aan het aspect geluidshinder.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde horeca-activiteiten zich aandienen, niet zijn genoemd in de Staat van Horeca-activiteiten. Wanneer deze bedrijven wat betreft milieubelasting gelijk kunnen worden gesteld met volgens de bestemmingsregeling toegestane horecabedrijven kan voor de vestiging van deze bedrijven eveneens een vrijstelling worden verleend.

Bijlage 3. Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten

Ten slotte is het denkbaar dat in de planperiode het algemene beeld van de in de Staat genoemde horecabedrijven en activiteiten zich als gevolg van bepaalde ontwikkelingen wijzigt. Om hierop adequaat te kunnen reageren, zijn burgemeester en wethouders in dergelijke situaties bevoegd de Staat van Horeca-activiteiten te wijzigen.

4. Milieuonderzoek

Inleiding

Dit milieuraapport gaat uitgebreid in op de milieukundige situatie van het plangebied Westerkoog. Het plangebied Westerkoog wordt ten westen begrensd door het Guisveld, ten noorden door de autosnelweg 8 (hierna A8), ten oosten door de spoorlijn Zaandam-Alkmaar en ten zuiden door de Mallegatsloot. De begrenzing van het plangebied is afgebeeld op het kaartje van figuur 1. De actualisatie van het bestemmingsplan is conserverend van aard. De milieubelasting wordt gekenmerkt door het geluid van het verkeer op de A8 en de spoorlijn Zaandam-Alkmaar. Als laatste aspect komt daar ook nog de externe veiligheid bij als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A8 en het benzinestation met LPG.

De actualisatie van een bestemmingsplan wordt voor de komende 10 jaar vastgelegd. Ondanks dat op deze veranderingen zo goed als mogelijk wordt geanticipeerd is het met de snel veranderende milieuwetgeving lastig hierop in te spelen. Het moment van actualisatie blijft daarmee een momentopname. Om de flexibiliteit van het bestemmingsplan geen geweld aan te doen is besloten om zoveel mogelijk milieu-informatie die aan verandering onderhevig is, zoals geluid- en veiligheidscontouren, maar ook andere toetsingsafstanden zoals die voor vervoer van gevaarlijke stoffen in een milieuraapport onder te brengen, dat als bijlage bij het bestemmingsplan wordt gevoegd. In de toelichting op het bestemmingplan wordt dan verwezen naar het milieuraapport. Het voordeel van deze werkwijze is de toename van de flexibiliteit, doordat het milieuraapport gedurende de looptijd van het bestemmingsplan aangepast kan worden aan nieuwe regelgeving, zonder dat het bestemmingsplan of de daarbij behorende kaart hoeft te worden gewijzigd. Ook blijft met deze werkwijze de plankaart overzichtelijk, omdat de contouren, toetsingsafstanden enzovoorts alleen in kaarten van het milieuraapport worden opgenomen.

GELUID

De akoestische situatie van het bestemmingsplan Westerkoog is in het kader van de Wet geluidhinder onderzocht. Het bestemmingsplan is in beginsel een conserverend bestemmingsplan, waarin grotendeels de huidige bestemming van het gebied wordt vastgelegd. Een nadere toetsing aan de Wet geluidhinder behoeft voor de bestaande woonbestemmingen en andere geluidgevoelige objecten in dit plan dan ook niet plaats te vinden. Wel zal binnen het plangebied een nieuwe ontwikkeling gaan plaatsvinden langs de Molenwerf/Westerkoogweg, namelijk de vestiging van een z.g. Brede School.

Geluidszones

In de Wet geluidhinder is het principe van geluidszones ingevoerd. Rond industrieterreinen met grote lawaai producerende bedrijven en langs wegen en spoorwegen zijn ingevolge de wet geluidszones aanwezig. Buiten de geluidszone mag de geluidsbelasting niet hoger zijn dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde. Binnen de geluidszones kunnen hogere waarden tot een wettelijke maximum voor de geluidsbelasting op woningen en andere geluidgevoelige objecten worden vastgesteld.

De geluidszones rond industrieterreinen zijn op basis van akoestisch onderzoek vastgesteld. De geluidszone langs verkeerswegen en spoorwegen zijn in de wet geregeld.

De Wet geluidhinder bepaalt dat alle wegen zones hebben, waarbinnen niet zonder meer nieuwe geluidgevoelige bebouwing mag worden opgericht. In artikel 74 van de wet wordt bepaald dat langs een weg een geluidszone met een bepaalde breedte aan weersijden van de weg aanwezig is. De breedte van de zone is als volgt:

Van een buitenstedelijk gebied is sprake, indien het gebied buiten de bebouwde kom of binnen de bebouwde kom langs een autoweg of autosnelweg ligt. Een

weg bestaande uit één of twee rijstroken in een buitenstedelijk gebied heeft een zone van 250 meter aan weerszijden van de weg. Bij drie of vier rijstroken bedraagt de geluidszone 400 meter, en bij vijf of meer rijstroken bedraagt de geluidszone 600 meter aan weerszijden van de weg.

Een weg bestaande uit één of twee rijstroken in een binnenstedelijk gebied heeft een zone van 200 meter aan weerszijden van de weg. Bij drie of meer rijstroken bedraagt de geluidszone 350 meter aan weerszijden van de weg.

Zonevrijstelling is slechts mogelijk voor wegen in een binnenstedelijk gebied, waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt. Het geldt ook voor de wegen, die behoren tot een woonerf, dan wel voor wegen waarvan op grond van een door de gemeenteraad vastgestelde geluidsniveaukaart vaststaat dat de geluidsbelasting op 10 meter uit de as van de meest nabij gelegen rijstrook 48 dB of minder bedraagt. Een geluidsniveaukaart is voor dit gebied niet opgesteld.

Overigens is hiervan pas sprake als de verkeersintensiteit van de weg met een klinkerverharding niet meer bedraagt dan circa 500 motorvoertuigen per etmaal.

Een groot aantal wegen in het plangebied zijn of worden als 30 km gebied ingericht. Hierdoor hebben deze **wegen geen wettelijke geluidszone**. In het plan 'Westerkoog' hebben alleen de in onderstaande tabel genoemde wegen een geluidzone,

Tabel. Wegen met een geluidzone.

Naam van de weg	Maximum snelheid in km /uur	Aan- tal rijbanen	Zone afstand in meters aan weerszijden van de weg
A8 (buitenstedelijk gebied)	100	4	400
Guisweg N 215 (150 tot kruispunt met Westerkoogweg is 50 Km / uur), daarna 80 km / uur	50 en 80	2	200
Provinciale weg N203 (buiten het plangebied met een zone binnen het plangebied)	50	2	200
Westerkoogweg (tussen Guisweg en de Wildeman en de Glazemaker)	50	2	200
Wildeman	50	2	200
Glazemaker	50	2	200
Binding (de weg ligt buiten het plangebied met een zone binnen het plangebied)	50	2	200

In het Besluit geluidhinder spoorwegen zijn de geluidszones langs spoorwegen vermeld. Ten zuiden van het plangebied bevindt zich de spoorweg Zaandam - Alkmaar. Deze spoorweg heeft een geluidszone aan weerszijden van de spoorweg met een breedte van 200 meter, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf.

Grenswaarden

Binnen een geluidszone, die op te vatten is als een aandachtsgebied, mag de geluidsbelasting aan de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige objecten in beginsel de in de Wet geluidhinder vermelde grenswaarden niet te boven gaan.

Indien maatregelen ter beperking van de geluidsbelasting niet mogelijk zijn dan wel op overwegende bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, landschappelijke, verkeerskundige of financiële aard, kunnen hogere waarden voor de geluidsbelasting worden vastgesteld. In het Besluit grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen en het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen zijn de situaties en de redenen voor een hogere waarde vermeld.

Grenswaarden industrielawaai

De voorkeursgrenswaarde voor industrielawaai is 50 dB(A) etmaalwaarde. Ingeval van industrielawaai is de maximaal toelaatbare hogere waarde voor nieuwe woningen 55 dB(A).

Grenswaarden wegverkeerslawaa

De voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting op de gevels van nieuwe woningen en andere geluidgevoelige objecten vanwege wegverkeerslawaa is 48 dB Lden. In bepaalde situaties kunnen Gedeputeerde Staten ontheffing verlenen tot het vaststellen van een hogere waarde voor de geluidsbelasting op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige objecten.

Voor wegverkeerslawaa wordt onderscheid gemaakt in stedelijke gebieden en buitenstedelijke gebieden. Ingeval van een stedelijk gebied is de maximaal toelaatbare hogere waarde vanwege een bestaande weg voor nieuwe woningen 63 dB Lden en voor vervangende nieuwbouw 68 dB Lden. Voor nieuwe woningen in een buitenstedelijk gebied is de maximaal toelaatbare hogere waarde 53 dB Lden en voor vervangende nieuwbouw 63 dB Lden. In de volgende tabel wordt schematisch weergegeven de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting met ontheffing afhankelijk van de situatie van de woning en/of de weg.

Tabel. Ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege verkeerslawaa voor woningen.

Situatie woning c.q. weg	Voorkeursgrenswaarde	Hoogst toelaatbare geluidsbelasting met ontheffing	Hoogst toelaatbare binnenniveau
Nieuw te projecteren (ook via art. 19 WRO)	48 dB (artikel 82, lid 1) (artikel 76a)	Buitenstedelijk 53 dB Binnenstedelijk 58 dB (artikel 83, lid 1)	33 dB (artikel 111, lid 2)
Nieuw te projecteren langs aanwezige weg binnenstedelijk (ook via art. 19 WRO)	48 dB (artikel 82, lid 1) (artikel 76a)	63 dB (artikel 83, lid 2) (artikel 76a)	33 dB (artikel 111, lid 2)
Nieuwe weg voor aanwezige of in aanbouw zijn de woningen	48 dB (artikel 82, lid 1)	Binnenstedelijk 63 dB Buitenstedelijk 58 dB (artikel 83, lid 3)	33 dB (artikel 111, lid 2)
Nieuw te projecteren agrarische dienstwoning (ook art. 19 WRO)	48 dB (artikel 82, lid 1) (artikel 76a)	Buitenstedelijk 58 dB 9artikel 83, lid 4)	33 dB (artikel 111, lid 2)
Nieuw te projecteren vervangende nieuwbouw (ook art. 19 WRO)	48 dB (artikel 82, lid 1) (artikel 76a)	Binnenstedelijk 68 dB (artikel 83, lid 5) Buitenstedelijk 63 dB (artikel 83, lid 6) (zie noot)	33 dB (artikel 111, lid 2)
Nieuw te projecteren vervangende nieuwbouw buiten de bebouwde kom (ook art. 19 WRO)	48 dB (artikel 82, lid 1) (artikel 76a)	Buiten bebouwde kom 58 dB (artikel 83, lid 7) (zie noot)	33 dB (artikel 111, lid 2)

Grenswaarden railverkeerslawaa

De voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting op de gevels van nieuwe woningen vanwege spoorweglawaa is 55 dB Lden. De maximale grenswaarde met ontheffing op de gevels van nieuwe woningen is 68 dB Lden. Voor bestaande woningen is de maximale grenswaarde op de gevels gesteld op 71 dB Lden.

Voor scholen, ziekenhuizen, verpleeghuizen etc. is de voorkeursgrenswaarde op de gevels gesteld op 53 dB Lden. In de onderstaande tabel wordt schematisch weergegeven de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege spoorweglawaai.

Tabel. Grenswaarden geluidsbelasting Besluit geluidhinder spoorwegen

Geluidgevoelige bestemming	Voorkeursgrenswaarde in dB			Maximale ontheffingswaarde in dB		
	Nieuwbouw in zone bestaand spoor	Nieuwe spoorlijn en bestaande bouw	Wijziging bestaande spoorlijn, bestaande bouw	Nieuwbouw in zone bestaand spoor	Nieuwe spoorlijn en bestaande bouw	Wijziging bestaande spoorlijn, bestaande bouw
Woningen	55	55	55	68	68	71
Scholen, ziekenhuizen, verpleeghuizen, etc.	53	53	53	68	68	71
Woonwagenterreinen	55	55	55	63	63	63
Terreinen voor gezondheidszorg	55	55	55	56	66	66

Geluidsbelasting industrielawaai

Binnen het plangebied Westerkoog bevinden zich geen industrieterreinen. Buiten het plangebied Westerkoog bevindt zich het bedrijf Tate & Lyle. Dit bedrijf heeft een geluidszone onder de naam 'Zetmeelbedrijven De Bijenkorf B.V.' te Koog aan de Zaan. Een deel van het plangebied ligt binnen deze geluidszone. In figuur 2 zijn de geluidscontouren van 50 dB(A) en 55 dB(A) weergegeven van het zonebesluit uit 29-03-1988 van vóór de sanering van het industrielawaai. In figuur 3 zijn de geluidscontouren van 50 dB(A), 55 dB(A) en 60 dB(A) weergegeven, die na sanering van het industrielawaai over het plangebied loopt. De geluidsbelasting op de gevels van woonbestemmingen en andere geluidgevoelige objecten binnen het plangebied van het bestemmingsplan Westerkoog is echter niet hoger dan 50 dB(A).

Geluidsbelasting wegverkeer

Door het Raadgevend ingenieursbureau Lichtveld Buis & Partners is een onderzoek naar de gevolgen van de openstelling van de busbrug 'de Binding' uitgevoerd. In bijlage 2 is het onderzoek van het bureau bijgevoegd.

Uit het onderzoek blijkt dat door de opening van de busbrug 'de Binding' de geluidsbelasting voor de wegen binnen het plangebied langs 'de Binding', de Glazenmaker, de Wildeman en de Westerkoogweg met 2 dB of meer toeneemt. Voor 'de Binding' is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Om de toename van de geluidsbelasting voor de woningen langs 'de Binding' te reduceren zullen maatregelen moeten worden getroffen. Voor de openstelling van de busbrug 'de Binding' zal een aparte procedure worden gevoerd, waarin tevens de te treffen geluidsreducerende maatregelen zullen worden meegenomen.

In het onderzoek van Lichtveld Buis & Partners BV is dus ook onderzocht of de reconstructie tot gevolg heeft dat de geluidsbelasting op andere wegen dan 'de Binding' met 2 dB of meer toeneemt. Dit blijkt dus voor de Glazenmaker, de Wildeman en de Westerkoogweg het geval te zijn. Het onderzoek naar de genoemde wegen blijft echter beperkt tot het vaststellen van de geluidsbelasting.

Er vindt geen toetsing van de grenswaarden plaats en er worden geen geluidbeperkende maatregelen in beschouwing genomen.

Voor de openstelling van de busbrug 'de Binding' zal een aparte procedure worden gevoerd. De busbrug 'de Binding' bevindt zich buiten het plangebied.

Railverkeerslawaaï

Een deel van het plangebied ligt binnen de geluidszone van 200 meter aan weerszijden van de spoorlijn Zaandam – Alkmaar. De geluidsbelasting als gevolg van het railverkeer is volgens Standaard Rekenmethode 1 van het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï bepaald met het akoestische spoorboekje Aswin 2006. De 55 dB en de 68 dB contour zijn berekend voor het jaar 2010/2015. De railverkeerintensiteiten zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

Tabel. Railverkeerintensiteiten toekomstige situatie 2010-2015

Voertuigen	Aantallen (bakken/uur)		
Categorie & omschr.	Dag	Avond	Nacht
1 MAT64	0,00	0,00	0,00
2 ICR/ICM	0,00	0,00	0,00
3 SGM	0,00	0,00	0,00
4 CARGO	0,00	0,00	0,00
5 DE	0,00	0,00	0,00
6 DH	0,00	0,00	0,00
7 STAD	0,00	0,00	0,00
8 IRM/DDM	144,00	112,00	21,00
9 Thalys	0,00	0,00	0,00
10 ICE 3M	0,00	0,00	0,00

De afstanden van de contouren ten opzichte van de as van de spoorweg zijn weergegeven in de onderstaande tabel. Het betreffen vrije veld contouren, dat wil zeggen dat geen rekening is gehouden met afscherming van bestaande bebouwing.

De 55 dB contour geeft daarom een maximale afstand aan vanaf het spoor, waarbinnen een akoestisch onderzoek noodzakelijk is om de werkelijke geluidsbelasting vast te stellen op daarbinnen te realiseren geluidgevoelige objecten.

Tabel. Geluidscontouren railverkeerslawaaï bestemmingsplan Westerkoog

Spoorvak	Geluidscontouren op 5 meter hoogte (etmaalwaarde) in meters afstand tot as van de spoorweg	
	55 dB	68 dB
Zaandam – Alkmaar 411	145	16

Ontwikkel locaties

Binnen het plangebied van het Westerkoog bevinden zich geen - voor de milieubelasting - relevante ontwikkellocaties.

Eerder vastgestelde hogere waarden Wet Geluidhinder

Voor woningen en andere geluidgevoelige objecten, waarvoor na 1 januari 1982 de bouwvergunning is afgegeven en waarvoor de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A), dan wel 48 dB Lden, zijn door Gedeputeerde Staten hogere waarden voor de geluidsbelasting vastgesteld. De vastgestelde hogere waarden vormen het uitgangspunt voor eventuele latere

procedures in het kader van de Wet geluidhinder en de Wet Ruimtelijke Ordening.

Op 1 maart 1986 is het onderdeel bestaande situaties verkeerslawaaï van de Wet Geluidhinder in werking getreden. De waarde van 50 dB(A), dan wel 48 dB Lden, komt globaal overeen met de geluidszones, genoemd in artikel 74 van de Wet geluidhinder, als de verkeersintensiteit op de weg vrijwel overeenkomt met de maximale capaciteit van de weg. Deze zones hebben een dusdanig ruimtebeslag dat in de praktijk in het stedelijk gebied veel kleinere afstanden tussen weg en woningen aanwezig zijn en ook in nieuwe situaties worden aangehouden. Langs veel bestaande wegen is dan ook sprake van een hogere geluidsbelasting op de gevels van de woningen dan de voorkeursgrenswaarde. Woningen met een geluidsbelasting van op 1 maart 1986 van meer dan 55 dB(A) komen in aanmerking voor een geluidssanering. Indien maatregelen ter beperking van de geluidsbelasting op de gevel van de woningen niet mogelijk zijn, dan is gevelisolatie de te kiezen saneringsvorm.

Deze woningen zijn afhankelijk van de geluidsbelasting op de A-lijst of B-lijst geplaatst.

de A-lijst betreft bestaande woningen, die een geluidsbelasting ondervinden vanwege een aanwezige weg van tenminste 65 dB(A), dan wel tenminste 60 dB(A), indien zij deel uitmaken van een complex waarvan tenminste één woning een geluidsbelasting op de peildatum van 1 maart 1986 ondervond van tenminste 65 dB(A). Deze lijst is door de minister vastgesteld.

de B-lijst betreft bestaande woningen, die op een peildatum van 1 maart 1986 een geluidsbelasting ondervinden vanwege een aanwezige weg van tenminste 60 dB(A), en niet meer dan 64 dB(A), dan wel tenminste 56 dB(A), indien zij deel uitmaken van een complex waarvan tenminste één woning op dat tijdstip een geluidsbelasting ondervond van tenminste 60 dB(A). Deze lijst is nog niet door de Minister van VROM vastgesteld.

Voor het plangebied Westerkoog bevinden zich geen woningen op de A-lijst en 2 woningen op de B-lijst n.l. Geertveld 2, 1541 PH met 67 dB(A) in 2010 en Matjeszoom 1, 1541 PV met 63 dB(A) in 2010.

Wel zijn een tweetal hogere waarden verleend voor de in de onderstaande tabel weergegeven adressen.

Tabel. Lijst met woningen waarvoor hogere waarde is verleend

Straatnamen	Hogere waarde inclusief correctie art 110g Wgh in dB(A):
Westerkoogweg 4 (aan de noordzijde van het plangebied als gevolg van verkeerslawaaï van de wegen Glazenmaker en Wildeman)	58
Westerkoogweg 70 (aan de zuidkant van het plangebied als gevolg van verkeerslawaaï van de wegen Glazenmaker en Wildeman)	52

De correctie art 110g Wet geluidhinder bedraagt -5 dB(A) voor de geluidsbelasting op woningen als gevolg van wegverkeerslawaaï van wegen waar niet harder gereden mag worden dan 70 km/uur en -2 dB(A) voor wegen waar harder gereden mag worden dan 70 km/uur.

Voor de woningen, die langs de A8 zijn gelegen, zijn geen hogere waarden vastgesteld voor de geluidsbelasting op de gevels vanwege het verkeer van de A8, omdat op peildatum 1 maart 1986 de weg en de woningen reeds aanwezig waren en de geluidsbelasting toen niet hoger was dan de saneringsgrenswaarde.

Door toename van de verkeersintensiteit is de huidige geluidsbelasting hoger dan de destijds geldende wettelijk maximaal toelaatbare grenswaarde van 55 dB(A) voor bestaande situaties. Hierin is echter niet voorzien in de Wet geluidhinder.

Vanwege het spoorweglawaai zijn ten tijde van de vaststelling van het vigerende bestemmingsplan geen hogere waarden vastgesteld. De reden daarvoor is dat het vigerende bestemmingsplan Westerkoog is vastgesteld nog voordat het Besluit geluidhinder spoorweglawaai van de Wet geluidhinder in 1987 in werking is getreden.

Nieuwe ontwikkelingen

De Brede School bevindt zich buiten de geluidszones van de gezoneerde industrieterreinen en de geluidzone van de spoorlijn Zaandam-Alkmaar. Verder zal de Brede School worden geprojecteerd langs de Molenwerf en de Westerkooegweg. Voor deze wegen geldt een maximumsnelheid van 30 km per uur hebben volgens de Wet geluidhinder geen geluidzone. Toetsing van de Wet geluidhinder hoeft voor het wegverkeer niet plaats te vinden.

Luchthaven Schiphol

In het besluit van 26 november 2002 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, toepassing gegeven aan artikel 8.4 van de Wet Luchtvaart in samenhang met artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening ten aanzien van het luchtvaartterrein Schiphol. In het besluit "Luchthavenindelingbesluit Schiphol" worden op grond van artikel 8.5 van de Wet Luchtvaart het luchthavengebied en het beperkingengebied van de luchthaven Schiphol vastgesteld. Bij besluit van 23 augustus 2004 is het "Luchthavenindelingbesluit Schiphol" door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, in verband met het herstellen van de invoerfout en wijziging van de uitvliegroutes in westelijke richting vanaf de Polderbaan, gewijzigd.

Het beperkingengebied is een gebied waar in verband met de nabijheid van de luchthaven met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting beperkingen noodzakelijk zijn ten aanzien van de bestemming en het gebruik van de grond (op grond van artikel 8.5 lid Wet Luchtvaart). Deze beperkingengebieden worden met behulp van kaarten aangegeven, waarop de ligging van de gebieden is aangegeven. De regels voor het beperkingengebied kennen verschillende regimes, die gelden voor de gronden die op de desbetreffende kaarten zijn aangegeven. Een deel van het grondgebied van de gemeente Zaanstad bevindt zich binnen het beperkingengebied de Luchthaven Schiphol.

Binnen het beperkingengebied 'bebouwing' zijn een viertal typen gebieden met beperkingen opgenomen. De gronden bedoeld in artikel 2.2.1 van het Luchthavenindelingbesluit, aangewezen met de nummers 1 en 2, komen niet in de gemeente Zaanstad voor. Deze gronden bepalen de veiligheidsloopzones en geluidsloopzones. Deze gronden bevinden zich in de directe omgeving van het luchthaventerrein.

De gronden bedoeld in artikel 2.2.1 van het besluit, aangewezen met de nummers 3 en 4, komen wel binnen de gemeente Zaanstad voor. De gronden aangewezen met nummer 3 liggen binnen de 10^{-5} individueel risico contour. In verband daarmee gelden er beperkingen aan bebouwing op deze gronden. Nieuwbouw is mogelijk met een verklaring van geen bezwaar. Uitgangspunt daarbij is dat grote concentraties van personen in deze contour moeten worden voorkomen. Deze gronden zijn op de bij het besluit behorende overzichtskaart beperking bebouwing aangegeven als rode gebieden. In Zaanstad komen deze gronden alleen voor in een smalle strook in Assendelft-Zuid.

Op de gronden aangewezen met nummer 4, de gele gebieden op de overzichtskaart beperking bebouwing van het besluit, zijn om redenen van de hoge geluidsbelasting geen nieuwe woningen, woonwagens, woonboten, scholen en gezondheidszorggebouwen toegestaan. Nieuwe bedrijfsgebouwen zijn binnen dit beperkingengebied wel toegestaan. Met een verklaring van geen bezwaar is

nieuwbouw van deze geluidgevoelige bebouwing wel mogelijk. In Zaanstad komen deze gronden hoofdzakelijk in Assendelft voor.

In artikel 2.2.2 van het Luchthavenindelingbesluit en de bij dit besluit behorende overzichtskaart hoogtebeperkingen, worden gronden aangewezen die bewerkstelligen dat in beginsel geen objecten worden opgericht of geplaatst die hoger zijn dan de op kaart aangegeven maximale waarden.

In Zaanstad betreft dit uitsluitend gebieden met een maximale hoogte van 150 meter.

Het bestemmingsplan Westerkoog bevindt zich buiten het beperkingengebied voor externe veiligheid, geluid en hoogtebeperkingen.

EXTERNE VEILIGHEID

Algemeen

Burgers hebben recht op een veilige woonomgeving. Als zij (verhoogde) risico's⁷ lopen dienen die onderzocht en inzichtelijk gemaakt te worden en waar mogelijk te worden getoetst aan de daarvoor geldende regelgeving. Omdat de regelgeving m.b.t. een aantal mobiliteiten van de externe veiligheid nog niet volledig in wettelijke kaders is verankerd, kunnen risico's niet altijd aan wettelijke normen worden getoetst. Daar waar deze ontbreken wordt zo veel als mogelijk aan bestaande rijksbeleidskaders getoetst.

Afweging van risico's

Ook zal bij ruimtelijke ordeningsplannen in verband met de veelheid aan beperkingen voor nieuwe initiatieven steeds meer afweging tussen diverse risico's moeten plaatsvinden. Bij elke activiteit ontstaan er per definitie risico's. Zoals in de in september 2003 verschenen nota 'Nuchter omgaan met risico's' van het ministerie VROM, zullen risico's getoetst moeten worden aan normen en zullen keuzes moeten worden gemaakt tussen risico's van verschillende aard. Er dient daarbij rekening te worden gehouden met verschillen in de maatschappelijke en individuele acceptatie van risico's, ook wel de risicobeleving genoemd. Factoren als vrijwilligheid, beheersbaarheid, lokale verschillen in risico, het oorzakelijk verband van het risico met natuur of menselijke activiteiten, bepalen in belangrijke mate de risicobeleving.

Voor risicovolle activiteiten kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten.

Voor risicovolle activiteiten is het nodig, dat voor de in de nabijheid gelegen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten binnen een plangebied, waar mensen zich (voor een langere tijd) ophouden een inventarisatie dient plaats te vinden van de risico's, die de mensen daar lopen. Daarbij hebben de beperkt kwetsbare objecten een lager veiligheidsniveau dan de kwetsbare objecten.

Kwetsbare objecten⁸: (niet limitatieve opsomming!)

- woningen (niet zijnde verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare of dienst- en bedrijfswoningen van derden,
- gebouwen voor (gedeeltelijk) verblijf van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten zoals, ziekenhuizen, scholen, bejaardencentra, gevangenissen;
- hotels en kantoorgebouwen met meer vloeroppervlak dan 1500m², (meer dan 50 personen);

⁷ Risico = de kans x het effect van een mogelijke calamiteit. Bij het verkleinen van het groepsrisico dient de motivatie gericht te zijn op het verkleinen van beide factoren.

⁸ Opsomming van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten komt uit het Ontwerp-besluit milieukwaliteitseisen voor externe veiligheid inrichtingen milieubeheer versie oktober 2004.

- complexen met meer dan 5 winkels en meer dan 1000 m² (restaurants met meer dan 50 personen), of een winkel met een vloeroppervlak van 2000 m², mits het een supermarkt, hypermarkt of warenhuis betreft;
- grote campings en andere recreatieterreinen voor verblijfsrecreatie (meer dan 50 personen).

Beperkt kwetsbare objecten³: (niet limitatieve opsomming!)

verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare,

- dienst- en bedrijfswoningen van derden;
- kantoorgebouwen, voorzover zij niet onder onderdeel m, onder c, vallen;
- hotels en restaurants, voorzover zij niet onder onderdeel m, onder c, vallen;
- winkels, voorzover zij niet onder onderdeel m, onder c, vallen;
- sporthallen, zwembaden en speeltuinen;
- sport- en kampeertreinen en terreinen bestemd voor recreatieve doeleinden, voorzover zij niet onder onderdeel m, onder d, vallen;
- bedrijfsgebouwen, voorzover zij niet onder onderdeel m, onder c, vallen;

objecten die met de onder a tot en met e en g genoemde gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen dat daarin doorgaans aanwezig is en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid bij een ongeval, voorzover die objecten geen kwetsbare objecten zijn;

- objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefoon- of elektriciteitscentrale of een gebouw met vluchtleidingsapparatuur, voorzover die objecten wegens de aard van de gevaarlijke stoffen die bij een ongeval kunnen vrijkomen, bescherming verdienen tegen de gevolgen van dat ongeval;

Gevolgen wijziging Wet op de ruimtelijke ordening (WRO) en Wet Milieubeheer (Wm).

Bij de normering van risico's worden twee paramaters gehanteerd namelijk het Plaatsgebonden risico, afgekort PR⁹ en het Groepsrisico, afgekort GR¹⁰. In bestemmingsplannen is het met de aanpassing van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) binnenkort mogelijk om aan de hand van de kwaliteitseisen in de Amvb's met betrekking tot de externe veiligheid bepaalde afstanden tot (beperkt) kwetsbare objecten in acht te nemen.

Een voorbeeld hiervan is dat er maxima gesteld kunnen worden aan het aantal woningen dat zich op een bepaalde afstand tot een weg, waarover het vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, gebouwd mogen worden. Of, zoals bij bedrijfsterreinen met inrichtingen waar risicovolle activiteiten plaats vinden, zoals op- en overslag van gevaarlijke stoffen, kan met de minimaal in acht te nemen afstand tot (beperkt) kwetsbare functies rekening worden gehouden.

Opname van risicocontouren als risicoaandachtsgebied in milieuraapport.

Deze risico's laten zich vertalen in afstanden tussen risicovolle activiteiten en de (beperkt) kwetsbare objecten / functies. Deze contouren zijn dynamisch van aard omdat zij afhankelijk zijn van veranderingen in de risicovolle activiteit. Opname op de plankaart zou dan geen recht doen aan het dynamisch karakter van deze veranderingen daar deze een actualisatieperiode heeft van 10 jaar. Daarom worden de risicocontouren als risicoaandachtsgebieden opgenomen in het milieuraapport. Met de bestemming van de binnen de risicoaandachtsgebieden

⁹ Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats langs een transportroute of in de omgeving van een inrichting zou verblijven, komt te overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval met een transportmiddel waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

¹⁰ Het groepsrisico voor inrichtingen geeft, gelet het aantal mensen dat werkelijk in de buurt verblijft, de kans aan dat een groep personen overlijdt ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De hierbij gehanteerde oriënterende waarde maakt geen onderscheid tussen kwetsbare - en niet kwetsbare objecten.

gelegen gronden wordt rekening gehouden in de toelichting van het bestemmingsplan en de plankaart.

Opsomming van Wetten, beleidskaders, circulaire en richtlijnen waarin normering voor Externe veiligheid is opgenomen en waaraan getoetst kan worden:

- Wet op de ruimtelijke ordening (Wro) + herziening;
- Wet milieubeheer (Wm);
- Besluit risico's zware ongevallen 1999 (Brzo), Wet milieubeheer.
- Vuurwerkbesluit, Wet milieubeheer;
- CPR-richtlijnen met name besluit LPG-tankstations, Wet milieubeheer;
- Ontwerp-besluit vaststelling Milieukwaliteitseisen van Externe veiligheid voor Inrichtingen;
- Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs)Wet milieubeheer;
- Ontwerp-besluit vaststelling Milieukwaliteitseisen van Externe veiligheid voor het Transport van Gevaarlijke Stoffen;
- Circulaire voor transport via buisleidingen;
- Aankomende wetgeving uit ketenstudie voor LPG, chloor, ammoniak en andere gevaarlijke stoffen;
- Wet Luchtvaart, met het Luchthavenindelingbesluit Schiphol;
- Interim-beleid gemeente Zaanstad t.a.v. straling afkomstig van hoogspanningsleidingen en UMTS antennes.

Wet op de ruimtelijke ordening (Wro)

In de Wro en het daaraan gekoppelde Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) is geregeld hoe we in Nederland met de ruimte omgaan. Met de aanpassing van de Wro wordt het mogelijk om gevaarscontouren in bestemmingsplannen op te nemen.

Wet milieubeheer (Wm)

De Wm en het daaraan gekoppelde inrichtingen en vergunningenbesluit milieubeheer (Ivb) zijn wat betreft externe veiligheid gericht op het beperken van de risico's aan de bronkant. Dit is mogelijk, door het nemen van maatregelen om de kans op een ongeval te minimaliseren en om de afstand waarop een calamiteit een (groot) effect heeft zo klein mogelijk te maken. Het principe dat hierbij wordt toegepast is ook wel bekend onder de term ALARA: As Low As Reasonably Achievable.

Verwacht wordt dat de Wro en de Wm binnen afzienbare tijd een wijziging zal ondergaan waarmee het mogelijk wordt een gecoördineerd ruimtelijk en milieubeleid gestalte te geven.

Besluit risico's zware ongevallen 1999 (Brzo).

Van een aantal inrichtingen waar risico's een grote rol spelen is in het Besluit risico's zware ongevallen uit 1999 (Brzo 1999) bepaald dat een veiligheidsrapport (VR) moet worden opgesteld.

In dat kader wordt ook een kwantitatieve risico-analyse uitgevoerd. (QRA, Quantitative Risk Analyses), waarin de risico's voor de omgeving van de inrichting worden gekwantificeerd. Voor deze inrichtingen moeten overigens door de gemeente ook rampenbestrijdingsplannen worden opgesteld. Hierin worden procedures, organisatiestructuren en de individuele processen binnen de hulpdiensten beschreven.

Vuurwerkbesluit, CPR-richtlijn, LPG-tankstations.

Voor sommige inrichtingen geldt dat een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) van toepassing is.

Het zogenaamde Vuurwerkbesluit is op 1 maart 2004 in werking getreden. In de CPR 8 (Commissie Preventie Rampen, 1994) en in 'DE UITVOERING LPG-TANKSTATION' zijn ook (ruimtelijke) afstandseisen opgenomen waaraan tankstations met LPG moeten voldoen.

Ontwikkeling van mogelijk nieuwe wetgeving voor LPG, chloor, ammoniak en andere gevaarlijke stoffen.

Momenteel vinden er een tweetal integrale studies plaats naar de ketens van productie, opslag, transport en gebruik van:

- de gevaarlijke stoffen LPG, chloor en ammoniak;
- andere gevaarlijke stoffen.

Ontwerp-besluit vaststelling Milieukwaliteitseisen Externe Veiligheid voor Inrichtingen.

Het Ontwerp-besluit wordt verwacht in 2004 van kracht te worden. Het heeft tot doel risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Het geeft uitwerking aan het Europees (Seveso II-richtlijn) en nationaal beleid (NMP4).

Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs).

De Wvgs is een kaderwet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, spoor, water en buisleidingen. Onder de Wvgs hangt het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen (Bvgs) en drie ministeriële regelingen voor transport over de weg, het spoor en de binnenvaart (respectievelijk de Vlg, de Vsg en de Vbg). Het vervoer van radioactieve stoffen is geregeld in de Kernenergiewet.

Ontwerp-besluit vaststelling Milieukwaliteitseisen van Externe Veiligheid voor het Transport van Gevaarlijke Stoffen.

Met deze AmvB wordt beoogd de grenswaarden voor de risiconormen langs transportroutes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wettelijk vast te leggen. Gelet op het onvoldoende inzicht in risico's en kosten om deze risico's binnen de grenswaarden te beperken, laat deze AMvB nog een jaartje op zich wachten. Het concept van de AMvB zal dit jaar voor inspraak worden gepubliceerd.

Wet Luchtvaart

Met de inwerkingtreding van het Luchthavenindelingbesluit - dat de wettelijk ruimtelijke maatregelen aangaande de luchthaven Schiphol bevat - is de vijfde baan (Polderbaan) op 20 februari 2003 in gebruik genomen. De van Schiphol opstijgende vliegtuigen vliegen over de gemeente Zaanstad. In het luchthavenindelingbesluit is een veiligheidszone opgenomen. Met het opleggen van beperkingen aan het ruimtelijk orderingsbeleid wordt bewerkstelligd dat de risico's met in problemen komende vliegtuigen niet groter worden. Bestemmingsplannen binnen deze gebieden zullen op de beperkingen in dit besluit worden getoetst (zie het hoofdstukje Luchthaven Schiphol).

Straling afkomstig van Hoogspanningsmasten en UMTS antennes.

Een aspect dat weliswaar niet onder het kopje van externe veiligheid valt, doch dat wel direct in het verlengde ligt van de hier opgenoemde risico's.

Straling van hoogspanningsleidingen.

Momenteel beraadt het ministerie VROM zich over het nemen van maatregelen ter beperking van nieuwbouw in de omgeving van Hoogspanningsleidingen. Aanleiding voor dit voornemen is het resultaat van het onderzoek 'Planning new dwellings near overhead powerlines', waarin een statistisch verband wordt aangetoond tussen het wonen onder hoogspanningsleidingen en een toename van het aantal gevallen van leukemie bij kinderen van 0 t/m 15 jaar.

In afwachting van deze maatregelen is op 17 februari 2004 door de gemeente Zaanstad een interim-beleid vastgesteld, waarin, binnen de stralingscontour van hoogspanningsmasten van 0,4 µTesla, geen medewerking zal worden verleend aan de bouw van nieuwe gebouwen, waarin kinderen in de leeftijd van 0 t/m 15 jaar langdurig verblijven. Te denken valt hierbij aan woningen, scholen, kinderdagverblijven.

Straling van UMTS antennes.

Van UMTS antennes komt - zij het in een totaal ander frequentiegebied - ook straling vrij. Gelet op de taak van de gemeenten een landsdekkend UMTS-

telefoonnet te helpen realiseren en het voorlopig standpunt van de ministers Brinkhorst, Dekker en Hoogervorst, om in afwachting van het advies van de Gezondheidsraad, door te gaan met het plaatsen van UMTS antennes, wordt voorgesteld om niet van het landelijk beleid af te wijken.

Normstelling

Op dit moment is er nog geen wettelijke norm voor de toelaatbaarheid van risiconiveaus. Er zijn wel grenswaarden opgesteld voor het Plaatsgebonden Risico (PR) (voorheen individuele risico) en een oriënterende waarde voor het Groepsrisico (GR). Deze zijn opgenomen in het Ontwerp-besluit vaststelling milieukwaliteitseisen voor externe veiligheid van inrichtingen.

Plaatsgebonden risico voor inrichtingen

Het Plaatsgebonden Risico geeft per locatie de kans per jaar aan dat een persoon (die daar permanent aanwezig en onbeschermd is) op die plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval bij risicovolle activiteiten. Het plaatsgebonden risico kan worden weergegeven als een contour op een kaart die punten met een gelijk risico met elkaar verbindt (zoals dat ook gebeurt met geluidscontouren).

Voor het plaatsgebonden risico geldt een wettelijke grenswaarde.

Deze is voor kwetsbare bestemmingen, zoals woningen, ziekenhuizen en dergelijke:

in nieuwe situaties één op de miljoen per jaar (10^{-6}) ook wel uitgedrukt als één maal in de miljoen jaar;

voor bestaande situaties geldt een norm van één op de honderdduizend per jaar (10^{-5}), waarbij geldt dat in 2010 moet worden voldaan aan de norm voor nieuwe situaties (10^{-6});

En voor beperkt kwetsbare bestemmingen (bijvoorbeeld bedrijven) is de normering iets minder streng;

voor nieuwe situaties geldt de waarde 10^{-6} per jaar als grenswaarde, maar bij een dichtheid van maximaal 10 personen per hectare geldt een (soepeler) grenswaarde van 10^{-5} per jaar;

in bestaande situaties geldt de waarde 10^{-5} per jaar.

Met het van kracht worden van het ontwerpbesluit vaststelling milieukwaliteitseisen voor externe veiligheid van inrichtingen wordt de norm voor het plaatsgebonden risico voor inrichtingen wettelijk vastgelegd.

Groepsrisico voor inrichtingen

Het groepsrisico geeft, gelet op het aantal mensen dat werkelijk in de buurt verblijft, de kans aan dat een groep mensen overlijdt ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De hierbij gehanteerde norm voor inrichtingen bedraagt:

10 of meer doden: een kans per jaar van één op de honderdduizend (10^{-5} per jaar);

100 of meer doden: een kans per jaar van één op de tien miljoen (10^{-7} per jaar);

1000 of meer doden: een kans per jaar van één op de miljard (10^{-9} per jaar).

De norm voor het groepsrisico is een (niet wettelijke) oriënterende waarde. Als van de oriënterende waarde wordt afgeweken, dan dient dit voldoende te worden verantwoord. Het groepsrisico maakt geen onderscheid tussen kwetsbare en niet-kwetsbare objecten.

Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het binnenwater is een risiconormering vastgesteld in de nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS).

Net als bij risico's rond inrichtingen worden 'Plaatsgebonden risico' en 'Groepsrisico' als grootheden gebruikt om het risiconiveau uit te drukken. Voor het PR is een grenswaarde geformuleerd, voor het GR een oriënterende waarde.

De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is:

voor *nieuwe situaties* gesteld op een niveau van 10^{-6} per jaar;

voor *bestaande situaties* is 10^{-6} per jaar. Hierbij is het niet van belang of en hoe vaak er mensen op die bepaalde locatie aanwezig zijn.

De oriënterende waarde voor groepsrisico is per km-route of -tracé bepaald op $10^{-2} / N^2$, waarin N staat voor het potentieel aantal slachtoffers. Dit wil zeggen een frequentie van:

10^{-4} per jaar voor 10 slachtoffers, ofwel een kans per jaar van één op de tien duizend;

10^{-6} per jaar voor 100 slachtoffers, ofwel een kans per jaar van één op het miljoen;

10^{-8} per jaar voor 1000 slachtoffers, ofwel een kans per jaar van één op de honderd miljoen.

De oriënterende waarde voor het groepsrisico geldt vanaf het punt met 10 slachtoffers. Bij de berekening van het groepsrisico wordt wel rekening gehouden met het daadwerkelijke aantal (potentiële) slachtoffers langs de transportas van de weg.

Gemotiveerd afwijken van oriënterende waarde van het groepsrisico.

Van de oriënterende waarde van het groepsrisico mag het bevoegd gezag - zij het gemotiveerd - afwijken. Er moet dan een openbare inzichtelijke belangenafweging aan voorafgaan. Daar waar voor de risicobeheersing een afweging tussen maatschappelijke en individuele kosten en baten dient plaats te vinden, is het aan de politiek (landelijk, regionaal, lokaal) om deze afweging te maken.

Beoordeling huidige situatie Westerkoog

Inrichtingen met gevaarlijke stoffen

Binnen het plangebied bevindt zich een inrichting waarop het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) van toepassing is. Voor deze inrichting is in het kader van het bestemmingsplan aan de Regionale Brandweer Zaanstreek-Waterland advies gevraagd volgens artikel 13, lid 3 van het BEVI. Op 27 april 2007 heeft de Regionale Brandweer hierop geadviseerd. De relevante gegevens hiervan, die betrekking hebben op de ruimtelijke ordening, zijn in het milieuadvies voor dit bedrijf opgenomen. Het betreft het volgende bedrijf:

Zelftankstation Total Nederland, Westerkoogweg 2.

Het zelftankstation Westerkoogweg is een verkooppunt van motorbrandstoffen. Hierbij vindt tevens verkoop van LPG plaats. Voor het tankstation ligt het vulpunt voor LPG langs de Omgelegde Guisweg. De afstand van het vulpunt voor de tankwagen voor LPG tot de dichtstbijzijnde woningen aan de Mosakker bedraagt 80 meter. De afstand van de ondergrondse tank tot de dichtstbijzijnde woningen aan de Matmanszoom bedraagt 44 meter. De afstand van de afleverzuil tot de dichtstbijzijnde woningen aan de Glazenmaker bedraagt 15 meter.

Voor het zelftankstation is door het adviesbureau Oranjewoud een Kwantitatieve Risico Analyse (QRA) opgesteld. De resultaten van deze QRA zijn in het milieuadvies verwerkt.

Plaatsgebonden risico

Het bedrijf valt onder het regime van het Bevi en de bijbehorende ministeriële regeling, de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi). In de Revi zijn voor zogenaamde categorale inrichtingen tabellen opgenomen met generieke veiligheidsafstanden, die in acht moeten worden genomen tussen een (beperkt) kwetsbaar object en een risicobron. De in acht te houden afstand is afhankelijk van de LPG doorzet van een tankstation. Op basis van de jaarlijkse LPG doorzet kan worden bepaald, of de inrichting onder de categorie categorale inrichtingen valt. Een categorale inrichting is een inrichting waarvoor, door de aard van de

activiteit of de aard van de aanwezige gevaarlijke stof(fen), een standaard benadering van risico kan worden gevolgd.

Toetsing aan de normen voor de Plaatsgebonden risico (PR)

Op 3 april 2007 is de Regeling tot wijziging van de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) gepubliceerd. De regeling tot wijziging van Revi is op 1 juli 2007 inwerking getreden. Hiermee zijn per 1 juli 2007 de afstanden voor het Plaatsgebonden risico 10^{-6} per jaar voor de LPG- tankstations met een vergunde jaarlijkse doorzet van LPG kleiner dan 1500 m^3 ook gewijzigd. De wijziging van de afstanden zijn een uitvloeisel van het convenant LPG- autogas van 22 juni 2005 tussen de Rijksoverheid en de LPG- sector. In het convenant zijn afspraken vastgelegd ter verbetering van de veiligheid op en rondom LPG- tankstations. Als gevolg van het treffen van veiligheidsmaatregelen door de LPG- sector worden de externe veiligheidsrisico's van de LPG- tankstations kleiner.

In bijlage 1, tabel 2a van de gewijzigde Ministeriële Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) worden minimaal aan te houden afstanden tot de kwetsbare- en beperkt kwetsbare objecten voor de categorische inrichtingen genoemd. Op basis hiervan is de QRA voor het tankstation opgesteld. De conclusie voor het plaatsgebonden risico volgens de QRA is als volgt:

De situatie voldoet aan het Bevi. Volgens opgaaf van de gemeente bedraagt de gemiddelde LPG-doorzet van het tankstation in de jaren 2004 - 2006 maximaal 195 m^3 per jaar en wordt vergunningstechnisch de doorzet begrensd tot 500 m^3 per jaar. In deze QRA is het tankstation daarom berekend met een maximale LPG-doorzet van 500 m^3 per jaar. De toetsafstand voor een tankstation in een bestaande situatie met een doorzet van 500 m^3 per jaar bedraagt 25 meter. Binnen 25 meter van het tankstation bevinden zich geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten.

Groepsrisico

In het advies van de Regionale Brandweer Zaanstreek-Waterland is destijds geadviseerd om het groepsrisico te laten bepalen via het rekenprogramma Safeti^{NL}, omdat het vulpunt en de opslagtank op redelijke afstand van elkaar zijn gelegen. In verband met dit advies is de QRA voor het zelftankstation uitgevoerd.

Voor de verantwoording van het groepsrisico van de inrichting is het invloedsgebied van belang. De afstand tot de grens van het invloedsgebied bedraagt voor een LPG-tankstation met een doorzet tot $1500 \text{ m}^3/\text{jaar}$ 150 meter. De conclusie voor het groepsrisico volgens de QRA is als volgt:

Het berekende groepsrisico ligt onder de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient echter

te allen tijde door het bevoegd gezag te worden verantwoord.

Tevens is het volgende opgenomen:

Bij de invulling van deze verantwoordingsplicht moet het bevoegd gezag tenminste aandacht besteden aan de zelfredzaamheid en de bereikbaarheid van de locatie in geval van een calamiteit op het tankstation.

Uit de grafiek in de QRA blijkt dat het groepsrisico een factor 10 onder de oriëntatiewaarde ligt.

Verantwoording groepsrisico

Maatregelen ter beperking van het groepsrisico

Bij LPG-tankstations is op 22 juni 2005 een convenant afgesloten tussen het ministerie van VROM en de Vereniging Technische Commissie Vloeibaar Gas, onderschreven door de BOVAG, Nederlandse Organisatie voor de Energiebranche en de Belangenvereniging Tankstations BETA. Dit convenant voorziet in de realisatie van:

- Een verbeterde vulslang

Deze scheurbestendige losslang met lekdetectie waarbij tevens een automatische afsluiter met verschuldrukmeting wordt aangebracht zorgt voor een aanzienlijke verkleining van de faalkans. De discussie over toepassing hiervan speelt op landelijk niveau.

- Hittewerende coating op de tankwand

Door het aanbrengen van een hittewerende coating op de tankwagen krijgt de brandweer meer tijd om een brand in de nabijheid van een tankwagen te blussen. Hiermee wordt de kans op een 'BLEVE na brand' verkleind en hebben de hulpverleningsdiensten meer tijd om de omwonenden te evacueren.

- Aanscherping Wetmilieubeheervergunning

De maximale LPG-doorzet zal worden vastgelegd in de Wet milieubeheervergunning. Tevens zal worden bekeken of het mogelijk is om in de Wet milieubeheervergunning op te nemen om in het belang van de veiligheid de lossing van LPG alleen in de dagperiode toe te staan.

In het Besluit LPG-tankstations milieubeheer worden een groot aantal bronmaatregelen (zoals aanrijdbeveiligingen enz.) voorgeschreven. Een exploitant van een tankstation is verplicht om deze na te leven.

Zelfredzaamheid

Voor de zelfredzaamheid is advies gevraagd bij de Regionale Brandweer Zaanstreek-Waterland. In het advies van de RBZW is het volgende opgenomen met betrekking tot de zelfredzaamheid:

De kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied van zowel het LPG-tankstation als de transportroutes gevaarlijke stoffen zijn woningen. De hierin aanwezige personen worden aangemerkt als zelfredzaam. Ze kunnen zichzelf in veiligheid brengen door naar binnen te gaan en ramen en deuren te sluiten. Eventueel kunnen ze nog de mechanische ventilatie in hun woning/bedrijf uitschakelen. Naast deze dosisreductie kan het aantal blootgestelde mensen worden teruggebracht door ontruiming en evacuatie. Deze blootgesteldenductie is zeker gewenst bij een BLEVE. Evacuatie via de normale ontsluitingsweg Westerkoog is dan niet mogelijk. In deze situatie zal de busbrug "de Binding" moeten worden vrijgegeven. Voor openstelling van de busbrug is een protocol opgesteld. Hierin is vastgelegd wie op welke wijze deze brug vrijgeeft. De aanwezige en voor alle verkeer opengestelde infrastructuur vormt geen onoverkomelijke belemmering voor evacuatie. De zelfredzaamheid kan worden bevorderd door de wijkbewoners voor te lichten over de evacuateroute.

Bestrijdbaarheid en hulpverlening

Voor de bestrijding en het preparatieniveau is advies gevraagd bij de Regionale Brandweer Zaanstreek-Waterland.

In het advies van de RBZW is het volgende opgenomen met betrekking tot de bestrijdbaarheid en de hulpverlening:

Deze paragraaf richt zich voorlopig alleen op het optreden van de brandweer. De benodigde en beschikbare hulpverleningscapaciteit is nog niet bestuurlijk vastgesteld.

De brandweerkorpsen in de regio Zaanstreek-Waterland hanteren de richtlijnen in het kader van de brandweezorgnorm. In 2006 is voor de regio een onderzoek naar de repressieve dekking uitgevoerd. Door dit onderzoeksrapport wordt inzicht gegeven in welke mate de brandweezorg in de regio en in de aangesloten gemeenten voorziet in het beoogde niveau van tijdige opkomst. Hieruit blijkt dat er op dit moment geen significante afwijkingen zijn ten opzichte van de landelijke richtlijnen.

Incidenten, zoals een verkeersongeval waarbij een vrachtwagen met gevaarlijke stoffen is betrokken of brand in het tankstation, zijn afdoende bereikbaar via de aanwezige infrastructuur.

De bestrijdbaarheid kan worden verbeterd door te zorgen voor een adequate bluswatervoorziening bij het LPG-vulpunt en bij de LPG-tank en door planvorming.

Conclusie verantwoording groepsrisico zelftankstation Total Nederland

Het groepsrisico als gevolg van het zelftankstation Total Nederland veroorzaakt geen overschrijding van de oriëntatiewaarde. Uit de grafiek in de QRA blijkt dat het groepsrisico een factor 10 onder de oriëntatiewaarde ligt. Daarnaast blijkt uit het advies van de Regionale Brandweer Zaanstreek-Waterland dat de aanwezige personen worden aangemerkt als zelfredzaam. Tevens zijn er geen significante afwijkingen van de landelijke richtlijnen met betrekking tot de repressieve dekking. Op basis hiervan wordt geconcludeerd, dat de aanwezigheid van een LPG tankstation op deze locatie verantwoord is.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg

De ten noorden van het plangebied gelegen A8 en Guisweg (provinciale weg N515) en de Provincialeweg N203 zijn aangewezen als wegen, waarover gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd. Hier vinden op beperkte schaal transporten van gevaarlijke stoffen plaats, waarvoor ontheffing is verleend. Het bestemmingsplan is conserverend van aard, hetgeen o.a. betekent dat geen nieuwe woningen gepland zijn binnen de toetsingsafstand van 200 meter vanaf deze wegen. Mocht in de toekomst anders besloten worden, dan zal toetsing moeten plaats vinden aan het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor

Langs het deelgebied loopt de spoorlijn Zaandam – Uitgeest. De gemeente Zaanstad heeft van Prorail op 1 februari 2005 een brief ontvangen, waarin is gesteld dat het gebruikelijk was dat rekening werd gehouden met een abstracte reserve, i.c. 3000 wagons ammoniak per jaar. Inmiddels is de 'Prognose van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor' verschenen. Hierin is voor de spoorlijn Zaandam - Uitgeest een dergelijke reserve niet meer opgenomen. Er blijkt echter geen rekening te zijn gehouden met incidenteel transport van ammoniak. Volgens Prorail is de omvang van het incidenteel transport dermate gering, dat deze geen overschrijding van de norm voor het plaatsgebonden risico in horizontale richting zal veroorzaken. Tevens stelt Prorail dat het incidentele transport geen overschrijding van de oriënterende waarde voor het groepsrisico zal veroorzaken, zodat in dit verband eventueel te treffen maatregelen achterwege kunnen worden gelaten. Voor de spoorlijn Zaandam – Uitgeest stelt Prorail dat voor wat betreft de externe veiligheid uitgegaan kan worden van de beleidsvrije marktprognose van 0 vervoersbewegingen van gevaarlijke stoffen voor de risicobenadering. Dit betekent dat er geen risicocontour voor het plaatsgebonden risico langs de deze spoorlijn aanwezig is en dat er geen verantwoording ten aanzien van het groepsrisico hoeft plaats te vinden.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Zaandam – Uitgeest vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over het water

Het plangebied bevindt zich niet binnen de toetsingszone van vaarwegen, zoals De Zaan en het Noordzeekanaal, met transport van gevaarlijke stoffen.

Straling van hoogspanningsleidingen

Binnen het plangebied bevindt zich geen toetsingszone van hoogspanningsleidingen.

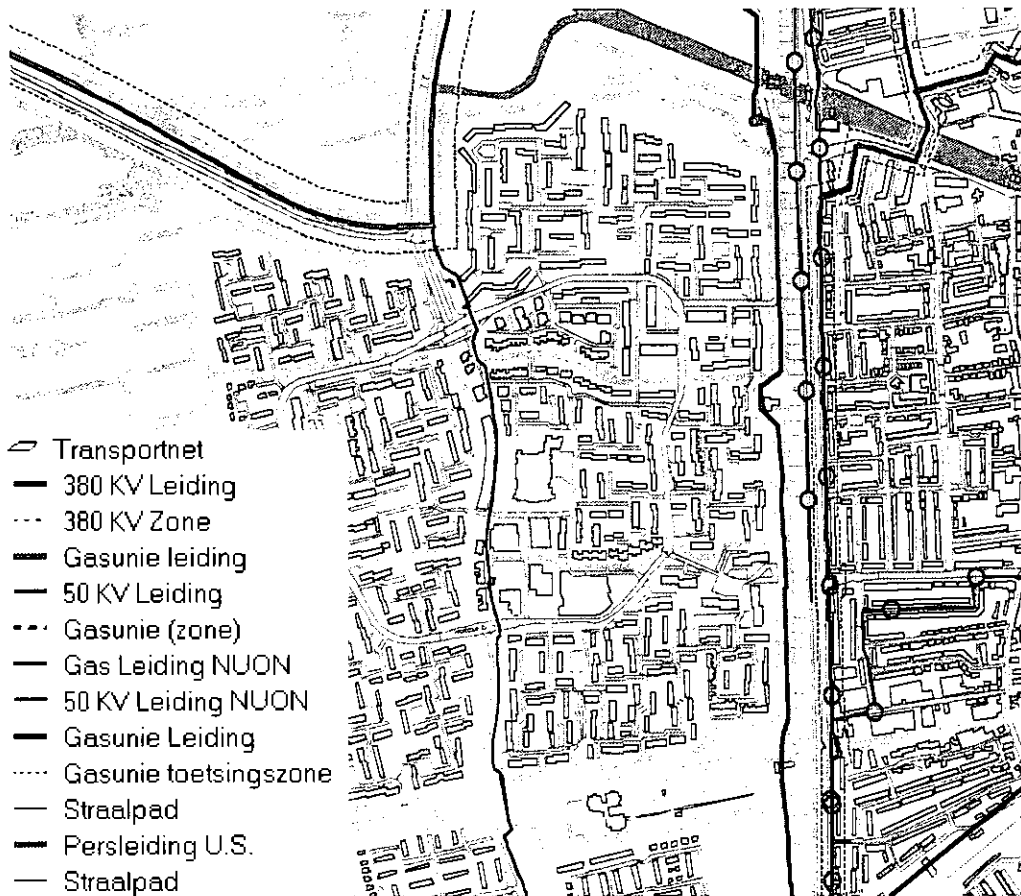
Transportleidingen

Aan de noordzijde van het plangebied ligt langs een klein deel van de Guisweg een hoge druk transportleiding van de Gasunie van 40 bar. De diameter van deze leiding is 16 inch. Volgens de circulaire 'Zonering langs hogedruk aardgasleidingen', d.d. 26.11.1984, bedraagt de toetsingszone voor de bebouwing tot deze leiding 40 meter. Binnen de toetsingszone van 40 meter van de gasleiding bevinden zich geen woningen.

Het ministerie van VROM is bezig met het opstellen van nieuw beleid voor onder andere aardgastransportleidingen. Dit beleid zal worden opgenomen in de nieuwe AMvB buisleidingen. Tot op heden is deze AMvB nog niet vastgesteld en gepubliceerd. Voor zover nu bekend zal ernaar worden gestreefd om de buisleidingen op een dusdanige diepte te leggen dat de plaatgebonden risicocontour van 10^{-6} niet breder dan de buisleiding zal zijn, waardoor de risicocontour niet buiten de diameter van de buisleiding ligt.

Momenteel moeten buisleidingen, inclusief de veiligheidszones, vastgelegd worden in bestemmingsplannen. In het onderhavige bestemmingsplan zijn de aardgasleidingen en de genoemde toetsingszone van 40 meter en de zone voor het zakelijke recht van 4 meter aan weerszijden van de leidingen op de plankaart opgenomen.

In het plangebied bevindt zich een 8 bar gasleidingen van het energiebedrijf. De gasleiding komt het plangebied binnen langs de Westerkoogweg, vervolgens loopt de gasleiding door het middenterrein en verlaat langs 'de Binding' weer het plangebied. De minimale afstand voor de bebouwing tot deze leidingen is 3,5 meter aan de weerszijden van de leiding. Deze 3,5 meter afstand is gebaseerd op de norm NEN 72441 In de onderstaande figuur is de situering van de gasleiding weergegeven.



GEUR

Er zijn geen wettelijke normen of grenswaarden voor de geurbelasting. Het landelijk geurbeleid is er op gericht dat in 2000 niet meer dan 12% van de bevolking hinder ondervindt van geur en dat er in 2010 geen ernstig gehinderden meer zullen voorkomen.

In Zaanstad ligt dat volgens een telefonisch leefsituatieonderzoek Zaanstreek uit 1995 (TLO) gemiddeld zo rond de 30%. (Het betreffen voornamelijk bedrijven uit de levensmiddelenindustrie.) Uit het TLO blijkt dat voor Zaandam het aantal geurgehinderden ligt op 27%. Binnen het plangebied bevinden zich geen geuremitterende bedrijven. Op grote afstand, buiten het plangebied ligt de cacaofabriek van ADM Cocoa waar de bewoners in het plangebied, gelet op de klachten, geuroverlast van ondervinden. In de aanpak van de geurbelasting worden bij de bedrijven met een relevante geurverspreiding in het kader van de vergunningverlening Wet milieubeheer maatregelen ter beperking van de geurverspreiding voorgeschreven. Op de langere termijn mag dan ook verwacht worden dat de geuremissies van de bedrijven zullen afnemen.

Momenteel is de gemeente Zaanstad bezig met het ontwikkelen van geurbeleid. Hiervoor is inmiddels een instrumentarium ontwikkeld om geurbelaste gebieden te beoordelen. Uitgangspunt voor het instrumentarium is een beslisschema, volgens welke methodiek uiteindelijk beslist moet worden of woningbouwplannen ten aanzien van het aspect geur verantwoord is. Dit beslisschema wordt de maatlat genoemd. Het schema is opgedeeld in de onderstaande onderdelen, namelijk:

Fase 1: Kwantitatieve beoordeling;

Fase 2: Kwalitatieve beoordeling;

Rechtszekerheid

Communicatie

Fase 1: Kwantitatieve beoordeling

In dit onderdeel wordt gekeken naar de geurconcentratie en de geurbeleving. De mate waarin een geur akelig wordt gevonden (de hedonische waarde) speelt hierbij een belangrijke rol. Op grond van de geurconcentratie en hedonische waarde (maat voor akeligheid van de geur) wordt de gemeente verdeeld in rode, oranje en groene gebieden.

Rode gebieden op de kaart zijn niet geschikt voor nieuwe geurgevoelige bestemmingen. Bij projecten in oranje gebieden is nader onderzoek naar de omvang van de geurproblematiek noodzakelijk. In de groene gebieden is geur geen bepalende factor.

Om de beoordeling te vereenvoudigen wordt een geursignaleringskaart ontwikkeld.

Fase 2: Kwalitatieve beoordeling

Bij plannen in 'oranje gebieden' wordt aan de hand van een aantal criteria bekeken welke impact geur heeft op het dagelijks leven van bewoners in een gebied. Omdat ook het karakter van een persoon invloed heeft op de beleving van geurhinder en de plaats die het inneemt in iemands leven is onderzoek verricht naar de rol van geur bij verschillende leefstijlen. Vervolgens kunnen aan de hand van verschillende ordeningsprincipes nieuwe ontwikkelingen worden afgestemd op de specifieke wensen van deze leefstijlen.

Uit de toets volgt of een gebied alsnog 'rood' wordt, of dat onderzocht moet worden met welke maatregelen in de omgeving het gebied als geschikt kan worden beschouwd. Voorstellen voor maatregelen worden gepresenteerd in de maatregelencatalogus.

Rechtszekerheid

Verandering in een omgeving kunnen de rechtspositie van omwonenden en bedrijven nadelig beïnvloeden.

Om dit te voorkomen is als uitgangspunt geformuleerd dat de rechtszekerheid gewaarborgd blijft. In de maatlat zijn hiertoe ook stappen opgenomen.

Communicatie

De communicatie speelt een belangrijke rol bij het gehele proces, dus de ontwikkeling van het geurbeleid, bij nieuwe ruimtelijke initiatieven en bij het duurzaam vastleggen van besluiten. Het is een onmisbaar onderdeel in het instrumentarium. Het begrip communicatie is breed op te vatten, zowel richting bedrijven als naar omwonenden en gebruikers van het gebied.

Geursituatie in plangebied

In het plangebied Westerkooog zijn geen grote geuremitterende bedrijven aanwezig. De aanwezige geurbelasting is afkomstig van bedrijven buiten het plangebied langs de Zaan. Met name heeft het bedrijf Tate & Lyle bij noordoosten wind geurinvloed tot binnen het plangebied. Uit het TLO Zaanpeiling 2005 blijkt dat voor het gebied Koog aan de Zaan het aantal geurgehinderden ligt op 78%.

In de aanpak van de geurbelasting worden bij de bedrijven met een relevante geurverspreiding in het kader van de vergunningverlening op grond van de Wet milieubeheer maatregelen ter beperking van de geurverspreiding voorgeschreven. Daarbij wordt voor de langere termijn verwacht dat de geuremissies van de bedrijven zullen afnemen. In het plangebied Westerkooog zijn geen nieuwe ontwikkelingen met woningbouw opgenomen, zodat geen nadere toetsing voor geur nodig is.

LUCHTKWALITEIT

Door het Raadgevend ingenieursbureau Lichtveld Buis & Partners is een onderzoek naar de gevolgen van de openstelling van de busbrug 'de Binding' uitgevoerd. In bijlage 6 is het onderzoek van het bureau opgenomen.

Uit het onderzoek blijkt dat na het openstellen van de busbrug voor het overig gemotoriseerd verkeer binnen het plangebied voor alle beschouwde jaren aan alle grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 wordt voldaan.

Het aantal vervoersbewegingen na reconstructie is hoger dan het aantal vervoersbewegingen voor reconstructie. Hierdoor zal de luchtkwaliteit weliswaar enigszins verslechteren door het openstellen van de busbrug, maar in de situatie na reconstructie wordt aan alle grenswaarden voldaan.

De luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan Westerkooog.

Nieuwe ontwikkelingen

Voor de Brede School is een onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit. Het Besluit luchtkwaliteit is van toepassing op de voorgenomen locatie.

Invoergegevens

Onderstaande tabel toont de verkeersverdeling en -intensiteit van de wegvakken nabij de school. In de tabel is de situatie voor de jaren 2008 en 2018 weergegeven. De situatie voor het jaar 2018 is geprognosticeerd. De Brede School zal hooguit 100 verkeersbewegingen per etmaal genereren. Dit is in de tabel als toekomstige situatie opgenomen.

Tabel: Situatie 2007/2017

Wegvak	Jaar	Intensiteit (mvt/etmaal)	Fractie middel-zwaar	Fractie zwaar vracht	Aantal parkeerbewegingen	Snelheidstype	Weg-type	Bo-men-factor	Afstand tot wegas NO2/PM10
Molenwerf, Koog aan de Zaan, autonome situatie	2008	2000	0,009	0,004	25	Normaal stadsverkeer	3a	1	8/13
	2018	2000	0,009	0,004	25				
Molenwerf, Koog aan de Zaan, toekomstige situatie	2008	2100	0,009	0,004	25	Normaal stadsverkeer	3a	1	8/13
	2018	2100	0,009	0,004	25				

Verkeersgegevens van de relevante wegen nabij de woningen.

Berekeningsresultaten

De onderstaande tabel bevat een samenvatting van de berekende concentraties aan stikstofdioxide en fijn stof en een samenvatting van de berekende concentraties aan benzeen, zwaveldioxide, koolmonoxide en benzo(a)pyreen. De concentraties zijn berekend met het programma CAR II versie 7.0.0.4 voor de jaren 2008, 2010, 2015 en 2018. Voor het jaar van mogelijke realisatie is 2008 aangehouden. In verband hiermee is voor 'Molenwerf toekomstige situatie' het jaar 2008 in de berekening meegenomen.

Relevante wegen binnen het plangebied.	Jaar	NO ₂ [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	NO ₂ [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	NO ₂ [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	NO ₂ [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	PM ₁₀ [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	PM ₁₀ * [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	PM ₁₀ ** [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Overschrijdingen van het Besluit Luchtqualiteit 2005
		Jaar-gemiddelde Jm	Jm achtergrond	aantal overschrijdingen grenswaarde	aantal overschrijdingen plan-drempel	Jaar-gemiddelde Jm	Jm achtergrond	aantal overschrijdingen grenswaarde	
Molenwerf autonome situatie	2008	23	23	0	0	20	20	11	A
	2010	22	22	0	0	19	19	10	A
	2015	20	19	0	0	18	18	8	A
	2018	18	18	0	0	18	18	7	A
Molenwerf toekomstige situatie	2008	24	23	0	0	20	20	11	A
	2010	23	22	0	0	19	19	10	A
	2015	20	19	0	0	18	18	8	A
	2017	19	18	0	0	18	18	7	A

Wegvak	Jaar	Ben-zeen [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Ben-zeen [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	SO ₂ [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	SO ₂ [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	SO ₂ [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	CO [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	CO [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	BaP [ng/m ³]	BaP [ng/m ³]	Overschrijdingen van het Besluit Lucht-qualiteit 2005
		Jaar-gemiddelde Jm	Jm achtergrond	Jaar-gemiddelde Jm	Jm achtergrond	Overschrijdingen 24 uren gemiddelde	98 Percentiel 8h	98-percentiel achtergrond	Jaar-gemiddelde Jm	Jm achtergrond	
Molenwerf autonome situatie	2008	1	1	2	2	0	706	680	0,3	0,3	A
	2010	1	1	2	2	0	701	680	0,3	0,3	A
	2015	1	1	2	2	0	696	680	0,3	0,3	A
	2018	1	1	2	2	4	695	680	0,3	0,3	A
Molenwerf toekomstige situatie	2008	1	1	2	2	0	707	680	0,3	0,3	A
	2010	1	1	2	2	0	702	680	0,3	0,3	A
	2015	1	1	2	2	0	697	680	0,3	0,3	A
	2018	1	1	2	2	4	696	680	0,3	0,3	A

Toetsing aan de grenswaarden**Stikstofdioxide (NO₂)**

Uit de resultatentabel blijkt dat voor alle beschouwde jaren en wegvakken voor stikstofdioxide ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor de jaargemiddelde concentratie. Bovendien wordt de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie van 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ niet één keer overschreden, terwijl dit maximaal 18 keer per jaar is toegestaan. Stikstofdioxide vormt dan ook geen belemmering voor de Brede School.

Fijn stof (PM₁₀)

Uit de resultatentabel blijkt dat voor alle beschouwde jaren voor fijn stof ruimschoots aan de grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor de jaargemiddelde concentratie wordt voldaan. Bovendien wordt de grenswaarde voor de 24 uurgemiddelde concentratie maximaal 11 keer overschreden, terwijl dit 35 keer is toegestaan. Fijn stof vormt dan ook geen belemmering voor de Brede School.

Benzeen (C₆H₆)

Uit de resultatentabel blijkt dat voor alle beschouwde jaren voor benzeen ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Benzeen vormt dan ook geen belemmering voor de Brede School.

Zwavel dioxide (SO₂)

Uit de resultatentabel blijkt dat voor alle beschouwde jaren voor zwavel dioxide ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van 20 µg/m³ en de grenswaarde voor de 24 uurgemiddelde concentratie van 125 µg/m³ wordt 0 keer overschreden. Zwavel dioxide vormt geen belemmering voor de Brede School.

Koolmonoxide (CO)

Uit de resultatentabel blijkt dat voor alle beschouwde jaren voor koolmonoxide ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarde voor het 98-percentiel van het 8 uurgemiddelde van 6 mg/m³ (6000 µg/m³). Koolmonoxide vormt geen belemmering voor de Brede School.

Benzo(a)pyreen (BaP)

Uit de resultatentabel blijkt dat voor alle beschouwde jaren voor benzo(a)pyreen ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van 1 ng/m³. Benzo(a)pyreen vormt geen belemmering voor de Brede School.

CONCLUSIE

Uit de berekeningen blijkt dat er geen overschrijdingen zijn van de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisatie van de Brede School.

BEDRIJVEN

Inleiding

De functies wonen en bedrijven kunnen elkaar wederzijds beïnvloeden. Enerzijds kunnen de bestaande bedrijven een belemmering vormen voor nieuwe ontwikkelingen, zoals de bouw van nieuwe woningen in de nabijheid van het bedrijven, anderzijds kan de oprukkende woningbouw voor een bedrijf een bedreiging vormen voor de bedrijfsactiviteiten. Het kan hierbij ook gaan om functies als maatschappelijke dienstverlening, zoals scholen, kerkgebouwen, kinderdagverblijven, bejaardentehuizen en artsenpraktijken. Door het hanteren van bepaalde richtafstanden tussen bedrijven en woningen of andere hindergevoelige bestemmingen, ontstaat de zogenaamde milieuzonering, waarin een goede afstemming plaats vindt tussen milieubelastende activiteiten en milieugevoelige objecten. Om in deze zonering wat eenheid te verkrijgen heeft de Vereniging van Nederlandse gemeenten een brochure uitgebracht 'Bedrijven en milieuzonering' dat als richtlijn voor de gemeenten geldt. De hierin gehanteerde methodiek wordt ook door de gemeente Zaanstad toegepast en wordt hieronder beschreven.

Methodiek milieuzonering

De toelaatbaarheid van bedrijven en bedrijfsactiviteiten is gekoppeld aan een 'Lijst van bedrijfstypen', die gebaseerd is op de Brochure 'Bedrijven en milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), uitgave 2001. Hierin zijn de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten gerangschikt naar opklimmende milieubelasting. Op basis van de verwachte belasting voor het milieu zijn de bedrijven opgedeeld in een aantal categorieën. Ten behoeve van de milieuzonering in het kader van bestemmingsplannen kan met behulp van beide bovengenoemde publicaties voor ieder type bedrijf de indicatieve afstand ten opzichte van woningen en andere hindergevoelige objecten worden bepaald. Het type bedrijf of bedrijfsactiviteit wordt aangegeven met de zogenaamde SBI-code (SBI = Standaard Bedrijfsindeling). Met behulp van een indeling in categorieën wordt aangegeven of de milieubelasting van een bedrijf of bedrijfsactiviteit algemeen toelaatbaar kan worden geacht. Hoe hoger de categorie, hoe ernstiger de potentiële milieubelasting en hoe groter de richtafstand ten opzichte van hindergevoelige bestemmingen zoals woningen. De milieubelasting wordt bepaald door verschillende milieuaspecten, zoals gevaar, stof, geur, geluid, verkeer en visueel. Voor elk milieuaspect geldt een aparte richtafstand. Het aspect met de grootste richtafstand is maatgevend voor de zonering.

De milieuzonering wordt echter niet alleen gebruikt om in te schatten welk type bedrijf zich op welke locatie in het plangebied mag vestigen. Bestaande bedrijven kennen namelijk eveneens een milieuzone. Binnen deze milieuzone wordt het in principe niet toegestaan om woningen of andere hindergevoelige objecten te bouwen. Bij de realisatie van woningbouw zal dan ook rekening moeten worden gehouden met de milieuzonering van de bestaande bedrijven.

De richtafstanden zoals die zijn aangegeven in bovenstaande VNG-systematiek lopen uiteen van 0 meter (categorie 1) tot 1.500 meter of meer (categorie 6). Categorie 1 heeft betrekking op bedrijven die geen hinder van belang veroorzaken en categorie 6 heeft betrekking op zeer zware en hinderlijke activiteiten. Met het oog op de praktische toepassing zijn de categorieën 3, 4 en 5 door de gemeente Zaanstad nader onderverdeeld in twee of drie subcategorieën. Eén en ander is weergegeven in onderstaande tabel A. In de tabel is voor iedere (sub)categorie een richtafstand gegeven. Dit is de indicatieve afstand die aangehouden dient te worden tussen bedrijven van een bepaalde categorie en hindergevoelige objecten zoals woningen in een rustige woonwijk. In de tabel zijn tevens de in de VNG-systematiek gehanteerde afstandsstappen weergegeven. Hierop zal onder het kopje 'Invloed van gebiedstype op milieuzonering' nader worden ingegaan.

Voor alle niet in de systematiek genoemde bedrijven en bedrijfsactiviteiten geldt dat deze - mits gemotiveerd - gelijkgesteld kunnen worden aan andere typen bedrijven of activiteiten, indien deze naar aard, omvang en milieubelasting vergelijkbaar zijn.

Tabel A. Categorie-indeling met toelaatbaarheid en afstandentabel.

Categorieën	Sub categorieën	Toelaatbaarheid van bedrijven ten opzichte van hindergevoelige objecten zoals woningen	Richtafstand In meters	Afstand- stappen
Categorie 1		Toelaatbaar in de onmiddellijke nabijheid van woningen.	0-10 *	
			10	Stap 1
Categorie 2		Toelaatbaar in de nabijheid van woningen in gebieden met gemengde functies	10 tot 30 30	Stap 2
Categorie 3		Toelaatbaar aan randen van woonwijken	50 tot 100	
	Cat. 3.1		50	Stap 3
	Cat. 3.2		100	Stap 4
Categorie 4		Toelaatbaar op behoorlijke afstand van woonwijken	200 tot 300	
	Cat. 4.1		200	Stap 5
	Cat. 4.2		300	Stap 6
Categorie 5		Toelaatbaar op grote afstand van woonwijken.	500 - 1000	
	Cat. 5.1		500	Stap 7
	Cat. 5.2		700	Stap 8
	Cat. 5.3		1000	Stap 9
Categorie 6		Toelaatbaar op zeer grote afstand van woonwijken.	meer	
		Een milieukundig onderzoek is noodzakelijk!	meer	Stap 10

Bij de indeling dient de grootste in het VNG-boekje genoemde afstand aangehouden te worden tussen bedrijf en hindergevoelige objecten zoals woningen.

Invloed van gebiedstypen op milieuzonering

Bovengenoemde richtafstanden zijn gebaseerd op het voorkómen van hinder dat een bedrijf kán veroorzaken bij woningen in een rustige woonwijk. Binnen bepaalde gebiedstypen kan de gevoeligheid voor bepaalde milieuaspecten echter meer of minder zijn dan in een 'rustige woonwijk'. In tabel B is voor

verschillende gebiedstypen de gevoeligheid ten aanzien van de verschillende milieuaspecten aangegeven. Volgens de gehanteerde systematiek geldt voor categorie 1 bedrijven een richtafstand van 0 tot 10 meter. Deze bedrijven zijn in principe toelaatbaar direct grenzend aan woningen. Indien voor een categorie 2 bedrijf op basis van de gebiedstypering één afstandstap minder in acht kan worden genomen dan in een rustige woonwijk, geldt eveneens een richtafstand van 0 tot 10 meter. Dit is bijvoorbeeld het geval in zogenaamde 'gemengde gebieden' indien het maatgevend milieuaspect geluid betreft. Door de gemeente Zaanstad wordt er echter naar gestreefd dat tussen deze bedrijven en woningen in ieder geval in nieuwe situaties enige afstand wordt aangehouden.

Tabel B: Indicatieve gebiedstypering naar gevoeligheid van milieuaspect

Omgevingstype	Milieuaspect	Geur	Stof	geluid	gevaar	verkeer	Visueel
A rustige woonwijk							
B drukke woonwijk				-	!	-	
C gemengd gebied				- !		-	-
D landelijk gebied zonder woningen		-	-	-	-	-	!
E landelijk gebied met woningen		-	-	!	-	-	!
F bedrijvigheid		!	-	-	-	-	-
I natuurgebied		-	-	!	-	!	!
J verblijfsrecreatie					-		!

Met een (!) wordt indicatief aangegeven dat het milieuaspect voor het gebied **bijzonder gevoelig kán** liggen.

Met een (-) wordt indicatief aangegeven dat een milieuaspect **minder gevoelig kán** liggen.

Met een (- !) wordt indicatief aangegeven dat de vermindering van de richtafstand met één afstandstap - met name in de categorie 2 - wel mogelijk is, maar dat dit niet mag leiden tot een vast aaneen gebouwde constructie waarbij contactgeluiden overlast kunnen veroorzaken.

Zowel bij een planologische beoordeling als bij de acceptatie van een milieumelding in het kader van een AMVB of een aanvraag van een milieuvergunning, wordt onder meer getoetst of een bedrijfspand los staat van onder-, naast- of bovenliggende woningen. Categorie 2 bedrijven waarvoor vanwege de gebiedstypering ten opzichte van woningen een afstandsstap minder in acht hoeft te worden genomen dienen dus in ieder geval vrij te staan van woningen of woongebouwen. Daar, waarbij in bestaande situaties geen sprake is van overlast en waarbij één of meerdere woning(en) één geheel vormen met de bouwkundige constructie van een pand, gaat de gemeente er vanuit dat het bedrijf qua milieubelasting feitelijk kan worden gehandhaafd in de bestemming en vervangen kan worden door soortgelijke bedrijven. Dit houdt in dat voor deze bedrijven een maatbestemming in de bedrijvenlijst is opgenomen.

Binnen de gemeente Zaanstad zijn in veel gebieden de functies wonen en bedrijvigheid - zoals in het stadscentrum met winkels en woningen - ruimtelijk met elkaar verweven. Deze gebieden worden 'gemengde gebieden' genoemd. Volgens de VNG-systematiek kan, indien het maatgevende milieuaspect geluid is, in dergelijke gebieden een afstandsstap minder in acht worden genomen tussen woningen en bedrijven, terwijl dit voor geur, stof en gevaar niet zonder nader onderzoek mogelijk is (zie tabel B).

Vrijstelling van categorie

De uitoefening van activiteiten die vallen onder een hogere categorie dan volgens de Lijst van bedrijfsfuncties is toegestaan, is echter niet in alle gevallen toelaatbaar. De situatie van een specifiek bedrijf kan namelijk afwijken van de bovenstaande indeling in categorieën. Zo kan een bedrijf door de geringe omvang van (deel)activiteiten of door een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen, minder hinder veroorzaken dan in de Lijst van bedrijfsfuncties is verondersteld. In de planvoorschriften is daarom bepaald dat burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf via een vrijstelling in een lagere categorie kunnen indelen. Om een vrijstelling te kunnen verlenen moet aan de hand van een onafhankelijk

onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie.

Bedrijven, waarvan in de Lijst van bedrijfstypen wordt aangegeven dat ze passen op een bepaalde locatie, kunnen zich daar echter niet zonder meer vestigen. Hierover zal het milieuvergunningenspoor uitsluitel moeten geven. Het bestemmingsplan biedt namelijk slechts een globaal kader voor de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten, terwijl in het milieuvergunningenspoor de concrete situatie wordt getoetst.

Gebiedstypering en gewenste milieuzonering Westerkoog

Het plangebied Westerkoog bestaat voornamelijk uit een rustige woonwijk met een winkelcentrum dat als gemengd gebied wordt gekenschetst. De Westerkoogweg die 'de Binding' verbindt met de Guisweg is als doorgaande weg onderbroken en gaat tussen de straten De Glazenmaker en De Wildeman over in een fietspad. Het verkeer wordt hierdoor gesplitst over De Glazenmaker en De Wildeman.

Binnen het plangebied zijn in de rustige woonwijken in principe categorie 1 bedrijven toelaatbaar. De richtafstand tussen bedrijf en woonbebouwing is in dit geval 0 tot 10 meter. In een gemengd gebied zijn in principe tevens categorie 2 bedrijven aanvaardbaar. Dit betreft met name het winkelcentrum Westerkoog.

Beoordeling gevestigde bedrijven in het plangebied Westerkoog.

Een inventarisatie van de bestaande bedrijven en horeca-inrichtingen is uitgevoerd en de resultaten zijn in de tabel van bijlage 1 van het milieuonderzoek opgenomen. Tevens zijn in bijlage 1 de bedrijven geïnventariseerd, die buiten het plangebied liggen, maar qua milieubelasting wel van invloed zijn op het plangebied.

Per bedrijf is bekeken of deze past binnen de gewenste c.q. vigerende bestemming. Indien dit niet het geval is, is bepaald of dit bedrijf wordt wegbestemd dan wel een maatbestemming krijgt. Dit laatste betekent dat het bedrijf een maatbestemming krijgt. Indien het bestaande bedrijf ophoudt te bestaan, dan zal alleen een zelfde bedrijf of een type bedrijf dat past binnen de algemene toelaatbaarheid op die locatie worden toegelaten. Bedrijven passen niet binnen de bestemming als ze in een hogere categorie zijn ingedeeld dan algemeen toelaatbaar is op de betreffende locatie.

In bijlage 1 is 1 bedrijf opgenomen, die een maatbestemming zal krijgen. Dit heeft als oorzaak dat het bedrijf of instelling op een te korte afstand van de woningen ligt. Het betreft het NS station Koog Bloemwijk. Dit bedrijf is volgens het VNG boekje Bedrijven en milieuzonering, ingedeeld in categorie 3.2, terwijl op basis van de afstand van ongeveer 50 meter ten opzichte van de dichtstbijzijnde woningen een categorie 3.1 bedrijf toelaatbaar is.

Het zelftankstation Total Nederland aan de Westerkoogweg 2 zou volgens de VNG systematiek niet passen op deze locatie. De aan te houden afstand wordt echter bepaald ten opzichte van het vulpunt voor de LPG-tank. Deze is verplaatst langs de Omgelegde Guisweg, waardoor voldaan wordt aan alle afstanden volgens het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI). Het bedrijf past hierdoor op deze locatie.

BODEM

In het plangebied bevindt zich een locatie, die onder de Wbb (Wet bodembescherming) valt met bijbehorend Wbb-nummer. Het betreft de locatie Westerkoogweg 2 te Koog aan de Zaan (NH/390/0256). De bodem op de locatie is gesaneerd. De provincie heeft op 16 december 1998 goedkeuring verleend aan het evaluatierapport, Oranjewoud, documentnr. 19494-90035, dd 2 oktober 1998.

Daarnaast zijn in het plangebied diverse bodemonderzoeken uitgevoerd, waarbij een lichte tot matige verontreiniging is aangetoond. Deze locaties hebben derhalve geen Wbb-nummer en worden hier niet vermeld.

In de rest van het plangebied is niet uit te sluiten dat door dempingen van sloten met materiaal van onbekende herkomst verontreiniging is opgetreden. Bijvoorbeeld bij verkoop, gebruikswijziging in het kader van de Wet bodembescherming en dergelijke wordt een bodemonderzoek, voorafgegaan door een historisch onderzoek, geadviseerd.

NATUURWAARDEN

EG Vogelrichtlijn (VR)

De in 1979 door de Raad van de Europese Gemeenschappen vastgestelde Vogelrichtlijn (79/43/EEG) heeft tot doel: de bescherming van het beheer van alle op het grondgebied van de Europese unie in het wil levende vogels en hun habitats. Op grond van de Vogelrichtlijn worden gebieden aangewezen als Speciale Beschermingszone. Deze gebieden maken deel uit van Natura 2000, het Europese initiatief om een ecologisch netwerk van natuurgebieden in Europa duurzaam te beschermen. De rechtsgevolgen die voortvloeien uit de Vogelrichtlijn betreffen naast het aanwijzen van Speciale Beschermingszones, ook de verplichting om passende maatregelen te nemen om de kwaliteit van de leefgebieden voor de vogels niet te laten verslechteren. Verder mogen er geen storende factoren in de gebieden optreden die negatieve gevolgen hebben voor het voortbestaan van de vogelsoorten, die door de vogelrichtlijn beschermd worden. De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit heeft geen delen van Zaanstad aangewezen of aangemeld als Speciale Beschermingszone in de zin van artikel 4 van de Vogelrichtlijn.

EG Habitatrichtlijn (HR)

De in 1992 vastgestelde Habitatrichtlijn (92/43/EEG) is het voornaamste stuk wetgeving van de Europese Gemeenschap ter bevordering van de biologische verscheidenheid. De richtlijn heeft betrekking op zowel de bescherming van soorten als op bescherming van gebieden. Iedere lidstaat moet op zijn grondgebied de gebieden, die voor het behoud van de onder de richtlijn vallende habitats en soorten het belangrijkst zijn, identificeren en vervolgens aanwijzen als Speciale Beschermingszone. Met betrekking tot deze zones worden dan juridische of contractuele maatregelen genomen of worden eventuele beheersplannen opgesteld. Doel hiervan is deze zones op langere termijn te behouden, waarbij menselijk activiteiten geïntegreerd worden vanuit een optiek van duurzame ontwikkeling. Al deze door de lidstaten aangewezen Speciale Beschermingszones vormen samen het netwerk van beschermde gebieden: 'Natura 2000'. Ook alle Speciale Beschermingszones van de Vogelrichtlijn behoren tot dit netwerk. De rechtsgevolgen die voortvloeien uit de Habitatrichtlijn betreffen naast het aanwijzen van Speciale Beschermingszones, ook de verplichting om passende maatregelen te nemen om de kwaliteit van de leefgebieden van beschermde soorten niet te laten verslechteren. Verder mogen er geen storende factoren in de gebieden optreden die negatieve gevolgen hebben voor het voortbestaan van de soorten, die door de Habitatrichtlijn beschermd worden.

In februari 2003 heeft het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij een ontwerprijst gepubliceerd van gebieden, die bij de Europese commissie zullen worden aangemeld als Speciale Beschermingszone in het kader van de Europese Habitatlijn. Ook in Zaanstad zijn gebieden geselecteerd. Dit is gebeurd op grond van het voorkomen van de Noordse woelmuis en het voorkomen van typische veenvegetaties- en verlandingen. Het betreft de volgende gebieden: bijna de gehele Polder Westzaan ten westen van de bebouwingsgrens van Zaandam; Koog aan de Zaan; Zandijk; Wormerveer tot aan de Nauernasche Vaart en de gehele Kalverpolder ten noorden van de Leeghwaterweg, behoudens de gedeelten direct grenzend aan de Zaanse Schans. Buiten de gemeentegrens is het belangrijk te noemen het gedeelte van het Oostzanerveld ten oosten van de

A8 en de A7. Na verwerking van de reacties op de publicatie van de lijst van geselecteerde gebieden is door het ministerie een definitieve lijst opgesteld, die na een Kabinetsbesluit op 19-5-2003 is aangemeld bij de Europese Commissie in Brussel. Op het moment dat het gebied is aangemeld mag de kwaliteit in de aangemelde Habitatrichtlijngebieden in ieder geval niet verslechteren. Indien van ruimtelijke ingrepen effecten op de kwaliteit worden verwacht, dient een ontheffingsprocedure te worden doorlopen. Op 8-7-2003 is de Europese Commissie akkoord gegaan met de voordracht. Een volgende fase is de vaststelling van de communautaire lijst in 2004.

Flora- en faunawet (Ffwet)

De Flora- en faunawet is vastgesteld op 1 april 2002 en heeft tot doel in het wild levende planten en dieren te beschermen met het oog op de instandhouding van soorten. Deze bescherming houdt onder meer in dat handelingen waarmee beschermde dieren worden verontrust, verjaagd, gevangen of gedood zijn verboden. Ook het verontrusten en beschadigen van rust- en voortplantingsplaatsen van beschermde dieren is verboden. Een van de uitgangspunten van de wet is dat iedereen de plicht heeft om voldoende zorg in acht te nemen voor in het wild levende planten en dieren en hun directe leefomgeving. Dit betekent dat ieder die weet of kan vermoeden dat door zijn handelen of het nalaten daarvan nadelige gevolgen voor planten en dieren kunnen worden veroorzaakt, verplicht is dergelijk handelen achterwege te laten, dan wel zich in te spannen om de nadelige gevolgen daarvan te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken. Deze zogenaamde zorgplicht geldt voor alle wilde planten en dieren, ongeacht de beschermingsstatus.

De beschermde soorten worden voor een deel in de wet genoemd en voor een deel in diverse besluiten en regelingen ter uitwerking daarvan. De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) kan soorten bij algemene maatregel van bestuur aanwijzen als beschermde soort.

Bij ruimtelijke ingrepen en projecten, zoals wegeaanleg of woningbouw, waarbij als neveneffect beschermde soorten negatief worden beïnvloed, is de minister van LNV het bevoegd gezag. Er dient dan een ontheffing te worden aangevraagd, op grond van artikel 75 van de wet, bij LASER Dordrecht.

Onderzoek natuurwaarden

Beschermde gebieden

Binnen plangebied Westerkoog is geen beschermd natuurgebied gelegen. De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit heeft namelijk geen delen van het plangebied aangemeld en/of aangewezen als Speciale Beschermingszone in de zin van artikel 4 van de VR en artikel 3 en 4 van de HR. De Nederlandse regering heeft evenmin delen van het gebied aangewezen als natuurmonument. Ten westen van het plangebied is een veenweidegebied gelegen dat wel is aangemeld als Speciale Beschermingszone in het kader van de Habitatrichtlijn.

Beschermde soorten

Krachtens de Ffwet strikt beschermde soorten zoals de Noordse woelmuis en de Rugstreeppad komen in plangebied Westerkoog niet voor. Deze dieren hebben hun leefgebied in het natte veenweidegebied.

De woningen in de wijk dateren van na de 'energiecrisis' en zijn dus modern van constructie met weinig kieren en dicht gedekte daken. De wijk is bijzonder onaantrekkelijk voor gierzwaluwen, huismussen en spreeuwen. Ook de bomen bieden geen nestgelegenheid voor holbewonende vogelsoorten.

De aan de regio Zaanstreek gebonden vleermuissoorten kunnen de beplantingen langs de randen van de wijk gebruiken om te foerageren, maar de betekenis zal nog niet al te groot zijn vanwege de ouderdom van de vegetaties en de geringe oppervlaktes. Wel kunnen vleermuizen in de spouwmuren van huizen voorkomen. De wijk kent vanwege het nieuwbouwkarakter geen hoge natuurwaarden voor wat betreft flora en vogels. Uitgebreide moerasvegetaties komen op een uitzondering na langs het talud van de A8 niet voor. Deze vegetaties zijn te ruig voor Noordse woelmuisen.

Geen gegevens zijn bekend over het voorkomen van amfibieën als rugstreeppad en kleine watersalamander.

Enige oplettendheid is geboden bij de enclave van de oude boerderij van Kraaij ter hoogte van het station Koog-Bloemwijk. Hier staan diverse oude bomen en oude schuren, die een schuilplaats kunnen bieden voor vleermuizen en ransuilen. Onder de pannendaken kunnen gierzwaluwen broeden.

Niet uit te sluiten is dat in de bermen van de omgelegde Guisweg op vochtige plekken Rietorchissen kunnen voorkomen.

Groen en water

De wijk Westerkoog is gebouwd vanaf 1974 op een met zeezand opgespoten deel van het Westzijderveld. De bodem bestaat uit kalkrijk, relatief droog zeezand. Langs de randen van de wijk op plekken waar randgroen is aangelegd is de zandlaag dunner en de bodem navenant vochtiger. Aan de westkant van de bebouwing is sprake van een wijkpark, waarin de oorspronkelijke slotenstructuur van het buitengebied gehandhaafd is. Dit wijkpark valt buiten het plangebied.

De sloten in het plangebied zijn geheel beschoeid en kennen geen natuurlijke oevers. De wijk wordt onderbemalen ten opzichte van het polderpeil. Recent zijn de sloten door een baggeractie op diepte gebracht. Incidenteel is sprake van oevervegetaties. Wel hebben zich oevervegetaties ontwikkeld op plekken waar de wijk Westerkoog grenst aan het buitenwater van de Polder Westzaan.

In de wijk staan veel bomen. Ze zijn relatief jong en bieden weinig tot geen nestgelegenheid. De wijk oogt heel groen door de toepassing van veel bosplantsoen in snippergroen langs paden en gevels. Het beheer hiervan is heel dynamisch, omdat het bosplantsoen periodiek teruggesnoeid moet worden om klachten te voorkomen. Als bodembedekker komt veelvuldig klimop voor.

De aanwezige grasveldjes worden intensief als gazon gemaaid. De grotere grasvelden langs de rand van de wijk zijn recent gebruikt als locaties voor het indrogen van bagger. Wachtend op uitvlakking van de bagger zijn dit momenteel voedselrijke ruigtes.

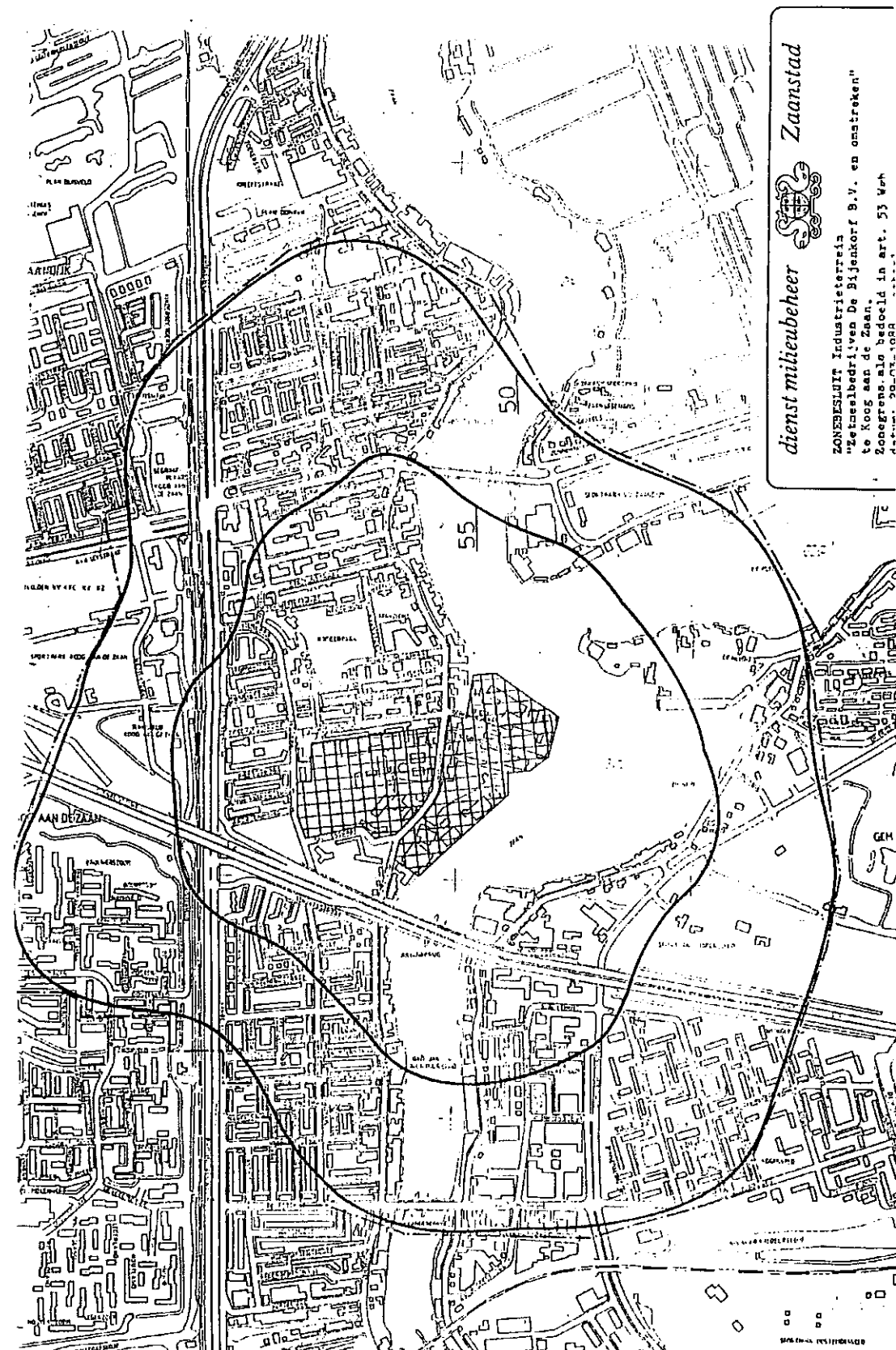
De meeste natuurwaarden kunnen worden gevonden langs de oevers van het buitenwater. Langs de Mallegatsloot komen ruige hoogopgaande rietkragen voor met Wilgenroosje, Koninginnekruid, Kleine lisdodde, Egelskop, Oeverzegge en incidenteel Kalmoes. Opmerkelijk is het voorkomen van brakke soorten als Ruwe bies en Zeebies. Dit beeld zet zich voort langs de spoorsloot. Opmerkelijk is dat deze laatste soorten ook incidenteel in de onderbemalen wijksloten gevonden kunnen worden. In de onderbemalen binnensloten kan ook Kikkerbeet worden aangetroffen.

De Elzen-essenbosjes ten zuiden van de oprit naar de A8 (Coentunnelweg) zijn bijzondere voedselrijk en kennen een ruige ondergroei van Brandnetel, Zevenblad en Kleefkruid.

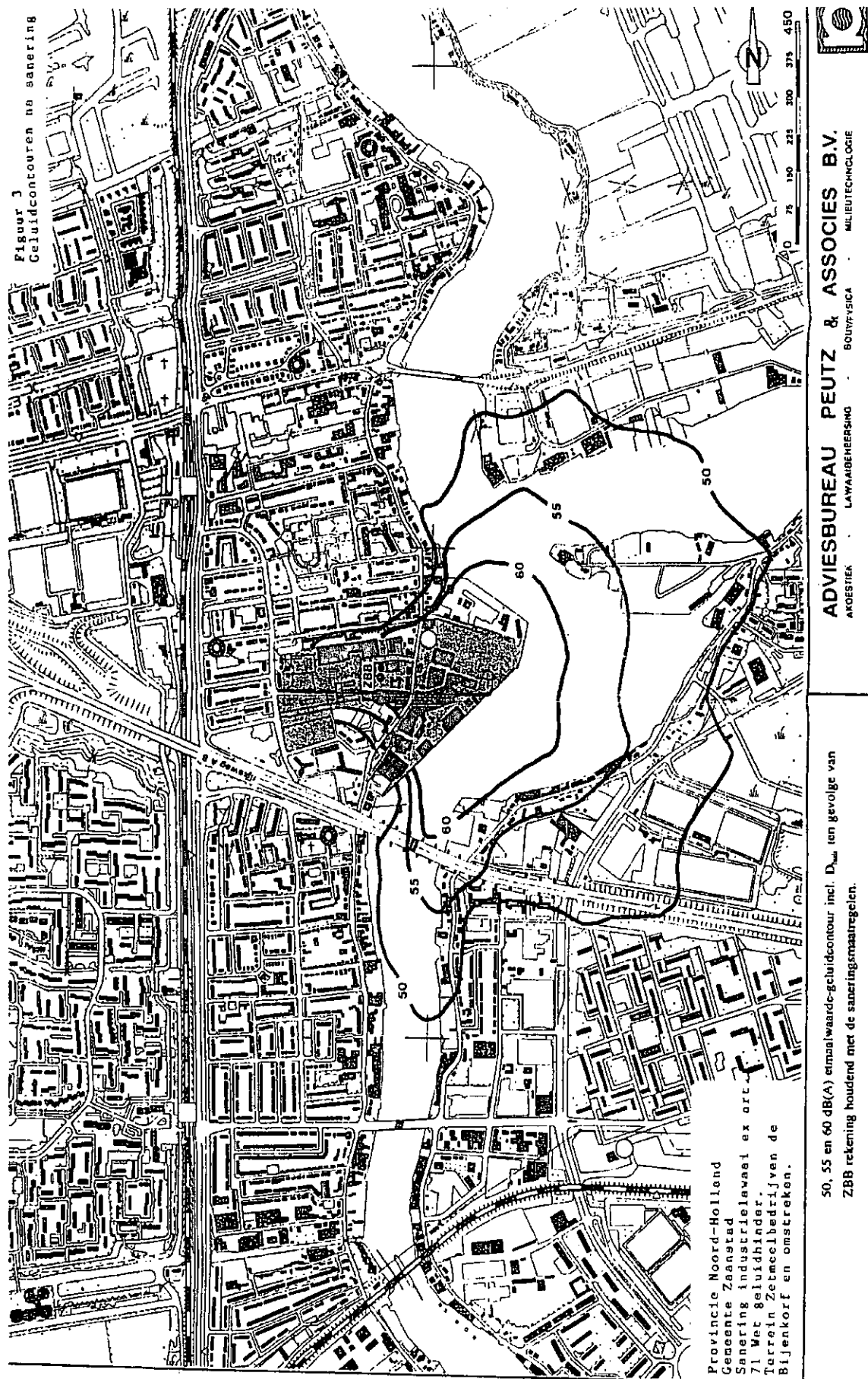
De meeste natuurwaarden worden eigenlijk buiten de wijk in de bermen van de omgelegde Guisweg gevonden. Door het gevoerde beheer van voorheen Provinciale Waterstaat zijn bloemrijke grasbermen ontstaan met Knoopkruid, Smalle weegbree, Duizendblad, Rode klaver en Witbol.

Op een plek in de westelijke berm is weinig zand op het veen opgebracht. Hier groeit nog Schorrezoutgras en Slanke waterbies; soorten die ook in brakke greppels in het vrije veld gevonden kunnen worden.

**Figuur 1. Geluidszone industrieterrein Zetmeelbedrijven De Bijenkorf BV en omstreken
(momenteel Tate & Lyle)**



Figuur 2. Geluidscontouren na sanering



Watertoetsoverleg

Op 4 maart 2002 heeft er een watertoetsoverleg plaatsgevonden met de waterschappen De Waterlanden, Het Lange Rond en het hoogheemraadschap Uitwaterende Sluizen.

Uitgangspunten

Voor het oppervlaktewater worden doelstellingen nagestreefd voor de waterkwaliteit, de waterkwantiteit en de inrichting. Deze doelstellingen zijn afhankelijk van de functie(s) die aan het water zijn toegekend. Door de provincie Noord-Holland zijn functie(s) aan de oppervlaktewateren toegekend en opgenomen in het provinciale Waterhuishoudingsplan. De waterlopen in het plangebied hebben de functie 'stedelijk water'. Als waterkwaliteit wordt de basiskwaliteit voor stedelijk water nagestreefd. Dit zijn de minst strenge normen. Het oppervlaktewater voldoet aan de kwaliteitsnorm voor stedelijk water. Het bestemmingsplangebied is een opgehoogd veen/weide gebied. In het freatisch grondwater zijn geen ernstige verontreinigingen aanwezig die van invloed kunnen zijn op de huidige en de geplande bestemmingen.

Ten aanzien van de inrichting dient, afgezien van wateren als stadsgrachten, zoveel mogelijk gestreefd te worden naar natuurvriendelijke oevers. Deze oevers hebben een positieve invloed op de waterkwaliteit en bieden daarnaast verbindingzones en dekking voor plant en dier. Vanwege de inrichting van de waterlopen is in het kader van de optimalisatiestudie aan de waterlopen in Westerkoog de functie 'stedelijk water met een bijzondere belevingswaarde, waaronder recreatie' toegekend. Dit geldt ook voor een deel van de waterloop langs de spoorlijn in Koog aan de Zaan en Zaandijk met het oog op een kanoroute. De Mallegatsloot heeft een hoofdfunctie recreatie gekregen, omdat die een recreatievaartverbinding vormt tussen de Zaan en de polder. Ten aanzien van de waterkwaliteit in deze wateren hanteert de gemeente hogere normen.

Gestreefd wordt naar meer ruimte voor water, dat zichtbaar en ook kwalitatief goed is. Door de aanwezigheid van meer water neemt het waterbergend vermogen in het gebied toe en het risico van wateroverlast af. Daarnaast bevordert meer zichtbaar, kwalitatief goed water de aantrekkelijkheid van de leefomgeving.

De rioolstelsels worden zodanig aangepast dat de negatieve invloed die zij hebben op de waterkwaliteit grotendeels wordt weggenomen. Er wordt naar gestreefd om regenwater zoveel mogelijk schoon te houden (materiaalkeuze dakbedekking, eisen duurzaam bouwen), te bergen en vast te houden in het gebied.

Voor de vereiste slootbreedtes en -dieptes wordt verwezen naar de Keur van het waterschap.

In verband met het onderhoud wordt getracht om zo min mogelijk duikers toe te passen en dus in plaats daarvan bruggen aan te leggen. Duikers geven een ophoping van zwerfvuil. Daarnaast is het streven om de wateren zo veel mogelijk bevaarbaar te houden (diepgang, doorvaarthoogte), om opstelplaatsen voor de maaiboot in openbaar gebied te kunnen situeren en in het algemeen om de naastgelegen grond zoveel mogelijk openbaar toegankelijk te laten zijn.

Afname van waterbergend vermogen, door demping van waterlopen of uitbreiding van verhard oppervlak, zal volledig gecompenseerd moeten worden.

Het is in het algemeen niet toegestaan werken aan te brengen in of op waterkeringen.

Het plangebied bevindt zich in een blokbemaling met een lager peilvak dan de omliggende polder Westzaan, dit maakt het gebied kwetsbaar. Uit berekeningen volgens de nieuwe normen en rekening houdend met toekomstige neerslagsitua-

ties blijkt ook dat er overlast verwacht kan worden. Om de veiligheid van het gebied in de toekomst te waarborgen en niet afhankelijk te zijn van de (te grote) gemaalcapaciteit stelt het hoogheemraadschap voor om samen met de gemeente naar mogelijkheden te kijken om de geringe berging van Westerkoog te vergroten.

Voor het aanleggen van steigers of andere werkzaamheden in of over water is een keurontheffing van de waterbeheerder noodzakelijk.

Ten aanzien van het centrumgebied wordt opgemerkt dat als er een uitbreiding van het verharde oppervlakte met meer dan 800m² plaatsvindt, er 20 % aan water gecompenseerd dient te worden. Het peil in Westerkoog is 50 cm lager dan in de omliggende wijken. Dit heeft tot gevolg dat deze wijk water van andere wijken aantrekt. Hierdoor is de waterhuishouding in Westerkoog kwetsbaarder dan in andere gebieden. Er ligt een binnenwaterkering in het plangebied. Deze waterkering dient te worden aangegeven op de plankaart.

Conclusie

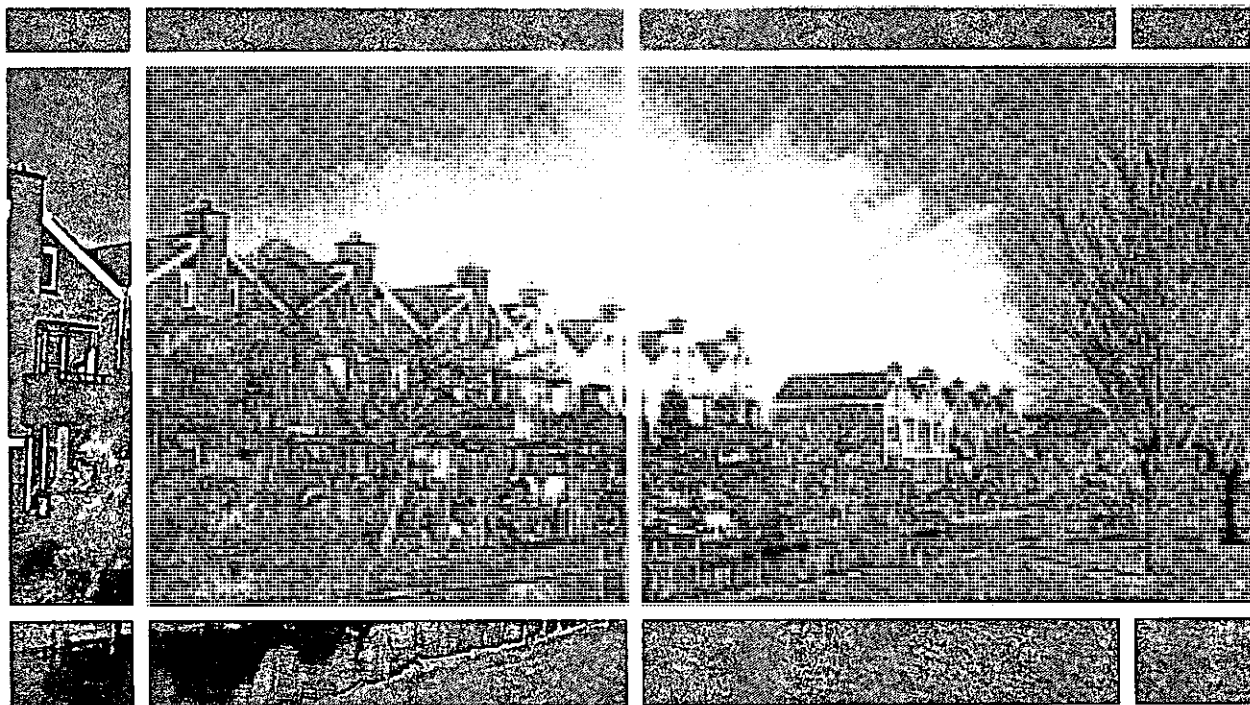
Wordt er meer dan 800 m² aan oppervlakte verhard in het centrumgebied dan 20% aan water compenseren.

Binnenwaterkering aangeven op de plankaart.

Westerkoog

Bestemmingsplan

Ministerie van Volksgezondheid, Bestuur en Woningzaken

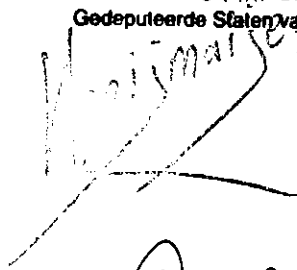


ELNSTWILKEN

Bijlagen

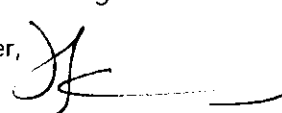
6. Rapport Lichtveld Buis & Partners (geluid en luchtkwaliteit)
7. QRA LPG station Westerkoog
8. Advisering brandweer externe veiligheid

Goedgekeurd bij besluit van heden nr. 609-65
Haarlem, 3 MRT 2009
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland


, voorzitter


, provinciesecretaris

Behoort bij raadsbesluit van 28 augustus 2008, nr. 47,
inzake vaststelling van het bestemmingsplan 'Westerkoog'.

Voorzitter, 

Raadsgriffier, 

no default may be used as the basis of
a claim for damages
under the provisions of the Act

the Act

the Act

Openstelling busbrug 'De Binding' te Zaandam
Wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit

Opdrachtgever : Gemeente Zaanstad
Kenmerk : R070722aaA3.ka
Datum : 23 april 2008

Auteur : mw. ing. M.J.M. van Bemmelen
mw. ing. K. Auée

Raadgevende ingenieurs
geluidbeheersing, bouwfysica, akoestiek, brandveiligheid
arbo, milieu en ruimtelijke ordening

Inhoudsopgave

1 Inleiding	3
2 Uitgangspunten	4
2.1 Situatie.....	4
2.2 Wettelijk kader	5
3 Rekenmethode	6
3.1 Geluidbelasting	6
3.2 Luchtkwaliteit	6
4 Rekenresultaten en conclusies	7
4.1 Geluidbelasting	7
4.2 Luchtkwaliteit	10

Bijlage

Bijlage I	Literatuur
Bijlage II	Rekenresultaten
Bijlage III	Wegverkeergegevens
Bijlage IV	Wettelijk kader
Bijlage V	Luchtkwaliteit
Bijlage VI	Figuren

1 Inleiding

In opdracht van de gemeente Zaanstad, contactpersoon de heer ing. H.J. Kooij, is een onderzoek verricht naar de effecten van het openstellen van busbrug 'De Binding' die de wijken Westerkoog en Westerwatering te Zaandam met elkaar verbindt.

Dit onderzoek doet verslag van de akoestische consequenties van de wijziging van de busbrug en de omliggende wegen voor de bestaande woningen. Bij het bepalen van de geluidbelasting geldt dat de geluidbelasting voor de volgende peiljaren berekend dient te worden:

- Het jaar voorafgaand aan het jaar waarop de reconstructie wordt uitgevoerd. Dit is het jaar 2007 (situatie voor reconstructie).
- Het jaar 10 jaar na afronding van de reconstructie. Dit is het jaar 2018 (situatie na reconstructie).

Daarnaast wordt verslag gedaan van de luchtkwaliteit ter plaatse.

De samenvatting en conclusie van dit onderzoek zijn in hoofdstuk 2 gegeven. In de hoofdstukken 3 t/m 5 zijn alle uitgangspunten en de betreffende rekenresultaten gegeven.

Dit rapport vervangt LBP-rapport R070722aaA2.mvb 'Openstelling busbrug 'De Binding' te Zaandam; Wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit' d.d. 5 september 2007.

2 Uitgangspunten

2.1 Situatie

Locatie

Tussen de wijken Westerkoog en Westerwatering te Zaandam ligt De Binding. Deze wijken zijn via deze weg verbonden door middel van een busbrug. In de huidige situatie is de brug alleen open voor bussen en dienstverlenend verkeer. De gemeente is voornemens deze brug ook voor het overig gemotoriseerd verkeer open te stellen, behalve tijdens de spitsuren (07.00 – 09.00 uur en 16.00 – 18.00 uur). Door deze wijziging neemt de etmaalintensiteit op De Binding, De Glazenmaker, De Wildeman, de Guisweg, de Westerkoogweg en de Houtveldweg toe.

Bij het onderzoek is gebruik gemaakt van een digitale situatietekening die is verstrekt door de gemeente Zaanstad. In figuur VI.1 van bijlage VI is de gemodelleerde situatie gegeven.

Gebouwen

In het algemeen bestaat de bebouwing in het onderzoeksgebied uit drie bouwlagen (gebouwhoogte ca. 9 m).

Alle bebouwing is gemodelleerd met een reflectiepercentage voor de gevels van 80%, zoals voor normale situaties is voorgeschreven.

Geometrie

Het bij de berekeningen beschouwde onderzoeksgebied is in figuur VI.1 gegeven. De hoogte van de busbrug is ca. 2,5 m hoger dan de hoogte van het plaatselijk maaiveld.

Bodemgesteldheid

In het rekenmodel is rekening gehouden met akoestisch absorberende vlakken zoals de grasvlakken.

Wegverkeergegevens

Bij de onderzoeken zijn De Binding, De Glazenmaker, De Wildeman, de Guisweg, de Westerkoogweg en de Houtveldweg beschouwd (zie bijlage IV Wettelijk kader). De in het akoestisch en luchtkwaliteitonderzoek gehanteerde wegverkeergegevens van deze wegen zijn respectievelijk gespecificeerd in de bijlagen III en V.

2.2 Wettelijk kader

Geluidbelasting

De geluidbelasting op de gevels van de woningen dient te voldoen aan de geluideisen ingevolge de Wet geluidhinder. Het van toepassing zijnde wettelijk kader bij de toetsing van de berekende geluidbelasting aan die eisen wordt in bijlage IV beschreven.

Ingeval de geluidbelasting op de gevels voldoet aan de grenswaarden, zijn er geen bezwaren in de zin van de Wet geluidhinder. Bij een hogere geluidbelasting kunnen geluidwerende voorzieningen in de gevels noodzakelijk zijn. Hierbij moet voldaan worden aan de eisen volgens de Wet geluidhinder. Deze eisen zijn ook in bijlage IV gegeven.

Luchtkwaliteit

De concentraties luchtverontreinigende stoffen dienen te voldoen aan de grenswaarden overeenkomstig de Wet Milieubeheer, Titel 5.2. De vastgelegde grenswaarden geven een niveau van de buitenluchtkwaliteit aan dat, in het belang van de bescherming van de gezondheid van de mens en van het milieu in zijn geheel, binnen een bepaalde termijn moet worden bereikt. De van toepassing zijnde eisen worden in bijlage IV verduidelijkt.

3 Rekenmethode

3.1 Geluidbelasting

De geluidbelasting in L_{den} is de geluidbelasting vanwege een weg ter plaatse van de gevel over alle perioden van 07.00 – 19.00 uur, van 19.00 – 23.00 uur en van 23.00 – 07.00 uur (etmaalperiode).

Reken- en meetvoorschrift

Het equivalente geluidniveau vanwege een weg wordt bepaald op basis van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 (ex art. 110d Wgh) [1]. In de onderhavige situatie is het equivalente geluidniveau bepaald met behulp van Standaard Rekenmethode II overeenkomstig rekenmodule SRMII10 van Royal Haskoning. Bij de berekeningen is uitgegaan van de zogenoemde VOAB-afspraken; maximaal één reflectie, een minimum zichthoek voor reflecties van twee graden en een maximum sectorhoek van vijf graden.

3.2 Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit wordt bepaald op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 [2]. In de onderhavige situatie is met behulp van het (webbased) rekenmodel CAR II, versie 7.0 bepaald wat de consequenties van het plan op de luchtkwaliteit zijn.

De concentraties luchtverontreinigende stoffen worden op een te definiëren afstand tot de as van een weg op het trottoir berekend. De basis hierbij wordt gevormd door de achtergrondconcentraties. Het rekenmodel kent geen mogelijkheden om kwantitatief inzicht te verkrijgen in de luchtkwaliteit op bepaalde hoogten of achter gebouwen.

De uitgangspunten van de berekeningen zijn in bijlage V gegeven.

4 Rekenresultaten en conclusies

4.1 Geluidbelasting

Rekenresultaten

Voor een aantal representatief te achten waarneempunten is onderzocht of de geluidbelasting vanwege De Binding met 2 dB of meer toeneemt als gevolg van het openstellen van de busbrug. Hierbij is voor de situatie voor reconstructie het peiljaar 2007 beschouwd en voor de situatie na reconstructie het peiljaar 2018. Indien de toename 2 dB of meer bedraagt, is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Tevens is onderzocht of het openstellen van de busbrug tot gevolg heeft dat de geluidbelasting vanwege de overige wegen met 2 dB of meer toeneemt. In de figuren VI.2 t/m VI.8 van bijlage VI is de ligging van alle waarneempunten gegeven; deze is identiek in de beschouwde situaties.

In de tabellen II.1, II.3 t/m II.7¹ van bijlage II is voor respectievelijk De Binding, De Glazenmaker, De Wildeman, de Guisweg, de Westerkoogweg en de Houtveldweg de niet-afgeronde geluidbelasting voor en na de reconstructie gegeven. Tevens is in deze tabellen de toename (een negatief getal betekent een afname van de geluidbelasting) van de geluidbelasting gegeven.

De toename is bepaald uit de niet-afgeronde geluidbelasting en vervolgens afgerond conform de ISO-afroundingsregels (het resultaat wordt afgerond naar het dichtstbijzijnde gehele getal, wanneer het getal achter de komma exact 50 is, wordt afgerond naar het dichtstbijzijnde even gehele getal), zie ook bijlage IV Wettelijk kader.

De in de tabellen gegeven geluidbelastingen zijn de geluidbelastingen *bij* toepassing van de aftrek ex art. 110g Wgh. De in de tabellen gegeven toenames van de geluidbelasting zijn de toenames waarbij de geluidbelastingen *zonder* toepassing van de aftrek ex art. 110g Wgh als basis hebben gediend, zie ook bijlage IV Wettelijk kader.

Indien de geluidbelasting voor reconstructie lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, mag bij het bepalen van de toename van de geluidbelasting gerekend worden vanaf de voorkeursgrenswaarde. Voor de niet-afgeronde waarde van de voorkeursgrenswaarde is in dat geval uitgegaan van 48,49 dB.

¹ In de tabellen zijn alleen de waarneempunten opgenomen, waarvoor de geluidbelasting voor en/of na reconstructie gelijk aan of hoger is dan 40 dB.

Uit de tabellen II.1, II.3 t/m II.7 blijkt dat vanwege De Binding, De Glazenmaker, De Wilde-man, de Westerkooegweg en de Houtveldweg de geluidbelasting met 2 dB of meer toeneemt. Voor De Binding is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Voor de Guisweg is geen sprake van een toe- of afname van de geluidbelasting.

Uit tabel II.1 blijkt tevens dat de toename van de geluidbelasting vanwege De Binding voor de waarneempunten 217, 218, 219, 220, 222, 224 en 240 groter is dan 5 dB, met een maximum van 9 dB.

Uit het voorgaande blijkt dat om de busbrug open te kunnen stellen geluidbeperkende maatregelen getroffen moeten worden.

Geluidbelasting met maatregelen

Om de toename van de geluidbelasting te reduceren zal het stille wegdektype Zeer Stil Asfalt semi-dicht (ZSA-SD) worden aangebracht op De Binding (zie bijlage III).

In de berekeningen is ervan uitgegaan dat het stille wegdek niet op de kruisingsvlakken zal worden aangebracht (zie figuur VI.9), vanwege civieltechnische bezwaren.

In tabel II.2² is de niet-afgeronde geluidbelasting op de gevels van de woningen gegeven voor en na de reconstructie. Tevens is in deze tabellen de toename (een negatief getal betekent een afname van de geluidbelasting) van de geluidbelasting gegeven.

Uit bovengenoemde tabel blijkt dat de toename van de geluidbelasting beperkt wordt tot ten hoogste 4 dB door toepassing van het wegdektype ZSA-SD. Voor de woningen en woonwagen ter plaatse van de waarneempunten 219, 220, 222, 224 en 240 is ook na het aanbrengen van ZSA-SD sprake van een reconstructie. In principe dienen aanvullende geluidbeperkende maatregelen getroffen te worden om de geluidbelasting terug te brengen tot de tot de berekende geluidbelasting in 2007 (situatie voor reconstructie), doch niet lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Hiertoe zou een geluidscherm met grote lengte kunnen worden gerealiseerd. Een dergelijk geluidscherm vormt in de onderhavige situatie echter een stedenbouwkundig ongewenste barrière.

Voor de woningen en de woonwagen (waarneempunt 224) waarvoor een hogere waarde vastgesteld dient te worden, dient de geluidwering (G_A) van de gevels tenminste gelijk te zijn aan het verschil tussen de hogere waarde en 33 dB. Voor een woonwagen is het echter moeilijk dan wel onmogelijk geluidwerende gevelvoorzieningen te treffen. Om de geluidbelasting op de gevels van de woonwagen te beperken tot ten hoogste de geluidbelasting voor reconstructie, is de gemeente voornemens op deze locatie een scherm met een beperkte lengte te realiseren.

2 In de tabel zijn alleen de waarneempunten opgenomen, waarvoor de geluidbelasting voor en/of na reconstructie gelijk aan of hoger is dan 40 dB.

Er zijn twee schermvarianten beschouwd, te weten:

- Schermvariant 1: het geluidscherm is gesitueerd in het verlengde van de bestaande berging, die op de hoek Mallegatsloot – De Binding is gelegen.
- Schermvariant 2: het geluidscherm is gesitueerd direct ten westen van het fietspad naast de Binding en aansluitend op de brugreling.

In de tabellen II.8 en II.9 van bijlage II is voor De Binding voor de waarneempunten 224 t/m 228 en 429 de niet-afgeronde geluidbelasting gegeven voor en na reconstructie in combinatie met de hiervoor genoemde schermvarianten. Tevens is in deze tabel de toename van de geluidbelasting gegeven.

Uit de tabel II.8 blijkt dat bij schermvariant 1 met een schermhoogte van ten minste 18 m en een hoogte van 2 m ten opzichte van de hoogte van plaatselijk maaiveld de geluidbelasting vanwege de Binding met 1 dB toeneemt. Hiermee wordt voor de woonwagengedrag de reconstructiesituatie opgeheven. In figuur VI.10 van bijlage VI is de ligging van de afscherming verduidelijkt.

Uit de tabel II.9 blijkt dat bij schermvariant 2 met een schermhoogte van ten minste 16 m en een hoogte van 1,5 m ten opzichte van de hoogte van de weg de geluidbelasting vanwege de Binding met 1 dB toeneemt. Hiermee wordt voor de woonwagengedrag de reconstructiesituatie opgeheven. In figuur VI.11 van bijlage VI is de ligging van de afscherming verduidelijkt.

Het scherm dient akoestisch geheel gesloten uitgevoerd (desgewenst transparant) en een oppervlaktemassa te hebben van ten minste 10 kg/m². Bij de berekeningen is het scherm aan beide zijden als akoestisch reflecterend beschouwd en er is een scherpe tophoek verondersteld ($C_p = 0$ dB). Uiteraard kan gekozen worden voor een akoestisch absorberend scherm. Dit heeft vlak achter het scherm een extra afname van de geluidbelasting van ten hoogste 2 dB tot gevolg.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat door het aanbrengen van het stille wegdektype ZSA SD en het realiseren van een geluidscherm voor vrijwel alle woningen en alle woonwagengedrag de reconstructiesituatie wordt opgeheven. Voor de woningen ter plaatse van de waarneempunten 219, 220, 222 en 240 dienen vanwege De Binding hogere waarden van respectievelijk 51, 53, 53 en 50 dB voor de geluidbelasting op de gevel vastgesteld te worden. Hierbij kan als criterium gelden dat De Binding een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie zal gaan vervullen.

4.2 Luchtkwaliteit

In bijlage V zijn de berekende concentraties NO₂ (stikstofdioxide), PM₁₀ (fijn stof), C₆H₆ (benzeen), SO₂ (zwaveldioxide), CO (koolmonoxide) en BaP (benzoapyreen) op straatniveau gegeven.

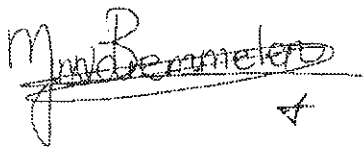
Rekenresultaten

Uit de rekenresultaten blijkt dat na het openstellen van de busbrug voor het overig gemotoriseerd verkeer voor alle beschouwde jaren aan alle grenswaarden wordt voldaan.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat er vanuit de Wet milieubeheer, Titel 5.2 geen bezwaren tegen de reconstructie zijn.

Lichtveld Buis & Partners BV



mw. ing. M.J.M. van Bemmelen



mw. ing. K. Auée

Bijlage I Literatuur

- 1 *Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006*, Stct. 2006, 249.
- 2 *Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007*, Stct. 2007, 237.
- 3 *Wet geluidhinder*, Stbl. 1992, 625, laatstelijk gewijzigd bij Stbl. 2006, 350.
- 4 *Wet milieubeheer*, Stbl. 1984, 80, laatstelijk gewijzigd bij Stbl. 2007, 414.
- 5 *Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)*, Stbl. 2007, 440.
- 6 *Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)*, Stct. 2007, 218.

Bijlage II Rekenresultaten

Tabel II.1

Geluidbelasting vanwege de Binding

WNP	Geluidbelasting [dB] in 2007 (situatie voor reconstructie) voor de waameemhoogte				Geluidbelasting [dB] in 2018 (situatie na reconstructie) voor de waameemhoogte				Toename geluidbelasting (dB) voor de waameemhoogte			
	2	5	8	11	2	5	8	11	2	5	8	11
97	32,03		31,11	30,46	43,17		42,14	41,48	0		0	0
98	39,34		40,15	40,36	50,49		51,20	51,37	2		3	3
99	39,99		41,10	41,27	51,14		52,15	52,29	3		4	4
100	40,95		41,93	42,11	52,08		52,97	53,11	4		4	5
101	40,05		41,29	41,56	51,20		52,33	52,57	3		4	4
102	38,65		39,92	40,21	49,81		50,98	51,23	1		2	3
103	40,78		42,01	42,23	51,87		52,98	53,16	3		4	5
104	32,72		34,33	35,04	43,79		45,20	45,82	0		0	0
105	40,43		41,44	42,30	48,73		49,74	50,56	0		1	2
106	34,34		35,29	36,22	45,20		46,04	46,96	0		0	0
109	37,96		38,77	39,76	44,27		45,09	46,07	0		0	0
110	40,12		41,18	42,10	47,52		48,40	49,30	0		0	1
111	40,60		41,87	42,59	47,39		48,43	49,14	0		0	1
122	34,83		35,35	36,22	41,93		42,37	43,08	0		0	0
123	33,68		33,81	34,49	40,87		40,96	41,46	0		0	0
124	33,93		34,15	34,83	41,17		41,31	41,73	0		0	0
212	38,37		39,45	39,46	44,41		45,45	45,44	0		0	0
213	45,97		46,68	46,74	52,18		52,83	52,90	4		4	4
214	41,87		43,10	43,27	47,97		49,14	49,33	0		1	1
215	41,08		42,29	42,37	47,22		48,37	48,46	0		0	0
216	46,88		47,58	47,60	53,14		53,80	53,85	5		5	5
217	47,45		48,01	48,04	53,81		54,40	54,46	5		6	6
218	47,52		47,98	48,00	54,23		54,76	54,82	6		6	6
219	45,95		46,56	46,64	55,88		56,24	56,23	7		8	8
220	46,60		47,01	47,05	57,16		57,41	57,34	9		9	9
221	39,79		40,35	40,43	50,71		51,16	51,17	2		3	3
222	46,46		46,92	46,96	57,31		57,65	57,62	9		9	9
223	41,36		41,90	42,08	52,23		52,61	52,71	4		4	4
224	46,71				57,52				9			
225	41,65				52,50				4			
226	39,39				50,30				2			
227	37,06				47,84				0			
228	37,25				48,22				0			
233	34,52		35,89	36,49	45,42		46,60	47,11	0		0	0
234	37,81		38,71	39,02	48,74		49,48	49,73	0		1	1
235	41,63		42,40	42,73	52,54		53,13	53,39	4		5	5
236	41,28		42,12	42,41	52,24		52,93	53,18	4		4	5
237	40,78		41,97	42,26	51,71		52,77	53,01	3		4	5
238	39,42		40,67	40,91	50,28		51,42	51,62	2		3	3
239	41,06		41,97	42,13	51,94		52,73	52,87	3		4	4
240	43,59		44,31	44,48	54,49		55,08	55,20	6		7	7
241	41,66		42,63	42,82	52,72		53,59	53,75	4		5	5
242	35,88		37,26	37,76	46,97		48,27	48,72	0		0	0
243	41,17		42,17	42,30	52,30		53,20	53,31	4		5	5
244	33,30		34,80	35,08	44,46		45,86	46,04	0		0	0
247	37,90		39,22	39,41	49,06		50,28	50,43	1		2	2
248	29,06		30,73	31,18	40,26		41,83	42,20	0		0	0
370	34,94				46,00				0			
371	34,62				45,70				0			
373	38,48		39,58	39,86	49,36		50,37	50,60	1		2	2
374	30,63		31,51	32,41	41,84		42,60	43,46	0		0	0
375	31,57		32,63	33,55	42,76		43,70	44,56	0		0	0
376	32,13		33,28	34,22	43,29		44,32	45,19	0		0	0
377	27,74		28,50	30,32	38,85		39,42	40,81	0		0	0
378	28,29		29,31	30,72	39,30		40,16	41,43	0		0	0
419	41,43		42,21	42,42	52,41		53,05	53,22	4		5	5
420	36,48		37,51	37,76	46,90		47,90	48,14	0		0	0
422	33,71		34,20	34,89	43,48		44,04	44,88	0		0	0
423	33,39		33,80	34,28	43,06		43,52	44,13	0		0	0
425	40,24		41,33	41,49	51,38		52,38	52,50	3		4	4
429	41,69				52,79				4			

Tabel II.2

Geluidbelasting vanwege de Binding met toepassing van ZSA-SD

WNP	Geluidbelasting [dB] in 2007 (situatie voor reconstructie) voor de waarmeemhoogte				Geluidbelasting [dB] in 2018 (situatie na reconstructie) voor de waarmeemhoogte				Toename geluidbelasting [dB] voor de waarmeemhoogte			
	2	5	8	11	2	5	8	11	2	5	8	11
97	32,03		31,11	30,46	41,58		42,13	41,46	0		0	0
98	39,34		40,15	40,36	46,89		47,73	47,85	0		0	0
99	39,99		41,10	41,27	46,39		47,56	47,70	0		0	0
100	40,95		41,93	42,11	47,08		48,06	48,26	0		0	0
101	40,05		41,29	41,56	46,16		47,36	47,63	0		0	0
102	38,65		39,92	40,21	44,66		45,90	46,17	0		0	0
103	40,78		42,01	42,23	46,80		48,06	48,25	0		0	0
104	32,72		34,33	35,04	39,00		40,70	41,35	0		0	0
105	40,43		41,44	42,30	43,92		44,96	45,79	0		0	0
106	34,34		35,29	36,22	40,44		41,39	42,29	0		0	0
109	37,98		38,77	39,76	39,50		40,32	41,28	0		0	0
110	40,12		41,18	42,10	42,84		43,77	44,67	0		0	0
111	40,60		41,87	42,59	43,07		44,24	44,97	0		0	0
212	38,37		39,45	39,46	43,51		44,60	44,58	0		0	0
213	45,97		46,68	46,74	48,56		49,28	49,32	0		1	1
214	41,87		43,10	43,27	42,63		43,91	44,12	0		0	0
215	41,08		42,29	42,37	43,21		44,58	44,68	0		0	0
216	46,88		47,58	47,60	48,33		49,17	49,23	0		1	1
217	47,45		48,01	48,04	48,87		49,57	49,68	0		1	1
218	47,52		47,98	48,00	49,15		49,78	49,87	1		1	1
219	45,95		46,56	46,64	50,83		51,31	51,31	2		3	3
220	46,60		47,01	47,05	52,20		52,56	52,51	4		4	4
221	39,79		40,35	40,43	45,74		46,36	46,39	0		0	0
222	46,46		46,92	46,96	52,47		52,98	52,95	4		4	4
223	41,36		41,90	42,08	47,45		48,07	48,19	0		0	0
224	46,71				52,76				4			
225	41,65				47,87				0			
226	39,39				45,48				0			
227	37,06				43,30				0			
228	37,25				43,41				0			
233	34,52	35,89	36,49		40,77	42,19	42,72		0	0	0	
234	37,81	38,71	39,02		44,05	45,00	45,27		0	0	0	
235	41,63	42,40	42,73		47,71	48,52	48,79		0	0	0	
236	41,28	42,12	42,41		47,31	48,20	48,46		0	0	0	
237	40,78	41,97	42,26		46,68	47,95	48,21		0	0	0	
238	39,42	40,67	40,91		45,34	46,68	46,92		0	0	0	
239	41,06	41,97	42,13		46,96	47,95	48,09		0	0	0	
240	43,59	44,31	44,48		49,50	50,25	50,39		1	2	2	
241	41,66	42,63	42,82		47,55	48,51	48,69		0	0	0	
242	35,88	37,26	37,76		41,59	43,01	43,50		0	0	0	
243	41,17	42,17	42,30		47,35	48,39	48,52		0	0	0	
244	33,30	34,80	35,08		39,40	40,83	41,13		0	0	0	
247	37,90	39,22	39,41		45,63	46,88	46,98		0	0	0	
248	29,06	30,73	31,18		39,76	41,47	41,77		0	0	0	
370	34,94				43,37				0			
371	34,62				42,83				0			
373	38,48	39,58	39,86		46,72	47,67	47,82		0	0	0	
375	31,57	32,63	33,55		39,61	40,87	41,63		0	0	0	
376	32,13	33,28	34,22		40,48	41,72	42,47		0	0	0	
419	41,43	42,21	42,42		47,57	48,42	48,58		0	0	0	
420	36,48	37,51	37,76		42,15	43,42	43,66		0	0	0	
425	40,24	41,33	41,49		46,96	48,11	48,22		0	0	0	
429	41,89				47,94				0			

Tabel II.3

Geluidbelasting vanwege de Glazenmaker

WNP	Geluidbelasting [dB] in 2007 (situatie voor reconstructie) voor de waameemhoogte					Geluidbelasting [dB] in 2018 (situatie na reconstructie) voor de waameemhoogte					Toename geluidbelasting [dB] voor de waameemhoogte				
	2	3	5	8	11	2	3	5	8	11	2	3	5	8	11
11	46,65		47,86	47,86		47,46		48,67	48,67		0		0	0	
12	48,71		50,14	50,36		49,52		50,94	51,17		1		1	1	
13	51,96		52,68	52,74		52,76		53,48	53,54		1		1	1	
14	51,72		52,48	52,55		52,54		53,31	53,38		1		1	1	
17	45,46		46,75	47,23		46,27		47,56	48,04		0		0	0	
18	53,03		53,64	53,76		53,95		54,56	54,68		1		1	1	
19	53,06		53,71	53,77		54,01		54,66	54,72		1		1	1	
20	48,87		49,67	49,80		49,87		50,67	50,80		1		1	1	
25	41,82		42,90	43,71		42,86		43,95	44,75		0		0	0	
26	49,86		50,34	50,45		51,04		51,49	51,59		1		1	1	
27	58,74		58,64	58,24		60,14		60,02	59,61		1		1	1	
28	47,75		48,25	48,36		49,20		49,70	49,80		1		1	1	
29	50,91		51,80	51,78		52,27		52,95	53,11		1		1	1	
30	49,30		50,49	50,77		50,55		51,75	52,02		1		1	1	
31	41,13		42,87	43,19		42,58		44,32	44,63		0		0	0	
32	52,98		53,61	53,82		54,24		54,86	55,05		1		1	1	
33	54,59		54,74	54,68		55,87		55,99	55,91		1		1	1	
34	47,66		48,69	48,84	48,89	49,12		50,15	50,29	50,34	1		1	1	1
35	58,11		58,21	58,06	57,78	59,03		59,13	58,97	58,70	1		1	1	1
36	48,52		49,28	49,38	49,57	49,05		49,82	49,93	50,13	1		1	1	1
37	50,97		51,50	51,62		51,68		52,24	52,38		1		1	1	
38	55,44		55,78	55,78		56,02		56,37	56,39		1		1	1	
39	54,32		54,71	54,76		54,87		55,26	55,31		1		1	1	
40	50,50		51,15	51,28		51,07		51,71	51,85		1		1	1	
41	42,94		43,91	44,16		43,48		44,45	44,71		0		0	0	
42	46,21		47,46	47,67		46,78		48,03	48,25		0		0	0	
43	50,26		51,36	51,54		50,86		51,97	52,15		1		1	1	
44	53,43		53,75	53,74		54,03		54,35	54,33		1		1	1	
45	57,71		57,74	57,50		58,33		58,36	58,12		1		1	1	
46	49,84		50,64	50,70		50,51		51,30	51,37		1		1	1	
47	43,48		45,00	45,17		44,17		45,68	45,87		0		0	0	
48	51,61		52,03	52,04		52,27		52,68	52,69		1		1	1	
49	57,19		57,25	57,04		57,92		57,98	57,77		1		1	1	
50	49,55		50,10	50,19		50,31		50,85	50,96		1		1	1	
51	48,75		49,27	49,41		49,49		50,01	50,15		1		1	1	
52	53,97		54,38	54,40		54,73		55,15	55,18		1		1	1	
53	52,60		53,17	53,24		53,37		53,95	54,03		1		1	1	
54	48,26		48,94	49,08		49,02		49,71	49,85		1		1	1	
55	48,34		49,13	49,28		49,08		49,87	50,03		1		1	1	
56	55,90		56,15	56,05		56,73		56,98	56,89		1		1	1	
57	48,90		49,53	49,81		49,90		50,52	50,80		1		1	1	
59	50,25		50,76	50,86		51,23		51,72	51,81		1		1	1	
60	58,19		58,22	57,92		59,33		59,34	59,03		1		1	1	
61	51,49		52,01	52,09		52,71		53,22	53,32		1		1	1	
62	46,70		47,99	48,41		48,01		49,27	49,70		0		1	1	
63	46,36		47,84	48,23		47,67		49,11	49,51		0		1	1	
64	43,83		45,18	45,77		45,34		46,64	47,24		0		0	0	
66	43,21		44,56	45,13		44,41		45,76	46,32		0		0	0	
67	48,80		50,01	50,31		50,13		51,33	51,64		1		1	1	
68	43,08		44,35	44,83		44,65		45,87	46,37		0		0	0	
70	44,45		45,86	46,18	46,35	45,75		47,16	47,48	47,65	0		0	0	0
71	49,97		50,72	50,86	50,89	51,43		52,16	52,30	52,34	1		1	1	1
72	50,70		50,93	50,92	50,80	52,69		52,97	52,99	52,89	2		2	2	2
73	40,62		41,79	42,57	42,67	43,73		44,88	45,63	45,77	0		0	0	0
76	45,27		46,58	46,63		47,77		49,08	49,13		0		1	1	
77	46,24		47,29	47,30		49,37		50,40	50,45		1		2	2	
78	38,83		39,89	40,65		42,24		43,23	43,97		0		0	0	
81	40,48		41,59	42,31		42,57		43,78	44,44		0		0	0	
82	48,25		48,93	49,10		51,32		51,99	52,12		3		3	3	
83	49,21		49,68	49,73		52,53		52,98	53,02		3		3	3	
85	43,64		44,86	45,05		46,91		48,12	48,30		0		0	0	
86	51,12		51,68	51,73		54,37		54,92	54,96		3		3	3	
87	46,10		46,81	46,89		49,41		50,10	50,17		1		2	2	
88	39,21		40,46	41,11		42,24		43,52	44,16		0		0	0	
89	44,92		46,00	46,26		48,09		49,17	49,41		0		1	1	
90	51,26		51,73	51,73		54,55		55,00	55,00		3		3	3	
91	44,59		45,76	45,92		47,97		49,12	49,28		0		1	1	
92	45,39		46,43	46,74		48,65		49,68	49,98		0		1	1	
93	48,84		49,65	49,74		52,24		53,04	53,12		3		3	3	
95	47,64		48,47	48,60		51,47		52,26	52,35		3		4	4	
96	45,89		46,63	46,82		49,74		50,42	50,56		1		2	2	
97	50,51		50,92	50,54		54,37		54,75	54,36		4		4	4	
98	45,35		45,75	45,62		49,20		49,58	49,45		1		1	1	
99	37,11		38,73	39,10		40,98		42,58	42,92		0		0	0	
247	40,05		41,32	41,91		43,89		45,13	45,71		0		0	0	
248	39,00		39,84	40,80		42,84		43,62	44,56		0		0	0	
249	36,86		37,42	38,36		40,67		41,17	42,09		0		0	0	
302	40,21		40,86	41,74		41,03		41,67	42,57		0		0	0	
303	42,82		43,81	44,62		43,63		44,62	45,43		0		0	0	
304	41,57		42,50	43,31		42,39		43,32	44,14		0		0	0	
305	39,51		40,22	41,32		40,33		41,04	42,15		0		0	0	

Tabel II.3

Geluidbelasting vanwege de Glazenmaker

WNP	Geluidbelasting [dB] in 2007 (situatie voor reconstructie) voor de waameemhoogte					Geluidbelasting [dB] in 2018 (situatie na reconstructie) voor de waameemhoogte					Toename geluidbelasting [dB] voor de waameemhoogte				
	2	3	5	8	11	2	3	5	8	11	2	3	5	8	11
321	46,06		47,39	47,63		46,87		48,19	48,43		0		0	0	
322	47,14		48,24	48,28		47,95		49,04	49,08		0		1	1	
323	56,68		56,88	56,77		57,49		57,67	57,57		1		1	1	
324	56,77		56,94	56,80		57,58		57,74	57,60		1		1	1	
325	56,21		56,43	56,33		57,02		57,24	57,15		1		1	1	
326	52,96		53,25	53,27		53,83		54,11	54,12		1		1	1	
327	55,32		55,57	55,48		56,24		56,49	56,40		1		1	1	
328	56,17		56,33	56,16		57,10		57,27	57,11		1		1	1	
329	51,46		51,71	51,60		52,62		52,89	52,78		1		1	1	
330	44,31		45,62	45,92		45,57		46,88	47,17		0		0	0	
331	42,37		43,76	44,28		43,53		44,95	45,46		0		0	0	
332	42,96		44,47	44,59	44,84	44,18		45,69	45,81	46,04	0		0	0	0
333	56,10		56,15	55,98	55,72	57,50		57,53	57,36	57,09	1		1	1	1
334	50,22		51,18	51,36	51,40	51,46		52,40	52,56	52,59	1		1	1	1
335	44,15		45,45	45,96	46,20	44,80		46,08	46,61	46,86	0		0	0	0
336	50,97		51,55	51,62	51,58	51,62		52,23	52,32	52,29	1		1	1	1
337	59,64		59,63	59,30	58,89	60,16		60,16	59,83	59,43	1		1	1	1
338	50,60		51,07	51,08	51,11	51,14		51,61	51,62	51,67	1		1	1	1
340	49,63		50,21	50,31		50,21		50,78	50,88		1		1	1	
341	58,74		58,65	58,32		59,31		59,22	58,90		1		1	1	
342	52,30		52,58	52,59		52,92		53,20	53,21		1		1	1	
343	45,90		47,25	47,35		46,50		47,85	47,96		0		0	0	
344	58,27		58,21	57,88		58,89		58,83	58,49		1		1	1	
345	53,86		54,11	54,04		54,73		54,95	54,95		1		1	1	
346	46,45		47,48	47,68		47,14		48,16	48,37		0		0	0	
347	52,12		52,74	52,79		52,85		53,47	53,53		1		1	1	
348	54,00		54,48	54,53		54,74		55,22	55,27		1		1	1	
349	54,30		54,72	54,75		55,05		55,48	55,52		1		1	1	
350	54,23		54,61	54,64		55,05		55,44	55,47		1		1	1	
351	49,62		50,13	50,23		50,58		51,07	51,16		1		1	1	
352	53,14		53,56	53,61		54,19		54,60	54,64		1		1	1	
353	53,87		54,20	54,16		55,00		55,32	55,28		1		1	1	
354	52,44		52,80	52,83		53,61		53,95	53,98		1		1	1	
355	49,76		50,21	50,35		50,89		51,34	51,46		1		1	1	
356	57,38		57,38	57,18		58,55		58,55	58,35		1		1	1	
357	54,37		54,55	54,47		55,68		55,88	55,81		1		1	1	
358	50,18		51,00	51,03		51,75		52,57	52,63		2		2	2	
359	47,03		48,38	48,54		48,98		50,31	50,50		0		2	2	
360	44,00		45,58	45,73		46,55		48,12	48,30		0		0	0	
361	40,39		42,05	42,59		43,33		45,00	45,56		0		0	0	
362		47,01					49,99					2			
363		51,27					54,56					3			
364		53,97					57,25					3			
365		42,88					46,67					0			
366	37,31					40,95					0				
367	43,42					47,26					0				
368	42,35					46,23					0				
369	42,91					46,78					0				
370	51,52					55,36					4				
371	40,15					43,98					0				
372	40,68		43,02	43,72		44,52		46,82	47,52		0		0	0	
373	44,66		45,56	45,73		48,50		49,38	49,54		0		1	1	
375	35,29		36,61	37,71		39,11		40,40	41,45		0		0	0	
376	38,42		39,08	39,91		42,08		42,71	43,55		0		0	0	
417	43,09		44,34	44,83		43,90		45,15	45,63		0		0	0	
418	39,86		40,76	41,76		40,68		41,58	42,58		0		0	0	
425	38,18		39,41	40,16		42,04		43,24	43,98		0		0	0	

Tabel II.4

Geluidbelasting vanwege de Wildeman

WNP	Geluidbelasting [dB] in 2007 (situatie voor reconstructie) voor de waameemhoogte				Geluidbelasting [dB] in 2018 (situatie na reconstructie) voor de waameemhoogte				Toename geluidbelasting [dB] voor de waameemhoogte			
	2	5	8	11	2	5	8	11	2	5	8	11
1	39,34	39,92	40,88		40,35	40,92	41,89		0	0	0	
11	42,57	43,55	43,66		43,58	44,55	44,67		0	0	0	
97	39,38	40,56	41,17		43,20	44,37	44,98		0	0	0	
98	41,08	42,23	42,72		44,77	45,94	46,42		0	0	0	
99	37,26	38,23	39,15		41,12	42,06	42,97		0	0	0	
243	35,11	36,59	37,21		39,02	40,47	41,09		0	0	0	
244	31,09	31,72	33,10		34,86	35,40	36,70		0	0	0	
247	46,27	46,63	46,59		50,14	50,50	50,44		2	2	2	
248	50,56	51,03	51,07		54,33	54,75	54,77		4	4	4	
249	51,44	51,90	51,93		55,08	55,49	55,51		4	4	4	
253	50,25	50,48	50,39		53,42	53,69	53,62		3	3	3	
254	57,11	57,09	56,77		59,99	59,98	59,66		3	3	3	
255	48,83	48,96	48,86		51,67	51,78	51,69		3	3	3	
256	52,80	53,25	53,30		55,64	56,08	56,12		3	3	3	
257	46,66	47,37	47,47		49,53	50,22	50,32		1	2	2	
258	51,99	52,36	52,43		54,71	55,07	55,13		3	3	3	
263	49,09	49,97	50,14		51,81	52,68	52,86		3	3	3	
264	51,76	52,22	52,27		54,40	54,85	54,91		3	3	3	
265	53,96	54,23	54,18		56,57	56,84	56,78		3	3	3	
266	55,91	55,96	55,74		58,44	58,49	58,27		3	3	3	
267	49,98	50,38	50,41		52,26	52,64	52,65		2	2	2	
268	47,63	48,28	48,36		50,10	50,74	50,81		2	2	2	
269	55,07	55,21	55,06		57,15	57,30	57,15		2	2	2	
270	52,86	53,04	52,96		54,82	55,00	54,91		2	2	2	
271	42,80	44,19	44,36		44,80	46,19	46,35		0	0	0	
272	45,22	46,14	46,20		47,24	48,16	48,22		0	0	0	
273	54,38	54,60	54,48		56,38	56,59	56,48		2	2	2	
274	50,56	50,96	51,03		52,46	52,86	52,92		2	2	2	
275	55,24	55,49	55,42		57,11	57,36	57,29		2	2	2	
276	48,91	49,55	49,65		50,74	51,36	51,45		2	2	2	
277	49,48	50,01	50,15		51,36	51,89	52,02		2	2	2	
278	55,75	56,00	55,95		57,50	57,74	57,69		2	2	2	
279	56,68	56,93	56,83		58,14	58,40	58,31		1	1	1	
280	56,80	57,04	56,95		58,22	58,46	58,37		1	1	1	
281	49,62	50,24	50,39		51,05	51,65	51,80		1	1	1	
282	44,59	45,95	46,32		46,00	47,36	47,73		0	0	0	
283	50,65	51,21	51,33		52,06	52,61	52,74		1	1	1	
284	57,52	57,69	57,52		58,88	59,04	58,87		1	1	1	
285	47,59	48,80	49,11		48,88	50,08	50,39		0	1	1	
289	49,34	50,15	50,28		50,62	51,42	51,55		1	1	1	
290	53,91	54,18	54,20		55,14	55,40	55,41		1	1	1	
291	41,35	42,52	43,46		42,56	43,73	44,67		0	0	0	
292	47,80	49,09	49,46		49,00	50,29	50,65		1	1	1	
293	49,47	50,64	50,93		50,62	51,80	52,08		1	1	1	
294	46,79	47,95	48,24		47,93	49,08	49,37		0	1	1	
295	53,73	54,21	54,32		54,83	55,32	55,42		1	1	1	
296	46,80	48,02	48,36		47,89	49,10	49,44		0	1	1	
298	47,44	48,50	48,75		48,54	49,60	49,85		0	1	1	
299	53,80	54,29	54,39		54,86	55,35	55,45		1	1	1	
300	46,40	47,61	47,94		47,45	48,65	48,99		0	0	1	
301	51,05	52,03	52,24		52,08	53,06	53,27		1	1	1	
302	53,08	53,60	53,66		54,09	54,61	54,66		1	1	1	
303	52,23	52,85	52,88		53,22	53,84	53,87		1	1	1	
304	44,23	45,83	45,95		45,23	46,82	46,95		0	0	0	
305	38,52	39,86	40,80		39,51	40,88	41,79		0	0	0	
321	45,12	46,50	46,79		46,13	47,49	47,79		0	0	0	
322	40,42	41,34	42,19		41,43	42,36	43,21		0	0	0	
370	39,88				43,53				0			
371	39,62				43,40				0			
373	45,82	46,48	46,63		49,65	50,30	50,43		1	2	2	
374	37,44	38,89	39,23		41,22	42,69	43,02		0	0	0	
375	38,88	40,54	40,84		42,76	44,41	44,65		0	0	0	
376	48,86	49,54	49,62		52,67	53,31	53,38		4	4	4	
377	44,34	45,39	45,54		48,25	49,27	49,41		0	1	1	
378	53,88	54,20	54,10		57,33	57,61	57,51		3	3	3	
379	49,32	50,00	50,08		52,13	52,79	52,87		3	3	3	
380	55,20	55,24	55,03		58,11	58,17	57,97		3	3	3	
381	50,62	51,10	51,16		53,41	53,88	53,94		3	3	3	
382	52,81	53,15	53,19		55,42	55,76	55,78		3	3	3	
383	51,09	51,75	51,85		53,67	54,31	54,40		3	3	3	
384	50,15	51,08	51,22		52,68	53,59	53,72		3	3	3	
386	49,81	50,39	50,45		52,23	52,82	52,88		2	2	2	
387	54,28	54,60	54,53		56,43	56,74	56,67		2	2	2	
388	46,66	47,71	47,88		48,67	49,72	49,89		0	1	1	
389	43,43	44,87	45,12		45,48	46,92	47,17		0	0	0	
390	49,19	49,85	49,94		51,27	51,95	52,04		2	2	2	
391	54,57	54,81	54,72		56,56	56,78	56,68		2	2	2	
392	45,83	46,99	47,18		47,78	48,91	49,10		0	0	1	
393	41,17	42,76	43,20		43,14	44,73	45,16		0	0	0	
394	51,73	52,07	52,05		53,65	53,99	53,97		2	2	2	
395	56,97	56,98	56,72		58,83	58,83	58,57		2	2	2	
396	47,61	48,39	48,48		49,48	50,25	50,34		1	2	2	
397	38,64	39,85	40,83		40,48	41,68	42,66		0	0	0	

Tabel II.4

Geluidbelasting vanwege de Wildeman

WNP	Geluidbelasting [dB] in 2007 (situatie voor reconstructie) voor de waarmeemhoogte				Geluidbelasting [dB] in 2018 (situatie na reconstructie) voor de waarmeemhoogte				Toename geluidbelasting [dB] voor de waarmeemhoogte			
	2	5	8	11	2	5	8	11	2	5	8	11
398	43,83	45,28	45,54		45,71	47,15	47,41		0	0	0	
399	52,67	52,86	52,72		54,54	54,72	54,58		2	2	2	
400	57,36	57,39	57,12		59,15	59,17	58,90		2	2	2	
402	54,50	54,85	54,82		55,98	56,35	56,32		1	2	2	
403	54,29	54,66	54,62		55,72	56,09	56,06		1	1	1	
404	54,07	54,44	54,39	54,25	55,43	55,80	55,75	55,61	1	1	1	1
405	53,62	53,93	53,86	53,73	54,90	55,20	55,13	55,01	1	1	1	1
406	55,58	55,68	55,55	55,33	56,78	56,87	56,74	56,51	1	1	1	1
407	47,21	48,16	48,26	48,34	48,38	49,32	49,43	49,51	0	1	1	1
408	52,29	52,87	52,93	52,88	53,41	53,99	54,05	54,01	1	1	1	1
409	51,57	52,38	52,54	52,55	52,67	53,48	53,63	53,64	1	1	1	1
410	52,04	52,72	52,85		53,10	53,79	53,92		1	1	1	
411	51,74	52,47	52,63		52,78	53,51	53,67		1	1	1	
412	49,85	50,99	51,23		50,88	52,01	52,26		1	1	1	
413	49,20	50,46	50,77		50,22	51,47	51,78		1	1	1	
414	43,51	44,95	45,52		44,52	45,95	46,51		0	0	0	
416	45,79	47,12	47,48		46,82	48,13	48,50		0	0	0	
417	50,70	51,47	51,58		51,70	52,47	52,58		1	1	1	
418	38,52	40,03	40,47		39,54	41,04	41,48		0	0	0	
425	39,47	40,90	40,97		43,37	44,79	44,85		0	0	0	
427	56,19	56,49	56,42		57,48	57,78	57,71		1	1	1	
428	51,74	52,15	52,18		53,05	53,46	53,50		1	1	1	

Tabel II.5

Geluidbelasting vanwege de Guisweg

WNP	Geluidbelasting [dB] in 2007 (situatie voor reconstructie) voor de waarnemhoogte			Geluidbelasting [dB] in 2018 (situatie na reconstructie) voor de waarnemhoogte			Toename geluidbelasting [dB] voor de waarnemhoogte		
	2	5	8	2	5	8	2	5	8
2	48,89	49,92	50,84	49,16	50,20	51,12	0	0	0
3	50,63	51,90	52,66	50,90	52,17	52,94	0	0	0
4	50,07	51,23	52,10	50,34	51,50	52,37	0	0	0
5	47,03	47,79	48,81	47,31	48,07	49,09	0	0	0
6	42,69	43,16	43,93	42,97	43,44	44,21	0	0	0
304	44,12	44,62	45,18	44,39	44,89	45,45	0	0	0
305	47,33	47,73	48,35	47,60	47,99	48,62	0	0	0
307	47,63	48,38	49,11	47,91	48,65	49,38	0	0	0
308	46,75	47,48	48,31	47,03	47,75	48,58	0	0	0
309	44,54	45,06	45,96	44,81	45,34	46,23	0	0	0
310	42,88	43,55	44,55	43,16	43,82	44,82	0	0	0
311	43,73	44,31	44,96	44,01	44,59	45,23	0	0	0
321	38,80	39,87	40,71	39,06	40,15	40,99	0	0	0
414	39,20	39,66	39,89	39,47	39,93	40,16	0	0	0
415	38,99	39,39	39,85	39,26	39,67	40,13	0	0	0
417	43,59	43,95	44,56	43,86	44,23	44,83	0	0	0
418	41,93	42,32	42,48	42,20	42,60	42,76	0	0	0

Tabel II.6

Geluidbelasting vanwege de Westerkooegweg

WNP	Geluidbelasting [dB] in 2007 (situatie voor reconstructie) voor de waameemhoogte			Geluidbelasting [dB] in 2018 (situatie na reconstructie) voor de waameemhoogte			Toename geluidbelasting [dB] voor de waameemhoogte		
	2	5	8	2	5	8	2	5	8
1	45,34	47,66	49,70	46,37	48,69	50,72	0	0	1
2	41,52	42,10	43,21	42,55	43,12	44,23	0	0	0
3	15,88	16,71	18,95	16,90	17,73	19,96	0	0	0
4	27,58	28,57	30,52	28,60	29,59	31,53	0	0	0
11	47,97	49,57	49,74	48,99	50,60	50,77	1	1	1
12	32,46	33,93	35,57	33,48	34,95	36,59	0	0	0
13	35,78	36,40	37,54	36,81	37,43	38,57	0	0	0
302	31,06	31,85	32,49	32,08	32,88	33,52	0	0	0
303	39,68	40,97	41,32	40,70	41,99	42,35	0	0	0
304	49,31	50,77	50,94	50,33	51,80	51,97	1	1	1
305	51,65	52,80	52,89	52,67	53,83	53,91	1	1	1
307	45,67	47,31	47,42	46,70	48,33	48,45	0	0	0
308	41,73	43,25	43,89	42,76	44,27	44,92	0	0	0
309	38,36	38,80	39,87	39,39	39,82	40,89	0	0	0
310	21,32	24,40	28,33	22,33	25,40	29,33	0	0	0
311	31,50	31,62	32,45	32,53	32,65	33,47	0	0	0
321	47,43	48,32	48,94	48,46	49,34	49,96	0	1	1
322	43,03	43,90	44,84	44,06	44,93	45,86	0	0	0
323	42,07	42,54	43,53	43,09	43,57	44,55	0	0	0
413	41,06	41,60	42,57	42,09	42,63	43,59	0	0	0
414	40,19	40,67	41,60	41,21	41,69	42,62	0	0	0
415	39,60	39,82	40,72	40,62	40,84	41,74	0	0	0
416	15,50	16,76	18,06	16,50	17,76	19,05	0	0	0
417	45,01	46,32	46,87	46,04	47,34	47,89	0	0	0
418	42,32	43,04	43,97	43,35	44,07	44,99	0	0	0

Tabel II.7

Geluidbelasting vanwege de Houtveldweg

WNP	Geluidbelasting [dB] in 2007 (situatie voor reconstructie) voor de waarmeemhoogte			Geluidbelasting [dB] in 2018 (situatie na reconstructie) voor de waarmeemhoogte			Toename geluidbelasting [dB] voor de waarmeemhoogte		
	2	5	8	2	5	8	2	5	8
111	41,39	43,06	43,48	44,35	46,03	46,42	0	0	0
112	48,78	49,94	50,12	51,59	52,75	52,92	3	3	3
113	49,05	50,17	50,36	51,78	52,90	53,08	3	3	3
114	49,91	50,91	51,07	52,57	53,56	53,72	3	3	3
115	50,00	51,00	51,17	52,60	53,60	53,76	3	3	3
116	50,12	51,15	51,32	52,52	53,54	53,70	2	2	2
122	40,82	41,63	42,53	43,67	44,48	45,38	0	0	0
123	44,85	46,16	46,76	47,67	48,98	49,57	0	0	1
124	38,84	40,39	41,09	41,85	43,38	44,08	0	0	0
125	45,59	46,79	47,40	48,30	49,49	50,10	0	1	2
126	45,87	47,03	47,67	48,52	49,67	50,30	0	1	2
127	45,93	47,06	47,72	48,51	49,65	50,28	0	1	2
128	45,48	46,78	47,60	47,70	48,97	49,78	0	0	1
129	45,08	46,30	46,85	47,11	48,31	48,87	0	0	0
130	48,83	50,15	50,39	50,82	52,14	52,38	2	2	2
131	48,56	49,90	50,17	50,51	51,86	52,12	2	2	2
132	48,31	49,67	49,98	50,21	51,60	51,89	2	2	2
133	48,38	49,73	50,06	50,24	51,61	51,91	2	2	2
134	48,10	49,50	49,86	49,83	51,24	51,59	1	2	2
135	48,61	50,02	50,33	50,12	51,52	51,85	2	2	2
136	48,69	50,10	50,43	50,11	51,51	51,84	1	1	1
137	48,71	50,16	50,50	50,09	51,53	51,87	1	1	1
138	48,65	50,08	50,44	50,02	51,44	51,79	1	1	1
139	50,82	52,04	52,25	52,12	53,34	53,54	1	1	1
140	45,81	47,14	47,53	47,12	48,46	48,85	0	0	0
141	50,35	51,66	51,90	51,48	52,78	53,03	1	1	1
142	46,69	48,03	48,37	47,73	49,07	49,41	0	1	1
150	43,90	45,07		44,96	46,13		0	0	
151	46,62	47,68		47,68	48,74		0	0	
152	47,37	48,53	49,30	48,41	49,59	50,36	0	1	1
153	48,85	50,30	50,69	49,91	51,34	51,74	1	1	1
154	46,73	48,27	48,60	47,79	49,31	49,63	0	1	1
155	45,73	47,03	47,53	46,77	48,07	48,57	0	0	0
156	51,10	52,36	52,56	52,14	53,40	53,60	1	1	1
157	52,21	53,29	53,41	53,25	54,32	54,44	1	1	1
158	51,10	52,10	52,27	52,16	53,14	53,30	1	1	1
159	47,20	48,50	49,06	48,26	49,55	50,12	0	1	1
160	46,70	47,90	48,75	47,78	48,98	49,84	0	0	1
161	50,53	51,74	51,95	51,59	52,81	53,02	1	1	1
162	53,23	54,06	54,24	54,32	55,14	55,32	1	1	1
164	53,00	53,60	53,69	54,03	54,62	54,69	1	1	1
165	54,52	55,05	55,03	55,61	56,13	56,11	1	1	1
166	50,17	50,98	51,02	51,26	52,06	52,10	1	1	1
167	56,52	56,77	56,69	57,60	57,84	57,75	1	1	1
168	59,14	59,05	58,77	60,22	60,13	59,85	1	1	1
169	59,17	59,24	59,07	60,25	60,32	60,15	1	1	1
170	55,70	56,05	56,11	56,78	57,13	57,18	1	1	1
171	48,94	50,06	50,44	50,03	51,15	51,53	1	1	1
172	46,76	48,13	48,80	47,86	49,22	49,89	0	1	1
174	49,71	50,70	50,94	50,80	51,78	52,02	1	1	1
175	55,11	55,63	55,75	56,20	56,71	56,83	1	1	1
176	51,33	52,37	52,57	52,42	53,45	53,65	1	1	1
177	44,68	45,97	46,58	45,77	47,07	47,67	0	0	0
178	49,37	50,42	50,67	50,46	51,51	51,75	1	1	1
179	54,45	55,05	55,21	55,55	56,13	56,29	1	1	1
180	49,48	50,50	50,74	50,57	51,59	51,83	1	1	1
181	50,17	51,52	51,85	51,27	52,61	52,93	1	1	1
182	45,99	47,27	47,84	47,08	48,36	48,93	0	0	0
183	47,42	48,76	49,46	48,52	49,86	50,55	0	1	1
190	51,24	52,46	52,67	52,33	53,54	53,75	1	1	1
191	46,15	47,59	47,96	47,24	48,68	49,05	0	0	1
192	51,60	52,78	52,97	52,69	53,86	54,05	1	1	1
193	51,72	52,88	53,09	52,81	53,97	54,18	1	1	1
194	51,84	53,01	53,25	52,93	54,09	54,34	1	1	1
195	52,07	53,21	53,47	53,16	54,29	54,55	1	1	1
196	52,12	53,24	53,51	53,17	54,29	54,56	1	1	1
197	52,19	53,42	53,67	52,97	54,23	54,43	1	1	1
198	48,00	49,42	49,89	49,24	50,54	50,98	1	1	1
199	51,44	52,75	53,05	52,52	53,83	54,13	1	1	1
200	45,30	46,52	47,05	46,34	47,63	48,16	0	0	0
212	42,33	43,57	44,02	45,23	46,47	46,91	0	0	0
213	43,07	44,33	44,72	45,98	47,23	47,61	0	0	0
215	40,06	40,82	41,81	42,96	43,72	44,69	0	0	0
216	40,33	41,15	42,02	43,23	44,04	44,90	0	0	0
217	38,50	38,80	39,72	41,40	41,68	42,60	0	0	0
218	37,20	37,32	38,13	40,13	40,21	41,01	0	0	0

Tabel II.8 - schermvariant 1

Geluidbelasting vanwege de Binding met toepassing van ZSA-SD
bij verschillende schermhoogtes (lengte scherm ca. 18 m)

wnp	Geluidbelasting [dB] in 2007 voor de waarneemhoogte 2 m	Schermmhoogte [m]	Geluidbelasting [dB] in 2018 voor de waarneemhoogte 2 m	Toename geluidbelasting [dB]
224	46,71	0,0	52,88	4
		0,5	52,87	4
		1,0	52,87	4
		1,5	52,61	4
		2,0	49,50	1
225	41,65	0,0	48,03	0
		0,5	48,03	0
		1,0	48,00	0
		1,5	47,88	0
		2,0	47,24	0
226	39,39	0,0	45,71	0
		0,5	45,71	0
		1,0	45,69	0
		1,5	45,65	0
		2,0	45,52	0
227	37,06	0,0	43,50	0
		0,5	43,50	0
		1,0	43,49	0
		1,5	43,45	0
		2,0	43,29	0
228	37,25	0,0	43,67	0
		0,5	43,67	0
		1,0	43,66	0
		1,5	43,62	0
		2,0	43,50	0
429	41,89	0,0	48,06	0
		0,5	48,06	0
		1,0	48,04	0
		1,5	47,98	0
		2,0	47,60	0

Tabel II.9 - schermvariant 2

Geluidbelasting vanwege de Binding met toepassing van ZSA-SD
bij verschillende schermhoogtes (lengte scherm ca. 16 m)

wnp	Geluidbelasting [dB] in 2007 voor de waarneemhoogte 2 m	Scherenhoogte [m]	Geluidbelasting [dB] in 2018 voor de waarneemhoogte 2 m	Toename geluidbelasting [dB]
224	46,71	0,0	51,99	4
		0,5	51,14	3
		1,0	50,24	2
		1,5	49,98	1
		2,0	49,83	1
225	41,65	0,0	47,19	0
		0,5	46,58	0
		1,0	45,94	0
		1,5	45,74	0
		2,0	45,63	0
226	39,39	0,0	45,38	0
		0,5	45,29	0
		1,0	45,24	0
		1,5	45,14	0
		2,0	45,12	0
227	37,06	0,0	42,82	0
		0,5	42,53	0
		1,0	42,29	0
		1,5	42,2	0
		2,0	42,16	0
228	37,25	0,0	43,25	0
		0,5	43,1	0
		1,0	43,01	0
		1,5	42,87	0
		2,0	42,83	0
429	41,89	0,0	47,94	0
		0,5	47,83	0
		1,0	47,81	0
		1,5	47,89	0
		2,0	47,89	0

Bijlage III Wegverkeergegevens

Wegverkeerintensiteiten

De representatieve weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten, de gemiddelde uurintensiteit in de dagperiode (07.00 – 19.00 uur), de avondperiode (19.00 – 23.00 uur) en de nachtperiode (23.00 – 07.00 uur) en de verdeling over de verschillende motorvoertuigcategorieën van De Binding, De Glazenmaker, De Wildeman, de Guisweg, de Westerkoogweg en de Houtveldweg de jaren 2007 en 2018 zijn door de gemeente Zaanstad, dienst Wijken opgegeven. De etmaalintensiteiten, de gemiddelde uurintensiteiten en de verdeling over de verschillende voertuigcategorieën zijn in de figuren III.1 en III.2 voor respectievelijk de jaren 2007 en 2018 gespecificeerd.

Bij het vaststellen van de uurintensiteiten is ermee rekening gehouden dat de busbrug tijdens de spitsuren (07.00 - 09.00 uur en 16.00 - 18.00 uur) gesloten is voor het verkeer, uitgezonderd bussen en dienstverlenend verkeer. Tevens blijft de brug voor vrachtverkeer gesloten, behoudens bussen en dienstverlenend verkeer.

Maximumsnelheid

De maximumsnelheid op de Binding, de Glazenmaker, de Wildeman, de Westerkoogweg en de Houtveldweg bedraagt 50 km/u. De maximumsnelheid op de Guisweg bedraagt 70 km/u.

Wegdek

In de huidige situatie bestaat het wegdek op alle wegen uit dicht asfaltbeton (DAB).

Om de busbrug te kunnen openstellen voor overig gemotoriseerd vervoer, dient op De Binding een geluidreducerend wegdek te worden aangebracht (zie figuur VI.9).

In de berekeningen is uitgegaan van het geluidreducerende wegdek Zeer Stil Asfalt semi-dicht (ZSA-SD). Voor de wegdekcorrectiefactoren van ZSA-SD is uitgegaan van de waarden zoals deze op www.stillerverkeer.nl zijn vermeld. Het aanbrengen van een ander geluidreducerend wegdek kan, mits de wegdekcorrectie (C_{wegdek}) voor lichte motorvoertuigen ten minste -4,6 dB en voor zware motorvoertuigen ten minste -4,3 dB bedraagt.

Het wegdek op de overige wegvakken zal blijven bestaan uit dicht asfalt beton (DAB).

Tabel III.2
Wegverkeergegevens voor het jaar 2018

WEG	WEGNAAM	WEGDEK	MAX. V	ETMAALINTENSITEIT	2006	uurintensiteit	avond	nacht	VERDELING MYT-CATEGORIËN	avond	nacht	
			[km/uur]	[mvt/mi]	[mvt/mi]	[% u/m]	[mvt/mi]	[% u/m]	[% mzt mvt]	[% z mvt]	[% mzt mvt]	[% z mvt]
De Binding	Glazemaker - B. Wolfstraat	DAB	50	7700	437,2	5,6	6,0	482	1,1	84,7	96,5	0,0
De Glazemaker	Blauweemolen - Vrofmolen	DAB	50	5700	347,7	6,1	4,9	278,3	0,9	97,1	97,1	0,0
De Glazemaker	Cacemolen - Weeshuisland	DAB	50	7000	315	6,3	4,5	315	0,8	96,8	96,8	0,0
De Glazemaker	Goederveld - Oosterveld	DAB	50	6100	372,1	6,1	4,8	298,9	0,9	96,8	96,8	0,0
De Glazemaker	Glazemaker - Molenveld	DAB	50	7300	452,6	6,2	4,8	350,4	0,8	96,9	96,9	0,0
De Glazemaker	Hennelend - Molenveld	DAB	50	5100	300,9	5,9	5,3	270,3	1,0	96,0	96,0	0,0
De Glazemaker	Legeland - Hennelend	DAB	50	5400	324	6,0	5,2	280,8	0,9	96,2	96,2	0,0
De Glazemaker	Locomol - Legeland	DAB	50	5000	295	5,9	5,3	265	1,0	96,4	96,4	0,0
De Glazemaker	Molenveld - Cacemolen	DAB	50	7400	458,6	6,2	4,8	352,2	0,8	96,9	96,9	0,0
De Glazemaker	Molenveld - De Binding	DAB	50	5800	342,2	5,8	5,6	330,4	1,0	96,4	96,4	0,0
De Glazemaker	Oosterveld - Glazemaker	DAB	50	7300	452,6	6,2	4,8	350,4	0,8	96,9	96,9	0,0
De Glazemaker	Oosterveld - Goederveld	DAB	50	6200	384,4	6,2	4,8	297,6	0,8	96,2	96,2	0,0
De Glazemaker	Vrofmolen - Locomol	DAB	50	5700	347,7	6,1	4,9	279,3	0,9	96,5	96,5	0,0
De Glazemaker	Weeshuisland - Zonderland	DAB	50	6500	403	6,2	4,8	312	0,8	96,9	96,9	0,0
De Glazemaker	Westerkoogweg - Voermeeld	DAB	50	7100	433,1	6,1	4,9	347,9	0,9	96,4	96,4	0,0
De Glazemaker	Zonderland - Glazemaker	DAB	50	6200	375,2	6,1	4,9	303,8	0,9	96,7	96,7	0,0
De Wildeman	Baanmaker - Glazemaker	DAB	50	7800	481,9	6,1	4,9	387,1	0,9	96,5	96,5	0,0
De Wildeman	De Binding - Kogelwatering	DAB	50	6000	348	5,8	5,6	336	1,0	96,4	96,4	0,0
De Wildeman	Ellekamp - Kruisjens	DAB	50	6900	407,1	5,9	5,3	365,7	0,9	96,5	96,5	0,0
De Wildeman	Goerzom - Westersom	DAB	50	7500	457,5	6,1	4,9	382,2	0,9	96,6	96,6	0,0
De Wildeman	Glazemaker - Westersom	DAB	50	7800	475,8	6,1	4,9	382,2	0,9	96,5	96,5	0,0
De Wildeman	Kampaker - Wildemans	DAB	50	6400	360	6,0	5,2	360	0,9	96,6	96,6	0,0
De Wildeman	Kogelwatering - Ellekamp	DAB	50	7500	450	6,0	5,2	360	0,9	96,6	96,6	0,0
De Wildeman	Kogelwatering - Rugeboel	DAB	50	7400	436,6	5,9	5,3	377,6	0,9	96,3	96,3	0,0
De Wildeman	Rugeboel - Vijverzoom	DAB	50	6800	414	6,0	5,2	407	0,9	96,3	96,3	0,0
De Wildeman	Vijverzoom - Goerzom	DAB	50	7400	444	6,0	5,2	407	0,9	96,5	96,5	0,0
De Wildeman	Westersom - Kampaker	DAB	50	7500	457,5	6,1	4,9	387,5	0,9	96,6	96,6	0,0
De Wildeman	Wildemans - Baanmaker	DAB	50	7700	469,7	6,1	4,9	377,3	0,9	96,7	96,7	0,0
De Wildeman	Westerkoogweg - opri A8	DAB	70	4000	252	6,3	4,5	180	0,8	94,0	94,0	0,0
De Wildeman	Westerkoogweg - opri A8	DAB	70	8000	504	6,3	4,5	360	0,8	94,0	94,0	0,0
De Wildeman	Westerkoogweg - opri A8	DAB	70	12800	780,6	6,1	4,9	627,2	0,8	96,0	96,0	0,0
De Wildeman	De Binding - Hunsbroekstraat	DAB	50	8500	493	5,8	5,4	458	1,1	96,8	96,8	0,0
De Wildeman	Hunsbroekstraat - Weltevogen	DAB	50	9500	560,5	5,9	5,1	484,5	1,1	97,7	97,7	0,0
De Wildeman	Weltevogen - Dopenbroekstraat	DAB	50	10000	600	6,0	5,0	500	1,0	96,6	96,6	0,0
De Wildeman	Langeweg - Westersom	DAB	50	12400	781,2	6,3	4,3	533,2	0,9	95,2	95,2	0,0
De Wildeman	Langeweg - Langeweg	DAB	50	10600	657,2	6,2	4,4	465,4	1,0	95,9	95,9	0,0
De Wildeman	Westerkoogweg - Durdendamstraat	DAB	50	8200	448	5,6	5,8	464	1,1	97,0	97,0	0,0
De Wildeman	Westerkoogweg - Durdendamstraat	DAB	50	12400	781,2	6,3	4,3	533,2	0,9	95,2	95,2	0,0
De Wildeman	Westerkoogweg - Durdendamstraat	DAB	50	8000	448	5,6	5,8	464	1,1	97,0	97,0	0,0

Bijlage IV Wettelijk kader

Wet geluidhinder

Geluidzones

Conform de Wet geluidhinder (Wgh) [3] dient voor nieuw te realiseren geluidgevoelige objecten binnen de geluidzone van een geluidbron een akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden. Hierbij moet verslag gedaan worden van de geluidbelasting op de gevels van de nieuwbouw vanwege die geluidbron. Indien de nieuwbouw binnen de geluidzones van meerdere geluidbronnen is gesitueerd, dient de geluidbelasting vanwege die afzonderlijke bronnen beschouwd te worden.

Voor alle beschouwde wegen is een zonebreedte van 200 m van toepassing (wegen in stedelijk gebied met één of twee rijstroken).

Overige (nabijgelegen) wegen worden in de onderhavige situatie akoestisch niet relevant geacht.

Geluidgevoelige objecten

De Wet geluidhinder stelt alleen eisen aan de geluidbelasting op de gevels van geluidgevoelige objecten, zoals woningen, scholen voor basis-, voortgezet en hoger (beroeps)-onderwijs, universiteiten, ziekenhuizen, verpleeghuizen, gezondheidszorggebouwen en woonwagenstandplaatsen. Kantoren, hotels, kinderdagverblijven en horecagebouwen zijn *niet* geluidgevoelig.

Aftrek ex art. 110g Wet geluidhinder

Voordat de berekende geluidbelasting vanwege wegverkeer op de gevel van een geluidgevoelig object wordt getoetst aan de wettelijke grenswaarden, mag een aftrek ex art. 110g Wgh worden toegepast. Door deze aftrek toe te passen wordt rekening gehouden met de verwachting dat de geluidemissie van motorvoertuigen in de toekomst gereduceerd zal worden.

Voor wegen waar de representatief te achten snelheid voor de lichte motorvoertuigen 70 km/u of hoger is, bedraagt de aftrek ex art. 110g Wgh 2 dB. Voor wegen waar de representatief te achten snelheid voor de lichte motorvoertuigen lager dan 70 km/u is, bedraagt de aftrek 5 dB.

De aftrek mag niet worden toegepast bij de bepaling van de eventueel benodigde geluidwerende voorzieningen in de gevel en bij de vaststelling van het verschil tussen twee geluidbelastingwaarden.

Geluidbelasting

Een reconstructie van een weg is in de feitelijke zin een civieltechnische wijziging of een wijziging van de verkeerstekens van een bestaande weg.

Indien de geluidbelasting van een woning ten gevolge van een te reconstrueren weg met 2 dB of meer toeneemt, is sprake van een reconstructie *in de zin van de Wet geluidhinder*. Hierbij wordt opgemerkt dat in verband met de ISO-afrondding bij een toename van het niet-afgeronde equivalente geluidniveau van 1,50 dB reeds sprake is van een reconstructie.

In het kader van een reconstructieonderzoek wordt ook onderzocht of die reconstructie tot gevolg heeft dat de geluidbelasting vanwege andere wegen met 2 dB of meer toeneemt. Het onderzoek voor deze wegen blijft echter beperkt tot het vaststellen van de geluidbelasting; er vindt geen toetsing aan de grenswaarden plaats en er worden geen geluidbeperkende maatregelen in beschouwing genomen.

Peiljaren voor het akoestisch onderzoek

De geluidbelasting op de gevels van de woningen dient voor de volgende peiljaren berekend te worden:

- Het jaar voorafgaand aan het jaar waarop de reconstructie wordt uitgevoerd. Volgens opgave van de gemeente Zaanstad is dit het jaar 2007 (situatie voor reconstructie).
- Het jaar 10 jaar na afronding van de reconstructie. Volgens opgave van de gemeente Zaanstad is dit het jaar 2018 (situatie na reconstructie).

Drempelwaarde

Voor de woningen kunnen reeds in het verleden hogere waarden voor de geluidbelasting op de gevels zijn vastgesteld. De laagste waarde van de (afgeronde) hogere waarde en de (niet-afgeronde) berekende geluidbelasting voor reconstructie geldt als drempelwaarde voor de geluidbelasting voor reconstructie. Indien in het verleden geen hogere waarden voor de geluidbelasting op de gevels zijn vastgesteld en de geluidbelasting voor reconstructie is hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, dan is de berekende geluidbelasting voor reconstructie de drempelwaarde.

Indien de drempelwaarde lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, mag bij het bepalen van het verschil in geluidbelasting gerekend worden vanaf de (niet-afgeronde) voorkeursgrenswaarde.

Indien het verschil tussen de geluidbelasting na reconstructie en de drempelwaarde voor de geluidbelasting voor reconstructie 2 dB of meer bedraagt is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Indien voor de drempelwaarde uitgegaan dient te worden van de berekende geluidbelasting voor reconstructie, wordt de geluidbelasting voor en na reconstructie bepaald tot op twee cijfers achter de komma. Het verschil wordt dan afgerond conform de ISO-afrondingsregels (het resultaat wordt afgerond naar het dichtstbijzijnde gehele getal; wanneer het getal achter de komma exact een half is, wordt afgerond naar het dichtstbijzijnde gehele even getal). Indien voor de drempelwaarde uitgegaan dient te worden van de in het verleden vastgestelde hogere waarde, dient de toekomstige waarde te worden afgerond op een geheel getal voordat het verschil wordt bepaald.

Voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarde

In de zin van de Wet geluidhinder is met betrekking tot de bebouwing sprake van bestaande woningen in stedelijk gebied langs een te reconstrueren weg. De voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting op de gevels van de woningen bedraagt 48 dB. Op grond van art. 100a lid 1b en lid 2 bedraagt de maximale ontheffingswaarde

- 63 dB indien al eerder een hogere waarde is vastgesteld, of indien nog geen hogere waarde is vastgesteld en de geluidbelasting voor reconstructie lager dan of gelijk is aan 53 dB;
- 68 dB in andere dan de hiervoor genoemde gevallen.

De geluidbelasting op de gevels mag ten gevolge van de reconstructie met ten hoogste 5 dB toenemen, tenzij voldaan wordt aan de volgende criteria:

- Ten gevolge van de reconstructie zal de geluidbelasting van ten minste een gelijk aantal woningen elders met een ten minste gelijke waarde verminderen.
- De wegbeheerder heeft verklaard dat er financiële middelen beschikbaar zijn voor de uitvoering van maatregelen (geluidwerende voorzieningen in de gevels) voor desbetreffende woningen. De uitvoering van deze maatregelen dient te geschieden voordat de reconstructie voltooid is.

Geluidbeperkende maatregelen

Voor de woningen waarvoor sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, dienen maatregelen getroffen te worden om de geluidbelasting terug te brengen tot de laagste van de volgende waarden:

- de berekende geluidbelasting voor reconstructie, doch niet lager dan de voorkeursgrenswaarde;
- de eerder vastgestelde hogere waarde.

Hiertoe hanteert de Wet geluidhinder de volgende volgorde van voorkeur:

- maatregelen bij de bron (het aanbrengen van een geluidreducerend wegdek, het reduceren van de wegverkeersintensiteit of het verlagen van de maximumsnelheid);
- maatregelen in de overdracht (het situeren van niet-geluidgevoelige bebouwing tussen de weg en de woningen of het plaatsen van een geluidscherm of geluidwal).

Hogere waarde

Als de hiervoor genoemde maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of als deze overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard ontmoeten, kan de gemeente Zaanstad een zogenoemde hogere waarde voor de geluidbelasting op de gevels vaststellen. Deze hogere waarde kan echter niet hoger zijn dan de maximale ontheffingswaarde.

Geluidwering

Voor de gevel van een woning waarvoor een saneringsgrenswaarde moet worden vastgesteld, dient de geluidwering (G_A) van die gevel conform de Wet geluidhinder ten minste gelijk te zijn aan het verschil tussen deze saneringsgrenswaarde en 45 dB(A). Opgemerkt wordt dat deze eis betrekking heeft op de saneringswoningen die in het kader van de autonome sanering ofwel de gekoppelde sanering zijn bepaald.

Indien voor een saneringswoning opnieuw een hogere waarde moet worden vastgesteld, dient de geluidwering van de gevel ten minste gelijk te zijn aan het verschil tussen deze hogere waarde en 43 dB.

Voor de gevel van een woning waarvoor opnieuw een hogere waarde moet worden vastgesteld ten gevolge van een weg die voor 1 januari 1982 en op 1 maart 1986 nog steeds in aanleg was of ten gevolge van een weg die op 1 maart 1986 geprojecteerd was, dient de geluidwering (G_A) van die gevel ten minste gelijk te zijn aan het verschil tussen deze hogere waarde en 38 dB.

Voor de overige gevallen waarin voor de gevel van een woning voor de eerste maal of opnieuw een hogere waarde moet worden vastgesteld, dient de geluidwering (G_A) van die gevel ten minste gelijk te zijn aan het verschil tussen deze hogere waarde en 33 dB.

Wet milieubeheer**Grenswaarden**

De Wet Milieubeheer, Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen [4] (hierna: de Wet) kent grenswaarden voor verschillende luchtvervuilende stoffen. Deze grenswaarden geven een niveau van de buitenluchtkwaliteit aan dat, in het belang van de bescherming van de gezondheid van de mens en van het milieu in zijn geheel, binnen een bepaalde termijn moet zijn bereikt. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht in het algemeen met uitzondering van arbeidsplaatsen.

Daarnaast is de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 van belang. Hierin is in art. 68 opgenomen dat wanneer de waarde van een door middel van berekeningen bepaalde concentratie aan een grenswaarde wordt getoetst, die waarde moet worden afgerond naar het dichtstbijzijnde hele getal, waarbij een halve eenheid wordt afgerond naar het dichtstbijzijnde even getal. Echter, indien wordt getoetst aan de 3% of tijdelijke 1% grens ingevolge het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteiteisen) [5], wordt de berekende waarde afgerond op één cijfer achter de komma.

Plandrempel

Naast de grenswaarden kent de Wet overschrijdingsmarges. Met de overschrijdingsmarges wordt een percentage van de grenswaarde aangegeven waarmee de grenswaarde tijdelijk overschreden mag worden, zonder dat een plan ter verbetering van de luchtkwaliteit moet worden opgesteld. De grenswaarde plus de overschrijdingsmarge wordt plandrempel genoemd. De hoogte van de plandrempel neemt af met het vorderen van de jaren tot de hoogte van de grenswaarde. De gedachte achter de plandrempels is dat door het generieke beleid de concentraties in de loop van de jaren dalen zonder dat aanvullende maatregelen getroffen worden.

De belangrijkste grenswaarden en plandrempel zijn in tabel IV.1 samengevat.

Tabel IV.1

Grenswaarden en plandrempel

Luchtkwaliteit		Norm
NO ₂ stikstofdioxide	Plandrempel 2007: jaargemiddelde	46 µg/m ³
	Jaargemiddelde vanaf 2010	40 µg/m ³
	Aantal overschrijdingen per jaar van uurgemiddelde ¹	18 keer
PM ₁₀ fijn stof	Jaargemiddelde	40 µg/m ³
	Aantal overschrijdingen per jaar van 24-uursgemiddelde ²	35 keer
C ₆ H ₆ benzeen	Jaargemiddelde tot 2010	10 µg/m ³
	Jaargemiddelde vanaf 2010	5 µg/m ³
SO ₂ zwaveldioxide	Jaargemiddelde	20 µg/m ³
	Aantal overschrijdingen per jaar van uurgemiddelde ³	24 keer
	Aantal overschrijdingen per jaar van 24-uursgemiddelde ⁴	3 keer
CO koolmoxide	8-uursgemiddelde	10.000 µg/m ³
BaP benzoapyreen	Jaargemiddelde	1 ng/m ³

1 Grenswaarde NO₂ (uurgemiddelde dat 18 keer per jaar mag worden overschreden) 200 µg/m³

2 Grenswaarde PM₁₀ (24-uursgemiddelde dat 35 keer per jaar mag worden overschreden) 50 µg/m³

3 Grenswaarde SO₂ (uurgemiddelde dat 24 keer per jaar mag worden overschreden) 350 µg/m³

4 Grenswaarde SO₂ (24-uursgemiddelde dat 3 keer per jaar mag worden overschreden) 125 µg/m³

De grenswaarden vormen het toetsingskader bij het ontwikkelen van beleid, het ontplooiën van activiteiten of het beoordelen van plannen. Aan de hand van de grenswaarden wordt beoordeeld of de voornemens zonder meer ten uitvoer kunnen worden gebracht of dat aanvullende maatregelen nodig zijn. Uiteraard moeten in eerste instantie maatregelen getroffen worden bij de bronnen die het meest bijdragen tot de verontreiniging.

Nieuwe activiteiten

Als nieuwe activiteiten worden ontwikkeld die gevolgen voor de luchtkwaliteit kunnen hebben, moeten de consequenties voor de luchtkwaliteit in kaart worden gebracht en dient gekozen te worden voor een zodanige invulling van die activiteit dat aan de grenswaarden voldaan wordt. Dit betekent dat nieuwe activiteiten zo gesitueerd moeten worden of onder zodanige voorwaarden plaats moeten vinden dat aan de grenswaarden voldaan wordt.

Conform art. 5.16 van de Wet is voor een plan dat niet in betekende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit, geen uitgebreid luchtkwaliteitonderzoek nodig en kan zonder toetsing aan de luchtkwaliteiteisen doorgang vinden. Tot het verlenen van derogatie door de EU is een plan met een bijdrage aan de luchtkwaliteit van minder dan 1% van de grenswaarde voor de stoffen NO₂ (stikstofdioxide) en PM₁₀ (fijn stof) gedefinieerd als NIBM. In de Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteiteisen) [6] is vastgelegd welke plannen niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging.

Zeezoutafrek

Overeenkomstig art. 5.19 van de Wet mag bij het beoordelen van de concentratie fijn stof (PM₁₀) het aandeel dat veroorzaakt wordt door natuurverschijnselen buiten beschouwing worden gelaten. Om een voor zeezout gecorrigeerde jaargemiddelde concentratie te bepalen, is een plaatsafhankelijke correctie nodig. In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 is gegeven dat in Zaanstad het aandeel zeezout in de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ 6 µg/m³ bedraagt.

Uit meetgegevens blijkt dat overschrijdingen van de 24-uursgemiddelde concentratie voornamelijk plaatsvinden bij wind uit het oosten en zuiden. Zeezout speelt dus een geringe rol in het veroorzaken van het aantal overschrijdingsdagen. Tevens blijkt dat de invloed van zeezout op het aantal overschrijdingsdagen voor heel Nederland vrijwel gelijk is. Om het voor zeezout gecorrigeerde aantal overschrijdingsdagen te verkrijgen wordt, uitgaande van de niet voor zeezout gecorrigeerde jaargemiddelde concentratie van PM₁₀, het aantal berekende overschrijdingsdagen met zes dagen verminderd.

Bijlage V Luchtkwaliteit

Uitgangspunten

Scenario

In CAR II, versie 7.0 wordt voor concentratieberekeningen voor de toekomstige situatie uitgegaan van het scenario UNRR (Uitwerkingsnotitie Referentieraming). Dit scenario gaat voor Nederland uit van vastgesteld beleid, voor EU-lidstaten van de National Emission Ceilings en voor de overige landen van het Gothenburg-protocol. Het beleid van andere landen is van belang voor het in rekening brengen van de bijdrage van buitenlandse bronnen op de luchtkwaliteit in Nederland.

Achtergrondconcentraties en meteo-conditie

Het CAR II rekenmodel bepaalt op basis van Rijksdriehoekscoördinaten:

- in welke regio de weg ligt;
- voor welke locatie de luchtkwaliteit moet worden bepaald;
- de regiofactor die de invloed van de lokale meteorologische omstandigheden beschrijft;
- de achtergrondconcentraties, opgenomen per vak van 1 km bij 1 km.

In de onderstaande tabel zijn de voor de onderzochte wegen gehanteerde rijksdriehoekscoördinaten opgenomen.

Tabel V.1

Rijksdriehoekscoördinaten

Weg	X-coördinaat	Y-coördinaat
De Binding <i>20 km</i>	114.960	496.456
De Glazenmaker <i>50</i>	115.274	497.172
De Wildeman <i>50</i>	114.760	496.987
Gulsweg <i>70 km</i>	114.823	497.479
Houtveldweg <i>50</i>	115.452	496.192

Bij de berekeningen is gebruik gemaakt van meerjarig gemiddelde meteorologische omstandigheden (over een periode van 10 jaar).

Wegverkeergegevens

De representatieve etmaalintensiteiten van wegen voor de jaren 2007 (situatie voor reconstructie) en 2018 (situatie na reconstructie) zijn door de gemeente Zaanstad, dienst Wijken opgegeven. Voor de berekening van de jaren 2007 (eerst mogelijke jaar van realisatie), 2010 (toetsjaar NO₂) en 2018 (blik in de toekomst) is gebruik gemaakt van de intensiteiten voor het jaar 2018. In werkelijkheid zijn de intensiteiten in de jaren 2007 en 2010 lager dan de intensiteiten in het jaar 2018. Daarmee zijn ook de emissies naar de buitenlucht kleiner. Dit betekent dat is uitgegaan van een worst-case-benadering.

In de onderstaande tabel zijn de etmaalintensiteiten van de berekende wegen opgenomen. Hierbij wordt opgemerkt dat per weg alleen de luchtkwaliteit als gevolg van het meest drukke wegvak is berekend. Indien met deze intensiteit geen overschrijdingen optreden, voldoet de weg met een lagere intensiteiten immers ook.

Tabel V.2

Etmaalintensiteiten

Weg	Etmaalintensiteiten [mvt/etmaal] na reconstructie in 2018
De Binding	8.000
De Glazenmaker	7.300
De Wildeman	7.900
Guisweg	8.000
Houtveldweg	12.400

De verdeling over de verschillende motorvoertuigcategorieën (licht, middelzwaar en zwaar) is van grote invloed op de resultaten van de berekening. Een grote fractie vrachtverkeer zorgt voor grotere emissies en daarmee voor hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen. De verdelingen over de verschillende categorieën ten opzichte van de etmaalintensiteit zijn in tabel V.3 gespecificeerd.

Tabel V.3

Verdelingen over de motorvoertuigcategorieën ten opzichte van de etmaalintensiteit

Weg		Verdelingen [%]
De Binding	Lichte motorvoertuigen	98.0
	Middelzware motorvoertuigen	2.0
	Zware motorvoertuigen	0.0
De Glazenmaker	Lichte motorvoertuigen	97.9
	Middelzware motorvoertuigen	1.9
	Zware motorvoertuigen	0.2
De Wildeman	Lichte motorvoertuigen	97.5
	Middelzware motorvoertuigen	2.2
	Zware motorvoertuigen	0.3
Guisweg	Lichte motorvoertuigen	95.0
	Middelzware motorvoertuigen	3.2
	Zware motorvoertuigen	1.8
Houtveldweg	Lichte motorvoertuigen	96.2
	Middelzware motorvoertuigen	3.2
	Zware motorvoertuigen	0.6

Parkeerbewegingen

Er is ervan uitgegaan dat er geen parkeerbewegingen per etmaal zijn. Het parkeren zal voornamelijk plaatsvinden bij de woningen zelf. Daarnaast heeft het aantal parkeerbewegingen geen invloed op de maatgevende stoffen (NO_2 en PM_{10}).

Snelheidstypering

De maximumsnelheid op de Guisweg bedraagt 70 km/u. Derhalve is voor deze weg uitgegaan van het snelheidstype stadsverkeer met minder congestie. Op de overige wegen bedraagt de maximumsnelheid 50 km/u. Derhalve is voor deze wegen uitgegaan van het snelheidstype normaal stadsverkeer.

Wegtype

Voor alle wegen is uitgegaan van wegtype 2 (basistype).

De woningen langs de rondweg staan variërend haaks op, dan wel parallel langs De Wildeman en De Glazenmaker. In verband met deze diversiteit is uitgegaan van wegtype 2 (basistype). Wegtype 3a kent een beperkte toepasbaarheid. Indien in een bebouwingslint kleine onderbrekingen aanwezig zijn zoals garages, versprongen woningen, doorgangen en kruispunten, zal als gevolg van de hierdoor optredende turbulentie de lucht mengen en verspreiden. Daarom wordt in een dergelijke situatie, tenzij sprake is van een echte binnenstedelijke situatie over een afstand van ca. 100 m of meer, niet uitgegaan van wegtype 3a. Overigens zal ook als uitgegaan wordt van wegtype 3a aan de grenswaarden worden voldaan.

Bomenfactor

Voor De Binding en de Guisweg is uitgegaan van bomenfactor 1,00 (hier en daar een boom of geen bomen). Voor de overige wegen is uitgegaan van bomenfactor 1,25 (één of meer rijen bomen met een onderlinge afstand van minder dan 15 m met openingen tussen de kronen).

Afstanden

Art. 70 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 geeft aan dat de concentratie NO_2 op 5 m van de wegrand wordt bepaald en de concentratie PM_{10} op 10 m van de wegrand. In de onderhavige situatie is voor alle wegen voor alle stoffen uitgegaan van de minimaal in te voeren afstand van 5 m.

Dicht bij de weg is de verdunning kleiner dan op grotere afstand en worden derhalve hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen berekend. Omdat is uitgegaan van een afstand van 5 m is een worst-case-benadering gehanteerd.

Rekenresultaten

De berekeningen van de luchtkwaliteit zijn hierna opgenomen.

Wegenbestand 2008

Plaats	Straatnaam		X [m]	Y [m]	Intensiteit [mv/etmaal]	Fractie licht	Fractie middelzwaar	Fractie zwaar	Fractie autobus	Aantal parkeerbewegingen	Snelheidtype	Wegtype	Bomenfactor	Afstand tot wegas [m]	Fractie stagnatie
Zaandam	1. De Binding incl		114960	496456	8000	0,98	0,02	0	0	0	c	2	1	5	0
Koog aan de Zaan	2. De Glazenmaker incl		115274	497172	7300	0,979	0,019	0,002	0	0	c	2	1,25	5	0
Koog aan de Zaan	3. De Wildeman incl		114760	496987	7900	0,975	0,022	0,003	0	0	c	2	1,25	5	0
Koog aan de Zaan	4. Guisweg incl		114823	497479	8000	0,95	0,032	0,018	0	0	e	2	1	5	0
Zaandam	5. Houtveldweg incl		115452	496192	12400	0,962	0,032	0,006	0	0	c	2	1,25	5	0

Wegenbestand 2010

Plaats	Straatnaam		X [m]	Y [m]	Intensiteit [mv/etmaal]	Fractie licht	Fractie middelzwaar	Fractie zwaar	Fractie autobus	Aantal parkeerbewegingen	Snelheidtype	Wegtype	Bomenfactor	Afstand tot wegas [m]	Fractie stagnatie
Zaandam	1. De Binding incl		114960	496456	8000	0,98	0,02	0	0	0	c	2	1	5	0
Koog aan de Zaan	2. De Glazenmaker incl		115274	497172	7300	0,979	0,019	0,002	0	0	c	2	1,25	5	0
Koog aan de Zaan	3. De Wildeman incl		114760	496987	7900	0,975	0,022	0,003	0	0	c	2	1,25	5	0
Koog aan de Zaan	4. Guisweg incl		114823	497479	8000	0,95	0,032	0,018	0	0	e	2	1	5	0
Zaandam	5. Houtveldweg incl		115452	496192	12400	0,962	0,032	0,006	0	0	c	2	1,25	5	0

Wegenbestand 2018

Plaats	Straatnaam		X [m]	Y [m]	Intensiteit [mv/etmaal]	Fractie licht	Fractie middelzwaar	Fractie zwaar	Fractie autobus	Aantal parkeerbewegingen	Snelheidtype	Wegtype	Bomenfactor	Afstand tot wegas [m]	Fractie stagnatie
Zaandam	1. De Binding incl		114960	496456	8000	0,98	0,02	0	0	0	c	2	1	5	0
Koog aan de Zaan	2. De Glazenmaker incl		115274	497172	7300	0,979	0,019	0,002	0	0	c	2	1,25	5	0
Koog aan de Zaan	3. De Wildeman incl		114760	496987	7900	0,975	0,022	0,003	0	0	c	2	1,25	5	0
Koog aan de Zaan	4. Guisweg incl		114823	497479	8000	0,95	0,032	0,018	0	0	e	2	1	5	0
Zaandam	5. Houtveldweg incl		115452	496192	12400	0,962	0,032	0,006	0	0	c	2	1,25	5	0

Straatnaam

1. De Binding incl
2. De Glazenmaker incl
3. De Wildeman incl
4. Guisweg incl
5. Houtveldweg incl

Resultaten 2008

NO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	NO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	NO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
Jaargemiddelde	Jm achtergrond	
26,5	23	
29,9	26	
27,5	23	
29	24,9	
32,5	25	
NO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]		
Aantal overschrijdingsdagen		
0		
0		
0		
0		
0		
0		
PM10 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	PM10 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	
Jaargemiddelde	Jm achtergrond	
20,8	(ongecorrigeerd)	
21,5	25,8	
21,1	26,3	
21,1	25,8	
22,3	26	
	26,1	
PM10 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]		
Aantal overschrijdingsdagen		
14		
16		
15		
15		
19		
Benzeen [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Benzeen [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	
Jaargemiddelde	Jm achtergrond	
1	0,8	
1	0,8	
1	0,8	
0,9	0,7	
1,3	0,9	
SO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	SO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	
Jaargemiddelde	Jm achtergrond	
2,2	2,2	
2,1	2	
2,3	2,2	
2,2	2,2	
2,2	2,1	

1. De Binding incl
2. De Glazenmaker incl
3. De Wildeman incl
4. Guisweg incl
5. Houtveldweg incl

Resultaten 2010

NO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	NO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	NO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
Jaargemiddelde	Jm achtergrond	
24,8	21,7	
27,1	23,6	
25,6	21,7	
26,6	23	
29,9	23,3	
NO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]		
Aantal overschrijdingsdagen		
0		
0		
0		
0		
0		
0		
PM10 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	PM10 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	
Jaargemiddelde	Jm achtergrond	
19,8	(ongecorrigeerd)	
20,3	24,9	
20	25,3	
20	24,9	
21	25,1	
	25,2	
PM10 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]		
Aantal overschrijdingsdagen		
12		
13		
12		
12		
15		
Benzeen [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Benzeen [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	
Jaargemiddelde	Jm achtergrond	
1	0,8	
1	0,8	
1	0,8	
0,9	0,7	
1,2	0,9	
SO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	SO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	
Jaargemiddelde	Jm achtergrond	
2,4	2,4	
2,2	2,2	
2,4	2,4	
2,3	2,3	
2,3	2,2	

1. De Binding incl
2. De Glazenmaker incl
3. De Wildeman incl
4. Guisweg incl
5. Houtveldweg incl

Resultaten 2018

NO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	NO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	NO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
Jaargemiddelde	Jm achtergrond	
19,9	18	
21,1	19	
20,4	18	
20,8	18,6	
23,2	19,1	
NO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]		
Aantal overschrijdingsdagen		
19		
19		
19		
19		
19		
PM10 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	PM10 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	
Jaargemiddelde	Jm achtergrond	
18	(ongecorrigeerd)	
18,5	23,5	
18,1	23,9	
18,2	23,5	
18,8	23,7	
	23,7	
PM10 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]		
Aantal overschrijdingsdagen		
8		
9		
8		
8		
9		
Benzeen [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Benzeen [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	
Jaargemiddelde	Jm achtergrond	
0,9	0,8	
1	0,8	
1	0,8	
0,8	0,7	
1,2	0,9	
SO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	SO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	
Jaargemiddelde	Jm achtergrond	
2,3	2,3	
2,2	2,2	
2,3	2,3	
2,3	2,3	
2,3	2,2	

Straatnaam

- 1. De Binding incl
- 2. De Glazenmaker incl
- 3. De Wildeman incl
- 4. Guisweg incl
- 5. Houtveldweg incl

- 1. De Binding incl
- 2. De Glazenmaker incl
- 3. De Wildeman incl
- 4. Guisweg incl
- 5. Houtveldweg incl

- 1. De Binding incl
- 2. De Glazenmaker incl
- 3. De Wildeman incl
- 4. Guisweg incl
- 5. Houtveldweg incl

Resultaten 2008			
SO2 [µg/m³]			
Aantal overschrijdingsdagen 24-uursgemiddelde			
0			
0			
0			
0			
0			
CO [µg/m³]			
98-Perctiel 8h			
706		CO [µg/m³]	98-Perctiel achtergrond
725			594
732			597
699			594
821			589
			605
BaP [ng/m³]			
Jaargemiddelde			
0,3		BaP [ng/m³]	Jm achtergrond
0,3			0,3
0,3			0,3
0,3			0,3
0,3			0,3
0,3			0,3

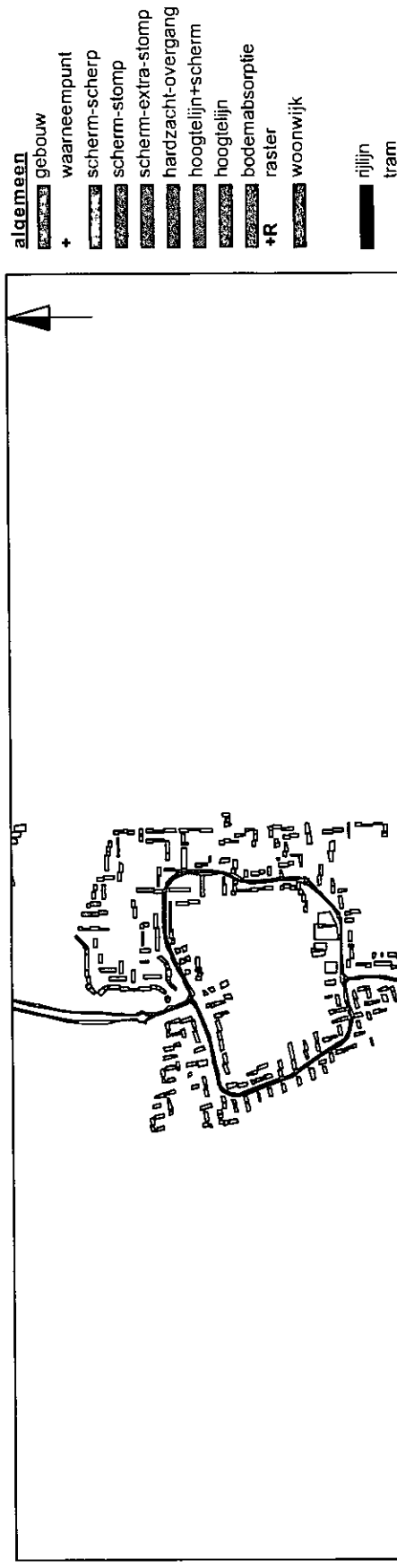
Resultaten 2010			
SO2 [µg/m³]			
Aantal overschrijdingsdagen 24-uursgemiddelde			
0			
0			
0			
0			
0			
CO [µg/m³]			
98-Perctiel 8h			
763		CO [µg/m³]	98-Perctiel achtergrond
778			680
782			683
756			680
851			675
			691
BaP [ng/m³]			
Jaargemiddelde			
0,3		BaP [ng/m³]	Jm achtergrond
0,3			0,3
0,3			0,3
0,3			0,3
0,3			0,3
0,3			0,3

Resultaten 2018			
SO2 [µg/m³]			
Aantal overschrijdingsdagen 24-uursgemiddelde			
4			
4			
4			
4			
4			
4			
CO [µg/m³]			
98-Perctiel 8h			
739		CO [µg/m³]	98-Perctiel achtergrond
750			680
752			683
732			680
805			675
			691
BaP [ng/m³]			
Jaargemiddelde			
0,3		BaP [ng/m³]	Jm achtergrond
0,3			0,3
0,3			0,3
0,3			0,3
0,3			0,3
0,3			0,3

Bijlage VI Figuren

Lichtveld Buis & Partners BV

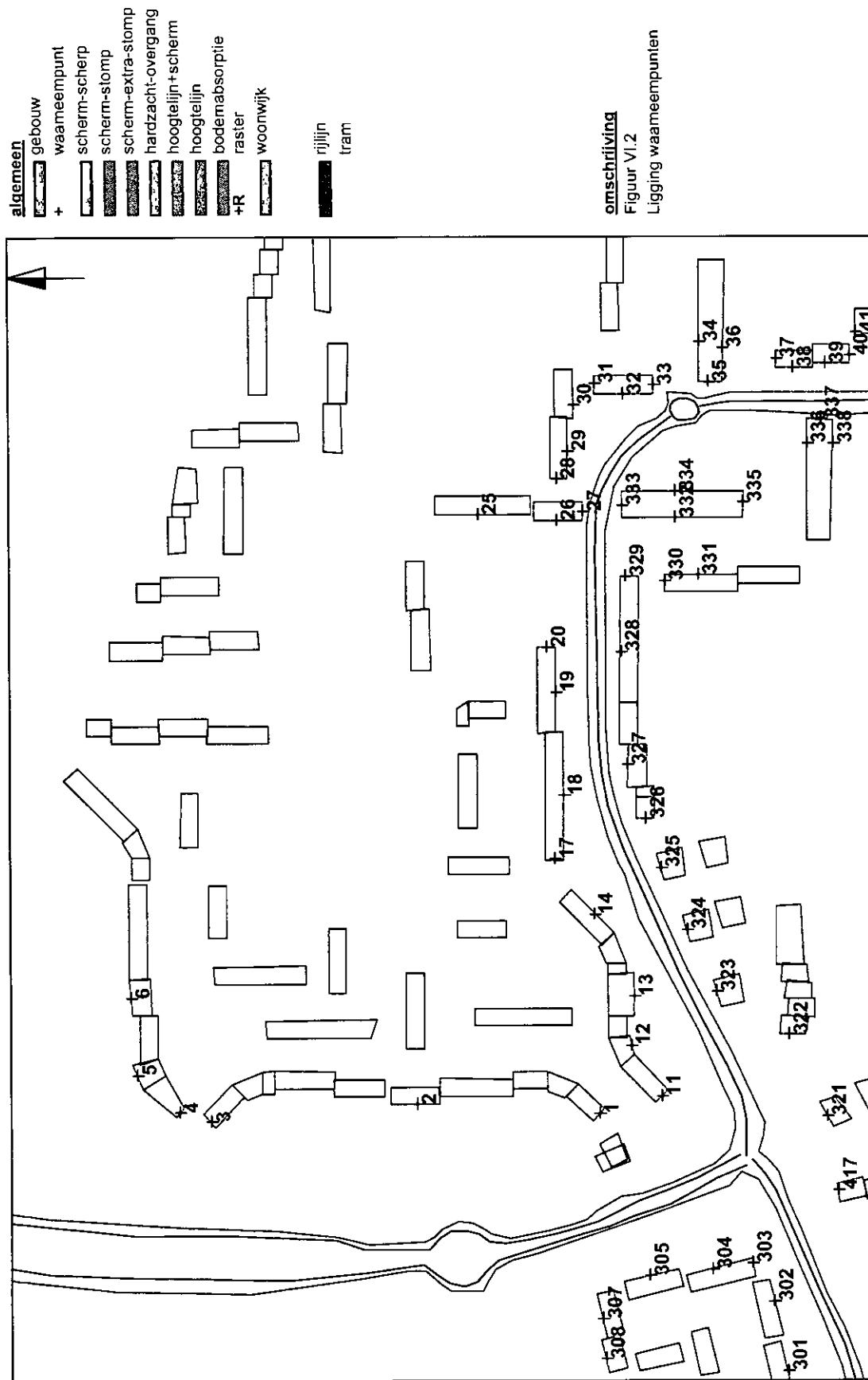
project Bestemmingsplan De Binding
opdrachtgever Gemeente Zaanstad



omschrijving
Figuur VI.1
Gemodelleerde situatie

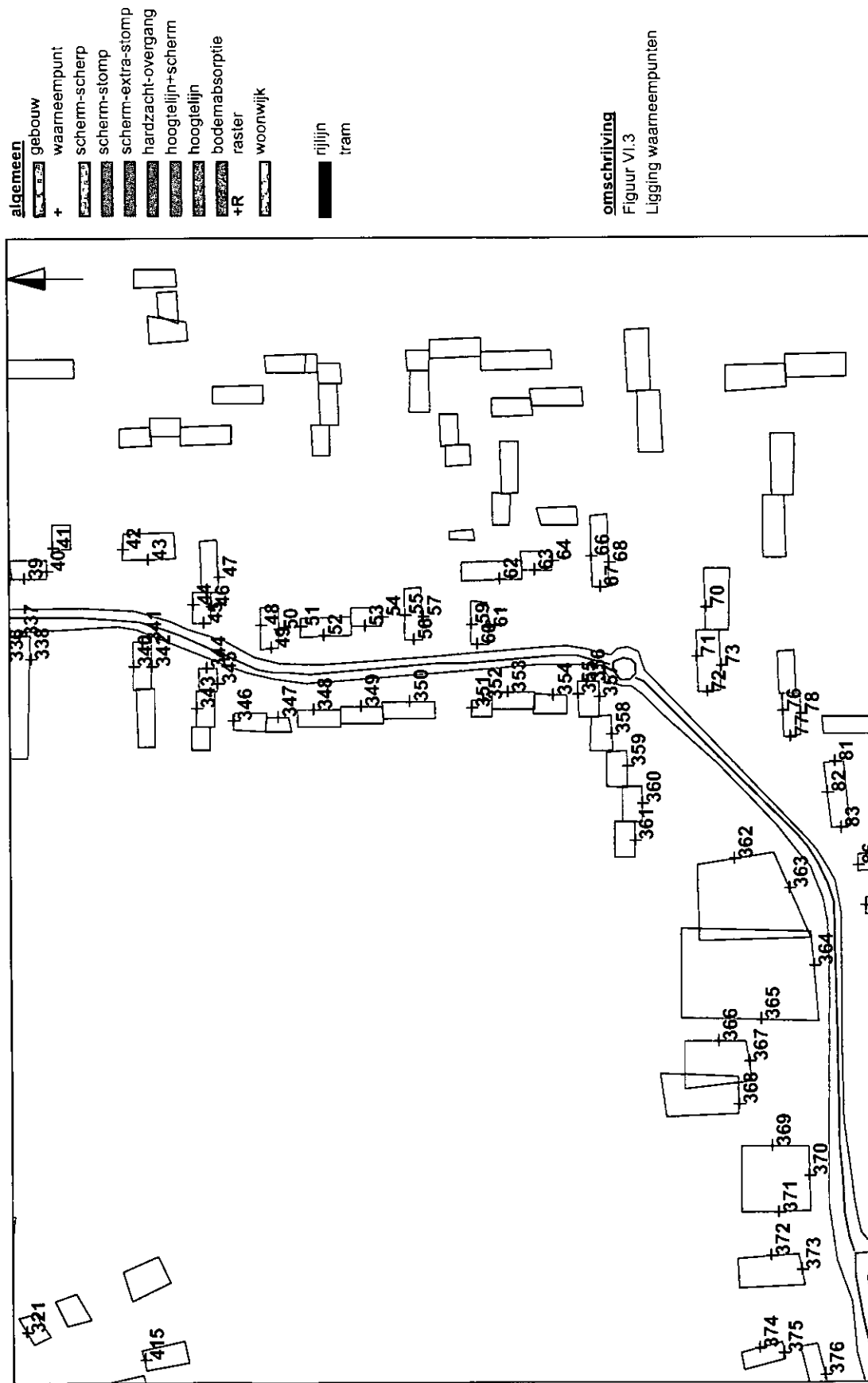
Lichtveld Buis & Partners BV

project Bestemmingsplan De Binding
opdrachtgever Gemeente Zaanstad



Lichtveld Buis & Partners BV

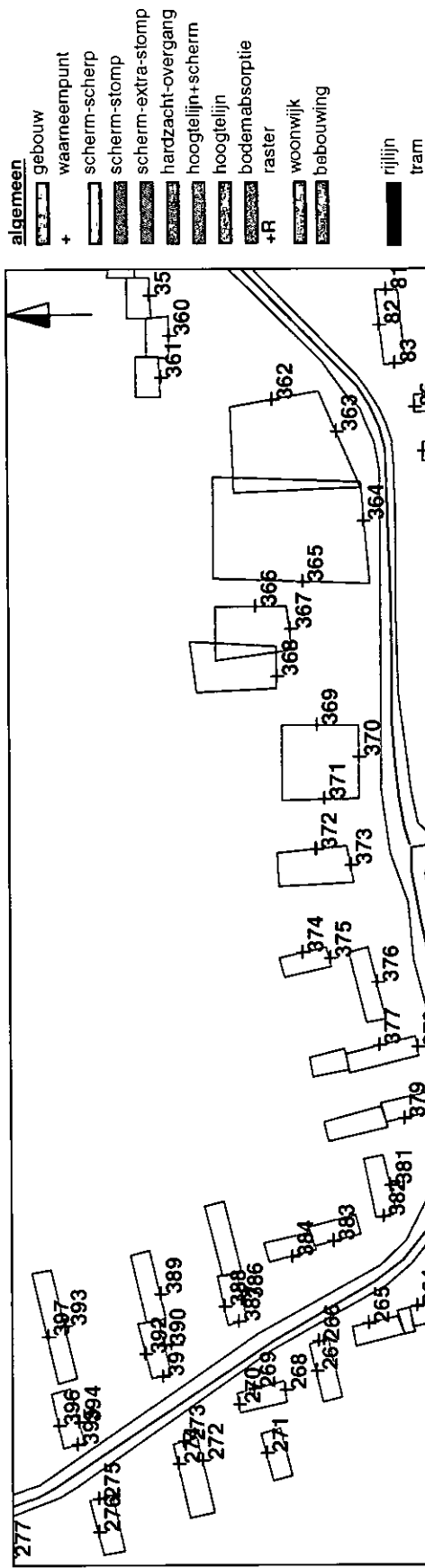
project Bestemmingsplan De Binding
opdrachtgever Gemeente Zaanstad



schaal: 1 : 3000

Lichtveld Buis & Partners BV

project Bestemmingsplan De Binding
opdrachtgever Gemeente Zaanstad



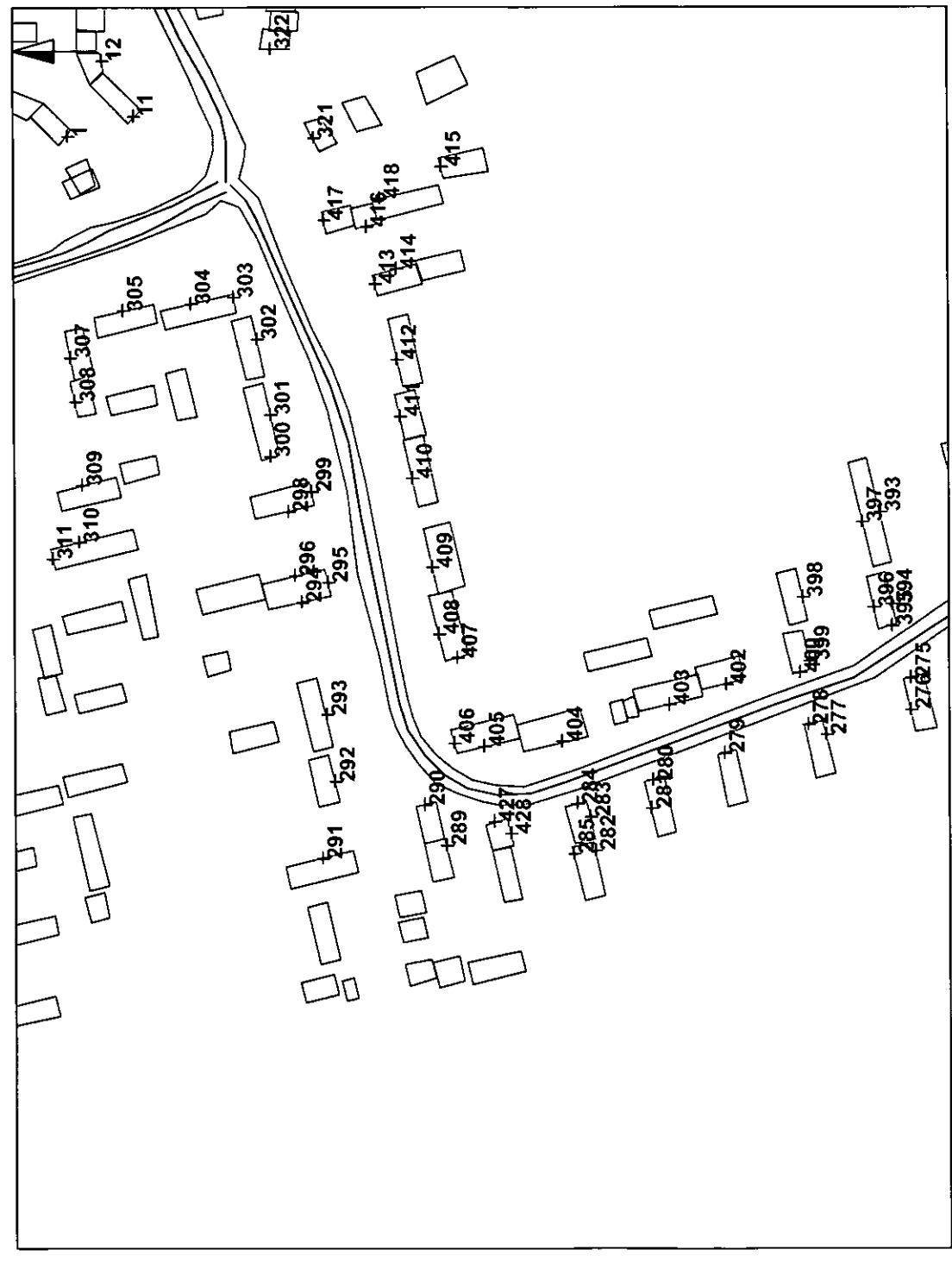
omschrijving
Figuur VI.4
Ligging waarneempunten

Lichtveld Buis & Partners BV

project Bestemmingsplan De Binding
opdrachtgever Gemeente Zaanstad

- algemeen
- gebouw
- + waaneempunt
- scherm-scherp
- scherm-stomp
- scherm-extra-stomp
- hardzacht-overgang
- hoogtelijn+scherm
- hoogtelijn
- bodemabsorptie
- +R raster
- woonwijk
- nijljin
- tram

omschrijving
Figuur VI.5
Ligging waaneempunten

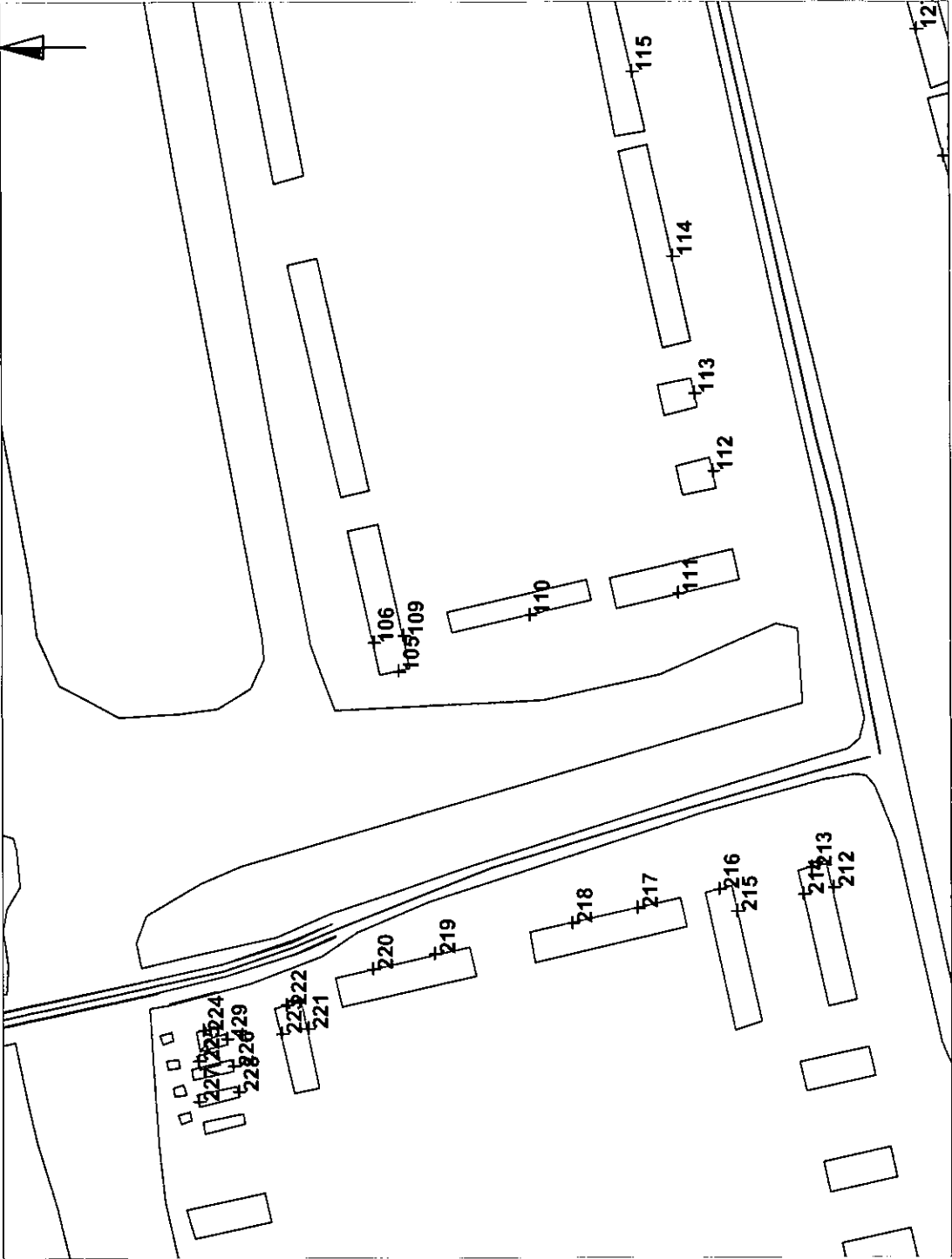


Lichtveld Buis & Partners BV

project Bestemmingsplan De Binding
opdrachtgever Gemeente Zaanstad

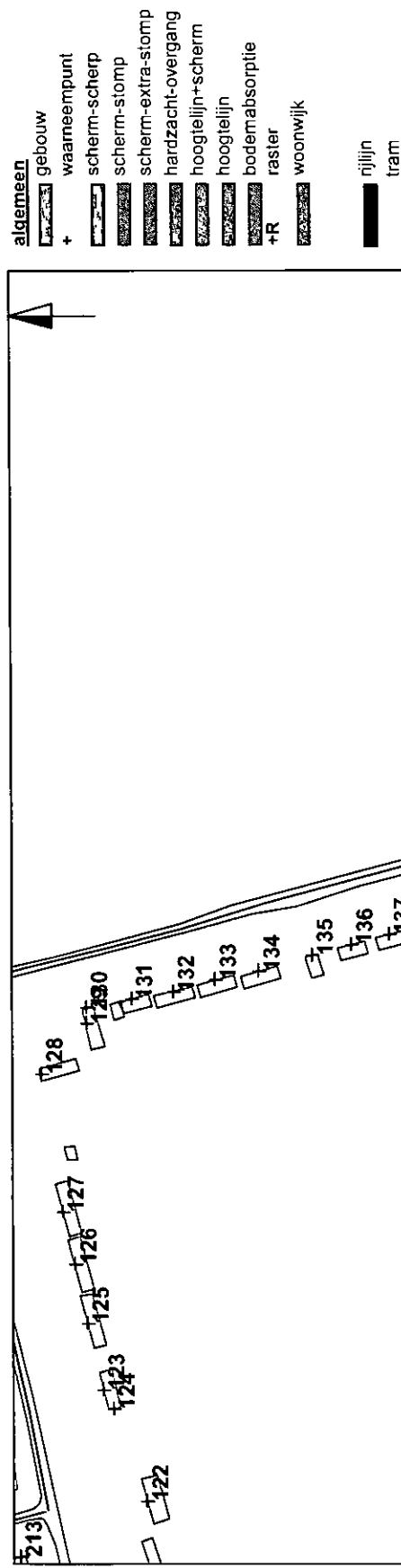
- objecten**
- gebouw
 - rijlijn
 - scherp scherm
 - stomp scherm
 - extrastomp scherm
 - middenscherm barr.
 - T-top scherm
 - hardzachtlijn
 - hoogtelijn
 - hoogtelijn + scherm
 - waarnemepunt
 - tekst

omschrijving
Figuur VI.6
Ligging waarnemepunten



Lichtveld Buis & Partners BV

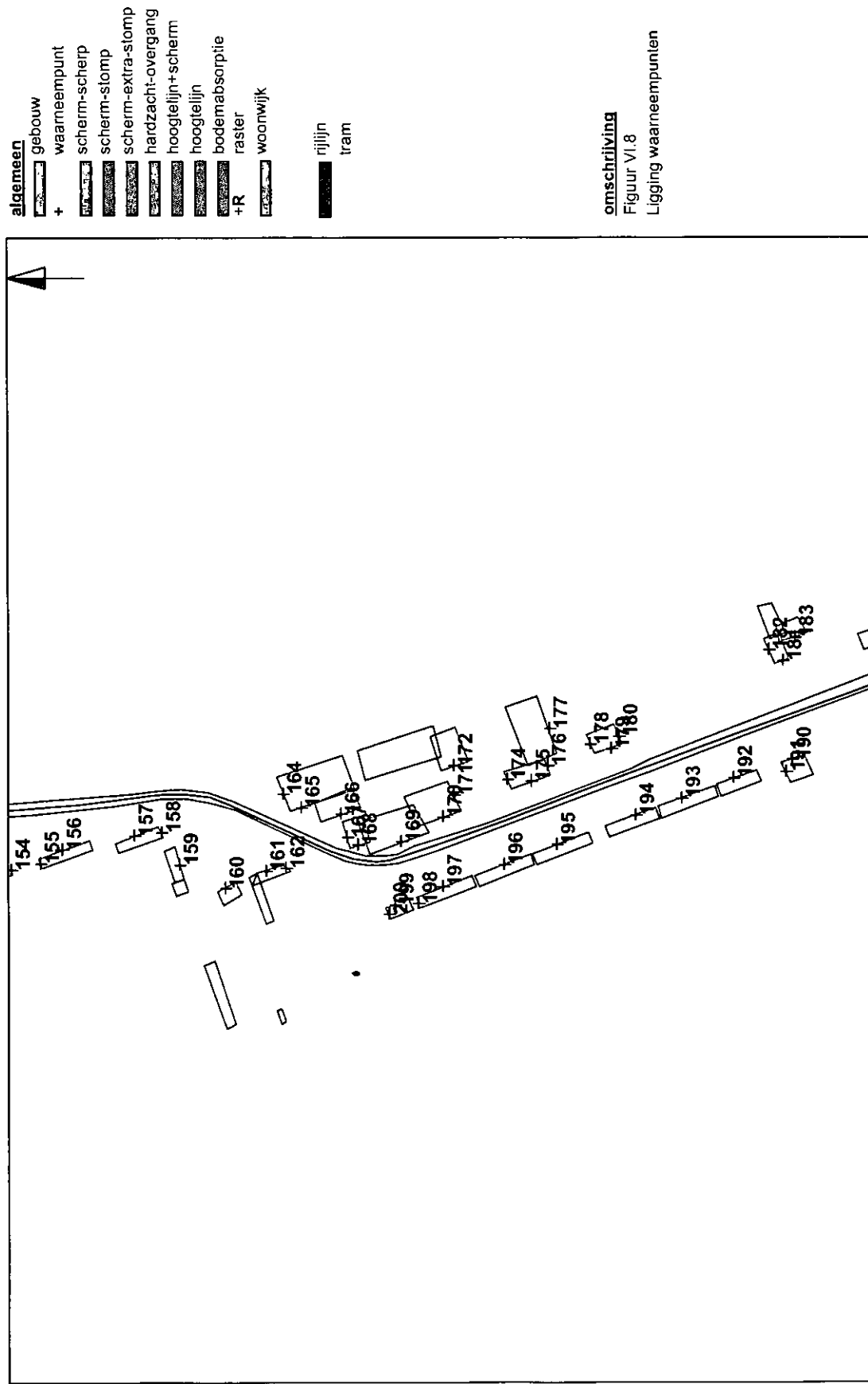
project Bestemmingsplan De Binding
opdrachtgever Gemeente Zaansladi



omschrijving
Figuur VI.7
Ligging waaneerpunten

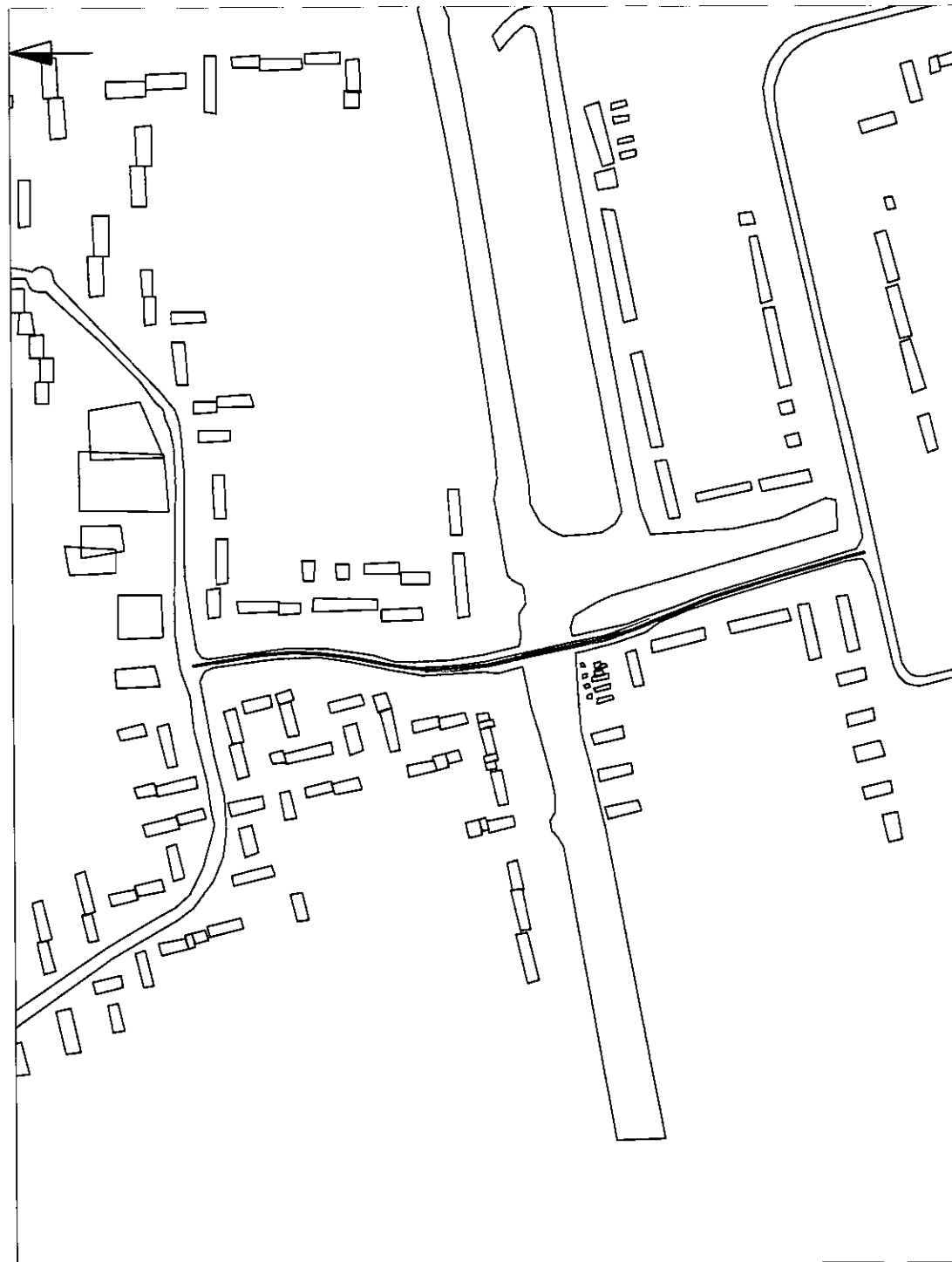
Lichtveld Buis & Partners BV

project Bestemmingsplan De Binding
opdrachtgever Gemeente Zaanstad



Lichtveld Buis & Partners BV

project Bestemmingsplan De Binding
opdrachtgever Gemeente Zaanstad



- objecten**
- gebouw
 - rijlijn
 - scherp scherm
 - stomp scherm
 - extrastomp scherm
 - middenscherm barr.
 - T-top scherm
 - hardzachtlijn
 - hoogtelijn
 - hoogtelijn + scherm
 - tekst

omschrijving

Figuur VI.9

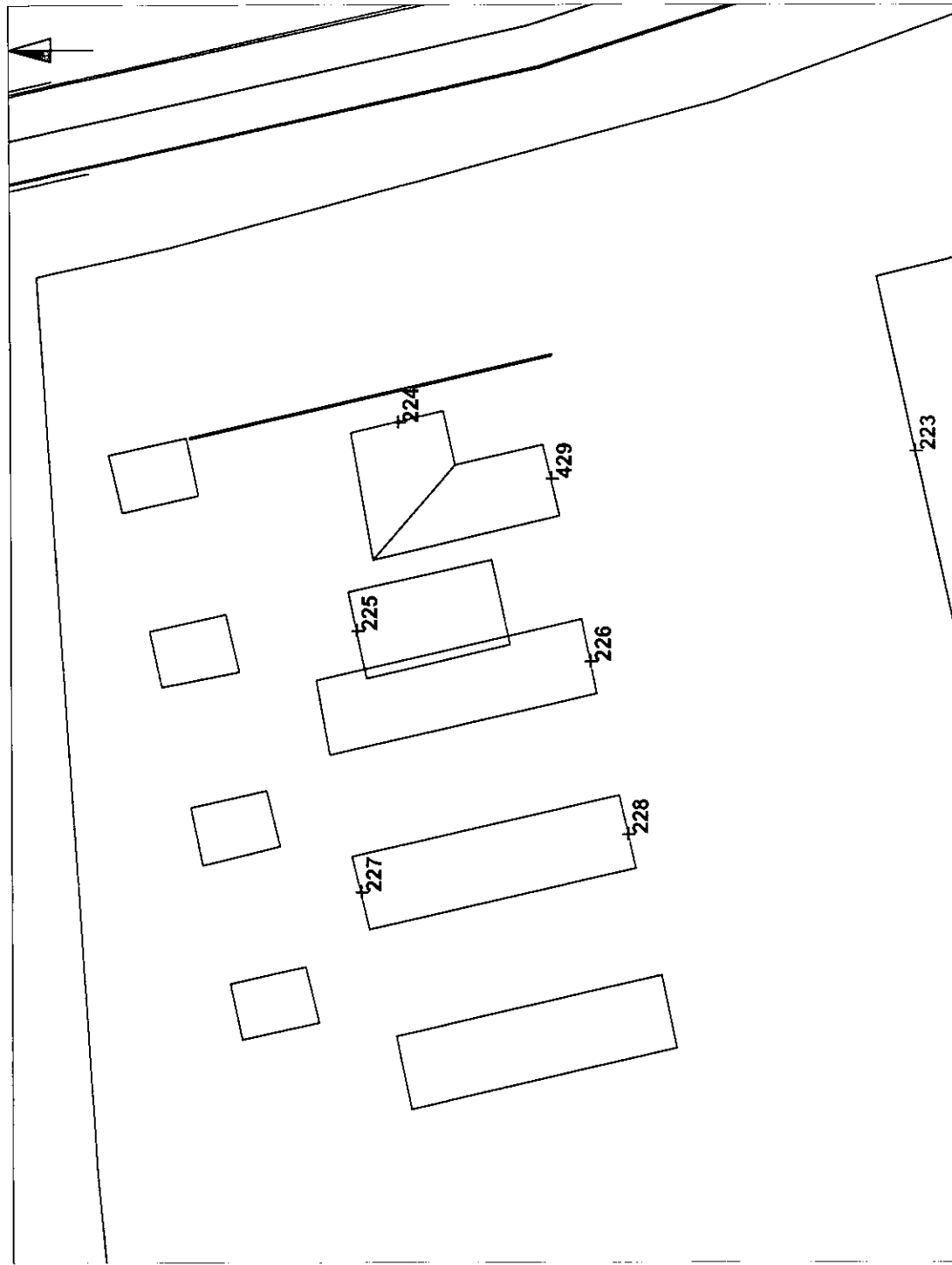
Wegdektype

rood = dicht asfalt beton

blauw = zeer stil asfalt semi dicht

Lichtveld Buis & Partners BV

project Bestemmingsplan De Binding
opdrachtgever Gemeente Zaansladi



- objecten**
- gebouw
 - rijlijn
 - scherp scherm
 - stomp scherm
 - extrastomp scherm
 - middenscherm barr.
 - T-top scherm
 - hardzachelijn
 - hoogtelijn
 - hoogtelijn + scherm
 - waarneempunt
 - tekst

omschrijving

Figuur VI.10

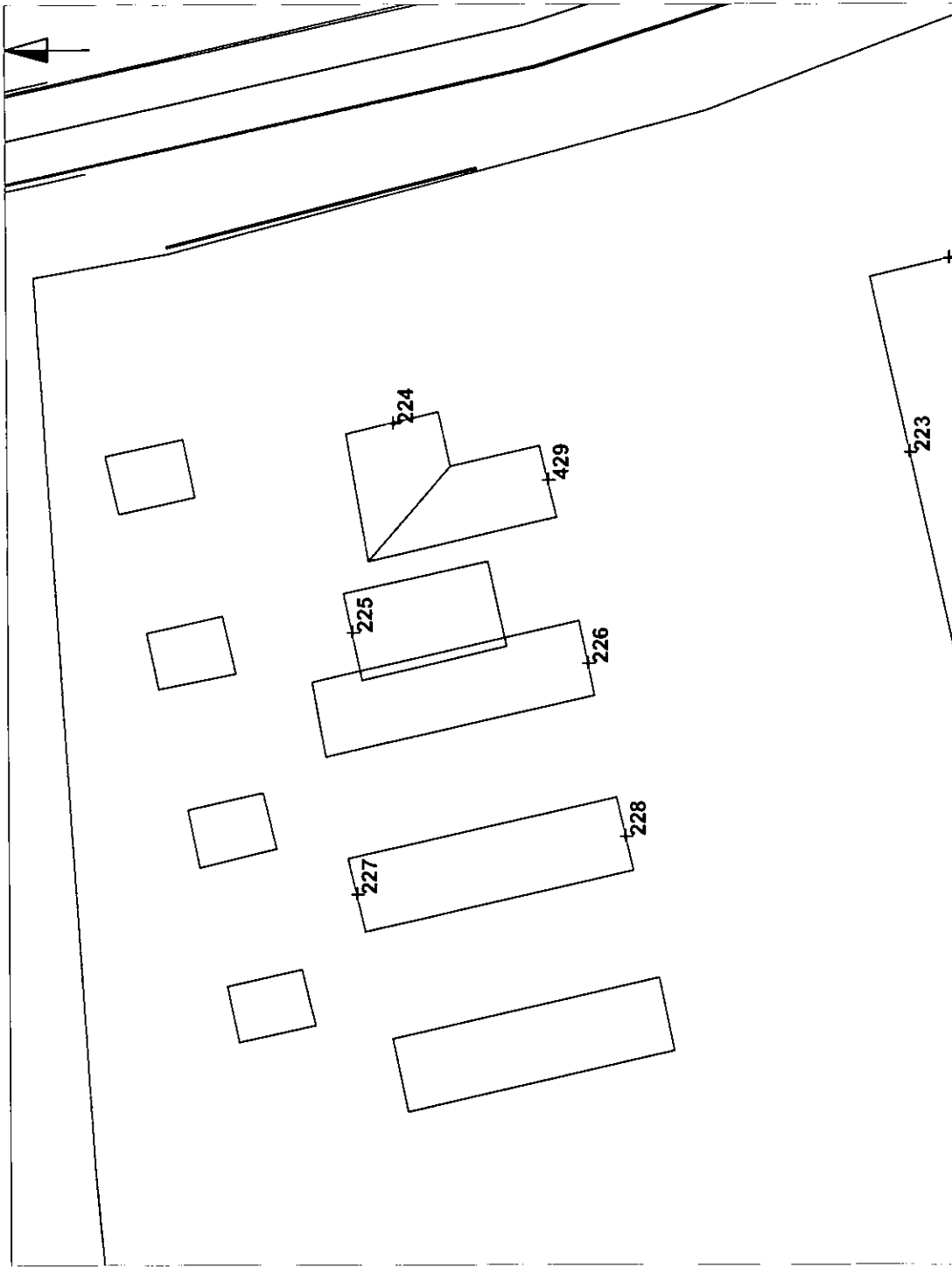
Schermvariant 1 - scherm aansluitend op berging

Lengte ca. 18 m

Hoogte min. 2 m t.o.v. maaiveld ipv woonwagens

Lichtveld Buis & Partners BV

project Bestemmingsplan De Binding
opdrachtgever Gemeente Zaanstad



- objecten**
- gebouw
 - rijlijn
 - scherp scherm
 - stomp scherm
 - extrastomp scherm
 - middenscherm barr.
 - T-top scherm
 - hardzachtlijn
 - hoogtelijn
 - hoogtelijn + scherm
 - waarmeepunt
 - tekst

omschrijving

Figuur VI.11

Schermbestand 2 - scherm direct langs fietspad

Lengte ca. 16 m

Hoogte min. 1,5 m t.o.v. van De Binding



Toetsing aan het Bevi van het LPG tankstation Total Westerkoog te Zaandam

projectnr. 180597 080431 - AA15
revisie 02
23 april 2008

Save
Postbus 321
7400 AH Deventer
(0570) 66 39 93

Opdrachtgever

Gemeente Zaanstad
Ebbenhout 29
1507 EA Zaanstad

datum vrijgave	beschrijving revisie 02	goedkeuring	vrijgave
23 april 2008	Concept	BW	JJ

	Inhoud	Blz.
1	Inleiding	2
2	Beschouwde situatie	3
2.1	Gegevens tankstation	3
2.2	Gegevens omgeving	5
3	Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen	6
3.1	Plaatsgebonden risico	6
3.2	Groepsrisico	8
4	Toetsing LPG-tankstation "Total Westerkoog"	10
4.1	Plaatsgebonden risico	10
4.2	Groepsrisico	10
5	Conclusie	12
Bijlage 1 :	Berekeningsmethodiek GR voor LPG-tankstation "Total Westerkoog" te Zaandam	13
Bijlage 2 :	Scenario's	18

1 Inleiding

De Gemeente Zaanstad heeft binnen zijn gemeentegrenzen diverse risicobronnen zoals LPG-tankstations en CPR15-opslagen. Om de risico's van deze bronnen inzichtelijk te krijgen is aan Oranjewoud/Save opdracht verstrekt tot het uitvoeren van diverse QRA's om deze risico's inzichtelijk te maken. De Gemeente Zaanstad wil door de uitvoering van deze QRA's inzicht krijgen in de mogelijke beperkingen met betrekking tot ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van deze risicobronnen. Eén van de risicobronnen binnen de gemeentegrenzen van Zaanstad is het LPG-tankstation "Total Westerkoog" gelegen aan de Westerkoogweg 2 te Zaanstad.

Door de aanwezigheid van LPG en benzine kent elk LPG-tankstation een brand- en explosierisico. Dit risico is het hoogst op het tankstation en het risico neemt af met toenemende afstand. De Nederlandse overheid heeft in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) vastgesteld, welk risiconiveau als acceptabel voor een LPG-tankstation wordt beschouwd. De normering in dit Besluit is gebaseerd op het Nederlandse beleid ten aanzien van externe veiligheid.

In de onderliggende rapportage worden de berekende risico's als gevolg van het LPG-tankstation "Total Westerkoog" beschreven. In hoofdstuk 2 wordt de beschouwde situatie weergegeven. Het veiligheidsbeleid staat in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 vermeldt de berekening van het groepsrisico. De onderzoeksconclusie is gegeven in hoofdstuk 5.

2 Beschouwde situatie

Het LPG-tankstation "Total Westerkoog" is gelegen aan de Westerkoogweg 2 in Zaandam. De omgevingsplattegrond van het tankstation is weergegeven in figuur 2.1, een detailplattegrond van het tankstation is opgenomen als figuur 2.2.



Figuur 2.1 Omgevingsplattegrond LPG-tankstation "Total Westerkoog"

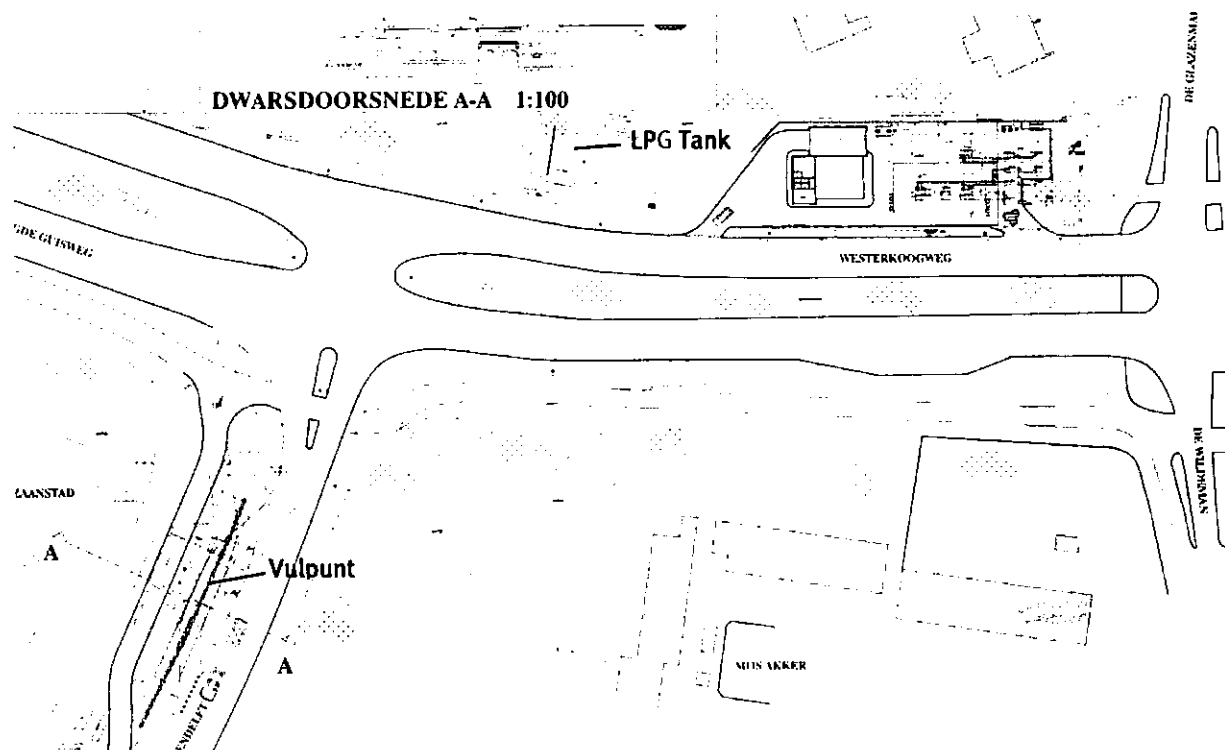
2.1 Gegevens tankstation

Naar opgave van de gemeente is de gemiddelde doorzet van het LPG-tankstation in de jaren 2004 - 2006 circa $195 \text{ m}^3/\text{jaar}$. Dit tankstation valt daarmee in de categorie "tot 500 m^3 per jaar". Volgens de rekenvoorschriften moet dan worden uitgegaan van een doorzet aan LPG van $500 \text{ m}^3/\text{jaar}$. Deze doorzetbegrenzing mag echter alleen worden gehanteerd als ook in de vergunning van het tankstation dit is vastgelegd. Aangenomen is dat dit geregeld is c.q. geregeld gaat worden.

Overige kenmerken van het tankstation zijn:

Afstand tussen opslagvat en LPG-vulpunt	105 meter
Afstand tussen opslagvat en LPG-afleverpunt	160 meter
Inhoud opslagvat	20 m ³
Inhoud tankauto	60 m ³
Hoogte gebouw verkooppunt	5 meter
Afstand LPG-afleverzuil - LPG-vulpunt	> 17,5 meter
Afstand benzine-afleverzuil - LPG-vulpunt	> 5 meter
Afstand benzinetankauto - LPG-vulpunt is	> 25 meter
Is de afstand tussen LPG-vulpunt en gebouw	> 10 meter
Brandcategorie 6	2,00E-07
Aanrijdingscategorie 1	2,50E-09

De brand- en aanrijdingscategorie zijn bepaald op basis van omgevingskenmerken. Zie hiervoor bijlage 1.



Figuur 2.2 Plattegrond LPG-tankstation "Total Westerkoog"

Voor een toetsing aan het Bevi is het nodig en voldoende (zie hoofdstuk 3) de omgevingsbebouwing te kennen binnen een straal van 150 meter rondom het vulpunt en de LPG opslagtank. In paragraaf 2.2 zijn de diverse bebouwingsvlakken zoals deze voor de berekening zijn gebruikt beschreven.

2.2 Gegevens omgeving

Binnen de 150-metercontour van het LPG-vulpunt en de LPG opslagtank liggen diverse woningen. Voor de invoering van het aantal personen in de omgeving van het tankstation is gebruikgemaakt van de door de Gemeente Zaanstad aangeleverde GBKN van de omgeving. Het aantal personen dat aanwezig is in de woningen gedurende de dag- en nachtperiode is vastgelegd in de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico welke is opgesteld door VROM. In de tabel en bijbehorende opsomming is per ingevoerd bebouwingsvlak het aantal aanwezige personen gedurende de dag- en nachtperiode gegeven.

Tabel 2.1 geeft deze informatie.

Tabel 2.1 Omgevingsbebouwing van LPG-tankstation "Total Westerkoog"

Object	Aantal personen dag	Aantal personen nacht
Woningenbouw Mosakker, Slijpakker en Hofakker	110	220
Woningbouw Matsmanzoom	54	108

Toelichting op gebruikte bevolkingsgegevens:

- Woningbouw Mosakker, Slijpakker en Hofakker: 92 woningen x 2,4 pers= 220 personen. De Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico schrijft dat overdag 50% aanwezig is en 's nachts 100%.
- Woningbouw Matsmanzoom: 45 woningen x 2,4 pers= 108 personen. De Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico schrijft dat overdag 50% aanwezig is en 's nachts 100%.

3 Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van 27 mei 2004 is gepubliceerd in het Staatsblad 2004 onder nummer 250. Bij dit Besluit behoort de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi), die in de Staatscourant van 23 september 2004 (nr. 183) is gepubliceerd. In deze Regeling zijn de aan te houden afstanden tussen objecten en LPG-tankstationonderdelen aangegeven. In het Revi zijn de bijbehorende toetsingscriteria voor dit type inrichtingen vastgelegd. De criteria zijn gedefinieerd op basis van het plaatsgebondenrisiconiveau en op het groepsrisico. De consequenties van de toetsing zijn in het Bevi vastgelegd.

3.1 Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) presenteert de overlijdenskans van een persoon in de vorm van contouren op een plattegrond rondom de beschouwde activiteit. Het risico wordt berekend door te stellen, dat een persoon zich permanent en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt. Door middel van risicocontouren wordt aangegeven tot waar de risico's van een bepaald niveau reiken. De grootte van het plaatsgebonden risico is onafhankelijk van de feitelijke omgeving en zegt niets over het aantal personen, dat bij een ongeval getroffen kan worden. De toetsingscriteria ten aanzien van het plaatsgebonden risico zijn gekoppeld aan de risiconiveaus van 10^{-5} en 10^{-6} per jaar. Het Bevi vermeldt als de consequentie van de toetsing aan de acceptatiegrenzen hetgeen omschreven is in tabel 3.1 voor bestaande en nieuwe situaties. In de onderhavige situatie is er sprake van een bestaande situatie.

Tabel 3.1 PR-toetsingscriteria voor geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten in bestaande en nieuwe situaties

Kwetsbare objecten	BESTAANDE SITUATIES	
	PR hoger dan 10^{-5} /jaar	PR lager dan 10^{-6} /jaar
Niet toegestaan	Maatregelen voor 1 januari 2010	Toegestaan
Beperkt kwetsbare objecten		
	PR hoger dan 10^{-5} /jaar	PR lager dan 10^{-6} /jaar
BBT (BEST BESCHIKBARE TECHNIEKEN) toepassen	BBT (BEST BESCHIKBARE TECHNIEKEN) toepassen	Toegestaan

Kwetsbare objecten PR hoger dan 10^{-5} /jaar	NIEUWE SITUATIES	
	PR 10^{-5} tot 10^{-6} /jaar	PR lager dan 10^{-6} /jaar
Niet toegestaan	Niet toegestaan	Toegestaan
Beperkt kwetsbare objecten PR hoger dan 10^{-5} /jaar		
	PR 10^{-5} tot 10^{-6} /jaar	PR lager dan 10^{-6} /jaar
In beginsel niet toegestaan	In beginsel niet toegestaan	Toegestaan

Tabel 3.1 geeft aan, dat de acceptatiegrenzen afhankelijk zijn van het feit of de omliggende objecten worden gekwalificeerd als kwetsbaar of beperkt kwetsbaar. In tabel 3.2 is een overzicht gegeven van soorten objecten waarvan de kwetsbaarheid is vastgelegd.

Tabel 3.2 Voorbeelden van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten

Kwetsbare objecten	Beperkt kwetsbare objecten
Woningen Ziekenhuizen, verpleeghuizen Bejaardenhuizen Scholen Kantoren/hotels met bvo > 1.500 m ² Winkelcomplexen, winkels > 2.000 m ² Kampeert/recreatie > 50 personen	Verspreidliggende woningen Dienst-/bedrijfswoningen Objecten met infrastructurele waarde Sporthal/zwembad Kantoren/hotels < 1.500 m ² bvo Overige winkels Sportterreinen

In het Bevi is vermeld dat bij *bestaande situaties* voor kwetsbare objecten er feitelijk grenswaarden zijn die niet mogen worden overschreden en dat er voor beperkt kwetsbare objecten richtwaarden zijn. Indien er een overschrijding van de grenswaarde wordt geconstateerd, worden er risicoreducerende maatregelen verlangd voor een vastgelegde datum. Bij overschrijding van de richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten is er geen datum aan de vervolgacties gekoppeld.

Voor *nieuwe situaties* geldt bij overschrijding geen toestemming voor nieuwbouw.

Voor LPG-tankstations is het niet toegestaan de ligging van de 10^{-5} - en 10^{-6} -contouren per situatie te berekenen. Deze berekeningen zijn reeds uitgevoerd en in afstanden uitgedrukt. Deze gegevens zijn in het Revi opgenomen.

Voor LPG-tankstations zijn de toetsingscriteria afhankelijk gesteld van de doorzet aan LPG. Dit omdat de overslag van LPG vanuit de tankauto naar het opslagreservoir op het tankstation risicobepalend is. Het Revi maakt onderscheid tussen een doorzet kleiner dan 1.000 m³/jaar, een doorzet tussen 1.000 en 1.500 m³/jaar en een doorzet groter dan 1.500 m³/jaar. Voor een doorzet groter dan 1.500 m³/jaar dient er een QRA te worden uitgevoerd, voor de beide andere doorzetcategorieën gelden de afstanden als aangegeven in tabel 3.3.

Tabel 3.3 Afstanden in meters tot kwetsbare objecten, waarbij wordt voldaan aan de grenswaarde 10^{-5} en 10^{-6} per jaar voor LPG-tankstations

LPG-tankstation	Doorzet (m^3 /jaar)	Afstand (m) vanaf vulpunt	Afstand (m) vanaf ondergronds reservoir	Afstand (m) vanaf afleverzuil
PR = 10^{-5}	< 1.500	25	15	0
PR = 10^{-6}	< 1.000	45	25	15
PR = 10^{-6}	1.000 – 1.500	110	25	15

De afstanden (tabel 3.3) gelden ook voor beperkt kwetsbare objecten. Dan is echter geen sprake van een grenswaarde, maar van een richtwaarde.

Wijziging Revi

Op 3 april 2007 is de Regeling tot wijziging van de Revi gepubliceerd. De Regeling is op 1 juli 2007 in werking getreden. Voor bestaande situaties is een afstandentabel toegevoegd als reactie op een convenant met de LPG-branche. In dit convenant zijn technische maatregelen afgesproken waardoor het losproces van LPG veiliger wordt, hetgeen resulteert in een verkleining van de veiligheidsafstanden. De afstanden gelden alleen voor bestaande situaties.

Tabel 3.4 Afstanden in meters tot kwetsbare objecten, waarbij wordt voldaan aan de grenswaarde 10^{-6} per jaar voor LPG-tankstations volgens het nieuwe Revi

LPG-tankstation	Doorzet (m^3 /jaar)	Afstand (m) vanaf vulpunt	Afstand (m) vanaf ondergronds reservoir	Afstand (m) vanaf afleverzuil
PR = 10^{-6}	1.000 - 1.500	40	25	15
PR = 10^{-6}	500 - 1.000	35	25	15
PR = 10^{-6}	< 500	25	25	15

De gewijzigde risicoafstanden uit tabel 3.4 uit de Revi zijn tot 2010 alleen van toepassing op bestaande situaties. Voor nieuwe situaties verandert op 1 juli 2007 niets. Hiervoor gelden de vigerende risicoafstanden zoals weergegeven in tabel 3.3. Onder nieuwe situaties wordt verstaan:

- de verlening van een Wm-vergunning voor een LPG-tankstation;
- en situaties waarin nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien.

3.2 Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) is in feite een vertaling van het plaatsgebonden risico. Het groepsrisico houdt rekening met de daadwerkelijke aanwezigheid van personen en geeft de kans dat een bepaalde groep personen tegelijkertijd het (dodelijke) slachtoffer zou

kunnen worden. Het voor een situatie berekende groepsrisico wordt in een grafiek weergegeven, waarin op de horizontale as het berekende aantal slachtoffers en op de verticale as de cumulatieve frequentie daarvan is weergegeven. Het ijkpunt voor het groepsrisico wordt aangeduid als oriëntatiewaarde. De oriëntatiewaarde van het groepsrisico voor bedrijven is $10^{-3}/N^2$ met N het aantal slachtoffers.

Het Bevi vermeldt, dat het GR moet worden getoetst aan de oriëntatiewaarde en dat door het bevoegd gezag een verantwoording ten aanzien van de acceptatie van het berekende GR moet worden opgesteld. Naarmate de afstand tot een LPG-tankstation toeneemt, neemt het overlijdensrisico af. In het Revi is aangegeven tot op welke afstand het overlijdensrisico een bijdrage aan de grootte van het groepsrisico leveren kan.

Dit gebied wordt in het Revi als invloedsgebied aangeduid. Dit houdt tevens in dat de inventarisatie van aanwezigen rondom een tankstation voor groepsrisicoberekeningen kan worden beperkt tot dit gebied.

Tabel 3.5 geeft de grootte van het invloedsgebied weer. Voor LPG-tankstations is de grens van het invloedsgebied niet verschillend voor de verschillende doorzetten.

Tabel 3.5 Grens invloedsgebied voor groepsrisicoberekeningen voor LPG-tankstations

Type inrichting	Afstand tot grens invloedsgebied
LPG-tankstation ($< 1.500 \text{ m}^3/\text{jaar}$)	150 meter

4 Toetsing LPG-tankstation "Total Westerkoog"

4.1 Plaatsgebonden risico

In hoofdstuk 2 is aangegeven, dat het plaatsgebondenrisiconiveau van 10^{-6} /jaar afhankelijk is van de doorzet aan LPG op het tankstation. Voor een LPG-tankstation met een doorzet kleiner dan $500 \text{ m}^3/\text{jaar}$, moet een afstand van 25 meter worden gehanteerd. Deze afstand mag alleen worden toegepast als in de milieuvergunning van het tankstation is vastgelegd, dat de doorzet begrensd is tot $500 \text{ m}^3/\text{jaar}$ en als er sprake is van een bestaande situatie die niet wijzigt. Zoals beschreven in paragraaf 2.2 is voor deze QRA gerekend met een maximale doorzet aan LPG van 500 m^3 per jaar.

In tabel 4.1 is het resultaat van de toetsing voor het plaatsgebonden risico vermeld.

Tabel 4.1 Geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten binnen de $PR = 10^{-6}$ -contour voor het LPG-tankstation

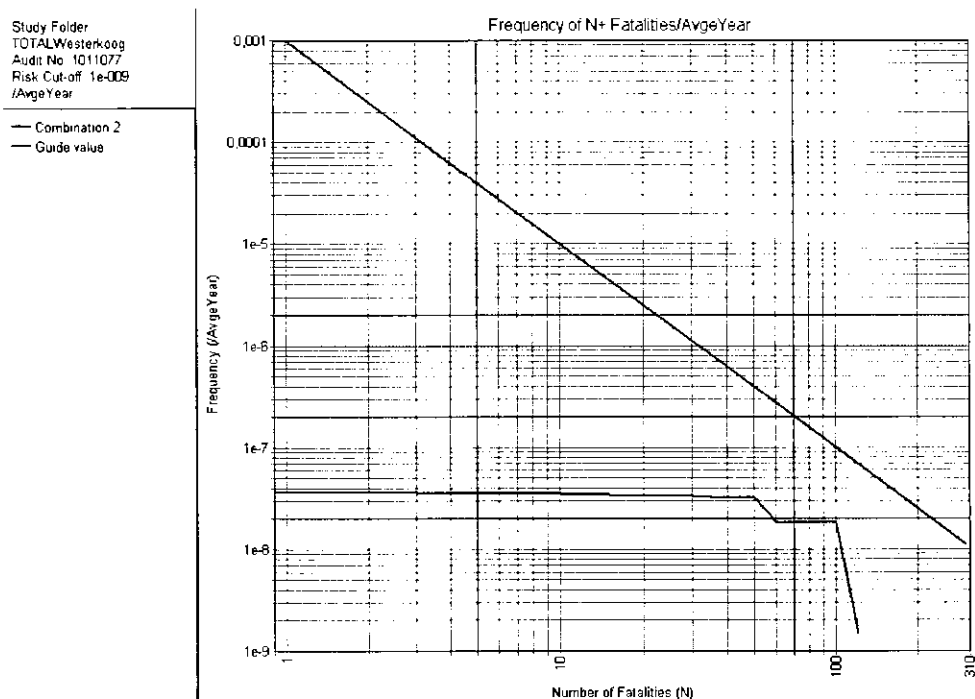
Toetsing voor $500 \text{ m}^3/\text{jaar}$	Toetsafstand (m)	Kwetsbare objecten binnen toetsafstand	Beperkt kwetsbare objecten binnen toetsafstand
LPG-vulpunt	25	nee	nee
LPG-reservoir	25	nee	nee
LPG-afleverzuil	15	nee	nee

In de huidige situatie ligt het vulpunt op circa 60 meter afstand van de dichtstbijzijnde woningbouw. Deze afstanden zijn groter dan de vereiste 25 meter welke het Bevi voorschrijft als minimaal vereiste afstand van een vulpunt tot een kwetsbaar object.

4.2 Groepsrisico

Het groepsrisico behorende bij het LPG-tankstation is voor de bestaande bevolkingssituatie berekend voor een doorzet van $500 \text{ m}^3 \text{ LPG/jaar}$. De wijze waarop het groepsrisico berekend is, is uitgelegd in bijlage 1 van dit rapport. In essentie komt het neer op het bepalen van ongevalsscenario's, het berekenen van de bijbehorende effecten en het combineren van de effecten met het aantal aanwezigen in het bedreigde gebied. In bijlage 2 is aangegeven dat de scenario's omgevingsbrand en aanrijding tijdens het lossen van LPG beschouwd moeten worden. Deze scenario's worden qua frequentie bepaald door de feitelijke omgeving (zie bijlage).

Het aldus berekende groepsrisico is gegeven in figuur 4.1.



Figuur 4.1 Berekende groepsrisico

Uit figuur 4.1 blijkt dat het berekende groepsrisico onder de oriëntatiewaarde van het groepsrisico blijft. Bij de invulling van deze verantwoordingsplicht moet het bevoegd gezag tenminste aandacht besteden aan de zelfredzaamheid en de bereikbaarheid van de locatie in geval van een calamiteit op het tankstation.

5 Conclusie

De toetsing aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen van het LPG-tankstation "Total Westerkoog" heeft geleid tot de volgende conclusies:

Plaatsgebonden risico

De situatie voldoet aan het Bevi. Volgens opgaaf van de gemeente bedraagt de gemiddelde LPG-doorzet van het tankstation in de jaren 2004 - 2006 maximaal 195 m³ per jaar en wordt vergunningtechnisch de doorzet begrensd tot 500 m³ per jaar. In deze QRA is het tankstation daarom berekend met een maximale LPG-doorzet van 500 m³ per jaar. De toetsafstand voor een tankstation in een bestaande situatie met een doorzet van 500 m³ per jaar bedraagt 25 meter. Binnen 25 meter van het tankstation bevinden zich geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten.

Groepsrisico

Het berekende groepsrisico ligt onder de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico dient echter te allen tijde door het bevoegd gezag te worden verantwoord.

Bijlage 1 : Berekeningsmethodiek GR voor LPG-tankstation "Total Westerkoog" te Zaandam

Inleiding

Het groepsrisico (GR) wordt berekend door het uitvoeren van een risicoanalyse. Dit is een analyse van de bedrijfsactiviteiten leidend tot de definitie van een groep representatieve ongevalsscenario's. De wijze waarop in Nederland kwantitatieve risicoanalyses worden uitgevoerd is beschreven in PGS 3 'Richtlijn voor kwantitatieve risicoanalyses'. Bij een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) wordt uitgegaan van het plaatsvinden van ongewenste gebeurtenissen tijdens de normale bedrijfssituatie. Ongewenste gebeurtenissen zijn gebeurtenissen, die direct leiden tot het vrijkomen van gevaarlijke stoffen. De achterliggende gebeurtenissen zijn breuk en lekkage. Oorzaken daar weer van worden niet in beschouwing genomen.

Voor risicoberekeningen ten aanzien van LPG-tankstations is een aantal afspraken gemaakt over de wijze van berekenen. Deze berekeningsmethodiek met de PGS 3 als basis, heeft het RIVM vastgelegd in het document "Specifieke risicoberekeningen Bevi", versie 2.1. De groepsrisicoberekeningen in dit onderzoek zijn hierop gebaseerd. De gehanteerde scenario's en frequenties worden toegelicht in de volgende paragrafen.

Scenario's LPG-tankstation

De scenario's die gelden voor een LPG-tankstation zijn samengevat in onderstaande tabel.

Nr.	Scenario	Frequentie (1/jr)
<i>Opslagvat onder druk</i>		
O.1	instantaan falen	$5,0 \cdot 10^{-7}$
O.2	10-minutenuitstroming	$5,0 \cdot 10^{-7}$
O.3	lekkage	$1,0 \cdot 10^{-5}$
O.4	vloeistofleiding - breuk (10 m)	$5,0 \cdot 10^{-6}$
O.5	vloeistofleiding - lek (10 m)	$1,5 \cdot 10^{-5}$
O.6	afvoerleiding - breuk (75 m)	$3,75 \cdot 10^{-5}$
O.7	afvoerleiding - lek (75 m)	$1,125 \cdot 10^{-4}$
<i>Tankauto</i>		
T.1	instantaan falen (vulgraad 100%)	$5,0 \cdot 10^{-7} \times AF$
T.2	grootste aansluiting (vulgraad 100%)	$5,0 \cdot 10^{-7} \times AF$
B.1	BLEVE tankauto (vulgraad 100%)	$5,8 \cdot 10^{-10} \times UUR \times 0,05$
E.1	aanrijding	NB
S.1	brand onder auto en omgevingsbrand	NB
<i>Overslag</i>		
L.1	slangbreuk d.s.b. sluit	$0,88 \times 0,1 \times 35 \times 0,5 \times 4,0 \cdot 10^{-6}$
L.2	slangbreuk d.s.b. sluit niet	$0,12 \times 0,1 \times 35 \times 0,5 \times 4,0 \cdot 10^{-6}$
L.3	slanglekkage	$35 \times 0,5 \times 4,0 \cdot 10^{-5}$
<i>Pomp</i>		
P.1	breuk pomp d.s.b. sluit	$0,94 \times 35 \times 0,5/8766 \times 1,0 \cdot 10^{-4}$
P.2	breuk pomp d.s.b. sluit niet	$0,06 \times 35 \times 0,5/8766 \times 1,0 \cdot 10^{-4}$
P.3	lekkage pomp	$35 \times 0,5/8766 \times 4,4 \cdot 10^{-4}$

AF = Aanwezigheidsfractie: het aantal uren aanwezigheid gedeeld door het aantal uren per jaar
 UUR = Aantal uur dat de tankauto aanwezig is
 d.s.b. = Doorstroombegrenzer

N.B.: De scenario's aanrijding en brand leiden beide tot een BLEVE van de tankauto.
 Elders in deze tekst is de te hanteren frequentie voor beide aangegeven.

Berekening aanwezigheidsfractie

Een verlading van LPG duurt gemiddeld 0,5 uur. Bij een doorzet van 500 m³ per jaar vinden er 35 verladingen plaats. Op basis hiervan is het aantal losuren en de aanwezigheidsfractie AF:

Doorzet (m ³ /jaar)	Losuren/jaar	Aanwezigheidsfractie
500	17,5	0,002

BLEVE LPG-tankauto ten gevolge van brand in de omgeving

Het scenario BLEVE van de LPG-tankauto kan ontstaan door brand in de omgeving tijdens het verladen van LPG. De frequentie voor dit scenario is afhankelijk van een aantal toetsingsafstanden. Voor omgevingsbranden zijn er 6 categorieën bepaald door de afstand tussen de opstelplaats van de LPG-tankauto (= vulpunt) tot de LPG-afleverzuil, de benzine-afleverzuil, opstelplaats van de benzinetankauto en een tot de inrichting behorend gebouw. Hiervoor gelden onderstaande toetsingsafstanden.

Object	Toetsingsafstand (m)
LPG-afleverzuil	17,5
Benzinevulpunt	5
Opstelplaats benzinetankauto	25
<u>Gebouw zonder brandbescherming</u>	
hoogte < 5 m	10
5 m < hoogte < 10 m	15
hoogte > 10 m	20
<u>Gebouw met brandwerende voorzieningen (en maximaal 50% gevelopeningen)</u>	
hoogte < 5 m	5
5 m < hoogte < 10 m	10
hoogte > 10 m	15

Afstand van vulpunt tot object is GROTER dan de toetsingsafstand voor dat object ?				Brandcategorie en frequentie
LPG-afleverzuil	Benzine-afleverzuil	Opstelplaats benzinetankauto	Gebouwen	
Ja of Nee	Nee	Ja of Nee	Nee	1 $2,0 \cdot 10^{-6} \text{ jr}^{-1}$
Ja of Nee	Ja	Nee	Nee	
Nee	Ja	Ja	Nee	
Nee	Nee	Nee	Ja	2 $1,0 \cdot 10^{-6} \text{ jr}^{-1}$
Nee	Ja	Nee	Ja	
Ja	Ja	Ja	Nee	
Nee	Nee	Ja	Ja	3 $8,0 \cdot 10^{-7} \text{ jr}^{-1}$
Ja	Nee	Nee	Ja	
Nee	Ja	Ja	Ja	4 $6,0 \cdot 10^{-7} \text{ jr}^{-1}$
Ja	Ja	Nee	Ja	
Ja	Nee	Ja	Ja	5 $4,0 \cdot 10^{-7} \text{ jr}^{-1}$
Ja	Ja	Ja	Ja	6 $2,0 \cdot 10^{-7} \text{ jr}^{-1}$

Aan de toetsingsafstanden voor de LPG-afleverzuil en de benzine-afleverzuil wordt niet voldaan aan de overige afstanden wordt wel voldaan, dit leidt tot een brandcategorie 6.

LPG-tankstation "Total Westerkoog" te Zaandam

Aan de afstand voor de benzine-afleverzuil en het gebouw tot een object wordt voldaan; aldus volgt uit de bovenstaande tabel dat de brandcategorie, die geldt voor dit tankstation, 6 is. De vermelde frequenties zijn op basis van 100 afleveringen vastgesteld.

In de Revi-benadering is tevens nog gehanteerd, dat de tankauto bij het plaatsvinden van dit scenario niet altijd vol is, onderstaande verdeling is verondersteld.

Vullingsgraad tankauto	Kans	Hoeveelheid in tankauto
100 %	0,19	26.700 kg
67 %	0,46	17.800 kg
33 %	0,73	8.900 kg

De uiteindelijke BLEVE-frequentie door brand is weergegeven voor brandcategorie 6 in onderstaande tabel:

<i>Brand onder auto en omgevingsbrand</i>		
B.2	BLEVE tankauto 100% vulgraad	$0,33 \times 0,19 \times 35/100 \times 2,0 \cdot 10^{-7} \times 0,05$
B.3	BLEVE tankauto 67% vulgraad	$0,33 \times 0,46 \times 35/100 \times 2,0 \cdot 10^{-7} \times 0,05$
B.4	BLEVE tankauto 33% vulgraad	$0,33 \times 0,73 \times 35/100 \times 2,0 \cdot 10^{-7} \times 0,05$

In de berekening van de brandfrequentie is met de factor van 0,05 reeds rekening gehouden met het effect van het toepassen van coatings op tankauto's. Het hanteren van deze correctiefactor is toegestaan wanneer er sprake is van een bestaande situatie, die niet wijzigt of vanaf 1 januari 2010 voor alle situaties.

Voor een doorzet van 500 m³ per jaar is het aantal afleveringen gelijk aan 35.

BLEVE LPG-tankauto ten gevolge van externe beschadiging

Voor de aanrijding worden drie mogelijkheden beschouwd. De frequenties hebben betrekking op 100 verladingen per jaar.

Typering opstelplaats tankauto	Aanrijding categorie	Frequentie (1/jaar)
Geïsoleerde opstelplaats, waarbij een aanrijding van opzij tegen de leidingkast niet aannemelijk is, ook niet met lage snelheid	1	$2,5 \cdot 10^{-9}$
Opstelplaats op een wegrijstrook naast een weg, waar de toegestane snelheid kleiner is dan 70 km/uur	2	$4,8 \cdot 10^{-8}$
Alle overige situaties	3	$2,3 \cdot 10^{-7}$

Als aanrijdingcategorie geldt voor dit tankstation categorie 1.

Voor de berekening van deze frequentie is rekening gehouden met de vulgraad van de tankauto. De uiteindelijke BLEVE-frequentie door externe beschadiging is in onderstaande tabel weergegeven voor dit tankstation.

<i>BLEVE door externe beschadigingen</i>		
B.5	BLEVE tankauto 100% vulgraad	$0,33 \times 35/100 \times 2,5 \cdot 10^{-9}$
B.6	BLEVE tankauto 67% vulgraad	$0,33 \times 35/100 \times 2,5 \cdot 10^{-9}$
B.7	BLEVE tankauto 33% vulgraad	$0,33 \times 35/100 \times 2,5 \cdot 10^{-9}$

Voor een doorzet van 500 m³ per jaar is het aantal afleveringen gelijk aan 35.

Bijlage 2 : Scenario's

De scenario's die gelden voor een LPG-tankstation betreffen de scenario's van de LPG-opslagtank, de LPG-tankauto, de LPG-pomp en de LPG-losslang. In onderstaande tabel B.2.1. zijn de scenario's en frequentie van optreden die van toepassing zijn bij een doorzet van 500 m³ LPG per jaar samengevat. Hierbij is er vanuit gegaan dat de tank van de LPG-tankauto voorzien is van een hittewerende coating en een verbeterde losslang.

Tabel B.2.1 Scenario's met bijbehorende frequenties

Nr.	Scenario	Frequentie (1/jr)
<i>Opslagtank</i>		
O.1	instantaan falen	$5,00 \cdot 10^{-7}$
O.2	10 minuten volledige uitstroming	$5,00 \cdot 10^{-7}$
O.3	10 mm-gat uitstroming	$1,00 \cdot 10^{-5}$
O.4	vloeistofleiding - breuk	$5,25 \cdot 10^{-5}$
O.5	vloeistofleiding - lek	$1,58 \cdot 10^{-4}$
O.6	afleverleiding - breuk	$3,75 \cdot 10^{-5}$
O.7	afleverleiding - lek	$1,13 \cdot 10^{-4}$
<i>Falen tankauto</i>		
T.1	instantaan falen - vulgraad 100%	$1,00 \cdot 10^{-9}$
T.2	grootste aansluiting- vulgraad 100%	$1,00 \cdot 10^{-9}$
<i>BLEVE tankauto</i>		
B.1	BLEVE door externe brand tijdens verlading vulgraad 100%	$5,075 \cdot 10^{-10}$
B.2	BLEVE door externe brand vulgraad 100%	$2,19 \cdot 10^{-10}$
B.3	BLEVE door externe brand vulgraad 67%	$5,31 \cdot 10^{-10}$
B.4	BLEVE door externe brand vulgraad 33%	$8,43 \cdot 10^{-10}$
B.5	BLEVE door impact vulgraad 100%	$2,89 \cdot 10^{-10}$
B.6	BLEVE door impact vulgraad 67%	$2,89 \cdot 10^{-10}$
B.7	BLEVE door impact vulgraad 33%	$2,89 \cdot 10^{-10}$
<i>Lospomp</i>		
P.1	breuk pomp - doorstroombegrenzer sluit	$1,88 \cdot 10^{-7}$
P.2	breuk pomp - doorstroombegrenzer sluit niet	$1,20 \cdot 10^{-8}$
P.3	lek pomp	$8,78 \cdot 10^{-6}$
<i>Losslang</i>		
L.1	breuk losslang - doorstroombegrenzer sluit	$6,16 \cdot 10^{-6}$
L.2	breuk losslang - doorstroombegrenzer sluit niet	$8,40 \cdot 10^{-7}$
L.3	lek losslang	$7,00 \cdot 10^{-4}$



'Advies externe veiligheid Bestemmingsplan Westerkoog'

Versie 1.0 27 april 2007

DEFINITIEF

Regionale Brandweer Zaanstreek-Waterland
Prins Bernhardplein 112
1508 XB ZAANDAM



autorisatie

opsteller:

P.R. Molag, adviseur externe veiligheid

gezien:

S. Valk, hoofd afdeling Proactie

revisiegegevens

revisie:

1.0

datum:

27 april 2007

omschrijving:

Bevi-advies bestemmingsplan gemeente Zaanstad

Zaanstad, 27 april 2007

© Regionale Brandweer Zaanstreek-Waterland, 2007



Inhoudsopgave	Pagina
1 Inleiding	4
1.1 Aanvraag advies	4
1.2 Beleidskader	4
2 Beschrijving huidige situatie	5
2.1 LPG-tankstation	5
2.1.1 Groepsrisico.....	5
2.2 Vervoer gevaarlijke stoffen.....	6
2.2.1 Weg	6
2.2.2 Spoor	6
2.2.3 Buisleidingen	7
2.2.4 Groepsrisico.....	7
3 Beschrijving risicobronnen en hulpverlening.....	9
3.1 Selectie scenario's en effecten	9
3.1.1 LPG-tankstation	9
3.1.2 Vervoer gevaarlijke stoffen.....	9
3.2 Bepaling zelfredzaamheid	10
3.3 Bepaling bestrijdbaarheid en hulpverlening	10
3.3.1 LPG-tankstation	10
3.3.2 Vervoer gevaarlijke stoffen.....	11
4 Maatregelen ter bevordering van de veiligheid.....	12
4.1 Bronmaatregelen.....	12
4.2 Effectreducerende maatregelen.....	12
4.3 Zelfredzaamheid	13
4.4 Bestrijdbaarheid en hulpverlening.....	13
5 Bestuurlijke afweging	14
Begrippen en afkortingen	15
Bijlage 1: resultaten stappenplan.....	16



1 Inleiding

Op 5 maart 2007 heeft de RBZW een schriftelijke adviesaanvraag ontvangen voor het ontwerpbestemmingsplan Westerkoog te Koog aan de Zaan.

Voor het advies is gebruik gemaakt van de volgende, op 1, 13 en 14 maart 2007, ontvangen stukken:

- notitie verantwoording groepsrisico bestemmingsplan Westerkoog te Koog aan de Zaan van P.J.M. Duijn, d.d. 28 februari 2007;
- voorontwerp bestemmingsplan Westerkoog, inclusief vier tekeningen, gedateerd november 2002 en april/mei 2003;
- aanvullende informatie via de e-mail van P.J.M. Duijn, d.d. 13 maart 2007;
- kaartje met woningen binnen het invloedsgebied.

In aanvulling op deze documenten is tevens de provinciale, professionele risicokaart geraadpleegd.

1.1 Aanvraag advies

Het ontwerpbestemmingsplan Westerkoog is een conserverend plan, dat bedoeld is om de bestaande situatie vast te leggen. In het plangebied bevindt zich een LPG-tankstation, namelijk Total Nederland aan de Westerkoog 2. Tevens is sprake van transport van gevaarlijke stoffen door en langs het plangebied. Het betreft vervoer over de weg, het spoor en door buisleidingen.

1.2 Beleidskader

Het advies is gebaseerd op de wettelijke adviestaak, zoals genoemd in artikel 13, van het Besluit externe veiligheid Inrichtingen (verder Bevi genoemd). Deze adviestaak gaat in op het groepsrisico en de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval.

Ten tijde van dit schrijven ontbreekt nog bestuurlijk vastgesteld beleid over de (invulling van de) adviesrol van de regionale brandweer in het kader van het Bevi. Tevens zijn er nog geen werkafspraken en – procedures vastgesteld met interne en externe partners. In het kader van PUEV II¹ zal hieraan aandacht worden besteed in de periode van 2007-2010.

Vooralsnog is het advies een beperkt, ambtelijk geformuleerd standpunt. Nochtans is dit met de grootste zorg voorbereid en opgesteld. Ik verzoek u dan ook dit advies als volwaardig te beschouwen.

¹ PUEV II: Programmafinanciering externe veiligheid 2006-2010.



2 Beschrijving huidige situatie

Het bestemmingsplan is conserverend van aard en legt de bestaande situatie vast. De toekomstige situatie zal dus gelijk zijn aan de huidige situatie. In dit hoofdstuk wordt daarom alleen de huidige situatie beschreven.

2.1 LPG-tankstation

Op het adres Westerkoog 2 bevindt zich een tankstation met verkoop van LPG. Het vulpunt van het LPG-reservoir ligt langs de Omgelegde Guisweg, net buiten het plangebied. Het invloedsgebied strekt zich wel uit over het plangebied. Het bevoegd gezag heeft het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) bepaald met de afstandstabel 1 uit de Regeling externe veiligheid inrichtingen (verder Revi genoemd). Hierbij is als uitgangspunt genomen een LPG-tankstation met een doorzet tot 1000 m³ per jaar. Dit is gebaseerd op de gemiddelde LPG-doorzet van 200 m³ per jaar van de inrichting over de jaren 2001, 2002 en 2003. Het Revi stelt hierbij wel dat de doorzet van LPG minder dan 1000 m³ per jaar in de milieuvergunning moet zijn vastgelegd. Uit de verantwoording blijkt dit (nog) niet het geval te zijn.

Deze vastlegging in de milieuvergunning wordt ook genoemd in het Informatieblad "Gewijzigde afstanden LPG-autogastankstations (voor bestaande situaties)" van VROM, maart 2007. Dit informatieblad geeft aan dat voor conserverende bestemmingsplannen, zoals bij het onderhavige plan, kan worden geanticipeerd op de nieuwe afstanden (tabel 2a van de gewijzigde Revi).

2.1.1 Groepsrisico

In het Bevi is voor B&W een bestuurlijke verantwoordingsplicht opgenomen over het groepsrisico. Hierbij kan zij gebruik maken van de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico², verder aangeduid met Handreiking GR, of van het stappenplan groepsrisicoberekening LPG tankstations³. De RBZW heeft met het Centrum voor externe veiligheid en vuurwerk, afgekort tot CEV, contact gehad over de berekeningswijze van het groepsrisico. De redenen hiervoor zijn de grote afstand van het LPG-vulpunt tot het tankstation (ca. 130 m) en de niet homogene verdeling van de woningen in het invloedsgebied. De bepaling van het groepsrisico wordt gedaan aan de hand van de handreiking GR en het advies van het CEV.

HANDREIKING GR

De personendichtheid is bepaald met de Handreiking GR. Volgens de nieuwe afstandstabel mag de dichtheid niet groter zijn dan 17 personen per ha op het terrein, dat zich bevindt tussen de PR-contour van 10⁻⁶ en de grens van het invloedsgebied. Deze grenzen bevinden zich op een afstand van 45 meter respectievelijk 150 meter vanaf het vulpunt van het LPG-reservoir (tabel 1 van de bijlage 1 bij de Revi). Het oppervlak van het invloedsgebied is dan $\pi (150^2 - 45^2)$ gedeeld door 10.000 meter: 6,43 ha groot. Bij een aantal van 109 personen wordt aan de oriënterende waarde van het groepsrisico (GR) voldaan. Op dede mogen nog correcties worden toegepast. Vanwege de uniforme functie van de objecten, allen woningen, binnen het invloedsgebied past het bevoegd gezag een verblijftijdcorrectie toe van 1,1.

Het bevoegd gezag geeft aan dat het GR voor de huidige situatie betrekking heeft op 73 woningen. Hiervoor hanteert zij uit de Handreiking GR de bezettingsgraad van 2,4 personen per woning. De uitkomst is dan dat binnen het invloedgebied 175 personen aanwezig zijn. Het aantal om aan de oriënterende waarde te voldoen bedraagt 120 personen, 109 personen maal de correctie van 1,1.

² Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico, concept augustus 2004, uitgave VROM

³ Stappenplan groepsrisicoberekening LPG tankstations, 1 november 2006 van RIVM/CEV



Bij woningen mag volgens de Handreiking GR voor de dag en nacht een aanwezigheidspercentage worden gehanteerd van 70% respectievelijk 100%. Dit resulteert in het aantal personen overdag van 123 en voor de nacht van 175.

ADVIES CEV

Het CEV heeft voor de groepsrisicobepaling geadviseerd de volgende (conservatieve) vuistregel te hanteren:

- beschouw het vulpunt en het reservoir als 2 LPG-tankstations;
- voor het vulpunt kan het GR worden berekend met het stappenplan⁴;
- bepaal voor de GR van het LPG-reservoir de personendichtheid binnen de 150 meter invloedsgebied. Deze mag niet hoger zijn dan 45 pers/ha (conservatieve aanname voor de oriënterende waarde= OW).

Berekening GR LPG-vulpunt

Uit de berekening (zie bijlage 1) volgt dat de dichtheid 27 pers/ha is. Dit is gelijk aan de OW van het GR.

Berekening GR LPG-tank

Binnen 150 meter bevinden zich 139 woningen, bezettingsgraad 2,4 pers	334 pers.
Oppervlak is $\pi (150^2 - 45^2)$ gedeeld door 10.000 m	6,4 ha
Dichtheid is 334/64	52 pers/ha

De OW van het GR wordt met 7 pers/ha overschreden.

Op basis van deze vuistregel is er een knelpunt voor het GR ten gevolge van de LPG-tank. Het is aan te bevelen om het GR via Safeti^{NL} te berekenen om te bepalen of inderdaad sprake is van een knelpunt.

2.2 Vervoer gevaarlijke stoffen

Binnen of langs het plangebied Westerkoog worden gevaarlijke stoffen getransporteerd via weg, spoor en buisleidingen.

2.2.1 Weg

De A8, de Guisweg (N515) en de Provincialeweg (N203) maken onderdeel uit van de route vervoer gevaarlijke stoffen. In de beoordeling externe veiligheid van het bevoegd gezag wordt de N203 niet genoemd.

Het bestemmingsplan is conserverend van aard en staat geen nieuwe, extra woningen toe in de strook van 200 meter langs de route.

2.2.2 Spoor

Langs het deelgebied loopt de spoorlijn Zaandam – Uitgeest. Hierover vindt incidenteel transport van ammoniak plaats. Volgens Prorail⁵ is de omvang van het incidentele transport zo gering, dat deze geen overschrijding van de norm voor het plaatsgebonden risico in horizontale richting zal veroorzaken. Tevens stelt Prorail dat het incidentele transport geen overschrijding van de oriënterende waarde voor het groepsrisico zal veroorzaken, zodat in dit verband eventueel te treffen maatregelen achterwege kunnen worden gelaten. Voor de spoorlijn Zaandam – Uitgeest stelt Prorail dat voor wat betreft de externe veiligheid uitgegaan kan worden van de beleidsvrije marktprognose van 0 vervoersbewegingen van gevaarlijke stoffen voor de risicobenadering.

⁴ Stappenplan groepsrisicoberekening LPG tankstations, 1 november 2006 van RIVM/CEV

⁵ Brief van Prorail aan gemeente Zaanstad, datum 1 februari 2005.



Hieruit heeft het bevoegd gezag geconcludeerd dat er geen risicocontour voor het plaatsgebonden risico langs de deze spoorlijn aanwezig is en dat er geen verantwoording ten aanzien van het groepsrisico hoeft plaats te vinden.

2.2.3 Buisleidingen

In het plangebied bevindt zich een 8 bar gasleiding van het energiebedrijf NUON. De gasleiding komt het plangebied binnen langs de Westerkoogweg. Vervolgens loopt de gasleiding door het middenterrein en verlaat langs de Binding weer het plangebied.

Aan de noordkant van de wijk Westerkoog, deels binnen het plangebied, ligt een hogedruk gasleiding (druk 40 bar, doorsnee 16") van de Gasunie. De kortste afstand tussen de leiding en woningen bedraagt circa 80 meter.

2.2.4 Groepsrisico

Weg

De RBZW heeft voor de regio Zaanstreek-Waterland een risico-inventarisatie Vervoer gevaarlijke stoffen⁶ laten uitvoeren. Hieruit kan worden afgeleid voor de wegtransporten gevaarlijke stoffen langs en door het bestemmingsplangebied Westerkoog dat aan de oriënterende waarde voor het GR wordt voldaan.

Hierbij is getoetst aan de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen⁷. Het externe veiligheidsbeleid voor dergelijke vervoersstromen is nog in ontwikkeling.

Het beleid voor vervoer gevaarlijke stoffen staat beschreven in de nota "Vervoer gevaarlijke stoffen" van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Deze nota, die eind 2005 is verschenen, geeft de kaders voor de veiligheid van de leefomgeving en het milieu bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De nota kondigt een basisnet aan waarin voor alle hoofdverbindingen over weg, water en spoor staat wat er mag worden vervoerd en hoe de ruimte ernaast kan worden gebruikt. Hierin worden drie hoofdcategorieën onderscheiden:

1. het vervoer van gevaarlijke stoffen krijgt geen beperkingen opgelegd, maar er gelden wel ruimtelijke beperkingen;
2. er gelden beperkingen voor het vervoer en voor ruimtelijke ontwikkelingen;
3. er gelden alleen beperkingen voor het vervoer en geen ruimtelijke beperkingen.

Bij de eerste, en meest ruimtelijk beperkende, categorie gaat het kabinet uit van vaste veiligheidszones van circa 30 meter, gerekend vanaf de rand van de weg. De woningen langs zowel de N203 en N515 bevinden zich op een grotere afstand dan 30 meter vanaf de rand van deze wegen.

Spoor

Het bevoegd gezag concludeert uit de prognose van 0 vervoersbewegingen met gevaarlijke stoffen over het spoor dat er geen risicocontour voor het plaatsgebonden risico langs de deze spoorlijn aanwezig is en dat er geen verantwoording ten aanzien van het groepsrisico hoeft plaats te vinden.

Buisleidingen

Volgens een notitie van RIVM/CEV⁸ gelden er voor hogedruk aardgasleidingen met een druk lager dan 16 bar geen externe veiligheidsafstanden.

⁶ Rapport Risicioinventarisatie Vervoer Gevaarlijke Stoffen Zaanstreek-Waterland, wegvervoer", Tebodin, 9 augustus 2006 en in aansluiting de memo "Beoordeling Risico-inventarisatie Zaanstreek-Waterland, Arcadis, 16 maart 2007.

⁷ Uitgave van de ministeries van V&W, VROM en BZK.

⁸ Notitie Veiligheidsafstanden voor hogedruk aardgasleidingen, RIVM/CEV, 15 maart 2007



Advies externe veiligheid Westerkoog

Het GR heeft dan alleen te worden verantwoord voor de 40 bar leiding van de Gasunie. Volgens de circulaire 'Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen' van VROM uit 1984, geldt voor de toetsingsafstand een waarde van 40 meter. Binnen deze zone bevinden zich geen woningen.

Samenvatting

Het groepsrisico als gevolg van de vervoersstromen gevaarlijke stoffen over weg, spoor en door buisleidingen in respectievelijk langs het bestemmingsplangebied overschrijdt niet de oriënterende waarde. In de verantwoording van het bevoegd gezag ontbreekt de beschouwing over de Provinciale weg N203.



3 Beschrijving risicobronnen en hulpverlening

3.1 Selectie scenario's en effecten

3.1.1 LPG-tankstation

Voor een indicatieve berekening van de effectafstand bij een BLEVE⁹ is de formule gehanteerd uit het Operationeel Handboek Ongevalsebestrijding Gevaarlijke stoffen¹⁰, verder OGS genoemd. De straal (R) van de vuurbal, bij een massa van groter dan 10.000 kg, wordt dan als volgt berekend:

$$R = 4 \cdot \sqrt[3]{\text{Massa}}$$

waarbij Massa = tankgrootte * relatieve dichtheid = 48.000 * 0,6 = 28.800 kg

Tabel 1 geeft een indicatie van de effectafstanden. Hierbij is uitgegaan van een volledig beladen en voor 1/3 gevulde tankwag en. De kans op een BLEVE is afhankelijk van de vullingsgraad van de tankauto: hoe hoger de vullingsgraad, hoe lager de BLEVE kans¹¹. Dus bij een kleinere vulling is de kans op een BLEVE het grootst, de effectafstanden zijn dan wel kleiner dan bij een volledig beladen LPG-tankauto.

Tabel 1: berekening Operationeel Handboek OGS

EFFECT BLEVE LPG	AFSTAND (IN METERS)	
	100% VULLING TANKWAGEN	33% VULLING TANKWAGEN
Vuurbal = R1	123	85
Secundaire branden = R2 (2*R1)	245	170
Mogelijke gewonden (2 ^e en 3 ^e graadsbrandwonden op onbedekte huid), = R3 (3*R1)	368	255

3.1.2 Vervoer gevaarlijke stoffen

In het licht van mogelijke rampen en zware ongevallen wordt, op hoofdlijnen, ingegaan op een drietal maatgevende scenariobeschrijvingen.

1. Uitstroming brandbare vloeistoffen, plasbrand

Op de weg vindt een verkeersongeval plaats waarbij een tankauto met benzine betrokken is. Hierbij ontstaat een scheur in de tankwand. Uit de gescheurde tank stroomt de benzine en vormt een vloeistofplas, die vervolgens ontsteekt.

2. BLEVE (bij bijv. LPG-transporten)

Bij een ongeval met een LPG-tankwag en loopt als gevolg van verhitting (door ontbranding van de brandstof(tank) van de auto) de inwendige druk van de tankwag en op (warme BLEVE) of door een mechanische beschadiging kan een reservoir (koude BLEVE) bezwijken. Indien het vrijkomende gas direct ontstoken wordt, vindt een zogeheten BLEVE plaats. Bij de verbranding van de verkokende vloeistof kan zich een vuurbal voordoen. Dit gaat gepaard met een enorme stralingswarmte en een drukgolf. De tijdsduur waarbinnen een warme BLEVE optreedt, is afhankelijk van de hittestraling (mate van opwarming en drukverhoging) en de vullingsgraad van het reservoir. Uit de literatuur blijkt dat tussen het begin van een brand en het ontstaan van een warme BLEVE 5 tot 30 minuten liggen.

⁹ De term BLEVE staat voor boiling liquid expanding vapour explosion. Dit gebeurt als een reservoir met een (tot) vloeistof (verdicht gas) die bij brand betrokken is, bezwikt door de gestegen interne druk. Het gevolg is een drukgolf veroorzaakt door de ontsnappende gasbol. Deze drukgolf en de rondvliegende fragmenten van het reservoir kunnen tot op grote afstand schade aanrichten.

¹⁰ Uitgave NIBRA, april 2005.

¹¹ Stappenplan groepsrisicoberekening LPG tankstations, uitgave RIVM/CEV, concept 1 november 2006



3. Vrijkomen giftige stof, toxische wolk

Bij een ongeval is een transport met giftige stoffen betrokken. Hierdoor komen deze stoffen, bijvoorbeeld ammoniak of zwavelwaterstof, vrij op een instantane wijze dan wel via continue uitstroming. Het gevolg is dat er een toxische wolk wordt gevormd. Afhankelijk van de windrichting en – snelheid zal deze zich verspreiden over het plangebied. Deze meteorologische factoren, samen met de concentratie, soort stof en de blootstellingstijd bepalen het effect op de gezondheid van de mensen, die aanwezig zijn in het getroffen plangebied. Het effect kan variëren van lichte irritatie tot letaal letsel.

3.2 Bepaling zelfredzaamheid

De kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied van zowel het LPG-tankstation als de transportroutes gevaarlijke stoffen zijn woningen. De hierin aanwezige personen worden aangemerkt als zelfredzaam. Ze kunnen zichzelf in veiligheid brengen door naar binnen te gaan en ramen en deuren te sluiten. Eventueel kunnen ze nog de mechanische ventilatie in hun woning/bedrijf uitschakelen. Naast deze dosisreductie kan het aantal blootgestelde mensen worden teruggebracht door ontruiming en evacuatie. Deze blootgesteldenductie is zeker gewenst bij een BLEVE. Evacuatie via de normale ontsluitingsweg Westerkoog is dan niet mogelijk. In deze situatie zal de busbrug "De Binding" moeten worden vrijgegeven. Voor openstelling van de busbrug is een protocol opgesteld. Hierin is vastgelegd wie op welke wijze deze brug vrijgeeft. De aanwezige en voor alle verkeer opengestelde infrastructuur vormt geen onoverkomelijke belemmering voor evacuatie.

3.3 Bepaling bestrijdbaarheid en hulpverlening

Deze paragraaf richt zich voorlopig alleen op het optreden van de brandweer. De benodigde en beschikbare hulpverleningscapaciteit is nog niet bestuurlijk vastgesteld.

De brandweerkorpsen in de regio Zaanstreek-Waterland hanteren de richtlijnen in het kader van de brandweezorgnorm¹². In 2006 is voor de regio een onderzoek naar de repressieve dekking¹³ uitgevoerd. Door dit onderzoeksrapport wordt inzicht gegeven in welke mate de brandweezorg in de regio en in de aangesloten gemeenten voorziet in het beoogde niveau van tijdige opkomst. Hieruit blijkt dat er op dit moment geen significante afwijkingen zijn ten opzichte van de landelijke richtlijnen.

Incidenten, zoals een verkeersongeval waarbij een vrachtwagen met gevaarlijke stoffen is betrokken of brand in het tankstation, zijn afdoende bereikbaar via de aanwezige infrastructuur.

3.3.1 LPG-tankstation

Bij een inzet, i.e. brandbestrijding, zal de brandweer in eerste instantie afleggen op de ondergrondse bluswaterleiding. Uit navraag bij Brandweer Zaanstad blijkt dat nabij het LPG-vulpunt en de LPG-tank geen brandkranen aanwezig zijn. In de nabijheid is wel open water aanwezig, maar onzeker is of dit:

1. snel genoeg als bluswater kan worden ingezet;
2. voldoende bluswater kan leveren en
3. goed bereikbaar is voor brandweervoertuigen.

¹² Handleiding brandweezorg, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, 1992.

¹³ Regionaal Dekkingsplan Zaanstreek-Waterland, Adviesbureau Van Dijke, mei 2006.



Voor een adequate bluswatervoorziening gelden de eisen uit de "Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid", uitgegeven door de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding in 2003.

De effecten kunnen ook worden beperkt door een snelle en efficiënte inzet van de brandweer. Dit kan worden bevorderd door planvorming en oefening. Voor het tankstation is geen preparatieplan, zoals een aanvalsplan dan wel rampbestrijdingsplan, opgesteld.

3.3.2 Vervoer gevaarlijke stoffen

Ter bestrijding van één van de in paragraaf 3.1.2 genoemde optredende maatgevende scenario's zijn geen planvorming en beleid opgesteld binnen de gemeente Zaanstad. Hierdoor is niet vastgesteld wat het benodigde preparatieve niveau van de hulpdiensten is ten aanzien van het vervoer gevaarlijke stoffen¹⁴. Ook voor de routing gevaarlijke stoffen zijn (nog) geen beleidskaders geformuleerd.

¹⁴ Dit betreft een uitgebreidere voorbereiding (planvorming, opleiding en oefening) dan de huidige procedures ongevalbestrijding gevaarlijke stoffen.



4 Maatregelen ter bevordering van de veiligheid

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de getroffen en nog mogelijke, te realiseren maatregelen, die de veiligheid vergroten. De paragrafen 4.1, 4.2 en 4.4 richten zich alleen op het LPG-tankstation.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zal een project worden uitgevoerd binnen het Programma externe veiligheid regio Zaanstreek-Waterland 2006-2010, opgesteld vanuit PUEV-II. Dit project is bedoeld om inzicht te krijgen in:

- de vervoersstromen met gevaarlijke stoffen en
- mogelijke knelpunten in verband met normoverschrijdingen externe veiligheid en een overzicht van mogelijke oplossingen van deze knelpunten.

4.1 Bronmaatregelen

Op 22 juni 2005 is een convenant afgesloten tussen het ministerie van VROM en de Vereniging Technische Commissie Vloeibaar Gas, onderschreven door de BOVAG, Nederlandse Organisatie voor de Energiebranche en de Belangenvereniging Tankstations BETA. In het convenant is afgesproken hoe de sector de bevoorrading van LPG-stations veiliger maakt. De sector treft voor 1 januari 2010 maatregelen die de externe veiligheidsrisico's verminderen bij de overslag van een LPG-autogastankauto naar een opslagtank en langs de transportroute van LPG-autogastankauto's. Het gaat om de volgende maatregelen:

- Een verbeterde vulslang
Door deze vulslang daalt de kans op een lek of breuk en vermindert het aantal knelpunten met het plaatsgebonden risico (PR). Deze scheurbestendige losslang met lekdetectie waarbij tevens een automatische afsluiter met verschildrukmeting wordt aangebracht zorgt voor een aanzienlijke verkleining van de faalkans
- Hittewerende coating op de tankwand
Deze coating geeft de brandweer bij een ongeluk meer tijd en meer mogelijkheden om een explosie (een zogenoemde warme 'BLEVE') te voorkomen. De coating vermindert het aantal overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico (GR) bij tankstations en langs wegroutes. In plaats van een coating kan de sector ook kiezen voor gelijkwaardige alternatieven.

Verder worden in het Besluit LPG-tankstations milieubeheer een groot aantal bronmaatregelen (zoals aanrijdbeveiligingen enz.) voorgeschreven. Een exploitant van een tankstation is verplicht om deze na te leven.

Zoals paragraaf 2.1 vermeldt is de maximale LPG doorzet per jaar (nog) niet vastgelegd in de Wet milieubeheervergunning. Door begrenzing van deze doorzet wordt ook het aantal LPG-verladingen per jaar beperkt. Hierdoor nemen de BLEVE kansen af.

Het GR zal kleiner worden door de technische aanpassingen aan de LPG-tankwagen en door beperking van de LPG-doorzet.

Voor de LPG-tank geldt dit niet. De mogelijkheid die rest is verplaatsing van dit reservoir, zodat de afstand tot de woningen toeneemt.

4.2 Effectreducerende maatregelen

Gedurende de dag verblijven er binnen het invloedsgebied van het LPG-tankstation het minste aantal personen. Door in de Wet milieubeheervergunning te regelen dat LPG alleen in de dagperiode mag worden gelost zullen bij calamiteiten minder slachtoffers betrokken raken.



4.3 Zelfredzaamheid

Bij calamiteiten met transporten gevaarlijke stoffen op de Guisweg of bij het LPG-tankstation kan het nodig zijn de woonwijk te ontruimen. Na alarmering voor evacuatie worden de bewoners van de wijk via displayborden geattendeerd op de onvluchtingsroute via de busbrug "De Binding".

4.4 Bestrijdbaarheid en hulpverlening

De bestrijdbaarheid kan worden verbeterd door te zorgen voor een adequate bluswatervoorziening bij het LPG-vulpunt en bij de LPG-tank en door planvorming. Een rampbestrijdingsplan vergroot de snelheid en de effectiviteit bij een inzet van de brandweer.



5 Bestuurlijke afweging

De RBZW adviseert het college van B&W voor de verantwoording van het groepsrisico de onderstaande punten te betrekken.

LPG-TANKSTATION

- De maximale LPG-doorzet moet worden vastgelegd in de Wet milieubeheervergunning van het tankstation. In het belang van de veiligheid is het gewenst om de lossing van LPG alleen in de dagperiode toe te staan.
- Het GR te laten bepalen via het rekenprogramma Safeti^{NL}. Uit deze berekening blijkt dan of inderdaad sprake is van een knelpunt bij het groepsrisico ten gevolge van de LPG-tank. Bij een knelpunt GR de mogelijkheid voor verplaatsing van de LPG-tank te onderzoeken.
- De bestrijdbaarheid bij een incident met de LPG-tankauto kan worden vergroot door de aanleg van een adequate bluswatervoorziening voor het LPG-vulpunt en -reservoir.
- In het belang van een adequate voorbereiding op de bestrijding van brand of een andere calamiteit dient er een rampbestrijdingsplan te worden opgesteld.

VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN

- Bij de verantwoording van het GR moet alsnog het transport van gevaarlijke stoffen over de N203 worden meegenomen.
- Uw standpunt is nog niet bepaald over de ontwikkelingen aangaande het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Dit is wel nodig in uw verantwoordingsplicht.

ZELFREDZAAMHEID

- De zelfredzaamheid kan worden bevorderd door de wijkbewoners voor te lichten over de evacuateroute.



Begrippen en afkortingen

Begrippen

- Groepsrisico (GR) : Het groepsrisico is een maat voor de maatschappelijke ontwrichting die ontstaat indien een ongeval plaatsvindt. De kans op een ongeval met veel slachtoffers moet expliciet worden afgewogen en verantwoord. Dit wordt het groepsrisico genoemd. Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen (minimaal 10) overlijdt als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen in een inrichting. Het groepsrisico houdt rekening met de kans op een ongeval en de bevolkingsdichtheid, dat wil zeggen het aantal personen per hectare rondom een risicovolle inrichting. Hoe meer personen zich bevinden in het invloedsgebied van een inrichting waar een ongeval met gevaarlijke stoffen plaatsvindt, hoe groter het aantal (potentiële) slachtoffers is.
- Plaatsgebonden risico (PR) : Het externe veiligheidsbeleid heeft als uitgangspunt dat burgers voor de veiligheid van hun leefomgeving mogen rekenen op een minimum beschermingsniveau. Dit wordt aangegeven met de term plaatsgebonden risico en is een rekenkundig begrip. Bij het plaatsgebonden risico gaat het om de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde geografische plaats in de directe omgeving van een inrichting overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen in die inrichting. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in een grenswaarde, dat wil zeggen dat de voorgeschreven waarde niet mag worden overschreden. Een lijn op de kaart die punten met een gelijk risico met elkaar verbindt geeft de waarden weer.
- PUEV II : Programmafinanciering uitvoering externe veiligheidsbeleid II. Het Rijk heeft voor de jaren 2006-2010 geld beschikbaar gesteld dat bestemd is voor versterking van de uitvoering van het extern veiligheidsbeleid bij andere overheden. Deze gelden keert het Rijk uit door middel van een programmafinanciering. Onder regie van de provincie wordt in overleg met gemeenten, regionale brandweerkorpsen en hulpverleningsdiensten een programma opgesteld waarmee men invulling geeft aan een kwaliteitsimpuls voor de uitvoering van het EV-beleid. Het programma stimuleert de genoemde instanties om de EV problematiek gezamenlijk aan te pakken terwijl tegelijk kennis en ervaring wordt opgedaan met nieuwe elementen in het veiligheidsbeleid, met name als gevolg van de invoering van het Bevi.

Afkortingen

- Bevi : Besluit externe veiligheid inrichtingen
- BLEVE : Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion
- GR : Groepsrisico
- PR : Plaatsgebonden Risico
- OW : Oriënterende waarde voor het groepsrisico
- PUEV II : Programmafinanciering externe veiligheid 2006-2010
- Revi : Ministeriële Regeling externe veiligheid inrichtingen



Bijlage 1: resultaten stappenplan

Stappenplan GR Total Westerkoog 2 (bron: RIVM/CEV, d.d. 1 nov 2006)

Doorzet kleiner dan 1000 m3 per jaar

STAP 1			
berekening aantal pers/ha	feitelijk		norm
oppervlak (ha) (invloedsgebied-PR contour 10-6)	6,4		
aantal woningen	73		
bezettingsgraad (personen per woning)	2,4		
totaal aantal personen	175,2		
dichtheid (pers/ha)	27,375		9

conclusie mogelijk sprake van overschrijding OW GR

STAP 2			
locatie specifieke omstandigheden			
Gezien de opstelplaats LPG-wagen, wordt voldaan aan de toetsingsafstand van tabel 2a			
situatie 6 tabel 2b			
BLEVE kans per 100 verladingen per jaar	0,0000002	2,00E-07	
situatie B tabel 3			
BLEVE kans per 100 verladingen per jaar	4,8E-08	4,80E-08	
situatie 6B tabel 4			
scenario 1: langdurige lekkage, kans	5,8E-08	5,80E-08	
scenario 2: omgevingsbrand, kans	0,0000002	2,00E-07	
scenario 3: mechanische impact	4,8E-08	4,80E-08	
max. toelaatbaar personendichtheid (invloedsgebied-PR contour 10-6) bij doorzet max. 1000 m3/jaar			27

conclusie voldoet aan OW GR



Gemeente Zaanstad

Dienst Wijken

Sector Ruimte & Milieu

Team Bestemmingsplannen

Ebbehout 31

1507 EA Zaandam

Postbus 2000

1500 GA Zaandam

Telefoon: 0900 2352352

Fax: 075 6816422

E-mail: postbus@zaanstad.nl

www.zaanstad.nl