

Bestemmingsplan

Verplaatsing tankstation Marees te Middenmeer

projectnummer 123323

Opdrachtgever: Meko, Op- en Overslag BV
de heer D.J. Marees
Havenweg 14
1767 EC Kolhorn

Versienummer: 123323_R_01_00

Identificatienummer: NL.IMRO.0463.BPLGMarees2010.vo01

Fase: Voorontwerpplan

Datum: 30 januari 2014

Auteur: ing. G. Kalkman

Controle: R..J. De Fouw

Paraaf:

Inhoudsopgave

	pagina
1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Doel.....	3
1.3 Korte omschrijving plan	3
1.4 Nut en noodzaak verplaatsing	4
1.5 Verantwoording.....	4
1.6 Leeswijzer	4
2 Planbeschrijving	5
2.1 Huidige situatie	5
2.2 Ruimtelijk inrichtingsplan	6
2.3 Beeldkwaliteitsplan tankstation Middenmeer.....	9
3 Planologisch kader	12
4 Beleidskader	13
4.1 Rijksbeleid	13
4.2 Provinciaal beleid.....	17
4.3 Gemeentelijk beleid	24
5 Onderzoek ruimtelijke- en milieuaspecten	27
5.1 Rood	27
5.2 Groen en milieu	33
5.3 Blauw	50
5.4 Grijs.....	52
6 Economische uitvoerbaarheid.....	53
7 Motivering	54
8 Wijze van bestemmingen	55
8.1 Algemeen	55
8.2 Juridische methodiek.....	55
8.3 De bestemmingen	55
9 Overleg en inspraak.....	56
10 Regels	57
10.1 Inleidende regels	57
10.2 Bestemmingsregels.....	60
10.3 Algemene regels	62
10.4 Overgangs- en slotregels	63

Bijlagen

- 1 Principe goedkeuring van de gemeente
- 2 Ontwerptekening
- 3 Flora- en faunaonderzoek
- 4 Externe veiligheid tankstation Cultuurweg te Middenmeer
- 5 Verbeelding

1 Inleiding

Deze inleiding beschrijft de aanleiding en het doel voor het opstellen van deze ruimtelijke onderbouwing. Tevens wordt de opzet van deze rapportage uiteengezet.

1.1 Aanleiding

Meko, Op- en Overslag BV heeft het voornemen om op de locatie tussen de Cultuurweg en de rijksweg A7 te Middenmeer, een tankstation op te richten. In eerste instantie onbemand om vervolgens, bij voldoende omzet, in de toekomst een tankvoorziening LPG, CNG, auto-wasfaciliteiten, shop en een wegrestaurant te realiseren. De voormalige gemeente Wieringermeer (per 1 januari 2012 gemeente Hollands Kroon) heeft als reactie op het principeverzoek, door middel van een brief op 11 april 2007, laten weten haar medewerking te willen verlenen aan het plan. De gemeente is positief, omwille van de externe veiligheid dat het tankstation verplaatst wordt uit het dorp Middenmeer. Het is hierbij logisch dat een goed bereikbare locatie aan een doorgaande weg wordt gezocht voor het tankstation. De gemeente vindt de gekozen locatie na een locatiestudie planologisch en landschappelijk aanvaardbaar. Voorwaarden is dat het lpg-tankstation in de directe woonomgeving aan de Brugstraat te Middenmeer wordt opgeheven en voor de vrijkomende locatie aan de Brugstraat wordt heringericht, waar het stramien van de Brink met groen en open ruimte wordt doorgetrokken (*Hoofdstuk 2 bevat tevens een planomschrijving over de vrijkomende locatie brugstraat*).

Het plan voor het oprichten van het tankstation met in de toekomst lpg, CNG, LNG, autowasfaciliteiten, shop en wegrestaurant is in strijd met het ter plaatse van toepassing zijnde bestemmingsplan. In de Wro is geen mogelijkheid opgenomen tot het verlenen van vrijstelling van een bestemmingsplan. Als het bestemmingsplan een bepaalde ontwikkeling of een bepaald project niet toestaat en men een dergelijke activiteit toch mogelijk wil maken, zonder meteen het hele bestemmingsplan aan te passen, kan ten behoeve van de verwezenlijking van een project van gemeentelijk belang medewerking worden verleend via een partiële herziening van het bestemmingsplan.

1.2 Doel

In dit bestemmingsplan wordt ingegaan op de (ruimtelijke) gevolgen van de voorgenomen plannen en moet in feite de visie bevatten op de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van het betrokken gebied, waarbinnen het project moet passen.

Voorliggende bestemmingsplan betreft een partiële herziening voor het oprichten van een tankstation te Middenmeer. Doel van deze onderbouwing is te laten zien dat alle ruimtelijk relevante aspecten zijn meegewogen en dat er sprake is van een verantwoorde ruimtelijke inpassing van het initiatief in de omgeving.

1.3 Korte omschrijving plan

Het op te richten tankstation Marees te Middenmeer (gemeente Hollands Kroon, provincie Noord-Holland) is gelegen aan de Cultuurweg. De provinciale weg N242 en de rijksweg A7 zijn in de nabijheid van het plangebied gelegen. Op onbemande tankstations is het leveren/verkoopen van lpg niet toegestaan. In het plan wordt de mogelijkheid geboden om in de toekomst een tankvoorziening lpg in het zuiden van het plangebied te realiseren. Daarnaast wordt er in de toekomst de mogelijkheid geboden om autowasfaciliteiten, shop en wegrestaurant te realiseren.

1.4 Nut en noodzaak verplaatsing

In samenspraak met de gemeente is rekening gehouden met de beleidsuitgangspunten, die als volgt zijn samen te vatten:

- Uitplaatsing van het tankstation uit de dorpskern (milieugevaarlijke situatie opheffen);
- Nieuwe invulling van de vrijgekomen locatie met een kwalitatief goede woonomgeving;
- Een alternatieve locatie bieden voor het tankstation op ontsluitingswegen;
- Aanvullend: aansluiten aan de eisen van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie.

1.5 Verantwoording

Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is gebruikgemaakt van diverse documenten en relevante websites. Sommige beleidsdocumenten en beeldbeschrijvende documenten zijn in voorkomende gevallen integraal overgenomen om de inhoud zoveel mogelijk te waarborgen. De gebruikte bronnen zijn hier weergegeven bij de betreffende tekst.

Naast de Wet ruimtelijke ordening (Wro) dient voor de inrichting van het terrein verder rekening gehouden te worden met de volgende documenten die een aantal (milieu)hygiënische en milieutechnische aspecten regelen, specifiek geldend voor een tankstation:

- Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
- Principe goedkeuring (zie bijlage A)
- BEVI
- REVI
- Wet milieubeheer

Het afleveren van lpg is een activiteit waarvoor op grond van Bijlage I, onderdeel C, categorie 2.7 onderdeel k, van het Bor, vergunningplicht geldt. Daarnaast is het afleveren van lpg geregeld in het Besluit lpg-tankstations milieubeheer.

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 volgt een beschrijving van het plangebied in de huidige situatie. Vervolgens komt in hoofdstuk 3 en 4 het planologische en beleidskader aan bod. Daarna komt in hoofdstuk 5 de planbeschrijving van het plangebied en de omgeving en in hoofdstuk 6 het onderzoek ruimtelijke en milieuaspecten aan de orde. In hoofdstuk 7 volgt de economische uitvoerbaarheid en tot slot in hoofdstuk 8 de afsluitende verbinding tussen de verschillende analyses, waarin wordt gemotiveerd waarom het oprichten van het tankstation zowel functioneel als ruimtelijk inpasbaar is.

2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

Nieuwe locatie

Het plangebied voor het nieuw te realiseren tankstation is gelegen in het zuid westelijke deel van de kern Middenmeer (gemeente Hollands Kroon). Aan de noordzijde wordt het plangebied begrensd door de Alkmaarseweg (N242), Cultuurweg, het bedrijvenpark Hoornseweg en aan de oostzijde door de snelweg A7. Het plangebied wordt aan de west- en zuidzijde begrensd door het agrarisch gebied.

afbeelding 2.1: Luchtfoto plangebied (bron: Google Earth)



Het plangebied ligt midden in het agrarisch gebied, dat zich kenmerkt door de langgerekte polderstructuur in het gebied. Het langgerekte polderlandschap vormt een ruimtelijke werking die vele unieke kenmerkende zichtlijnen met zich meebrengt. De voorgenomen ontwikkeling ligt in de zuidwestelijke hoek van Middenmeer waar de overgang plaatsvindt van het bebouwde gebied van Middenmeer naar het open landelijk gebied.

Vrijkomende locatie

Het verplaatsen van het tankstation uit het centrumgebied en woongebied aan de Brugstraat levert milieuwinst op voor de bevolking. Tevens komt hiermee een inbreidingslocatie in het dorp vrij, die gebruikt kan worden voor de ontwikkeling van nieuwe groenvoorzieningen.

Het tankstation is gelegen in een brede grasstrook met bomen. Rond het tankstation zijn enkele opgaande beplantingen terug te vinden. De context bestaat echter voornamelijk uit gras.

afbeelding 2.2: Huidige situatie (Bron: Google Earth)



luchtfoto ligging tankstation



Tankstation vanuit het zuidoosten



Tankstation vanaf het noordwesten



Eenvoudige invulling openbare ruimte



Platanen in gras

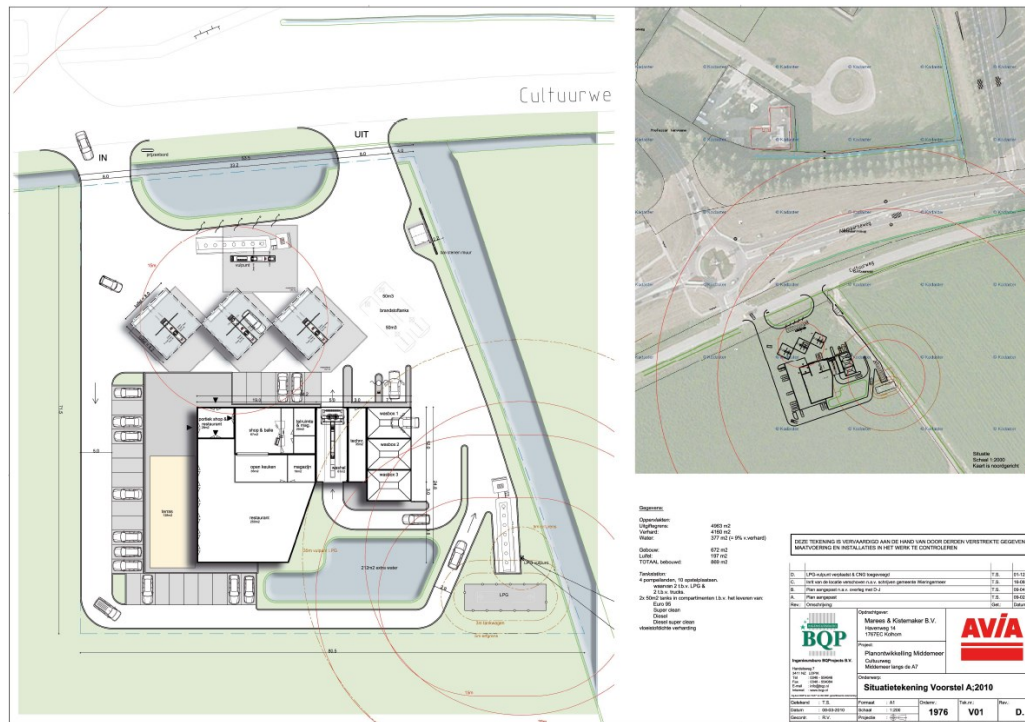
2.2 Ruimtelijk inrichtingsplan

Nieuwe situatie

Het plan heeft betrekking tot het oprichten van een tankstation nabij de A7, direct ten noorden van de provinciale weg N242 te Middenmeer. Het tankstation heeft een oppervlakte van circa 5.000 m² en voorziet in de verkoop van motorbrandstoffen. In het plan wordt hiertoe concreet de mogelijkheid geboden om in de toekomst een tankvoorziening voor lpg in het zuiden van het plangebied te realiseren en voor CNG. Daarnaast wordt de mogelijkheid geboden om autowasfaciliteiten, shop en een wegrestaurant te realiseren. De hoogte van de luifel ten opzichte van het peil bedraagt maximaal 8 meter, de hoogte van de shop en het wegrestaurant bedragen 5 meter en van de wasboxen bedraagt 5 meter. De oprichting van het tankstation Middenmeer past binnen het open karakter van het landschap van de gemeente Hollands Kroon waarbij de openheid en transparantie van het landschap gewaarborgd blijven.

Op basis van het oprichten van het tankstation heeft het ingenieursbureau BQP een architectonisch ontwerp gemaakt voor het toekomstige lpg-tankstation Middenmeer. Het verwerken van de stedenbouwkundige randvoorwaarden en eisen heeft geleid tot het ontwerp voor het tankstation (zie afbeelding 2.3 en bijlage 2 voor de ontwerptekening).

afbeelding 2.3: Weergave inrichtingsgebied (bron: BQP)



Vrijkomende locatie Brugstraat

De insteek van het inrichtingsplan voor de vrijgekomen locatie aan de Brugstraat is om de groenstrook in ere te herstellen. De ontstaansgeschiedenis van Middenmeer (zie hoofdstuk 4) geeft aan dat de grasstrook tussen de wegen al enige tijd aanwezig is. Momenteel vormt het een belangrijk structuurelement in het stratenpatroon. Op basis van de ontstaansgeschiedenis verdient het de voorkeur de strook weer terug te brengen in de oorspronkelijke staat.

afbeelding 2.4: Schets huidige situatie (Bron: BK Ingenieurs)



In het inrichtingsplan worden er vier platanen als laanbomen terug geplant in het ritme van de reeds bestaande bomen. Vervolgens wordt de ondergrond ingezaaid en wordt er op het bestaande gras aangesloten. Met deze ingreep wordt het structurelement in ere hersteld en wordt daarmee de ruimtelijkheid vergroot.

afbeelding 2.5: Schets nieuwe situatie (Bron: BK Ingenieurs)



afbeelding 2.6: Schets nieuwe situatie Brugstraat inclusief ondergrond bestaande situatie (Bron: BK Ingenieurs)



2.3 Beeldkwaliteitsplan tankstation Middenmeer

Het oprichten van het tankstation dient te passen binnen het karakter van het landschap en de omgeving van Middenmeer. Voor het bestemmingsplan verplaatsing tankstation Marees, Middenmeer is een beeldkwaliteitsplan opgesteld door BK ingenieurs [Bijlage X]. In het beeldkwaliteitsplan wordt aandacht besteed aan de diverse aspecten in de omgeving van het plangebied:

- de ontwikkelingsgeschiedenis;
- de ordeningsprincipes van het landschap;
- de bebouwingskarakteristiek;
- de relatie met de wijdere omgeving;
- de bestaande kwaliteiten en de mogelijke negatieve effecten als gevolg van veranderingen.

De ontwikkelingsgeschiedenis

Het dorp Middenmeer ligt in de Wieringermeerpolder. De polder werd in 1930 drooggemalen om landbouwgronden te winnen. Middenmeer en de kavels in de omgeving zijn gepland aangelegd volgens een ritmische matrix verkaveling.

De ordeningsprincipes van het landschap

Het buitengebied van de gemeente Hollands Kroon bestaat uit polders en droogmakerijen. De Wieringermeerpolder geeft een duidelijk beeld van hoe het land ontwaterd en verkaveld is en geeft verschillende impressies vanaf de omringende dijken. De duidelijke, rechtlijnige en grootschalige verkaveling is beeldbepalend voor het gebied.

afbeelding 2.7: Topografische ondergrond ca. 1961 Middenmeer (bron: Historische atlas Noord-Holland)



afbeelding 2.8: topografische ondergrond ca. 2004 Middenmeer (bron: topografische dienst Emmen)



De bebouwingskarakteristiek

In het plangebied komt geen bebouwing voor. In de nabijheid van het plangebied kan de bebouwing worden in gedeelte in het dorp Middenmeer en het bedrijvenpark Hoornseweg. De rand van Middenmeer wordt gevormd door een woonwijk. De woningen zijn in de jaren 70 van de 20ste eeuw gebouwd. Ten noorden van het plangebied ligt het bedrijvenpark Hoornseweg met aan de rand van het bedrijvenpark bestaande uit rijen eiken. Het bedrijvenpark Hoornseweg bestaat uit gemengde bedrijven. Vanaf de A7, de Cultuurweg en de Alkmaarseweg aan de N242 wordt het plangebied gedeeltelijke omsloten door groen bestaande uit struiken en rijen populieren.

De relatie met de ruimtelijke omgeving

De kenmerken van het gebied zijn de hoge cultuurhistorische geografische waarden. De langgerekte kavelpatronen, de wegen en de vaarten in het gebied zijn sterk verbonden met elkaar.

De bestaande kwaliteiten en de mogelijke negatieve effecten als gevolg van de veranderingen

De landschappelijke kwaliteiten van het gebied verdient bijzondere aandacht in de planvorming. Het bouwplan dient goed ingepast te worden in relatie tot deze landschappelijke kwaliteit. Ook is het goed de verschillende ontwikkelingen te begrenzen met structurelementen die thuishoren in de omgeving. Belangrijke kenmerken van de omgeving zijn de lange zichtlijnen, de structuurlijnen van de Wieringermeerpolder. Deze kenmerken bepalen de verkaveling en de structuur van het plangebied. Het is belangrijk dat deze structuren gehandhaafd blijven en worden versterkt.

In onderstaande tabel zijn de kwaliteiten en de knelpunten van het gebied weergegeven. Verder wordt het versterken en de kansen voor het gebied weergegeven in de tabel.

Kwaliteiten	Versterken
Cultuurhistorische hoofdstructuur, zoals kavelpatroon, de wegen en de waterlopen en waterstaatkundige werken	Bepanting langs randen van de polder, langs vaarten, wegen en erven
Het open landschap	De waterhuishouding versterken
De dorpskernen van de gemeente Hollands Kroon	Cultuurhistorische hoofdstructuur, zoals kavelpatroon, de wegen en de waterlopen en waterstaatkundige werken
De karakteristieke boerderijen en rode pandekking van de boerderijen	
De erfbeplanting	
Kansen	Knelpunten
De polder leent zich voor diverse ontwikkelingen, zolang er rekening wordt gehouden met het landschap	Het alleen maar bieden van ruimte aan diverse ontwikkelingen kan ertoe leiden dat het gebied rommelig en onaantrekkelijk wordt
Ruimte voor natuurontwikkeling en versterking van de landbouwsector	
Nieuwe mogelijkheden voor recreatie	

3 Planologisch kader

Bestemmingsplan 'Buitengebied 1996'

lpg-tankstation is geprojecteerd tegen kern van Middenmeer van de gemeente Hollands Kroon. Het plangebied valt onder het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied 1996', vastgesteld door de gemeenteraad op 9 december 1997 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 20 april 1999.

afbeelding 3.1: bestemmingsplan buitengebied 1996 (bron: gemeente Hollands Kroon)



Bestemming

De huidige bestemming van het plangebied is in bestemmingsplan 'Buitengebied 1996' geregeld binnen de bestemming 'agrarisch'. De aansluiting van het tankstation valt onder de bestemming 'weg'.

De op de kaart voor 'agrarisch' aangewezen grond is bestemd voor:

- Het uitoefenen van een agrarisch bedrijf.

De op de kaart voor 'weg' aangewezen grond is bestemd voor:

- wegen;
- parkeervoorzieningen, fietspaden, bermen, bermsloten en groenvoorzieningen;
- verkooppunten voor motorbrandstoffen, inclusief lpg voor zover op de kaart als zodanig aangeduid;
- bosbouw in de vorm van kleinschalige boscomplexen en houtsingels (bosbouw met een meervoudige doelstelling).

Analyse en conclusie

Het plan past qua functie niet binnen de huidige bestemming, zoals aangegeven in het vigerende bestemmingsplan. Ten behoeve van de verwezenlijking van het project dient bevoegd gezag van gemeente Hollands Kroon mee te werken aan de herziening van het bestemmingsplan.

4 Beleidskader

Nederland staat nagenoeg wereldwijd bekend om haar ruimtelijke ordening. Een systeem dat zowel bottom-up als top-down elementen in zich heeft. Door de decennia heen is deze visie op ruimtelijke ordening aan veranderingen onderhevig geweest. Op rijksniveau is de omslag naar de zogenaamde ontwikkelingsplanologie het beste zichtbaar met een vergelijking tussen de Nota Ruimte (VROM, 2006) en de vierde nota ruimtelijke ordening. Het is niet meer de overheid die alleen maar toelaat wat wel of niet kan (toelatingsplanologie), maar tevens een overheid die samen met derden ruimtelijke ordening bedrijft. Vanuit deze filosofie zal dit hoofdstuk het overheidsbeleid in beeld brengen.

Getoetst wordt of de plannen passend zijn binnen het vigerend planologisch kader en binnen het ruimtelijke beleid van de verschillende overheidslagen. Hieronder volgt een overzicht van het van toepassing zijnde beleid.

4.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig. Daar streeft het Rijk naar met een aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is daarvoor nodig. De verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit zijn gedateerd door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Het onderhavige bestemmingsplan sluit aan bij de doelstellingen van de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Door haar ligging en functie is een tankstation met faciliterend als het gaat om (verkeers)bereikbaar en wordt het tankstation in een veilige omgeving gesitueerd. De nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte heeft verschillende bestaande nota's vervangen: de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, de agenda Landschap en de agenda Vitaal Platteland.

Structuurvisie 'Zicht op Mooi Nederland' (2008)

De structuurvisie 'Zicht op Mooi Nederland' is een instrument uit de Wet ruimtelijke ordening en is bedoeld om de ruimtelijke kwaliteiten van de snelwegomgeving te verbeteren en de herkenbare en kenmerkende landschapskwaliteit in de snelwegomgeving veilig te stellen. Voor het plangebied is deze visie van belang, omdat de A7 aan het plangebied grenst.

Voor het oprichten van het tankstation langs de A7 is gekozen voor een ontwerp dat past binnen de landschappelijke en stedenbouwkundige opzet van de omgeving.

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) (2010)

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Doel van de Wabo is een eenvoudiger en snellere vergunningverlening en een betere dienstverlening door de overheid op het terrein van bouwen, ruimte en milieu.

De Wabo introduceert hiervoor de omgevingsvergunning. Met de inwerkingtreding van de Wabo worden begrippen als de aanlegvergunning, de sloopvergunning en de binnenplanse ontheffing als instrumenten van het bestemmingsplan onderdeel van de omgevingsvergunning. De genoemde vergunningen en ontheffingen zijn begrippen die in de Standaard vergelijking bestemmingsplannen (SVBP) zijn opgenomen en in de praktijk veel worden toegepast. In een bestemmingsplan onder de Wabo wordt niet meer gesproken van ontheffingsregels, maar van afwijkingsregels. Een aanlegvergunning wordt een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden.

De werkafpraak licht vooruitlopend op een aanpassing van de SVBP en de Regeling standaarden ruimtelijke ordening de wettelijke verplichtingen vanuit de Wabo toe: hoe de begrippen in de dagelijkse praktijk gelezen en gehanteerd kunnen worden in het bestemmingsplan tot de aanpassing van de RO-standaarden.

De RO-standaarden worden bij de inwerkingtreding van de Wabo niet aangepast, dit gebeurt conform het wijzigingsprotocol van de standaarden naar verwachting in 2013. Tot die tijd zijn begrippen als ontheffingsregels nog wel onderdeel van de RO-standaarden en worden zij onder de Wabo met een andere terminologie gehanteerd.

Tot het tijdstip van publicatie van de Regeling standaarden ruimtelijke ordening waarin de nieuwe versie van de SVBP is opgenomen dan wel nader bericht van de beheerder van de RO-standaarden geldt de volgende werkafpraak: gebruik deze aanwijzingen in de planregels van het bestemmingsplan.

Voor de voorgenomen plannen met betrekking tot bouwen, ruimte en milieu zal een omgevingsvergunning aangevraagd moeten worden.

Nota Mobiliteit (2006)

De Nota Mobiliteit werkt het ruimtelijk beleid verder uit zoals beschreven in de Nota Ruimte en beschrijft de Nota Mobiliteit (PKB) de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid. Uitgangspunt daarbij is dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. De samenhang tussen ruimte, verkeer en vervoer en economie wordt op ieder niveau (gemeentelijk, regionaal en nationaal) vergroot. Het rijk, de provincies, WGR-plusregio's en gemeenten gebruiken infrastructuur als structurerend principe in het ruimtelijk beleid. Dit betekent dat bij de ontwikkeling van nieuwe uitbreidingen van steden en dorpen, en bij herstructurering, transformatie en centrumontwikkeling niet alleen gestreefd wordt naar relevante belangen als de ruimtelijke- en marktpotenties van de locatie en de ruimtelijke context, maar ook naar een optimale benutting van de bestaande infrastructuur en van de potenties van knooppunten in deze infrastructuur.

Voor het plangebied is het van belang dat bij het oprichten van het tankstation, het streven naar een vlotte verkeerstroom en het verbeteren van de verkeersveiligheid voorop staat.

Nationaal Waterplan (2009)

Het Nationaal Waterplan (NWP) is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding en bevat het waterbeleid van het Rijk.

Het Waterplan bevat zowel een streefbeeld voor de lange termijn als een concreet uitvoeringsprogramma voor de periode 2009-2015. Het NWP beschrijft de maatregelen die geno-

men moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten.

Het NWP zet veel van het beleid van de Vierde Nota Waterhuishouding voort, het gaat uit van integraal waterbeheer en watersysteembenadering:

- behoud en herstel van natuurlijke oevers van beken en vaarten met name binnen de EHS en herstel van bovenlopen van beken tot heldere ondiepe zuurstofrijke stromen;
- bestrijden van verdrogen van natuurgebieden en waterhuishoudkundige regeneratie van verdroogde bos- en natuurterreinen;
- verdere invulling voor de waterhuishoudkundige systemen van ecologische doelstellingen;
- conservering en retentie (ophouding) van neerslag en kwelwater;
- vermindering van de atmosferische depositie van stikstof;
- vermindering van emissies van bestrijdingsmiddelen naar grond en oppervlaktewater.

Nieuw is dat het Nationaal Waterplan een structuurvisie is voor de ruimtelijke aspecten. Ook wordt meer nadruk gelegd op het meekoppelen met andere nationale opgaven en maatschappelijke ontwikkelingen door middel van een gebiedsgerichte aanpak.

Waterwet (2009)

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. De doelstelling van de Waterwet is in het wetsvoorstel als volgt samengevat:

- Het voorkomen en waar nodig beperken van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste, in samenhang met de bescherming en verbetering van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen en de vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

De kern van de Waterwet is integraal waterbeheer: gericht is op alle aspecten van het watersysteem in hun onderlinge samenhang. De wet voorziet in het toekennen van functies voor het gebruik van water zoals scheepvaart, drinkwatervoorziening, landbouw, industrie en recreatie. Op basis van deze functies kunnen vervolgens eisen worden gesteld aan de kwaliteit en de inrichting van het watersysteem.

De Waterwet vervangt onderstaande bestaande wetten voor het waterbeheer in Nederland:

- Wet op de waterhuishouding
- Wet op de waterkering
- Grondwaterwet
- Wet verontreiniging oppervlaktewateren
- Wet verontreiniging zeewater
- Wet droogmakerijen en indijkingen (Wet van 14 juli 1904)
- Wet beheer rijkswaterstaatswerken (het zogenaamde 'natte gedeelte')
- Waterstaatswet 1900
- Waterbodemparagraaf uit de Wet bodembescherming

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten zijn gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning.

Het wetsvoorstel Waterwet regelt niet alles. Voor bepaalde onderwerpen geldt dat deze nader moeten worden uitgewerkt in onderliggende regelgeving: het Waterbesluit (een algemene maatregel van bestuur), de Waterregeling (een ministeriële regeling) of in verordeningen van waterschappen en provincies.

De Waterwet vormt de basis voor normen die aan watersystemen kunnen worden gesteld. Voor primaire waterkeringen blijken de normen uit de wet zelf, andere normen voor rijkswateren worden opgenomen in het Waterbesluit of de Waterregeling. Voor de regionale wateren zullen de verordeningen en plannen van de provincies normen bevatten. Zo maakt de Waterwet het mogelijk om normen te stellen voor watersystemen ter voorkoming van onaanvaardbare wateroverlast. Hiermee wordt de bestaande praktijk van peilbesluiten of streefpeilen voortgezet. Een waterpeil heeft door het grondgebruik een sterke relatie met de ruimtelijke ordening. In situaties van watertekorten geeft de Waterwet de mogelijkheid de ene functie boven de andere te laten prevaleren (de 'verdringingsreeks'). Ook geeft de Waterwet normen voor de bergings- of afvoercapaciteit van regionale watersystemen. Het regionale watersysteem dient zo te worden ingericht dat bij hoog water voldoende water kan worden geborgen of afgevoerd.

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij onder meer om bedrijven die onder het BRZO vallen, lpg-tankstations, opslagplaatsen (PGS), ammoniakkoelinstallaties en spoorwegemplacements. Het besluit bevat eisen voor het plaatsgebonden risico (PR) en regels voor het groepsrisico (GR). Het verplicht gemeenten en provincies bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen hiermee rekening te houden.

Regeling externe veiligheid inrichtingen (REVI)

Volgens de Wet Milieubeheer dient in het geval van nieuwe situaties een vergunning verleend te worden voor een lpg-tankstation. Dit indien er sprake is van een toename van het persoonlijk risico (PR), en gevallen waarin nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. De recente gewijzigde afstanden voor lpg-autogastankstations zijn voor de voorgenomen planontwikkeling niet relevant gezien deze uitsluitend van toepassing is op bestaande situaties. Voor nieuwe situaties verandert er op het moment niets. De afstanden zoals deze op dit moment in tabel 1 van bijlage 1 van de Revi zijn opgenomen blijven gelden.

tabel 1: afstanden in meters tot al dan niet geprojecteerde kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten, waarbij wordt voldaan aan de grenswaarde 10-6 per jaar, onderscheidenlijk de richtwaarde 10-6 per jaar (bron: Regeling externe veiligheid inrichtingen)

Type inrichting	Afstand (m) vanaf vulpunt	Afstand (m) vanaf ondergronds reservoir	Afstand (m) vanaf afleverzuil
LPG-tankstation met een doorzet tot 1000 m ³ /jaar	45	25	15

Anticiperend op de toekomstige wijziging van het Revi en het feit dat de lpg-branchen maatregelen in Noord-Holland inmiddels zijn doorgevoerd bedraagt de veiligheidsafstand, bij wijziging van het Revi 35 meter bij een doorzet van 1.000 m³/jaar.

4.2 Provinciaal beleid

Structuurvisie Noord-Holland 2040 (2010)

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening met de daarbij behorende Invoeringswet in werking getreden. De wet voorziet in een nieuw stelsel van verantwoordelijkheidsverdeling tussen rijk, provincies en gemeenten. Ook zijn daartoe fundamenteel de bevoegdheden voor rijk, provincies en gemeenten voor zowel beleidsvorming als voor de uitvoering gewijzigd. Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening op 1 juli 2008 is elke overheidslaag verplicht een structuurvisie op te stellen en haar ruimtelijke belangen te noemen. Door de provincie Noord-Holland is de Structuurvisie Noord-Holland 2040 opgesteld. Hiermee wordt onder andere het "Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland" vervangen.

In de structuurvisie geeft de provincie aan welke provinciale belangen een rol spelen bij de ruimtelijke ordening in Noord-Holland. Daarmee is het een leidraad voor de manier waarop de ruimte in Noord-Holland de komende dertig jaar zou moeten worden ontwikkeld. In het bijbehorende uitvoeringsprogramma is dit uitgewerkt in concrete activiteiten om de visie te realiseren en via de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie is de doorwerking naar gemeentelijke bestemmingsplannen geregeld.

De drie hoofdbelangen die Noord-Holland met de structuurvisie heeft vastgelegd zijn ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid. Zo wordt de komende dertig jaar het bestaand bebouwd gebied verder verdicht, onder meer door ongeveer 200.000 woningen in de provincie bij te bouwen, en zet de provincie in op de ruimtelijke ontwikkeling van OV-knooppunten in Noord-Holland. Op die manier blijft volgens de provincie meer ruimte over om het buitengebied te behoeden en zijn er voldoende mogelijkheden voor duurzame economische ontwikkelingen, recreatie en natuur.

Naast de drie hoofdbelangen zijn er ook nog twaalf ondergeschikte belangen die de provincie in acht neemt bij ruimtelijke vraagstukken:

Ruimtelijke kwaliteit:

- Behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen;
- Behoud en ontwikkeling van natuurgebieden;
- Behoud en ontwikkeling van groen om de stad.

Duurzaam ruimtegebruik:

- Milieukwaliteiten;
- Behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken;
- Voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting;
- Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij;
- Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor economische activiteiten;
- Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor recreatieve en toeristische voorzieningen.

Klimaatbestendigheid:

- Voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast;
- Voldoende en schoon drink-, grond- en oppervlaktewater;
- Voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie.

In de structuurvisie is voor verschillende gebieden beleid opgenomen. Op de kaart van de structuurvisie ligt het plangebied binnen het grootschalige landbouw en bollenconcentratiegebied (zie afbeelding 4.1).

Afbeelding 4.1: Kaart structuurvisie (bron Provincie Noord-Holland)



Provinciale Ruimtelijke Verordening (2010)

De Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vloeit voort uit het Uitvoeringsprogramma van de Provinciale Structuurvisie. In de PRVS worden voor een aantal onderwerpen regels gesteld die door rijksoverheid bij de provincies zijn neergelegd ter verdere uitwerking en/of aanvulling in een provinciale verordening. Op deze wijze komen de rijksregels 'getrapt' in bestemmingsplannen terecht. Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen:

- a. bundeling van verstedelijking en locatiebeleid economische activiteiten;
- b. rijksbufferzones;
- c. Ecologische Hoofdstructuur;
- d. Nationale landschappen;
- e. het kustfundament;
- f. het regionale watersysteem.

De regeling die is opgesteld in de PRVS heeft betrekking op de volgende onderwerpen:

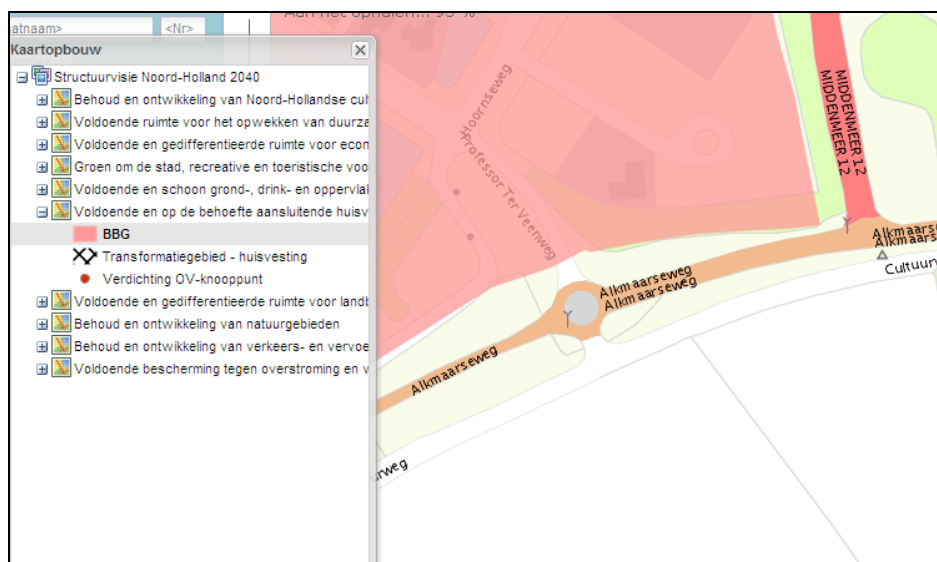
- de aanwijzing van bestaand bebouwd gebied;
- mogelijkheden, kwaliteitseisen en Ruimte voor Ruimte voor het landelijk gebied;
- werkfuncties en grootschalige detailhandel in Bestaand Bebouwd Gebied en landelijk gebied;
- de Groene ruimte;
- de Blauwe ruimte;
- energie (windturbines).

Als gevolg van de verordening is bouwen buiten het bestaand bebouwd gebied pas mogelijk na besluit van Provincie Noord-Holland. De Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) adviseert Gedeputeerde Staten van Provincie Noord-Holland over aangelegenheden betreffende de ruimtelijke ordening, verstedelijking en ruimtelijke kwaliteit in Noord-Holland, indien de bepalingen van deze verordening dit voorschrijven. De ARO dient de nut en noodzaak van de ontwikkeling buiten het bestaand bebouwd gebied aan te tonen en te overleggen aan de Provincie.

De PRVS stelt "Een bestemmingsplan dat voorziet in nieuwe of uitbreiding van bestaande verstedelijking, als bedoeld in de artikelen 12, 13 en 14 in het landelijk gebied houden rekening met:

- a. de kernkwaliteiten van de verschillende landschapstypen en aardkundige waarden als bedoeld in artikel 8 van de PRVS;
- b. de kernkwaliteiten van de bestaande dorpsstructuur waaraan wordt gebouwd;
- c. de openheid van het landschap;
- d. de historische structuurlijnen;
- e. cultuurhistorische objecten;
- f. overeenkomstig de in het tweede lid genoemde beleidsnota Landschap en Cultuurhistorie.

afbeelding 4.2: Kaart structuurvisie 2040 weergave bestaand bebouwd gebied, plangebied is rood omcirkeld (bron: ruimtelijkeplannen.nl)



Ruimtelijke kwaliteit

Provincie Noord-Holland zorgt voor behoud van het Noord-Hollandse landschap door verdere ontwikkeling van de kwaliteit en diversiteit ervan.

Kernkwaliteiten van het Landschap

Provincie Noord-Holland omschrijft ruimtelijke kwaliteit aan de hand van kernkwaliteiten van het landschap. Natuurlijke omstandigheden en vooral ook menselijk handelen, hebben in ieder landschap hun eigen sporen nagelaten. Nieuwe ontwikkelingen moeten zich tot deze karakteristieken verhouden. Elk landschapstype heeft zijn eigen specifieke kernkwaliteiten die gebieden een eigen karakter en identiteit geven. De voornaamste kernkwaliteiten zijn: aardkundige waarden, archeologie en tijdsdiepte (tezamen 'ondergrond'), historische structuurlijnen, cultuurhistorische objecten en openheid (tezamen 'landschaps-DNA') en dorps-DNA.

Archeologie en tijdsdiepte

Hoe ouder de bewoningsgeschiedenis, hoe groter de gelaagdheid en daarmee de tijdsdiepte van het landschap. In het huidige landschap zijn nog steeds structuren en objecten uit verschillende perioden van de geschiedenis te herkennen. Hoe langer de ontwikkelingsgeschiedenis, hoe meer 'lagen' van deze objecten over elkaar heen liggen. In elke periode wordt weer een nieuwe laag toegevoegd.

Zo hebben de oude zeekeilandschappen, de strandwallen en strandvlaktelandschappen en het veenweidelandschap een grote tijdsdiepte en hebben de op het water gewonnen landschappen als de droogmakerijen en het aandijkingslandschap een kleinere tijdsdiepte.

Provincie Noord-Holland gaat uit van een ontwikkelingsgerichte benadering; ook tegenwoordige ruimtelijke ontwikkelingen vormen het landschap. Het gaat erom dat hierbij zorgvuldig wordt omgegaan met de bestaande (historische) kenmerken van het landschap. Provincie Noord-Holland wil dat de gelaagdheid van het landschap als kernkwaliteit wordt meegenomen bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Aardkundige waarden

De Provincie beschermt ook de ondergrond van de bijzondere landschappen. Zolang aardkundige verschijningsvormen (zoals stuwwallen, duinen, wadden en beekdal) onaangetast zijn, kunnen ze veel vertellen over de ontstaansgeschiedenis van Noord-Holland en de krachten die daarbij een rol speelden: wind, water, ijs en getijden. Behoud en ontwikkeling van aardkundige waarden is van belang gezien de onschatbare waarde van aardkundig erfgoed voor de inwoners van Noord-Holland en Nederland. De provincie heeft 17 aardkundige monumenten en 63 gebieden aangewezen als aardkundig waardevol.

Beleving van landschappen: openheid

Een kenmerk van het landschap dat bepalend is voor de waarneming en beleving van het landschap is openheid. De mate van openheid wordt bepaald door de mate waarin elementen zoals beplanting, bebouwing en grondlichamen boven de ooghoogte van de waarnemer afwezig zijn. Provincie Noord-Holland wil dat openheid en beleving van landschappen als kernkwaliteit worden meegenomen bij ruimtelijke ontwikkelingen op drie schaalniveaus:

- gehele provincie: beschermen van een aantal kenmerkende zeer open, gebieden op provinciale schaal;
- landschapstype: de voor een bepaald landschapstype kenmerkende typologie van openheid of geslotenheid en "ruimteform";
- lokale situatie: de visuele beleving van de openheid in een specifieke situatie op basis van de zogenaamde 'zichtveldmethode'.

Dorps-DNA

Onder dorps-DNA verstaat Provincie Noord-Holland de kernkwaliteiten van de Noord-Hollandse dorpen. Noord-Holland heeft een grote verscheidenheid aan dorpen tussen en binnen de verschillende landschapstypen. Ze zijn in de afgelopen eeuw sterk gegroeid en hebben (deels) hun oorspronkelijke structuur en identiteit verloren. Provincie Noord-Holland wil dat nieuwe ontwikkelingen aan de randen van deze dorpen ook plaatsvinden op basis van hun kernkwaliteiten.

Ecologische Hoofdstructuur

De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is een netwerk van aaneengesloten natuurgebieden in Nederland. De EHS bestaat uit bestaande natuurgebieden, een aantal bestaande wateren en nieuwe natuur op landbouwgrond. Om de EHS te realiseren worden natuurgebieden 'aan elkaar geknoopt' door ertussen ecologische verbindingen te creëren.

Zo worden levensgemeenschappen groter en robuuster. Een groot deel van de EHS is bestaande natuur. Een beperkt deel moet nog worden gerealiseerd. De EHS moet in 2018 zijn voltooid. De EHS omvat onder meer twee nationale parken en een groot aantal Europees beschermde Natura 2000-gebieden. Deze worden niet anders behandeld dan de rest van de

EHS. Natura 2000-gebieden worden ook via de Natuurbeschermingswet beschermd. Provincie Noord-Holland zorgt dat in deze gebieden geen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn die strijdig zijn met de bijzondere kenmerken en waarde van het natuurgebied. Om verschillende redenen is het gewenst de in 1995 begrensde EHS te herijken. Dit leidt tot een herijkte begrenzing van de EHS, met als resultaat dat de toekomstige onderdelen van de EHS in kwalitatief opzicht tenminste zo goed en robuust zijn als de huidige EHS, beter aaneengesloten, beter te betalen en beter te verwerven zijn.

Duurzaam ruimtegebruik

Provincie Noord-Holland zorgt voor een regionale ruimtelijke hoofdstructuur waarin functies slim gecombineerd worden en goed bereikbaar zijn, nu en in de toekomst.

Onder duurzaam ruimtegebruik verstaat Provincie Noord-Holland het plaatsen van de juiste functies op de juiste plek. Deze juiste plek wordt bepaald door verschillende factoren zoals de aanwezige milieukwaliteit, de behoefte aan voorzieningen zoals passende huisvesting voor bewoners en bedrijven op specifieke locaties en de bereikbaarheid van die locaties. Uitgangspunt is een zorgvuldige afweging tussen verschillende belangen, waarbij milieukwaliteiten als (externe) veiligheid, luchtkwaliteit, bodemkwaliteit, geur en geluid, maar ook waterkwaliteit belangrijke randvoorwaarden zijn. Hierbij streeft de Provincie naar oplossingen die ruimte laten voor veranderende omstandigheden en die zo efficiënt mogelijk gebruik maken van de beschikbare ruimte.

Milieukwaliteiten

Voor het realiseren van een duurzame milieukwaliteit is samenhang tussen ruimtelijke ordening en milieu noodzaak. Door milieukwaliteiten als externe veiligheid, bodem, geluid en geur en lucht integraal onderdeel te laten zijn van gebiedsontwikkelingen kunnen enerzijds milieuknelpunten opgelost en voorkomen worden en anderzijds kansen voor duurzaam ruimtegebruik en een verbeterde leefbaarheid worden benut.

Behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken

Bereikbaarheid is cruciaal voor de verdere economische ontwikkeling van de provincie en de toegankelijkheid van voorzieningen voor bewoners en bezoekers. Daarom investeert Provincie Noord-Holland in de bereikbaarheid. Provincie Noord-Holland benut de bestaande verkeers- en vervoersnetwerken zo goed mogelijk, zowel afzonderlijk als in onderlinge samenhang. Daarnaast wil Provincie Noord-Holland een enkele ontbrekende schakel in de netwerken toevoegen.

Klimaatbestendigheid

Provincie Noord-Holland zorgt voor een gezonde en veilige leefomgeving, in harmonie met water en door gebruik van duurzame energie. Het veranderende klimaat zorgt voor nieuwe opgaven op het gebied van waterveiligheid, zoetwatervoorziening en waterberging. Provincie Noord-Holland streeft naar een klimaatbestendige ruimtelijke ordening. Dat doet zij door aandacht te geven aan aanpassing aan klimaatverandering (adaptatie) naast terugdringen van emissies (mitigatie). De Provincie weegt de effecten van locatiekeuze, ruimtelijke inrichting en indien nodig aanpassing op gebouwniveau bij (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen mee. Ruimtelijke functies worden waar nodig aan het veranderende grondwaterpeil en de veranderende waterkwaliteit aangepast.

De Provincie houdt bij nieuwe bouwlocaties en - grondgebruik rekening met de randvoorwaarden vanuit waterveiligheid (overstromingsrisico) en wateroverlast, functiefacilitering en duurzaam bouwen. Het op eigen grondgebied opwekken van duurzame energie is een onderdeel van de klimaatbestendige ruimtelijke ordening van de Provincie.

Voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast

Met de gevolgen van klimaatverandering in beeld - het wordt natter, warmer, droger, zouter en het water komt hoger - wil de Provincie haar grondgebied klimaatbestendig maken. Provincie Noord-Holland beschermt bewoners en bedrijven tegen de stijging van de zeespiegel en tegen wateroverlast door regenwater. Op sommige plekken kan dat alleen door de gevolgen van de toenemende wateroverlast te accepteren.

Het waterbeheer (het opvangen, afvoeren en inlaten van water), het bodembeheer en het grondgebruik moeten aan de klimaatverandering worden aangepast. De gevolgen van klimaatverandering worden opgevangen door het versterken van de waterkeringen en het aanwijzen van ruimte voor waterberging die zoveel mogelijk fijnmazig en in integrale gebiedsprojecten wordt gerealiseerd. Provincie Noord-Holland zorgt voor voldoende ruimte voor waterkeringen, watersystemen en piek- en calamiteitenbergingen. Om bescherming te bieden tegen overstromingen vanuit kanalen, vaarten en boezemwater worden de regionale waterkeringen genormeerd, getoetst en waar nodig (innovatief) verbeterd met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit.

In (bestaande) buitendijkse gebieden aan de Noordzeekust biedt Provincie Noord-Holland geen aanvullende bescherming ten opzichte van het huidige beschermingsniveau dat is vastgesteld op Rijksniveau. Hier stelt Provincie Noord-Holland, net als het Rijk, aanvullende voorwaarden aan ruimtelijke ontwikkeling. Noord-Holland blijft zeer terughoudend met betrekking tot elk plan voor bebouwing in het IJmeer, Markermeer en IJsselmeer. De Provincie hanteert als vertrekpunt over de gewenste bescherming een werknorm met een risico van gemiddeld één overstroming per 4000 jaar.

Primaire waterkeringen

Primaire waterkeringen beschermen Noord-Holland tegen overstromingen vanuit de Noordzee, Waddenzee, IJssel- en Markermeer. In de Waterwet zijn voor deze waterkeringen veiligheidsnormen vastgelegd om deze bescherming voldoende te waarborgen. In de meeste gevallen nemen de waterschappen en Rijkswaterstaat het initiatief tot dijkversterkingen. Het zogenaamde kustfundament beschermt ons land tegen overstroming vanuit zee en bestaat uit het geheel van kustzee, strand, zeedijken, dammen en duingebied. In het kustfundament liggen kustplaatsen, havens, industriegebieden, natuurgebieden en waardevolle landschappen. De zeewaartse grens bestaat uit de doorgaande -20 meter NAP lijn.

Aan de landzijde omvat het kustfundament alle duingebieden en de zeekeringen (ook harde). De landwaartse grens valt bij smalle duinen en dijken samen met de grens van de waterkering inclusief de ruimtereservering voor tweehonderd jaar zeespiegelstijging. Daar waar de duinen breder zijn dan de waterkering hoort het hele duingebied bij het kustfundament. In de praktijk valt de begrenzing dan samen met de grenzen van de Natuurbeschermingswetgebieden, de Ecologische hoofdstructuur en de Natura 2000 gebieden (Vogel- en Habitatgebieden).

Provincie Noord-Holland ziet het belang van een innovatieve aanpak, nieuwe technieken en andere oplossingsrichtingen voor goede landschappelijke inpassing en mogelijke functiecombinaties voor toekomstige dijkversterkingen.

Provincie Noord-Holland vindt dit belangrijk omdat de beschikbare ruimte beperkt is en andere waarden op en rond de waterkeringen steeds zwaarder wegen bij dijkverbeteringen. Provincie Noord-Holland zorgt dat versterkingen van primaire waterkeringen niet onmogelijk worden gemaakt door andere ontwikkelingen.

Provincie Noord-Holland wenst bij dijkverbeteringen robuustheid en ruimtelijke kwaliteit inclusief de cultuurhistorische, landschappelijke, recreatieve en ecologische waarden van waterkeringen en aangrenzende zones.

Provincie Noord-Holland geeft de voorkeur aan zachte, zandige oplossingen voor de versterking van de kust, in combinatie met natuurverbetering.

Waterberging

Door de klimaatverandering moet in de toekomst anders worden omgegaan met grond- en oppervlaktewater. Het huidige afwateringssysteem zal niet meer voldoen door heviger regenval, daarom is meer bergingscapaciteit nodig. Drogere periodes komen vaker voor waardoor een zoetwatertekort kan ontstaan. Provincie Noord-Holland heeft op basis van het Nationaal bestuursakkoord Water de wateroverlastopgave vastgesteld. Provincie Noord-Holland zorgt voor ruimte voor (zoet)waterberging door de hele provincie aan te wijzen als zoekgebied voor fijnmazige waterberging. De waterschappen realiseren deze fijnmazige waterberging en doen dat op integrale wijze. In gebieden waar diverse grote opgaven op gebied van water, natuur, recreatie, woningbouw enzovoorts samenkomen is de provincie trekker van integrale gebiedsprojecten.

In de structuurvisie Noord-Holland 2040 is het plangebied aangewezen als Concentratiegebied intensieve veehouderij. Tijdens het oprichten van het tankstation, dient rekening gehouden te worden met de cultuurhistorische waarden van het gebied.

Gemeente Hollands Kroon is aan de oostzijde van Middenmeer tegenover het plangebied het bedrijvenpark Hoornseweg aan het ontwikkelen. Op het bedrijvenpark Hoornseweg wordt ruimte aangeboden voor detailhandel, dienstverlenende bedrijvigheid en kantoorfunctie.

Integraal tankstation beleid (2004)

In het Integraal tankstation beleid van Provincie Noord-Holland worden de hoofdlijnen aangegeven aan welke eisen een tankstationlocatie met bijbehorende voorzieningen moet voldoen langs de snelwegen van Provincie Noord-Holland.

De algemene toetsing vanuit het integraal tankstation beleid van provincie Noord-Holland zijn:

- de afstand;
- de verkeersveiligheid;
- milieu-, natuur-, landschapsaspecten en ruimtelijk ordeningsaspecten.

Waterplan 2010-2015 (2008)

Provincie Noord-Holland heeft haar beleid voor water nader vastgelegd in het waterplan 2010-2015 'Beschermen, Benutten, Beleven en Beheren'. Het waterplan heeft als doel om in 2015 het waterbeheer volledig op orde te hebben ten behoeve van de maatschappelijke functies. Hiervoor worden in het waterplan de volgende ordeningsprincipes gehanteerd:

- waterkwantiteit: vasthouden – bergen – afvoeren;
- waterkwaliteit: niet vervuilen – zuinig gebruiken – hergebruik – schoonmaken.

Voor 'stedelijk' gebied is de inrichting en het beheer van het waterhuishoudkundig systeem gericht op:

- het voorkomen of beperken van wateroverlast;
- de ontwikkeling en het behoud van de natuur in het stedelijk gebied;

- het voorkomen van zettingen;
- het herbenutten van ontwateringswater voor drink- en industriewatervoorziening of voor herstel van verdroogde natuur;
- het weren van (diepe) drainage en het voorkomen van instroming van oppervlaktewater op de riolering;
- het beperken van de vuilbelasting door riooloverstorten;
- het beperken van de invloed van bronbemaling.

Voor bestaand bebouwd gebied geldt dat bij inrichting en herstructurering waterneutraal wordt gebouwd en kansen worden aangegrepen om een eventuele bestaande afwenteling te verminderen. Bij herstructurering is voldoende infiltratie en waterberging een uitgangspunt.

Voor waterbeheer in stedelijk gebied geldt voorts:

- vasthouden, bergen en afvoeren van water;
- niet vervuilen, zuinig gebruiken, hergebruik, schoonmaken van water.

“Ontwerp Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013 (PMP)”

Provincie Noord-Holland heeft uitwerking aan het nationale beleid gegeven en haar milieu-beleid voor de provincie samen met de streekplannen, waterhuishoudingplan en verkeers- en vervoersplannen plan verwoord in het “Ontwerp Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013 (PMP)”.

Duurzaamheid is de rode lijn door dit plan, terug te zien in drie strategische beleidslijnen:

- duurzaam produceren en consumeren;
- voorkomen van schade aan de menselijke gezondheid;
- verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

Het plan is geschreven met HART voor het milieu: Herkenbaar, Aansprekend, Realistisch en Toetsbaar. Het accent ligt op ambitieuze maar realistische doelstellingen en een afrekenbare uitvoering van dit beleid.

In het milieuprogramma dat in 2004 is aangenomen, zijn vervolgens vijf prioriteiten benoemd:

- Bodemsanering
- Uitvoering baggerprogramma's
- Regie handhaving
- Duurzame energie
- Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS)

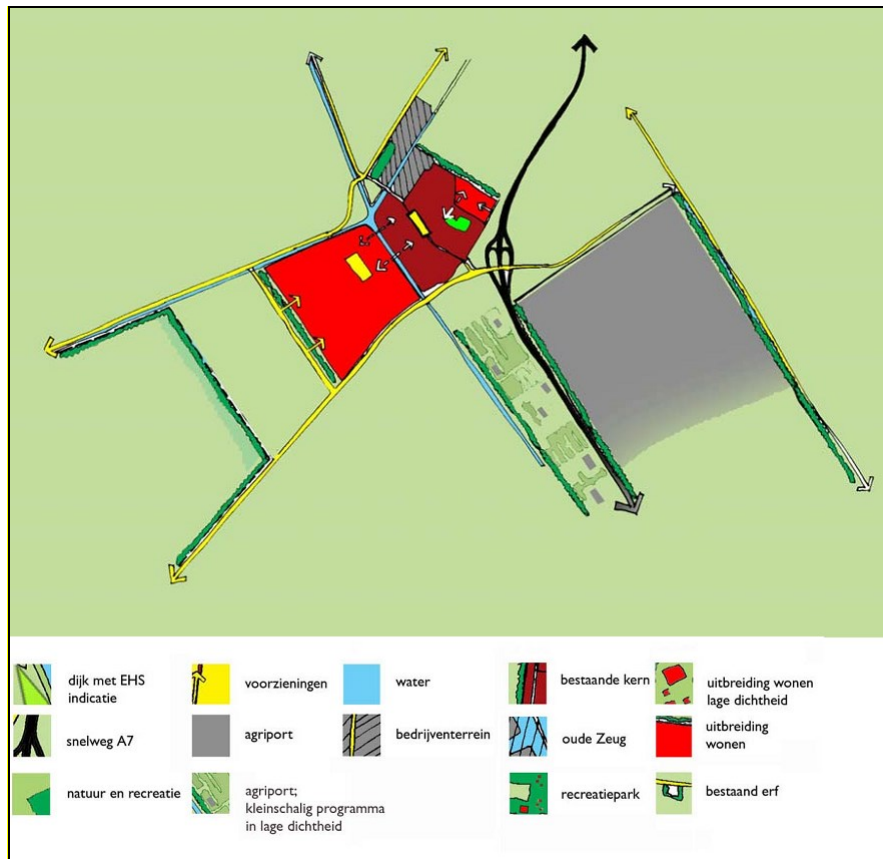
4.3 Gemeentelijk beleid

Structuurplan Wieringermeer (2006)

In de Structuurplan Wieringermeer 2006-2016 zijn de gemeentelijke ambities ten aanzien van de groei van de gemeente Wieringermeer (nu gemeente Hollands Kroon) weergegeven. In het Structuurplan heeft de gemeente haar ambities en ruimtelijk vertaling weergegeven. De uitgangspunten van de ambities en ruimtelijke aspecten van de gemeente zijn:

- werkgelegenheid stimuleren;
- het op peil houden van de woningvoorraad;
- een goede voorzieningsdraagvlak binnen de gemeente;
- het streven naar duurzaamheid;
- het ontwikkelen van natuur;
- het beheren en behouden van de ruimtelijk-landschappelijke kwaliteit van polder.

afbeelding 4.2: Middenmeer in het structuurplan (bron: Gemeente Hollands Kroon)



Het Structuurplan biedt een kader voor op te stellen bestemmingsplannen en voor ondersteunende beleidsnota's van de gemeente. Het Structuurplan heeft juridisch gezien betrekking op de periode 2006-2016. Daarnaast wordt binnen het Structuurplan een doorkijk gegeven naar de periode 2016-2026. Het gaat in het Structuurplan vooral om functies en ruimtebeslag. Maar er is ook aandacht voor sociale en culturele aspecten. Om het integrale karakter van het Structuurplan zo goed mogelijk tot zijn recht te laten komen, hecht de gemeente veel waarde aan de inbreng van burgers, instellingen en bedrijven. Deze zijn bij het opstellen van het plan uitvoerig betrokken.

Voorliggend plan sluit aan op het gemeentelijk structuurplan, aangezien het voorziet in verplaatsing van een milieuhinderlijk tankstation. Het tankstation is in de huidige situatie gevestigd aan Burgstraat 65, op een locatie nabij het centrumgebied en woongebied. De verplaatsing draagt bij aan vermindering van milieuoverlast ten opzichte van omwonenden en tevens komt met de verplaatsing een aantrekkelijke locatie nabij het centrum vrij ten behoeve van herontwikkeling. De nieuwe locatie ligt, in overeenstemming met de eisen uit het structuurplan, tegen een bedrijvenpark aan en nabij de snelweg A7.

Beleidsvisie Externe veiligheid Wieringermeer 2008-2011 (2008)

Voor de externe veiligheid heeft de gemeente de beleidsvisie Externe veiligheid Wieringermeer 2008-2011 opgesteld. Deze beleidsvisie is in samenwerking met de gemeente Wieringen en de veiligheidsregio tot stand gekomen en is gebaseerd op de uitgangspunten van de provincie Noord-Holland. Voor nieuwe ruimtelijke plannen binnen de gemeente Hollands Kroon hanteert de gemeente voor externe veiligheid de volgende eisen.

- Ruimtelijke plannen worden zodanig ingericht dat de nieuwe risicovolle activiteiten en nieuw geplande kwetsbare objecten niet leiden tot overschrijding van de risiconormen.
- Voor bestaande risicovolle activiteiten worden de risico's conform het Besluit Externe veiligheid Inrichting (BEVI) en de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, aan de landelijke normen getoetst en vastgelegd in de Wet milieubeheervergunningen, het risico-register, de risicokaart en de daarop van kracht zijnde bestemmingsplannen.
- Buisleidingenstroken bepalen en vastleggen in bestemmingsplannen.
- De risicocontouren en de gewenste veiligheidssituatie ruimtelijk vastleggen. Voor een specifieke hinderbron zal een aanduiding op de verbeelding worden opgenomen. Terwijl in het bestemmingsplan behorende belemmeringenkaart de specifieke risicocontour zal worden opgenomen.

Hierbij wil de gemeente voor wat betreft externe veiligheid dat de risico's waarbinnen burgers in de gemeente Hollands Kroon worden blootgesteld tot een acceptabel risico worden beperkt.

Analyse en conclusie

- Het oprichten van het tankstation aan de rand van het stedelijke gebied van Middenmeer is in overeenstemming met het beleid vanuit Nota Ruimte, tot verbetering van de milieukwaliteit in het stedelijke gebied.
- Voor het plangebied is het van belang dat bij het oprichten van het tankstation een vlotte verkeersstroom en behoud of verbetering van de verkeersveiligheid voorop staat in overeenkomst met de Nota Mobiliteit.
- Gevolgen van de ruimtelijke ontwikkelingen voor de waterhuishouding (Nota Waterbeleid) worden inzichtelijk gemaakt in het bestemmingsplan.
- De Provinciale verordening schrijft voor waaraan bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen. De uitbreiding zal plaatsvinden buiten bestaand bebouwd gebied.
- In relatie tot de Provinciale Verordening kan gesteld worden dat de uitplaatsing als (zeer) gewenst ervaren wordt. Uitplaatsing uit de dorpskern en beëindiging zijn gewenst omdat het bedrijf op de huidige locatie hinderlijke milieuoverlast veroorzaakt. Het gaat hier om geuroverlast, geluidhinder, verkeersonveiligheid en parkeerdruk. Door de aard van het bedrijf is er tevens in de huidige situatie sprake van een verhoogd calamiteitenrisico.
- Bij de voorgenomen planontwikkeling dient rekening gehouden te worden met de eventuele hindercirkels ten opzichte van de gevoelige functies.
- Bij toetsing van het bouwplan ten opzichte van het beleidskader kan gesteld worden dat het bouwplan binnen het gestelde kader blijft. Het op hoofdlijnen passend is binnen het provinciale en gemeentelijk beleid, behoudens de gestelde voorwaarde vanuit het bestemmingsplan.

5 Onderzoek ruimtelijke- en milieuaspecten

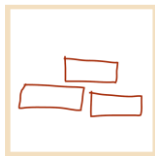
In dit hoofdstuk zal het huidige en toekomstige ruimtegebruik rondom en in het plangebied worden omschreven aan de hand van vier kleuren.

- **Rood** voor de stedelijke structuur,
- **Blauw** voor de waterhuishoudkundige zaken,
- **Groen** voor de ecologie in de nabijheid van het plangebied en tot slot,
- **Grijs** voor de boven- en ondergrondse infrastructuur.

Vervolgens vindt de toetsing aan plaats per thema, is de voorgenomen ontwikkeling mogelijk?

5.1 Rood

Binnen de kleur rood wordt de stedelijke, maar ook landschappelijke structuur van de omliggende omgeving van het plangebied geanalyseerd. Hierbij wordt begonnen met de Cultuurhistorie (waaronder de ontstaansgeschiedenis, de aardkundige waarden, historische bebouwing, archeologische waarden). Tevens wordt een beeld gegeven van de huidige stedelijke structuur.



Ontstaansgeschiedenis

Het water heeft altijd al een rol gespeeld in de geschiedenis van de Wieringermeer. Door de stijging van de zeespiegel van de Noordzee en de stormvloedende maakte een eind aan het gebied Gouw Wiron zoals het gebied toentertijd heette. Slechts het eiland Wieringen bleef over, de rest was verdwenen onder water. In de jaren daarna nam het water meer land in beslag, totdat rond de middeleeuwen circa 1300 de Noordzee doorbrak tot aan de Flevo-meer. Door deze doorbraak van de Noordzee werd de Zuiderzee de voorganger van de IJsselmeer gevormd.

Door het plan voor de drooglegging van de Zuiderzee, van Ir. Cornelis Lely in 1929, ontstond de Wieringermeerpolder. Dit gebeurde door de dijk tussen Den Oever en Medemblik af te sluiten waardoor de polder in 1930 droog viel. Met de aanleg van de Wieringermeerpolder werden enkele doelen gesteld:

- het bestrijden van verzilting van het omliggende land;
- nieuw land voor landbouw;
- verbetering van waterbeheersing;
- het vergroten van de veiligheid van het land tegen stormvloedende;
- werkgelegenheidsproject om werklozen aan het werk te zetten (Crisis 1929).

In 1932 ontstond het dorp Middenmeer. Door haar ligging aan de waterwegen diende Middenmeer als zakelijk centrum. Al gauw vestigde hier de middenstand zoals een café, bakker, garagebedrijf, timmermanswerkplaats, kruidenierswinkel, zuivelwinkel enzovoorts.

afbeelding 6.1: Middenmeer vanaf 1932 tot 2004 (bron: regionaal historisch Centrum Alkmaar)



1932



1955



1936



1969



1937



1990



1946



2004

Vlak voor de bevrijding van de Tweede Wereldoorlog op 17 april 1945 bliezen de Duitsers de dijk op twee plaatsen op. Hiermee willen de Duitsers de geallieerde luchtlandingen verhinderen. Door de dijkdoorbraak liep de Wieringermeerpolder binnen twee dagen vol met water. Het ontstaan van de jonge voormalige gemeente Wieringermeer werd hierdoor ruw verstoord. Vele gebouwen en ook de landbouwgronden werden door het water vernield. Na de Tweede Wereldoorlog werd de wederopbouw onmiddellijk voor het gebied de Wieringermeer in gang gezet en in december 1945 viel de Wieringermeerpolder weer droog en kon met de herbouw van de dorpen in de Wieringermeer worden begonnen. Ter nagedachtenis aan de dijkdoorbraak door de Duitsers in de Tweede Wereldoorlog is een monument opgericht. Het monument kenmerkt de plek van de dijkdoorbraak. Per 1 januari 2012 valt Wieringermeer onder de gemeente Hollands Kroon.

Landschappelijke structuren

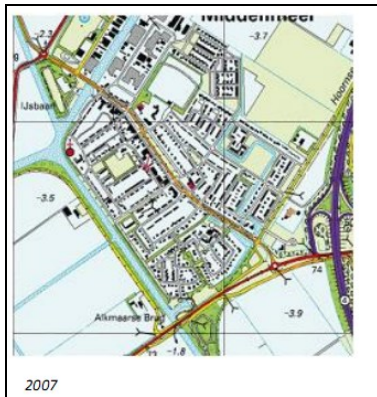
Het landschap van Wieringermeer is helemaal door mensen, dus niet door de natuur, gevormd. De gehele Wieringemeer werd omschreven als proeftuin. De inrichting van cultuurtechnisch, bestuurlijk, sociale geografie en stedenbouwkundig vormt de overgang tussen de droogmakerijlandschap en de landinrichting. Met de ervaring die werden opgedaan werden de polders Noordoostpolder en Flevoland ontwikkeld. Het doel van de drooglegging van de Wieringermeerpolder was landbouw. Op landbouwgronden werden gewassen verbouwd die als voedselvoorziening dienden. Midden in de polder liggen de drie dorpen Wieringerwerf, Slootdorp en Middenmeer. Na de Tweede Wereldoorlog werd in 1956 de kern Kreileroord in de Wieringermeerpolder aangelegd.

De verkavelingstructuur van de Wieringermeer is een rationeel patroon. De beide korte zijden van de kavels zijn gelegen aan een weg en een tocht. Kavelsloten scheiden de percelen in de lengterichting van elkaar en monden uit in een tocht. Het water ligt vaak diep en is nauwelijks vanaf ooghoogte zichtbaar. Vervolgens monden de tochten per poldereenheid uit in een lang, diep gelegen kanaal.

Middenmeer is in 1932 ontstaan. Rond 1934 is het stratenpatroon reeds gevormd en worden de eerste huizen gebouwd. Tussen 1934 en 1950 wordt er een weg parallel aan de dubbele brugstraat aangelegd. Tussen deze wegen in ontstaat een brede strook groen. Deze strook is nagenoeg onbebouwd gebleven tot 1961. In de loop der jaren groeit Middenmeer maar wordt de groenstrook niet verder bebouwd.

afbeelding 6.2: Topografische kaart door de jaren heen





Aardkundige waarden

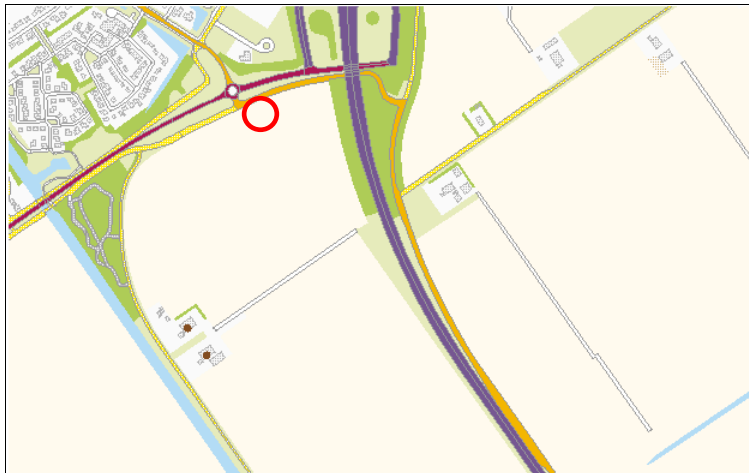
Het beschermen van aardkundige waarden is een van de speerpunten van het provinciale landschaps- en bodembescherming beleid. Onder aardkundige waarden verstaan we onderdelen in het landschap die iets vertellen over de natuurlijke ontstaanswijze van een gebied bijvoorbeeld een strandwal of ijsstijdrelict.

De kern van Middenmeer is gelegen in een polder, een droogmakerij in een omgeving van oude zeekleigronden van de Wadden. De zeekleigronden zijn afzetting van Calais uit de Holocene tussen 2900 en 2250 v. Chr. Aan de westkant van deze wadden lagen eilanden en stranden die erg geleen moeten hebben op de huidige Waddeneilanden. Door het vasthouden van klei en zand op kwelders slibde het gebied op en kwam het steeds iets hoger te liggen. De invloed van de zee werd daardoor langzaam teruggedrongen. Op de nieuwgevormde zeekleilandschappen ontstonden veenmoerassen. Door het ontginnen en ontwateren van de veenmoerassen in de middeleeuwen klonk het veen in. Door verdere afgraving viel het ten prooi aan afslag en kwam op veel plaatsen de onderliggende zeeklei weer aan de oppervlakte. Dit gebeurde vaak tijdens grote stormvloed, waarbij soms enorme stukken land verloren gingen. In de late middeleeuwen volgden er nieuwe inbraken van de zee, waarbij er ook zeeklei werd afgezet. In deze tijd ontstond onder meer de Zuiderzee, de voorloper van de IJsselmeer. In 1930 werd de Wieringermeer bedijkt, ontwaterd en ontgonnen als droogmakerij. Sinds het droogvallen van de polder worden de gronden in de Wieringermeer onderverdeeld in wadland (zeer lichte kleigronden), overgangsland (lichte kleigronden) en kwelderland (zwarte kleigronden). Kenmerkend voor de Wieringermeerpolder als droogmakerij is dat het maaiveld zich beneden NAP bevindt en dat de waterhuishouding kunstmatig is. De Wieringermeerpolder wordt droog gehouden door twee gemalen: 'Lely' bij Medemblik en 'Leemans' bij Den Oever. Het landschap van de Wieringermeer is grootschalig en rationeel verkaveld, hetgeen de agrarische bedrijfsvoering ten goede komt. Tot op heden wordt de Wieringermeerpolder voor akkerbouw, tuinbouw en veeteelt gebruikt. Ten zuidoost andere zijde van de A7 van het plangebied wordt het Agriport A7 ontwikkeld en zal de agrarische sector een belangrijke pijler onder de economie blijven voor de gemeente Hollands Kroon.

Historische bebouwing

In de nabijheid van het plangebied zijn meerdere historische bebouwingen aanwezig (zie bruine stippen (zie afbeelding 6.3)). Dit betreffen voornamelijk boerderijen uit de periode 1931-1946 aan de Cultuurweg.

afbeelding 6.3: Cultuurhistorie kaart (bron: KICH)



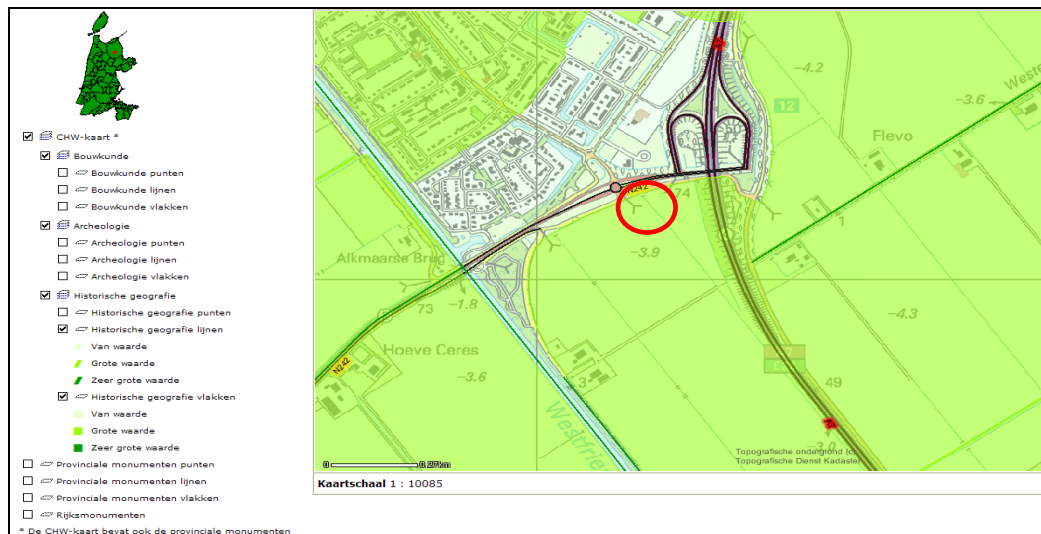
Archeologie

Op basis van de kaart Kennisinstructuur Cultuurhistorie (KICH, zie afbeelding 6.4) en de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland (CHW, zie afbeelding 6.5) is het plangebied gelegen in een gebied waar een lage archeologische trefkans is. Wel is het plangebied gelegen in een cultuurhistorisch waardevol gebied waar de historische geografie en de historische lijnen een hogere waarde hebben.

Afbeelding 6.4: Archeologische waardenkaart (bron: KICH)



Afbeelding 6.5: Cultuurhistorische waardenkaart (bron: Provincie Noord-Holland)



Analyse en conclusie

De oprichting van het tankstation te Middenmeer dient te passen binnen het karakter en de omgeving van Middenmeer. Bij toetsing van het bouwplan ten opzichte van de cultuurhistorische aspecten kan worden gesteld dat het bouwplan de bestaande waarden respecteert en in stand houdt. Er is geen indicatie dat er binnen het plangebied sprake is van aardkundige of archeologische waarden. Ook bestaande (historische) structuren worden niet aangetast of verstoord.

5.2 Groen en milieu

Binnen deze paragraaf wordt de natuur en het milieu binnen het plangebied en in de nabije omgeving ervan geanalyseerd. Hierbij is zowel gelet op de flora en de fauna als de mogelijke lucht- geluid en bodemverontreinigingen.



Gebiedsbescherming voor natuur

Vogel- en habitatrichtlijn

Op Europees niveau is beleid geformuleerd ter voorkoming van de verdere achteruitgang van het aantal soorten planten, zoogdieren en vogels: De 'Vogelrichtlijn'¹ (79/409/EEG) en de 'Habitatrichtlijn'² (92/43/EEG). De richtlijnen hebben betrekking op zowel bescherming van bepaalde soorten als op bescherming van gebieden. De Vogelrichtlijn is gericht op het beschermen van de in het wild levende vogelsoorten en op de instandhouding van de habitat die het leefmilieu voor deze soorten vormen. De Habitatrichtlijn is gericht op het in stand houden van natuurlijke en halfnatuurlijke habitat en de bescherming van wilde flora en fauna, anders dan vogels.

Ecologische Hoofdstructuur

De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is een stelsel van samenhangende gebieden met bijzondere natuurwaarden die door ecologische verbindingzones met elkaar verbonden zijn. De natuurwaarden kunnen zowel natuurgebieden als agrarische gebieden zijn. De EHS is op provinciaal niveau vastgelegd in de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS)³. De Provincie Noord Holland zorgt voor de werving en inrichting van begrensde natuurgebieden en de realisatie van de verbindingzones. Stedelijke ontwikkeling is in principe niet toegestaan binnen de EHS.

Soortbescherming

De soorten in de 'Vogelrichtlijn' en 'Habitatrichtlijn' zijn in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd door middel van de 'Flora- en faunawet'⁴. Gebiedsbescherming op basis van de Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden vindt plaats op basis van de 'Natuurbeschermingswet'⁵. Ruimtelijke ontwikkelingen dienen te worden getoetst aan deze wetgeving.

Het al dan niet voorkomen van een soort op een specifieke locatie hangt af van het feit of het betreffende gebied geschikt is als leefgebied voor een bepaalde soort.

Samengevat kan worden gesteld dat er in de Flora- en faunawet ten aanzien van de soortbescherming drie categorieën zijn te onderscheiden.

- *Tabel 1 voor algemene soorten* waarvoor een algemene vrijstellingsregeling geldt (sinds 1 januari 2005) (artikel 16 Flora- en faunawet). Het gaat dan om de algemene zoogdieren, amfibieën, en dergelijke. Genoemd kunnen worden mol, veldmuis, aardmuis, groene kikker, gewone pad, bruine kikker en dergelijke.

1 In werking getreden op 2 april 1979

2 In werking getreden op 21 mei 1992

3 Vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 2 november 2004

4 In werking getreden op 25 mei 1998

5 Gewijzigd op 20 januari 2005

- *Tabel 2 soorten* (lichte toetsing) van soorten waarvoor wel een ontheffing in het kader van artikel 16 moet worden aangevraagd, maar waarbij aan minder zware criteria wordt getoetst.
- *Tabel 3 soorten* (zware toetsing) van Bijlage IV-soorten uit de Habitatrichtlijn, aangevuld met de bedreigde en ernstig bedreigde soorten uit de Rode Lijst (én vermeld in de Flora- en faunawet). Voor deze categorie blijft artikel 75 van de Flora- en faunawet ongewijzigd van kracht.

De vraag of de ontheffing kan worden verleend zal worden beoordeeld door het Ministerie van Economie, Landbouw en Innovatie (EL&I). Dit dient plaats te vinden op grond van het afwegingskader zoals geschetst in de Flora- en faunawet. De zorgplicht blijft onverminderd gelden. Indien men in het bezit is van een door de voormalige Minister van LNV (nu Ministerie van Economie, Landbouw en Innovatie (EL&I)) goedgekeurde gedragscode hoeft ook voor de soorten die onder het minder zware beschermingsregime vallen geen ontheffing aangevraagd te worden.

Zorgplicht

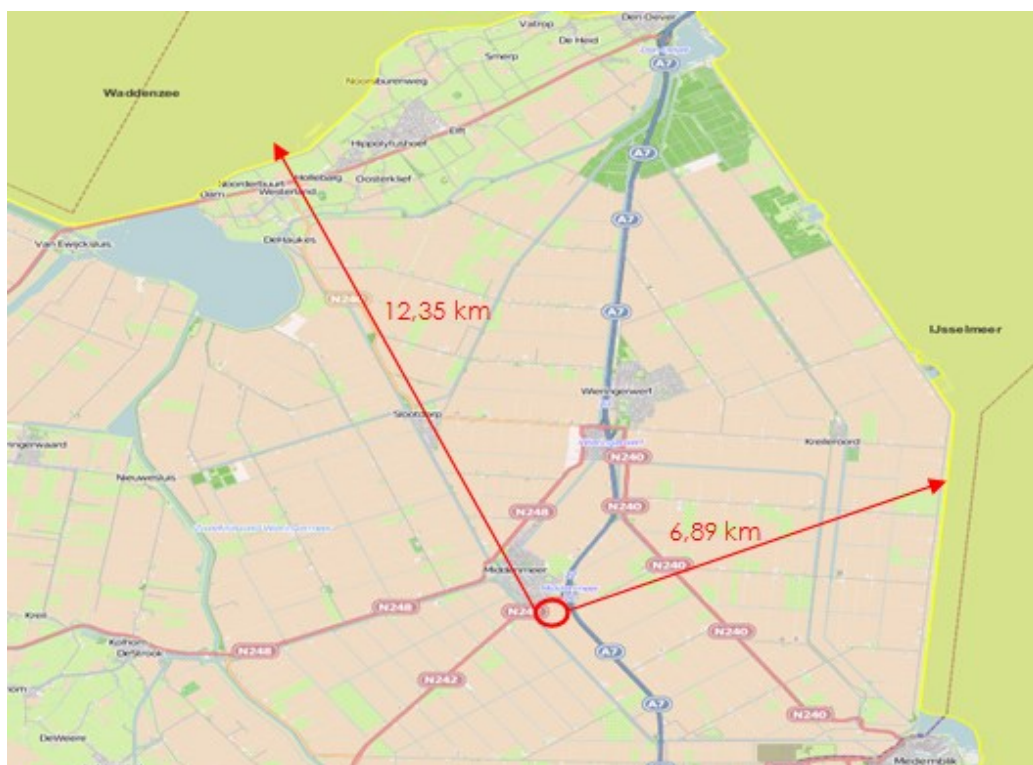
Een belangrijke bepaling is de zorgplicht in artikel 2, die stelt "dat een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen voor flora en fauna kunnen worden veroorzaakt, verplicht is dergelijk handelen achterwege te laten voor zover zulks in redelijkheid kan worden gevergd, dan wel alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem kunnen worden gevergd teneinde die gevolgen te voorkomen of, voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken."

Projectlocatie

Ten noordoosten van de Wieringermeer bevinden zich twee bossen Robbenoord en Dijksgatbos. Het Robbenoordbos behoort tot de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Het naast gelegen IJsselmeer en Waddenzee worden aangegeven als Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en Natura 2000-gebieden. Ten zuiden van Middenmeer ligt de Noordboog, een robuuste ecologische verbindingszone in de Kop van Noord-Holland. De Noordboog koppelt de Noordzeekust via de Waddenkust met de IJsselmeerkust. Hier treft men naast kleine plassen ook brede meren, omzoomd door bossen en bosschages, afgewisseld door weidse doorzichten op het open polderland. De Noordboog omvat een terrein van ruim 5000 ha. Het voegt aan het grootschalige agrarische productielandschap van de Kop van Noord-Holland een robuuste en meer besloten verbindingszone toe. Deze zone reikt van Callantsoog, via het Amstelmeer tot aan het Dijksgatbos.

Het plangebied en Middenmeer zelf zijn niet gelegen binnen de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) en de Natura 2000-gebieden. De afstand tot de beschermde gebieden is dermate groot, zie afbeelding 6.6 dat door de voorgenomen ontwikkeling geen (significant) negatieve effecten op de instanhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden te verwachten zijn.

Abbeelding 6.6: Afstand tot Natura 2000-gebieden



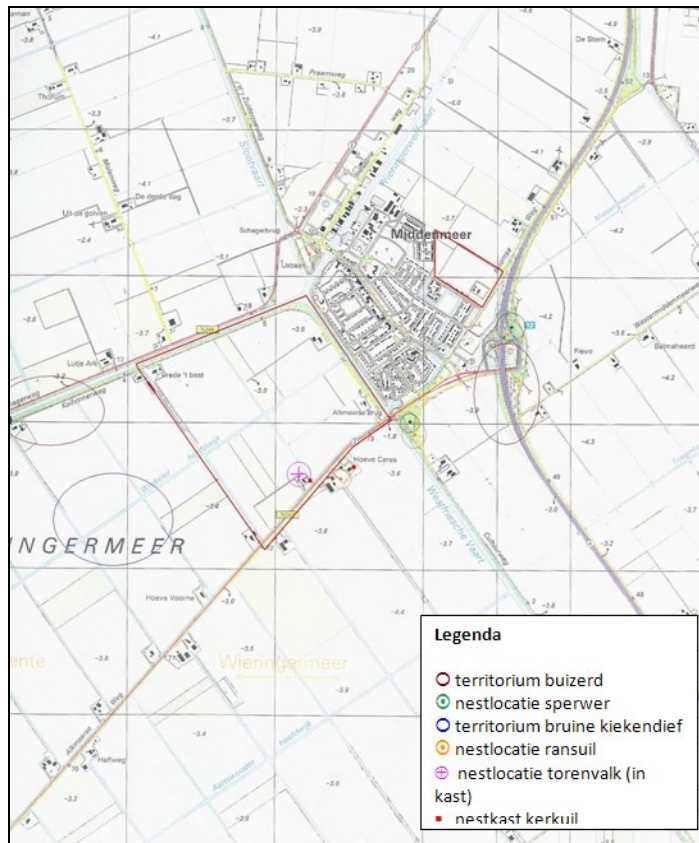
Veldonderzoek (quick-scan, zie ook de separate rapportage)

De onderzoekslocatie is op 22 januari 2010 bezocht bij bewolkt weer en een temperatuur van + 4 graden Celsius. Daarnaast is ter actualisatie van de quickscan het plangebied op 23 februari 2012 nogmaals bezocht (BK, 2012, bijlage rapport 11.266_R_002.02). Met betrekking tot beschermde flora zijn er tijdens het veldonderzoek geen beschermde soorten aangetroffen, maar de slootkanten in het gebied zijn mogelijk geschikt voor zwanenbloem (tabel 1 soort).

Het plangebied is grotendeels in agrarisch gebruik en bestaat door de jaren heen uit een monocultuur van diverse akkerbouwgewassen. Gezien het intensieve landbouwgebruik worden in en om de landbouwpercelen dan ook geen beschermde soorten verwacht. De bestaande sloten zijn in opdracht van Agriport door BK Ingenieurs in de zomer/najaar van 2008 bezocht. In minder begroeide slootkanten staan soorten als blaartrekkende boterbloem, moerasvergeet-mij-nietje en verschillende akkeronkruiden als akkerdistel, melkdistel, kweek, perzikkruid, brede weegbree en varkensgras.

Gezien het beheer van de wegbermen (klepelen) wordt niet verwacht dat in de berm beschermde soorten voorkomen. De bomensingel langs de A7 bestaat uit hoofdzakelijk, populier, gewone es met enkele meidoornstruiken en veldesdoorn. Als ondergroei staan hier hoofdzakelijk soorten als grote en kleine brandnetel en zevenblad. In de bomensingel is op een afstand van circa 350 meter een horst van een sperwer is aangetroffen. De horst is ver genoeg gelegen en zal geen hinder van de ontwikkeling ondervinden. De sperwer komt, ook hier, vaker voor in de nabijheid van wegen, stedelijke bebouwing. Gesteld kan worden dat de sperwer minder gevoelig is voor verstoring door menselijke activiteiten.

Abbeelding 6.7: territorium en nestlocatie roofvogels (bron: ProCensus, 2008)



Binnen de onderzoekslocatie zijn verder geen strikt beschermde soorten fauna aangetroffen tijdens het veldonderzoek. Mogelijk kunnen een aantal soorten (broed)vogels foerageren binnen het plangebied, maar uitgezonderd weidevogels en eenden, zullen deze vogels niet binnen het plangebied broeden omdat geschikte broedgelegenheden (bomen) ontbreken. Verder kunnen in het winterhalfjaar ganzen en zwanen worden verwacht binnen het plangebied.

Binnen het plangebied zijn daarnaast geen vaste rust- en verblijfplaatsen van jaarrond beschermde vogelsoorten aangetroffen.

In en om de watergangen zijn tijdens het veldbezoek geen beschermde vissoorten of amfibieën aangetroffen, een ontheffing hiervoor is dan ook niet aan de orde. Deze watergangen staan vaak grotendeels droog en water wordt enkel ingelaten tijdens droge periodes of wordt afgevoerd tijdens nattere periodes. Deze watergangen worden in de nieuwe situatie vergraven en vergroot in verband met de compensatie van verhard oppervlakte.

Uit literatuuronderzoek blijkt dat in de omgeving van Middenmeer meerdere soorten vleermuizen worden waargenomen (Kapteyn K., 1995). Het plangebied vormt mogelijk foerageergebied voor vleermuizen, maar vaste verblijfplaatsen hiervan zijn niet aanwezig. Door de voorgenomen ontwikkeling blijft voldoende geschikt foerageergebied in de directe omgeving intact.

Andere strikt beschermde soorten zijn eveneens niet aangetroffen of te verwachten, gezien de aanwezige biotooptypen. Wel kan worden verwacht dat enkele algemeen voorkomende beschermde soorten als haas, kleine watersalamander, bastaardkikker, bruine kikker of gewone pad binnen de onderzoekslocaties voorkomen. Dit zijn algemeen voorkomende beschermde soorten (tabel 1 van de Flora- en faunawet). Voor de te verwachten algemeen

voorkomende soorten (tabel 1) hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd, mits de zorgplicht in acht wordt genomen.

Analyse en conclusie

Bij toetsing van het bouwplan blijkt dat het plangebied bestaat uit een tankstation met omliggend terrein, binnen de stedelijke contouren. Het plangebied is niet gelegen binnen of nabij een Vogel- of Habitatrichtlijn (Natura 2000) gebied en valt niet binnen de PEHS. In de nabije omgeving van het plan zijn geen waardevolle natuurgebieden aanwezig die door de voorgenomen ontwikkeling worden verstoord. Flora en (het leefgebied van) fauna worden als gevolg van de bestemmingswijziging niet aangetast, bedreigd of verwijderd.

Milieuaspecten

Nationaal Milieubeleidsplan

Op rijksniveau is het milieubeleid in het 'Nationaal Milieubeleidsplan 4' (NMP-4)⁶ verwoord. Het NMP-4 heeft als lange termijnvisie een duurzaam milieubeleid en is onder meer gericht op de volgende onderwerpen: milieu en gezondheid, duurzaam gebruik van natuurlijke hulpbronnen, externe veiligheid, aantasting van leefomgeving en onbeheersbare risico's.

Provincie Noord-Holland heeft uitwerking aan het nationale beleid gegeven en haar milieubeleid voor de provincie samen met de streekplannen, waterhuishoudingplan en verkeers- en vervoersplannen plan verwoord in het 'Ontwerp Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013 (PMP)''.

Duurzaamheid is de rode lijn door dit plan, terug te zien in drie strategische beleidslijnen:

- duurzaam produceren en consumeren;
- voorkomen van schade aan de menselijke gezondheid;
- verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

Het plan is geschreven met HART voor het milieu: Herkenbaar, Aansprekend, Realistisch en Toetsbaar. Het accent ligt op ambitieuze maar realistische doelstellingen en een afrekenbare uitvoering van dit beleid.

In het milieuprogramma dat in 2004 is aangenomen, zijn vervolgens vijf prioriteiten benoemd:

- Bodemsanering
- Uitvoering baggerprogramma's
- Regie handhaving
- Duurzame energie
- Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS)

Hindercirkels

Milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen worden zodanig gesitueerd dat de kans op gevaar, schade of hinder wordt beperkt of weggenomen. In Nederland wordt gewerkt met de richtlijnen zoals deze zijn opgenomen in de VNG publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (2009). In deze publicatie wordt aangegeven met welke hindercirkel rekening moet worden gehouden ten opzichte van een gevoelige functie.

De richtlijn VNG bedrijven en milieuzoneringen maken ten aanzien van benzineservicestation een onderscheid tussen stations - met en - zonder lpg. De minimale afstand tot een kwetsbaar of gevoelig object is voor stations zonder lpg 30 meter en voor stations met lpg 200 meter. Daarnaast geeft de richtlijn de aanwezige kans tot bodemverontreiniging aan ten aanzien van tankstations die in acht genomen dient te worden.

Omschrijving	Afstanden in meters	U	Indices
--------------	---------------------	---	---------

⁶ Vastgesteld door het kabinet op 1 november 2002

	Geur	Stof	Geluid	Gevaar	Grootste afstand		Verkeer	Visueel	Bodem	Lucht
lpg-tankstation > 1.000 m ³ /jr	30	0	30	200 R	200	4.1	3 P	1	B	
Autowasserij	10	0	30	0	30	2	3 P	1		
Restaurant	10	0	10	10 C	10	1	2P	1		
Detailhandel	0	0	10	0	10	1	1 P	1		

Analyse en conclusie

Vanwege de bedrijfsactiviteiten van het tankstation dient minimaal 30 meter als afstand te worden gehanteerd in verband met geur en geluid. Aan alle richtafstanden, met uitzondering van gevaar, wordt voldaan (zie onderstaande paragrafen en de ontwerp-tekening). Qua gevaar is de richtafstand 200 meter. Het aspect gevaar wordt in paragraaf externe veiligheid verder uitgewerkt.

Bodem

Opbouw

De bodemopbouw van het plangebied is in de grote lijnen als volgt:

Onder het maaiveld bestaat de bodem uit donkere grijsbruine humusrijke lichte zavel, overgaand in donker grijsbruin roestig kalkrijke zware zavel op - 0,30 m onder maaiveld tot -1.20 m onder maaiveld.

Besluit bodemkwaliteit

Uitgangspunt is een gesloten grondbalans. Indien er grond afgevoerd dient te worden, moet dit bemonsterd en afgevoerd worden conform het Besluit bodemkwaliteit.

Voor het ontwerp van het plangebied dient waarschijnlijk grond te worden aangebracht.

De aan te voeren grond dient van een goede structuur, gelijkmatige kwaliteit en vrij van verontreinigingen zoals puin, wortelkruiden en dergelijke te zijn. Het verwerken van de grond dient tevens bij juiste weers- en terreingesteldheid te geschieden.

Bodemkwaliteit

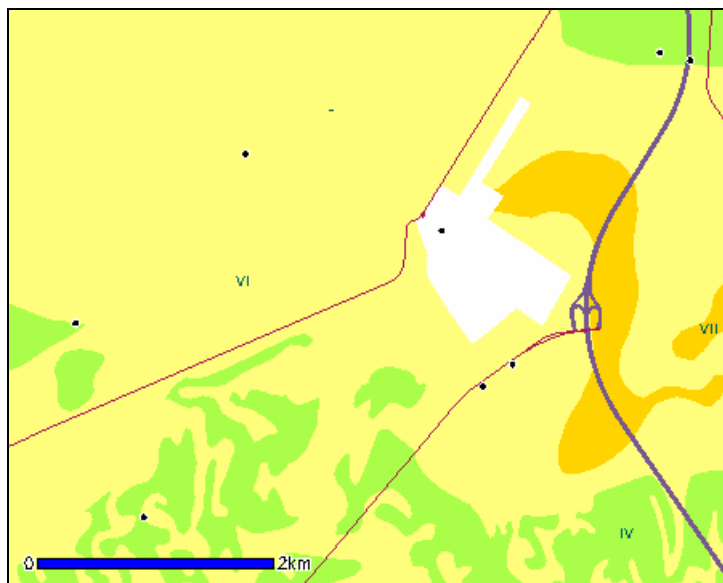
Met het aankopen van de grond zal bij de overeenkomst een 'geen bezwaar om te bouwen op grond van een bepaalde kwaliteit' verklaring geleverd worden waaruit blijkt dat de kwaliteit van de grond geschikt is voor de beoogde functie (tankstation, winkel en restaurant).

De planlocatie valt binnen zone 4: Buitengebied op kleigrond van de Bodemkwaliteitskaart Regio Kop van Noord-Holland (http://www.milieu-info.nl/bkk_kvnh/). Bij het toepassen van meer dan 50 m³ grond moet dit worden gemeld bij het bevoegd gezag.

Grondwaterkwaliteit

In het plangebied is sprake van grondwatertrap VI (Bodemkaart van Nederland, Bodemdata). Op basis van de optredende GHG en GLG is de grondwatertrap bepaald die een indicatie geven van de hoogte en fluctuatie van de optredende grondwaterstanden. In de onderstaande tabel is de grondwatertrap van het plangebied uitgewerkt.

Afbeelding 6.8: grondwatertrapkaart (Bron: Bodemkaart van Nederland, Bodemdata)



Grondwatertrap	VI
Gemiddelde hoogste grondwaterstand in cm beneden maaiveld (GHG)	40-80
Gemiddelde laagste grondwaterstand in cm beneden maaiveld (GLG)	> 120

Deze grondwatertrap komt veel voor in de gebieden waar zavel- en kleigronden voorkomen. De gronden met de grondwatertrap VI zijn van nature hooggelegen gebieden met een goede ontwatering of goede ontwaterde gedeelten in de droogmakerijen en polders.

Luchtkwaliteit

Besluit luchtkwaliteit

De Eerste Kamer heeft op 9 oktober 2007 het wetsvoorstel voor de wijziging van de 'Wet milieubeheer' goedgekeurd (Stb. 2007, 414). Met name hoofdstuk 5 titel 2 uit genoemde wet is veranderd. Omdat titel 2 handelt over luchtkwaliteit staat de nieuwe titel 2 bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Deze wet is op 15 november 2007 (Stb. 2007, 434) in werking getreden en 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;
- 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 (NSL). De programma aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen. Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze 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 (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂). Dit komt overeen met 0,4 microgram/m³ voor zowel PM₁₀ als NO₂.

Momenteel wordt de luchtverontreiniging in Nederland gedomineerd door NO₂ (stikstofdioxide) en PM₁₀ (fijne stof). Voor NO₂ zijn gemeenten en provincies verantwoordelijk voor het opstellen van plannen voor het reduceren van de luchtverontreiniging. Voor PM₁₀ hoeven gemeenten geen plannen te maken als de concentratieniveaus te hoog zijn. Hiervoor geldt dat het een taak van de rijksoverheid is om plannen te maken. De reden is dat een gericht lokale aanpak dikwijls niet mogelijk is of niet toereikend is, omdat de bronnen van zwevende deeltjes veelal onbekend zijn of diffuus van aard.

Een belangrijke bron van luchtverontreinigende stoffen vormt het verkeer. Met name langs (snel-)wegen worden dan ook relatief hoge concentraties van luchtverontreinigende stoffen verwacht. De luchtkwaliteit is echter niet alleen afhankelijk van emissies door het verkeer, maar ook van de zogenaamde achtergrondconcentratie van de luchtverontreinigende stoffen. Deze achtergrondconcentratie verschilt sterk per regio.

Projectlocatie

Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wet milieubeheer in werking getreden. Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Projecten die 'niet in betekende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer getoetst te worden aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. In de AMvB-nibm zijn de criteria vastgelegd om te kunnen beoordelen of voor een project sprake is van nibm.

Waar mogelijk worden getalsmatige grenzen gesteld aan de omvang van nieuwe projecten. Het gaat bijvoorbeeld om een maximum aantal nieuwe woningen, kantooroppervlakte en grootte van landbouwbedrijven. Een nieuw project dat binnen deze grenzen blijft, is per definitie NIBM.

In voorliggend plan is sprake van de verplaatsing van een tankstation naar een planologisch meer gewenste locatie. De maximale bijdrage van het extra verkeer door het tankstation inclusief shop, wasstraat en wegrestaurant wordt geschat op maximaal 300 vervoersbewegingen.

De grens voor nader onderzoek ligt hier op 379 voertuigbewegingen. Nader onderzoek is om die reden niet noodzakelijk.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		200
Aandeel vrachtverkeer		20,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,64
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,11
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig		

**Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer
als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit**

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		378
Aandeel vrachtverkeer		20,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	1,20
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,21
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

**Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer
als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit**

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		379
Aandeel vrachtverkeer		20,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	1,20
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,22
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk		

Analyse en conclusie

Luchtkwaliteit Middenmeer

Het milieu- en natuurplanbureau publiceert kaarten waarop de luchtverontreinigingsproblematiek inzichtelijk wordt. Op basis van de kaarten van 2008 valt Middenmeer onder de gebieden waar de één na laagste concentraties fijn stof en de twee na laagste concentraties stikstofdioxide voorkomen.

Gezien de geringe uitstoot van het oprichten van het tankstation is nader onderzoek niet nodig, overschrijding van de 1% norm zal niet overschreden worden.

Akoestisch onderzoek

Omgevingsgeluid

Conform de Wet geluidhinder hebben alle wegen (behalve 30 km-wegen) een (onderzoek)zone. Voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen die binnen de zone van een weg zijn gelegen dient de geluidbelasting ten gevolge van die betreffende weg berekend te worden. Wanneer met een plan nieuwe geluidsgevoelige bebouwing, zoals woningen, scholen en ziekenhuizen worden gerealiseerd, stelt de Wet geluidhinder de verplichting akoestisch onderzoek uit te voeren naar de geluidsbelasting op deze geluidsgevoelige bebouwing ten gevolge van omliggende wegen. De gevelbelasting mag de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschrijden.

Geluid vanuit de inrichting

Op grond van de VNG-brochure "Bedrijven en milieuzonering" (2009) wordt een richtafstand van 30 meter (voor geluid) geadviseerd voor (lpg) tankstations en autowasserijen. Voor restaurants en detailhandel (shop) wordt een richtafstand van 10 meter geadviseerd. De dichtstbijzijnde woning is gevestigd op circa 110 meter.

Analyse en conclusie

Het oprichten van het tankstation te Middenmeer ligt vooral in de invloedssfeer van de N242 en de A7. Voorliggend plan voorziet niet in de realisatie van geluidsgevoelige bebouwing, waardoor het uitvoeren akoestisch onderzoek niet noodzakelijk is. De geluidbelasting in de woonomgeving vanwege het tankstation voldoet aan de toepasselijke grenswaarden (Activiteitenbesluit), de afstand tot de dichtstbijzijnde woning is meer dan de richtafstanden, het uitvoeren van een akoestisch onderzoek is niet noodzakelijk.

Externe veiligheid

Bij deze paragraaf zijn tevens de adviezen van Veiligheidsregio Noord-Holland Noord (VrNHN) meegenomen. De regionale brandweer (een onderdeel van Veiligheidsregio Noord-Holland Noord) heeft, conform het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), artikel 13, lid 3, een wettelijke adviesrol bij ruimtelijke plannen waar externe veiligheid (mogelijk) een rol speelt. Zij toetst daarnaast of is voldaan aan de verantwoording van het groepsrisico en brengt advies uit ten aanzien van de voorbereiding op grootschalige rampen/incidenten en de bestrijding daarvan.

Het wettelijk kader voor externe veiligheid is grofweg op te splitsen in wetgeving ten behoeve van inrichtingen waarbij gevaarlijke stoffen worden gebruikt dan wel worden opgeslagen en beleid ten behoeve van het transport van gevaarlijke stoffen langs zowel boven- als ondergrondse infrastructuur.

Beleidskader inrichtingen

Op rijksniveau zijn Europese richtlijnen, geïmplementeerd door middel van het Besluit risico's zware ongevallen 19989 (BRZO), het Besluit rampenbestrijdingsplannen inrichtingen (Bri) en het Besluit informatie inzake rampen en zware ongevallen (Bri). In deze besluiten staat voorop dat risico's zoveel mogelijk bij de bron worden gereduceerd. Het principe van afstand houden is essentieel bij de beheersing van risico's. Dit is primair een kwestie van goede ruimtelijke ordening. Bij risicovolle inrichtingen in acht te nemen veiligheidsafstanden zijn geregeld op basis van het besluit externe veiligheid inrichtingen.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen, afgekort als Bevi steunt op de artikelen 5.1, 5.2 en 5.3 van de Wet milieubeheer, hierna Wm. De Wm legt kwaliteitseisen vast voor externe veiligheid van daarbij aangewezen inrichtingen. Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare

objecten. Daardoor ontstaan risico's voor mensen die in de buurt ervan wonen of werken. Het besluit wil dergelijke risico's beperken.

De Wm-inrichtingen die vallen onder het toepassingsbereik van het Bevi, kunnen worden onderscheiden in twee groepen:

- **Categoriale inrichtingen:** Inrichtingen waar het risico wordt veroorzaakt door één bepaalde stof of door één bepaalde activiteit. Het gaat om standaard inrichten waar de risico's op voorhand kunnen worden vertaald naar veiligheidsafstanden.
- **Niet-categoriale inrichtingen:** Inrichtingen met specifieke kenmerken dat voor berekening van de risico's en de vaststelling van de in acht te nemen veiligheidsafstanden en andere te treffen voorzieningen geen standaardbenadering mogelijk is.

Het tankstation (inclusief lpg) betreft een categoriale inrichting.

Regeling externe veiligheid inrichtingen

De Regeling externe veiligheid, afgekort de Revi, is sinds 8 september 2004 in werking getreden en per 1 juli 2007 grondig gewijzigd. Een van de belangrijkste wijzigingen is dat het Bevi nu ook geldt voor 39 benoemde spoorwegemplacementen. Verder zijn er voor lpg-tankstations aangepaste saneringsafstanden vastgelegd.

Deze regeling stelt regels omtrent de wijze van uitvoering van kwantitatieve risicoanalyses en het op basis daarvan berekenen van het plaatsgebonden en groepsrisico en het vaststellen van de vereiste veiligheidsafstanden, eventueel aangevuld met andere voorzieningen ter beperking van het risico.

Beleidskader vervoer gevaarlijke stoffen

Volgens Europese richtlijn dienen ook, voor zover mogelijk, hoofdtransportroutes te worden beschermd tegen risicovolle inrichtingen. Dit betekent dat ook tussen infrastructurele voorzieningen en risicovolle inrichtingen voldoende afstand moet worden aangehouden.

De veiligheidsnormen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn vooralsnog niet wettelijk verankerd op dezelfde manier als de veiligheidsnormen die gelden voor inrichtingen in het Bevi. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is belast met de ontwikkeling van beleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor. De Nota Vervoer gevaarlijke stoffen bevat nieuw beleid dat erop is gericht de belangen van vervoer, ruimtelijke ontwikkeling en veiligheid meer met elkaar in evenwicht te brengen. Met dit doel is het Basisnet ontstaan: een project dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat samen met onder andere het ministerie van VROM, gemeenten, provincies en bedrijfsleven uitvoert. Het Basisnet bestaat uit drie kaarten waarop bestaande spoor-, vaar- en rijkswegen zijn uitgewerkt.

Risicoatlassen

Om de transporten van gevaarlijke stoffen over wegen en binnenwateren in Nederland in beeld te brengen, heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat zogenoemde risicoatlassen uitgebracht. De risicoatlassen 'wegvervoer', 'hoofdvaarwegen' en 'spoor' brengen de risico's in kaart op het gebied van externe veiligheid. Dat is de veiligheid van de mensen die wonen en werken langs de wegen en vaarwegen.

De atlassen maken duidelijk waar maatregelen moeten worden genomen en waar ruimtelijke beperkingen langs de wegen en op de oevers langs vaarwegen moeten worden overwogen. De risicoatlassen brengen de risico's in beeld uitgedrukt in kansen dat er slachtoffers vallen bij calamiteiten met het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. De atlassen zijn vooral strategisch bedoeld. Zo kan het ministerie er toekomstig externe veiligheidsbeleid op baseren. De risicoatlassen vinden hun uitwerking in provinciale risicokaarten.

Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

Het beleid voor het transport van gevaarlijke stoffen staat beschreven in de Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (nota Rnvgs, 1996)⁷. 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. Het beleid voor externe veiligheid richt zich op de gevolgen voor de omgeving bij ernstige ongevallen tijdens het transport.

Het huidige beleid voor het afwegen van veiligheidsbelangen in relatie tot de omgeving is gebaseerd op een risicobenadering, die staat verwoord in de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (geactualiseerd 2010). Deze circulaire heeft het beleid van de Rnvgs nader uitgewerkt en verduidelijkt. Dit was nodig omdat de nota Rnvgs niet in alle gevallen eenduidig wordt uitgelegd en toegepast. De circulaire beschrijft het rijksbeleid voor veiligheidsbelangen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Vanaf 1 januari 2010 is een gewijzigde versie van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen van kracht. Hierin is, met het oog op de invoering van het Basisnet, juridisch vastgelegd welke risico's het vervoer van gevaarlijke stoffen via weg en water mag veroorzaken.

Op grond van de risicobenadering worden grenzen gesteld aan de risico's gelet op de kwetsbaarheid van de omgeving en vice versa. De risicobenadering bestaat uit drie stappen: identificatie van de risico's, normstellingen en toetsing aan de norm, en risicoreductie bij overschrijding normen. Voor identificatie van de risico's kan gebruikgemaakt worden van de "handleiding risicoanalyse transport" die uit naam van het ministerie van Verkeer en waterstaat in 2003 door de Adviesgroep AVIV BV is opgesteld. Daarnaast zijn er digitale telgegevens uit 2007 en voor Basisnetwegen (zoals de rijksweg A7) een vastgestelde GF3 (lpg)-gebruiksruimte vastgesteld. Bovendien is in 2011 de handleiding risicoanalyse transport verschenen waarin beschreven is voor welke situaties een berekening van het groepsrisico langs wegen met vervoer van gevaarlijke stoffen noodzakelijk is of achterwegen kan blijven.

Risicoverantwoording

Het tankstation is een categoriale-inrichting, waarbij ook lpg getankt kan worden en waarop dus het BEVI van toepassing is. Op grond van dit besluit ontstaat bij een ruimtelijk besluit dat betrekking heeft op een dergelijke inrichting een plicht tot verantwoording van het risico dat na alle maatregelen resteert. Dit betekent dat het voorgenomen bestemmingsplan een ruimtelijk besluit is, waarop volgens het BEVI verantwoording moet plaatsvinden van het risico dat na alle maatregelen resteert. Deze verantwoording dient de volgende elementen te bevatten.

1. Beoordeling van de verandering van het plaatsgebonden- en groepsrisico.
2. Beoordeling van de mogelijkheden tot zelfredzaamheid van de personen in de omgeving van de risicobron.
3. Beoordeling van de mogelijkheden van bestrijdbaarheid van een incident of ramp.
4. Beoordeling van de mogelijke alternatieven voor het ruimtelijk plan.
5. Beoordeling van de mogelijkheden tot risicoreductie.

Deze elementen worden hieronder achtereenvolgens behandeld. Vervolgens wordt daaraan een conclusie verbonden.

Ad 1. Beoordeling van de verandering van het plaatsgebonden- en groepsrisico

Risico's worden onderscheiden in plaatsgebonden- en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico (PR) gaat uit van de kans op een dodelijk slachtoffer buiten de inrichting (of transportader). De begrenzing van een gebied waarbinnen het PR een rol speelt wordt met een afstandscontour rondom een risicobron in beeld gebracht. Voor de beoordeling van deze contour bestaat een stelsel van richt- en grenswaarden. Grenswaarden zijn juridisch

⁷ Kamerstukken II, 1995/96, 24 611, nr 1

harde normen waarvan niet mag worden afgeweken. Richtwaarden moeten zoveel als mogelijk worden nageleefd. Voor nieuwe situaties wordt uitgegaan van een grenswaarde gebaseerd op de kans op een dodelijk slachtoffer van 1 op een miljoen jaar. Gesproken wordt daarom over een 10-6 contour, waarmee de omvang van het PR-gebied wordt aangegeven.

Plaatsgebonden risico (PR)

Het PR geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10-6/jaar contour (die als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Kwetsbare objecten zijn onder andere woningen (met uitzondering van verspreid liggende woningen met een dichtheid van maximaal twee per hectare en dienst- of bedrijfswoningen).

In het Bevi is bepaald dat voor lpg-tankstations uitgegaan mag worden van de categoriale veiligheidsafstanden uit het Revi. De veiligheidsafstanden zijn afhankelijk van de jaarlijkse doorzet aan lpg.

Analyse en conclusie

Binnen de PR 10-6 contouren rond het lpg-vulpunt, het lpg-reservoir en de lpg-afleverzuil zijn geen (geprojecteerde) (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig. Dit geldt voor de situatie voor en na het treffen van de lpg-branchemaatregelen. Ten aanzien van het plaatsgebonden risico 10-6 per jaar zijn er geen knelpunten. De afstand tot kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten voldoet aan de grenswaarde 10-6 per jaar van een lpg-tankstation met een doorzet tot 1.000 m³/jaar. De vaste afstand waarbij voldaan wordt aan het plaatsgebonden risico 10-6 per jaar voor een aardgasafleverinstallatie (CNG) is 10 meter (of meer).

Het dichtstbijzijnde relevante object buiten het plangebied ligt op ongeveer 100 meter afstand van de risicobronnen.

Binnen het plangebied is het restaurant geprojecteerd op meer dan:

- 35 meter van het lpg-vulpunt
- 25 meter van het lpg-reservoir
- 15 meter van het lpg-afleverpunt
- 10 meter van het CNG-afleverpunt

De normen voor het plaatsgebonden risico vormen geen belemmering voor de vestiging van het lpg-tankstation.

Groepsrisico (GR)

Groepsrisico (GR) wordt beoordeeld binnen het zogenoemde invloedsgebied. Omdat ook buiten de 10-6 contour nog slachtoffers kunnen vallen, wordt ook het gebied waarbinnen de nadelige gevolgen kunnen plaatshebben nader aangeduid en beschouwd. Dit wordt het invloedsgebied genoemd. Bij het bepalen van de omvang van dit gebied wordt slechts gekeken naar de gevolgen van het daadwerkelijke optreden van het effect en niet naar de kans dat het effect zich voordoet. De omvang van het invloedsgebied is daardoor altijd veel groter dan een PR-gebied. Binnen het invloedsgebied dient de omvang van het groepsrisico te worden beschouwd. Er bestaat daarvoor geen harde norm, maar wel een verantwoordingsplicht. In plaats van harde normen wordt in deze verantwoordingen uitgegaan van zogenoemde oriëntatiewaarden. De verantwoordingsplicht ontstaat voor het bevoegd gezag bij het nemen van een ruimtelijk besluit.

Voor lpg-tankstation zijn door het RIVM en VROM twee tabellen ontwikkeld, waarmee een algemene uitspraak gedaan kan worden over de omvang van het groepsrisico: één tabel is van toepassing op situaties waarbij de lpg-tankwagen nog niet is voorzien van een hittewerende coating en de andere waarbij dat wel het geval is.

Analyse en conclusie

Uit de tabellen blijkt dat er maximaal 60 personen (bij een tankwagen zonder hittewerende coating) en maximaal 301 personen (bij een tankwagen met hittewerende coating) binnen het invloedsgebied aanwezig mogen zijn, uitgaande van een continue verblijftijd. Vastgesteld is dat er maximaal 20 personen binnen het invloedsgebied aanwezig kunnen zijn (worstcasebenadering). Op grond hiervan blijft het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde. Binnen het invloedsgebied is momenteel geen ander bedrijf aanwezig, maar het bestemmingsplan Middenmeer (24 september 2009) maakt dit wel mogelijk; bestemming gemengd, wat onder andere kantoren en bedrijven tot en met categorie 3.2. inhoud. De oppervlakte dat binnen de invloedsfeer van het lpg-tankstation valt, ligt nog net buiten het bouwvlak van genoemd gebied, waarmee de mogelijkheid vervalt van permanente aanwezigheid van personen. De normen voor het groepsrisico vormen geen belemmering voor de vestiging van het lpg-tankstation.

Ad 2. Beoordeling van de mogelijkheden tot zelfredzaamheid van de personen in de omgeving van de risicobron

Zelfredzaamheid is het zelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder hulp van hulpverleningsdiensten te verlangen. Dit kan door schuilen en indien mogelijk, vluchten uit dreigend gebied. De zelf redzaamheid moet in het kader van de verantwoordingsplicht worden beoordeeld.

De bouwregelgeving stelt concrete verplichtingen om te ontvluchten. Voor de indeling en gebruik van de openbare ruimte bestaan deze verplichtingen niet.

Maatgevende scenario's lpg-tankstation

Bij een calamiteit bij het lpg-tankstation kunnen de volgende effecten optreden.

- Jet-fire (bij breuk en lekkage van leidingen, pompen): de effecten hiervan zijn qua omvang redelijk beperkt en zullen niet reiken tot het plangebied.
- Wolkbrand, explosie (bij instantaan bezwijken van het reservoir of de tankwagen) en BLEVE (bij tankwagen). De effecten hiervan kunnen reiken tot in het plangebied, en zijn voor de maatvoering van de bestrijdbaarheid van belang.

De effecten bij het optreden van een calamiteit kunnen in het worstcasescenario (BLEVE van een tankwagen bij 100% gevulde tankwagen) zeer groot zijn:

- tot 150 meter afstand zullen buiten alleen dodelijke slachtoffers vallen (100% letaliteit) (personen die binnen zijn zullen direct overlijden of zullen gewond raken);

- dodelijke slachtoffers mogelijk tot op ruim 300 meter afstand (1% letaliteit);
- 2^e en 3^e graads brandwonden mogelijk tot op 345 meter afstand;
- 1^e graads brandwonden mogelijk tot op 545 meter afstand.

Het gebied voor rampbestrijding bevindt zich in een straal van 545 meter rond het lpg-tankstation. Binnen dit gebied is circa 20% bestemd voor industrieterrein/ kantoorfuncties (op dit moment gedeeltelijk ingericht) en voor wonen. Verder is op ongeveer 500 meter afstand een buurthuis gelegen.

Bestrijdbaarheid scenario's lpg-tankstation

Op basis van bijlage 3 van de concept handreiking "Verantwoorde brandweeradvisering (oktober 2009)" is voor het BLEVE-scenario een inschatting gemaakt van het aantal slachtoffers dat bij dit worstcasescenario kan vallen.

Deze inschatting is voor de beeldvorming gemaakt voor de situatie op grond van de vigerende bestemmingsplannen mogelijk is. Voor het bepalen van de personendichtheid in de omgeving is uitgegaan van globale kentallen per gebiedstype. In het gebied voor rampbestrijding zijn globaal drie gebiedstypen te onderscheiden, namelijk woongebied, een industrieterrein met kantoorfuncties en een buurthuis. Voor de berekening zijn voor deze gebieden de volgende personendichtheden gehanteerd:

- woongebieden: 47 personen/hectare (gemiddelde van rustige en drukke woonwijk)
- industrieterrein: 80 personen/hectare (industrieterrein met hoge personendichtheid)
- buurthuis: 200 personen

Op basis hiervan is indicatief het volgende worst case slachtofferbeeld berekend voor de dagperiode en de nachtperiode:

Triageklasse	Slachtofferaantallen		
	T4	T1/T2	T3
Dagperiode	5	20	46
Nachtperiode	0	0	11

T1: gewonden met een acute bedreiging van de vitale functies

T2: gewonden die binnen afzienbare tijd getroffen kunnen worden door een bedreiging van de vitale functies

T3: lichtgewonden

T4: overleden

Alle overleden personen (T4) en zwaargewonden (T1/T2) ontstaan op het industrieterrein. Het aantal benodigde ambulances voor het transport van gewonden (T1 en T2) bedraagt in de dagperiode (de maatgevende periode) 20. Dit scenario raakt aan de grenzen van de capaciteit van de veiligheidsregio. De situatie is echter veel beter dan bij de huidige locatie aan de Brugstraat waar bij een dergelijke calamiteit het aantal benodigde ambulances veel groter is dan waar de veiligheidsregio zelf in kan voorzien.

Bronbestrijding

Bij aanstraling van de tankwagen kan het optreden van een BLEVE worden uitgesteld mits hiermee snel wordt gestart. Hiervoor moet voldoende bluswater aanwezig zijn (zie kopje bluswatervoorziening).

Verder kan de kans op aanstraling van de tankwagen worden gereduceerd door de locatie van de lpg-tankwagen op voldoende afstand van gebouwen, het lpg-reservoir, het lpg-afliepervpunt, het benzineaflepervpunt en het benzinevulpunt te realiseren.

Effectbestrijding

Bij het optreden van een BLEVE is geen effectieve bestrijding mogelijk. Het proces is onomkeerbaar als het lpg-mengsel een bepaalde temperatuur heeft bereikt. Wel kunnen secundaire branden worden bestreden.

Het afzetten en ontruimen van het gebied voordat een BLEVE optreedt, is beperkt mogelijk. Dit is mede afhankelijk van de tijd dat de BLEVE optreedt, dat kan variëren van enkele minuten tot tientallen minuten. Hetzelfde geldt voor het laten schuilen van personen binnen gebouwen buiten een straal van 150 meter.

Zelfredzaamheid

Met betrekking tot de zelfredzaamheid zijn twee relevante gebieden te onderscheiden. In het gebied met een 100% letaliteit (in- en uitpandig) is vluchten de enige optie om te overleven. Daarbuiten biedt het schuilen in gebouwen de grootste overlevingskansen.

Analyse en conclusie

Binnen de zone van het invloedsgebied tot 150 meter zijn momenteel geen gebouwen aanwezig. Op de rand van dit gebied is de realisatie van kantoor en bedrijfsgebouwen mogelijk. Gezien de functie van deze gebouwen wordt ervan uitgegaan dat de aanwezig personen in het gebied voor het merendeel zelfredzaam zullen zijn en zelf bij een eventuele calamiteiten bij het lpg-tankstation op verzoek het gebied snel kunnen verlaten. Gezien de ligging van het dichtstbijzijnde (geprojecteerde) gebouwen ten opzichte van het lpg-tankstation zal de overlevingskansen in de gebouwen groter zijn dan wanneer gevlucht wordt over het vrije veld.

Ad 3. Beoordeling van de mogelijkheden van bestrijdbaarheid van een incident of ramp

Binnen de normale bedrijvigheid op het lpg-tankstation, vormt de bevoorrading (het transport, de overslag en opslag) van de ondergrondse tank door een tankwagen een verhoogd risico. Technische of menselijke fouten kunnen leiden tot het ongecontroleerd vrijkomen van lpg met alle gevolgen van dien. Voor de beoordeling van de bestrijdbaarheid wordt uitgegaan van een uiterste scenario, te weten: druk en hittebelasting ten gevolge van een vuurbal. Als gevolg van het door verhitting oplopen van de druk of mechanische beschadiging kan een reservoir bezwijken. Indien het vrijkomende gas direct ontstoken wordt, vindt een zogeheten Blêve plaats (Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion), de vuurbal. Bij de verbranding van deze kokende brandende vloeistof kan een vuurbal met een doorsnede van 200 meter verschijnen.

Ook de kansen op het ontstaan een Blêve zijn klein. Verdere verkleining van deze kans wordt bewerkstelligd door een aantal vergaande technische maatregelen die zijn afgesproken in een convenant tussen de lpg-branchen en het ministerie van VROM. Het aanbrengen van een hittewerende coating op de tankwagen is een belangrijk element daarin. Bestrijding van een daadwerkelijke Blêve is niet mogelijk. Bestrijding van een incident is daarom vooral gericht op het voorkomen van deze situatie in het geval zich een gebeurtenis voordoet waarbij dit verschijnsel kan ontstaan. Het scenario van een Blêve als gevolg van een langdurige verhitting van een tankwagen kan worden voorkomen door een snelle koeling resp. blussing van de hitte veroorzakende brand. Deze koeling kan plaatsvinden door middel van water met een hoeveelheid van minimaal 60 m³ per uur.

Analyse en conclusie

De veiligheidsregio adviseert in haar brief van advies externe veiligheid verplaatsing lpg-tankstation Marees en Kistenmaker naar Cultuurweg in Middenmeer van 15 maart 2010.

Om in overleg met de brandweer tijdens het oprichten van het lpg-tankstation een primaire bluswatervoorziening te plaatsen nabij de hoofdtoegang en nabij de brandweertoeegang. De bereikbaarheid van de nieuwe locatie van het lpg-tankstation voor de hulpdiensten is voldoende. Het perceel is via twee ingangen bereikbaar.

Ad 4. Beoordeling van de mogelijke alternatieven voor het ruimtelijk plan

Op de huidige locatie van het lpg-tankstation aan de Brugstraat is het groepsrisico aanmerkelijk hoger dan nu op de voorgenomen locatie aan de Cultuurweg te Middenmeer. Door deze ruimtelijke ontwikkeling die de verplaatsing van het tankstation mogelijk maakt zal het groepsrisico fors afnemen.

Analyse en conclusie

In de omgeving rond de nieuwe locatie van het lpg-tankstation worden nu geen nieuwe ontwikkeling mogelijk gemaakt. Verder zijn de huidige mogelijke ontwikkeling binnen het invloedsgebied dermate beperkt dat dit geen aanleiding geeft om de bestaande ruimtelijke plannen ten aanzien hiervan aan te passen.

Ad 5. Beoordeling van de mogelijkheden tot risicoreductie

Door de lpg-branchen zullen in 2010 de met de rijksoverheid overeengekomen lpg-branchemaatregelen volledig worden geïmplementeerd (toepassing verbeterde lpg-vulslang en aanbrengen hittewerende coating op lpg-tankwagens). Door deze maatregelen worden de PR-contouren en de hoogte van het groepsrisico rondom lpg-tankstations aanmerkelijk teruggebracht.

De Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen (PGS) vervangt de voormalige CPR-richtlijnen. Net als daarvoor de CPR-richtlijnen heeft de PGS tot doel om een overzicht te geven, op basis van actuele technieken, van de voorschriften, eisen, criteria en voorwaarden die kunnen worden toegepast door bedrijven en door overheden bij vergunningverlening, het opstellen van algemene regels en toezicht op bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen, waaronder tevens worden verstaan opslag en transport. De oorspronkelijke CPR 8-1 en 8-1 S richtlijnen zijn in 2005 zonder wijziging omgezet in PGS 16. Deze publicatie gaat in op de gevaaraspecten van lpg en voorschriften voor een veilige inrichting en beheer van lpg-tankstations, bedrijfsinstallaties en afleverinstallaties. De inhoud van de huidige publicatie is verouderd als gevolg van gewijzigde wet- en regelgeving en inzichten rond de stand der techniek. In september 2010 is PGS 16 in samenhang met PGS 17 en PGS 18 herzien.

Analyse en conclusie

Deze maatregelen zullen volledig zijn geïmplementeerd voordat het lpg-tankstation wordt gerealiseerd en in werking treedt.

5.3 Blauw



Binnen deze paragraaf worden alle zaken die betrekking hebben op het gebruik van water geanalyseerd. De waterhuishouding binnen de omliggende omgeving van het plangebied is geanalyseerd en het gebruik oppervlaktewateren is onderzocht.

Waterhuishouding

Watertoets

Als uitvloeisel van Europees en landelijk waterbeleid (waaronder: 'Europese Kaderrichtlijn Water', 'Nota Anders omgaan met water', 'Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw', 'Nationaal Bestuursakkoord Water' en de 'Nationaal waterplan') is voor ruimtelijke plannen een Watertoets verplicht gesteld. Deze ruimtelijke onderbouwing gaat hierop in.

De Watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren van het hoogheemraadschap, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. De uitvoering geschiedt binnen de bestaande wet- en regelgeving op het gebied van ruimtelijke ordening en water. De Watertoets geeft de inbreng van water een plaats in de procedures over ruimtelijke plannen en besluiten, zoals streek- en bestemmingsplannen, en vormt als het ware een verbindende schakel tussen het waterbeheer en de ruimtelijke ordening. De Watertoets heeft een integraal karakter: alle relevante waterhuishoudkundige aspecten worden meegenomen (naast veiligheid en wateroverlast ook waterkwaliteit en verdroging).

Het plangebied valt binnen het beheergebied van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). In het kader van de watertoets is advies ingewonnen bij het HHNK.

Indien door realisatie van de plannen een toename aan verharding plaatsvindt, zal neerslag versneld worden afgevoerd van het terrein. Zonder compenserende maatregelen zal de waterhuishoudkundige situatie hierdoor verslechteren. Indien er bij de realisatie watergangen worden gedempt, dienen deze 1 op 1 te worden gecompenseerd binnen hetzelfde peilgebied.

In het plangebied wordt een toename van de verharde oppervlakte van ongeveer 5.000 m² gerealiseerd. Voor de gehele oppervlakte dient het water gecompenseerd te worden. Het hoogheemraadschap geeft in haar brief aan dat de compensatie-eis voor het betreffende gebied 9% bedraagt.

Op ongeveer 100 meter van het plangebied ligt het gemeenteriool. In verband met deze afstand van het gemeenteriool geeft de gemeente Hollands Kroon aan om het afvalwater van het tankstation en verharding via een goedgekeurd IBA systeem af te voeren.

Voor tankstations gelden strenge eisen ten aanzien van afvoering van minerale olie. Het afvoeren van oliehoudend afvalwater dient te geschieden via een olieafscheiderinstallatie die volgens de regelgeving aantoonbaar voldoet aan de geldende Norm (EN 858 / NEN 7089).

Voor het verontreinigde hemelwater van de vloeistofdichte grondoppervlakte en het water van onder andere de wasboxen en de washal zal door middel van een olie- benzineafscheider worden geloosd op het oppervlaktewater. Deze lozing is geregeld in het kader van de milieuvergunningen en besluiten. Het oppervlaktewater van de daken kan net als het afvalwater rechtstreek worden geloosd via het oppervlaktewater. Tenminste als er geen uitlopende materiaal is toegepast.

Analyse en conclusie

Het ontwerp voorziet in de te compenseren hoeveelheid oppervlaktewater in verband met toename verharding. De oppervlakte van het te dempen water is door de locatiewijziging verminderd. Voor het aanleggen van de oprit dient een dam met duiker gerealiseerd te worden. De minimale duikerdiameter voor duikers langs de wegen langs buitengebied dient een $\varnothing$ 600mm gebruikt te worden. De duiker mag niet langer dan 15 meter zijn.

5.4 Grijs



In deze laatste paragraaf wordt de laatste kleur behandeld, grijs. Hierbij wordt zowel de bovengrondse als de ondergrondse infrastructuur geanalyseerd alsmede civieltechnische aspecten.

Verkeersaspecten

Ontsluiting

Het tankstation is gunstig gelegen in de nabijheid van de oprit naar de A7 en de N242 en zeer goed bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer. De ontsluiting van het tankstation zal via de bestaande rotonde gerealiseerd worden (geen directe, maar met mogelijkheden tot afslag naar de cultuurweg), waarmee het tankstation niet rechtstreeks op de N242 aansluit. Een vrij toegankelijke ontsluiting met zo min mogelijk obstakels en in vrijwel directe aansluiting op de doorgaande weg (N242) is essentieel voor een tankstation. Indien de bereikbaarheid enigszins gehinderd wordt dan wordt het betreffende tankstation voorbij gereden. De Cultuurweg valt onder beheer van Gemeente Hollands Kroon. In overleg met de verkeerskundige is de ontsluiting bepaald.

Parkeren

De parkeervoorziening bij het tankstation zal in de nabije toekomst worden ingericht.

Straalverbindingen, leidingen en kabels

Ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing is een oriëntatiemelding gedaan bij het KLIC (Kabels en Leidingen Informatie Centrum) en zijn de leidingbeheerders gevraagd informatie te verschaffen over eventueel aanwezige leidingen.

Op basis van deze informatie is geconstateerd geen kabels en leidingen door het plangebied loopt. Er treedt door het bouwplan geen verstoring op van radar, UMTS frequenties et cetera mede gezien de laagbouw.

Civieltechnische vraagstukken

In de bouwvergunning worden civieltechnische vraagstukken geregeld, zoals het aansluiten van de woningen en bedrijven op de riolering. Ook in deze gevallen zal de overeenkomst gevolgd worden. De aannemer zal voor de uitvoering zorgdragen voor tijdig overleg met de kabel- en leidingbeheerders en garant staan voor goede aansluitingen.

Analyse en conclusie

De voorgenomen planontwikkeling houdt rekening met de bovengrondse en ondergrondse infrastructuur. Er zijn geen belemmeringen geconstateerd.

6 Economische uitvoerbaarheid

De economische uitvoerbaarheid voor het oprichten tankstation te Middenmeer komt volledig voor kosten en risico van de initiatiefnemer van het tankstation te Middenmeer.

De grond is niet in eigendom van Meko, Op- en Overslag BV te Middenmeer. Zodra de vrijstelling en bouwvergunning is verkregen, zal de grond worden overgeschreven op de naam van Meko, Op- en Overslag BV. Meko, Op- en Overslag BV zal zorgdragen voor de ontwikkeling en realisatie van alle genoemde benodigde voorzieningen en het herinvullen van de vrijkomende locatie aan de brugstraat, waarbij de stramien van de Brink met groen en open ruimte wordt doorgetrokken. Nadere inrichting van de vrijkomende locatie aan de brugstraat zal met de gemeente overlegd worden.

7 Motivering

Op basis van het vorenstaande kunnen de volgende conclusie getrokken worden.

- Het plan is strijdig met het bestemmingsplan buitengebied 1996 (voormalige gemeente Wieringermeer).
- Het bouwplan past in het beleid met betrekking tot het doen verplaatsen van niet binnen de woonomgeving passende lpg-tankstations.
- Uit stedenbouwkundig alsook verkeerskundig oogpunt is de nieuwe situering een verbetering ten opzichte van de positionering van de huidige tankstationlocatie.
- Het bouwvoornemen alsmede het voorgenomen gebruik sluit aan bij het toegestane kader.
- Er is voldoende rekening gehouden met de ruimtelijke en milieuaspecten.
- Het bouwvoornemen heeft geen negatieve ruimtelijke consequenties voor de omgeving.

8 Wijze van bestemmingen

8.1 Algemeen

Een bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen door middel van kleuren en tekens aangegeven. De regels bevatten de materiële inhoud van de bestemmingen. De verbeelding en de regels vormen tezamen het juridische toetsingskader voor ruimtelijke en functionele ontwikkelingen in het plangebied. De plantoelichting bevat met name de aan het plan ten grondslag liggende gedachten.

In dit hoofdstuk wordt verder ingegaan op de juridische methodiek van het bestemmingsplan en wordt een toelichting gegeven op de bestemmingen.

8.2 Juridische methodiek

Uitgangspunt van dit bestemmingsplan is het streven naar een sobere regeling: niet meer regelen dan noodzakelijk is. Daarnaast is ook zoveel mogelijk aangesloten bij systematiek en stijl van andere meer recente bestemmingsplannen van de gemeente. Dit alles komt de rechtszekerheid voor de burger en de overzichtelijkheid ten goede.

8.3 De bestemmingen

De op de verbeelding en in de regels gebruikte bestemmingen worden hierna beschreven.

Bestemming "Bedrijf" (B)

Binnen de bestemming "Bedrijf" is toegestaan om een tankstation met verkoop van lpg en wasfaciliteiten (wasboxen) uit te oefenen. Deze is aangeduid op de verbeelding. Daarnaast zijn gebouwen, aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen ten behoeve van deze functie toegestaan. Tot slot zijn ook parkeervoorzieningen en waterhuishoudkundige doeleinden, waterberging en waterlopen opgenomen in de bestemmingsomschrijving.

Bestemming "Groen" (G)

Het in het plan voorkomende structurele groen heeft de bestemming groen verkregen. Binnen deze bestemming is een beperkt aantal bebouwingsmogelijkheden opgenomen. De vrijkomende locatie aan de Brugstraat krijgt de bestemming Groen die op de verbeelding 2 is weergegeven.

Bestemming "Verkeer" (V)

De wegen in het plangebied zijn bestemd tot verkeer.

Bestemming "Water" (WA)

De waterlopen hebben de bestemming water verkregen. De waterbergings- en waterhuishoudingfunctie zijn de belangrijkste doeleinden.

9 Overleg en inspraak

Op grond van artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van de provincie en Rijk die betrokken zijn met de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het bestemmingsplan in het geding zijn.

1. Veiligheidsmanager gemeente
2. Veiligheidsregio
3. Hoogheemraadschap Noord Hollands Noorderkwartier
4. Provincie Noord-Holland
5. VROM

10 Regels

10.1 Inleidende regels

Artikel 1: Begripsbepalingen

1. **plan:** het bestemmingsplan verplaatsing tankstation Marees, Middenmeer van de gemeente Hollands Kroon;
2. **bestemmingsplan:** de geometrische bepaalde planobjecten met bijhorende regels als vervat in het GML-bestand NL IMRO 0463.BPLGMarees2010.vo01 met bijhorende regels;
3. **de verbeelding:** de analoge en digitale voorstelling van het bestemmingsplan;
4. **bestemmingsgrens:** een op de verbeelding aangegeven lijn, die de grens vormt van een bestemmingsvlak;
5. **bestemmingsvlak:** een op de verbeelding aangegeven vlak met eenzelfde bestemming;
6. **aan- of uitbouw:** een onderdeel van een hoofdgebouw dat door de vorm daarvan onderscheiden kan worden en dat door zijn ligging en/of in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan de hoofdvorm;
7. **bebouwing:** een of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
8. **bebouwingspercentage:** een in de regels aangegeven percentage, dat de grootte van het deel van het terrein aangeeft dat maximaal mag worden bebouwd;
9. **bouwgrens:** een op de verbeelding aangegeven lijn, die de grens vormt van een bouwvlak;
10. **bouwperceelgrens:** een grens van een bouwperceel;
11. **bouwvlak:** een op de verbeelding aangegeven vlak, waarmee de gronden zijn aangeduid waarop gebouwen zijn toegelaten;
12. **bedrijfsgebouw:** een gebouw dat dient voor de uitoefening van een bedrijf;
13. **Bepaalde kwetsbaar object:** Een object waarvoor ingevolge het Besluit externe veiligheid inrichtingen een richtwaarde voor het risico c.q. een risicoafstand is bepaald, waarmee rekening moet worden gehouden;
14. **Kwetsbaar object:** Een object waarvoor ingevolge het Besluit externe veiligheid inrichtingen een grenswaarde voor het risico c.q. een risicoafstand tot risicovolle inrichting is bepaald, die in acht genomen moet worden;
15. **Shop:** een gebouw, dat een ruimte omvat, dat door zijn indeling bedoeld is te worden gebruikt voor de detailhandel;
16. **Autowasfaciliteit:** een gebouw, dat een ruimte omvat, dat door zijn indeling bedoeld is te worden gebruikt voor het wassen van auto's;

- 17. Wegrestaurant:** wegrestaurant waar tegen vergoeding dranken worden geschonken of spijzen voor directe consumptie worden bereid of verstrekt;
- 18. Wabo:** Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
- 19. Omgevingsvergunning:** vergunning als bedoeld in artikel 2.1 of 2.2 van Wet algemene bepaling omgevingsrecht;
- 20. Peil:**
- a voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst:
 - de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
 - b voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst:
 - de hoogte van het terrein ter hoogte van die hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw.

Artikel 2: Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de inhoud van een bouwwerk:

Tussen de onderzijde van de beganegrondvloer, de buitenzijde van de gevels en/of het hart van de scheidsmuren en buitenzijde van daken en dakkapellen;

2.2 de goothoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel;

2.3 de bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;

2.4 de oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen worden ondergeschikte bouwdelen als plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, schoorstenen, gevel- en kroonlijsten, luifels, erkers, balkons en overstekende daken buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding van de bouw- c.q. bestemmingsgrenzen niet meer dan 1 m bedraagt.

10.2 Bestemmingsregels

Artikel 3: Bedrijf (B)

3.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor 'Bedrijf' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. tankstation ten behoeve van de verkoop van motorbrandstoffen inclusief LPG, LNG met daarbij behorend vulpunt uitsluitend te plaatse van de aanduiding op de verbeelding 'vulpunt' (vu), waaronder LPG, met de daarbij behorende voorzieningen, zoals kantoor, magazijn en werkplaats, tankshop, toiletten en autowasvoorziening;
- b. een wegrestaurant;
met de daarbij behorende;
- c. wegen;
- d. groenvoorzieningen;
parkeervoorzieningen op eigen terrein;
- e. laad- en losvoorziening op eigen terrein;
- f. nutsvoorzieningen;
- g. waterhuishoudkundige doeleinden, waterberging en waterlopen.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Bouwwerken

Voor gebouw en overkapping gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van een luifel mag niet meer bedragen dan 6 meter;
- b. de bouwhoogte van de shop mag niet meer bedragen dan 5 meter;
- c. de bouwhoogte van de specifieke vorm van autowasfaciliteiten mag niet meer bedragen dan 5 meter;
- d. de bouwhoogte van het wegrestaurant mag niet meer bedragen dan 5 meter;
- e. gebouwen en overkappingen mogen uitsluitend binnen de op de verbeelding aangegeven bouwgrens worden gebouwd;

3.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor een bouwwerk, geen gebouwen zijnde gelden de volgende regels:

- a. de hoogte van de reclamezuil, lichtmasten mag niet meer bedragen dan 6 meter;
- b. de hoogte van vlaggenmasten mag niet meer bedragen dan 10 meter;
- c. de hoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter.

3.3 Afwijken van de bouwregels

3.3.1 Erf- en terreinafscheiding

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken, mits voldaan wordt aan de volgende bepalingen:

- a. ten behoeve van het bouwen van erf- of terreinafscheidingen uitsluitend ter plaatse van de aanduiding vulpunt (vu).

3.4 Wijzigingsbevoegdheid

3.4.1 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen:

- a) voor het toestaan van een bedrijf maximaal categorie 5.1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten dan wel een bedrijf dat voor wat betreft de aard en de omvang van de milieuhinder die het veroorzaakt gelijk kan worden gesteld met een bedrijf genoemd in categorie 5.1, met uitzondering van Bevi-inrichtingen en met inachtneming van de volgende voorwaarden:
 1. er vindt geen onevenredige aantasting plaats van de verkeersveiligheid;
 2. er vindt geen onevenredige aantasting plaats van de bouw- en gebruiksmogelijkheden van nabijgelegen gronden;
- b) voor het toestaan van verkoop van alternatieve brandstoffen, zoals LNG, met als voorwaarde dat de 10-6 plaatsgebonden risicocontour binnen de inrichting dan wel op gronden met de bestemming 'Verkeer', 'Water' of 'Groen' valt, alsmede een verantwoording van het groepsrisico is uitgevoerd.

Artikel 4: Groen (G)

4.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
- b. bermen en beplanting;
- c. water;
- d. verharding;
- e. de waterhuishouding.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Bouwwerken

Op of in deze gronden mogen slechts bouwwerken ten dienste van de bestemming worden opgericht en in stand gehouden onder de volgende voorwaarden:

- a. de maximum bouwhoogte van bouwwerken mag niet meer bedragen dan 2 meter.

4.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
- b. de sociale veiligheid;
- c. de milieusituatie.

Artikel 5: Verkeer (V)

5.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. verkeer;
- b. wegen, fiets- en voetpaden;
- c. groenvoorzieningen;

5.2 Bouwregels

5.2.1 Bouwwerken

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

Artikel 6: Water (WA)

6.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. waterberging;
 - b. waterhuishouding;
 - c. waterlopen;
- met de daarbij behorende:
- d. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder bruggen, dammen en/of duikers.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Bouwwerken

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

10.3 Algemene regels

Artikel 7: Anti-dubbeltelbepaling

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 8: Algemene bouwregels

8.1 In die gevallen dat de bestaande goothoogte, bouwhoogte, oppervlakte, inhoud en/of afstand tot enige op de verbeelding aangegeven lijn van bouwwerken, die in overeenstemming met het bepaalde in de Woningwet tot stand zijn gekomen, minder dan wel meer bedraagt dan in de bouwregels in hoofdstuk 2 van deze regels is voorgeschreven respectievelijk toegestaan, geldt die goothoogte, bouwhoogte, oppervlakte, inhoud en/of afstand in afwijking daarvan als minimaal respectievelijk maximaal toegestaan.

8.2 In het geval van herbouw is het bepaalde in lid 1 uitsluitend van toepassing, indien de herbouw op dezelfde plaats plaatsvindt.

Artikel 9: Algemene gebruiksregels

Verboden gebruik gronden en opstallen:

9.1 Strijdig gebruik

Het is verboden de gronden en bouwwerken te gebruiken op een wijze of tot een doel strijdig met de in dit plan ter plaatse aangegeven bestemming. Tot een strijdig gebruik wordt in ieder geval gerekend het gebruik ten behoeve van:

- a. van een risicovolle inrichting op en zodanige wijze dat de PR(10-6), vulpunt, reservoir en verkooppunt buiten de lpg -veiligheidszone komt te liggen;
- b. een gebruik van gronden als stort- en/of opslagplaats van grond en/of afval, met uitzondering van een zodanig gebruik voor het normale op de bestemming gerichte gebruik en onderhoud;

- c. een gebruik van gronden als stallings- en/of opslagplaats van één of meer aan het gebruik onttrokken machines, voer-, vaar- of vliegtuigen, met uitzondering van een zodanig gebruik voor het normale op de bestemming gerichte gebruik en onderhoud;
- d. een gebruik van gronden en bouwwerken voor een seksinrichting dan wel ten behoeve van prostitutie.

Artikel 10: Algemene aanduidingsregels

- 10.1** in afwijking van het bepaalde in de overige bestemmingsregels mogen in de 'veiligheidszone - lpg' geen kwetsbare objecten of beperkt kwetsbare objecten worden gebouwd.

Artikel 11: Algemene wijzigingsregels

- 11.1** Burgemeester en wethouders zijn bevoegd het bestemmingsplan te wijzigen teneinde (een gedeelte van) de 'veiligheidszone - lpg' te verwijderen en de bijbehorende regels en begrippen op dit punt aan te passen indien het lpg-vulpunt wordt verwijderd, dan wel indien door het nemen van technische maatregelen blijkt dat de tot het vulpunt, afgiftepunt of lpg-tank aan te houden afstand kan worden verkleind.

10.4 Overgangs- en slotregels

Artikel 12: Overgangsrecht

12.1 Overgangsrecht bouwwerken

- a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot:
 - 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - 2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan;
- b. Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig toestemming verlenen van het eerste lid voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10 %;
- c. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

12.2 Overgangsrecht gebruik

- a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet;
- b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het vierde lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind;
- c. Indien het gebruik, bedoeld in het vierde lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten;
- d. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 13: Slotregel

Deze regels kunnen worden aangehaald onder de titel:

Regels van het bestemmingsplan verplaatsing tankstation Marees, Middenmeer van de gemeente Hollands Kroon.

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van

De voorzitter,

De griffier,

.....

.....

Bijlage

1 Principe goedkeuring van de gemeente

Bijlage

2 Ontwerptekening

Bijlage

3 Flora- en faunaonderzoek

Bijlage

**4 Externe veiligheid tankstation Cultuurweg
te Middenmeer**

Bijlage

5 Verbeelding