

Gemeente T E X E L

Ruimtelijke onderbouwing

ex. art. 2.12 Wabo

t. b. v. een omgevingsvergunning voor een afwijking van het
bestemmingsplan

Project:

**“Uitbreiding magazijn/werkplaats en de
bouw van een loods”**

Veerhaven 't Horntje



ir. H. van Brederode bi bnSP

Tigris 12

1186 JA Amstelveen

SBA-reg.nr. 1.950290.005

19 november 2019

Inhoud

1.	Inleiding	1.
2.	Omschrijving nieuwe ontwikkeling	2.
3.	Ruimtelijk beleidskader	6.
3.1	Rijksbeleid / Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	6.
3.2	Provinciaal beleid	6.
3.2.1	Omgevingsvisie NH 2050	6.
3.2.2	Structuurvisie NH 2040	7.
3.2.3	Provinciale Ruimtelijke Verordening	7.
3.2.4	Provinciale Milieuverordening	8.
3.3	Gemeentelijk beleid	8.
3.3.1	Omgevingsvisie Texel / Structuurvisie 2020	8.
3.3.2	Bestemmingsplan	8.
4.	Beeldkwaliteit	9.
4.1	Beeldkwaliteit als onderdeel van provinciaal ruimtelijk beleid	9.
4.2	De gemeentelijke welstandsnota	10.
5.	Milieubeperkingen en omgevingsaspecten	10.
5.1	Milieu	10.
5.1.1	Bodem en grondwater	10.
5.1.2	Watertoets	10.
5.1.3	Bedrijven en milieuzonering	10.
5.1.4	Geluid	11.
5.2	Verkeersaspecten	11.
5.3	Luchtkwaliteit	11.
5.4	Externe veiligheid	11.
5.5	Cultuurhistorie / Archeologie	11.
5.6	Natuurwaarden / Habitatrichtlijn -Vogelrichtlijn / Flora en Fauna	12.
5.7	Duurzaam bouwen	12.
6.	Uitvoerbaarheid	13.
6.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	13.
6.2	Economische/financiële uitvoerbaarheid	13.
Bijlage 1	Fotoserie bestaande situatie	

1. Inleiding

De Koninklijke N V TESO, Pontweg 1, 1797 SM Den Hoorn is voornemens op de locatie Veerhaven 't Horntje een magazijn/werkplaats uit te breiden en een nieuwe loods op te richten.

De gronden zijn kadastraal bekend onder gemeente Texel, sectie G, nr. 596..



afb. 1 ligging planlocaties in groter verband (Google Earth)

De vigerende bestemmingen

Voor de planlocaties is het bestemmingsplan “**t Horntje**” van toepassing, vastgesteld 19 april 2017 (onherroepelijk)..

Op de betreffende gronden ligt de enkelbestemming “**Bedrijf – Haven**” (art. 3), alsmede de dubbelbestemmingen “Leiding - Gas” (art.17), “Waterstaat – Waterkering” (art. 20.) en de Gebiedsaanduiding “Vrijwaringszone – dijk of duin” (art 23.2).

De strijdigheid met het geldende bestemmingsplan

De strijdigheid met het geldende bestemmingsplan is dat de uitbreiding van het magazijn/werkplaats een hogere bouwhoogte heeft (7,20 m’ i.p.v. 3,50 m’) en wat betreft de nieuwe loods, dat deze (vanwege de aanwezigheid van een gasleiding) grotendeels buiten het vigerende bouwvlak moet worden gesitueerd. Tevens wordt ook hier de maximale bouwhoogte van het bestemmingsplan overschreden (4,15 m’ i.p.v. 3,50 m’), maar dat aspect kan vallen onder de mogelijkheid zoals die geformuleerd in artikel 3, lid 3.2.3 onder b. (? ?)

De gemeente heeft aangegeven bereid te zijn medewerking te verlenen aan een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een afwijking van het bestemmingsplan middels een afwijkingsprocedure.

Planologische regeling

Medewerking is mogelijk door het volgen van een afwijkingsprocedure als bedoeld in artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo. Het bouwplan moet dan ook voorzien worden van een goede ruimtelijke onderbouwing.

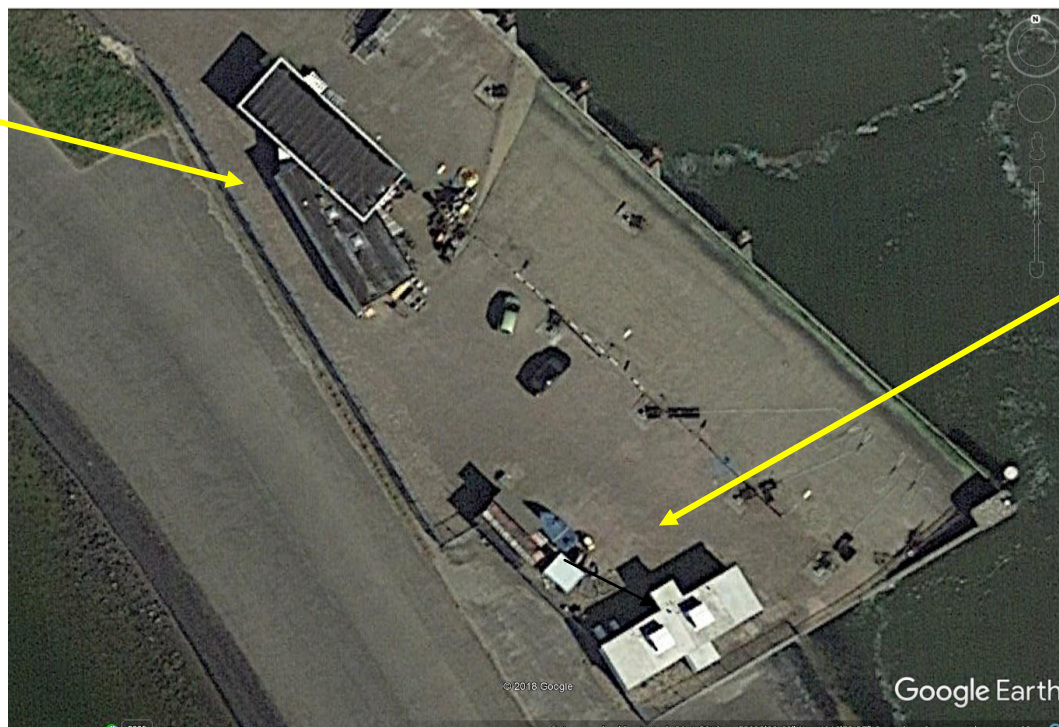
Het voorliggende document voorziet in deze vereiste.

2. Omschrijving nieuwe ontwikkeling

□ De planlocaties

De planlocaties liggen naast elkaar in de veerhaven 't Horntje.

Uitbreiding
magazijn



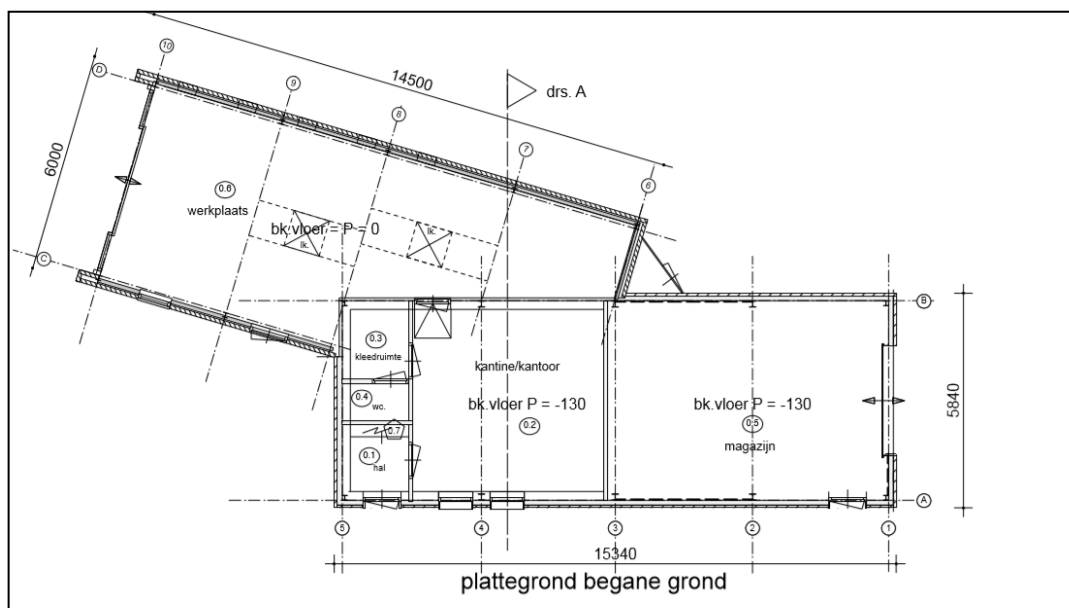
Locatie
nieuwe
loods

afb. 2 De planlocaties op satellietfoto (Google Earth)

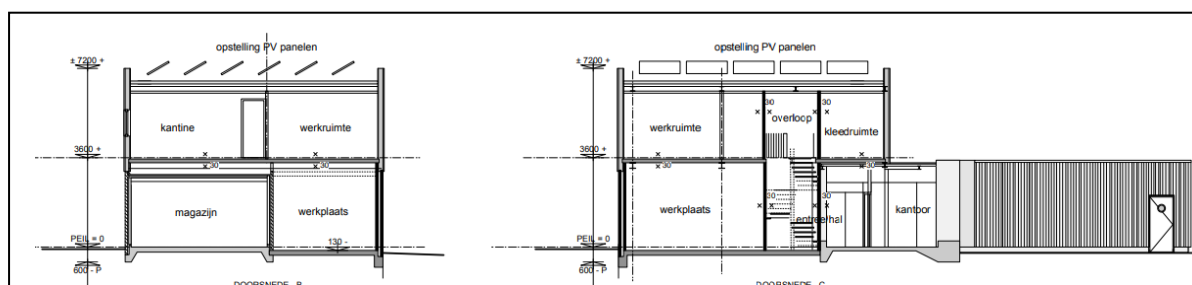
Voor meer foto's van de bestaande situatie zie **Bijlage 1**

□ De uitbreiding van het magazijn

De uitbreiding van het magazijn betreft een gedeeltelijke verdieping op het gebouw met kantine en werk- en kleedruimte. Hiermee komt de bouwhoogte op 7, 20, daar waar het bestemmingsplan een maximale bouwhoogte van 3,50 meter aangeeft.

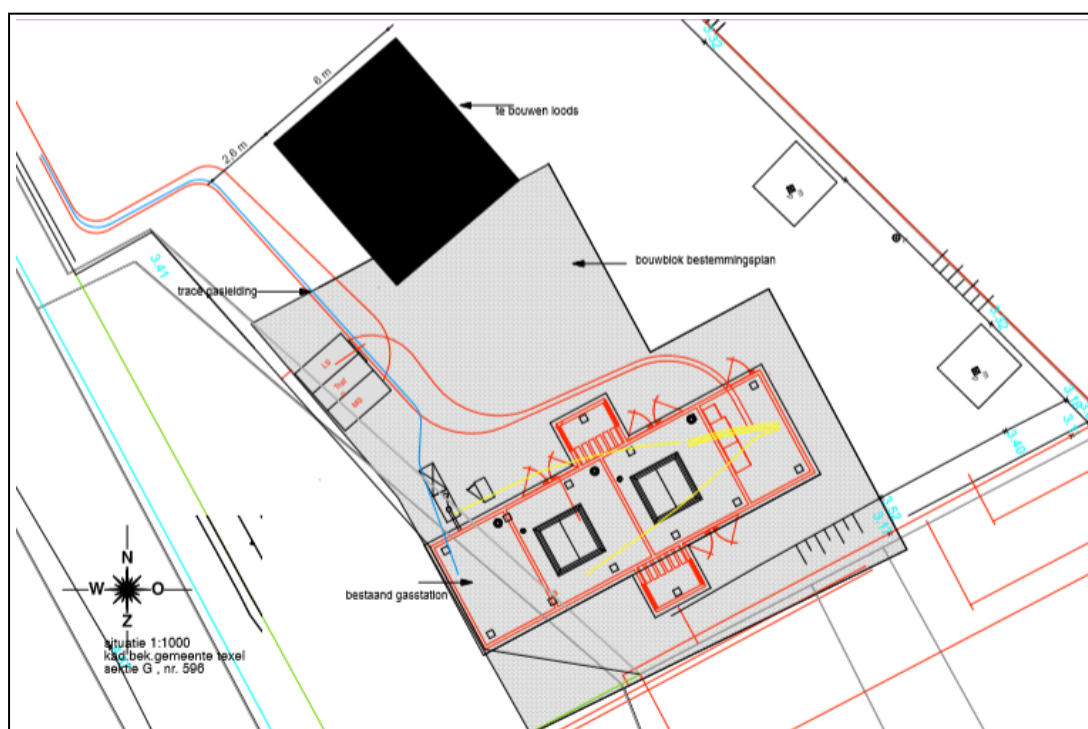


afb. 3 Bestaande plattegrond-indeling begane grond

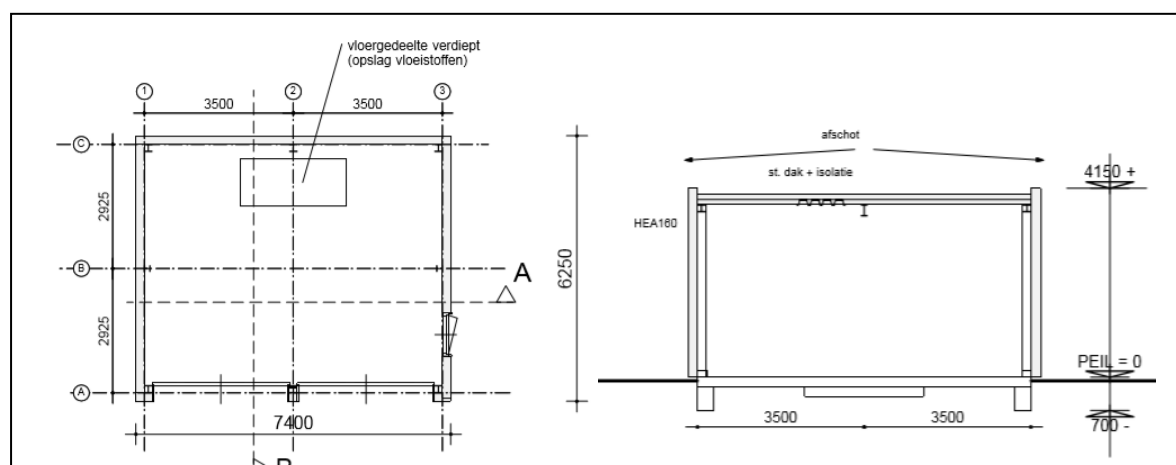


afb. 7 Doorsneden van het magazijn met uitbreiding

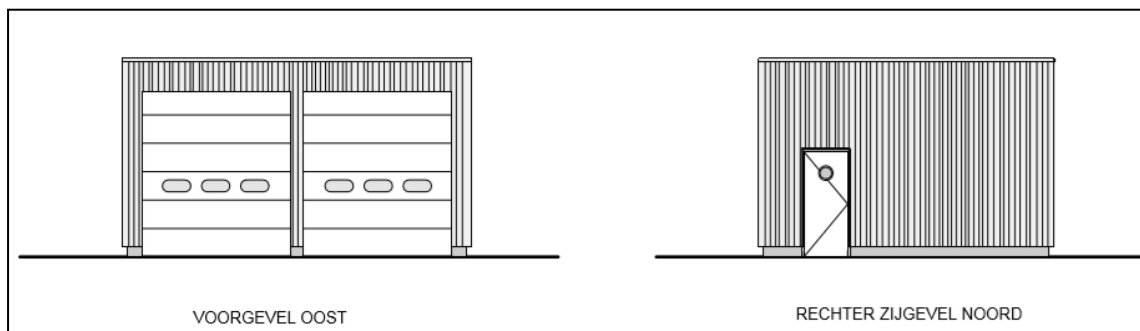
□ *De nieuwe loods*



afb. 8 De situering van de nieuwe loods nabij het gasstation buiten het bouwvlak (grijs)



afb. 9 plattegrond en doorsnede nieuwe loods



Afb. 10 Aanzichten nieuwe loods

- *Nut en noodzaak uitbreiding en bouw nieuwe loods*

De uitbreiding

Uitbreiding van de werkplaats is noodzakelijk om ook een geschikte plek te hebben om schilderwerk aan componenten uit te kunnen voeren. Op de eerste verdieping wordt een schone, stofvrije, droge en verwarmde ruimte gecreëerd om fijn mechanische- en elektronische onderdelen te kunnen reviseren en onderhouden, die op nieuwe schepen steeds meer voorkomen.

Het realiseren van een kantine (op de eerste verdieping) is noodzakelijk, omdat sinds de opheffing van de kantine van de onderhoudsdienst in 2016, de pauzes worden doorgebracht in een kantoor-/ archiefruimte. Deze pauzeruimte wordt vaak ook nog gedeeld met monteurs van derde-bedrijven. Vanwege de zeer beperkte ruimte is dit zeer onpraktisch en ongewenst.

.

De nieuwe loods

De nieuwe loods is noodzakelijk om de huidige drie (slordig ogende) containers te kunnen vervangen ten behoeve van het netjes opruimen en droog houden van machines, grotere onderdelen en afvalstoffen.

3. Ruimtelijk beleidskader

3.1 *Rijksbeleid / Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

Van toepassing is de “Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) die d.d. 14 maart 2012 de “Nota Ruimte, Ruimte voor Ontwikkeling” heeft vervangen.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte - opgesteld door het ministerie van Infrastructuur en Milieu - is qua sturingsfilosofie een logisch vervolg op c.q. een nadere uitwerking van de Nota Ruimte en geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de ‘kapstok’ voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

Het Rijk neemt verantwoordelijkheid voor kernopgaven en kerngebieden waar investeringen met rijksmiddelen op nationale schaal in beginsel het meest renderen.

Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. Daarmee wordt bijvoorbeeld het aantal regimes in het landschaps- en natuurdomein fors ingeperkt.

Daarnaast wordt (boven)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los. Alleen in de stedelijke regio's rondom de mainports (Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van de verstedelijking.

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen neemt het Rijk enkel nog een ‘ladder’ voor duurzame verstedelijking op (gebaseerd op de ‘SER-ladder’).

De planlocatie is gelegen in bestaand stedelijk gebied en het betreft de realisering van uitbreiding van een bestaand magazijn/werkplaats en de nieuwbouw van een bescheiden loods. Het doorlopen van de ‘ladder voor duurzame verstedelijking’ is hiervoor niet noodzakelijk.

Het voorgaande geeft duidelijk aan dat het beoordelings- en afwegingsproces inzake initiatieven / projecten van de onderhavige aard en omvang volledig behoort tot het beleidsniveau van de provincie en/of de gemeente.

3.2 *Provinciaal beleid*

Sinds de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 is de bevoegdheid voor de provincie inzake beleidsvorming en uitvoering in de huidige vorm geregeld. Dit houdt in dat de provincie haar *visie* op het ruimtelijke beleid neerlegt in een zelfbindend beleidsdocument om vervolgens de beschreven provinciale intenties en belangen juridisch te borgen in een *ruimtelijke verordening* (zie 3.2.3)

De ruimtelijke verordening richt zich op bestemmingsplannen, beheersverordening, wijzigings- en uitwerkingsplannen en omgevingsvergunningen waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan (artikel 2.12 lid 1 onderdeel a onder 3 of lid 2 Wabo).

Hierbij gaat het om algemene regels omtrent de inhoud.

3.2.1 *Omgevingsvisie NH 2050*

Op 19 november is door Provinciale Staten (PS) de **Omgevingsvisie NH2050** vastgesteld.

Deze beleidsnota vervangt de Structuurvisie 2040 en loopt vooruit op de **Omgevingswet**, die in **2021** in werking zal treden.

Medio **2019** zal besluitvorming inzake de koppeling met de **Omgevingsverordening** plaatsvinden.

Dit betekent dat sprake is van een overgangperiode, waarin voor de beschrijving van het Provinciale ruimtelijk beleid voorlopig vastgehouden wordt aan de huidige samenhangende provinciale beleidsstukken.

3.2.2 Structuurvisie NH 2040

De “Structuurvisie Noord-Holland 2040” -‘Kwaliteit door veelzijdigheid’, is op 21 juni 2010 door Provinciale Staten vastgesteld.

In de structuurvisie zijn de uitgangspunten en de sturingsfilosofie uit het “Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord” (Het voormalige Streekplan), overgenomen.

Uitgangspunt voor 2040 is “kwaliteit door veelzijdigheid”.

Noord-Holland moet aantrekkelijk blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap.

Gelet op deze doelstelling heeft de provincie drie provinciale hoofdbelangen aangewezen, die gezamenlijk de ruimtelijke hoofddoelstelling vormen van de provincie, te weten: *Ruimtelijke kwaliteit*, *Duurzaam ruimtegebruik* en *Klimaatbestendigheid*.

3.2.3 Provinciale Ruimtelijke Verordening

Van toepassing is de geconsolideerde versie van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV), vastgesteld 3 september 2019.

Hierin is voor zowel stedelijke als landelijke gebieden een aantal algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen waar een provinciaal belang mee gemoeid is.

Gemeenten zijn verplicht om voor het bestaand stedelijk gebied bestemmingsplannen vast te stellen, maar hebben bij de invulling daarvan een grote mate van beleidsvrijheid.

Bestaand stedelijk gebied

In de eerste plaats is het van belang vast te stellen dat de planlocatie is gelegen in Bestaand Stedelijk Gebied (BSG). In de voorgaande versies van de PRV werd nog het begrip Bestaand Bebouwd Gebied (BBG) gehanteerd.

In de begripsbepalingen is m.b.t. ‘bestaand stedelijk gebied’ verwezen naar art. 1.1.1.eerste lid onder h, van het Besluit ruimtelijke ordening:

“bestaand stedelijk gebied: *bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur”.*

De veerhaven 't Horntje valt derhalve in ‘bestaand stedelijk gebied’.

De Themakaarten

Om het ruimtelijke beleid van de provincie in beeld te brengen zijn in de PRV 9 themakaarten opgenomen. Voor de planlocatie en omgeving – de hele veerhaven - zijn die niet alle even relevant. Bij de meeste themakaarten valt 't Horntje buiten de relevante aspecten.



.afb. 11 De planlocaties op de themakaart ‘Aardkundige waarden’

3.2.4 Provinciale Milieuverordening

De Provinciale Milieuverordening regelt o.a. de bescherming van aardkundige monumenten. Het gehele gebied met. o.a. De Hoge Berg, Den Burg en omgeving tot en met Den Hoorn, en het gebied ten zuidwesten daarvan, is één van de aangewezen gebieden ter zake. Ook hier is een en ander niet van toepassing, aangezien 't Horntje er buiten valt. (afb 11)

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Texel / Structuurvisie 2020

In het kader van de Omgevingswet zal voor de toekomst van Texel een 'Omgevingsvisie' worden opgesteld. De eerste acties hiervoor zijn gestart in oktober 2019 met de verwachting dat het nog geruime tijd zal vergen om de nieuwe visie op de toekomst van Texel compleet gestalte te geven.

Zolang deze nieuwe visie nog niet is afgerond, zal waar nodig en mogelijk worden teruggegrepen op de Structuurvisie 2020 'Texel op Koers' van 3 september 2009.

Sinds september 2002 heeft de gemeente de beschikking over de nota "De toekomst van Texel - Structuurvisie 2020". In 2006 startte de gemeenteraad met het project 'Ruimte voor ontwikkeling, samen zorgen voor de toekomst'. De uitkomst daarvan is de geactualiseerde Structuurvisie 2020 '**Texel op koers**'.

Hierin staan de gewenste ontwikkelingen voor de economie, de ruimtelijke ordening en zorg en welzijn. De Structuurvisie vormt voor de komende jaren een toetssteen voor de beleidsbeslissingen op deze terreinen en geeft richting aan de uitwerking daarvan. Het toekomstbeeld dat de gemeente voor ogen staat luidt kernachtig: '*Texel 2020, een vitaal en springlevend eiland*'.

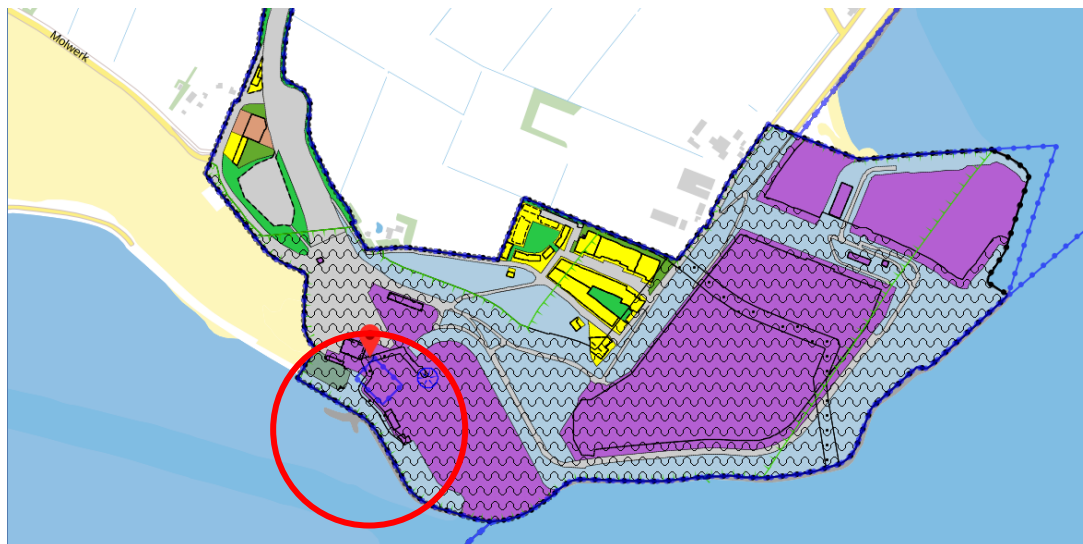
Voor de voorliggende initiatieven is relevant dat in de Structuurvisie als een van de belangrijkste pijlers voor de eilandeconomie het toerisme is. Uiteraard hangt daar mee samen de bereikbaarheid van het eiland voor toeristen. Duidelijk is dat de veerhaven 't Horntje hierin een sleutelrol vervult en dat alles wat samenhangt met een efficiënt en veilige in- en uitreis van toeristen een hoger prioriteit geniet.

Aangezien de onderhavige projecten direct van belang zijn voor de exploitatie en onderhoud van de veerboten, kan zonder terughoudend vastgesteld worden, dat deze in lijn zijn met de beleidsuitgangspunten, zoals deze ter zake in de Structuurvisie zijn neergelegd.

3.3.2 Bestemmingsplan

Voor de planlocaties is het bestemmingsplan "**'t Horntje**" van toepassing, vastgesteld 19 april 2017 (onherroepelijk)..

Op de betreffende gronden ligt de enkelbestemming "**Bedrijf – Haven**" (art. 3), alsmede de dubbelbestemmingen "Leiding - Gas" (art. 17), "Waterstaat – Waterkering" (art. 20) en Gebiedsaanduiding "Vrijwaringszone – dijk of duin" (art.23 lid 2).



afb. 12 De planlocatie op de verbeelding van bestemmingsplan "'t Horntje"

De strijdigheid met het bestemmingsplan betreft het feit dat de uitbreiding van het magazijn annex werkplaats een hogere bouwhoogte heeft (7,20 m' i.p.v. 3,50 m').

De nieuwe loods bij het gasstation kan niet gebouwd worden binnen het aangegeven bouwvlak vanwege de aanwezigheid van de gasleiding. Aangezien het is gewenst deze in de directe nabijheid van het gasstation te situeren, kan dit uitsluitend, wanneer het bouwvlak wordt uitgebreid.

Beide ingrepen zijn vrij beperkt van omvang. Uit de huidige stedenbouwkundige samenhang is niet af te leiden dat een en ander in strijd is met een goede stedenbouwkundig-ruimtelijke situatie op het betreffende havenhoofd.

Er zijn geen omstandigheden (functies) aanwezig die een bescheiden 2^e bouwlaag op het bestaande magazijn annex werkplaats belemmeren.

Hetzelfde geldt voor de beperkte uitbreiding van het bouwvlak ten behoeve van het gasstation. De hoogte van het gasstation van 4,20 valt onder de mogelijkheid zoals die is geformuleerd in artikel 3, lid 3.2.3 onder b, aangezien het hier een voorziening betreft ten behoeve van het goed functioneren van het openbaar vervoer in de veerhaven.

4. Beeldkwaliteit

4.1. *Beeldkwaliteit als onderdeel van provinciaal ruimtelijk beleid*

In de Structuurvisie 2040 is het aandacht besteden aan de ruimtelijke kwaliteit en beeldkwaliteit nadrukkelijk aangegeven voor nieuwe ontwikkelingen. De intentie van de provincie daarbij is samengevat in het credo "*behoud door ontwikkeling*", waarbij een sterke nadruk wordt gelegd op '*regionale identiteit*' en '*ruimtelijke kwaliteit*'.

Voor de onderhavige ontwikkeling, waarbij sprake is van het vervangen van een woning door de nieuwbouw voor een uitbreiding van een hotel, wordt hierbij een beknopte 'beeldkwaliteits-paragraaf' gegeven om de gevolgen van de ingreep voor de bestaande beeldkwaliteit te beschrijven.

Bij het beschrijven van de beeldkwaliteit dienen in het algemeen de volgende vijf aspecten te worden belicht:

- a. de *ontwikkelingsgeschiedenis*,
- b. de *ordeningsprincipes van het landschap* (omgeving),
- c. de *bebouwingskarakteristiek* (architectuur, stedenbouw, openbare ruimte),
- d. de inpassing van het plangebied in de *wijdere omgeving* (grotere landschapseenheid),
- e. de *bestaande kwaliteiten* van het gebied.

De veerhaven is waterstaatkundig-technisch project die zijn vorm en inrichting ontleent aan het veilig en efficiënt afmeren en toegankelijk maken van de veerboten.

Dominant zijn de toe- en afrit-constructies (bruggen) met bescheiden dienstgebouwtjes.

Het havengebied ('kom' en 'hoofden') zijn open en schaars bebouwd met o.a. een magazijn/werkplaats en een gasstation.

Meer landinwaarts staat het havenkantoor en zijn naast grote parkeervlakken o.a. fietsenstallingen, abri's en overig straatmeubilair aanwezig.

Het geheel heeft een utilitair karakter en ademt een sfeer van efficiency.

De voorliggende ingreep betreft het relatief bescheiden uitbreiden met een verdieping van het bestaande magazijn annex werkplaats en een kleine loods nabij het gasstation.

Beide objecten zijn utilitair vorm gegeven en passen geheel in de bestaande omgeving.

Conclusie

De bestaande stedenbouwkundige structuur wordt met de ingreep op verantwoorde manier gewijzigd en bestaande kwaliteiten (van de omgeving) worden niet bedreigd.

Er wordt voldaan aan de eisen, die gesteld kunnen worden in het kader van het provinciale uitgangspunt "*behoud door ontwikkeling*".

4.2 De gemeentelijke welstandsnota

Van toepassing is de herziene Gemeentelijke Welstandsnota van 2011.

Met betrekking tot 't Horntje is paragraaf 4.4. uit de welstandsnota van toepassing:

4.4 Werkgebieden en havens

Werkgebieden zijn divers in schaal en vorm. Bedrijventerreinen worden gekenmerkt door een menging van verschillende (bedrijfs-)activiteiten zoals opslag, productie, overslag, kantoor en wonen (bijvoorbeeld op het bedrijfsterrein van Oudeschild). De gebieden kennen vaak weinig samenhang.

De situering en ontwikkeling van werkgebieden is van oudsher sterk bepaald door de aanwezigheid van grondstoffen en de plaatselijke infrastructuur. Om tegemoet te komen aan de hoge eisen ten aanzien van de bereikbaarheid en om de overlast voor het woongebied te minimaliseren, zijn de bedrijven veelal planmatig geconcentreerd langs de belangrijkste transportassen aan de randen van steden of dorpen.

Op Texel zijn enkele planmatig ontwikkelde bedrijfsterreinen aanwezig die zich veelal aan de randen van de grotere dorpen (Den Burg, Oudeschild) bevinden.

Daarnaast vormen de havengebieden van 't Horntje en Oudeschild belangrijke werkgebieden.

De werkgebieden zijn aangewezen als WELSTANDSVRIJ.

5. Milieubeperkingen en omgevingsaspecten

5.1 Milieu

5.1.1 Bodem en grondwater

De uitbreiding van het magazijn annex werkplaats betreft een verdieping op het bestaande gebouw; de nieuwe loods heeft een omvang van 6,00 m' x 6,00 m'en is daarmee beduidend minder dan 50 m2. Een bodemonderzoek is derhalve niet noodzakelijk.

5.1.2 Watertoets

Er is sprake van een zeer geringe toename van het verhard en/of bebouwde oppervlak, zodat er geen noodzaak bestaat voor het zoeken naar compenserend wateroppervlak.

Bij de nieuwbouw zullen geen materialen worden toegepast, welke een verontreinigende werking hebben op hemelwater en/of grondwater.

De afvoer van hemelwater vindt gescheiden plaats ten opzichte van het riool.

5.1.3 Bedrijven en milieuzonering

Milieuzonering is het aanbrengen van een noodzakelijke ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming of vergroting van de leefkwaliteit. Voor de hieraan ten grondslag liggende milieunormen is kenmerkend dat zij een ruimtelijke dimensie hebben. Het gaat om in afstanden uit te drukken aspecten als geluid, stank, stof en gevaar. Met het toenemen van de afstand vanaf de bron neemt de belasting af.

Bij het onderhavige initiatief gaat het om de uitbreiding van een bestaande magazijn/werkplaats en het realiseren van een kleine loods.

Deze objecten hebben geen enkele impact op de aanwezige woningen in de omgeving (ruim 330 m' ten noord-oosten en oosten gelegen).

5.1.4 Geluid

De realisering en het gebruik van de onderhavige objecten hebben noemenswaardige toename van geluid in verband met het verkeer. In de objecten wordt geen geluid geproduceerd.

5.2 Verkeersaspecten

Beide objecten genereren slechts weinig verkeersbewegingen; op het totaal van de verkeersbewegingen in de directe omgeving is dit niet noemenswaardig.

Ook met betrekking tot het parkeren wijzigt de situatie op het havenhoofd zich nauwelijks; er is voldoende ruimte voor de huidige behoefte aan parkeerplekken en deze behoefte neemt nauwelijks toe ten gevolge van de realisering van de onderhavige objecten.

5.3 Luchtkwaliteit

Bij ontwikkelingen is in algemene zin onderzoek nodig naar de bestaande luchtkwaliteit en de effecten, die de realisatie van die ontwikkelingen daarop zal hebben.

15 november 2007 is de "Wet Luchtkwaliteit" (Stb.2007,434) in werking getreden, waarmee het "Besluit Luchtkwaliteit 2005" is vervangen.

Deze wet voorziet onder meer in een gebiedsgerichte 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 betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Een project draagt 'in niet betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de 3%-grens niet wordt overschreden.

De 3%-grens is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM10) of stikstofdioxide (NO2). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m3 voor zowel PM10 als NO2.

Luchtkwaliteitseisen vormen onder de nieuwe 'Wet Luchtkwaliteit' geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtkwaliteit;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL, dat in werking treedt nadat de EU derogatie heeft verleend.

De realisering van een relatief bescheiden magazijn/werkplaats en een nieuwe kleine loods kan aangemerkt worden als een project dat 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de luchtkwaliteit.

5.4 Externe veiligheid

Bij ruimtelijke ingrepen dient rekening gehouden te worden met het Besluit externe veiligheid inrichtingen milieubeheer (Bevi) en het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, over water en over het spoor.

De onderhavige ingrepen betreffen bedrijfsmatige activiteiten, die niet belemmerd worden door aspect 'externe veiligheid'. Daarnaast zullen beide ingrepen op zichzelf ook geen toename betekenen van activiteiten die de veiligheid voor de directe omgeving kunnen bedreigen.

5.5 Cultuurhistorie / Archeologie

Met de realisering van een uitbreiding van een bestaand magazijn werkplaats en een kleine loods op het havenhoofd van 'Horntje zijn geen cultuur-historische en /of archeologische belangen of waarden in het geding.

5.6 Natuurwaarden / Habitatrichtlijn-Vogelrichtlijn / Flora en Fauna

De planlocatie ligt buiten de gebieden die op de themakaart van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) zijn aangegeven als behorende tot Natuurnetwerk Nederland (NNN). De realisering van de uitbreiding van een bestaand magazijn/werplaats en een bescheiden loods op het havenhoofd van 't Horntje tasten de te beschermen waarden in het nabije en meer op afstand aanwezige gebieden, behorende bij het NNN, niet aan.



afb . 13 De planlocatie in relatie met NNN - Natuur (donkergroen), Weidevogelleefgebied (lichtgroen) en Grote wateren (blauw).

Met betrekking tot de flora en fauna kan gesteld worden dat de planlocatie (**bouwlocatie**) geheel verhard is met enkele kleine gebouwen en bestrating. Er is geen sprake van bijzondere vegetatie. Op het terrein staan geen bouwwerken die geschikt zijn voor verblijf van vleermuizen. Bij de uitvoering van de werkzaamheden bestaat er geen aanleiding om rekening te houden met het gestelde in de Flora en Faunawet m.b.t. het broedseizoen.

5.7 Duurzaam bouwen

Bij de bouwplannen zal in de eerste plaats worden uitgegaan van een uitvoering conform de richtlijnen van het 'Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen'.

Daarnaast zal sprake zijn van een vergaande, ruime isolatie en op het platte dak van de uitbreiding van magazijn/werkplaats komen PV-panelen (zie **afb. 7**)

De wandopbouw wordt afgewerkt aan de buitenzijde door middel van vergrijzend, onderhoudsvrij hout.

6. Uitvoerbaarheid

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheid van een plan. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid.

6.1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

- . *Wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro*
Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient de gemeente bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning o.a. inhoudende een grote planologische afwijking, overleg te plegen met betrokken waterschappen en diensten van Rijk en provincie die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan of bij het project in geding zijn.
Aan de volgende instanties wordt de concept-ruimtelijke onderbouwing aangeboden ten behoeve van een reactie:
 - Gedeputeerde Staten;
 - VROM-Inspectie;
 - Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier;
- *Tervisielegging ontwerp*
De ontwerp omgevingsvergunning, voor wat betreft de activiteit grote planologische afwijking, zal na publicatie voor 6 weken ter inzage worden gelegd. De zienswijzen worden door burgemeester en wethouders in de besluitvorming meegenomen.
- *Verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad*
De omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3 van de Wabo, kan slechts worden verleend *nadat* de gemeenteraad heeft verklaard daartegen geen bedenkingen te hebben. De verklaring kan slechts worden geweigerd in het belang van een goede ruimtelijke ordening.

6.2. Economische uitvoerbaarheid

De voorliggende planontwikkeling is een initiatief van Koninklijke NV TESO, Pontweg 1, 1797 SM, Den Hoorn.

De kosten van de uitbreiding van het magazijn/werkplaatsgebouw en de realisering van de nieuwe loods, alsmede, de herinrichting van het terrein zijn voor rekening van en uitvoering door de initiatiefnemer.

Vooralsnog lijkt de noodzaak voor een overeenkomst tussen gemeente en de initiatiefnemer met betrekking tot het **planshade-risico** niet aanwezig.

Fotoserie bestaande situatie



Verschillende aanzichten van het bestaande magazijn/werkplaats



Het gasstation (achtergrond) en naastgelegen voorziening