

Behoort bij besluit van
burgemeester en wethouders
van gemeente Hollands Kroon

zaaknummer Z-127652

datum 28 februari 2017

(10)(2e)

(10)(2e)

medewerker WABO
afdeling Dienstverlening



**hoogheemraadschap
Hollands
Noorderkwartier**

Ruimtelijke Onderbouwing Baggerdepot Middenmeer

Behorend bij aanvraag
Omgevingsvergunning

Registratienummer
16.0178120

Datum
10 augustus 2016

Versie
2.1

Status
definitief

Afdeling
Ingenieursbureau



Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Plangebied	4
1.3	Geldende regeling	6
1.4	Leeswijzer	6
2	Huidige situatie en beschrijving initiatief	7
2.1	Planologische omstandigheden	7
2.2	Beschrijving depot	7
2.3	Inpassing	7
3	Beleidsaspecten	8
3.1	Nationale kaders	8
3.2	Provinciale en regionale kaders	9
3.3	Gemeentelijke kaders	12
3.4	Conclusie beleidskader	12
4	Omgevingsaspecten	13
4.1	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	13
4.2	Milieuzonering	13
4.3	Geluid	14
4.3.1	Wegverkeerslawaaï	14
4.3.2	Industrielawaai	14
4.4	Geur	14
4.5	Bodem	14
4.6	Water	15
4.7	Externe veiligheid	15
4.7.1	Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)	16
4.7.2	Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)	16
4.7.3	Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)	16



4.8	Luchtkwaliteit	17
4.9	Ecologie	17
4.9.1	Gebiedsbescherming	18
4.9.2	Soortenbescherming	19
4.10	Verkeersafwikkeling	19
4.11	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	19
4.12	Duurzaamheid	20
4.13	Kabels en leidingen	21
4.14	Overige gebiedsaanduidingen	21
5	Uitvoerbaarheid	21
5.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	21
5.2	Economische uitvoerbaarheid	21
5.3	Grondexploitatie	21
6	Afsluiting	22
6.1	Samenvatting	22
6.2	Eindconclusie	22



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) voert onderhoud van watergangen in bebouwd gebied uit. Daarbij vrijkomende bagger kan veelal niet ter plaatse toegepast worden, voor de afvoer en verwerking ervan is een depot nodig.

Met een baggerdepot aan de Industrieweg in Middenmeer wordt beoogd om deze baggerspecie op geringe afstand van de bron van herkomst te verwerken. HHNK voert op deze wijze duurzaamheidsbeleid uit, gericht op beperking van uitlaatgasemissies en energiebesparing door het beperken van transportkilometers.

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing voor aanleg en gebruik van het baggerdepot belicht de relevante ruimtelijke en milieukundige aspecten. De beoogde situatie kan juridisch worden opgevat als een afwijking van het vigerende bestemmingsplan. De gemeente wil meewerken aan realisatie van het depot en de afwijking mogelijk maken via een omgevingsvergunning.

1.2 Plangebied

De locatie voor het baggerdepot ligt in gemeente Hollands Kroon, in het buitengebied van de polder Wieringermeer direct tegen het bedrijventerrein van Middenmeer aan. De aanliggende Industrieweg biedt aansluiting op het bebouwd gebied van Middenmeer, en biedt in de andere richting ontsluiting op de provinciale weg N248 (Schagerweg). In figuur 1 is het plangebied in blauw aangegeven.



Figuur 1 Luchtfoto depot, contour blauw ingetekend

De kerngegevens van het plangebied staan hieronder.

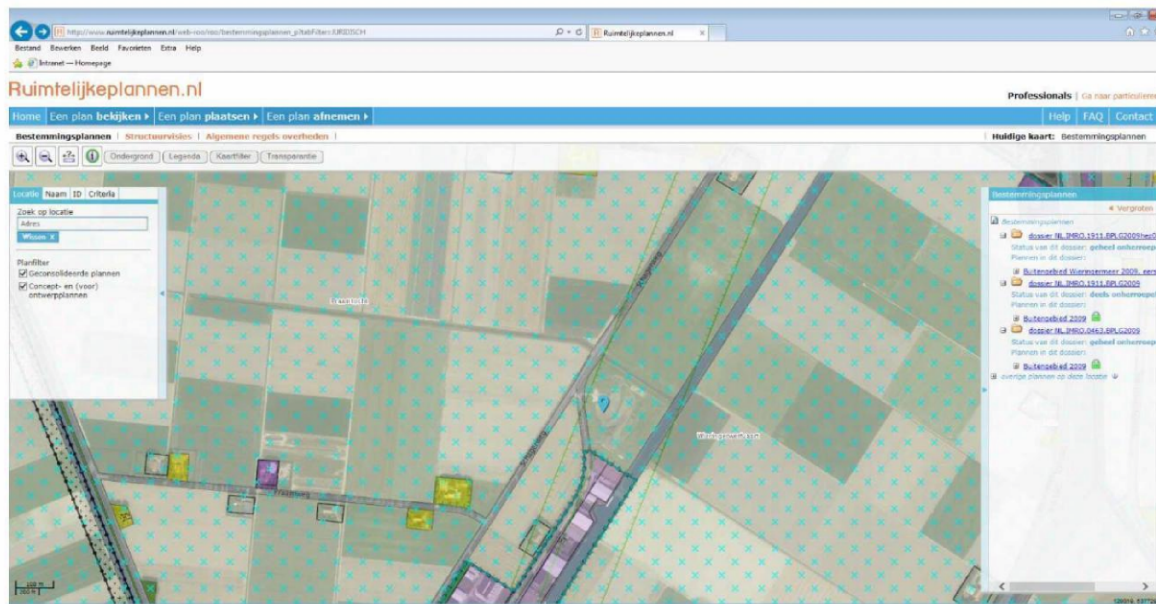
Naam inrichting	Baggerdepot Middenmeer
Kadastrale aanduiding perceel	Wieringermeer Sectie G nr. 1244
Bestemmingsplan	Buitengebied 2009
Omvang perceel	4,5 hectare

Tabel 1 kerngegevens plangebied



1.3 Geldende regeling

Bestemmingsplan (Wieringermeer) Buitengebied 2009 (vastgesteld 27 oktober 2011, partiële herziening vastgesteld 6 november 2014) heeft een focus op de agrarische sector. In het plan heeft de beoogde locatie voor het depot de Enkelbestemming Agrarisch (art 3) gekregen. Daarbij gelden de gebiedsaanduidingen luchtvaartverkeerszone- laagvlieggebied (art 27.1), vrijwaringzone – radar (art 27.3) en vrijwaringszone – straalpad (art 27.4).



Figuur 2 Plankaartfragment met de locatie voor het baggerdepot

1.4 Leeswijzer

Deze ruimtelijke onderbouwing is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 beschrijft de huidige situatie en het initiatief. Hoofdstuk 3 gaat in op relevante beleidsaspecten, achtereenvolgens wordt ingegaan op het rijks-, provinciaal en regionaal beleid. In hoofdstuk 4 wordt aandacht besteed aan de verschillende omgevingsaspecten die van invloed zijn op de beoogde functiewijziging. Daarbij komen onder meer de relevante milieuaspecten aan de orde en wordt onder meer ingegaan op de onderdelen landschap, cultuurhistorie, archeologie, externe veiligheid en flora en fauna. Hoofdstuk 5 gaat in op de uitvoerbaarheid van het plan. Tenslotte is in hoofdstuk 6 de onderbouwing samengevat en een eindconclusie gesteld.



2 Huidige situatie en beschrijving initiatief

2.1 Planologische omstandigheden

Met gemeente Wieringermeer, rechtsvoorganger van gemeente Hollands Kroon, is verschillende keren overleg gevoerd over de planologische inpassing voor het baggerdepot op deze locatie. Hieraan medewerking verlenen was daarbij de insteek. In samenspraak werd het depot gerealiseerd op tijdelijke planologische basis vooruitlopend op de definitieve inpassing. Definitieve inpassing werd beoogd via het planproces van de algehele herziening van het bestemmingsplan Buitengebied 2009. Door een kennelijke omissie in dit proces past het depot echter niet in de nu geldende bestemming.

2.2 Beschrijving depot

Het depot (voor een overzicht zie figuur 1) heeft een stortbordes van 2 m hoogte, en rondom grondwallen van 2 m hoogte. De dikte van de baggerlaag zal maximaal 1 m bedragen. Het zicht op het depot wordt beperkt door de bosschage langs de openbare weg. Het depot zelf zal een groen aanzicht hebben door de grasbegroeiing van de omwalling. Het depot is afgescheiden van de omgeving door watergangen en een hekwerk van 1,80 m hoogte. De toegang is voorzien van een automatische schuifpoort.

Het betreft een zogenaamd doorgangsdepot waarin baggerspecie wordt opgeslagen en periodiek wordt omgezet. Na rijping wordt het materiaal afgevoerd. De specie is afkomstig uit bebouwd gebied uit de omgeving. De opslag vindt plaats in compartimenten, gericht op hergebruikmogelijkheden. De grootte van de compartimenten varieert met het aanbod.

De locatie heeft een agrarische bestemming. Overleg met gemeente Hollands Kroon heeft geleid tot deze onderbouwing, als onderdeel van een aanvraag omgevingsvergunning voor een afwijkingsbesluit. Gevraagd wordt een gebruikswijziging van het agrarisch gebruik naar het gebruik als baggerdepot mogelijk te maken. Aanvullend zijn deze omgevingsvergunningen nodig:

- Omgevingsvergunning voor het bouwen, ten behoeve van het afscheidend hekwerk met toegangspoort – evenals geldt voor de tijdelijke ruimtelijke toestemming is ook hiervoor in het verleden tijdelijk bouwvergunning verleend;
- Omgevingsvergunning voor de aansluiting op de openbare weg.

2.3 Inpassing

Ruimtelijke c.q. landschappelijke inpassing en inrichting, de situering van het depot, en de aansluiting op de omgeving alsmede de inrichtingskarakteristieken van het terrein zijn ter beoordeling. Het baggerdepot kan opgevat worden als overgang van open polder naar het bebouwde industrieterrein. De kenmerkende openheid van het buitengebied is evenals elders in de polder onderbroken met opgaande beplanting als begeleiding van de Industrieweg. Achter deze beplantingslijn ligt het depot, conform het door de gemeente gewenste beeld bij de gebiedsinrichting. De invloed op openheid en zicht van de kades rond het depot is door hun groen aanzicht en de ligging achter de beschreven beplanting verwaarloosbaar.

Door het depot wordt slechts marginaal afbreuk gedaan aan de planologisch beschermde waarden.



3 Beleidsaspecten

3.1 Nationale kaders

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, SVIR (13 maart 2012 vastgesteld) is het nationaal ruimtelijk en mobiliteitsbeleid vastgelegd. Er zijn drie hoofddoelen gesteld voor de middellange termijn (2028):

- vergroten van de concurrentiekracht door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- verbeteren van de bereikbaarheid;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

De versterking van de ruimtelijk-economische structuur richt zich grotendeels op de stedelijke regio's rondom de mainports, brainports en greenports, gebieden waarvoor gebiedsgerichte programma's opgezet worden. Elders wordt de ruimtelijk-economische structuur versterkt door verbetering van het hoofdnetwerk voor een (duurzame) energievoorziening en ruimte voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via ondergrondse buisleidingen.

Een veilige leefomgeving wordt bereikt door de milieukwaliteit te verbeteren en te beschermen tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's. Daarnaast richt het Rijk zich op de bescherming tegen overstromingen en het behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.

Nationale belangen uit de SVIR zijn met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geborgd. Dan gaat het om aspecten als de bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament, bescherming en behoud van de Waddenzee en werelderfgoederen als de Beemster en de Stelling van Amsterdam. Het besluit is op 30 december 2011 deels in werking getreden. Per 1 juli 2012 is het besluit aangevuld met de ruimtevraag voor aspecten als de uitbreiding van infrastructuur en de veiligheid van primaire waterkeringen.

De verantwoordelijkheid voor het landschap is overgelaten aan de decentrale overheden. De (boven)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking en groene ruimte wordt overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Tegen de achtergrond van het rijksbeleid is het toelaten van het depot geen issue.

Nationaal Bestuursakkoord Water – Raamplan WB21

Het Rijk, provincies, gemeenten en de Unie van Waterschappen hebben in 2008 het Nationaal Bestuursakkoord Water-Actueel ondertekend. Met de actualisatie van het NBW, de eerste versie dateert uit 2003, onderstrepen de betrokken partijen nogmaals het belang van samenwerking om water in zowel landelijk als stedelijk gebied duurzaam en klimaatbestendig te beheren. Ook is er meer aandacht voor de implementatie van de Kader Richtlijn Water (KRW) waarin afspraken zijn gemaakt over het realiseren van schoon en ecologisch gezond water.

De bedrijfsvoering van het baggerdepot past in dit kader.



Nationaal Waterplan

Op 10 december 2015 hebben de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken het Nationaal Waterplan 2016 – 2021 op basis van de Waterwet vastgesteld. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

In het Nationaal Waterplan 2016-2021 staan de volgende ambities centraal:

- Nederland blijft de veiligste delta in de wereld;
- Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoetwater;
- Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht;
- Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement;
- Nederlanders leven waterbewust.

Het baggerdepot is noodzakelijk in het kader van duurzaam waterbeheer en is daarmee een uitvoeringsaspect van het Nationaal Waterplan.

3.2 Provinciale en regionale kaders

Structuurvisie Noord-Holland 2040

In de Structuurvisie Noord-Holland 2040 (laatste actualisatie 28 september 2015) wordt beschreven hoe de provincie met ontwikkelingen en keuzes omgaat en wordt geschetst hoe de provincie er in 2040 uit moet komen te zien.

De provincie opteert voor compacte, hoogwaardige en bereikbare steden omringd door aantrekkelijk recreatief groen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient rekening gehouden te worden met de ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid. De provincie wil steden optimaal benutten, landschappen open houden en ruimte bieden aan economie en woningbouw. De provincie merkt op dat waterveiligheid en wateroverlast zorg vergen.

De provincie heeft drie provinciale hoofdbelangen aangewezen en daaronder een aantal deelbelangen gerangschikt.



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

Figuur 3 Overzicht provinciale belangen

Met de Provinciale ruimtelijke verordening (PRV, versie 15 januari 2016) zijn ter borging van de provinciale belangen inzake ruimtelijke ontwikkeling regels en voorwaarden vastgelegd.

In de PRV is bepaald dat in het landelijk gebied de aanleg van bedrijventerreinen en kantoorlocaties verboden is, ook andere vormen van verstedelijking zijn niet toegestaan. Daarbij gaat het om de ontwikkeling van functies die verband houden met wonen, bedrijvigheid, voorzieningen, bovengrondse en ondergrondse infrastructuur, stedelijk water en stedelijk groen, voor zover de hiervoor genoemde functies het oprichten van bebouwing mede mogelijk maken. Bedoeling is, op ontwikkelingen te kunnen sturen die de openheid van het landelijk gebied (negatief) kunnen beïnvloeden. Voor zover nodig geacht zijn afwijkingsregels in de PRV opgenomen.

Voorliggende locatie is al geruime tijd in gebruik als tijdelijk baggerdepot. Omdat er echter structureel ruimte nodig is voor verwerking van bagger van plaatselijke herkomst is het nodig over een zgn. doorgangsdepot te beschikken. Daarvoor is een locatie nodig die relatief centraal in het herkomstgebied van de aan te voeren baggerspecie ligt, een locatie die naast beschikbaar ook ruimtelijk inpasbaar moet zijn. Deze locatie leent zich goed voor het definitief voortzetten van de activiteiten die er op tijdelijke basis reeds plaatsvinden. De huidige ruimtelijke uitstraling is te kenmerken als onopvallend en conform de intenties met de omgeving.



In de PRV zijn verschillende bijzondere gebieden onderscheiden. Voorbeelden zijn de ecologisch waardevolle gebieden of gebieden met bijzondere aardkundige waarden. Het plangebied ligt niet in of in directe nabijheid van een van deze bijzondere gebieden.

Het houden van ruimte in watersystemen door structureel baggeren van stedelijk water en het zorgdragen voor hergebruik van de af te voeren bagger naar een baggerdepot in het landelijk gebied past bij de zorg voor het voorkomen van wateroverlast en schoon water. De doelstelling kwaliteit en diversiteit van het landschap te behouden en te ontwikkelen wordt niet geschaad. Een aspect als openheid is betrokken in de inpassing van het depot. Inpassen van een voor het waterbeheer noodzakelijk baggerdepot is in lijn met structuurvisie en verordening.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is vanaf 2014 de voortzetting van de sinds 1990 bekende ecologische hoofdstructuur (EHS). Het provinciaal beleid is herijkt in 2010. Op 11 maart 2013 is de provinciale Agenda Groen vastgesteld, en het Natuurbeleidsplan 2016 is 29 juni 2015 vastgesteld. Inmiddels is het ontwerp natuurbeleidsplan 2017 bekendgemaakt.

De basis van het NNN is de al bestaande natuur, zoals duinen, heiden, bossen, meren en landgoederen. Aanvullend hierop worden nieuwe natuurgebieden ontwikkeld, bijvoorbeeld op gronden die eerst voor landbouw gebruikt werden. Tussen de natuurgebieden worden natuurbruggen en natuurverbindingen (ecoducten en ecologische verbindingen) aangelegd om deze gebieden met elkaar te verbinden.

Bestemmen van het baggerdepot heeft geen consequenties voor het Natuurnetwerk Nederland.

Provinciale Watervisie

Op 23 december 2015 is de Watervisie 2016-2021 (als opvolger van het provinciale Waterplan 2010-2015) in werking getreden. De Watervisie biedt een doorkijk voor het regionale waterbeleid tot 2040 en geeft aan waar in de periode 2016-2021 de prioriteiten liggen voor waterveiligheid en schoon en voldoende water. Voor de Watervisie is een Uitvoeringsprogramma 2016-2021 opgesteld, waarin staat wat de provincie concreet gaan doen. Het Uitvoeringsprogramma wordt jaarlijks geactualiseerd.

Het baggerdepot en de wijze van inpassing ervan zijn in lijn met het gestelde in de provinciale Watervisie.

Waterprogramma HHNK

Het Waterprogramma 2016-2021 (november 2015 vastgesteld) verankert de landelijke Deltabeslissingen en sluit aan bij de regionale Deltavisie (2012) en geeft verder richting aan het waterbeheer tussen 2016 en 2021. In het programma zijn het beleid, de maatregelen, de programma's en de projecten die HHNK in die periode zelf en samen met anderen gaat uitvoeren beschreven. Waterveiligheid, wateroverlast, watertekort, gezond en schoon water alsmede crisisbeheersing zijn thema's in het programma.

Het baggerdepot draagt bij aan het op orde houden van het watersysteem en het gezond houden daarvan voor mens, plant en dier en heeft geen negatieve invloed op realisatie van de overige doelen in het waterbeheerplan. Daarmee is het depot in lijn met het waterprogramma.



Keur HHNK

De keur beoogt bescherming van waterstaatswerken en het watersysteem waartoe bepalingen zijn opgenomen. De legger bepaalt vervolgens waar deze bepalingen van toepassing zijn.

Het functioneren en het gebruik van het watersysteem worden gereguleerd in de Keur. Daarnaast schrijft de Keur voor dat handelingen in, op of nabij een waterstaatswerk geen negatieve invloed mogen hebben op de waterveiligheid. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor het aanpassen of verleggen van watergangen in de beschermingszone. Andere zorg is te voorkomen dat de waterbeheersing stagneert (aan- en afvoer, waterberging).

Realisatie van het baggerdepot draagt bij aan de doelstellingen van de Keur.

3.3 Gemeentelijke kaders

Structuurvisie Gemeente Wieringermeer

De Structuurvisie Gemeente Wieringermeer is door de gemeenteraad van Wieringermeer op 23 juni 2011 vastgesteld en heeft betrekking op de periode tot 2020. De structuurvisie is een actualisatie van het Structuurplan Wieringermeer uit 2006.

Efficiëntie van verkaveling en de grootschalige openheid zijn als basiskwaliteiten genoemd voor de polder. Verder wordt de beplantingsstructuur – boomwallen – als belangrijkste drager van identiteit aangehaald. In het landelijk gebied is zonering het ordenend principe.

Bestemmingsplan Buitengebied

Het plangebied van bestemmingsplan Buitengebied 2009 omvat bijna het gehele buitengebied van de voormalige gemeente Wieringermeer, de gronden buiten de bebouwingscontouren. Het gebied is in hoofdzaak agrarisch bestemd en kent daarnaast bestemmingen als bedrijf, bos, natuur, recreatie enzovoort. Lokaal zijn daarbij aanduidingen gegeven voor specifieke bedrijfstypen die als verruiming opgevat kunnen worden van de bestemming. Voor het beoogd perceel voor het baggerdepot geldt de enkelbestemming 'Agrarisch', waarbij geen ruimte is gegeven voor daarvan afwijkende bestemmingen als de inrichting van een baggerdepot.

De regeling zoals opgenomen in het bestemmingsplan levert derhalve strijdigheid op.

3.4 Conclusie beleidskader

Het baggerdepot past binnen de doelstellingen van de SVIR. De verantwoordelijkheid in dit verband bevindt zich primair op lokaal niveau. Dit beleid, en het andere rijksbeleid met betrekking tot de ruimtelijke ordening, heeft zijn doorwerking via het meer specifieke provinciale beleid naar het gemeentelijke beleid gekregen, bijvoorbeeld via de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de gemeentelijke structuurvisie naar uiteindelijk het bestemmingsplan.

De locatie en inpassing passen binnen de kaders, met name door de aansluiting bij de bebouwde omgeving en de aansluiting bij de beplantingsstructuur in relatie tot de openheid van het gebied. De verschijningsvorm en het gebruik van het baggerdepot sluiten aan bij de uitgangspunten zoals deze in de beleidskaders uiteengezet zijn.



4 Omgevingsaspecten

4.1 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Bij de vaststelling van bestemmingsplan Buitengebied 2009 zijn onder meer de landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden van het gebied betrokken. In de toelichting van het bestemmingsplan zijn deze waarden in kaart gebracht. Cultuurhistorische en archeologische waarden komen op de locatie en bij omgeving niet voor en worden derhalve niet geraakt door het baggerdepot.

Voor het landschap is de ruimtelijke inpassing van het depot een belangrijk punt. De locatie ligt tegen het bedrijfsterrein, vrij dicht bij de openbare weg namelijk achter een strook opgaand groen daarlangs. Rekening houdend met de karakteristieken van de omgeving is dit een goede inpassing.

4.2 Milieuzonering

Het respecteren van een zekere afstand tussen milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies is een middel om een goed woon- en leefklimaat in de omgeving te borgen. De brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (VNG, 2009) is handreiking voor het verantwoord inpassen van bedrijvigheid ten aanzien van gevoelige bestemmingen in de fysieke omgeving. De brochure geeft indicatieve afstanden voor bedrijven of groepen van bedrijven waarbuiten er van kan worden uitgegaan dat geen sprake is van overmatige hinder voor de omgeving. In de brochure worden per bedrijfssoort en milieucompartiment indicatieve afstanden gegeven tot gevoelige objecten op basis van de onderscheiden aspecten. De grootst gevonden afstand is bepalend. Deze afstanden vormen vaak de basis voor de 'Staat van inrichtingen' (Svi) in een bestemmingsplan.

Voor de aan te houden afstand tot het baggerdepot is in de VNG-brochure geen categorie opgenomen die naadloos van toepassing is op het onderhavige depot. De hiervoor genoemde categorie "Gemeentewerven (afval-inzameldepots)" komt het dichtst in de buurt (zie ook uitspraak 200508299, RvS).

De afstanden die worden aanbevolen voor de verschillende aspecten voor deze categorie zijn in de volgende tabel overgenomen.

Grootste afstand (m)	Geur	Stof	Geluid	Gevaar
50	30	50	50	10

Tabel 2 Richtafstanden(in m) uit brochure VNG voor een gemeentewerf

Deze indicatieve afstanden worden gerespecteerd. Ook belemmert het depot omliggende functies niet. In de relevante omgeving zijn geen bedrijven of andere (milieugevoelige) functies aanwezig die van invloed kunnen zijn op het depot.

De ligging van het depot voldoet ruimschoots aan de voorgeschreven richtafstanden, waarmee een goed woon- en leefklimaat is geborgd.



4.3 Geluid

Geluidemissie vindt met name plaats tijdens de aanvoer van baggerspecie en de afvoer van het gerijpte product, grond. Ook bij tussentijdse bewerking wordt er geluid geproduceerd.

4.3.1 Wegverkeerslawaaï

In het kader van de Wet geluidhinder liggen er zones rond wegen, industrie en spoorlijnen. Doel ervan is het terugdringen van geluidshinder en het voorkomen van een toename van geluidshinder in de toekomst. Een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling waarbij sprake is van de realisatie van een geluidsgevoelig object dient te worden getoetst. Er is geen zoneringsplicht voor woonerven en wegen waar een maximumsnelheid van 30 km/u voor geldt. Bij een ruimtelijke ontwikkeling waarbij sprake is van de ontwikkeling van geluidsgevoelige objecten (zoals woningen) binnen een geluidszone, dient een onderzoek te worden uitgevoerd naar de geluidsbelasting op deze gebouwen of terreinen.

Het baggerdepot is geen geluidsgevoelige bestemming in de zin van de Wgh. Dit betekent dat het toetsen van de geluidsbelasting op het terrein niet aan de orde is.

4.3.2 Industrielawaai

De locatie ligt in het landelijk gebied, aan een doorgaande weg tegen het bedrijventerrein. Naast de geluidsbelasting die dat oplevert zijn er verder agrarische activiteiten in de omgeving. De meest dichtstbij gelegen (bedrijfs)woning ligt op meer dan 250 m afstand van het depot.

De activiteiten op het depot zullen plaatsvinden tussen 06.00 uur en 18.00 uur. De geluidemissie wordt met name bepaald door handelingen op het terrein rond aan- en afvoer, en bewerking (omzetten) met rupskranen. De te gebruiken kranen en overig materieel zijn modern en de toegepaste technieken zijn gebruikelijk binnen het type bedrijfsvoering. Er wordt voldaan aan de best beschikbare technieken.

Op grond van ervaring elders is het aannemelijk dat de geluidbelasting op de omgeving aanvaardbaar is, zie het Basisdocument Wm-vergunningen baggerdepots HSDR (Grontmij, 9 september 2004).

Het aspect industrielawaai vormt geen belemmering voor de realisatie van het baggerdepot.

4.4 Geur

Geuremissie vindt met name plaats kort na stort en omzetten van baggerspecie. Bij het rijpen en afvoeren ervan treedt geen emissie op.

Door de ruime afstand tussen het depot en de meest nabije geurgevoelige bestemming is optreden van geurhinder niet te verwachten. Hiervoor onder de paragraaf Geluid genoemd Basisdocument HSDR onderbouwd deze conclusie.

4.5 Bodem

Het betreft een perceel wat eerder als agrarisch bouwland in gebruik was en waar al een langere periode een baggerdepot is. Er is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (Grondslag, rapport 8494 d.d. 13 juli 2016) met als doel het vastleggen van de milieuhygiënische bodemkwaliteit en daarmee de nulsituatie. De grond is geschikt voor de beoogde functie.



Te concluderen valt dat de bodemgesteldheid geen belemmering vormt voor de realisatie van het baggerdepot.

4.6 Water

Bij de bedrijfsvoering van het baggerdepot wordt rekening gehouden met het waterbeheer. Overtollig water wordt na het doorlopen van zuiverende voorzieningen geloosd. Via slibkisten wordt overtollig water uit het depot na bezinking op het oppervlaktewater geloosd. Lozing zal sporadisch voorkomen, hetgeen wordt gereguleerd op basis van het Activiteitenbesluit. Vanwege de toe te passen voorzieningen c.q. de wettelijke regulering zal de lozing geen negatief effect hebben op de waterkwaliteit en -kwantiteit ter plaatse. Het depot heeft geen negatieve invloed op de waterhuishouding in de omgeving.

Het verwerken van vrijkomende bagger op het depot draagt bij aan waterbeheer.

4.7 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheer van risico's van productie, opslag, gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen voor de omgeving. Toetsing maakt in preventieve zin deel uit van de besluitvorming bij nieuwe situaties, en kan bij besluitvorming over bestaande situaties leiden tot aanvullende maatregelen. De risico's worden gekwantificeerd als plaatsgebonden risico (PR)¹ en groepsrisico (GR)².

Het PR geeft inzicht in de kans op overlijden van een individu op een bepaalde afstand van een risicovolle activiteit. Het GR wordt bepaald door de aanwezige mensen in de nabijheid van een eventueel ongeval bij een risicovolle activiteit en geeft het aantal mogelijke (dodelijke) slachtoffers weer. Voor het PR staat een grenswaarde van 10^{-6} per jaar voor kwetsbare objecten (een omgeving waar grotere aantallen mensen gedurende een groot deel van de dag aanwezig is), en als richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten (een omgeving waar verhoudingsgewijs kleinere aantallen mensen zijn).

Voor het GR geldt een verantwoordingsplicht aan de hand van de oriëntatiewaarde (Bevt) c.q. de oriënterende waarde (Bevi en Bevb). Voor het groepsrisico wordt bij de beoordeling van stationaire installaties (ook wel beschouwd als bedrijven, of inrichtingen) de volgende overlijdenskansen aanvaardbaar geacht:

- 10 personen of meer, eens per honderdduizend jaar (10^{-5} per jaar);
- 100 personen of meer, eens per tien miljoen jaar (10^{-7} per jaar);
- 1.000 personen of meer, eens per miljard jaar (10^{-9} per jaar).

¹ Wettelijke definitie PR: risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is;

² Wettelijke definitie GR: cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is;



Bij transportroutes geldt een andere oriënterende waarde (OW), eenvoudig gezegd geldt daarbij een waarde per km transportroute welke een factor 10 hoger ligt³. Voor de beoordeling van zowel stationaire installaties als transport geldt het groepsrisico vanaf een groep van 10 personen.

Samengevat, rond een gevaar zettende functie (de 'risicobron', zoals een weg, spoorlijn of bedrijf) worden contouren gelegd. Binnen de PR 10^{-6} contour mogen geen kwetsbare objecten liggen, voor beperkt kwetsbare objecten is dit afweegbaar. Het GR geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit met gevaarlijke stoffen.

De aanpak verloopt over verschillende sporen, hier zijn relevant:

- bedrijven, beschreven in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- transport door buisleidingen, in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb);
- vervoer over weg, water of spoor via het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt).

In de volgende subparagrafen worden deze kaders (inclusief Basisnet) kort beschreven.

4.7.1 Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Met het Bevi (2004) en de daaronder liggende uitvoeringsregeling Revi is de risicotetsing van bedrijven die gezien worden als risicobron voor personen buiten het bedrijfsterrein gekaderd. In de relevante omgeving is geen risicobron in de zin van Bevi of Revi aanwezig. Ook het baggerdepot geldt niet als risicobron. Verdere verantwoording tegen de achtergrond van het Bevi is niet nodig.

4.7.2 Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

Met het Bevb (2011) en de daaronder liggende uitvoeringsregeling Revb is de risicotetsing voor buisleidingen gekaderd. Kwetsbare objecten mogen niet voorkomen binnen de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico (10^{-6} per jaar) van een leiding. Binnen deze waarde moet de aanwezigheid van beperkt kwetsbare objecten zo veel mogelijk worden voorkómen.

Er zijn geen buisleidingen in de omgeving die vallen binnen de reikwijdte van het Bevb.

Verantwoording tegen de achtergrond van het Bevb is niet aan de orde.

4.7.3 Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)

Met de wetwijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen van 10 juli 2013 (bekend als de Wet basisnet, inwerkingtreding 1 april 2015) wordt het vervoer van gevaarlijke stoffen versus ruimtelijke inrichting na afweging bescherming geboden. De regels voor transportmodaliteiten staan in het Bevt (2013), per 1 april 2015 de opvolger van de inhoudelijk vergelijkbare circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

Er zijn basisnetroutes over weg, water en spoor voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aangewezen. De Regeling Basisnet geeft langs de aangewezen trajectdelen basisnetafstanden en de aantallen tankauto's waarop een groepsrisicoberekening gebaseerd moet zijn. Voor niet aangewezen wegtrajecten is een risicoanalyse nodig als er een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt binnen 200 meter van een transportroute. Voor de PR contour wordt een PR-plafond (PR 10^{-6} /jaar) gehanteerd, en indien aanwezig de GR-plafonds (PR 10^{-7} /jaar en bij spoorwegen PR 10^{-8} /jaar).

Tegen de achtergrond van het Bevt is de westelijk gelegen snelweg A7 te beschouwen. Wegvak N35 is gelegen tussen de afslagen 12 en 13. De kortste afstand tussen depot en het hart van de weg is zo'n 1100 m. De voor de wegvak N35 in de Regeling Basisnet gegeven risicoplafonds

³ Specifieker: Voor de kilometer met het hoogste GR van een route van (10^{-4} /km/jr. – 10 personen) door de punten (10^{-6} /km/jr. – 100 personen) en (10^{-8} /km/jr. – 1000 personen).



betreffen 0 meter voor de PR 10^{-6} contour en 48 meter voor de GR 10^{-7} contour, gemeten vanuit het midden van de weg. Voor het wegetraject geldt geen plasbrandaandachtsgebied. Het depot ligt ruimschoots buiten de zonering die tot verdere verantwoording leidt.

Gelet op het voorgaande is er op het gebied van externe veiligheid geen belemmering voor het planvoornemen.

4.8 Luchtkwaliteit

Op basis van hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (2007) zijn de luchtkwaliteitseisen ingekaderd. De uitwerking staat in Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) en Ministeriële Regelingen.

De afkorting NIBM staat voor 'Niet in betekenende mate bijdragen' aan de luchtverontreiniging. Het gaat dan bijvoorbeeld om een ruimtelijk project of (te vergunnen) activiteit, waarvan de bijdrage aan de luchtverontreiniging beperkt is. Om die reden is geen toetsing aan de grenswaarden luchtkwaliteit nodig. De uitvoeringsregels voor NIBM staan in de AMvB 'Niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM).

Wanneer draagt een project niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging? Per 1 augustus 2009 geldt de volgende voorwaarde: het project of de activiteit draagt maximaal 3% van de jaargemiddelde grenswaarde bij aan de concentraties fijn stof (PM_{10}) of stikstofdioxide (NO_2). De 3%-grens is voor een aantal categorieën projecten in de Regeling NIBM omgezet in getalsmatige grenzen, bijvoorbeeld:

- woningbouw: 1.500 woningen netto bij één ontsluitingsweg, 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen;
- kantoorlocaties: 100.000 m² bruto vloeroppervlak bij één ontsluitingsweg, 200.000 m² bruto vloeroppervlak bij twee ontsluitingswegen.

Tegen deze achtergrond geldt dat de werkzaamheden dusdanig kleinschalig van aard zijn dat redelijkerwijs verwacht wordt dat de belasting lokaal zeer beperkt is en de bijdrage aan de jaargemiddelden voor fijn stof en stikstofdioxide op nihil gesteld kan worden. Op basis hiervan is toetsing aan de grenswaarden luchtkwaliteit niet nodig.

4.9 Ecologie

Vanuit ecologische invalshoek worden gebiedsbescherming en soortenbescherming onderscheiden. Bescherming vindt plaats via achtereenvolgens Vogel- en Habitatrichtlijn c.q. de aanwijzing van Natura 2000 gebieden en de Flora- en faunawet respectievelijk de Natuurbeschermingswet 1998. De verantwoordelijkheid ligt na decentralisatie bij de provincie. Provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor de aanleg van het Noord-Hollandse deel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), bekend geworden als Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het natuur- recreatie en landschapsbeleid is geïncorporeerd in het provinciaal Groenbeleid, de Agenda Groen (2013). De begrenzing van de provinciale groenstructuur is opgenomen in de Structuurvisie Noord-Holland 2040, de PRV en het Natuurbeheerplan.



4.9.1 Gebiedsbescherming

De Natuurbeschermingswet 1998 richt zich op bescherming van daartoe aangewezen gebieden, het beheer daarvan en het voorkomen van bepaalde schadelijke handelingen. Dit betreft Natura 2000 gebieden en Beschermde Natuurmonumenten waar instandhouding van soorten en systemen doelstelling zijn. Binnen de invloedssfeer van het depot bevinden zich voor wat betreft beoordelingsaspecten niet zijnde stikstof geen Natura 2000- gebieden of Beschermde Natuurmonumenten.

Vanwege het beperkte aantal door het depot gegenereerde verkeersbewegingen van het relatief kleine baggerdepot is er geen relevante stikstofbijdrage te verwachten op deze gebieden. Met inwerkingtreding van de Programmatische Aanpak Stikstofdepositie (PAS) op 1 juli 2015 is er de verplichting een stikstofdepositieberekening uit te voeren met de Aeries Calculator indien de afstand tot nabije gebieden minder dan 10 km is. Het depot ligt op 7,2 kilometer afstand van het meest nabije Natura 2000 gebied, het IJsselmeer en 9,8 km van Natura 2000 gebied Waddenzee.

Op basis van het aantal vervoersbewegingen en de werkzaamheden in het baggerdepot is een Aeries berekening gemaakt. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het betreft een permanente ontwikkeling;
- De in § 4.10 genoemde vervoersbewegingen voor aanvoer van bagger, afvoer van grond en de aan- en afvoer van materieel voor de werkzaamheden op het depot zijn verdeeld over drie rijroutes. Er is naar boven afgerond, om ruimhartig te rekenen ('worst case'):
 - Kolhorn- depot Middenmeer 250 bewegingen;
 - Wieringerwerf- depot Middenmeer 250 bewegingen;
 - Westerland- depot Middenmeer 200 bewegingen.
- Het verkeer wikkelt af over buitenwegen en bestaat uit Trekker categorie diesel zwaar gemiddeld 43 ton GVW Euro 5;
- Als variant in de Aeriesberekening is aangenomen dat de verwachting dat vervoer met trekkers niet uitkomt, dat dit met vrachtwagens wordt gedaan. Ingevoerd is categorie Vrachtwagen diesel, zwaartecategorie 20 ton GVW Euro 5;
- In het baggerdepot zelf zal geregeld de bagger moeten worden omgezet en wordt de gerijpte bagger gezeefd. Het aantal machine uren per jaar is als volgt:
 - 4 x 5 dagen per jaar bagger omzetten met rupskraan 25 ton longfront gedurende voorjaar en zomer;
 - 2 x 5 dagen per jaar gerijpte bagger zeven met vingerzeefdek gedurende de zomer + 20 tons rupskraan t.b.v. laden;
- De kranen die worden ingezet op het depot hebben Stage IIIB motoren. Op basis van het aantal draaiuren is berekend dat dit neerkomt op een verbruik van zo'n 1.320 liter/ jaar.

Conclusie van de depositieberekening is dat er geen natuurgebieden zijn waar de drempelwaarde wordt overschreden. Oftewel negatieve effecten ten gevolge van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden zijn uitgesloten. Conform de bijgeleverde toetsing en Aeries berekening ligt het projectgebied buiten de invloedssferen van de Natura 2000-gebieden.

GS van Noord-Holland merkt aan in schrijven RUD16.194540 d.d. 19 juli 2016 dat er in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 voor de aanleg en het gebruik van het aangevraagde baggerdepot geen vergunning of verklaring van geen bedenkingen noodzakelijk is.

Het depot bevindt zich buiten de begrenzing van de NNN/EHS. Omdat het depot buiten het begrensd gebied ligt is nadere toetsing in de vorm van een "Nee, tenzij-toets" niet aan de orde.



Uit het oogpunt van gebiedsbescherming zijn er geen beperkingen voor de planontwikkeling.

4.9.2 Soortenbescherming

De Flora- en faunawet is gericht op de bescherming en het behoud van in het wild levende planten- en diersoorten. Kern is de zorgplicht voor alle in het wild voorkomende dieren en planten, aangevuld met verschillende verbodspalingen. De wet onderscheid tabel 1-soorten, tabel 2-soorten (middelzwaar beschermd) en tabel 3- soorten (zwaar beschermd). Voor zwaar beschermde soorten geldt dat een ontheffing is vereist voor het uitvoeren van werkzaamheden waarbij overtreding van de genoemde verbodsbepalingen optreden.

Het terrein is in gebruik en ongeschikt voor het verblijf van beschermde (dier)soorten. Op het perceel is vestiging van flora en fauna uitsluitend mogelijk op de perceelranden. Werkzaamheden vinden al meerdere jaren op het productiedeel van de locatie plaats waarbij deze perceelranden worden ontzien. Het gevraagde planologisch besluit leidt niet tot een ingreep in de zin van de Flora- en faunawet; verbodsbepalingen worden diensgevolge niet geraakt. Omdat de ingreep geen negatieve effecten tot gevolg heeft, is ontheffing van de Flora- en faunawet niet aan de orde.

Uit het oogpunt van soortenbescherming zijn er geen beperkingen voor het planologisch besluit.

4.10 Verkeersafwikkeling

Het depot is ontsloten via de Industrieweg op de provinciale weg N248 (Schagerweg). Het verkeer kan vlot het stedelijk gebied van Middenmeer via zuidelijke richting bereiken, en via noordelijke richting kunnen de andere kernen in het omringend gebied bereikt worden. De ontsluiting is goed.

Bij de transporten op de openbare weg gaat het om:

- Aanvoer van baggerspecie: Deze zal jaarlijks plaatsvinden in de maanden november tot april. Aanvoer vindt plaats per as, naar alle waarschijnlijkheid met tractoren met dumpers. Eventueel kan ook met vrachtwagens worden aangevoerd. Het betreft maximaal 500 transporten met 20 m³ inhoud, maximaal 20 per dag;
- Aan- en afvoer van werktuigen tijdens het verwerkingsproces: De bagger wordt 5-6 keer per jaar gedurende maximaal 1 week bewerkt, gezeefd en/ of omgezet om rijping te bevorderen. De benodigde machines worden daarvoor over de weg aan- en afgevoerd;
- De afvoer van de grond (de gerijpte bagger): Deze vindt plaats in een aaneengesloten periode van 4 weken in zomer of najaar, eens per 1,5 à 2 jaar. Voor de afvoer van de grond zijn maximaal 120 vrachtwagens met 25 m³ inhoud nodig, maximaal 20 per dag.

Gerelateerd aan de capaciteit van de wegen is het verkeersaanbod behorend bij het depot niet van betekenis, er is ruim voldoende capaciteit. De bereikbaarheid van het baggerdepot is hiermee goed.

Het aspect verkeer belemmert de haalbaarheid van voorliggend plan niet.

4.11 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Op 1 april 2011 is het nieuwe Besluit milieueffectrapportage in werking getreden. Een belangrijke wijziging die daarin is aangebracht, is dat voor de vraag of een m.e.r.-beoordelingsprocedure moet worden doorlopen, toetsing aan de drempelwaarden in de D-lijst niet toereikend is. Indien een



activiteit een omvang heeft die onder de drempelwaarden ligt, dient op grond van de selectiecriteria in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling te worden vastgesteld of belangrijke nadelige gevolgen van de activiteit voor het milieu kunnen worden uitgesloten. Pas als dat het geval is, is de activiteit niet m.e.r.-(beoordelings)plichtig.

Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gebruikt.

Uit deze toets kunnen twee conclusies volgen: belangrijke nadelige milieueffecten zijn uitgesloten of belangrijke nadelige milieueffecten zijn niet uitgesloten. In het eerste geval is de activiteit niet m.e.r.-beoordelingsplichtig en in het andere geval wel.

In de onderhavige situatie is de beoordeling voor een omgevingsvergunning voor het afwijken van een bestemmingsplan inzake de gewijzigde ligging van een baggerdepot aan de orde. Omdat hierbij geen sprake is van overschrijding van een drempelwaarde genoemd in kolom 2 van onderdeel D van het Besluit MER, geldt er geen formele m.e.r.-beoordelingsplicht. Dat neemt niet weg dat is nagegaan of het plan mogelijk aanzienlijke milieugevolgen heeft, die aanleiding geven tot een formele m.e.r.-beoordeling of zelfs het opstellen van een volledig milieueffectrapport (MER). Hoewel deze beoordeling vormvrij is, moet HHNK wel motiveren waarom geen m.e.r.-beoordeling of MER nodig wordt geacht.

Elders in deze onderbouwing aangereikte motivering resulteert in de inpasbaarheid van het baggerdepot binnen het plangebied. De vanuit milieu oogpunt mogelijk van betekenis zijnde aspecten voor besluitvorming worden in deze onderbouwing besproken.

De inpassing aansluitend aan het bedrijventerrein middels een beplantingsstrook langs de weg betekent recht te doen aan de planuitgangspunten. Kades met kruidenrijke grasvegetatie passen in de openheid van het landschap en sluiten aan bij de beleving vanuit het landelijk gebied.

Eventueel nadelige gevolgen op milieufactoren zoals geur of geluid als gevolg van het depot kunnen uitgesloten worden. Redenen zijn dat de afstand van de ontsluiting en die van het depot tot de dichtstbijzijnde gevoelige bebouwing behoorlijk groot is. Een ander aandachtspunt in de milieueffectrapportage is de archeologie. Het depot ligt niet in een gebied van archeologische waarde.

Uit deze onderbouwing blijkt dat de milieubelasting beperkt is, als gevolg van de activiteiten van het baggerdepot zijn geen mogelijk belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten. Het depot bevindt zich in een gebied met verspreid liggende woon- en bedrijfsbebouwing, waar verder agrarische activiteiten plaatsvinden. Op grond van hetgeen is beschreven kan uitgesloten worden dat het depot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Er bestaat derhalve geen plicht of aanleiding voor het volgen van een m.e.r.(beoordelings)procedure.

4.12 Duurzaamheid

Zowel gemeente Hollands Kroon als het hoogheemraadschap streven naar duurzaamheid. Door op deze locatie een baggerdepot te bedrijven worden de vervoersbewegingen naar verder gelegen depots beperkt, en wordt op het aantal te rijden kilometers bespaard. Bij lokale baggerwerkzaamheden in en rond Hollands Kroon vrijkomende baggerspecie wordt op deze wijze op duurzame wijze bewerkt.



4.13 Kabels en leidingen

Er zijn er geen planologisch relevante kabels of leidingen in of in de directe omgeving van het plangebied gelegen.

4.14 Overige gebiedsaanduidingen

Op de locatie gelden de aanduidingen 'leidingen – straalpad', 'luchtvaartverkeerzone - laagvlieggebied' en 'vrijwaringszone - radar'. Daarmee worden de respectievelijke gebruiksmogelijkheden van een straalpad, een laagvliegroute voor straaljagers en helikopters en de functie van de radar beschermd.

5 Uitvoerbaarheid

In deze paragrafen wordt inzicht gegeven in de uitvoerbaarheid van de ontwikkeling. Hierbij wordt de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid onderscheiden. Bij het eerste gaat het er om hoe de verwezenlijking door de maatschappij (overheid en burgers samen) wordt gedragen. Bij het tweede gaat het om de kosten en andere economische aspecten die met de verwezenlijking van het plan samenhangen.

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Aangaande de maatschappelijke uitvoerbaarheid geldt dat het plangebied betrekking heeft op de planologische inpassing van een reeds gerealiseerd baggerdepot. Op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt een uitgebreide omgevingsvergunningsprocedure doorlopen. Onderdeel van de procedure is deze ruimtelijke onderbouwing, waaruit blijkt dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Eerste stap is dat een ontwerpbesluit gedurende 6 weken ter inzage zal worden gelegd. Deze termijn biedt een ieder de mogelijkheid een zienswijze in te dienen.

5.2 Economische uitvoerbaarheid

Er zijn geen kosten voor de gemeente Hollands Kroon verbonden aan de inpassing van het baggerdepot. Het plan komt voor rekening van het hoogheemraadschap. Het aantonen van de economische uitvoerbaarheid van het plan, door middel van een cijfermatige opzet, is daarmee niet aan de orde. Op basis hiervan kan het plan economisch uitvoerbaar worden geacht.

Planschade en nadeelcompensatie worden op basis van artikel 7.14 van de Waterwet behandeld. De Waterwet verklaart in artikel 7.16 de planschaderegeling uit de Wro buiten toepassing als de verzoeker voor de schade een beroep doet of kan doen op een dergelijke schadevergoeding.

5.3 Grondexploitatie

Het exploitatieplan is basis voor het doorberekenen van de verhaalbare kosten die de gemeente maakt om in het Bro aangewezen bouwplannen mogelijk te maken. Er is geen sprake van een



bouwplan in de zin van artikel 3.1.1. Bro. Het vaststellen van een exploitatieplan is dan ook niet nodig.

6 Afsluiting

6.1 Samenvatting

De ruimtelijke aanwezigheid van het baggerdepot, ofwel de impact ervan op de omgeving, is als bescheiden op te vatten. Er is geen sprake van een aanmerkelijk verhoogde ligging, en bij de beplanting met bomen of struiken ter inpassing is aangesloten bij de plaatselijke inpassing. Het geheel afwegende is het baggerdepot ruimtelijk aanvaardbaar en is al het redelijke gedaan om nadelige effecten te voorkomen. Overige effecten, op externe veiligheid, archeologie, en natuur zijn afwezig dan wel zeer beperkt.

6.2 Eindconclusie

Slotsom is dat voldoende rekening is gehouden met de kwaliteiten van het plangebied, en het baggerdepot inpasbaar is.