

Bestemmingsplan De Ontbrekende Schakel

Vastgesteld

Gemeente Schagen

Grontmij Nederland B.V.
Alkmaar, 9 februari 2016

Verantwoording

Titel : Bestemmingsplan De Ontbrekende Schakel
Subtitel : Vastgesteld
Projectnummer : 336542
Referentienummer : GM-0152814
Revisie : 01
Datum : 9 februari 2016

Auteur(s) : R.W. Dekker
E-mail adres : ronald.dekker@grontmij.nl

Gecontroleerd door : F. Sinoo

Paraaf gecontroleerd :



Goedgekeurd door : R. Krom

Paraaf goedgekeurd :



Contact : Grontmij Nederland B.V.
Robijnstraat 11
1812 RB Alkmaar
Postbus 214
1800 AE Alkmaar
T +31 88 811 66 00
F +31 30 310 04 14
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

TOELICHTING.....	5
1	Inleiding6
1.1	Aanleiding en doelstelling.....6
1.2	Ligging plangebied.....6
1.3	Vigerend bestemmingsplan.....7
1.4	Leeswijzer.....7
2	Beschrijving van het plangebied8
2.1	Inleiding8
2.2	Ontwikkelingsgeschiedenis.....8
2.3	Ruimtelijke structuur.....8
2.4	Functionele structuur.....9
3	Beleidskader10
3.1	Inleiding10
3.2	Rijksbeleid en Europese richtlijnen10
3.2.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.....10
3.2.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)11
3.2.3	Ladder duurzame verstedelijking.....11
3.2.4	Europese Kaderrichtlijn Water11
3.2.5	Nationaal Waterplan.....12
3.3	Provinciaal beleid12
3.3.1	Structuurvisie Noord-Holland 2040 en Provinciale Ruimtelijke Verordening.....12
3.3.2	Actualisatie Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan12
3.4	Gemeentelijk beleid.....13
3.4.1	Structuurvisie Harenkarspel.....13
3.4.2	Beleidsvisie externe veiligheid Harenkarspel, Schagen en Zijpe 2012-2015.....13
3.4.3	Beleidsnota cultuurhistorie.....14
3.5	Conclusie14
4	Planbeschrijving15
4.1	Inleiding15
4.2	Historie.....15
4.3	Nut en noodzaak16
4.4	Toekomstige inrichting.....17
5	Milieu- en omgevingsaspecten20
5.1	Inleiding20
5.2	Water.....20
5.3	Bodem21
5.4	Archeologie.....22
5.5	Flora en fauna.....22
5.6	Geluid24
5.7	Luchtkwaliteit24
5.8	Externe veiligheid.....25
5.9	Milieuzonering.....25

5.9.1	Kader	25
5.9.2	Onderzoek	25
5.10	Lichthinder	25
5.11	Besluit milieueffectrapportage.....	25
6	Juridische aspecten.....	26
6.1	Inleiding	26
6.2	Planregels.....	26
6.3	Handhaafbaarheid.....	28
7	Uitvoerbaarheid.....	29
7.1	Inleiding	29
7.2	Economische uitvoerbaarheid.....	29
8	Procedure	30
8.1	Overleg	30
8.2	Inspraak	30
8.3	Ambtelijke wijzigingen tussen voorontwerp en ontwerp	30
8.4	Zienswijzen en beroep.....	31

SEPARATE BIJLAGEN:

1. Landschapsplan
2. Watertoets
3. Vooronderzoek bodem
4. Archeologisch onderzoek
5. Verkennend natuuronderzoek
6. Onderzoek verkeer
7. Akoestisch onderzoek
8. Onderzoek luchtkwaliteit
9. Nota beantwoording overleg- en inspraakreacties
10. Nota Zienswijzen

TOELICHTING

1 Inleiding

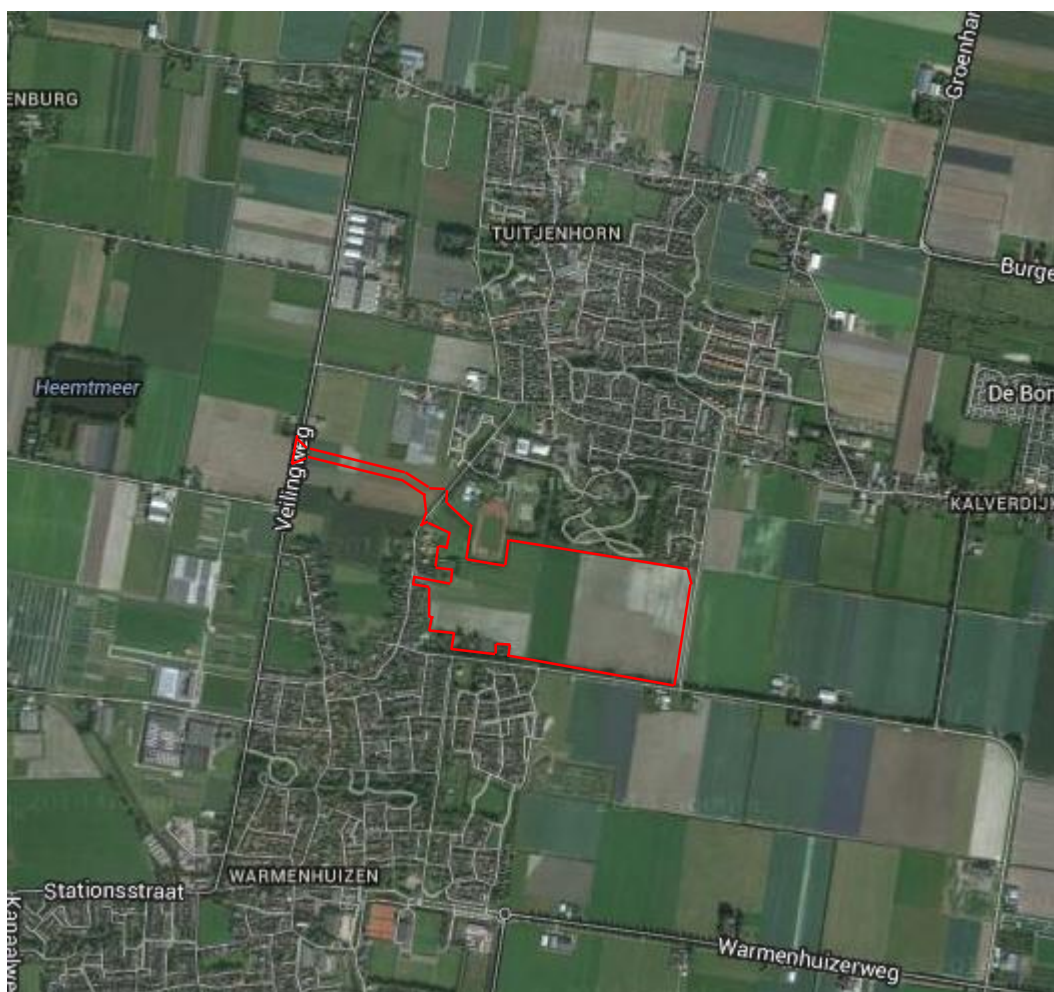
1.1 Aanleiding en doelstelling

Het voornemen bestaat om de tussen de kernen Warmenhuizen en Tuitjenhorn een verbindingsweg aan te leggen van de Dergmeerweg via de Oostwal tot aan de Veilingweg. Het doel van deze nieuwe weg is dat dorpswegen in de omgeving worden ontlast en er een robuust verkeersnetwerk voor de toekomst wordt gecreëerd.

Omdat de voorgenomen ontwikkeling in strijd is met het vigerende bestemmingsplan wordt met dit bestemmingsplan een nieuw ruimtelijk-planologisch kader vastgelegd.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied is gelegen tussen de dorpskernen van Warmenhuizen en Tuitjenhorn en is agrarisch in gebruik. Naast de gronden waar de nieuwe infrastructuur is gepland, maken ook de gronden tussen de Oostwal en het Noorderlicht onderdeel uit van het plangebied. Voor deze gronden geldt momenteel geen actueel bestemmingsplan.



Figuur 1.1: Globale ligging plangebied

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Binnen het plangebied gelden drie bestemmingsplannen. Voor de gronden aan de westzijde (tussen Veilingweg en Oostwal) geldt het bestemmingsplan Warmenhuizen zoals deze op 25 september 2012 is vastgesteld door de gemeenteraad van de voormalige gemeente Harenkarspel. De gronden van het plangebied hebben in dit bestemmingsplan de bestemming Agrarisch – Cultuurgrond met uitzondering van de gronden van de Veilingweg en Oostwal die de bestemming Verkeer hebben. Het gehele plangebied heeft een dubbelbestemming Waarde – Archeologie 3 en zijn daarmee mede bestemd voor het behoud van de aldaar in of op de grond aanwezige archeologische waarden.

Voor de oostelijke gronden (tussen Oostwal en Noorderlicht) geldt het Algemeen bestemmingsplan Warmenhuizen 1974 zoals vastgesteld op 19 oktober 1973 door de toenmalige gemeente Warmenhuizen en goedgekeurd door de provincie Noord-Holland op 14 mei 1974. Voor deze gronden geldt een agrarische bestemming. Met een artikel 19 WRO vrijstelling is vrijstelling verleend van dit bestemmingsplan voor het inmiddels gerealiseerde fietspad langs het Noorderlicht en de Dergmeerweg.

Tot slot ligt een klein deel van het plangebied, ter plaatse van de atletiekbaan, in het bestemmingsplan Tuitjenhorn, vastgesteld door de gemeenteraad van Schagen op 25 februari 2014. Deze gronden hebben thans de bestemming Sport.

1.4 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting, waarin de achterliggende gedachten bij het bestemmingsplan zijn verwoord. In het eerste hoofdstuk van de toelichting zijn de aanleiding en het doel van het bestemmingsplan verwoord. Hoofdstuk twee geeft een beeld van het plangebied. Er wordt een beschrijving gegeven van de ontwikkelingsgeschiedenis en huidige ruimtelijke en functionele structuur. In hoofdstuk drie wordt aandacht besteed aan het beleidskader en regelgeving. Het vierde hoofdstuk geeft een toelichting op de historie van het project, de nut en noodzaak en de toekomstige ruimtelijke inrichting. De verschillende milieuaspecten die van invloed kunnen zijn op de ruimtelijke ontwikkeling komen aan bod in hoofdstuk vijf. Een toelichting op de juridische aspecten van dit bestemmingsplan wordt gegeven in hoofdstuk zes. Hoofdstuk zeven beschrijft de uitvoerbaarheid van het plan waarbij de economische uitvoerbaarheid aan bod komt. In het laatste hoofdstuk wordt de procedure van het bestemmingsplan uiteengezet.

2 Beschrijving van het plangebied

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied en de ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied.

2.2 Ontwikkelingsgeschiedenis

Het plangebied ligt in het oude zeekeilandschap van West-Friesland. Het gebied is oorspronkelijk een veengebied dat vanaf de middeleeuwen is ontgonnen. Doordat het veengebied regelmatig onder water liep, werden de eerste woningen in het gebied op terpen aangelegd. Door deze terpen later te verbinden, ontstonden de eerste dijkdorpen, waar Warmenhuizen en Tuitjenhorn ook onderdeel van uitmaken.

Tegen de invloed van het water werden ook vele dijken opgeworpen, uiteindelijk resulterend in de Westfriese Omringdijk, een ringdijk die de hele regio omringd. Maar ook binnen het gebied zijn vele dijkjes aanwezig, herkenbaar in het wegennetwerk van de regio. Toen de agrarische kavels voornamelijk nog varend bereikbaar waren, vormden de dijken de eerste verbindingen over land. De oorspronkelijke wegen zijn nog steeds als grillig slingerende structuren herkenbaar. De Oostwal is bijvoorbeeld zo'n binnenwaterkerende dijk waar een weg op ligt.

Het veen is door het eeuwenlange agrarische gebruik verdwenen, de onderliggende zeelei ligt nu aan de oppervlakte. Lang bepaalde de onregelmatige verkaveling van de veenontginningen het beeld, samen met de kronkelende dijken en lintdorpen. Zij vormden een contrast met de kleine droogmakerijtjes in het gebied. Dit waren van oorsprong de laagste, natste delen die zijn drooggelegd en pragmatisch zijn ingericht met rechte wegen en kavels.

Vanaf de jaren '50 tot in de jaren '70 is een groot deel van het zeekeigebied heringericht tijdens een grootschalige ruilverkaveling. Het gebied heeft dan ook geen hoge aardkundige waarde. De landbouwpercelen werden als rechte, gelijkmatige percelen ingericht en er werden nieuwe, veelal kaarsrechte ontsluitingswegen door het landbouwgebied gelegd. De lintdorpen Warmenhuizen en Tuitjenhorn hebben zich na deze tijd verder ontwikkeld als woonkern. Er werden woonwijken ontwikkeld en aan de randen ontstonden groene voorzieningen, zoals de sportvelden die nu de zuidelijke rand van Tuitjenhorn vormen.

2.3 Ruimtelijke structuur

Het landschap rondom Tuitjenhorn en Warmenhuizen is open door het agrarische gebruik. De openheid wordt bepaald door het wegensysteem. Veel wegen hebben namelijk een vorm van opgaande beplanting, zoals een doorgaande bomenrij, en langs de meeste wegen liggen verspreid boerenerven. Hierdoor verdelen de wegen de open ruimte in kamers, waarbij er vaak een ruimtelijke relatie is tussen de openheid aan beide zijden van een weg.

De meest massieve begrenzingen van de openheid zijn echter de dorpsranden. De randen van Tuitjenhorn en Warmenhuizen liggen langs de Oostwal dicht bij elkaar. Een kleine open ruimte tussen de sportvelden en de erven langs de Oostwal vormt een laatste buffer tussen de twee kernen. De open ruimtes ten westen en oosten van de Oostwal hebben nog nauwelijks verbinding met elkaar, slecht een kleine doorkijk vanaf de Oostwal geeft zicht op de achterliggende openheid rondom de Dergmeerweg.

2.4 Functionele structuur

De gronden van het plangebied zijn, met uitzondering van de aanwezige infrastructuur, in de huidige situatie agrarisch in gebruik.

3 Beleidskader

3.1 Inleiding

Hieronder is een uiteenzetting gegeven van het vigerend beleid voor zover van toepassing op de voorgenomen ontwikkeling. Het betreft zowel rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. Omdat de ontwikkeling in de basis een verkeerskundig karakter heeft, is naast het algemene ruimtelijke ordeningsbeleid ook het beleid op het gebied van verkeer van belang.

3.2 Rijksbeleid en Europese richtlijnen

3.2.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte¹ (SVIR) geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is het de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De Structuurvisie vervangt een aantal rijksbeleidsnota's waaronder de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. De hoofdlijnen van de Structuurvisie gaan over bereikbaarheid, concurrentiekracht, leefbaarheid en veiligheid.

In de Structuurvisie wordt een groot deel van ruimtelijke orderingskwesties bij de provincies en gemeenten neergelegd. Zo staat in de Structuurvisie dat afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschap het Rijk aan de provincies en gemeenten overlaat, het budget voor provinciaal en regionaal verkeer en vervoer ook bij provincies en gemeenten komt te liggen en gemeenten ruimte krijgen voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. Het beleid dat in de structuurvisie is neergelegd wordt in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) vastgelegd in regelgeving. Hierin zijn directe regels voor provincies en gemeenten opgenomen die de rijksbelangen beschermen.

In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

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

Binnen deze drie hoofddoelen benoemt het Rijk onderwerpen van nationaal belang en welke instrumenten voor deze belangen worden ingezet.

De voorgenomen ontwikkeling past binnen de hoofddoelstellingen zoals opgenomen in de Structuurvisie. Met de ontwikkeling wordt de bereikbaarheid verbeterd en wordt bijgedragen aan een leefbare en veilige omgeving met behoud van natuurlijke en cultuurhistorische waarden. De verantwoordelijkheid voor deze opgave bevindt zich echter primair op lokaal niveau. Dit beleid, en het andere rijksbeleid met betrekking tot de ruimtelijke ordening, heeft zijn doorwerking in het, meer specifieke, provinciale en gemeentelijke beleid gekregen, bijvoorbeeld in de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de gemeentelijke structuurvisie. Dit provinciale en gemeentelijke beleid wordt in de volgende paragrafen besproken.

¹ Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 13 maart 2012

3.2.2 *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)*

De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, zijn geborgd in de Amvb Ruimte. Deze Amvb wordt aangeduid als het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van nationale belangen, zoals Rijkswaagen, grote rivieren, defensie en kustverdediging. Geen van de in het Barro geregelde onderwerpen heeft invloed op het onderhavige initiatief. De betreffende onderwerpen zijn namelijk niet aan de orde in of nabij het plangebied.

3.2.3 *Ladder duurzame verstedelijking*

Per 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) op enkele onderdelen gewijzigd. Eén van deze wijzigingen betreft de toevoeging van een artikellid aan artikel 3.1.6 Bro. In artikel 3.1.6, lid 2 Bro is nu voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Artikel 3.1.6, lid 2 Bro luidt:

“De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.”

De verbindingsweg betreft geen nieuwe stedelijke ontwikkeling. In de planbeschrijving (hoofdstuk 4) is de behoefte aan de nieuwe verbinding, stap 1 van de ladder, echter wel onderbouwd.

3.2.4 *Europese Kaderrichtlijn Water*

Sinds december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht. De belangrijkste doelstelling is het geven van een kader voor het beheer van oppervlaktewater en grondwater op basis van stroomgebieden en stroomgebiedsdistricten. De richtlijn wil het duurzaam gebruik van water bevorderen en de gevolgen van overstroming en droogte beperken. Daarnaast wil de richtlijn de aan water gebonden natuur beschermen en verbeteren met als uitgangspunt een goede ecologische toestand van het water.

De Commissie Waterbeheer 21^e eeuw heeft onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden om Nederland ook in de toekomst veilig en leefbaar te houden. De adviezen van de commissie staan in het rapport 'Waterbeleid voor de 21^e eeuw'. De belangrijkste aanbevelingen waren: anticiperen in plaats van reageren, meer ruimte naast techniek en 'vasthouden-bergen-afvoeren'.

Naar aanleiding van de aanbevelingen van de Commissie Waterbeheer 21^e eeuw, heeft het kabinet zijn standpunt bepaald in de nota 'Anders omgaan met water' (2000). Deze Nota benadrukt dat het antwoord op de problemen niet alleen ligt in technische oplossingen, maar vooral ook in het ruimte geven aan water (flexibel peilbeheer en ruimtelijke maatregelen in de vorm van calamiteitenberging, piekberging en voorraad-beheer, etc.). Daarnaast moet meer gebruik worden gemaakt van de mogelijkheid om water vast te houden. Als meer water vasthouden niet zomaar gaat, moeten er voorzieningen worden aangelegd om tijdelijk water te bergen. Pas als deze twee mogelijkheden, vasthouden en bergen, zijn gebruikt mag het overtollige water worden afgevoerd.

De waterhuishouding in het gebied zal niet verslechteren doordat de toename aan verhard oppervlak wordt gecompenseerd door middel van het graven van water.

3.2.5 Nationaal Waterplan

In december 2009 heeft het kabinet het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen.

Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van kracht is. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

De waterhuishouding in het gebied zal niet verslechteren doordat de toename aan verhard oppervlak wordt gecompenseerd door middel van het graven van water.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040 en Provinciale Ruimtelijke Verordening

Op 21 juni 2010 is de Structuurvisie Noord-Holland 2040² vastgesteld. Hierin geeft de provincie Noord-Holland aan op welke manier zij de ruimte in de provincie de komende 30 jaar wil benutten en ontwikkelen. De provincie zet vooral in op compacte en goed bereikbare steden, omringd door aantrekkelijk groen. Het plangebied maakt geen deel uit van de in de provinciale verordening aangewezen bestaande bebouwde gebied (BBG).

De doorwerking van de provinciale Structuurvisie naar gemeentelijke bestemmingsplannen is geregeld in de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Hierin zijn de voorschriften gegeven waar bij het maken van een bestemmingsplan aan moet worden voldaan. De PRV maakt een duidelijk onderscheid tussen het Bestaand Bebouwd Gebied (BBG) en het landelijk gebied.

In de PRV zijn de voorschriften gegeven waar bij het maken van een bestemmingsplan aan moet worden voldaan. Artikel 14 van de PRV geeft aan dat bij 'overige vormen van verstedelijking' buiten BBG de noodzaak moet worden aangetoond. Daarnaast dient te worden aangetoond dat de beoogde verstedelijking niet binnen BBG kan worden gerealiseerd en wordt voldaan aan de ruimtelijke kwaliteitseis.

In paragraaf 4.3 van dit bestemmingsplan is een onderbouwing van de nut en noodzaak van de voorgenomen ontwikkeling opgenomen waarbij is aangegeven waarom gekozen is voor een nieuwe verbinding op de onderhavige locatie. Met betrekking tot de ruimtelijke kwaliteitseis is een Landschapsplan³ opgesteld. Aan de hand van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie zijn in dit document de uitgangspunten voor de nieuwe verbindingsweg geformuleerd. In paragraaf 4.4 wordt hier nader op ingegaan.

3.3.2 Actualisatie Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Provinciale Staten heeft op 1 oktober 2007 het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan, Actualisatie van het PVVP 2007 – 2013 vastgesteld. De algemene beleidsdoelstelling is en blijft 'vlot en veilig door Noord-Holland'. De uitdaging voor Noord-Holland is om bij groeiende mobiliteit de bereikbaarheid de komende jaren te waarborgen.

De verkeersveiligheid en het milieu blijven aandachtspunten. Wat betreft verkeersveiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen de verschillende verkeerssoorten. Verkeersveiligheid is een belangrijke drijfveer om voorzieningen te treffen bij het scheiden van verkeerssoorten en bij kruisingen. Ook wordt het belang van bereikbaarheid beschreven. Eén van de punten waarop de provincie wil sturen is het garanderen van een tijdige bereikbaarheid van locaties. Een goe-

² Structuurvisie Noord-Holland 2040, kwaliteit door veelzijdigheid, vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland, 21 juni 2010

³ Landschapsplan De Ontbrekende Schakel, 13 juni 2014, Grontmij Nederland BV

de bereikbaarheid is cruciaal voor de provincie, zowel voor de economie als voor de leefkwaliteit voor burgers.

De aanleg van De Ontbrekende Schakel geeft invulling aan de doelstelling van het PVVP.

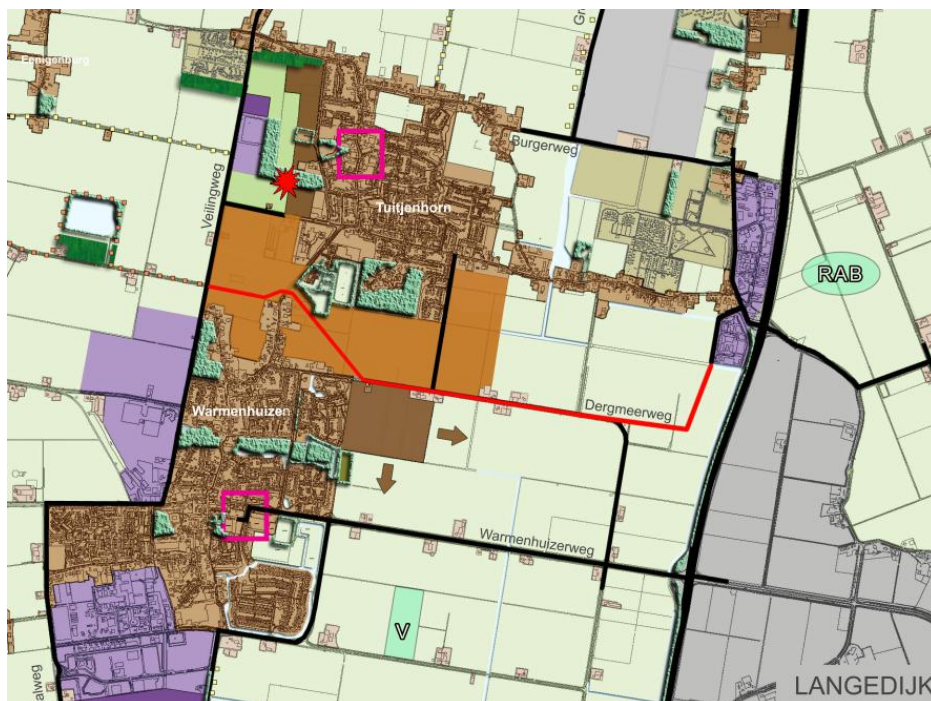
3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Harenkarspel

De structuurvisie⁴ van de gemeente Harenkarspel dient als koers voor de ruimtelijke ontwikkeling die mogelijk en wenselijk zijn binnen het grondgebied van de voormalige gemeente Harenkarspel.

In de structuurvisie is aangegeven dat ten gevolge van autonome ontwikkelingen het verkeersaanbod zal toenemen. De verkeersdruk op onder andere de doorgaande oost-west verbindingen neemt hierdoor toe, waardoor ook de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het geding komen. Bij berekening van de autonome ontwikkeling worden behalve op de Koorndijk en de Stationsstraat ook knelpunten verwacht op de Kalverdijk en Sportlaan.

In de structuurvisie wordt ingezet op het creëren van een duidelijke verkeersstructuur voor zowel het gemotoriseerde verkeer als ook het langzaam verkeer met een daarbij behorende inrichting van de weg. Dit biedt kansen als het gaat om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Belangrijkste onderdeel hiervan vormt de aanleg van een nieuwe weg tussen de Dergmeerweg en Veilingweg (thans De Ontbrekende Schakel genoemd). Door de aanleg van deze weg ontstaat een goede oost-west verbinding, waardoor de hoeveelheid verkeer op de dorpslinten afneemt. Naast dit voornemen is een concreet maatregelenpakket voorgesteld dat moet bijdragen aan een duidelijke verkeersstructuur.



Figuur 3.1: Structuurvisie Harenkarspel

3.4.2 Beleidsvisie externe veiligheid Harenkarspel, Schagen en Zijpe 2012-2015

In deze beleidsvisie is een beeld geschetst hoe de voormalige gemeenten Harenkarspel, Schagen en Zijpe willen omgaan met Externe Veiligheid. Externe veiligheid gaat over het beheersen van risico's die voor de burgers ontstaan bij het gebruik en de opslag van gevaarlijke stoffen zoals vuurwerk, LPG en chemicaliën en het vervoer daarvan over de weg, het water, het spoor en door buisleidingen. In de notitie wordt onder meer het ambitieniveau neergelegd op het ge-

⁴ Structuurvisie Harenkarspel, gemeente Harenkarspel, 15 december 2009

bied van externe veiligheid. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient hiermee rekening te worden gehouden. Er bestaan op dit moment geen acute saneringssituaties vanwege gevaarlijke inrichtingen, routes of leidingen. In paragraaf 5.8 wordt nader ingegaan op het aspect externe veiligheid in relatie tot de voorgenomen ontwikkeling.

3.4.3 *Beleidsnota cultuurhistorie*

De Beleidsnota Cultuurhistorie van de voormalige gemeente Harenkarspel zet uiteen op welke wijze de gemeente verantwoordelijkheid neemt voor het culturele erfgoed in de gemeente. Met de beleidsnota wordt inzichtelijk gemaakt welk belang er wordt gehecht aan behoud van cultuurhistorie (dat wil zeggen archeologie, cultuurlandschap en monumenten). Dat behoud wordt gerealiseerd door de cultuurhistorische elementen te beschermen, in stand te houden, goed beheer te stimuleren en te ondersteunen. In de nota is tevens vastgelegd hoe ruimtelijke ontwikkelingen worden verenigd met dit behoudsdoel. De Beleidskaart Cultuurhistorie, die onderdeel vormt van de nota, laat verschillende gebieden zien met ieder een eigen archeologische verwachtingswaarde. Ruimtelijke projecten worden (naast de gebruikelijke toetsingskaders) getoetst aan deze kaart. In het Landschapsplan is aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met de cultuurhistorie in het gebied. In paragraaf 5.4 wordt nader ingegaan op het aspect archeologie in relatie tot de voorgenomen ontwikkeling.

3.5 Conclusie

De voorgenomen aanleg van De Ontbrekende Schakel is passend binnen de beleidskaders op zowel Rijks-, provinciaal als gemeentelijk niveau. Op grond van de provinciale ruimtelijke verordening is als onderdeel van dit bestemmingsplan een onderbouwing van de nut en noodzaak en ruimtelijke kwaliteit opgenomen.

4 Planbeschrijving

4.1 Inleiding

De historie van onderhavig project en de nut en noodzaak die er bestaat is opgenomen in dit hoofdstuk. Tevens wordt een toelichting gegeven op de toekomstige inrichting.

4.2 Historie

Al vanaf circa 1995 overwoog de gemeente Harenkarspel om verkeer uit de woonkernen te weren door middel van aanleg van nieuwe infrastructuur. Door zowel Witteveen en Bos als Grontmij is geconcludeerd dat de aanleg van een nieuwe oost-west verbinding gelegen in het gebied tussen Warmenhuzien en Tuitjenhorn de grootste bijdrage levert aan het verbeteren danwel creëren van een optimale bereikbaarheid en leefbaarheid. Door Witteveen en Bos is ook een rondwegenstructuur beoordeeld. Geconcludeerd werd dat dit plan niet het gewenste effect oplevert omdat de wegen niet op voor de hand liggende routes liggen. Het meeste verkeer zou de bestaande wegen blijven gebruiken omdat deze sneller en/of korter zijn. In de modelberekeningen is met verschillende maatregelen (waaronder zogenaamde knips) getracht het verkeer naar de rondwegen te krijgen. Geconcludeerd werd dat dit niet het gewenste effect opleverde en een nieuwe weg tussen Dergmeerweg en Veilingweg veel problemen oplost zonder al te grote omrijbewegingen.

Op 15 december 2009 is de structuurvisie door de gemeenteraad van Harenkarspel vastgesteld. In de structuurvisie is de zogenaamde totale Middenroute (lopend vanaf De Dijken tot aan de Veilingweg) opgenomen. Na vaststelling van de structuurvisie is door de gemeenteraad, in opdracht van het college van B&W, onderzoek uitgevoerd naar aanpassingen die o.a. betrekking hadden op het programma verkeer. Tevens is een concept Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP) opgesteld. Hierin werd ook de Middenroute ter discussie gesteld. Uiteindelijk is in het concept GVVP gekozen voor een verbindingsweg tussen De Dijken en de Dergmeerweg en een ontsluitingsweg tussen de Dergmeerweg en de Oostwal. Beide documenten zijn echter niet door de gemeenteraad van Harenkarspel vastgesteld.

Tijdens de vergadering van de gemeenteraad op 27 juni 2011 is besloten om de verbindingswegen Dergmeerweg – Oostwal en De Dijken – Dergmeerweg zo snel mogelijk aan te leggen en vervolgens voorzieningen aan te brengen op de dorpswegen om het verkeer daar te beperken. De gemeente heeft in 2012 voor het tracé Dergmeerweg – Oostwal een planologische procedure opgestart en ontheffing aangevraagd bij de provincie Noord-Holland. In dit kader heeft de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling advies uitgebracht aan Gedeputeerde Staten. De ARO begrijpt de leefbaarheidsproblematiek maar heeft een negatief advies gegeven omtrent ruimtelijke kwaliteit. Dit negatieve advies kwam deels voort uit het voornemen van destijds om woningbouw te realiseren in het gebied tussen Warmenhuizen en Tuitjenhorn. De ARO adviseert om een visie met behoud van de kwaliteit van het gebied op te stellen. Gedeputeerde Staten hebben het advies van de ARO overgenomen en dit aan de gemeente kenbaar gemaakt.

Op 1 januari 2013 is de gemeente Harenkarspel gefuseerd met de gemeenten Schagen en Zijpe in de nieuwe gemeente Schagen. In het coalitieakkoord d.d. 20 december 2012 is onder meer het “realiseren van een verbindingsweg tussen De Dijken en de Veilingweg” opgenomen. Van verdere stedelijke ontwikkeling in dit gebied is op dit moment geen sprake meer. Er zijn nieuwe verkeerstellingen en een kentekenonderzoek uitgevoerd. Het voornemen tot aanleg van de verbindingsweg is op ambtelijk niveau met de provincie Noord-Holland besproken.

4.3 Nut en noodzaak

In de voormalige gemeente Harenkarspel zijn de dorpswegen vanaf de N245 belangrijke wegen om gebieden te ontsluiten en aan elkaar te koppelen (de oost-west verbindingen). Volgens de CROW-richtlijnen worden deze dorpswegen, waaronder Koorndijk en Kalverdijk, aangemerkt als gebiedsontsluitingswegen. Als echter wordt gekeken naar het karakter van deze dorpswegen, sluiten deze meer aan bij de categorie erftoegangswegen. Doorgaans zijn de wegen smal en staan de huizen dicht op de weg. Daarnaast maken fietsers eveneens gebruik van de weg en is niet overal asfalt maar ook klinkerbestrating toegepast. Omwonenden ervaren hinder van het verkeer en voor weggebruikers is dit ook geen gewenste situatie. Knelpunten op het gebied van leefbaarheid als gevolg van verkeer in de kernen zijn door verschillende comité's en stichtingen aangegeven bij de gemeente. Het gaat hierbij om overlast dat wordt ervaren als gevolg van nachtelijk vrachtverkeer, trillingen, stank- en geluidsoverlast. Daarnaast ervaart de gemeente schade aan trottoirs, groenvoorzieningen, straatmeubilair en huisaansluitingen van het riool als gevolg van vracht- en landbouwverkeer.

Er bestaat geen wettelijk kader voor de hoeveelheid verkeer op wegen. In het kader van de Visie Duurzaam Veilig (CROW) zijn wel landelijke richtlijnen vastgesteld voor maximale intensiteiten op verschillende wegtypen. In de gemeentelijke Structuurvisie wordt voor oude dorpslinten afgeweken van deze richtlijn. Voor deze wegen is een acceptatiegrens vastgelegd van een verkeersintensiteit van 3.500 motorvoertuigen (mvt) per etmaal. De structuurvisie geeft aan dat een intensiteit van 2.500 mvt/etmaal regelmatig leidt tot klachten op en aan oude dorpslinten en dat bij een intensiteit groter dan 3.500 mvt/etmaal sprake is van een knelpunt. Voor de overige erftoegangswegen (ETW) wordt aangesloten bij de maximum verkeersintensiteit van 5.000 – 6.000 mvt/etmaal die vanuit 'Duurzaam Veilig' (CROW) wordt aangehouden.

Om de wegen meer naar hun karakter te kunnen inrichten moeten maatregelen getroffen worden met als doel minder verkeer. Het enkel treffen van verkeersmaatregelen op de wegen zelf, zoals het inrichten als 30 km/h-zone zal niet het gewenste effect hebben. De wegen moeten dan nog altijd een te grote hoeveelheid verkeer verwerken. Het voornemen is om een robuust verkeersnetwerk voor de toekomst te creëren waarmee knelpunten worden opgelost en voorkomen. Mede vanwege het feit dat in en rond Warmenhuizen en Tuitjenhorn diverse uitbreidingen gepland staan die effect hebben op de verkeersstromen om en door de beide dorpen. In het verkeerskundig onderzoek is hier nader op ingegaan⁵.

Het oorspronkelijke doel met betrekking tot de verkeerssituatie is nog steeds actueel. De gemeente wil de verkeersdruk op de dorpswegen verlagen en een robuust en toekomstbestendig infrastructureel netwerk creëren. Met name bewoners aan de Koorndijk en Kalverdijk ervaren geluids- en trillingsoverlast. Met de aanleg van de verbindingsweg tussen Dergmeerweg en Veilingweg kunnen de Koorndijk en Kalverdijk worden ontlast. Deze wegen kunnen evenals de Dergmeerweg, na aanleg van de nieuwe verbindingsweg, volgens het principe Duurzaam Veilig worden ingericht. Dit betekent onder andere een snelheidsregime van 30km/h op de Koorndijk en Kalverdijk en 60km/h op de Dergmeerweg en Veilingweg (deel dat nu 80 km/h is).

Recent kentekenonderzoek geeft aan dat het meeste verkeer dat gebruikt maakt van de huidige oost-west verbindingen ter plaatse van Warmenhuizen en Tuitjenhorn uit zuidelijke richting afkomstig is. Om deze reden is gekozen voor een nieuwe weg tussen de kernen Warmenhuizen en Tuitjenhorn. In de huidige situatie zijn er een aantal oost-west routes te onderscheiden die allen om verschillende redenen onwenselijk worden geacht om grotere stromen verkeer (vracht, landbouw en regulier) af te wikkelen. In het verkeerskundig onderzoek is hier nader op ingegaan. Daarnaast is in dit onderzoek inzichtelijk gemaakt wat de verkeerskundige effecten zijn van de aanleg van de nieuwe weg en is nagegaan of de beoogde doelen van de nieuwe weg wordt behaald. De belangrijkste conclusies die in het onderzoek op dit punt worden getrokken, zijn:

- De aanleg van de nieuwe verbindingsweg gecombineerd met aanvullende maatregelen leidt tot een daling van 30% van de verkeersintensiteit op de Koorndijk (afname circa 1.000 motorvoertuigen per etmaal). Ook de intensiteit van het verkeer op de Kalverdijk neemt af;

⁵ Verkeerskundig onderzoek De Ontbrekende Schakel, Grontmij Nederland BV, 14 augustus 2015

- Met de aanleg van de 'Ontbrekende Schakel' ontstaat een obstakelvrije oost-west verbinding voor (doorgaand) (vracht)verkeer. De verwachting is dat hiermee ook het aandeel doorgaand verkeer, vrachtverkeer en landbouwverkeer in de kernen wordt beteugeld.
- Met de nieuwe weg en aanvullende maatregelen wordt voor een groot deel tegemoet gekomen aan de klachten van bewoners over verkeersoverlast op met name de Koorndijk;
- Er wordt een toekomstvast netwerk gecreëerd die toekomstige ontwikkelingen van de komende jaren kan opvangen.

Met de aanleg van de Ontbrekende Schakel komt de intensiteit op de Koorndijk onder de vastgestelde acceptatiegrens te liggen die in de Structuurvisie Harenkarspel 2009 is opgenomen. Met de aanleg van de Ontbrekende Schakel ontstaat een directe en obstakelvrije oost-west verbinding die een ontsluitende functie wordt toegedicht. De nieuwe verbinding leidt niet alleen tot een beperking van het verkeersaanbod in de kernen, ook het aandeel doorgaand, vracht- en landbouwverkeer binnen de kernen wordt geminimaliseerd. Middels aanpassingen in de weginrichting wordt binnen de woonkernen (met name op de Koorndijk) een lagere snelheid afgedwongen en krijgt de fiets een meer prominente plek op de rijbaan. De aanleg van de Ontbrekende Schakel en de aanvullende maatregelen hebben daarmee een positief effect op de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Tot slot creëert gemeente Schagen een toekomstvast netwerk die ook de toename van verkeer als gevolg van toekomstige ontwikkelingen voldoende kan opvangen.

4.4 Toekomstige inrichting

De Ontbrekende Schakel betreft een nieuwe verbinding voor gemotoriseerd verkeer tussen de Veilingweg en de Dergmeerweg. Deze weg kruist halverwege de Oostwal. De weg wordt ingericht op een maximale snelheid van 60 kilometer per uur. Hieronder wordt ingegaan op de loop van het tracé, het profiel, de aansluitingen, de groenstructuur en verlichting.

Loop van het tracé

Het tracé van de Ontbrekende Schakel voert door de open ruimte tussen de dorpen Warmenhuizen en Tuitjenhorn. Deze open ruimte is en blijft in gebruik als agrarische grond en grenst aan de sportvelden binnen de groene rand van Tuitjenhorn en erven langs de Oostwal. De open ruimte ligt buiten Bestaand Bebouwd Gebied en vormt ruimtelijk een buffer tussen de twee dorpen. De ruimte tussen de erven langs de Oostwal en de groene rand van de sportvoorzieningen, waar het tracé van de Ontbrekende Schakel doorheen zal moeten, is klein. Hierdoor zijn er hier ter plaatse weinig verschillende modellen denkbaar voor de loop van het tracé

De Ontbrekende Schakel loopt van de Dergmeerweg tot de Veilingweg. Het meeste verkeer zal vanuit het zuidoosten komen vanaf de Dergmeerweg. De Dergmeerweg loopt hier over in de Ontbrekende Schakel. Vanaf hier wordt het verkeer in een rechte lijn richting de opening tussen de erven langs de Oostwal en de sportvoorzieningen geleid. Een lichte knik is hier nodig om de weg recht aan te sluiten op de Oostwal en zover mogelijk van de erven af te leggen. Na het passeren van de Oostwal maakt de weg een flauwe bocht (ook vanwege de haakse aansluiting op de rotonde), om tenslotte in een rechte lijn aan te sluiten op de Veilingweg. De weg wordt conform de richtlijnen CROW als een 60 km/uur weg ingericht.



Figuur 4.1: Kaart Landschapsplan

Profiel

Het wegprofiel van de Ontbrekende Schakel is 6 meter breed. Er ligt geen fietspad langs de weg en de weg is zelf ook niet toegankelijk voor fietsers. De weg heeft ook geen middenmarkering. Hiermee wordt het landelijke en 'langzame' karakter van de weg benadrukt.

Net als vergelijkbare wegen krijgt de Ontbrekende Schakel een doorgaande bermsloot aan beide zijden van de weg. De breedte is afhankelijk van de benodigde watercompensatie 3 tot 4 meter breed. Er worden verder geen waterpartijen aangebracht langs de weg. Wanneer meer watercompensatie nodig is kan extra ruimte worden gezocht aan de zuidzijde van de groene rand langs de sportvoorzieningen. Deze kunnen verbreed worden in aansluiting op de brede waterpartij langs het naastgelegen zorgcentrum.

Met de komst van de Ontbrekende Schakel zorgen twee bestaande watergangen in de open ruimte ten oosten van de Oostwal voor kleine percelen langs de weg. Deze overhoeken worden voorkomen door deze sloten te dempen en het land aan de aangrenzende agrarische kavels toe te voegen.

Groenstructuur

De Ontbrekende Schakel blijft onbeplant. De omgeving bestaat uit agrarische weiden, overhoeken worden ingericht als bloemrijk grasland om het open karakter van het gebied tussen Tuitjenhorn en Warmenhuizen te bewaren.

De huidige Dergmeerweg zal in de toekomstige situatie in twee delen worden gedeeld door de nieuwe aansluiting. De doorgaande route zal hierbij langs de Ontbrekende Schakel komen te liggen. Om de oorspronkelijke lijn van deze agrarische weg in het landschap herkenbaar te houden, blijft de bestaande boomstructuur van abelen aan beide zijden van de weg behouden. Ter plaatse van de nieuwe aansluiting zal er een aantal abelen moeten verdwijnen. Hier worden weer nieuwe abelen teruggebracht. Ook bij de aansluiting met de Veilingweg wordt de bestaande boomstructuur hersteld waar er bomen moeten worden verwijderd.

Verlichting

Omdat de Ontbrekende Schakel in het buitengebied ligt, is het uitgangspunt om de weg zo minimaal mogelijk in te richten. Er is daarom ook zo min mogelijk verlichting gewenst. Langs het tracé zelf worden, indien verantwoord, geen armaturen toegepast. De weg kan wel verlicht worden met reflectoren of Led-verlichting in het asfalt. Bij de aansluitingen zal een vorm verlichting noodzakelijk zijn. Het streven is om voor fietsers een verlichting aan te brengen en het autoverkeer zoveel mogelijk met Led-verlichting te sturen.

5 Milieu- en omgevingsaspecten

5.1 Inleiding

Diverse milieuaspecten vormen belangrijke input bij de ontwikkeling van het plangebied. In dit verband dient bij de afweging van het al dan niet toelaten van bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen te worden onderzocht welke milieuaspecten daarbij een rol (kunnen) spelen. Tevens is het van belang milieubelastende functies ruimtelijk te scheiden van milieugevoelige functies. In dit hoofdstuk zijn de effecten van de voorgenomen ontwikkeling per aspect inzichtelijk gemaakt.

Naar aanleiding van de aanpassingen in het tracé van de weg die zijn doorgevoerd naar aanleiding van de het overleg met provincie en de ARO-commissie, is het akoestisch onderzoek en de watertoets geactualiseerd. Voor de overige milieu- en omgevingsfactoren geldt dat een actualisatie als gevolg van de wijzigingen in het tracé niet nodig is.

5.2 Water

De watertoets is een verplicht onderdeel van een bestemmingsplan. Het is verplicht in beeld te brengen wat de effecten van de voorgenomen activiteit op de waterhuishouding zijn. Het gaat hier zowel om de waterkwaliteit als waterkwantiteit. Het streven is er zoveel mogelijk op gericht om water (regen-, afval- en oppervlaktewater) op een goede manier in te passen in het ontwerp.

In het kader van dit bestemmingsplan is een watertoets⁶ opgesteld welke is afgestemd met Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). In het kader van de verdere uitwerking van het ontwerp zal nader afstemming plaatsvinden met HHNK. Voor de het dempen en graven van watergangen wordt een watervergunning aangevraagd.

Watersysteem

Het plangebied ligt in de polder Geestmerambacht. Het plangebied ligt in twee peilgebieden. De peilscheiding ligt op de weg de Oostwal. Het gebied ten oosten van de Oostwal ligt in peilgebied 03751-09. Er wordt een vastpeil gehanteerd van NAP -2,40 m. Ten westen van de weg de Oostwal ligt in peilgebied 03751-15, met een streefpeil NAP -2,15 m. Het gebied watert af middels een stelsel van primaire waterlopen naar het gemaal 'Geestmerambacht-Wagenweg'. Dit gemaal maalt uit op de Schermerboezem.

Waterkwantiteit

Door de toename van verhard oppervlak in het plangebied zal water sneller afstromen naar oppervlaktewater. Dit kan leiden tot hogere peilstijgingen en grotere afvoeren in het oppervlaktewatersysteem. Om deze toename te voorkomen dient water afkomstig van verhardingen te worden geborgen en/of vertraagd te worden afgevoerd.

Op basis van het planontwerp is een inschatting gemaakt van de toename aan verhard oppervlak door de weg. In peilgebied 03751-15, met een streefpeil NAP -2,15 m, is de toename verharding ca. 2.850 m². In peilgebied 03751-09, met een streefpeil NAP -2,40 m, is de toename verharding ca. 4.650 m². Het totale oppervlak dat verhard wordt, is circa 7.500 m². Daarnaast zal een totaal oppervlak van circa 2.450 m² aan watergangen worden gedempt wordt. In peilgebied 03751-15 wordt 750 m² gedempt en in peilgebied 03751-09 wordt 1.700 m² gedempt.

⁶ Watertoets De Ontbrekende Schakel, Grontmij Nederland BV, 3 december 2015

Gezien de lokale bodemomstandigheden leent het gebied zich er niet voor om snel water in de bodem te infiltreren. Het Hoogheemraadschap adviseert daarom de effecten van de verhardingstoename te compenseren door de aanleg van extra oppervlaktewater. Het wateroppervlak in het peilgebied 03751-09 (NAP-2,40 m) dient hiervoor te worden uitgebreid met 14% van de verhardingstoename. Het wateroppervlak in het peilgebied 03751-15 (NAP-2,15 m) dient te worden uitgebreid met 15% van de verhardingstoename. In totaal is de benodigde watercompensatie 1.080 m². De te dempen watergangen dienen één op één gecompenseerd te worden in het peilgebied waarin zij zijn gelegen.

Waterberging is beschikbaar in de vorm van watergangen die langs weerszijde van de weg zullen worden aangelegd. Hiermee kan worden voldaan aan bovenstaande voorwaarden die HHNK stelt aan de ontwikkeling.

Wegstructuur

De weg zal, net als de rotondes, 'bol' worden aangelegd om te voorkomen dat er water op straat blijft staan. Het water stroomt daarmee in de richting van de berm. In de berm kan bodempassage plaatsvinden van het eerst afstromende water. Dit water is over het algemeen het meest verontreinigd. Door de passage via de berm krijgt water kans te infiltreren, waardoor mogelijke verontreinigingen in het afstromende water zullen worden gebonden aan de bodem. Via infiltratie zal het water daarna weer uitstromen in het oppervlaktewater langs de weg.

Beheer en onderhoud

De gemeente Schagen heeft het initiatief genomen om de ontsluitingsweg aan te leggen. Indien de gemeente eigenaar blijft van de grond dan worden ze ook verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de nieuw aan te leggen sloot aan de oostzijde van de weg. In het ontwerp dient voldoende ruimte te worden opgenomen om de waterloop te kunnen onderhouden.

5.3 Bodem

In een bestemmingsplan dat nieuwe functies mogelijk maakt dient de bodemgesteldheid in kaart te worden gebracht. Onderzocht moet worden of de bodem verontreinigd is en wat voor gevolgen een eventuele bodemverontreiniging heeft voor de uitvoerbaarheid van het plan. Een nieuwe bestemming mag pas worden opgenomen als is aangetoond dat de bodem geschikt is (of geschikt te maken is) voor de nieuwe bestemming. Wanneer (een deel van) de bodem in het plangebied verontreinigd is moet worden aangetoond dat het bestemmingsplan, rekening houdend met de kosten van sanering, financieel uitvoerbaar is.

In het uitgevoerde vooronderzoek⁷ is geconcludeerd dat het gebied bestaat uit een onverdachte locatie. De verdachte deellocaties die bij het dossieronderzoek naar voren zijn gekomen liggen buiten het plangebied. Uit het bestuderen van historische kaarten blijkt dat op de gehele locatie verschillende watergangen aanwezig zijn geweest. Gedempte watergangen worden ook als verdacht beschouwd. Tijdens het vooronderzoek zijn naast de bovenstaande zaken, geen zaken naar voren gekomen die een mogelijke belemmering vormen voor de ontwikkeling van de locatie.

Om na te gaan of er sprake is van bodemverontreinigingen is de informatie van het Bodemloket van de provincie Noord-Holland en het Bodeminformatiesysteem (BIS) van de gemeente geraadpleegd. Uit de vermelde bodemonderzoeken blijkt dat de betreffende locaties voldoende onderzocht zijn en er geen aanleiding bestaat tot vervolgonderzoek. De rapporten zijn echter niet meer geldig, het meest recente rapport is van 2006.

Op basis van de beschikbare informatie vormt het aspect bodem geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Voorafgaand aan de werkzaamheden is het noodzakelijk om een verkennend bodemonderzoek conform de NEN 5740 en/of de NEN 5707 te laten instellen.

⁷ Vooronderzoek bodem Tussengebied Harenkarspel, Grontmij Nederland BV, 30 maart 2010

5.4 Archeologie

Sinds 1 september 2007 is de Monumentenwet gewijzigd. Als gevolg van het verdrag van Valletta, dat in 1992 onder andere door Nederland is ondertekend, heeft archeologie een prominente plaats gekregen in de ruimtelijke ordening. Iedere gemeente is verplicht aandacht te besteden aan de archeologie op haar grondgebied en dit te verwerken in bestemmingsplannen en andere ruimtelijke instrumenten.

Er is archeologisch onderzoek⁸ uitgevoerd in het plangebied. Uit het bureauonderzoek is gebleken dat het plangebied op een inversierug (kreekrug) en de flank daarvan ligt. Het plangebied heeft een middelhoge tot hoge archeologische trefkans. Er kunnen archeologische resten verwacht vanaf de Bronstijd, toen de ondergrond gevormd werd, maar gezien de omliggende eerder aangetroffen vindplaatsen met name met een datering vanaf de Romeinse Tijd. De (middel)hoge trefkans is met name gebaseerd op de aanwezigheid van kreekrug- en kwelderafzettingen binnen het plangebied. Om de archeologische verwachting in het veld te toetsen is binnen het plangebied een inventariserend veldonderzoek door middel van boringen uitgevoerd. Uit de resultaten van het veldonderzoek is gebleken dat de bodemopbouw onder de bouwvoor, in het merendeel van de boringen, geheel intact is. Het bodemprofiel bestaat uit kwelderafzettingen op kreekrugafzettingen. In één en mogelijke meerdere boringen is een antropogene laag aangetroffen.

Op basis van de resultaten van het inventariserend veldonderzoek wordt geadviseerd om voorafgaand aan de bodemverstorende civieltechnische werkzaamheden archeologisch vervolgonderzoek uit te voeren in de vorm van proefsleuven, teneinde de archeologische verwachting te toetsen. Dit proefsleuvenonderzoek dient zich met name te richten op de locatie waar de antropogene lagen zijn aangetroffen.

Hoewel er naast de cultuurlagen in enkele boringen, geen directe aanwijzingen of archeologische indicatoren zijn aangetroffen tijdens het verkennende booronderzoek, valt niet uit te sluiten dat binnen de rest van het plangebied geen archeologische waarden voorkomen. De ondergrond is zoals eerder beschreven archeologisch kansrijk. Doorgaans wordt zo'n 6 tot 10 % van het gehele plangebied middels proefsleuvenonderzoek nader onderzocht. Er wordt geadviseerd ook proefsleuven aan te leggen buiten de boringen met cultuurlagen. Met name op de flank van de kreekrug / inversierug is de kans op het kunnen aantreffen van bewoningssporen groter dan bovenop de rug, omdat die gronden veelal werden ingezet voor de landbouw.

Voorafgaand aan een proefsleuvenonderzoek dient een Programma van Eisen (PvE) te worden opgesteld en ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de bevoegde overheid. In het PvE zal de nadere onderzoeksstrategie worden bepaald.

5.5 Flora en fauna

In de natuurwetgeving worden gebiedsbescherming en soortenbescherming onderscheiden. Beide beschermingsregimes zijn van belang voor de ontwikkelingsmogelijkheden van een gebied. Het onderhavige plangebied maakt geen onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) of natuurbeschermingsgebied. De soortenbescherming is geregeld in de Flora- en faunawet. Hierin zijn verschillende beschermingsregimes voor soorten aangewezen.

Voor het plangebied is een verkennend natuuronderzoek⁹ uitgevoerd.

Gebiedsbescherming

Natura 2000

De Natura 2000-gebieden 'Abtskolk & De Putten' en 'Schoorlse Duinen' bevinden zich op meer dan 4 kilometer afstand van het plangebied. Vanwege deze afstand vinden er geen effecten plaats van vernietiging (de werkzaamheden vinden buiten de Natura 2000-gebieden plaats) en van verstoring door licht, geluid en beweging (dit zijn namelijk lokale effecten). Ook overige ef-

⁸ Archeologisch onderzoek De Ontbrekende Schakel, Grontmij Nederland BV, 31 juli 2014

⁹ Natuuronderzoek De ontbrekende Schakel, Grontmij Nederland BV, 15 juli 2015

fecten zijn niet te verwachten op de Natura 2000-gebieden. Het project leidt namelijk niet tot een verkeersaantrekkende werking. De nieuwe verbinding leidt tot een andere verkeersafwikkeling, verkeersstromen wijzigen op lokaal niveau, maar leidt niet tot extra verkeer in de nabijheid van de Natura 2000-gebieden.

Ecologische hoofdstructuur

Het plangebied ligt buiten de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en weidevogelgebieden. Er zijn alleen effecten mogelijk in het kader van de externe werking. De voorgenomen ingreep richt zich op de aanleg van een nieuwe weg. Het betreft lokale en tijdelijke werkzaamheden, die tijdelijk voor extra verstoring zullen zorgen (o.a. geluid, trillingen en beweging). Nadat het plangebied is ingericht zal de mate van verstoring (geluid, licht, beweging) in beperkte mate toenemen. Het betreft namelijk een verplaatsing van bestaande verkeersstromen. Overige effecten in het kader van de externe werking zijn niet te verwachten. Aangezien binnen de provincie Noord-Holland de EHS geen externe werking kent, is toetsing niet noodzakelijk.

Soortenbescherming

Uit het uitgevoerde onderzoek kan geconcludeerd worden dat beschermde soorten in het plangebied voor kunnen komen. Het gaat hierbij om vleermuizen, rugstreeppad, vissen en vogels. Er zijn geen jaarrond beschermde nesten aanwezig in het plangebied.

Vogels en vleermuizen

Zolang:

- er geen bomen met (potentiële) verblijfplaatsen van vleermuizen worden gekapt;
- kapwerkzaamheden buiten het broedseizoen (wat loopt tussen circa half maart tot en met half juli) uitgevoerd worden, of als maatregelen worden getroffen om verstoring te voorkomen;
- er geen permanente en/of directe werkterreinverlichting uitstraalt (m.u.v. vleermuisvriendelijk verlichting) op groenelementen met betrekking tot vliegroutes van vleermuizen, vanaf circa maart tot en met oktober;

dan kunnen effecten op vleermuizen en vogels uitgesloten worden en is er geen overtreding van de Flora- en faunawet. Mocht hier niet aan voldaan kunnen worden, dan is eerst aanvullend onderzoek noodzakelijk naar het voorkomen van vaste verblijfplaatsen, vliegroutes en foeraargebied van vleermuizen en nesten van vogels.

Vissen

Uit aanvullend visonderzoek op 20 juli 2014 is geconcludeerd dat de bittervoorn (tabel 3 Ff-wet) en de zeldzame kroeskarper in het plangebied voorkomt. Omdat (delen van) watergangen waar de bittervoorn voorkomt gedempt gaan worden, wordt voor de werkzaamheden ontheffing van de Flora- en faunawet aangevraagd. Voor de kroeskarper is geen ontheffing nodig. Met betrekking tot de kroeskarper zijn geen verplichtingen vanuit de Flora- en faunawet, maar gezien de relatieve zeldzaamheid van de kroeskarper wordt wel aanbevolen deze zoveel mogelijk te beschermen.

Amfibieën

Van de zwaardere beschermde amfibieën wordt alleen de rugstreeppad (tabel 3 Ff-wet) in of in de directe omgeving van het plangebied verwacht. In het voorjaar van 2015 is nader onderzoek verricht naar het voorkomen van de rugstreeppad. Aangezien tijdens de drie veldbezoeken geen kooractiviteiten zijn waargenomen, worden geen negatieve effecten voorzien en hoeven geen vervolgpcedures in gang te worden gezet.

Voor de soorten waar (mogelijk) ontheffing voor nodig is, staat dit uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg. Deze soorten komen namelijk redelijk algemeen voor in Noord-Holland en ontheffing kan, indien nodig, worden verkregen.

5.6 Geluid

In het uitgevoerde akoestisch onderzoek¹⁰ is de geluidsbelasting als gevolg van het verkeer op de nieuwe weg, op de gevels van omliggende geluidgevoelige bestemmingen (woningen) berekend. Deze zijn getoetst aan de voorkeursgrenswaarde en maximale grenswaarde uit de Wet geluidhinder. Omdat de aanleg van de aansluitingen tussen de verbindingsweg en de Dergmeerweg, Oostwal en Veilingweg een fysieke aanpassing van deze wegen betekent, is tevens nagegaan of sprake is van een reconstructie, zoals gedefinieerd in de Wet geluidhinder. Er is sprake van reconstructie als er een wijziging aan de weg plaatsvindt en de geluidsbelasting in de toekomst ten opzichte van de grenswaarde met 2 dB of meer wordt verhoogd.

Op basis van het akoestisch onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- de geluidbelasting vanwege de nieuw aan te leggen weg op nabijgelegen woningen bedraagt maximaal 48 dB. Hiermee wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Verdere procedures zijn hierdoor niet noodzakelijk;
- uit de berekeningen voor de reconstructietoets voor de fysieke wijziging van de Oostwal blijkt dat er geen sprake is van reconstructie. De geluidbelasting vanwege de Oostwal ligt beneden de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Verdere procedures zijn hierdoor niet noodzakelijk;
- uit de berekeningen voor de reconstructie toets voor de fysieke wijziging van de Dergmeerweg blijkt dat er geen sprake is van reconstructie. De geluidbelasting neemt met maximaal 1,15 dB toe. Verdere procedures zijn hierdoor niet noodzakelijk;
- uit de berekeningen voor de reconstructie toets voor de fysieke wijziging van de Veilingweg blijkt dat er geen sprake is van reconstructie. De geluidbelasting vanwege de Veilingweg neemt af door de tevens doorgevoerde snelheidsverlaging. Verdere procedures zijn hierdoor niet noodzakelijk.

Op basis van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat er geen geluidreductiemaatregelen getroffen dienen te worden en er geen hogere waarde dient te worden vastgesteld.

5.7 Luchtkwaliteit

Voor de kwaliteit van de buitenlucht in Nederland zijn normen vastgesteld in de Wet milieubeheer (Wm) (hoofdstuk 5, titel 5.2 “Luchtkwaliteitseisen”, ook wel bekend onder de naam “Wet luchtkwaliteit”). Ruimtelijk-economische projecten kunnen worden uitgevoerd als voldaan wordt aan één of meer van de onderstaande voorwaarden:

- a) het project leidt niet tot overschrijdingen van de grenswaarden;
- b) het project leidt niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- c) het project draagt ‘niet in betekenende mate’ (NIBM) bij aan de luchtkwaliteit;
- d) het project is onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Het onderhavige project valt niet in een van de categorieën genoemd in de Regeling NIBM (grondslag c) en is ook geen onderdeel van het NSL (grondslag d). Er is onderzoek¹¹ uitgevoerd naar de effecten op de luchtkwaliteit om te beoordelen of het project voldoet aan grondslag a. danwel grondslag b. Voor verschillende zichtjaren zijn de concentraties berekend voor de referentiesituatie en voor de situatie na planrealisatie. In het onderzoek zijn de berekeningen uitgevoerd voor de stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2.5}). In de Wet milieubeheer zijn ook luchtkwaliteitsnormen opgenomen voor een aantal andere stoffen die de luchtkwaliteit bepalen. Voor deze overige stoffen uit de Wet milieubeheer, waarvoor grenswaarden of richtwaarden zijn bepaald, worden in principe nergens overschrijdingen verwacht in Nederland.

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat in alle onderzochte situaties wordt voldaan aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Hiermee voldoet het plan aan grondslag a. uit de Wet milieubeheer en wordt geconcludeerd dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

¹⁰ De Ontbrekende Schakel, akoestisch onderzoek, Grontmij Nederland BV, 17 september 2015

¹¹ De Ontbrekende Schakel, Onderzoek luchtkwaliteit, Grontmij Nederland BV, 9 januari 2015

5.8 Externe veiligheid

Binnen het beleidskader externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Het plaatsgebonden risico vormt een wettelijke norm voor bestaande en nieuwe situaties. Dit is met een risicocontour ruimtelijk weer te geven. Het groepsrisico is niet in ruimtelijke contouren te vertalen, maar wordt weergegeven in een grafiek. Hierin is weergegeven hoe groot de kans is dat een groep, met een bepaalde grootte, het slachtoffer kan worden van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Onderhavig bestemmingsplan maakt de aanleg van een nieuwe weg mogelijk. Een weg is geen kwetsbare functie in de zin van externe veiligheid. Het is daarom niet noodzakelijk dat eventueel aanwezige omliggende risicobronnen worden beschouwd.

De nieuwe weg wordt niet aangewezen als transportroute voor gevaarlijke stoffen waardoor geen deze geen risicobron vormt voor omliggende (beperkt) kwetsbare objecten.

Het aspect externe veiligheid is derhalve geen belemmering.

5.9 Milieuzonering

5.9.1 Kader

In ruimtelijke plannen moet een goede ruimtelijke ordening gewaarborgd worden. Dit uit zich onder andere in functiescheiding tussen hindergevoelige en hinderveroorzakende functies.

In de handreiking "Bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten zijn bedrijfstypen en overige inrichtingen ingedeeld in milieucategorieën, die samenhangen met een indicatief aan te houden afstand ten opzichte van een milieugevoelige bestemming vanwege de mogelijke hinder van de milieufactoren geur, stof, gevaar en geluid.

5.9.2 Onderzoek

Een weg betreft geen inrichting. Milieuzonering is in het kader van dit project dan ook niet relevant.

5.10 Lichthinder

Gezien de ligging in het buitengebied zal zo min mogelijk verlichting worden toegepast. Langs het tracé zelf worden, indien verantwoord, geen armaturen toegepast. Indien gewenst zullen hier hooguit reflectoren of LED-verlichting in het asfalt worden aangebracht. Ook rondom de rotondes wordt spaarzaam omgegaan met verlichting, ook hier is het streven de verlichting zoveel mogelijk zonder lichtmasten te regelen, bijvoorbeeld door LED-verlichting in de banden van de rotonde. Op deze wijze wordt lichtuitstraling zoveel mogelijk voorkomen.

5.11 Besluit milieueffectrapportage

Bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen zoals de aanleg van grote wegen kunnen m.e.r.- (beoordelings)plichtig zijn. De verplichting tot een m.e.r.(beoordeling) kan voortvloeien uit het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). In het Besluit m.e.r. is geregeld voor welke activiteiten een m.e.r.(beoordelingsplicht) geldt.

De aanleg van de Ontbrekende Schakel valt onder geen van de categorieën die betrekking hebben op de aanleg van een weg zoals opgenomen in het Besluit m.e.r. Omdat er geen sprake is van een aanleg van een autoweg of autosnelweg en de nieuwe weg slechts bestaat uit twee rijstroken is de aanleg van De Ontbrekende Schakel op zichzelf geen m.e.r.- (beoordelings)plichtige activiteit op grond van het Besluit m.e.r.

6 Juridische aspecten

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de wijze waarop de gewenste ruimtelijke en functionele ontwikkeling van het plangebied juridisch is vertaald.

Het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de planregels. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van deze gronden, regels omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van op te richten bouwwerken. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers en ontwikkelaar bindende onderdeel van het bestemmingsplan. De toelichting heeft geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en soms voor de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

In dit hoofdstuk zal worden ingegaan op de bestemmingsplanvorm, de systematiek en leeswijzer bij de regels en ten slotte de handhaafbaarheid.

6.2 Planregels

De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, regels omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van op te richten bouwwerken.

In het bestemmingsplan komen de volgende bestemmingen voor:

- Agrarisch met waarden;
- Groen;
- Verkeer;
- Waarde – Archeologie.

Er is een gedetailleerde bestemmingssystematiek gehanteerd waarmee voldoende rechtszekerheid wordt geboden aan belanghebbenden.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse regels artikelsgewijs worden besproken.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In hoofdstuk 1 staan de inleidende bepalingen van de regels beschreven.

- Artikel 1: Begrippen

Artikel 1 geeft de betekenis aan een aantal in de regels voorkomende begrippen. Hierdoor wordt de interpretatie van de begrippen vastgelegd, waardoor de duidelijkheid wordt vergroot;

- Artikel 2: Wijze van meten

Het tweede artikel geeft aan hoe bepaalde maten dienen te worden berekend.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Deze artikelen bevatten de regels welke direct verband houden met de op de verbeelding aangegeven bestemmingen. Per bestemming en per artikel geldt in de meeste gevallen het volgende stramien:

- a. een beschrijving van de bestemming;
- b. de bouwregels: regels omtrent hoogte, bebouwingsdichtheid enz. De bouwregels geven aan welke bouwwerken mogen worden opgericht;
- c. (eventueel) mogelijkheid voor afwijken van de bouwregels;
- d. (eventueel) een omschrijving van de specifieke gebruiksregels;
- e. (eventueel) een mogelijkheid voor afwijken van de gebruiksregels.

Beschrijving van de bestemmingen:

- Artikel 3: Agrarisch met waarden;

De gronden tussen de Oostwal en het Noorderlicht waar geen ontwikkeling is voorzien zijn conform het huidige gebruik conserverend bestemd. Voor deze gronden is de bestemming Agrarisch met waarden opgenomen. De gronden zijn bestemd voor de uitoefening van volwaardige agrarische bedrijven met een grondgebonden agrarische bedrijfsvoering en het behoud en de versterking van aanwezige cultuurhistorische waarden in de vorm van waardevolle bestaande verkavelingspatronen.

- Artikel 4: Groen;

Tussen de nieuwe wegverbinding en het aanwezige sportpark is een groenbuffer voorzien. Voor deze gronden is de bestemming Groen opgenomen. Voor de gronden tussen de voorgenomen rotonde in de Oostwal en de nabijgelegen woning is eveneens een bestemming Groen opgenomen. Gebouwen zijn binnen deze bestemming niet toegestaan. De bestemming maakt wel het oprichten van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder een geluidsscherm mogelijk op deze gronden.

- Artikel 5: Verkeer;

De gronden waar de toekomstige weg met bijbehorende bermen en sloten is voorzien zijn bestemd als Verkeer. In de regels is bepaald dat de weg dient te bestaan uit ten hoogste 2x1 rijstrook. De as van de weg moet binnen een afstand van 2 meter van de op de verbeelding aangegeven 'wegas' liggen. Bebouwing is beperkt toegestaan ten behoeve van de bestemming.

- Artikel 6: Waarde - Archeologie;

De gronden met de bestemming Waarde - Archeologie zijn mede bestemd voor het behoud van aanwezige archeologische waarden. Voor het realiseren van bouwwerken of werkzaamheden die dieper gaan dan 0,50 m en onder maaiveld met een oppervlakte groter dan 500 m² is nader archeologisch onderzoek nodig.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Deze artikelen bevatten algemene regels die op de bestemmingen van toepassing zijn. De diverse artikelen zullen hieronder kort worden toegelicht.

- Artikel 7: Anti-dubbeltelbepaling

Op grond van de anti-dubbeltelbepaling is bepaald dat grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing blijft (artikel 3.2.4 Bro). Deze bepaling voorkomt dat er meer kan worden gebouwd dan er wenselijk is indien een kavel wordt gesplitst en op grond daarvan een nieuw bouwperceel ontstaat. Elk bouwperceel heeft immers in principe recht op een bepaalde hoeveelheid bebouwing.

- Artikel 8: Algemene gebruiksregels

In de algemene procedureregels wordt het gebruik dat in strijd is met het bestemmingsplan en wat afwijkt van de bestemmingsomschrijvingen weergegeven.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Dit hoofdstuk bevat de laatste bepalingen van de bestemmingsregels. Hieronder worden de verschillende artikelen toegelicht.

- Artikel 9: Overgangsrecht

Het overgangsrecht is tweeledig en heeft betrekking op bouwwerken en gebruik. Hierin is geregeld dat bestaande bouwwerken mogen worden gehandhaafd en bestaand gebruik mag worden voortgezet.

- Artikel 10: Slotregel

Dit artikel geeft de naam van het bestemmingsplan aan.

6.3 Handhaafbaarheid

Een van de uitgangspunten bij de ontwikkeling van een bestemmingsplan, dus ook bij de ontwikkeling van het bestemmingsplan “De Ontbrekende Schakel”, is dat de in het plan opgenomen regels handhaafbaar dienen te zijn. Handhaving van het ruimtelijk beleid verdient meer aandacht omdat het een voorwaarde is voor het behoud en de ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit in het plangebied. Bij de totstandkoming dit bestemmingsplan is aandacht besteed aan de handhaafbaarheid van de in het plan opgenomen regels.

Ten behoeve van een goede handhaving van de regels zijn de volgende factoren van belang:

- voldoende kenbaarheid geven aan het plan;
- voldoende draagvlak voor het beleid en de regelgeving in het plan;
- inzichtelijke en realistische regeling;
- handhavingsbeleid.

7 Uitvoerbaarheid

7.1 Inleiding

Ingevolge artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening dient er in het kader van het bestemmingsplan een onderzoek te worden gedaan naar de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de financiële haalbaarheid van het plan. De maatschappelijke aspecten worden aan de hand van de inspraak in hoofdstuk 8 toegelicht.

7.2 Economische uitvoerbaarheid

De gemeenteraad stelt in het kader van artikel 6.12 Wro een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen (bouw)plan is voorgenomen. In artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening zijn de bouwplannen opgesomd waarvoor dit geldt. Omdat de aanleg van een weg hier niet onder valt, is het niet noodzakelijk dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt. Bovendien is een exploitatieplan niet nodig, omdat de kosten voor realisatie van dit project voor rekening komen van de gemeente en hier budget voor is vrijgemaakt. Op grond van deze gegevens kan de financiële uitvoerbaarheid van het plan in voldoende mate gewaarborgd worden geacht.

8 Procedure

8.1 Overleg

Ingevolge artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro), dienen burgemeester en wethouders overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. In verband hiermee is het voorontwerpbestemmingsplan verstuurd aan verschillende instanties met het verzoek om reactie. De resultaten van het vooroverleg zijn in een separate nota van beantwoording opgenomen. In deze nota zijn de overlegreacties samengevat en van een beantwoording voorzien. Vervolgens is aangegeven of de reacties leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Als gevolg van het overleg met de provincie Noord-Holland en de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) is het ontwerp van het wegtracé enigszins gewijzigd. In verband met het nu nog heldere onderscheid tussen de oude, kronkelige wegen (o.a. Oostwal) en de jonge, rechte en beplante wegen (o.a. Dergmeerweg) is gekozen voor een meer recht tracé en het laten vervallen van de beplanting langs het tracé. Ruimtelijk gezien heeft dit de voorkeur boven het eerdere ontwerp. De aansluiting op de Veilingweg is een T-splitsing geworden in plaats van een rotonde. Een T-splitsing doet ruimtelijk meer recht aan de huidige, kleinschalige wegen die de nieuwe weg verbindt. Verkeerskundig is een rotonde hier niet noodzakelijk. De verbeelding en toelichting van het bestemmingsplan en het landschapsplan zijn hier op aangepast. Tevens is het akoestisch onderzoek naar aanleiding van het gewijzigde tracé geactualiseerd. In het verkeersonderzoek en de toelichting van het bestemmingsplan is extra aandacht besteed aan de nut en noodzaak van de weg.

8.2 Inspraak

Burgers en maatschappelijke organisaties zijn bij de voorbereiding van het bestemmingsplan betrokken doordat het voorontwerpbestemmingsplan vanaf 6 februari 2015 tot en met 20 maart 2015 ter inzage heeft gelegen in het kader van inspraak. Tevens is op 3 maart 2015 een informatieavond gehouden. Binnen de inspraaktermijn is de mogelijkheid geboden om een inspraakreactie te geven. In een separate nota van beantwoording zijn de inspraakreacties samengevat en van een beantwoording voorzien. Vervolgens is aangegeven of de inspraak leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Naar aanleiding van de inspraakreacties is in het verkeersonderzoek en de toelichting van het bestemmingsplan extra aandacht besteed aan de nut en noodzaak van de weg. Daarnaast is extra aandacht besteed aan de inrichting van de gronden tussen de voorgenomen rotonde in de Oostwal en de nabijgelegen woning. Dit heeft zich vertaald in een bestemming Groen op de verbeelding waarbij in de regels van de bestemming is toegevoegd dat het oprichten van een geluidsscherm van maximaal 3 meter hoog mogelijk is op deze gronden.

8.3 Ambtelijke wijzigingen tussen voorontwerp en ontwerp

Naast de hierboven genoemde wijzigingen die zijn doorgevoerd naar aanleiding van inspraak en overleg, is er één ambtelijke wijziging doorgevoerd. Dit betreft de aanvulling die is gedaan in het verkennend natuuronderzoek betreffende het uitgevoerde rugstreepaddenonderzoek. De uitkomsten zijn verwerkt in paragraaf 5.5 van deze toelichting.

8.4 Zienswijzen en beroep

Het ontwerpbestemmingsplan “De Ontbrekende Schakel” is vanaf 8 oktober 2015 zes weken ter inzage gelegd. In die periode kon er een zienswijze ingediend worden. In de Nota zienswijzen zijn de ingediende zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan opgenomen en zijn deze tevens voorzien van een reactie. Vervolgens is per zienswijze aangegeven of deze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Na een beroepstermijn van zes weken treedt het bestemmingsplan in werking, tenzij conform artikel 8.4 Wro een verzoek om voorlopige voorziening is gedaan bij de afdeling bestuursrecht-spraak Raad van State.