



Bestemmingsplan
Maatregelen N39
gemeente
Opmeer

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

projectnummer: 410145.04

23 augustus 2018

Bestemmingsplan

Maatregelen N239, gemeente Opmeer

Projectnummer 410145.04

Revisie

Datum

Auteur(s)

J. Verhoeven

ing. R.H. van Trigt

Opdrachtgever

datum vrijgave	beschrijving revisie voorontwerp	goedkeuring R.J. van Helden	vrijgave ir. D.P.M. Verspeek
----------------	-------------------------------------	--------------------------------	---------------------------------

Copyright ©

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.



Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding en Beschrijving van het projectgebied	5
Hoofdstuk 2	Geldend planologisch regime	7
Hoofdstuk 3	Planbeschrijving	9
3.1	Rotonde N239 - Zuiderzeestraat/Koggenrandweg	9
3.2	Fietsbrug over de Ringsloot	10
Hoofdstuk 4	Beleidskaders	13
4.1	Rijksbeleid	13
4.2	Provinciaal beleid	13
4.3	Gemeentelijk beleid	15
Hoofdstuk 5	Omgevingsaspecten	17
5.1	Water	17
5.2	Ecologie	18
5.3	Bodem	21
5.4	Archeologie	22
5.5	Geluid	24
5.6	Luchtkwaliteit	26
5.7	Externe veiligheid	27
5.8	Vooronderzoek conventionele explosieven	29
5.9	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	30
Hoofdstuk 6	Economische uitvoerbaarheid	33
Hoofdstuk 7	Inpraak en vooroverleg (maatschappelijke uitvoerbaarheid)	35
Hoofdstuk 8	Juridische aspecten	37



Hoofdstuk 1

Inleiding en Beschrijving van het projectgebied

De Provincie Noord-Holland is voornemens om de verkeersveiligheid van de N239 tussen Aartswoud en Winkel te verhogen. Daartoe wordt, naast de uitvoering van het regulier groot onderhoud, een aantal maatregelen uitgevoerd. Deze maatregelen zijn de aanleg van twee rotondes en een fietsbrug over de Ringsloot. Eén rotonde is gepland ter hoogte van de huidige kruising van de N239 met de Langereis/Westfriesdijk en één rotonde is gepland ter hoogte van de huidige kruising van de N239 met de Zuiderzeestraat/Koggenrandweg. De bestaande brug over de Ringsloot wordt uitgebreid met een aparte fietsbrug om de veiligheid voor de fietsers ten opzichte van de provinciale weg te verhogen.

De oostelijke rotonde ligt binnen de gemeentegrenzen van de gemeente Opmeer, evenals een deel van de te realiseren fietsbrug over de Ringsloot. De westelijke rotonde valt binnen de gemeente Hollands Kroon, en is derhalve geen onderdeel van dit bestemmingsplan.

Voor zowel de te realiseren rotonde N239-Zuiderzeestraat/Koggenrandweg als de fietsbrug over de Ringsloot geldt dat het voornemen niet past binnen respectievelijk de vigerende bestemmingsplannen 'Aartswoude, De Weere en De Gouwe' (vastgesteld op 20 april 2016) en 'Landelijk gebied Opmeer 2014' (vastgesteld op 5 november 2015). Voorliggend bestemmingsplan voorziet derhalve in een planologisch-juridisch kader dat de bovenstaande ontwikkelingen mogelijk maakt.



Figuur 1.1: Projectgebied ten opzichte van de omgeving.



Figuur 1.2: Globale ligging van het plangebied (rood omlijnd). Links: rotonde N239/Langereis. Midden: fietsbrug Ringsloot. Rechts: rotonde N239/Zuiderzeestraat. Bron: Globespotter, 2017.

Hoofdstuk 2

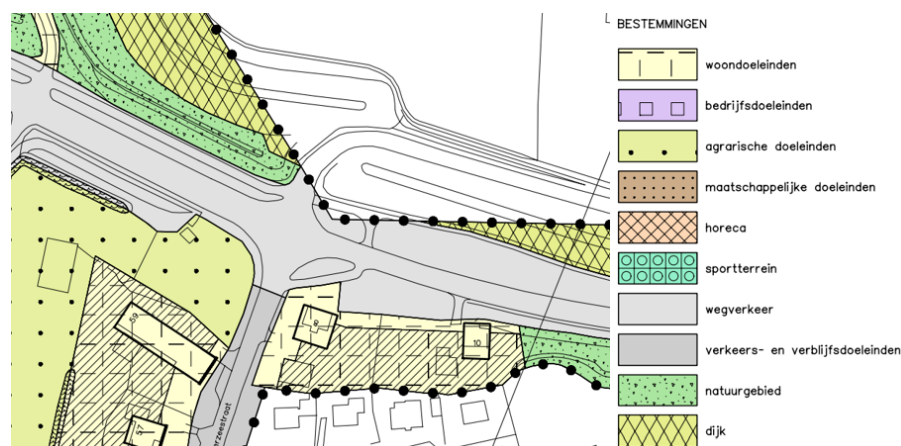
Geldend planologisch regime

Op dit moment geldt voor het grootste deel van de locatie van de te realiseren rotonde N239-Zuiderzeestraat/Koggenrandweg het bestemmingsplan 'Aartswoude, De Weere en De Gouwe', vastgesteld op 20 april 2016.

Deze locatie kent de volgende bestemmingen (zie ook figuur 2.1):

- Wegverkeer
- Agrarische doeleinden
- Natuurgebied

Voor het gebied ten noorden van het kruispunt is een vigerend bestemmingsplan niet te raadplegen via www.ruimtelijkeplannen.nl of de website van de gemeente Opmeer.

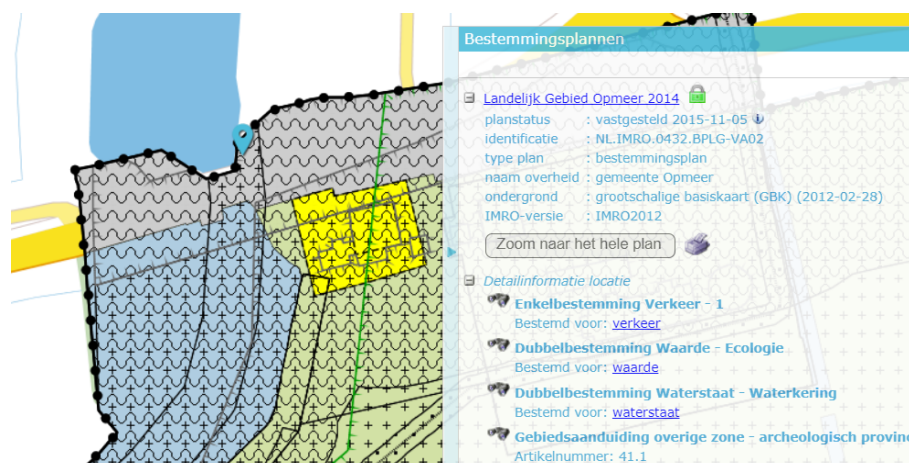


Figuur 2.1: Vigerende bestemmingsplan op locatie te realiseren rotonde.

De aanpassing van de kruising naar een rotonde past niet binnen de vigerende bestemming 'Verkeer'.

Voor de locatie van de te realiseren fietsbrug over de Ringsloot geldt het bestemmingsplan 'Landelijk gebied Opmeer 2014', vastgesteld op 11 november 2015. De locatie kent de volgende bestemmingen (zie ook figuur 2.2):

- Enkelbestemming Verkeer
- Dubbelbestemming Waarde - Ecologie
- Dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering
- Gebiedsaanduiding overige zone - archeologisch provinciaal monument





Figuur 2.2: Vigerende bestemmingsplan op de locatie van de te realiseren fietsbrug.

De aanleg van de fietsbrug over de Ringsloot past binnen het vigerende bestemmingsplan 'Landelijk gebied Opmeer 2014'. Op grond van de bestemming 'Verkeer' kunnen fiets- en voetpaden (artikel 22.1 onder c.) worden aangelegd.

Voor het bouwen van onder andere bruggen (artikel 22.2.1) geldt een bouwhoogte van niet meer dan 2,5 meter (artikel 22.2.2) gebaseerd op de bouwhoogte (artikel 2.4) en het peil (artikel 1.67).

Naast de (beperkte) bouwhoogte geldt voor werkzaamheden binnen de dubbelbestemming Waarde - Ecologie en Waterstaat - Waterkering een omgevingsvergunningplicht voor het uitvoeren van werkzaamheden die met het bevoegd gezag (het College van Burgemeester en wethouders respectievelijk het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier) moeten worden afgestemd.

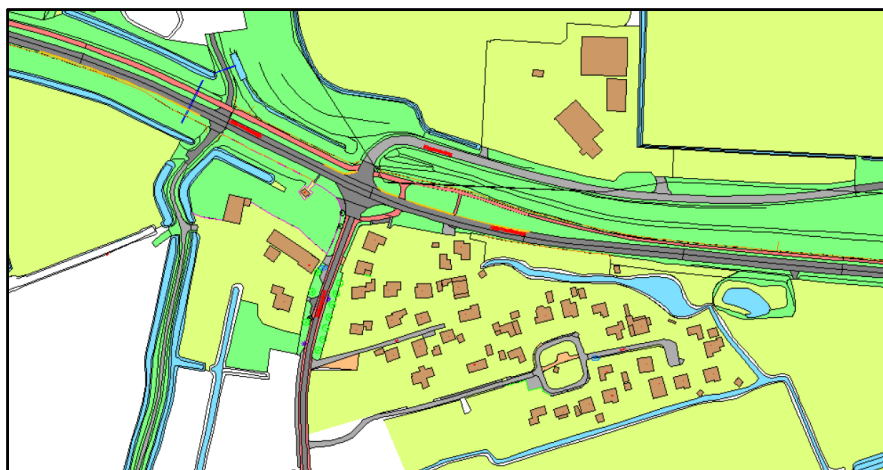
Hoofdstuk 3

Planbeschrijving

3.1 Rotonde N239 - Zuiderzeestraat/Koggenrandweg

Huidige situatie

Afbeeldingen 3.1 t/m 3.4 geven de huidige situatie van het kruispunt N239 - Zuiderzeestraat/Koggenrandweg weer. De N239 in oost-west richting is de doorgaande weg, waarlangs separaat een fietspad ligt. De Zuiderzeestraat is de weg richting het zuiden. De Koggenrandweg is de weg richting het noorden, die vanaf het kruispunt direct afbuigt naar het oosten. Voor fietsers is er een separate oversteek over de N239 ten oosten van het huidige kruispunt. Ten zuiden van de N239 zijn nabij het kruispunt woningen gesitueerd. Ten noorden van de N239 zijn ter hoogte van het kruispunt agrarische percelen gelegen.



Figuur 3.1: Tekening huidige situatie.



Figuur 3.2: Luchtfoto huidige situatie.



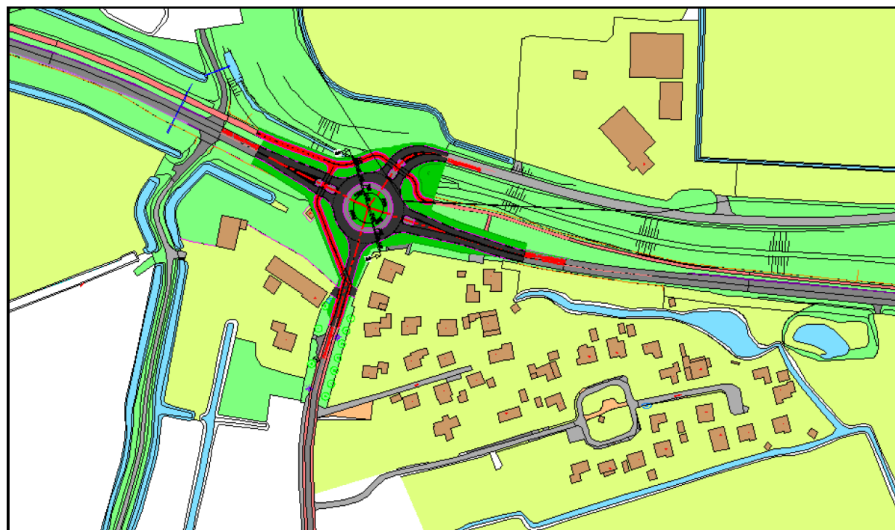
Figuur 3.3: Zicht vanaf N239 op kruispunt, komende vanuit het oosten. Op de voorgrond de fietsoversteek.



Figuur 3.4: Zicht vanaf N239 op kruispunt, komende vanuit het westen.

Toekomstige situatie

Ter hoogte van het huidige kruispunt wordt een rotonde gerealiseerd, inclusief gescheiden fietsinfrastructuur (zie figuur 3.5). Vanwege de hiervoor benodigde ruimte, wordt beslag gelegd op de gronden aan de zuidwestzijde ter hoogte van de nutsvoorziening en het openbaar gebied rondom de rotonde (vergelijk figuur 3.1 en 3.5).



Figuur 3.5: Nieuwe situatie t.h.v. N239-Zuiderzeestraat/Koggenrandweg

3.2 Fietsbrug over de Ringsloot

Huidige situatie

De brug over de Ringsloot kent in de huidige situatie geen fysieke scheiding tussen auto- en fietsverkeer (zie figuur 3.6 t/m 3.8). Gezien de beperkte breedte van de brug is dat in de huidige situatie ook niet te realiseren.



Figuur 3.6: Tekening huidige situatie



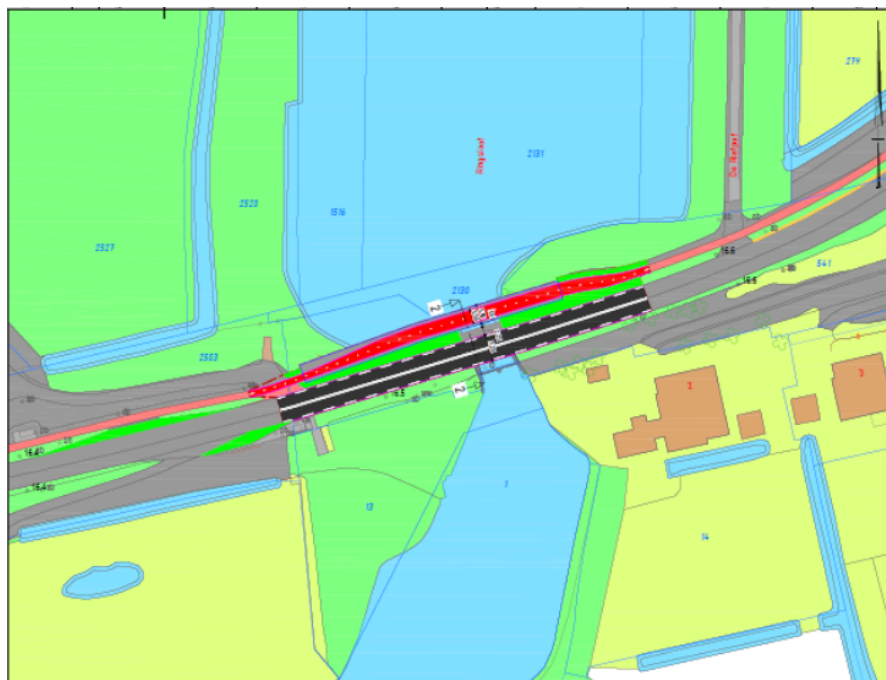
Figuur 3.7: Brug over de Ringsloot gezien vanuit oostelijke richting.



Figuur 3.8: Brug over de Ringsloot gezien vanuit westelijke richting.

Toekomstige situatie

Ten noorden van de huidige brug wordt, parallel aan deze brug, een separate fietsbrug gerealiseerd over de Ringsloot (zie figuur 3.9). Op die manier wordt het auto- en fietsverkeer fysiek gescheiden. De fietsbrug sluit aan beide zijden van de Ringsloot aan op de huidige fietspaden.



Figuur 3.9: Nieuwe situatie fietsbrug over de Ringsloot

Hoofdstuk 4

Beleidskaders

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de "kapstok" voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De Structuurvisie is op 13 maart 2012 in werking getreden.

Het Rijk stelt heldere ambities voor Nederland in 2040, die inspelen op de (inter)nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven bepalen tot aan 2040. Het Rijk zet het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.

Het Rijk formuleert drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

Voor het plan heeft de SVIR geen directe consequenties.

4.1.2 Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Bij het vaststellen van ruimtelijke plannen dient rekening te worden gehouden met het Barro, inclusief de wijzigingen.

De in het Barro opgenomen regelingen hebben geen consequenties voor het voorliggende bestemmingsplan.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Omgevingsvisie

De provincie werkt nu aan de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050. De huidige provinciale plannen (Structuurvisie, het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan, het Milieubeleidsplan, de Watervisie en de Agenda Groen) komen te vervallen en gaan op in één integrale omgevingsvisie voor de fysieke leefomgeving.

De omgevingsvisie wordt geen 'nietje' door de bestaande plannen, maar een nieuwe visie die gedragen wordt door zoveel mogelijk partijen. Hiervoor worden verschillende participatievormen ingezet (co-creatie, consultatie) om zowel online als offline het gesprek aan te gaan.

Wat betekent de vergrijzing voor hoe wij straks willen wonen en recreëren? Wat betekenen de veranderingen in de manier van werken en winkelen voor de ontwikkeling van vastgoed? Hoe ziet de toekomstige vraag naar voorzieningen eruit? Wat voor effecten hebben technologische ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit -denk aan de zelfrijdende auto- op de leefomgeving? Wat voor gevolgen heeft de switch van een lineaire naar een circulaire

economie voor het ruimtegebruik? Over dit soort vragen gaat de Omgevingsvisie NH2050.

Verskillende fases

Tot eind 2016 liep de Verkenningfase. Samen met overheden, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen antwoord vinden op de vragen: Hoe staat de fysieke leefomgeving ervoor? Welke trends zien we? Welke opgaven en dilemma's vloeien hieruit voort? Begin 2017 is de Koersfase gestart. Op basis van onderzoek en consultatie bij inwoners (publiekscampagne Jouw Noord-Holland) en stakeholders worden keuzes gemaakt ten aanzien van de opgaven en dilemma's uit de Verkenningen. Waar willen we dat Noord-Holland duurzaam voor staat en welke (omgevings)waarden vinden we daarbij van belang?

Uiteindelijk leidt dit tot een visie die na de zomer van 2018 vastgesteld wordt door Provinciale Staten.

4.2.2 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 is door Provinciale Staten van Noord-Holland de structuurvisie Noord-Holland 2040 "Kwaliteit door veelzijdigheid" vastgesteld (in werking getreden op 1 november 2010) en is op 28 september 2015 geactualiseerd. Onderstaande tekst is te vinden op blz. 45 van deze structuurvisie:

"Bereikbaarheid is cruciaal voor de verdere economische ontwikkeling van de provincie en de toegankelijkheid van voorzieningen voor bewoners en bezoekers. Daarom investeert de provincie Noord-Holland in de bereikbaarheid. De provincie Noord-Holland benut de bestaande verkeers- en vervoersnetwerken zo goed mogelijk, zowel afzonderlijk als in onderlinge samenhang. Daarnaast wil de Provincie Noord-Holland een enkele ontbrekende schakel in de netwerken toevoegen. (...) aanpassingen zijn gericht op een verbetering van de capaciteit, robuustheid en leefbaarheid, opdat in bijzondere en reguliere situaties het wegnnet blijft functioneren met minimale overlast."

De structuurvisie is uitsluitend bindend voor de provincie zelf en niet voor gemeenten en burgers. Om de provinciale belangen, die in de structuurvisie zijn gedefinieerd, door te laten werken, heeft de provincie de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie opgesteld. Hierin wordt een aantal algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijk als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is.

Het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid middels het aanleggen van de rotonde draagt bij aan bovenstaande provinciale belangen. Het voorliggende plan sluit aan bij de Structuurvisie Noord-Holland 2040.

4.2.3 Provinciale Ruimtelijke Verordening

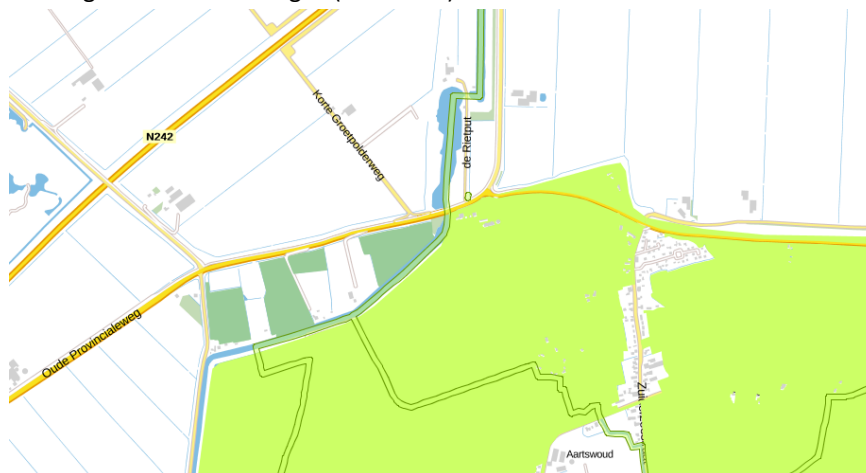
Deze verordening is vastgesteld op 12 december 2016 door Provinciale Staten en is in werking getreden per 1 maart 2017. De verordening schrijft voor waaraan de inhoud van (gemeentelijke) ruimtelijke plannen, zoals het voorliggende bestemmingsplan, moeten voldoen. In de verordening zijn regels opgenomen voor onderwerpen met heldere criteria, weinig gemeentelijke beleidsvrijheid en een provinciaal belang. De regels in de PRV zijn gebaseerd op de beleidskeuzes in de provinciale structuurvisie Noord-Holland 2040. Het gaat daarbij om thema's over bebouwingscontouren, ecologische hoofdstructuur, agrarische bedrijven, kantoren, bedrijventerreinen, detailhandel, waterkeringen et cetera.

De voorgenomen ontwikkeling valt niet onder stedelijke ontwikkeling en betreft een reconstructie van een bestaande weg. Volgens de Verordening Ruimte is het plangebied niet gelegen in gebieden waarvoor specifieke regels worden voorgeschreven vanuit het provinciaal belang. Gelet op het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en het provinciaal beleid is de Ladder voor duurzame verstedelijking niet van toepassing.

Relevante regels

De volgende regels uit de PRV zijn van toepassing op het plangebied:

- Weidevogelleefgebied (artikel 25);
- Regionale waterkeringen (artikel 30).



Figuur 4.1: Ligging provinciaal weidevogelleefgebied



Figuur 4.2: Ligging regionale waterkering

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Structuurvisie Opmeer 2025 (2012)

De Structuurvisie Opmeer 2025 is opgesteld voor het hele grondgebied van de gemeente en kijkt vooruit op de komende jaren. In de structuurvisie zijn de verschillende ambities en ontwikkelingen op elkaar afgestemd en ruimtelijk vertaald. Het biedt een kader voor op te stellen ruimtelijke plannen en voor ondersteunende beleidsnota's.

Dit plan draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid, en voldoet derhalve aan de bedoeling van de Structuurvisie Opmeer 2025.



Hoofdstuk 5

Omgevingsaspecten

De voorgenomen ontwikkeling is op de diverse omgevingsaspecten getoetst aan relevant beleid, wet- en regelgeving. De resultaten van de onderzoeken worden in dit hoofdstuk per omgevingsaspect samengevat. De volledige rapportages zijn als bijlagen bij dit bestemmingsplan opgenomen.

5.1 Water

5.1.1 Wettelijk kader

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet richt zich op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties (zoals de drinkwatervoorziening). De wet biedt de basis voor het stellen van normen ten aanzien van deze onderwerpen. Verder bevat de wet regelingen voor het beheer van water. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning.

De watertoets is per 1 november 2003 wettelijk verplicht (en vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening). De watertoets betekent dat ruimtelijke plannen (waaronder bestemmingsplannen) die vanaf deze datum ter inzage worden gelegd, voorzien moeten zijn van een waterparagraaf. Ruimtelijke plannen van de initiatiefnemer (bijv. gemeente of projectontwikkelaar) worden overlegd met de waterbeheerder.

5.1.2 Samenvatting onderzoeksresultaten

Voor de realisatie van de maatregelen aan de N239 is een watertoets opgesteld. Deze is als Bijlage 1 toegevoegd bij de toelichting van dit bestemmingsplan.

Toename verharding

De toename aan verharding bedraagt voor de westelijke rotonde 136 m² en voor de oostelijke rotonde 90 m², tezamen met de fietsbrug (ca. 200 m² aan toename verharding) bedraagt dit een oppervlak van 426 m². Deze toename is ruim onder de 800 m² die HHNK als ondergrens hanteert.

De extra verharding door de ontwikkeling beslaat minder dan 10% van het oppervlak in de verschillende peilvakken waar de werkzaamheden plaatsvinden. Daarom kan conform het beleid van het hoogheemraadschap gesteld worden dat de toename van de piekafvoer zal de werking van het desbetreffende watersysteem niet dusdanig beïnvloeden dat er compensatie vereist is.

Vergraven oppervlaktewater

Voor de constructie van de rotonde aan de Langereis zal een deel van de watergang verlegd moeten worden. Het wateroppervlakte dat gedempt wordt is 286 m², dit moet in de toekomstige situatie één op één terug gegraven worden.

In het wegontwerp is de watergang verlegd waarbij het nieuwe wateroppervlak 286 m² bedraagt. Daardoor wordt voldaan aan de 1 op 1 compensatie van het verlies aan oppervlaktewater.

Waterkering

Op grond van de legger van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier zijn de

werkzaamheden op het westelijke kruispunt van de N239 met de Langereis-Westfriesedijk niet gelegen binnen de beschermingszones van een primaire en/of regionale waterkering. Wel is dit wegdeel aangewezen als overige waterkering waar de Keur 2018 van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier op van toepassing is. Voor werkzaamheden in of aan een overige waterkering is een watervergunning noodzakelijk.

De aanleg van de fietsbrug vindt plaats over boezemkanaal de Ringsloot, waar aan weerszijden regionale waterkeringen langs liggen. De werkzaamheden vinden plaats in de kernzone en beschermingszones van deze regionale waterkeringen.

De werkzaamheden voor de rotonde op het kruispunt van de N239 met de Zuiderzeestraat bevinden zich op de primaire waterkering van het hoogheemraadschap. De werkzaamheden vinden plaats in de kernzone en beschermingszones van deze primaire waterkeringen.

Voor de werkzaamheden is daarom een vergunning in het kader van de Waterwet nodig. Ook moet er afstemming met het hoogheemraadschap plaatsvinden om het ontwerp en de uitvoering van de kunstwerken af te stemmen.

De provincie Noord-Holland heeft het project besproken met het Hoogheemraadschap en de opmerkingen meegenomen in de uitwerking van het wegontwerp.

5.2 Ecologie

5.2.1 Wettelijk kader

De Wet natuurbescherming (hierna Wnb) heeft per 1 januari 2017 de Boswet, Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998 vervangen. De Wnb regelt de bescherming van Natura 2000-gebieden, bescherming van soorten en de bescherming van houtopstanden.

Naast bescherming vanuit de Wnb, zijn er ook gebieden die planologisch beschermd zijn. Het betreft het 'Natuurnetwerk Nederland' (hierna NNN). De bescherming van het NNN verloopt via het ruimtelijke ordeningsrecht (Barro, bestemmingsplannen) en niet via de natuurwetgeving.

5.2.2 Samenvatting onderzoeksresultaten

Voor realisatie van de maatregelen aan de N239 is een natuuronderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is als Bijlage 2 toegevoegd bij de toelichting van dit bestemmingsplan.

Soortenbescherming

In het plangebied komen mogelijk beschermde soorten voor die negatieve effecten ondervinden als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. In het plangebied zijn mogelijk verblijfplaatsen van kleine marterachtige en rugstreeppadden aanwezig. Ook kan tijdens de realisatiefase de rugstreeppad zijn intreden nemen in het plangebied. Tevens dient tijdens de realisatiefase rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van broedvogels in het plangebied. Verder kunnen er verblijfplaatsen en essentiële vliegroutes van vleermuizen en rugstreeppadden binnen het plangebied aanwezig zijn. Onderstaande tabel vat de conclusies per soortgroep samen.

Soort	Ingreep verstorend	Nader onderzoek	Ontheffing noodzakelijk	Bijzonderheden / opmerkingen
Broedvogels algemeen	Mogelijk	Nee	Nee	Werken buiten het broedseizoen.
Vleermuizen	Mogelijk	Ja	Mogelijk	Inspectie van de brug op geschikte verblijfplaatsen. Afhankelijk van de uitkomst van deze inspectie dient eventueel een nader onderzoek te worden uitgevoerd. Soort specifieke maatregelen ten behoeven van het behoud van de vliegroute.
Kleine marterachtigen	Mogelijk	Ja	Mogelijk	Nader onderzoek naar de functie van de bosschages ter hoogte van de brug over de Ringsloot voor deze soorten.
Waterspitsmuis	Nee	Nee	Nee	Geen
Rugstreppad	Mogelijk tijdens de realisatiefase	Nee	Nee	Maatregelen nemen tijdens de realisatiefase om het intreden van de soort in het plangebied te voorkomen.

Figuur 5.1: Mogelijk voorkomen van en effecten op beschermde soorten in het plangebied

Gebiedsbescherming

Natuurnetwerk Nederland

Met de voorgenen ontwikkeling vindt er geen ruimtebeslag plaats in een gebied dat is aangewezen onder het NNN. Ook zijn er geen effecten te verwachten op nabij gelegen NNN gebieden. Ten behoeven van het voornemen is geen compensatie vereist in het kader van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (Artikel 19). Wel dient in het ontwerp van de fietsbrug over de Ringsloot rekening te worden gehouden met de functie van de Ringsloot als ecologische verbindingszone. Ook in de toekomst dient de Ringsloot deze functie te kunnen vervullen.

Weidevogelleefgebieden

Op basis van de huidige gegevens kan geconcludeerd worden dat er geen sprake is van een netto positief of negatief effect. Door het voornemen gaat geen of nauwelijks effectieve oppervlakte weidevogelleefgebied verloren. Indien sprake is van een ingreep die netto niet leidt tot verstoring van weidevogelleefgebied is geen sprake van een compensatieplicht (Provinciale verordening artikel 25, lid 3 d). Er zijn geen vervolgstappen aan de orde.

Natura 2000

In de omgeving van het plangebied zijn geen Natura-2000 gebieden gelegen. Het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied is de Waddenzee op 16 km afstand. Negatieve effecten op Natura 2000-gebieden kan worden uitgesloten. Er zijn geen vervolgstappen aan de orde.

5.2.3

Conclusie

Broedvogels

Er zijn geen belemmeringen vanuit de Wet natuurbescherming aan de orde indien ten minste één van de volgende maatregelen genomen worden:

1. De werkzaamheden aan de bomen en oevers wordt buiten het broedseizoen uitgevoerd (voorkeursmaatregel). Of in deze periode wordt het plangebied ongeschikt gemaakt voor broedvogels.
2. Het plangebied wordt kort voor aanvang van de werkzaamheden door een erkende

ecoloog gecontroleerd op actuele broedgevallen; bij gebleken aanwezigheid van broedende vogels moeten de werkzaamheden worden uitgesteld tot na het broedseizoen.

Vleermuizen

De Ringsloot is aangewezen als ecologische verbindingszone. Het is aannemelijk dat vleermuizen deze verbindingszone gebruiken als vliegroute. Door het ontbreken van andere lijnvormige structuren in de directe omgeving is de Ringsloot mogelijk een essentiële vliegroute. Verder kan het niet op voorhand worden uitgesloten dat er in de brug over de Ringsloot verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig zijn. Ter hoogte van de andere 2 deelgebieden zijn geen negatieve effecten op vleermuizen te verwachten. Het gebruik van de brug over de Ringsloot door vleermuizen dient nader onderzocht te worden. Zodoende wordt mogelijk de functie van de brug voor deze soorten inzichtelijk en kan bepaald worden of nader onderzoek nodig is. Met betrekking tot de vliegroute dient aan de volgende soort specifieke maatregelen te worden voldaan:

- Werkzaamheden worden buiten de actieve periode van vleermuizen uitgevoerd (april/november).
- Wanneer dit niet mogelijk is dienen de werkzaamheden tussen zonsopkomst en zonsondergang te worden uitgevoerd.
- Tijdens de werkzaamheden mag tussen zonsondergang en zonsopkomst geen kunstmatige verlichting worden gebruikt.
- Wanneer er tijdens de actieve periode wordt gewerkt mogen er tussen zonsondergang en zonsopkomst ter hoogte van de brug geen obstakels in het water worden geplaatst zoals pontons en/of boten.

De Ringsloot dient te allen tijde de functie van vliegroute te kunnen vervullen.

Kleine marterachtigen

Het voorkomen van verblijfplaatsen van kleine marterachtigen in de bosschages ter hoogte van de brug over de Ringsloot kan niet worden uitgesloten. De functie van de bosschages voor deze soorten dient nader onderzocht te worden. Zodoende wordt de functie van het plangebied voor deze soorten inzichtelijk en kan bepaald worden of er sprake is van overtredingen uit de Wnb.

Rugstreeppad

Uit gegevens van de NDFF blijkt dat er in de nabijheid van het plangebied beschermde amfibieën zijn waargenomen. Dit betreft de rugstreeppad. Binnen de deelgebieden is geen geschikt biotoop voor de rugstreeppad aanwezig. In de nabijheid van het plangebied is door grondwerkzaamheden een geschikt landbiotoop gecreëerd. De soort kan vanuit hier richting het plangebied trekken. Indien soort specifieke maatregelen worden genomen kan voorkomen worden dat de soort tijdens de realisatiefase alsnog zijn intreden doet en er een overtreding van de Wnb plaatsvindt. De volgende voorzorgsmaatregelen dienen in acht te worden genomen:

- Tijdens de realisatiefase dient het ontstaan van ondiepe poelen (in greppels en rijsporen) te worden voorkomen;
- Ontoegankelijk maken van het werkgebied voor rugstreeppadden door middel van een amfibieënscherm;
- Indien de soort alsnog zijn intrede heeft genomen in het werkterrein dienen de werkzaamheden te worden stilgelegd en wordt een erkend ecoloog ingeschakeld om de dieren weg te vangen en direct op een geschikte locatie in de omgeving weer uit te zetten.

5.2.4 Inspectie kunstwerk Ringsloot

Naar aanleiding van de conclusies uit de Natuurtoets (paragraaf 5.2.3) is aanvullend de flora- en fauna ter plaatse van de Ringsloot onderzocht, zie Bijlage 9.

De inspectie van het huidige kunstwerk van de N239 over de Ringsloot is op 14 februari 2018 uitgevoerd bij circa 0 °C en onbewolkt weer.

Vanuit een boot is geïnspecteerd of in de brug geschikte openingen, holten of scheuren aanwezig zijn waar vleermuizen een verblijfplaats kunnen hebben.

Conclusie

In de brug zijn geen geschikte ruimte aanwezig waar vleermuizen een verblijfplaats kunnen hebben.

Op basis van de uitgevoerde controle zijn voor de voorgenomen werkzaamheden, die plaatsvinden in het kader van een ruimtelijke ingreep, met betrekking tot verblijfplaatsen van vleermuizen vanuit de natuurwetgeving geen beperkingen aan de orde.

De aangetroffen zwaluwnesten zijn van de boerenzwaluw of van de huiszwaluw. Voor beide soorten geldt dat hun nest geen jaarrond beschermde status heeft in de Provincie Noord-Holland. Dit betekent dat zolang de nesten niet in gebruik zijn de nestlocaties ongeschikt of ontoegankelijk voor de zwaluwen gemaakt mogen worden. Zodra de nesten of de nestlocaties in gebruik zijn mogen deze niet verstoord worden en kunnen de werkzaamheden naast de brug niet worden uitgevoerd.

De trend van de boerenzwaluw in de Provincie Noord-Holland is een matige afname. De trend van de huiszwaluw is een matige toename (Bron: Biodiversiteitsgraadmeters Noord-Holland, Alterra-Wageningen UR, 2014). Er kan eenvoudig rekening met de nestlocaties van de zwaluwen worden gehouden door de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren (circa maart tot en met juli). Dit heeft dan ook de voorkeur.

De overige randvoorwaarden uit de Natuurtoets (Antea Group 2018) blijven van kracht.

5.2.5 Nader onderzoek diersoorten

Ter hoogte van de Ringsloot wordt onderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van kleine marterachtigen en de waterspitsmuis. Uit de beoordeling van de omgevingsdienst (RUD Noord-Holland Noord) komt de aanbeveling om dit onderzoek uit te voeren. Daarnaast is deze conclusie ook in de natuurtoets opgenomen, zie paragraaf 5.2.3. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan worden de bevindingen van dit nader onderzoek in de deze paragraaf gevoegd.

5.3 Bodem

5.3.1 Wettelijk kader

In het kader van het vooronderzoek volgens de NEN 5725 zijn de bij de Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord bekende bodemdossiers opgevraagd. In geen van deze bodemdossiers blijken relevante onderzoeken te zitten die binnen een afstand van 25 meter van de onderzoekslocatie liggen.

Langs het gehele tracé van 8,5 km is bodemonderzoek uitgevoerd in beide bermen verricht (zigzag-gewijs, om de 100 m per berm een boring). Dit bodemonderzoek is uitgevoerd conform de richtlijnen uit de NEN 5740+A1 (Onderzoeksstrategie bij verkennend onderzoek). Aangezien de locatie al lange tijd in gebruik is als weg, is deze als verdacht op het voorkomen van bodemverontreinigingen aangemerkt. Derhalve is de strategie voor heterogeen verdachte lijnvormige locaties (VED-HE-L) toegepast.

Ter plaatse de te realiseren brug en de rotonde Langereis is waterbodemonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is uitgevoerd volgens de NEN 5720 (Bodem - Waterbodemonderzoek - Strategie voor het uitvoeren van verkennend onderzoek - Onderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit van waterbodemonderzoek en baggerspecie). Gekozen is voor de strategie

met normale onderzoeksinspanning voor lintvormige water (OLN).

5.3.2 Samenvatting onderzoeksresultaten

Het doel van het bodemonderzoek is door middel van het bepalen van de kwaliteit van de (water)bodem vast te stellen of er voor de voorgenomen werkzaamheden maatregelen noodzakelijk zijn in het kader van de Wet Bodembescherming en de CROW 132. Het onderzoek is als Bijlage 3 toegevoegd bij de toelichting van dit bestemmingsplan.

5.3.3 Conclusie

De vooraf opgestelde hypothese 'verdachte locatie' wordt aanvaard, vanwege de aangetroffen bijmengingen (asfalt, baksteen, puin en asbest) en de gemeten licht, matig en sterk verhoogde gehalten aan onderzochte stoffen.

De onderzoeksresultaten geven vanuit de Wet bodembescherming aanleiding tot het uitvoeren van vervolgonderzoek, omdat het gehalte aan PAK in de grond ter plaatse van de boringen 22, 53, 105 en 107 de interventiewaarde overschrijdt. Het vervolgonderzoek dient uitsluitsel te geven over de mate en omvang van het (mogelijke) geval van ernstige bodemverontreiniging en de aanwezigheid van risico's.

Ter plaatse van de boringen 56, 77 en 79 zijn matig verhoogde gehalten aan lood en PAK gemeten. Aangezien deze gehalten in individuele monsters zijn gemeten, de tussenwaarde nèt wordt overschreden en omdat dit soort gehalten niet ongebruikelijk zijn langs N-wegen wordt nader onderzoek hier niet noodzakelijk geacht. De werkzaamheden kunnen hier onder basisklasse worden uitgevoerd.

De resultaten van het grondwateronderzoek geven geen aanleiding tot vervolgonderzoek.

Aangezien er bij enkele dammen waarin puinhoudend materiaal is waargenomen licht verhoogde gehalten aan asbest zijn aangetoond wordt gezien het indicatief karakter van dit onderzoek aanvullend onderzoek aanbevolen.

Met uitzondering van het gebied ter plaatse van de boringen 22, 53, 105 en 107 zijn er vanuit de Wet bodembescherming geen belemmeringen voor het uitvoeren van de herinrichting van de N239. De in het kader van de CROW 132 te hanteren veiligheidsmaatregelen zijn weergegeven in hoofdstuk 4.2 van het bodemonderzoek (zie Bijlage 3).

Mogelijk dient er bij herinrichtingswerkzaamheden grond of andere materialen van de locatie te worden afgevoerd. Dit onderzoek is niet geschikt om een uitspraak te doen over de hergebruiksmogelijkheden van deze grond of andere materialen buiten de locatie. Hiervoor dient een onderzoek te worden uitgevoerd zoals omschreven in het Besluit bodemkwaliteit. Hergebruik van de vrijkomende grond (zonder bijmengingen) op het onderzoeksterrein is wel mogelijk zonder verder bodemonderzoek uit te voeren.

5.4 Archeologie

5.4.1 Wettelijk kader

Provincie Noord-Holland

De Westfriesedijk is een provinciaal archeologisch aandachtsgebied. De provincie heeft ter bescherming hiervan de Westfriesedijk opgenomen in de Monumentenverordening (2010), wijziging september 2015). Verstoring van de dijk is in strijd met deze verordening. De monumentenverordening is niet concreet over de vraag wat er als verstoring mag worden aangemerkt en wanneer er een monumentenvergunning is vereist.

Gemeente Hollands Kroon

Het plangebied Langereis (deelgebied 1) valt binnen het vigerende bestemmingsplan Buitengebied voormalige gemeente Niedorp (2013). Voor dit deel van het plangebied is een dubbelbestemming archeologie waarde 1 opgenomen. Dit komt omdat het kruispunt op de Westfriesedijk ligt. Archeologisch onderzoek is noodzakelijk bij alle bodemingrepen ongeacht de omvang die dieper gaan dan 40 cm. De gecalculeerde omvang van deelgebied 1 is 9.300 m².

5.4.2 Samenvatting onderzoeksresultaten

Voor realisatie van de maatregelen aan de N239 is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is als Bijlage 4 toegevoegd bij de toelichting van dit bestemmingsplan.

Het plangebied ligt in het West Friese zeekleigebied waar vanaf het moment van binnendringen van de zee een natuurlijk proces van ophoging van de bodem ontstaat door afzetting van zeezand en zeeklei alsmede lichte veengroei. In 1500 na Chr. is bijna al het veen verdwenen en is er sprake van een ingedijkt getijdegebied.

Het plangebied ligt op de Westfriesedijk en er is bij bodemingrepen (in principe vanaf maaiveldniveau) een hoge kans op het aantreffen van archeologische resten in relatie tot deze dijk, te dateren in de late middeleeuwen en nieuwe tijd. Voor alle andere archeologische perioden geldt dat de kans op het verstoren van archeologische resten laag tot zeer laag is.

5.4.3 Conclusie

De conclusie is dat de geplande ingreep in de deelgebieden 1 tot en met 3 strijdig is met de archeologische regelgeving zoals verwoord in de Monumentenverordening van de Provincie alsook in de bestemmingsplannen en/of beleidskaart van de betreffende gemeenten Opmeer en Hollands Kroon. Strijdig gebruik wil zeggen dat het werk niet kan worden uitgevoerd tenzij er in voldoende mate aandacht wordt besteed aan het archeologisch aspect. In de praktijk betekent dit archeologisch vervolgonderzoek.

Ten aanzien van dit laatste moet onderscheid worden gemaakt tussen verwachtingswaarden en vastgestelde waarden. De Westfriese Omringdijk betreft een vastgestelde waarde. Bij ingrepen in de dijk, ook de ingrepen tot 0,5 m –mv, worden gefaseerde ophogingslagen van de dijk aangetroffen die dateren tussen de late middeleeuwen en de nieuwe tijd. De dijk zelf bestaat uit antropogene lagen en is daarmee per definitie archeologisch behoudenswaardig, dit overeenkomstig de waardestelling op de provinciale waardenkaart.

De deelgebieden van het plangebied liggen op de Westfriese Omringdijk en vermoedelijk op de inlaagdijk uit 1334 na Chr. Er bestaat bij bodemingrepen (in principe vanaf maaiveldniveau) een hoge kans op het aantreffen van archeologische lagen en vondsten in relatie tot deze dijk, te dateren in de late middeleeuwen en nieuwe tijd. De dijk zelf bestaat uit antropogene lagen en is daarmee per definitie archeologie. Archeologische resten en vondsten kunnen hier bestaan uit funderingen van bouwwerken, aardewerk, bot, metaal. Voor wat betreft de dijk worden (kleiige) ophogingslagen, wierlagen, houten palissades, stenen bekisting, een paardenpad (halfverhardingslaag) en een klinkerpad verwacht.

Daarnaast kunnen dammen, duikers, en oude oeverbeschoeiingen worden aangetroffen (met name deelgebied 2), alsook restanten van vroegere bakstenen bouwwerken (met name zuidoosthoek deelgebied 3). Binnen een diepte van 2,0 m onder de kruin van de dijk kunnen zowel resten van de middeleeuwse kleidijk en wierriem worden aangetroffen als jongere ophogingen en wegplaveisels. Op de flanken van de dijk (zeezijde) kunnen resten van een stenen zeewering van na 1731 worden aangetroffen en bijbehorende verstevigingslagen.

Aan de landszijde van de dijk in deelgebied 3 kunnen resten worden aangetroffen van het dijkmagazijn en het is niet uitgesloten dat zich op deze plaats resten bevinden van de

middeleeuwse kerk en/of kerkhof van het oorspronkelijke dorp (Aartswoud of De Gou), dat mogelijk na het terugzetten van de dijk in 1334 naar achteren is verplaatst.

Een klein deel van de werkzaamheden bij deelgebied 1 wordt uitgevoerd op oud land, ofwel landzijde van de Westfriese Omringdijk. Het betreft het uitgraven van een nieuwe teensloot en aanvullen van de dijk aan de noordwesthoek van het kruispunt. Op deze plaats is er een verwachting voor het aantreffen van archeologische resten uit het laat neolithicum. Deze resten kunnen bestaan uit een humeuze laag (vegetatielaag of cultuurlaag) met daarin archeologische grondsporen en vondsten. Onder gunstige grondwaterstand kunnen deze vondsten ook organische resten behelzen. De resten kunnen worden aangetroffen tussen maaiveld en 1,5 m diepte (exacte diepte niet bekend). Eventuele verstoring bestaat in dit gebied uit verploeging en lage grondwaterstand, waardoor het eventuele archeologische niveau sterk gedegradeerd is geraakt. Het is echter niet bekend of deze vindplaats zich op deze plaats voortzet - de archeologische resten zijn tot nog toe immers alleen aan de overzijde van de dijk in de Groetpolder aangetroffen. Voor het opsporen van deze mogelijke nederzittingsresten (met archeologische laag) wordt geadviseerd om een karterend booronderzoek uit te voeren.

Om het bovenstaande praktisch op te lossen zal op basis van het definitief ontwerp per deelgebied een archeologisch Programma van Eisen worden opgesteld. In dit document wordt per deelgebied een uitgewerkte strategie voor het archeologisch onderzoek verwoord. Wanneer er voor gekozen wordt om een archeologisch veldonderzoek op een eerder moment uit te voeren dient te worden gezien of het veldonderzoek op basis van het definitief ontwerp nog steeds in lijn is met het vigerende gemeentelijk beleid en het besluit van de bevoegde overheid op het eerdere veldonderzoek. Het Programma van Eisen dient te worden opgesteld conform BRL 4000, protocol 4001 en KNA 4.0 en dient voor uitvoer te zijn goedgekeurd door de bevoegde overheid. In deze zijn dit de gemeenten Opmeer en de gemeente Hollands Kroon. Eerstgenoemde wordt daarbij geadviseerd door Archeologie West Friesland.

5.5 Geluid

5.5.1 Wettelijk kader

De berekende geluidbelasting dient getoetst te worden aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. Indien de (voorkeurs)grenswaarde wordt overschreden, dient beoordeeld te worden of maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn. Als maatregelen niet mogelijk zijn, kan een hogere grenswaarde worden vastgesteld door gedeputeerde staten.

Bij reconstructie is de normering afhankelijk van de situatie voor het wijzigen. De ten hoogste toelaatbare geluidbelastingen bij wijzigingen op of aan een weg zijn vermeld in de artikelen 100, 100a en 100b. In de onderstaande tabel zijn deze waarden weergegeven.

Situatie	Grenswaarde [dB]
Heersende waarde <48 dB	48
Eerdere hogere waarde vastgesteld	Laagste van: - Heersende waarde (met drempelwaarde 48 dB) - Hogere (vastgestelde) waarde
Nog te saneren saneringssituatie	48
Overige gevallen	Heersende waarde (met drempelwaarde 48 dB)
Maximale ontheffing	Grenswaarde +5 (met plafondwaarde 68 dB)

Figuur 5.2: Grenswaarden voor woningen bij reconstructie

Ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder dient het resultaat van berekening en meting van de geluidbelasting vanwege wegverkeer te worden gecorrigeerd met een aftrek in dB. De hoogte van de aftrek is geregeld in artikel 3.4 van het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012'.

Cumulatie

Indien een geluidgevoelige bestemming waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld in de zone van meerdere geluidbronnen (wegverkeer, railverkeer, luchtvaartverkeer en/of industrie) ligt, dient inzichtelijk gemaakt te worden hoe hoog de gecumuleerde geluidbelasting is. De gecumuleerde geluidbelasting wordt berekend met de rekenmethode die in het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012' is vastgelegd, rekening houdend met de dosiseffect relaties van de verschillende bronsoorten. Het bevoegd gezag moet dan een oordeel vellen over de hoogte van deze geluidbelasting. Een wettelijke toets aan een grenswaarde voor deze gecumuleerde geluidbelasting is niet aan de orde.

5.5.2

Samenvatting onderzoeksresultaten

In totaal zijn 68 woningen of andere (geluidgevoelige) bestemmingen beoordeeld op het geluideffect als gevolg van de wijzigingen aan de N239. Onder deze wijzigingen wordt de realisatie van de in hoofdstuk 1 beschreven rotondes verstaan. De fietsbrug over de Ringsloot is geen geluidsbron (weg) in de zin van de Wet geluidhinder als het gaat om wegverkeerslawaai, en is dus buiten beschouwing gelaten bij het akoestische onderzoek. Het akoestisch onderzoek is als Bijlage 5 opgenomen bij de toelichting van het bestemmingsplan.

Wijzigingen op of aan de N239

Het blijkt dat de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op en de wijziging van de N239 zal toenemen met ten hoogste 1,41 dB ter plaatse van de gevels van de bestaande woningen en andere (geluidgevoelige) bestemmingen. De toename bedraagt daarmee minder dan 2 dB en is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Verdere toetsing kan achterwege blijven.

Wijzigingen op of aan de Zuiderzeestraat

Het blijkt dat de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op en de wijziging van de Zuiderzeestraat zal toenemen met ten hoogste 0,98 dB ter plaatse van de gevels van de bestaande woningen en andere (geluidgevoelige) bestemmingen. De toename bedraagt in geval van alle drie de wijzigingen minder dan 2 dB en daarom is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Onderzoek naar maatregelen om de geluidbelasting ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen terug te brengen is niet nodig, omdat daar voldaan wordt aan de grenswaarden.

Woon- en leefklimaat

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de geluidbelasting als gevolg van de aanpassingen aan de N239 binnen de aanvaardbare geluidbelasting blijft. Aanvullend zijn onderstaande conclusies geformuleerd ten aanzien van het woon- en leefklimaat:

- Naast de toetsing aan de normering van de Wet geluidhinder, is op verzoek van de gemeente Opmeer het effect in geluidbelasting vanuit het oogpunt van een 'goede ruimtelijke ordening' onderzocht. Het effect door de aanpassingen aan de wegen is beperkt: ter plaatse van de woningen en andere (geluidgevoelige) bestemmingen is er sprake van een toename van de gecumuleerde geluidbelasting van ten hoogste 1,27 dB als gevolg van de toename van het verkeer en aanpassingen aan de wegen. Indien de toename per weg wordt beoordeeld, dan is de toename ten hoogste 1,41 dB. Aangezien de geluidtoename in 11 jaar kleiner is dan 1,50 dB (grenswaarde reconstructie conform de Wet geluidhinder), is de toename akoestisch beperkt en aanvaardbaar.
- Omdat woningen aan één zijde grenzen aan de provinciale weg is er bij elke woning ook sprake van een geluidluwe gevel.
- De N239 is georiënteerd noordelijk van de geluidgevoelige objecten. Buitenruimten bij woningen zijn zo georiënteerd en de leefruimte buiten is bij de woningen aan de Zuiderzeestraat, De Bongerd en Wilhelminalaan (in de gemeente Opmeer) gericht op het

zuiden en het zuidoosten. Daardoor is er sprake van een goed leefklimaat ook buiten de woningen richting het zuiden – zuidoosten.

5.5.3 Conclusie

Het aspect geluid is geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.6 Luchtkwaliteit

5.6.1 Wettelijk kader

De belangrijkste wet- en regelgeving voor het milieuaspect luchtkwaliteit is vastgelegd in 'Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer (Wm). In artikel 5.16, lid 1 van de Wm is bepaald dat bestuursorganen een besluit, dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, kunnen nemen wanneer aannemelijk is dat aan één of meer van onderstaande grondslagen wordt voldaan:

- Er wordt voldaan aan de in bijlage 2 van de Wm opgenomen grenswaarden;
- Het besluit leidt (per saldo) niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- Het besluit draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10});
- Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (ook wel NSL genoemd).

Specifieke uitvoeringsregels zijn vastgelegd in besluiten (AMvB's) en ministeriële regelingen. Het gaat daarbij onder meer om het Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen, de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 en het Besluit gevoelige bestemmingen.

In samenhang met Titel 5.2 zijn de (Europese) grenswaarden voor de concentraties van luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht vastgelegd in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Deze grenswaarden zijn gericht op de bescherming van de gezondheid van mensen. In onderstaande tabel zijn de grenswaarden weergegeven.

Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit zijn de concentraties stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}) maatgevend. Voor deze stoffen is de kans het grootste dat de bijbehorende grenswaarden worden overschreden. Overschrijding van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie

NO_2 ($200 \mu\text{g}/\text{m}^3$) is, in relatie tot wegverkeer, redelijkerwijs uitgesloten. Dergelijke hoge concentraties doen zich niet voor langs wegen en uit metingen over een periode van 10 jaar blijkt dat overschrijding van de uurnorm voor NO_2 niet meer aan de orde is.

Net als voor de jaargemiddelde concentratie PM_{10} , is voor de jaargemiddelde concentratie $\text{PM}_{2,5}$ ook een grenswaarde vastgesteld ($25 \mu\text{g}/\text{m}^3$). $\text{PM}_{2,5}$ is een deelverzameling van PM_{10} en de PM_{10} - en $\text{PM}_{2,5}$ -concentraties zijn dan ook sterk aan elkaar gerelateerd. Uitgaande van de huidige kennis over emissies en concentraties van $\text{PM}_{2,5}$ en PM_{10} kan worden gesteld dat, als aan de grenswaarden voor PM_{10} wordt voldaan, ook aan de grenswaarden voor $\text{PM}_{2,5}$ zal worden voldaan.

Voor de overige luchtverontreinigende stoffen waarvoor grens- of richtwaarden zijn opgenomen in de Wm, zijn de laatste jaren nergens in Nederland overschrijdingen opgetreden van deze waarden en de concentraties vertonen een dalende trend.

Dit beeld wordt bevestigd door metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit van het RIVM5. Het is dan ook aannemelijk dat een overschrijding van de voor deze (overige) stoffen vastgestelde grens- en richtwaarden, als gevolg van een besluit, redelijkerwijs kan worden uitgesloten.

De Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 bevat voorschriften voor het meten en

berekenen van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Er is onder andere voorgeschreven waar en hoe de luchtkwaliteit vastgesteld dient te worden en er zijn enkele standaardrekenmethoden voorgeschreven. Daarnaast is benoemd dat voor berekeningen gebruik gemaakt dient te worden van de generieke invoergegevens die jaarlijks worden vastgesteld door het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Tot deze gegevens behoren onder andere de emissiefactoren voor het wegverkeer, de grootschalige achtergrondconcentraties en meteorologische gegevens.

In artikel 5.19, lid 2 van de Wm is vastgelegd op welke plaatsen geen beoordeling van de luchtkwaliteit plaats hoeft te vinden. Dit zogenaamde toepasbaarheidsbeginsel beschrijft dat de luchtkwaliteit niet beoordeeld hoeft te worden op onder andere locaties die zich bevinden in gebieden waartoe leden van het publiek geen toegang hebben en waar geen vaste bewoning is. Dit geldt ook voor terreinen waarop één of meer inrichtingen zijn gelegen en de rijbaan van wegen.

Op locaties waar de luchtkwaliteit wel beoordeeld moet worden, wordt deze beoordeeld op plaatsen waar significante blootstelling van mensen plaatsvindt. Hierbij wordt gekeken naar het zogenaamde blootstellingscriterium, zoals dat is opgenomen in artikel 22 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Het gaat om blootstelling gedurende een periode die, in vergelijking met de middelingstijd van de grenswaarde (jaar, etmaal, uur), significant is. Dit betekent bijvoorbeeld dat op een plaats waar een burger langdurig wordt blootgesteld (onder meer bij woningen) getoetst moet worden aan de jaargemiddelde grenswaarden.

5.6.2 Samenvatting onderzoeksresultaten

In het kader van de herinrichting van een tweetal kruispunten en het aanleggen van een fietsbrug van de N239 is een beoordeling uitgevoerd naar de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze beoordeling is noodzakelijk voor de te doorlopen ruimtelijke procedure in de gemeenten Hollands Kroon en Opmeer en is opgenomen als Bijlage 6.

Bij de beoordeling is gekeken naar de huidige concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) ter hoogte van de N239 en het effect die de voorgenomen wijzigingen hebben op de luchtkwaliteit. Uit deze beoordeling volgt dat het aannemelijk is dat de jaargemiddelde concentraties voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} door de wijzigingen aan de N239 de grenswaarden niet zullen overschrijden.

5.6.3 Conclusie

Op basis van deze beschouwing van de luchtkwaliteit kan worden geconcludeerd dat het aannemelijk is dat, na realisatie van de voorgenomen wijzigingen uiterlijk op 1 januari 2020, wordt voldaan aan de grenswaarden. Titel 5.2 van de Wet milieubeheer staat verdere besluitvorming dan ook niet in de weg.

5.7 Externe veiligheid

5.7.1 Wettelijk kader

Het juridisch kader voor externe veiligheid wordt gevormd door het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). In het juridisch kader staan de begrippen plaatsgebonden risico en groepsrisico centraal.

Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden beide begrippen verder uitgewerkt.

Plaatsgebonden Risico

Het plaatsgebonden risico geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het plaatsgebonden risico kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde plaatsgebonden risico. Binnen de zogenaamde 10-6 contour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10-6 contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groepsrisico

Het groepsrisico is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het groepsrisico is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het groepsrisico kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N), de fN-curve. Het groepsrisico wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt doorgaans begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald), ofwel door de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen. In veel gevallen geldt tevens een 'verantwoordingsplicht', wat betekent dat op basis van de rekenkundige omvang en/of toename van het groepsrisico, tevens verantwoording moet worden gegeven over onder meer de mate van toepassen van risico reducerende maatregelen en de mate waarin zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid worden geborgd. De veiligheidsregio wordt, voorafgaand aan het besluit, in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen. Voor de precieze verwoording en nadere details wordt verwezen naar de betreffende Besluiten.

5.7.2 Samenvatting onderzoeksresultaten

Er is een toets op externe veiligheid uitgevoerd (zie Bijlage 7), hierbij is onder andere gebruik gemaakt van gegevens uit de Risicokaart. De resultaten van deze toets worden in de onderstaande alinea's beschreven.

Bevi-bedrijven

Er zijn grenzend aan de N239 geen Bevi-bedrijven aanwezig. Op ruime afstand van het plangebied ligt een benzineservicestation 't Paadje B.V., een aardolie- en aardgaswinning installatie en een rundveefokkerij. De hindercontouren van deze bedrijven liggen niet over het plangebied van de rotondes en fietsbrug heen gelet op de zeer grote afstand tot het plangebied.

Transport gevaarlijke stoffen over de weg

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben een besluit genomen ten aanzien van het transport van gevaarlijke stoffen over N-wegen. De N239 is in dat besluit aangewezen als vrijgestelde transportroute.

Transport gevaarlijke stoffen over het water

Door het plangebied N239 loopt geen route voor het transport van gevaarlijk stoffen over het water. Het plangebied N239 bevindt zich niet in het invloedsgebied van routes voor het transport van gevaarlijk stoffen over het water.

Hoogspanningsverbinding en straalpaden

In het plangebied van de N239 zijn geen bovengrondse hoogspanningsverbinding van TenneT gelegen. In het plangebied ter hoogte van de rotonde N239 - Koggenrandweg - Zuiderzeestraat is een straalpad aanwezig. Ter plaatse van het straalpad geldt een hoogtebeperking (artikel 27.4 van het bestemmingsplan Buitengebied 2009, voormalige

gemeente Wieringermeer) van 23 meter ten opzichte van NAP. Deze hoogtebeperking bedraagt in het bestemmingsplan Landelijk Gebied Opmeer 2014 (artikel 41.6) 17 meter ten opzichte van NAP.

Buisleidingen

Het plangebied N239 bevat geen buisleidingen voor het transport van gevaarlijk stoffen. Ter hoogte van km 16,75 ligt onder de N239 een gasleiding van de Gasunie met een doorsnede van 6 inch (15,24 cm) en een druk van 40 bar.

De buisleiding heeft een invloedsgebied van 70 meter. Het invloedsgebied van de buisleiding overlapt voor een gedeelte het plangebied, maar binnen dit gebied worden geen (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk gemaakt (het groepsrisico blijft daarmee buiten beschouwing). Wel zullen, mede in verband met de KLIC-melding, de werkzaamheden aan de weg worden besproken met de Gasunie. Aan de weg worden ter hoogte van km 16,75 geen werkzaamheden voorzien anders dan het wegfrezen van de bestaande verharding en het aanbrengen van een nieuwe deklaag.

Vuurwerkverkooppunt

Er zijn geen vuurwerkverkooppunten in het plangebied aanwezig. Het plangebied N239 bevindt zich niet in het invloedsgebied van vuurwerkverkooppunten.

5.7.3

Conclusie

In de trajectdelen van het plangebied N239 bevinden zich geen Bevi-bedrijven. De verder gelegen risicobronnen ten opzichte van de N239 zijn niet relevant in het kader van het onderhavige plangebied en kunnen verder buiten beschouwing worden gelaten.

Op en rondom de N239 worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die leiden tot een toename van de risico's zoals deze bij externe veiligheid beschouwd worden. Er worden geen objecten gerealiseerd nabij risicobronnen waarbij personen aanwezig kunnen zijn, anders dan verkeersdeelnemers.

Ten aanzien van de aanpassing aan de N239, wordt tevens opgemerkt dat deze geen invloed heeft op de beoordeling van de externe veiligheidssituatie, aangezien verkeersdeelnemers niet worden beschouwd bij de analyse met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Wel zullen, mede in verband met de liggen van kabels en leidingen (KLIC-melding), de werkzaamheden aan de N239 ter hoogte van km 16,75 besproken moeten worden met de Gasunie. De gasleiding op deze locatie kruist de N239. In het wegontwerp worden ter hoogte van km 16,75 geen werkzaamheden voorzien onder de bestaande wegverharding anders dan het wegfrezen van de bestaande verharding en het aanbrengen van een nieuwe deklaag. Vanuit het aspect externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor de aanpassingen van de N239.

Advies RUD

Het plangebied is niet relevant voor het aspect externe veiligheid. Het plan hoeft daarom niet te worden voorgelegd aan Veiligheidsregio Noord-Holland Noord.

5.8

Vooronderzoek conventionele explosieven

5.8.1

Wettelijk kader

De aanleiding van het vooronderzoek zijn de grondroerende werkzaamheden bij het aanleggen van een tweetal rotondes in de N239 in de gemeenten Hollands Kroon en Opmeer (Noord- Holland). Het is niet bekend of er rekening gehouden dient te worden met het aantreffen van conventionele explosieven (CE) uit de Tweede Wereldoorlog in deze gebieden.

Indien er CE aanwezig zijn in de bodem van de te onderzoeken gebieden, dan bestaat de mogelijkheid op een ongecontroleerde detonatie van een of meerdere CE. Op basis van de Arbowetgeving en de Openbare Orde en Veiligheid dienen alle risico's vooraf de voorgenomen werkzaamheden in kaart te worden gebracht waarbij de risico's zoveel mogelijk moeten worden ingeperkt. Aan de hand van een vooronderzoek CE (zie Bijlage 8) is bepaald of er sprake is van een risico op het aantreffen van CE alsmede waar er een risico is op het aantreffen hiervan.

5.8.2 Samenvatting onderzoek

Het doel van dit vooronderzoek CE is het vaststellen of er in de geraadpleegde bronnen indicaties zijn waaruit blijkt dat (delen van) het onderzoeksgebied tijdens de Tweede Wereldoorlog betrokken is (zijn) geweest bij oorlogshandelingen waardoor er (mogelijk) CE op/in de bodem zijn achtergebleven. Indien er indicaties zijn dat (delen van) het onderzoeksgebied betrokken (zijn) is geweest bij oorlogshandelingen dan wordt het (de) verdachte gebied(en) horizontaal afgebakend en worden de volgende zaken vastgesteld:

- Soort(en) en sub-soorten aan te treffen CE;
- Hoeveelheid aan te treffen CE;
- Verschijningsvorm aan te treffen CE;
- Maximale en minimale diepteligging CE.

5.8.3 Conclusie

Op basis van de geraadpleegde bronnen, de beoordeling en evaluatie van de indicaties is vastgesteld dat het onderzoeksgebied Doorstromingsmaatregelen N239 in de gemeenten Hollands Kroon en Opmeer (Noord-Holland) niet betrokken is geweest bij oorlogshandelingen tijdens de Tweede Wereldoorlog waardoor CE in de bodem achtergebleven zijn. Dit geldt voor alle drie de deelgebieden. Voor de drie deelgebieden geldt dat er in de geraadpleegde bronnen geen aanwijzingen zijn dat tijdens de Tweede Wereldoorlog CE zijn ingezet en in de bodem zijn achtergebleven.

Op basis van de resultaten van dit vooronderzoek en de conclusies is het onderzoeksgebied onverdacht verklaard op het aantreffen van CE in de bodem. Het is niet noodzakelijk om vervolgstappen te ondernemen in de CE-opsporing voorafgaand aan de voorgenomen grondwerkzaamheden in onderzoeksgebied N239 - Langerijs in de gemeenten Hollands Kroon en Opmeer (Noord-Holland).

5.9 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Wet- en regelgeving

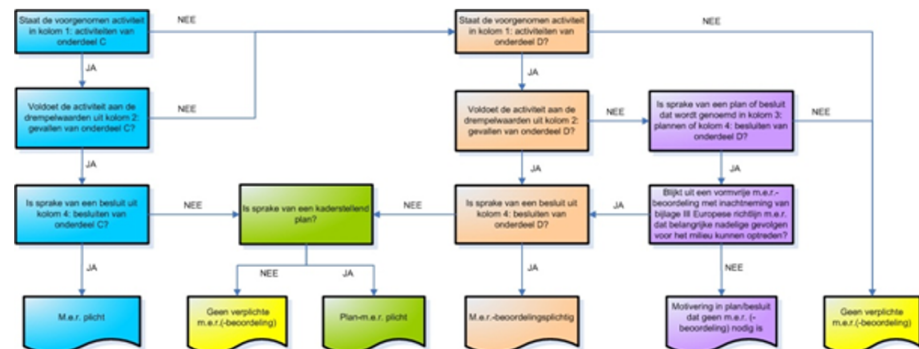
Per 1 april 2011 is het Besluit milieueffectrapportage gewijzigd. De belangrijkste wijziging betreft het indicatief maken van de drempelwaarde in onderdeel D. Dit betekent dat voor activiteiten die genoemd staan in het Besluit m.e.r. (bijvoorbeeld woningbouw, kantoren, bedrijven, recreatie, etc.) maar onder de gestelde indicatieve drempelwaarden zitten toch een beoordeling nodig is of sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze beoordeling heeft een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Inhoudelijk is deze beoordeling gelijk aan een m.e.r.-beoordeling (die uitgevoerd moet worden bij activiteiten uit onderdeel D die wel boven de drempelwaarden zitten), maar de enige procedurele verplichting die er voor geldt is dat het opgenomen moet worden in de toelichting van het betreffende besluit.

Om te bepalen of een activiteit m.e.r.-plichtig, m.e.r.-beoordelingsplichtig of vormvrij m.e.r.-beoordelingsplichtig kan het schema op de volgende pagina gebruikt worden.

Toetsing

Voor de toets aan het Besluit milieueffectrapportage geldt een bestemmingsplan in het

kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) ook als een plan waarvoor deze toetsing voorgeschreven is.



Figuur 5.3: Schema m.e.r.-beoordeling

De voorgenoemde activiteiten (zoals hierboven beschreven onder: voorgenoemde activiteiten) zijn getoetst aan de m.e.r.-regelgeving (waarbij m.e.r. staat voor milieueffectrapportage) zoals vastgelegd in de Wet Milieubeheer en het Besluit m.e.r. Plannen of besluiten leiden tot m.e.r.-verplichtingen als:

1. de voorgenoemde ontwikkelingen opgenomen zijn in het besluit m.e.r. (op de zogenaamde C- of D-lijst) zie www.overheid.nl;
2. negatieve effecten op Natura2000-gebied niet op voorhand uit te sluiten zijn en een passende beoordeling moet worden doorlopen in het kader van de Natuurbeschermingswet.

ad.1: In het eerste geval moet afhankelijk van de aard, omvang en wijze van vastleggen in het plan of besluit een m.e.r.-procedure, m.e.r.-beoordelingsprocedure of vormvrije m.e.r.-beoordelingsprocedure worden doorlopen. De voorgenoemde activiteiten zijn niet specifiek opgenomen in de C- of D-lijst van de bijlage van het Besluit-m.e.r. Voor de wijziging of uitbreiding van een weg bestaande weg (categorie D1.2) is de toetsdrempel: in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met tracélengte van 5 kilometer of meer.

De voorgenoemde activiteiten in dit bestemmingsplan vinden plaats op de N239 waarbij de drempel niet wordt overschreden. Daarnaast voorziet het plan niet in uitbreiding van de weg, deze blijft 1 x 1 rijbaan houden.

ad.2: In het tweede geval moet in het kader van het plan of besluit een plan-m.e.r. procedure worden doorlopen. Van belang bij de m.e.r.-toets is dat niet alleen nieuwe ontwikkelingen worden beschouwd, maar ook "nog niet benutte planologische ruimte", dat wil zeggen ontwikkelingsruimte die al eerder bestemd is, wordt overgenomen, maar nog niet concreet is gerealiseerd. Gelet op de toets (Natuurtoets Antea Group, zie Bijlage 2) aan de Wet natuurbescherming (beoordeling noodzaak passende beoordeling) en de Wet milieubeheer, is het uitvoeren van een MER niet noodzakelijk. Significante negatieve effecten van de voorgenoemde ontwikkeling op de Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten, waardoor een passende beoordeling en MER niet noodzakelijk zijn.

Wetswijziging

Met ingang van 16 mei 2017 is er een directe werking van het Europees recht van toepassing voor alle ruimtelijke besluiten.

Voor de gewijzigde Besluit m.e.r. geldt geen overgangsrecht. Dat kan betekenen dat voor aanvragen voor 16 mei 2017 ook de nieuwe regels gelden.

Er geldt een verplichte procedure voor een vormvrije m.e.r.-beoordeling die bestaat uit onderstaande stappen:

- Door de initiatiefnemer dient een aanmeldingsnotitie te worden opgesteld.
- Het bevoegd gezag dient binnen 6 weken een m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen. Dit



besluit hoeft niet in de Staatscourant gepubliceerd te worden.

- De initiatiefnemer dient het (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsbesluit bij de vergunningaanvraag toe te voegen (Artikel 7.28 Wet milieubeheer).

Conclusie

Gelet op de toets aan het Besluit m.e.r. en de bijbehorende C- en D-lijst van het Besluit m.e.r. is het uitvoeren van vormvrije m.e.r.-beoordeling niet noodzakelijk.

Gelet op de toets aan de Natuurbeschermingswet (beoordeling noodzaak passende beoordeling) en de Wet milieubeheer, waaronder luchtkwaliteit, is het uitvoeren van een MER niet noodzakelijk. Significante negatieve effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten, waardoor een passende beoordeling en MER niet noodzakelijk zijn.



Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is bepaald dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan de financiële uitvoerbaarheid voldoende verzekerd moet zijn. De kosten voor de maatregelen van de N239 worden door de provincie Noord-Holland gedragen. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van het plan voldoende verzekerd en is er geen risico voor de betrokken gemeenten.





Hoofdstuk 7

Inspraak en vooroverleg (maatschappelijke uitvoerbaarheid)

De provincie Noord-Holland heeft bij het tot stand komen van het wegontwerp om de N239 aan te passen diverse bijeenkomsten georganiseerd om omwonenden en belangstellenden te informeren.

Om te komen tot een gedragen wegontwerp wordt het schetsontwerp N239 voorgelegd aan omwonenden, bedrijven en belangenverenigingen. De input uit de omgeving is meegenomen en verwerkt in het Voorlopig Ontwerp (VO) van de N239. Het Voorlopig Ontwerp van de weg is ook de basis voor voorliggend bestemmingsplan.

Vooroverleg

In het kader van artikel 3.1.1 Bro wordt het voorontwerp bestemmingsplan voorgelegd aan de overlegpartners. De gemeente Hollands Kroon, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en de provincie Noord-Holland worden geconsulteerd. De reacties worden verwerkt in voorliggend bestemmingsplan.



Hoofdstuk 8

Juridische aspecten

De juridische regeling van dit inpassingsplan bestaat uit de verbeelding en de planregels. Op de verbeelding zijn de bestemmingen per locatie weergegeven. In de planregels zijn die bestemmingen van bouw- en gebruiksregels voorzien. De opzet van de planregels is verder als hieronder weergegeven.

Artikel 1: Begrippen

In dit artikel zijn diverse begrippen gedefinieerd om verschil in interpretatie uit te kunnen sluiten.

Artikel 2: Wijze van meten

In dit artikel zijn regels opgenomen over hoe gemeten moet worden. Hiermee kan verschil in interpretatie worden uitgesloten.

Artikel 3: Verkeer

In het artikel Verkeer is het nieuwe ruimtebeslag van de rotonde N239 - Langereis/Westfriesedijk vastgelegd. Binnen dit ruimtebeslag liggen ook de bijbehorende voorzieningen binnen deze bestemming zoals kruisende watergangen, fietspaden, groen (bermen) en water (wegsloten). Dit artikel bestaat uit een bestemmingsomschrijving en bouwregels.

Artikel 4 t/m 5: Waarde - Ecologie en Waterstaat – Waterkering.

In deze artikelen zijn de zogenaamde dubbelbestemmingen geregeld. De waterkeringen en gebieden met een ecologische waarde zijn hierdoor beschermd.

De bestemming van de waterkeringen en ecologische waarden heeft prioriteit boven de onderliggende hoofdbestemmingen. Bij deze artikelen is naast de bestemmingsomschrijving en de bouwregels, een omgevingsvergunningstelsel opgenomen voor het uitvoeren van werkzaamheden en werken, geen bouwwerken zijnde (voorheen aanlegvergunningstelsel). Hierdoor kunnen geen grondwerkzaamheden plaatsvinden, zonder een omgevingsvergunning voor werkzaamheden of werken, geen bouwwerken zijnde. Daarmee zijn de betreffende waterkeringen en archeologische waarden beschermd en wordt tegemoet gekomen aan de belangen van de (leiding)beheerders.

Artikel 6: Anti- dubbeltelregel

De anti- dubbeltelregel is opgenomen om te voorkomen dat grond die eerder voor bouwplannen is aangemerkt, niet nogmaals in de beoordeling mag worden betrokken.

Artikel 7: Algemene bouwregels

In de algemene bouwregels zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van gebouwen die op grond van een verleende vergunning kunnen worden gerealiseerd en nog niet in het bestemmingsplanproces zijn meegenomen.

Artikel 8: Algemene gebruiksregels

In de algemene gebruiksregels is het strijdig gebruik van gebouwen en onbebouwde gronden geregeld, waardoor bijvoorbeeld een seksinrichting of straatprostitutie expliciet uitgesloten kan worden als een mogelijkheid voor het plangebied.

Artikel 9: Algemene aanduidingsregels

In de algemene aanduidingsregels zijn aanduidingen opgenomen die in meerdere bestemmingen vallen. In dit bestemmingsplan gaat het om een waterbergingsgebied, archeologisch provinciaal monument en straalpad.

Artikel 10: Algemene afwijkingsregels



Voor kleinschalige afwijkingen van de planregels is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen. Dit biedt enige flexibiliteit aan het plan, zonder de rechtszekerheid van betrokkenen tekort te doen.

Artikel 11: Overgangsrecht

In dit artikel is het overgangsrecht geregeld, zowel qua gebruik als qua bouwen. Het zorgt ervoor dat duidelijk vastligt hoe in een overgangssituatie van de ene planologische situatie naar de andere planologische situatie met de afwijkingen (ten opzichte van wat was toegestaan) moet worden omgegaan. Een afwijking ten opzichte van wat planologisch was toegestaan mag bijvoorbeeld blijven bestaan, maar niet worden vergroot.

Artikel 12: Slotregel

De slotregel bevat de citeertitel van het plan.