

Langedijk - De Punt

Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Ligging plangebied	4
1.3 Vigerende bestemmingsplannen	6
1.4 Onderdelen bestemmingsplan	9
1.5 Leeswijzer	9
Hoofdstuk2 Huidige situatie plangebied en toekomst	10
Hoofdstuk3 Beleid	12
3.1 Inleiding	12
3.2 Rijksbeleid	12
3.3 Provinciaal beleid	15
3.4 Gemeentelijk beleid	18
Hoofdstuk4 Milieu- en omgevingsaspecten	25
4.1 Inleiding	25
4.2 Bodem	25
4.3 Geluid	26
4.4 Luchtkwaliteit	30
4.5 Externe veiligheid	31
4.6 Water	34
4.7 Ecologie	35
4.8 Archeologie en cultuurhistorie	40
4.9 Verkeer	41
4.10 M.e.r.-beoordeling	41
Hoofdstuk5 Juridische planopzet	43
5.1 Inleiding	43
5.2 Regels	43
Hoofdstuk6 Uitvoerbaarheid	45
6.1 Economische uitvoerbaarheid	45
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	45

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De verbinding De Punt- Nauertogt kent een lange voorgeschiedenis. In het Verkeer- en Vervoerplan Langedijk 2008-2018 werd er al gepleit voor een verbindingsweg om de ontsluiting van Sint Pancras te verbeteren via de Spanjaardsdam en de ontsluiting van het bedrijventerrein Zuiderdel. In de Structuurvisie Langedijk 2012-2030 wordt melding gemaakt van het in voorbereiding zijnde project 'Verbinding Nauertogt-Zuiderdel-BOL. Om nu en in de toekomst een goede doorstroming van het verkeer naar en van het bedrijventerrein Zuiderdel en Sint Pancras te kunnen garanderen, is besloten een nieuwe westelijke ontsluiting van bedrijventerrein Zuiderdel te realiseren. Hiertoe wordt De Punt in westelijke richting verlengd en aangesloten op de rotonde Vronermeerweg, Nauertogt en Veertweg.

Het betreft een veilige gebiedsontsluitingsweg voor auto- en fietsverkeer, als gevolg van de realisatie van een vrijliggend fietspad. In het project wordt de bestaande rotonde aan de Nauertogt geüpgraded naar een rotonde met een bypass. Daarnaast wordt de kruising De Punt-Spanjaardsdam omgevormd tot een rotonde en wordt er op het weggedeelte Spanjaardsdam - Nauertogt éénrichtingsverkeer ingesteld.

In 2021 is het ontwerp voor de verbindingsweg verder uitgewerkt. Dit is de aanleiding geweest om met onderhavig bestemmingsplan de nieuwe verbindingsweg juridisch-planologisch te verankeren.

Omdat de ontwikkeling niet past binnen het ter plaatse geldende bestemmingsplan, is een herziening van het vigerende bestemmingsplan noodzakelijk. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in het juridisch-planologische kader voor de ontwikkeling van de verbindingsweg De Punt te Langedijk.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied is gelegen ten westen van de kern Broek op Langedijk, oostelijk van de Provincialeweg N245 en ten zuiden van de Nauertogt. Het gebied is in de huidige situatie bestemd en in gebruik als agrarisch gebied. Onderstaande afbeelding geeft de ligging weer van het plangebied (omcirkeld).



Afbeelding 1.1: Ligging plangebied Langedijk - De Punt (bron: GoogleMaps)

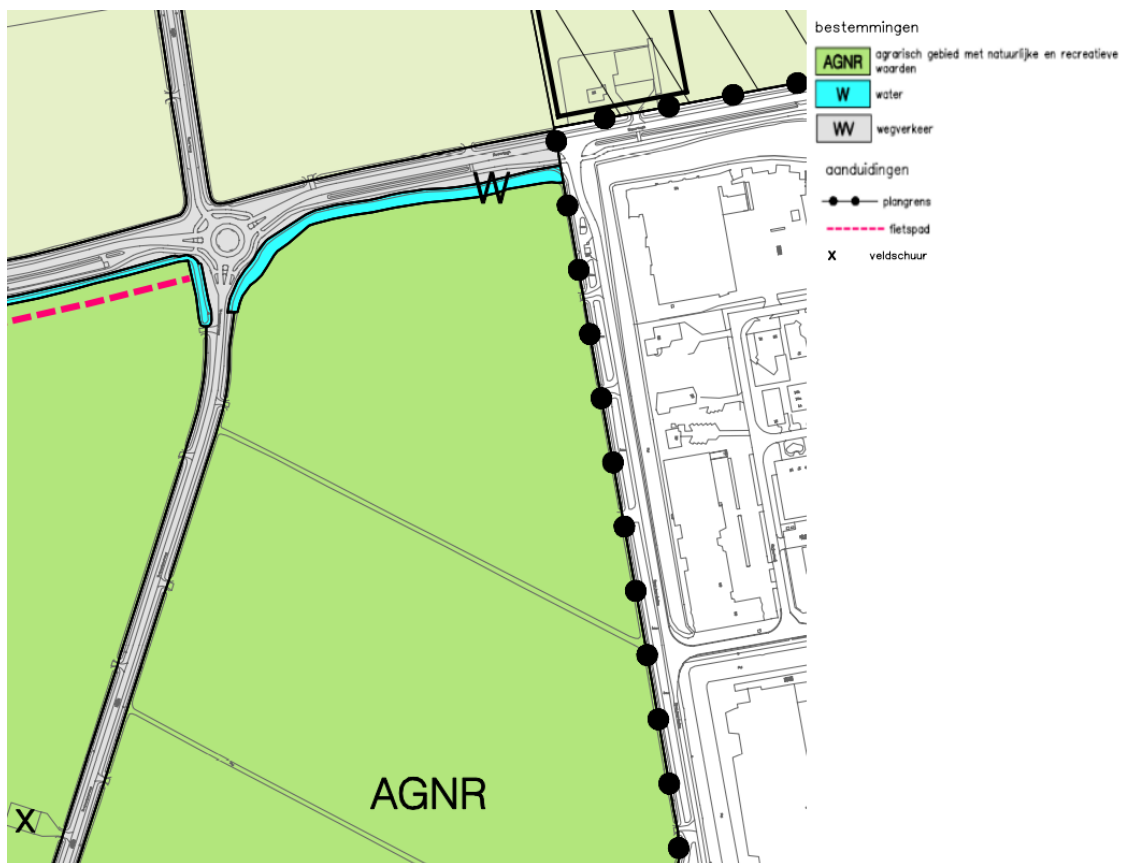
In onderstaande figuur is de ligging van het plangebied globaal weergegeven. De verbeelding van dit bestemmingsplan geeft de ligging van het plangebied exact weer.



Afbeelding 1.2: indicatieve begrenzing plangebied

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

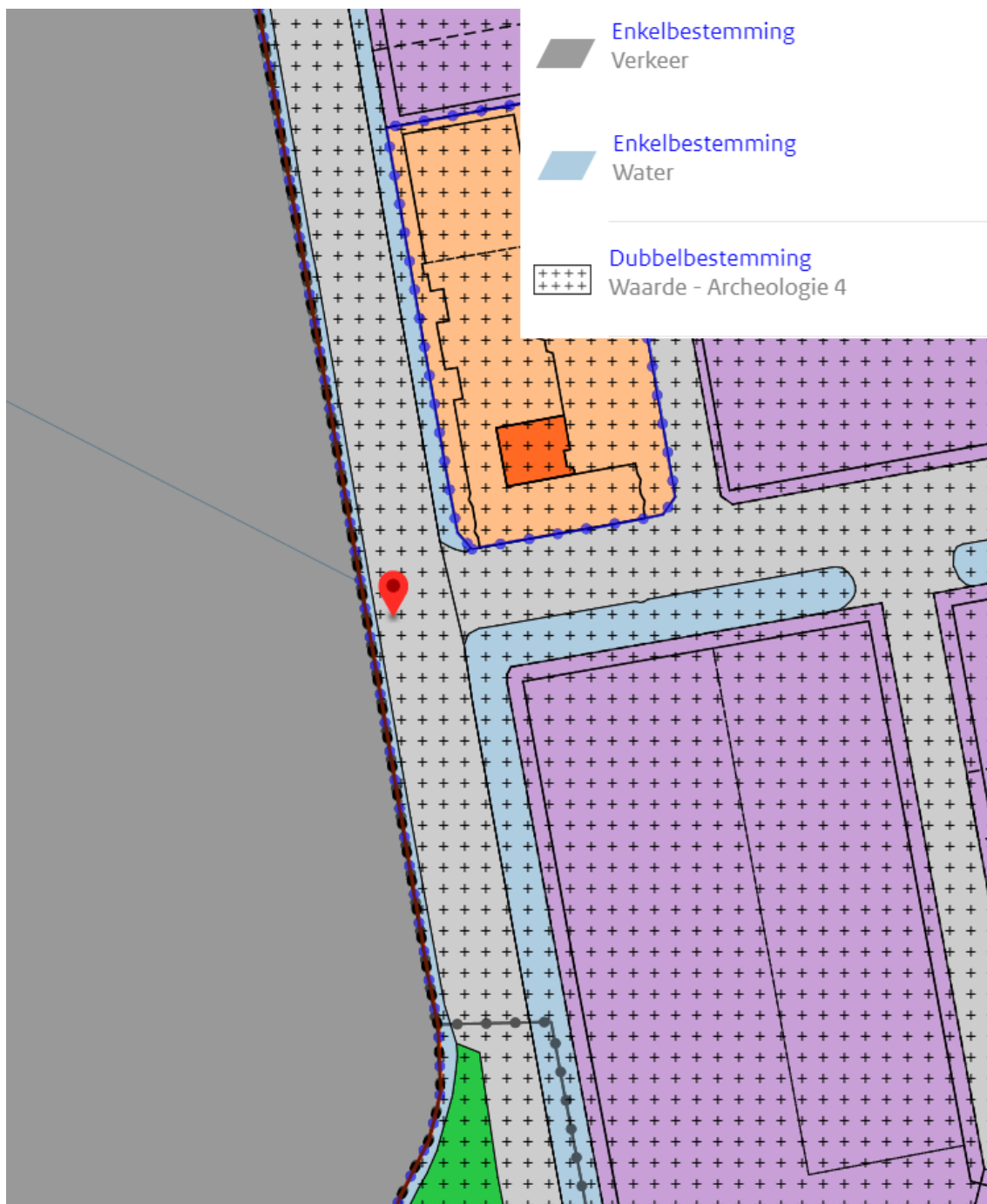
Voor het plangebied vigeren twee bestemmingsplannen. Het eerste bestemmingsplan betreft het bestemmingsplan 'Buitengebied en Koedijk' vastgesteld door de gemeenteraad van Langedijk op 4 december 2007. In onderstaand figuur is het bestemmingsplan 'Buitengebied en Koedijk' weergegeven. Het heeft betrekking op het overgrote deel van het plangebied van onderhavig bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan wordt momenteel geactualiseerd. Begin 2021 heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Buitengebied Langedijk' ter inzage gelegen. De verwachting is niet dat dit bestemmingsplan 'Buitengebied en Koedijk' eerder vastgesteld wordt dan onderhavig bestemmingsplan. Vandaar dat voor de verbindingsweg een separate procedure doorlopen wordt.



Afbeelding 1.3: het vigerend bestemmingsplan 'Buitengebied' blauw omkaderd (Bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Voor zover het plangebied ligt in het bestemmingsplan 'Buitengebied en Koedijk', gelden voor het plangebied de bestemmingen 'Agrarisch gebied met natuurlijke en recreatieve waarden', 'Wegverkeer' en 'Water'. Gronden met deze bestemming zijn bestemd voor Agrarische activiteiten en het behoud van natuur, landschappelijke en recreatieve waarden, met ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheid van houtteelt tot 50 meter rond bedrijventerrein Zuiderdel.

Het tweede vigerende bestemmingsplan betreft 'Bedrijventerreinen in Langedijk' vastgesteld door de gemeenteraad Langedijk op 25 Juni 2013. Daar waar het plangebied samenvalt met dit bestemmingsplan, gelden de bestemmingen voor 'Verkeer' en 'Water' en dubbelbestemming Waarde-Archeologie 4.



Afbeelding 1.4: Deel van het plangebied gelegen binnen bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen in Langedijk' (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Vanuit het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Langedijk gelden voor het plangebied de enkelbestemming Agrarisch - Akkerbouw, dubbelbestemming Waarde - Archeologie 4 en gebiedsaanduiding overige zone - agrarisch gebied met natuurlijke en recreatieve waarden. Voor gronden waarvoor deze gebiedsaanduiding is opgenomen, geldt, aanvullend op de ter plaatse geldende basisbestemmingen, dat de gronden tevens zijn aangeduid voor:

- de in het gebied voorkomende natuurwetenschappelijke, landschappelijke en recreatieve waarde(n), voortvloeiend uit natuurwaarden die zijn gerelateerd aan bermen, slootkanten en watergangen met de daarin voorkomende flora en fauna;
- houtteelt in een zone van 50 m rond het bedrijventerrein Zuiderdel.

De voorgenomen ontwikkeling van een verbindingsweg past niet binnen de geldende bestemmingsplannen en het ontwerp bestemmingsplan Buitengebied Langedijk. Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld om de gewenste ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken.

1.4 Onderdelen bestemmingsplan

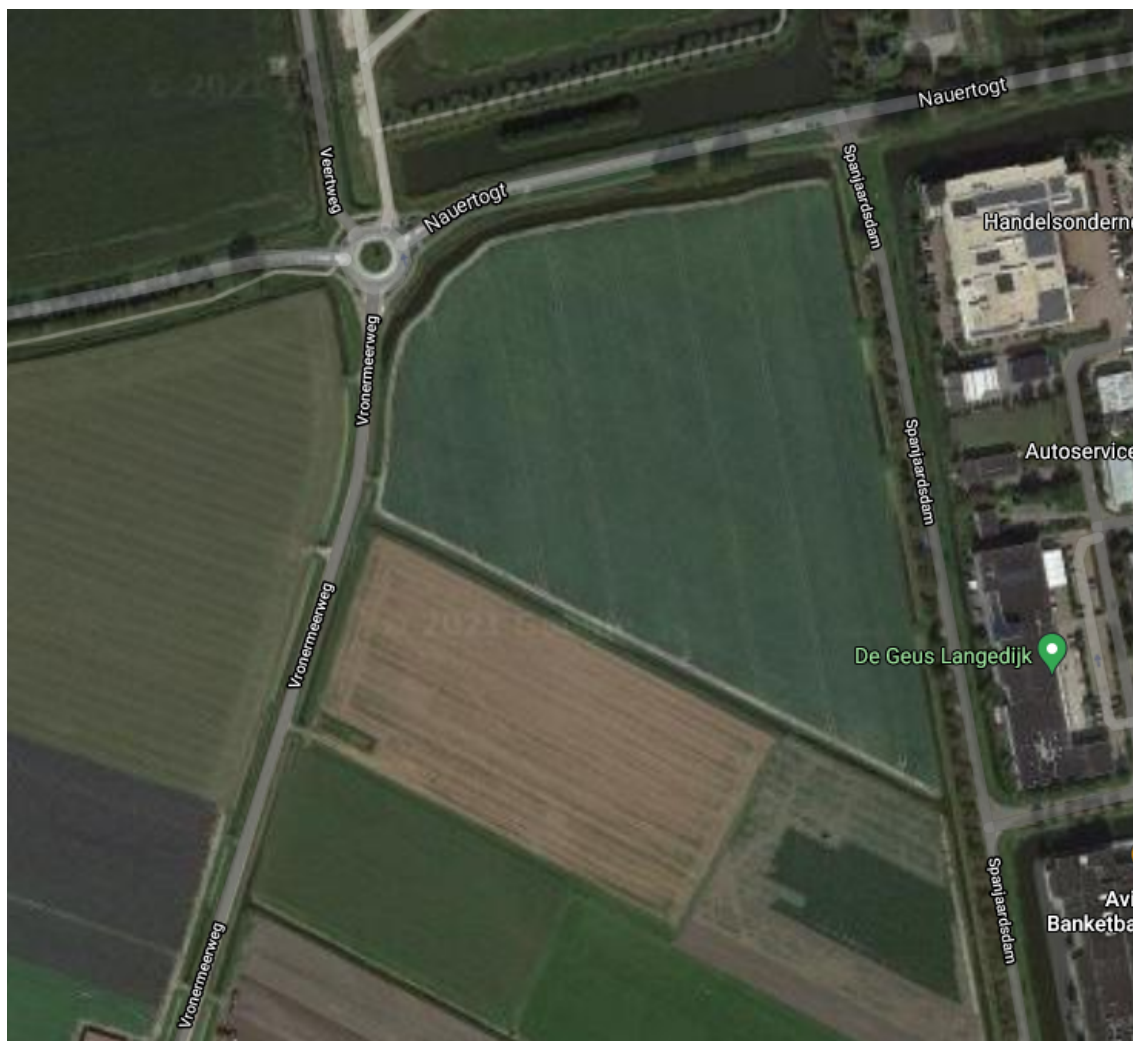
Het bestemmingsplan 'Langedijk - De Punt' bestaat, naast voorliggende toelichting, uit de regels en een verbeelding. De regels en de verbeelding vormen samen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. Ze bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, gebouwen en bouwwerken. De verbeelding heeft hierbij een visualiserende functie en maakt duidelijk welke regels waar binnen het plangebied van toepassing zijn. De toelichting heeft een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

1.5 Leeswijzer

Na hoofdstuk 1, inleiding, komen in hoofdstuk 2 de bestaande en toekomstige situatie in het plangebied aan bod. In hoofdstuk 3 wordt het relevant ruimtelijk beleidskader voor het plangebied behandeld. In hoofdstuk 4 wordt, mede aan de hand van onderzoeken, ingegaan op de relevante milieu- en omgevingsaspecten, waarmee de uitvoerbaarheid van het plan op deze aspecten wordt aangetoond. In hoofdstuk 5 wordt de juridische planopzet beschreven, waarbij uiteengezet wordt op welke wijze de toekomstige situatie in het plangebied is vertaald in een juridische regeling. In hoofdstuk 6 wordt tenslotte ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 2 Huidige situatie plangebied en toekomst

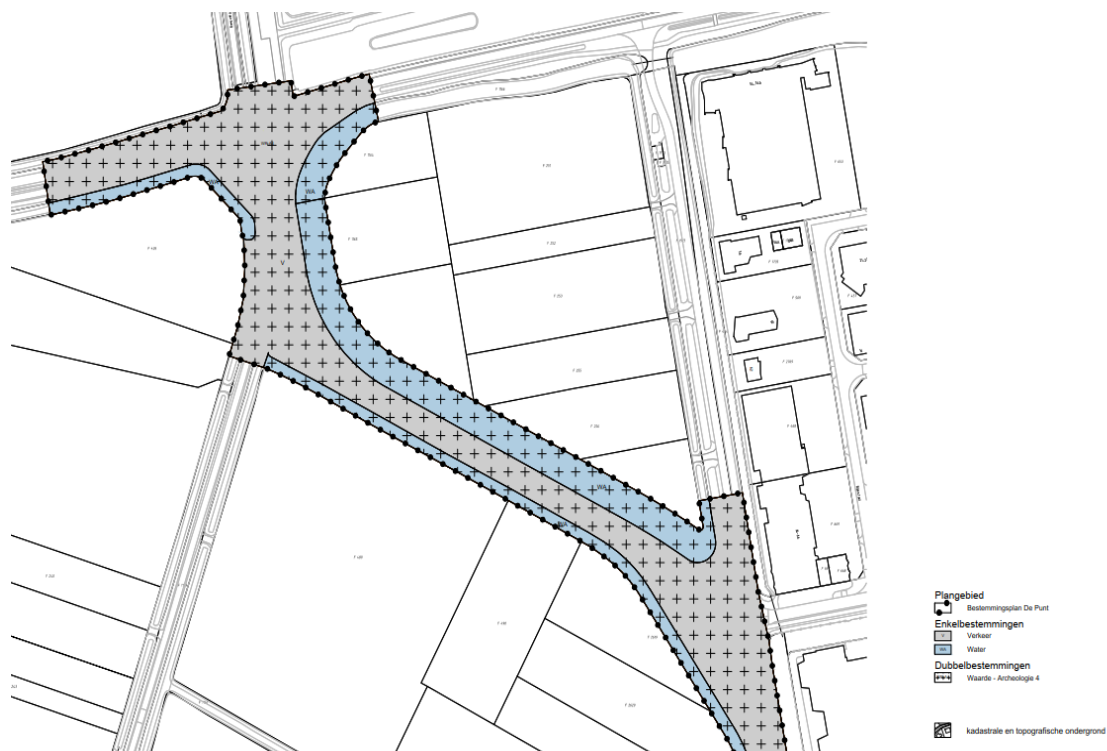
Het plangebied ligt buiten de bebouwde kom van Broek op Langedijk. Het bestaat uit enkele agrarische percelen omringd door enkele watergangen. De bestaande infrastructuur bestaat uit twee verkeersknooppunten en een erftoegangsweg Vronermeerweg. Deze worden geflankeerd door groenvoorzieningen (bermen al dan niet met hoogopgaande bomen). De verkeersknooppunten bestaan uit één rotonde (Veertweg – Nauertogt – Vronermeerweg) en de T-splitsing De Punt-Spanjaardsdam.



Afbeelding 2.1: Luchtfoto bestaande situatie ontsluiting De Punt - Nauertogt (bron: [googlemaps.nl](https://www.google.nl/maps))

In de toekomstige situatie is sprake van een verbindingsweg vanaf De Punt richting de bestaande rotonde Veertweg – Nauertogt – Vronermeerweg. Deze verbindingsweg bestaat uit twee rijstroken met daarnaast een vrijliggend fietspad in twee richtingen. De verbindingsweg wordt door een groenstrook gescheiden van het vrijliggend fietspad. De rotonde waarop deze verbindingsweg aantakt, wordt omgebouwd tot een zogenaamde rotonde met een bypass. Hiertoe wordt de bestaande aansluiting van de Vronermeerweg op de rotonde aangepast. De Vronermeerweg wordt even ten zuiden van de rotonde aangetakt op De Punt. De nieuwe verbindingsweg start in het

verlengde van De Punt ter hoogte van de kruising met de Spanjaardsdam. Deze kruising wordt omgebouwd tot een rotonde. Daarnaast wordt er op het weggedeelte Spanjaardsdam - Nauertogt éénrichtingsverkeer ingesteld. Een aantal watergangen zal worden verlegd of nieuw worden gegraven ten behoeve van de nieuwe knooppunten en nabij de nieuwe ontsluitingsweg. Waar dat mogelijk is, worden bestaande watergangen zoveel mogelijk in stand gehouden.



Afbeelding 2.2: Verbeelding bestemmingsplan Langedijk - De Punt

Hoofdstuk 3 **Beleid**

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste beleidsdocumenten op rijks-, provinciaal-, regionaal- en lokaal niveau samengevat, voor zover deze documenten relevant beleid en/of besluiten omvatten ten aanzien van dit bestemmingsplan.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Nationale Omgevingsvisie

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) biedt een duurzaam perspectief voor de Nederlandse leefomgeving. Hiermee kan worden ingespeeld op de grote uitdagingen die voor ons liggen. De NOVI biedt een kader, geeft richting en maakt keuzes waar dat kan. Tegelijkertijd is er ruimte voor regionaal maatwerk en gebiedsgerichte uitwerking. Omdat de verantwoordelijkheid voor het omgevingsbeleid voor een groot deel bij provincies, gemeenten en waterschappen ligt, kunnen inhoudelijke keuzes in veel gevallen het beste regionaal worden gemaakt. Met de NOVI zet de Rijksoverheid een proces in gang waarmee keuzes voor onze leefomgeving sneller en beter gemaakt kunnen worden.

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050, brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Het Rijk wil sturen op en richting geven aan nationale belangen. Die komen samen in vier prioriteiten:

- Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- Duurzaam economisch groeipotentieel;
- Sterke en gezonde steden en regio's;
- Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven vanuit de NOVI is combinaties te maken en win-win situaties te creëren. Soms zijn er scherpe keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: in het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van de ruimte;
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere
- Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat de leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een NOVI-gebied. De ontwikkeling voorziet in een duurzame ontsluiting van het bedrijventerrein Zuiderdel en achterliggende kern Langedijk, dat, naast een goede ontsluiting van het bedrijventerrein, ervoor zorgt dat omliggend wegennet ontlast

kan worden. Het past daarmee binnen de prioriteiten van de NOVI betreffende sterke en gezonde steden en regio's. Het plan is niet in strijd met de doelstellingen uit het NOVI.

3.2.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een integraal kader voor het ruimtelijk-en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk "concurrerend, bereikbaar en leefbaar & veilig". Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken.

De drie hoofddoelstellingen en 13 nationale belangen zijn:

1. **Concurrerend: Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland.** Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - Nationaal belang 1: een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.
 - Nationaal belang 2: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie.
 - Nationaal belang 3: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen.
 - Nationaal belang 4: Efficiënt gebruik van de ondergrond.
2. **Bereikbaar: Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat.** Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - Nationaal belang 5: Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.
 - Nationaal belang 6: Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarweg.
 - Nationaal belang 7: Het in stand houden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen.
3. **Leefbaar & veilig: Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.** Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - Nationaal belang 8: Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.
 - Nationaal belang 9: Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling.
 - Nationaal belang 10: Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.
 - Nationaal belang 11: Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten.
 - Nationaal belang 12: Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten.

De rijksverantwoordelijkheid voor het systeem van goede ruimtelijke ordening is zonder hoofddoelstelling, als afzonderlijk belang opgenomen:

- Nationaal belang 13: Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

De drie hoofddoelen van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Voor alle nationale opgaven worden rijksinstrumenten ingezet, waarbij financiering één van de instrumenten is. Ook decentrale overheden en marktpartijen dragen bij aan de realisatie van nationale opgaven.

Betekenis voor het bestemmingsplan

De betekenis van de nationale structuurvisie voor dit bestemmingsplan is beperkt. Het plangebied wordt in de SVIR niet specifiek benoemd. Het relevante beleidskader wordt gevormd door provinciaal en vooral gemeentelijk beleid.

3.2.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De juridische borging van de nationale belangen vindt plaats in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het Barro is gericht op doorwerking van de nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen. Een aantal regelingen is 'getrap' vastgelegd. Dit wil zeggen dat de provincies, gemeenten en hoogheemraadschappen verplicht zijn dit beleid nader uit te werken. In het Barro wordt een aantal projecten die van nationaal belang zijn genoemd en met behulp van digitale kaartbestanden exact ingekaderd. Het gaat om de volgende projecten: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte). Aan elk soort project wordt een set regels gekoppeld waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen.

Het doel is dat belemmeringen die de realisatie van de genoemde projecten zouden kunnen frustreren of vertragen door het Barro op voorhand onmogelijk worden gemaakt. Het Barro brengt ook met zich mee dat gemeenten die een bestemmingsplan opstellen dat raakt aan een belang van één van de projecten in het Barro, nauwkeurig de regelgeving van het Barro moeten controleren. Het Barro vormt daarmee een dwingende checklist bij de opstelling van bestemmingsplannen.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Het voorliggende bestemmingsplan raakt niet aan de aangewezen nationale belangen. De beleidsruimte van de gemeente bij het opstellen van dit bestemmingsplan wordt derhalve niet beperkt. Bovendien draagt het bij aan de doelstellingen voor bereikbaarheid en leefbaarheid. Het bestemmingsplan voldoet aan de regels uit het Barro.

3.2.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft regels waar concrete ruimtelijke projecten aan moeten voldoen. Zo is in artikel 3.1.6 van het Bro de ladder voor duurzame verstedelijking verankerd. De Ladder voor duurzame verstedelijking (Ladder) is een instrument voor efficiënt ruimtegebruik, met een motiveringsvereiste voor het bevoegd gezag als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt. Het doel is een zorgvuldig gebruik van de ruimte en het tegengaan van overprogrammering en de negatieve ruimtelijke gevolgen van leegstand.

Op 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, waarbij een nieuwe Laddersystematiek geldt. Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven. Uitgangspunt voor de wijziging is dat met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik, een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

Om te bepalen of sprake is van een Ladderplichtige ontwikkeling, is allereerst van belang of sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan een ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid onder i van het Besluit ruimtelijke ordening. Volgens dit artikel wordt als stedelijke ontwikkeling bedoeld:

"ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen."

Bestaand stedelijk gebied

Bestaand stedelijk gebied wordt in het Bro als volgt gedefinieerd: *"bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk*

groen en infrastructuur".

Het begrip 'andere stedelijke voorzieningen' wordt niet nader omschreven in de Bro. Uit jurisprudentie blijkt dat de aanleg van een nieuwe weg niet valt onder één van genoemde categorieën. Derhalve hoeft niet te worden getoetst aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie NH2050

De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een gezonde en veilige leefomgeving, die goed is voor mens, plant én dier, is een voorwaarde voor een goed economisch vestigingsklimaat. Tegelijkertijd is duurzame economische ontwikkeling een voorwaarde voor het kunnen investeren in een prettige leefomgeving. Omdat het leefbaar houden van de provincie ook vraagt om grote investeringen in bijvoorbeeld het landschap, natuurontwikkeling en de transitie naar een duurzame energiehuishouding. In haar sturingsfilosofie gaat de provincie uit van het principe 'lokaal wat kan, regionaal wat moet', gelet op de diversiteit aan regio's, om ruimte te bieden aan maatwerk en om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving. Hierbij staat de opgave centraal. Dat bepaalt de wijze van sturing en samenwerking. Naast de leidende hoofdambitie kent de omgevingsvisie de volgende ambities:

- Een klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland.
- Het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Dit betreft bodem, water, lucht, omgevingsveiligheid, geluidbelasting en (ontwikkelingen in) de ondergrond.
- Het vergroten van de biodiversiteit in Noord-Holland.
- Een duurzame economie, met innovatie als belangrijke motor.
- Vraag en aanbod van woon- en werklocaties beter met elkaar in overeenstemming brengen.
- Inwoners en bedrijven van Noord-Holland kunnen zichzelf en producten effectief, veilig en efficiënt verplaatsen waarbij de negatieve gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk meegewogen worden.
- Het benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en cultuurhistorie.
- Noord-Holland is in 2050 als samenleving volledig klimaatneutraal gebaseerd op (een maximale inzet op opwekking van) hernieuwbare energie.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Met de aanleg van deze toekomstbestendige ontsluitingsroute, die ervoor zorgt dat het bedrijventerrein duurzaam aantrekkelijk wordt voor gevestigde en toekomstige bedrijven en de verkeerslast evenredig verdeeld wordt binnen Langedijk, is het voornemen in lijn met de provinciale Omgevingsvisie.

3.3.2 Omgevingsverordening Noord-Holland NH2020

De Omgevingsverordening NH2020 is vastgesteld op 16 november 2020. In de Omgevingsverordening NH2020 zijn regels samengevoegd op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water. De provincie wil met de omgevingsverordening ontwikkelingen, zoals woningbouw en de energietransitie, mogelijk maken en zet in op het beschermen van mooie en bijzondere gebieden in Noord-Holland. De provincie zoekt naar een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid. De belangrijkste belangrijke ambities voor Noord-Holland, zoals omschreven in de Omgevingsvisie, zijn verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland.

In de Omgevingsverordening is voor het landelijk gebied bepaald dat bij de inpassing van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, gelet op de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (2018):

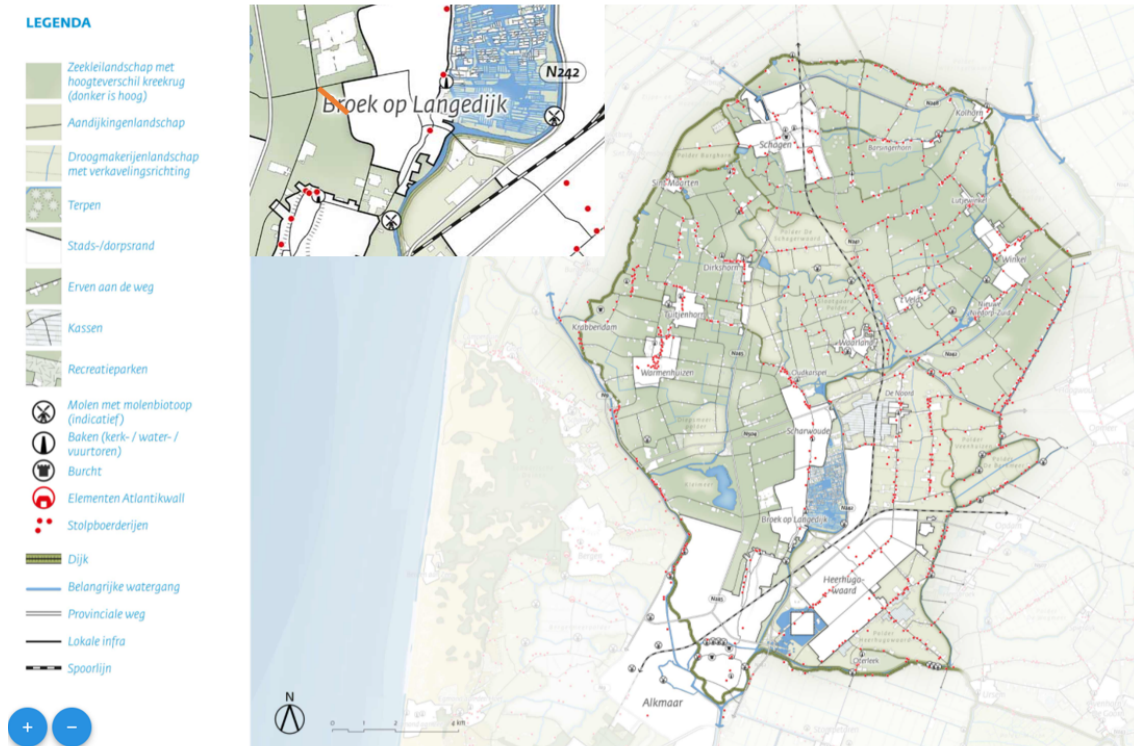
- a. rekening gehouden wordt met: de ambities en ontwikkelprincipes van het toepasselijke ensemble en van de toepasselijke provinciale structuren;
- b. bij de inpassing betrokken worden: de kansen zoals beschreven bij de ambities en ontwikkelprincipes; en
- c. bij de inpassing betrokken worden: de ontstaansgeschiedenis en de kernwaarden van het toepasselijke ensemble en van de toepasselijke provinciale structuren.

De toelichting van een ruimtelijk plan dient een motivering te bevatten waaruit moet blijken dat wordt voldaan aan het voorgaande.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Het plangebied is gelegen in wat in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018 getypeerd wordt als West-Friesland West. Dit gebied ligt binnen de zogenaamde Westfrieze Omringdijk en bestaat uit verschillende droogmakerijen. Het plangebied maakt onderdeel uit van een verstedelijkt deel binnen West-Friesland, met Alkmaar-Noord, Schagen, Heerhugowaard en Langedijk als grotere, snel gegroeide kernen. Het 'ensemble West-Friesland' wordt in de leidraad aan de hand van drie provinciale kernwaarden omschreven:

1. de landschappelijke karakteristiek: de landschapstypen en de belangrijkste kenmerken van deze landschappen;
2. openheid en ruimtebeleving: de beleving van de vrije open ruimte, de horizon en de oriëntatiepunten;
3. de ruimtelijke dragers: de driedimensionale structuren en lijnen die in het (vlakke) landschap het beeld bepalen en begrenzen, zoals bebouwingslinten, bomenlanen en dijken.



Abbeelding 3.1: Overzichtskartaal West-Friesland West, verbindingsweg in oranje (bron: leidraadlc.noord-holland.nl)

Ad 1:

Het plangebied ligt westelijk van het 'rijk der duizend eilanden' en de historische lintstructuren op oude dijken (zoals Langedijk). Het is gelegen in een (open) gebied met zeekleigronden.

Ad 2:

De zuidzijde van het ensemble is het minst open landschap. Wel kan gesteld worden dat het landschap ten westen van Broek op Langedijk valt onder door bebouwingslinten begrensde openheid van blokverkeveling.

Ad 3:

Een ruimtelijke drager nabij het plangebied is het bebouwingslint van Langedijk. Deze wordt gekenmerkt door verdichting met een mix aan functies die zich in de loop van de tijd voorgedaan heeft. Hoe meer het lint verdicht, hoe meer divers de functies en de maat en schaal van de bebouwing. Soms is het moeilijk de grens tussen kern (bebouwde kom) en landelijk lint vast te stellen en groeit de bebouwing langs de linten steeds verder. Dit leidt tot verdere geleidelijke verdichting van het landschap en het verdwijnen van doorzichten en open gebieden.

Voor het landelijk gebied waarbinnen het plangebied gelegen is, zijn geen specifieke ambities en ontwikkelprincipes beschreven. Hiermee kan worden vastgesteld dat het voornemen niet strijdig is met de bepalingen uit de omgevingsverordening.


3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Langedijk 2012-2030

In de structuurvisie Langedijk 2012-2030 heeft de gemeente 12 kwaliteitsopgaven vastgesteld waar de komende decennia kwaliteitsverbetering moet worden bereikt. Een van de kwaliteitsopgaven is 'Duurzame infra gebaseerd op landschap en structuur Langedijk'. In deze kwaliteitsopgave is een viertal (deel)opgaven geformuleerd die in de toekomst bereikt moeten zijn en waar projecten rondom dit thema aan moeten bijdragen. De opgaven zijn al volgt geformuleerd:

- Een goede bereikbaarheid over de weg op gemeentelijk en regionaal niveau.
- Op het gebied van openbaar vervoer blijft de opgave om goede verbindingen te behouden met de kernen en treinstations van Heerhugowaard en Alkmaar.
- Op de schaal van de dorpen van Langedijk is de opgave om per dorp de wandel- en fietsverbindingen en -routes blijvend te optimaliseren. Een hiertoe ingerichte openbare ruimte en veilige en aantrekkelijke wandel - en fietsroutes moeten het de inwoners gemakkelijk maken om dagelijkse boodschappen, arts bezoek, visites etc. lopend of per fiets uit te voeren.
- Kinderen moeten op veilige en aantrekkelijke wijze lopend of per fiets naar school gaan.

In de uitvoeringsparagraaf van het beleidsdocument zijn 13 projecten opgenomen, waaronder het project 'Verbinding Nauertogt - Zuiderdel - BOL'.

13. Verbinding Nauertogt – Zuiderdel – BOL	
Projectomschrijving	
Gemeentelijk programma	Fysieke Infrastructuur
Initiatiefnemer	Gemeente Langedijk
Betrokken partijen	Gemeente Langedijk
Planfase en status	Studiefase
Planfasering en uitvoering	2012 - 2020
Rol gemeente	Actief
Financieel kader	Aangekondigd in gemeentebegroting

Afbeelding 3.2: Project 13 verbinding Nauertogt - Zuiderdel - Bol (Bron: Structuurvisie Langedijk 2012 - 2030)

Dit project heeft als doel:

- De huidige verkeerssituatie en de ontsluiting van het bedrijventerrein van Langedijk en Sint Pancras in kaart te brengen;
- De effecten van verschillende ontsluitingsvormen bestuderen en;
- Tot uitgangspunten te komen voor een mogelijke nieuwe duurzame verbindingsweg of gebiedsontsluitingsweg.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Onderhavig bestemmingsplan betreft de juridisch-planologische verankering van de uitwerking van de nieuwe verbindingsweg, in de Structuurvisie benoemd als project Verbinding Nauertogt - Zuiderdel - BOL.

3.4.2 Omgevingsprogramma Mobiliteit 'Duurzaam onderweg in Dijk en Waard'

De gemeenteraden van Langedijk en Heerhugowaard hebben op 16 februari 2021 het Omgevingsprogramma Mobiliteit 'Duurzaam onderweg in Dijk en Waard' vastgesteld. In dit programma hebben de gemeenten vastgelegd hoe zij de komende jaren, na de fusie per 1 januari 2022, willen zorgen voor een bereikbare, duurzame, veilige en leefbare gemeente, waarbij nog meer dan voorheen wordt ingezet op lopen, fietsen en duurzame mobiliteit.

Het aantal inwoners en de bedrijvigheid in 'Dijk en Waard' nemen de komende jaren toe. Er staan veel ontwikkelingen op stapel in onder andere het Stationsgebied, Stadshart, het Kanaalgebied, de omgeving Broekerveiling en het Havengebied Broek op Langedijk. Ook staan de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit niet stil. Het gebruik van de (elektrische) fiets, (elektrische) auto en het openbaar vervoer neemt toe. Het aantal autoverplaatsingen groeit. Dit vraagt om keuzes zodat iedereen zich veilig en zo duurzaam mogelijk kan verplaatsen en Dijk en Waard een attractief woonklimaat biedt en goed bereikbare economische en recreatieve functies.

Met het nieuwe omgevingsprogramma wordt ervoor gekozen om vooral vanuit de langzame verkeersdeelnemers (lopers en fietsers) te redeneren. De auto verdwijnt niet uit het straatbeeld, maar krijgt een minder dominante positie. Ook werklocaties en bedrijventerreinen moeten goed bereikbaar zijn voor zowel werknemers als bezoekers, door onder meer goede en veilige fietsverbindingen naar woonkernen en omliggende regio's. Bedrijventerreinen en regionale voorzieningen moeten echter goed bereikbaar zijn en blijven met de auto. Dit betekent dat autoverkeer dat geen herkomst of bestemming in Dijk en Waard heeft, gebruik maakt van het regionale wegennet. En autoverkeer van buiten de gemeente met een bestemming in Dijk en Waard en autoverkeer tussen de wijken en kernen maakt zoveel mogelijk gebruik van de tangenstructuur in Heerhugowaard en de randwegen in Langedijk.

Betekenis voor het bestemmingsplan

De verbindingsweg die met onderhavig bestemmingsplan juridisch-planologisch mogelijk gemaakt wordt, draagt  n bij aan een verbeterde ontsluiting van aanpalend bedrijventerrein  n ontlast de kern van Broek op Langedijk van verkeer dat de kern niet als eindbestemming heeft. Daarnaast voorziet de ontwikkeling in de realisatie van een vrijliggend fietspad, waarmee een verschuiving van autoverkeer naar fietsverkeer gefaciliteerd wordt.

3.4.3 Verkeer- en Vervoersplan Langedijk 2008-2018

Het verkeer- en vervoersplan Langedijk 2008-2018 (geen actualisering heeft plaatsgevonden) heeft als doelstelling het vastleggen van de beleidsdoelen waar die de gemeente Langedijk voor een periode van zeker 10 jaar wil nastreven. Daarbij moeten de beleidsdoelen een afwegingskader vormen voor de besluitvorming van de gemeente Langedijk. Een viertal beleidsdoelen zijn opgesteld op volgorde van prioriteit:

- het verbeteren van de verkeersveiligheid;
- het verbeteren van de verkeersleefbaarheid;

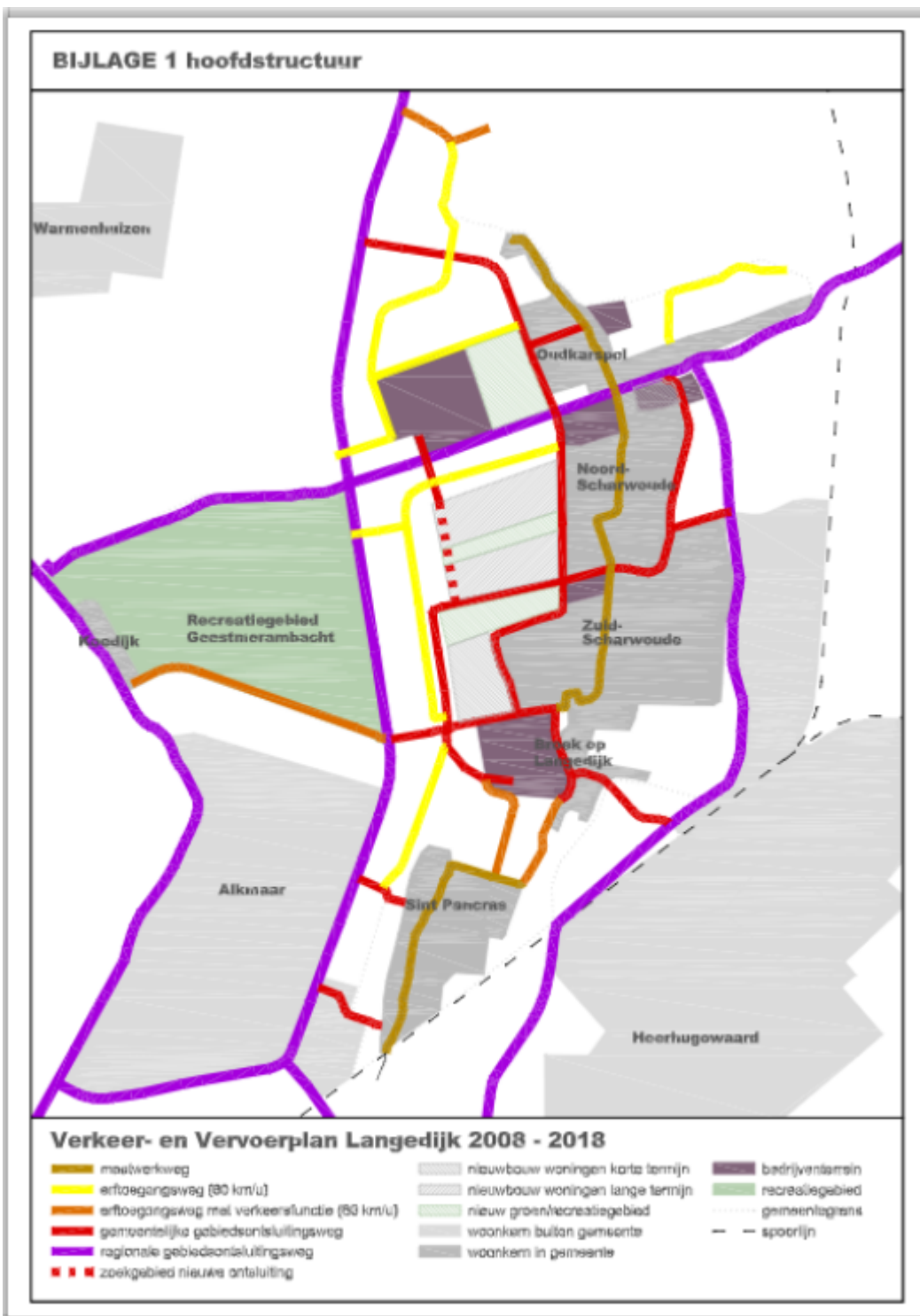
- het waarborgen van de bereikbaarheid;
- het verminderen en ontmoedigen van niet-bestemmingsverkeer.

De beleidsdoelen zijn als volgt uitgewerkt:

- het goed op elkaar afstemmen van ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer en vervoer. Dit komt naar voren in een toekomstvaste hoofdwegenstructuur;
- het afstemmen van de inrichting van wegen op functie en gebruik conform het principe Duurzaam Veilig. Hiervoor wordt het wegennet ingedeeld in twee duidelijke categorieën, namelijk verblijfsgebieden en verkeersaders:
 1. In verblijfsgebieden worden de wegen ingericht als erftoegangsweg (30km/u-gebied). Doorgaand verkeer wordt zoveel mogelijk geweerd evenals vrachtverkeer zonder bestemming binnen het verblijfsgebied;
 2. De verkeersaders worden ingericht als gebiedsontsluitingswegen. Hierbij wordt langzaam verkeer en autoverkeer van elkaar gescheiden. De doorstroming van het verkeer is belangrijk. Verkeersveiligheid wordt gegarandeerd door een veilige inrichting van de wegen en kruispunten. Oversteekbaarheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers krijgt daarbij extra aandacht;
- het aanwijzen en inrichten van een comfortabel, veilig en direct fietsnetwerk. Belangrijk zijn logische routes, een comfortabel wegdek en veilige oversteekvoorzieningen. Ontbrekende schakels worden aangelegd;
- Aanpak op maat voor black spots, parkeerproblemen, schoolomgevingen, openbaar vervoer en verkeerseducatie.

3.4.3.1 Hoofdstructuur

In de beleidsuitwerking is rondom de toekomst vaste hoofdstructuur een inventarisatie gemaakt van een wegen/verbindingen waar extra inspanningen nodig zijn. Hieronder is de ontsluiting van Sint Pancras te vinden waarin de noodzaak van de ontsluiting van Sint Pancras via de Spanjaardsdam wordt toegelicht. In dit verband wordt gesproken over een verlegging van de aansluiting van de Spanjaardendam op de Nauertogt. In onderstaande afbeelding is de structuur van de nieuwe verbindingsweg De Punt als rode lijn ingetekend.



Afbeelding 3.3: Kaart hoofdstructuur Langedijk (Bron: Verkeer- en Vervoerplan Langedijk)

3.4.3.2 Fietsinfrastructuur

Het stimuleren van fietsgebruik heeft positieve invloed op de leefbaarheid, doorstroming en gevoel van veiligheid. Goede fietsvoorzieningen behoren te voldoen aan de landelijk geldende eisen:

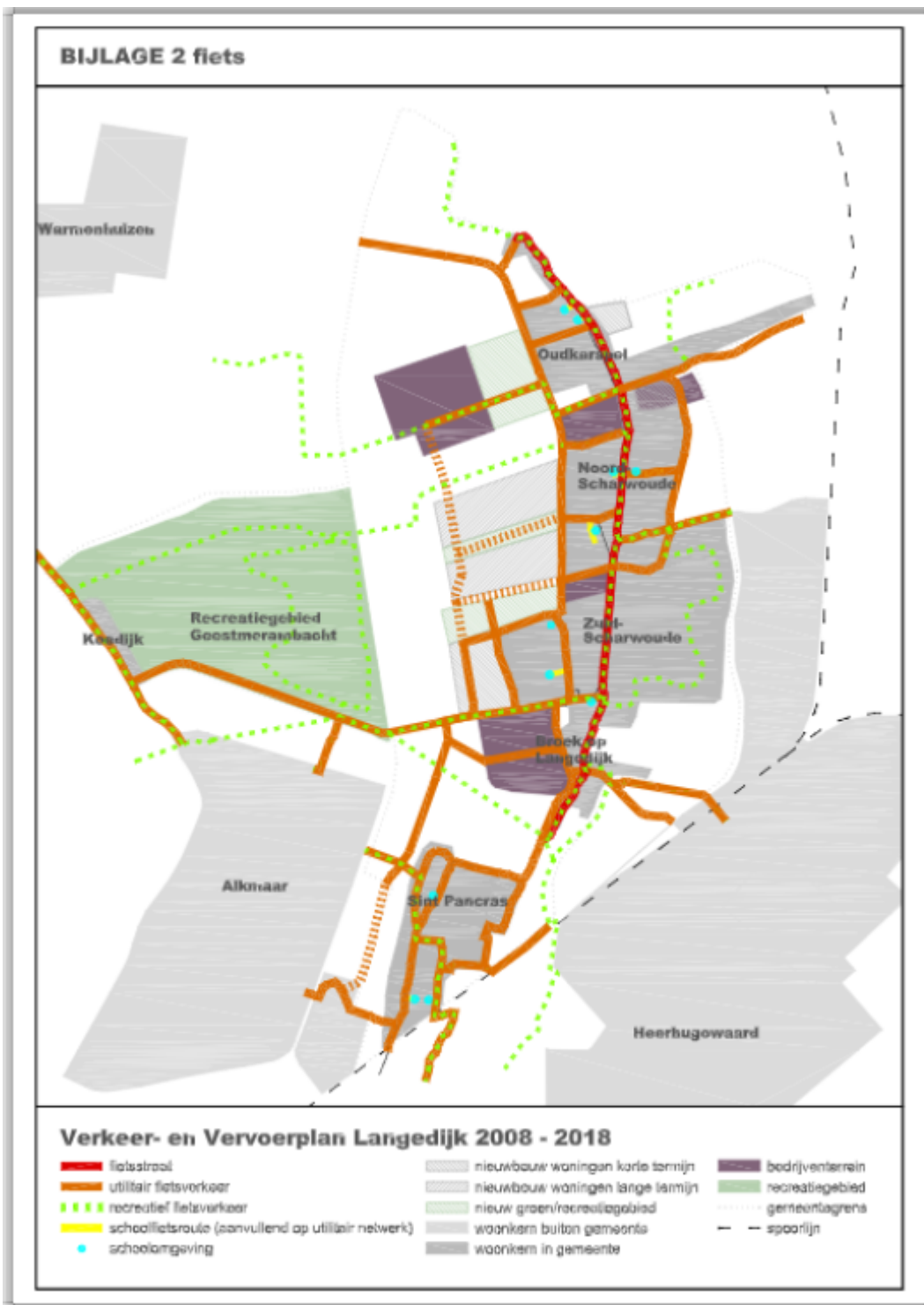
- samenhang: de verschillende onderdelen van het fietsnetwerk vormen een samenhangend geheel en sluiten goed aan op de bestemmingen van het fietsverkeer;
- directheid: zo direct mogelijke routes beperken het omrijden tot een minimum;
- aantrekkelijkheid: een zorgvuldige en aantrekkelijke vormgeving en inrichting van fietsinfrastructuur en inpassingen daarvan in de omgeving dragen bij aan een keuze om de

- fiets te pakken;
- veiligheid: een juiste inrichting zal de veiligheid van de fietser waarborgen;
- comfort: een goed onderhouden wegdek en zo weinig mogelijk obstakels, kruisingen en dergelijke dragen bij aan een vlotte doorstroming voor fietsverkeer.

In het kader van Duurzaam Veilig(DV) kunnen volgende kwaliteitseisen ook gesteld worden voor fietsverkeer bij het inrichten van wegen:

- langs Gebiedsontsluitingswegen vrijliggende fietspaden (of parallelwegen) of fietsstroken realiseren, afhankelijk van de beschikbare ruimte en financieringsmogelijkheden;
- het oversteken van gebiedsontsluitingswegen dient bij voorkeur getrappt plaats te vinden (met een opstel­mogelijkheid in het midden), waarbij attentieverhogende maatregelen voor het autoverkeer op de gebiedsontsluitingsweg kunnen worden toegepast;
- rode verharding, bij voorkeur asfalt, waar dat niet mogelijk is vanuit beheersmatige aspecten kan rode klinkerverharding worden toegepast.

De gewenste fietsstructuur voor utilitair en recreatief fietsverkeer als volgt verbeeld.



Afbeelding 3.4: VVPL hoofdstructuur - fiets (Bron: Verkeer- en Vervoerplan Langedijk)

Betekenis voor het bestemmingsplan

Onderhavig bestemmingsplan is in lijn met het Verkeers- en Vervoersplan Langedijk. In het beleid wordt reeds melding gemaakt van een nieuwe ontsluitingsweg tussen het bedrijventerrein en de rotonde Nauertogt - Veertweg - Vronermeerweg.

Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de milieuaspecten die van belang zijn voor het gebied. Het bevat een inventarisatie van de verschillende milieu- en omgevingsaspecten, alsmede de resultaten van de verschillende onderzoeken.

4.2 Bodem

4.2.1 Toetsingskader

Besluit ruimtelijke ordening

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat in de toelichting op een ruimtelijk plan inzicht verkregen moet worden in de uitvoerbaarheid van het plan. Dit betekent dat er onder meer duidelijkheid over de noodzakelijke financiële investering in een (mogelijk noodzakelijke) bodemsanering moet bestaan. Een onderzoek naar de milieu hygiënische kwaliteit van de bodem is derhalve onderdeel van de onderzoeksverplichting bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan.

Wet bodembescherming

Het doel van de Wet bodembescherming (Wbb) is in de eerste plaats het beschermen van de land- of waterbodem zodat deze nu en in de toekomst kan worden benut door mens, dier en plant. Via de Wbb heeft de Rijksoverheid de mogelijkheid algemene regels te stellen voor de uitvoering van werken, het transport van stoffen en het toevoegen van stoffen aan de bodem. Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor de beoogde functie. Bij nieuwbouwactiviteiten dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te zijn gebracht. In het algemeen geldt dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op een schone bodem dienen te worden gerealiseerd.

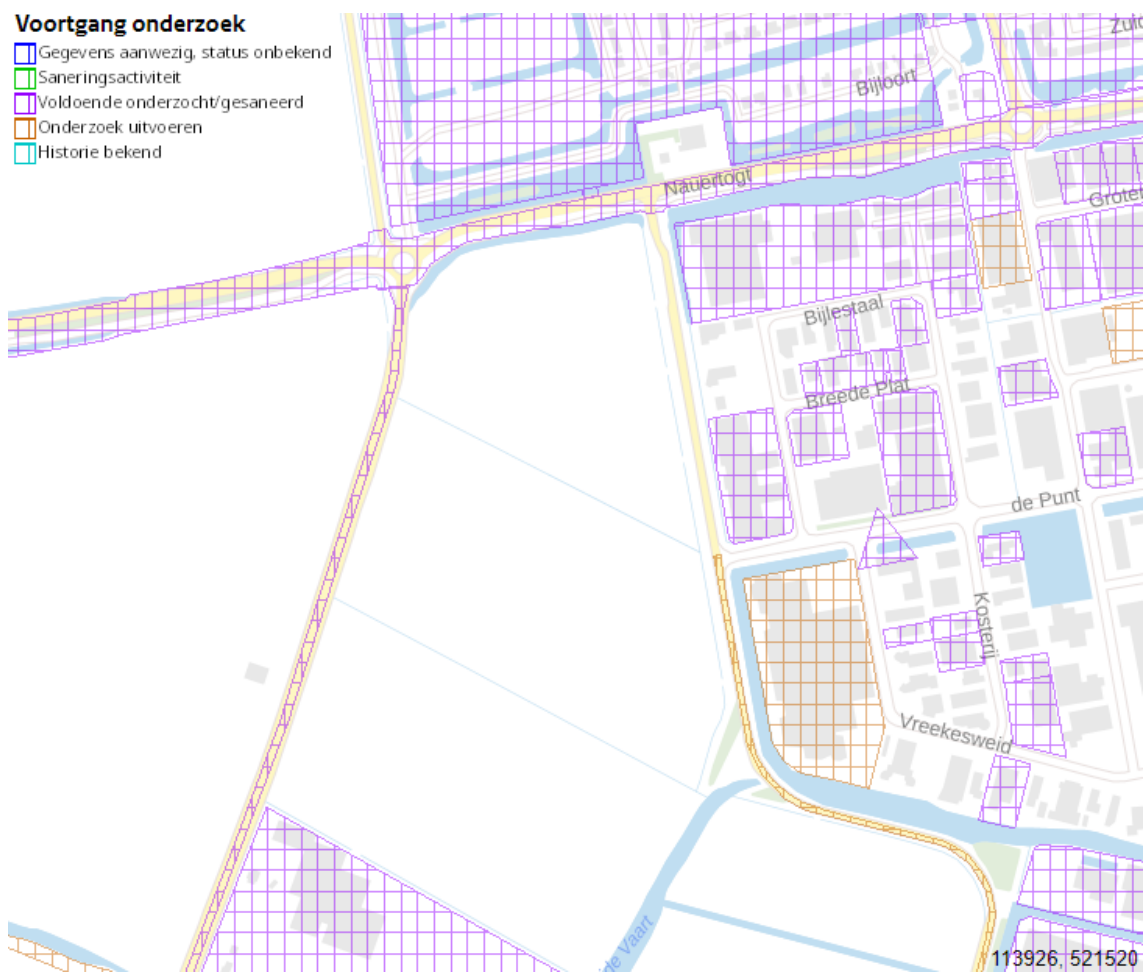
Besluit bodemkwaliteit

Het doel van het Besluit bodemkwaliteit (2008) is de bodem beter te beschermen en meer ruimte te bieden voor nieuwe bouwprojecten. Ook geeft het besluit gemeenten en provincies meer verantwoordelijkheid om de bodem te beheren.

4.2.2 Onderzoek

De website www.bodemloket.nl van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat biedt inzicht in bodemonderzoeken en -saneringen die zijn uitgevoerd en over bedrijven of terreinen waar 'verdachte' werkzaamheden hebben plaatsgevonden die mogelijk bodemverontreiniging hebben veroorzaakt. Ook voor onverdachte terreinen geldt overigens dat bodemverontreiniging kan worden aangetroffen, omdat altijd activiteiten kunnen hebben plaatsgevonden die tot verontreiniging van de bodem hebben geleid en die thans niet bekend zijn.

In onderstaande figuur is het plangebied weergegeven. Binnen grote delen van het plangebied zijn geen saneringen of onderzoeken naar de milieu hygiënische bodemkwaliteit bekend. Dit betreft grotendeels de gronden die thans agrarisch in gebruik zijn. Van de Nauertogt is bekend dat deze voldoende onderzocht is. Voor de Spanjaardsdam en Vronermeerweg is aangegeven dat hier onderzoek uitgevoerd dient te worden naar de bodemkwaliteit.



Afbeelding 4.1: Uitsnede kaart Bodemloket (Bron: Bodemloket.nl)

Betekenis voor het bestemmingsplan

Het plangebied is tot op heden vrij geweest van bebouwing en in gebruik geweest als agrarische grond. Op basis van de nu beschikbare informatie bestaat geen aanleiding om de bodemkwaliteit als verdacht te beschouwen. In aanloop naar uitvoering van de werkzaamheden, zal nader onderzoek moeten plaatsvinden naar de milieu hygiënische bodemkwaliteit, om zo te kunnen bepalen onder welke condities vrijkomende grond afgevoerd of hergebruikt kan worden.

4.3 Geluid

4.3.1 Toetsingskader

In een bestemmingsplan dat geluidsgevoelige functies mogelijk maakt, dan wel functies die ervoor zorgen dat sprake is van een toename van geluidsbelasting, moet aandacht worden besteed aan het aspect geluid. Er dient sprake te zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor gebruikers van geluidsgevoelige functies.

De Wet geluidhinder (Wgh) is erop gericht om de geluidhinder vanwege onder andere wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industriellawaai te voorkomen en te beperken. De Wgh bepaalt dat de 'geluidsbelasting' op gevels van woningen en andere geluidsgevoelige objecten niet hoger mag zijn dan een in de wet bepaalde norm die als voorkeursgrenswaarde wordt aangeduid. De Wgh kent voor geluidsgevoelige functies als woningen een voorkeursgrenswaarde van 48 dB en een maximale ontheffingswaarde van 63 dB.

4.3.1.1 Wegverkeerslawaai

In de Wgh is bepaald dat elke weg een geluidzone heeft, behalve wegen die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied en wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt. De breedte van de geluidzone hangt samen met het aantal rijstroken van een weg en met de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk). De hierna volgende tabel geeft hiervan een overzicht.

Tabel 2.1 Onderzoekzones langs wegen

Aantal rijstroken	Onderzoekzone	
	Binnenstedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
1 of 2	200 meter	250 meter
3 of 4	350 meter	400 meter
5 of meer	350 meter	600 meter

Afbeelding 4.2: Onderzoekzones langs wegen

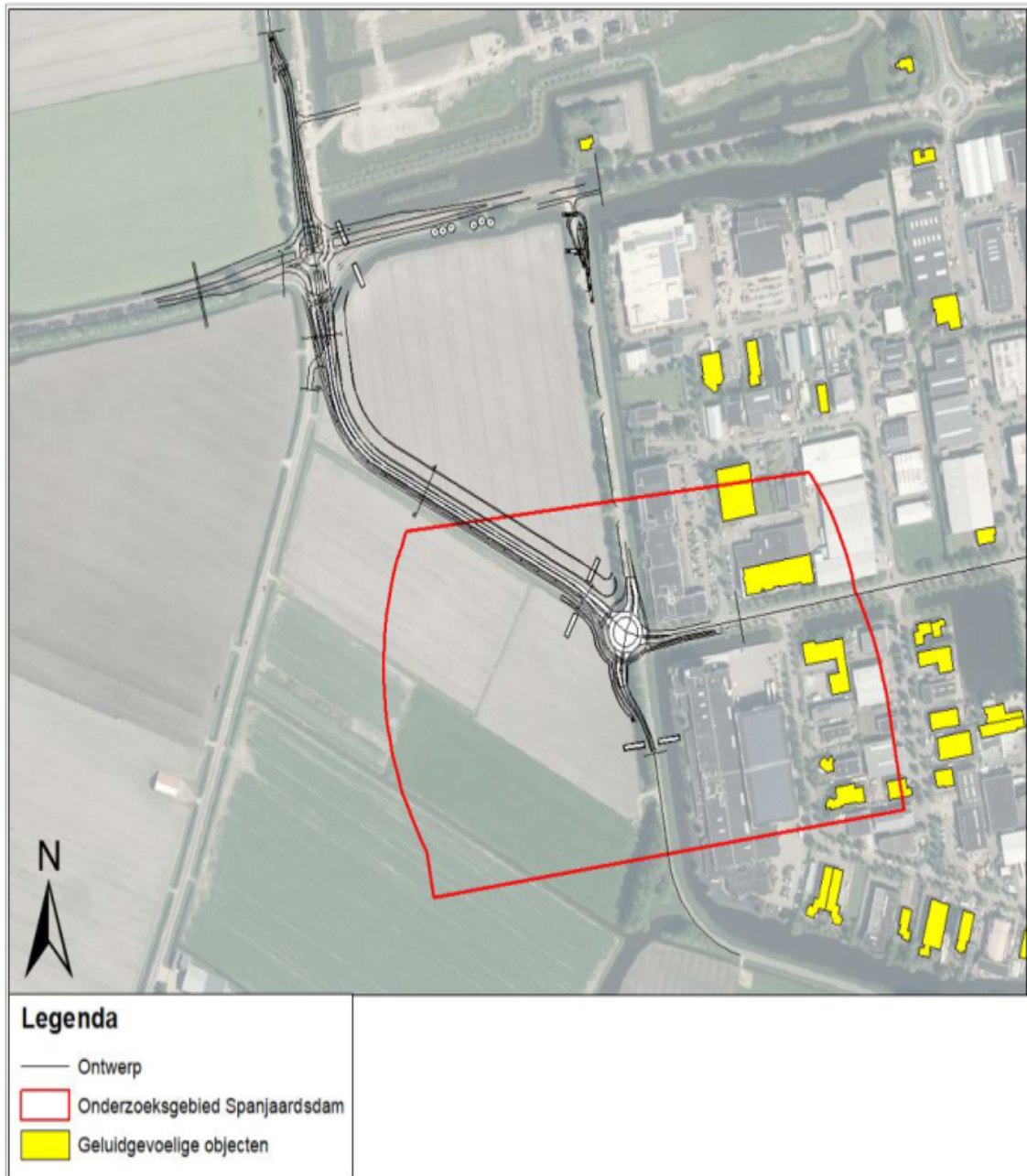
4.3.2 Onderzoek

Het voornemen leidt niet alleen tot een nieuw aangelegde weg, maar tevens ook tot een fysieke wijziging van de Spanjaardsdam en De Punt, waarbij het kruispunt wordt gereconstrueerd tot een rotonde. Als gevolg van het fysiek wijzigen van deze wegen is in het kader van de Wet geluidhinder en in het kader van een goede ruimtelijke ordening akoestisch onderzoek uitgevoerd naar het effect van zowel de nieuw aangelegde weg als de fysieke wijziging op de geluidsbelasting. Dit onderzoek is als Bijlage 1 aan de toelichting toegevoegd.

In het onderzoek zijn vier bronnen van wegverkeerslawaai geselecteerd. Deze vier bronnen zijn:

- De Punt;
- Spanjaardsdam;
- Vronermeerweg
- De nieuwe verbindingsweg.

In de nabijheid van het onderzoekgebied van Spanjaardsdam zijn (in totaal zes) geluidsgevoelig objecten gelegen.



Afbeelding 4.3: Onderzoeksgebied Spanjaardsdam (Bron: Akoestisch onderzoek nieuwe verbindingsweg Broek op Langedijk 2019)

In onderstaande tabel is een overzicht van de hoogst berekende geluidsbelastingen opgenomen. In de bijlagen van het bijgevoegde onderzoek is een volledig overzicht van de resultaten weergegeven. Uit de resultaten blijkt dat alle berekende geluidsbelastingen lager zijn dan 40 dB. Dit betekent dat als gevolg van de fysieke wijziging geen toenames worden berekend ten opzichte van de minimale toetswaarde van 48 dB. Dit is de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting. De heersende als ook de toekomstige geluidsbelasting is lager dan deze 48 dB waardoor geen toename wordt berekend. Hierdoor is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Naam	Adres	Hoogte (m)	Gevel-oriëntatie	Huidig* (dB)	Toekomst* (dB)	Toetswaarde (dB)	Netto verschil toekomst- en toetswaarde (dB)
11_A	Vreekesweid 21	1,5	Zuid	37,96	39,81	48	-8,19
12_A	Vreekesweid 22	1,5	West	37,56	39,30	48	-8,70
13_A	Vreekesweid 23	1,5	Zuid	36,92	38,72	48	-9,28

* Inclusief aftrek conform artikel 3.4 RMG2012

Afbeelding 4.4: Overzicht hoogste geluidsbelasting als gevolg van de fysieke wijziging aan de Spanjaardsdam

In onderstaande tabel is een overzicht van de netto toename in geluidsemissie weergegeven op de overige wegen. Uit de resultaten blijkt dat geen van de overige wegen een emissietoename van 2 dB of meer ondervindt, dus de toename in geluidsemissie ten gevolge van de nieuwe verbindingsweg wordt bij de overige wegen niet wettelijk overschreden.

Wegvak	Autonome toekomst 2030 (weekdagintensiteiten)				Planmatige toekomst (weekdagintensiteiten)				Verschil				Netto toename in geluidsemissie (dB)
	licht	middel	zwaar	totaal	licht	middel	zwaar	totaal	licht	middel	zwaar	totaal	
Uitvalsweg	15250	910	340	16500	15780	970	350	17100	530	60	10	600	0,2
Papenhorn	15750	820	330	16900	16570	880	350	17800	820	60	20	900	0,2
Westelijke randweg tussen Grootoort en Dulleweg	10410	300	190	10900	9860	270	170	10300	-550	-30	-20	-600	-0,2
Westelijke randweg tussen Papenhorn en Punt	14860	640	300	15800	15670	710	320	16700	810	70	20	900	0,2
Westelijke randweg tussen Nauertogt en Voorburggracht	7950	200	150	8300	6700	170	130	7000	-1250	-30	-20	-1300	-0,7
Westelijke randweg ten noorden van Punt	10770	300	130	11200	10170	300	130	10600	-600	0	0	-600	-0,2
De Punt	4470	350	180	5000	7320	420	210	7950	2850	70	30	2950	2,0
Dulleweg	860	90	50	1000	830	110	60	1000	-30	20	10	0	0,0
Nauertogt - oost	14710	300	190	15200	8650	90	60	8800	-6060	-210	-130	-6400	-2,4
Spanjaardsdamnoord	5560	210	130	5900	290	10	0	300	-5270	-200	-130	-5600	-12,9
Spanjaardsdamzuid	1640	40	20	1700	2140	40	20	2200	500	0	0	500	1,1
de Nauertogt tussen rotonde en N245	16440	340	220	17000	17210	430	260	17900	770	90	40	900	0,2
Vronemeerweg	2000	0	0	2000	2190	10	0	2200	190	10	0	200	0,4
Verlengde Punt (nieuwe weg)	0	0	0	0	8300	320	180	8800	8300	320	180	8800	-
Totaal traject N245-N242	120670	4500	2230	127400	121680	4730	2240	128650	1010	230	10	1250	0,0

Vrachtwegverkeer % 19,2

Afbeelding 4.5: Netto toename in geluidsemissie op de overige wegen

4.3.3 Conclusie

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat als gevolg van de fysieke wijziging van de kruising Spanjaardsdam/De Punt en de aanleg van de nieuwe verbindingsweg/verlenging van De Punt geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Binnen de onderzoeksgebieden zijn geen geluidgevoelige objecten aanwezig en worden die met onderhavige ontwikkeling ook niet mogelijk gemaakt. Hierdoor is onderzoek en toetsing in het kader van de Wet geluidhinder niet verplicht.

Als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het plan blijkt dat alleen op De Punt en de Dulleweg een toename in de geluidsbelasting verwacht wordt. Echter, de maximale geluidsemissie blijft onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Op de Nauertogt-Oost neemt de geluidsbelasting naar verwachting af. De voorgenomen wijzigingen kunnen zonder aanvullende akoestische maatregelen plaatsvinden. Omdat geen sprake is van een overschrijding van de toetswaarde van 48 dB op de dichtstbijzijnde geluidgevoelige gevels, is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat van gebruikers van geluidgevoelige functies in de nabijheid van de verbindingsweg en de aangepaste kruisingen. Hiermee wordt het bestemmingsplan uitvoerbaar geacht.

4.4 Luchtkwaliteit

4.4.1 Toetsingskader

In de Wet milieubeheer (verder: Wm) zijn eisen opgenomen waaraan de luchtkwaliteit in de buitenlucht moet voldoen. Hierbij is onderscheid gemaakt in grenswaarden waaraan nu moet worden voldaan en grenswaarden waaraan in de toekomst moet worden voldaan. De meest kritieke stoffen zijn stikstofdioxide en fijnstof. Voor andere in de Wm genoemde stoffen, wordt in Nederland, behoudens bijzondere situaties, overal voldaan aan de vereisten.

Op grond van artikel 5.16 Wm stelt de gemeenteraad alleen een bestemmingsplan vast wanneer aannemelijk is gemaakt dat:

- Het bestemmingsplan niet leidt tot het overschrijden van de in de wet genoemde grenswaarden, of;
- De luchtkwaliteit als gevolg van het vergunde plan per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft, of bij een beperkte toename, door een met de ontwikkeling samenhangende maatregel of effect, per saldo verbetert, of;
- Het bestemmingsplan niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een stof waarvoor in de wet grenswaarden zijn opgenomen, of;
- De ontwikkeling is opgenomen of past in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Indien de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (nibm regeling) (luchtkwaliteitseisen) zijn categorieën van gevallen aangewezen die in ieder geval niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Een bijdrage is "niet in betekenende mate" als de toename maximaal drie procent van de jaargemiddelde grenswaarde van fijnstof of stikstofdioxide bedraagt. Wanneer een ontwikkeling valt onder één van die categorieën is het niet nodig een onderzoek naar de luchtkwaliteit uit te voeren. De categorieën van gevallen zijn:

- Woningbouwlocaties met niet meer dan 1.500 nieuwe woningen en één ontsluitingsweg;
- Woningbouwlocaties met niet meer dan 3.000 nieuwe woningen en twee ontsluitingswegen;
- Kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlakte van niet meer dan 100.000 m² bij minimaal één ontsluitingsweg;
- Kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlakte van niet meer dan 200.000 m² bij minimaal twee ontsluitingswegen.

4.4.2 Toetsing

Het bestemmingsplan voorziet in de aanleg van een nieuwe verbindingsweg. Er worden geen ontwikkelingen toegelaten die leiden tot een substantiële toename van verkeer. Enkel voor de aanleg en het onderhoud zijn tijdelijk extra verkeersbewegingen noodzakelijk.

Voor zowel PM₁₀ als NO₂ geldt een grenswaarde van 40 µg/m³ als acceptabel. Uit de concentratiekaarten van het RIVM (zie onderstaande tabel), blijkt dat zowel nu als in de toekomst de achtergrondconcentraties PM₁₀ en NO₂ ruim onder de grenswaarden liggen.

Jaar	Concentratie NO ₂ µg/m ³	Concentratie PM ₁₀ µg/m ³
2020	12.52	14.87
2025	9.32	14.65
2030	7.32	13.41

Afbeelding 4.6: achtergrondconcentraties (bron: RIVM concentratiekaarten)

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

Jaar van planrealisatie	2030
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1250
Aandeel vrachtverkeer	19,2%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	1,31
PM ₁₀ in µg/m ³	0,33
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk	

Afbeelding 4.7: NIBM-tool

De aanleg van de nieuwe verbindingsweg en de bijhorende aanpassingen van kruisingen en daarmee de verkeersstromen leidt niet tot een significante toename van verkeersbewegingen ten opzichte van de bestaande situatie. Hoewel op basis van de NIBM-tool niet op voorhand gesteld kan worden dat de ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit (op grond van de grens 'niet in betekenende mate' uit de tool), kan wel worden geconcludeerd dat met de aanleg van de verbindingsweg de grenswaarden niet gehaald worden.

4.4.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. De luchtkwaliteit in het plangebied voldoet aan de grenswaarden en het project draagt niet in betekenende mate bij aan verslechtering van de luchtkwaliteit.

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Toetsingskader

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden. In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gelezen in samenhang met de regels omtrent externe veiligheid, moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft. Ook dienen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, berekend te worden.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgevonden risico (PR) is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden. Voor kwetsbare objecten wordt in zowel bestaande als nieuwe situaties het niveau van 10⁻⁶ per jaar als grenswaarde gehanteerd. Nieuwe

beperkt kwetsbare objecten zijn alleen gemotiveerd toegestaan. Bestaande beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan binnen de PR 10⁻⁶ contour.

Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit (en drukt dus de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal 10 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit). De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Voor het bevoegd gezag geldt met betrekking tot het GR wel een verantwoordingsverplichting.

Verantwoording GR

Binnen het invloedsgebied geldt dat voor ieder ruimtelijk plan GR-verantwoording verplicht is. Een verantwoording is een kwalitatieve beschrijving over de waarde van het groepsrisico, maatregelen, zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Het advies van de veiligheidsregio speelt hierbij een belangrijke rol. Bij complexe projecten ligt doorgaans een proces van overleg met veiligheidsdeskundigen ten grondslag.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) uit 2004 legt veiligheidsnormen op aan overheden die besluiten nemen over bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld chemische fabrieken, LPG-tankstations en spoorwegemplacementen waar goederentreinen met gevaarlijke stoffen rangeren. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij (beperkt) kwetsbare objecten waaronder woningen, ziekenhuizen, scholen, winkels, horecagelegenheden en sporthallen. Hierdoor ontstaan risico's voor mensen die in de buurt ervan wonen of werken. Het besluit verplicht ook om gemeenten bij het maken van bestemmingsplannen waar kwetsbare objecten worden mogelijk gemaakt, zoals woningen, rekening te houden met externe veiligheid. Dit betekent bijvoorbeeld dat de woningen op een bepaalde afstand moeten staan van een risicovol bedrijf dat werkt met grote hoeveelheden aan gevaarlijke stoffen.

Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen via buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen die gevaarlijke stoffen vervoeren onder hoge druk. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Daarmee zijn nieuwe kwetsbare objecten (zoals woningen) binnen de PR 10⁻⁶ contour niet toegestaan. Ook is geldt dat wanneer binnen het invloedsgebied van een buisleiding een nieuwe kwetsbare functie wordt mogelijk gemaakt, de verantwoordingsplicht van toepassing is. Het Bevb gaat uit van een belemmeringsstrook van 4 of 5 meter, afhankelijk van de druk in de leiding. Binnen deze strook mag er niet gebouwd worden. Er kan bij omgevingsvergunning van worden afgeweken voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden.

Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen over wegen, water en spoor

Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) in werking getreden. In het Bevt staan regels voor de ruimtelijke inrichting rond wegen, waterwegen en spoorwegen waar vervoer over plaatsvindt van gevaarlijke stoffen. Het Bevt hanteert een vaste grens van 200 meter, vanaf de buitenrand van de transportroute, waarbuiten in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Buiten de 200 meter is een verantwoording niet noodzakelijk als er een toename van het aantal mensen wordt toegestaan. Wel geldt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen die nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogelijk maken, buiten de 200 meter, in de toelichting aandacht moet worden besteed aan de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid voor zover het binnen het invloedsgebied van de transportroute is gelegen.

Ten aanzien van de verantwoordingsplicht GR wordt, net als bij het Bevb, onderscheid gemaakt tussen een volledige verantwoording en een beperkte verantwoording van het GR. Een volledige verantwoording kan achterwege blijven indien kan worden aangetoond dat:

1. het GR, niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico, of;
2. het GR, gelet op de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen, met niet meer dan 10% toeneemt en;
3. de oriëntatiewaarde, gelet op de dichtheid van personen, niet wordt overschreden.

Indien sprake is van een volledige verantwoording dienen maatregelen ter beperking van het GR, alternatieve ruimtelijke ontwikkelingen met een lager GR en mogelijkheden en voorgenomen maatregelen ter beperking van de omvang van een calamiteit te worden overwogen. Een beperkte verantwoording houdt wel rekening met de effecten van een calamiteit en vindt alleen plaats als het plangebied binnen het invloedsgebied (effectgebied) van transportassen is gelegen. In het Bevt zijn tevens plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes. Een PAG is een zone, waarbinnen bij het realiseren van nieuwe kwetsbare objecten aandacht besteed moet worden aan de effecten van een plasbrand. Het kan zijn dat er extra bouwkundige maatregelen nodig zijn om de zelfredzaamheid van de personen te verhogen.

4.5.2 Toetsing

In de nabijheid van het plangebied is sprake van vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. De bevoorrading van het LPG vulpunt van de BP aan de Hornweg 6 te Broek op Langedijk, geschiedt via de Nauertocht. Met de aanleg van de nieuwe verbindingsweg, treedt geen wijziging op in de transportroute van en naar het LPG vulpunt. Van overig vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor of over water of door ondergrondse buisleidingen onder hoge druk in of in de nabijheid van het plangebied, is geen sprake. Er bevindt zich ook geen risicovol bedrijf in de nabijheid dat onder het Bevt valt. Met onderhavig bestemmingsplan worden geen nieuwe kwetsbare objecten mogelijk gemaakt.



Afbeelding 4.8: uitsnede risicokaart (www.risicokaart.nl)

4.5.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor uitvoerbaarheid van onderhavig bestemmingsplan.

4.6 Water

4.6.1 Inleiding

Het is op grond van artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening wettelijk verplicht een watertoets uit te voeren bij ruimtelijke ontwikkelingen. Met de watertoets wordt de waterbeheerder vroegtijdig in de plannen betrokken. In ruimtelijke plannen dient vervolgens een waterparagraaf te worden opgenomen. Deze waterparagraaf geeft weer hoe met de wateraspecten van het plan wordt omgegaan.

4.6.2 Beleidskaders

Waterwet

De Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de watersysteembenadering centraal. Er wordt uitgegaan van het geheel van relaties tussen waterkwaliteit, waterkwantiteit, oppervlaktewater, grondwater, watergebruikers en grondgebruikers. Hierbij wordt het kader geschept voor het Nederlandse waterbeheer in de komende decennia.

Waterbeheer 21e eeuw

WB21 anticipeert op toekomstige ontwikkelingen zoals klimaatverandering, bodemdaling en zeespiegelstijging. Deze ontwikkelingen stellen strengere eisen aan het waterbeheer. In WB21 wordt uitgegaan van twee principes (tritsen) voor duurzame waterkwantiteit- en duurzaam waterkwaliteitsbeheer:

1. vasthouden, bergen en vertraagd afvoeren;
2. schoonhouden, scheiden en zuiveren.

Bij 'vasthouden, bergen en afvoeren' wordt regenwater zoveel als mogelijk bovenstrooms vastgehouden in de bodem en het oppervlaktewater. Wanneer er toch een wateroverschot ontstaat, wordt het water eerst tijdelijk geborgen in bergingsgebieden en dan pas afgevoerd. Bij 'schoonhouden, scheiden en zuiveren' gaat het om een voorkeursvolgorde waarbij de voorkeur uitgaat naar het voorkomen van verontreiniging (schoonhouden). Als toch verontreiniging ontstaat, moeten schoon en vuil water zoveel mogelijk worden gescheiden. Ten slotte wordt het verontreinigde water zo goed mogelijk gezuiverd.

Waterschapsbeleid

Het beleid van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is vastgelegd in het Waterbeheerplan 2016-2021. Het waterschap laat in dit waterbeheerplan zien welke ontwikkelingen voor het waterbeheer van belang zijn en welke accenten ze in de samenwerking met haar partners willen leggen. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft samen met haar partners haar waterbeleid op lange termijn (Deltavisie) en op middellange termijn (Waterprogramma 2016-2021) opgesteld. In het Waterprogramma 2016-2021 (voorheen waterbeheersplan) zijn de programma's en beheerstaken van het hoogheemraadschap opgenomen met de programmering en uitvoering van het waterbeheer. Het programma is nodig om het beheersgebied klimaatbestendig te maken, toegespitst op de thema's waterveiligheid, wateroverlast, watertekort, schoon en gezond water en crisisbeheersing. Door het veranderende klimaat wordt het waterbeheer steeds complexer. Alleen door slim samen te werken is integraal en doelmatig waterbeheer mogelijk. Bij de ontwikkeling van het Waterprogramma is hieraan invulling gegeven door middel van een partnerproces en de ontwikkeling van gezamenlijke bouwstenen. Daarnaast beschikt het Hoogheemraadschap over een verordening: de Keur 2016. Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden kan een vergunning nodig zijn. Het waterschap beschikt over de Keur met bijbehorende beleidsregels en algemene regels. Hierin staat de regels die betrekking hebben op watergangen. Het beleid van het waterschap zijn uitgangspunten voor de uitwerking van de toekomstige waterhuishouding in het plangebied.

4.6.3 Watertoets

In het watertoetsdocument dat als Bijlage 2 is bijgevoegd, zijn de hoofdprincipes voor de toekomstige waterhuishouding van het plangebied uitgewerkt. Hieronder volgt een samenvatting van de belangrijkste aspecten.

Waterkwantiteit

In de toekomstige situatie wordt een nieuwe verbindingsweg aangelegd ter bevordering van de doorstroming van het verkeer naar en van bedrijventerrein Zuiderdel en Sint Pancras. De Punt wordt in westelijke richting verlengd en aangesloten op de rotonde aan de Nauertogt ter hoogte van de Vronermeerweg. Als gevolg van de ontwikkeling, neemt het totaal verhard oppervlak met 6.083 m² toe. Ook wordt er in het ontwerp 1.890 m² aan oppervlaktewater gedempt. In totaal dient op basis van de regels van het waterschap minimaal 2.500 m² watercompensatie gerealiseerd te worden. Afstemming hierover met HHNK heeft reeds plaatsgevonden. Het projectgebied voldoet aan de gestelde eisen. Ook is er voor dit plangebied een digitale watertoets opgesteld en uitgevoerd. De watercompensatie is doormiddel van een enkelbestemming 'Water' in de regels van onderhavig bestemmingsplan geborgd. Met een watervergunning wordt de uiteindelijke hoeveelheid te compenseren oppervlaktewater vastgelegd.

Waterkwaliteit

Het ontwerp bevat oppervlaktewater. Veranderingen en nadelige effecten op oppervlaktewater worden niet verwacht. Rondom het plangebied zijn watergangen aanwezig. Ook een nadelig effect op de grondwaterkwaliteit door het ontwerp wordt niet verwacht. Dit omdat afstromend hemelwater van daken en lokale wegen relatief schoon is. Neerslag mag in dit plangebied diffuus afwateren op de watergangen.

Overstromingsgevaar

Bij een overstromingsrisico 'kleine kans' bedraagt een maximale waterdiepte tussen 0m tot 1,5m. Bij de middelgrote kans bedraagt de maximale waterdiepte minder dan 0,5m, bij een grote kans is er geen overstromingsrisico. In het projectgebied zijn er geen omwonende mensen.

4.6.4 Conclusie

Met inachtneming van de randvoorwaarden/eisen in het ontwerp worden geen negatieve effecten op de waterhuishouding verwacht. Het aspect water staat de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg.

4.7 Ecologie

4.7.1 Toetsingskader

In het kader van de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan is het van belang om aandacht te besteden aan beschermde natuurwaarden. De effecten op natuurwaarden dienen te worden beoordeeld in relatie tot bestaande wet- en regelgeving op het gebied van soortenbescherming en gebiedsbescherming. Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. De Wnb betreft zowel soortenbescherming (voorheen Flora- en faunawet) als bescherming van (Europese) natuurgebieden (voorheen Natuurbeschermingswet 1998).

4.7.1.1 Natura 2000-gebieden

Bescherming van Natura 2000-gebieden is geregeld in hoofdstuk 2 van de Wet natuurbescherming. Onder Natura 2000-gebieden vallen de gebieden die op grond van de Europese Vogelrichtlijn en/of Habitatrichtlijn zijn aangewezen. De essentie van het beschermingsregime voor deze gebieden is dat de duurzame instandhouding van soorten en habitats binnen de Europese Unie wordt gewaarborgd. Daarbij zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd voor natuurlijke habitats en/of soorten. Dit kunnen behoudsdoelstellingen zijn voor habitats en leefgebieden van soorten die zich al op het gewenste niveau (kwalitatief en kwantitatief) bevinden of uitbreidings- respectievelijk verbeterdoelstellingen voor habitats en leefgebieden van soorten die zich nog niet op het gewenste niveau bevinden.

Om dit toetsbaar te maken kent de Wet natuurbescherming (Wnb) een goedkeuringsvereiste voor plannen die significante gevolgen voor de betreffende gebieden zouden kunnen hebben (artikel 2.7, eerste lid, Wnb), en een vergunningplicht voor projecten die significant negatieve gevolgen voor de betreffende gebieden zouden kunnen hebben (artikel 2.7, tweede lid, Wnb). De goedkeuring of de vergunning wordt alleen verleend wanneer voldoende zeker is dat de instandhoudingsdoelstellingen voor het betreffende Natura 2000-gebied niet in het geding zijn. Wanneer significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden op grond van een passende beoordeling niet kunnen worden uitgesloten, kan alleen goedkeuring aan het plan of een vergunning voor het project worden verleend indien de ADC-toets met succes doorlopen kan worden (artikel 2.8, vierde lid, Wnb). Dat betekent dat het project nodig is omwille van een dwingende reden van groot openbaar belang, er geen alternatief mag zijn met minder grote effecten op Natura 2000 en de nodige compenserende maatregelen worden getroffen.

Op 29 mei 2019 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) uitspraak gedaan over het Programma Aanpak Stikstof (PAS). De Afdeling heeft geoordeeld dat het PAS niet aan alle eisen van de Habitatrichtlijn voldoet. Het PAS geeft onvoldoende zekerheid dat met de uitgifte van ontwikkelingsruimte significante gevolgen voor Natura 2000 zijn uitgesloten. De consequentie is dat het PAS niet als basis voor toestemming voor projecten of andere activiteiten kan worden gebruikt. Toetsing van effecten van stikstofdepositie gaat daarom weer volgens de in voorgaande alinea beschreven procedure. De provinciale beleidsregels stikstof geven hier een nadere inhoudelijke invulling aan.

In de navolgende paragrafen is verkend of er effecten op kunnen treden op Natura 2000-gebieden op basis van de ligging van het plangebied en reikwijdte van effecten. Indien op basis van deze verkenning effecten niet op voorhand zijn uit te sluiten kunnen de volgende vervolgstappen aan de orde zijn:

- Voortoets geeft een aanwijzing over de mogelijke negatieve effecten van een plan of project op Natura 2000-gebieden. Uit de voortoets volgt ook welke vervolgstappen nodig zijn. Soms blijkt uit de voortoets dat er zeker geen significant negatieve effecten voor Natura 2000-gebieden zijn. Dan is er geen vergunningplicht en de initiatiefnemer hoeft verder niets te doen. Als er wel mogelijke significant negatieve effecten zijn volgt passende beoordeling.
- Passende beoordeling: beoordeling of significante gevolgen van het plan of project zijn uit te sluiten rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen. In een passende beoordeling mag rekening gehouden worden met mitigerende maatregelen. Als significante gevolgen niet zijn uit te sluiten volgt ADC-toets.
- ADC-toets: Aangevoerd dient te worden dat er geen alternatieven zijn met minder effecten, er sprake is Dwingende redenen van groot openbaar belang en in Compensatie is voorzien.

4.7.1.2 Soortenbescherming

In de Wet natuurbescherming is de soortenbescherming in Nederland geregeld. In de Wet natuurbescherming worden drie verschillende beschermingsregimes gehanteerd waaraan verschillende verbodsbepalingen zijn gekoppeld:

Soorten Vogelrichtlijn (artikel 3.1 e.v.)

- lid 1) Het is verboden opzettelijk van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn te doden of te vangen;

- lid 2) Het is verboden opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels als bedoeld in het eerste lid te vernielen of te beschadigen, of nesten van vogels weg te nemen;
- lid 3) Het is verboden eieren van vogels als bedoeld in het eerste lid te rapen en deze onder zich te hebben;
- lid 4) Het is verboden vogels als bedoeld in het eerste lid opzettelijk te storen;
- lid 5) Het verbod, bedoeld in het vierde lid, is niet van toepassing indien de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort.

Soorten Habitatrichtlijn (artikel 3.5 e.v.)

3. lid 1) Het is verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen;
4. lid 2) Het is verboden dieren als bedoeld in het eerste lid opzettelijk te verstoren;
5. lid 3) Het is verboden eieren van dieren als bedoeld in het eerste lid in de natuur opzettelijk te vernielen of te rapen;
6. lid 4) Het is verboden de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren als bedoeld in het eerste lid te beschadigen of te vernielen;
7. lid 5) Het is verboden planten van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel b, bij de Habitatrichtlijn of bijlage I bij het Verdrag van Bern, in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.

Andere Soorten (artikel 3.10 e.v.)

- lid 1) Onverminderd artikel 3.5, eerste, vierde en vijfde lid, is het verboden:
 1. onderdeel a. in het wild levende zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen en kevers van de soorten, genoemd in de bijlage, onderdeel A, bij deze wet, opzettelijk te doden of te vangen;
 2. onderdeel b. de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren als bedoeld in onderdeel a opzettelijk te beschadigen of te vernielen, of
 3. onderdeel c. vaatplanten van de soorten, genoemd in de bijlage, onderdeel B, bij deze wet, in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.

Voor Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijnsoorten geldt dat voortplantings- en rustplaatsen (inclusief functionele leefomgeving) van beschermde soorten niet opzettelijk verstoord of vernietigd mogen worden en dat exemplaren van beschermde soorten niet opzettelijk) mogen worden gedood of verwond. In gebruik zijnde nesten van vogels zijn te allen tijde beschermd gedurende het broedseizoen. Van een aantal vogelsoorten geniet de vaste rust- en verblijfplaats een aanvullende jaarronde bescherming. Deze soorten worden genoemd in een beleidsdocument dat onder de Flora- en faunawet is opgesteld. Ook onder Wet natuurbescherming is deze lijst van kracht, maar provincies hebben de mogelijkheid deze aan te passen. Voor provincie Noord-Holland geldt de reguliere landelijke lijst. Soorten waarvan de nesten altijd jaarrond beschermd zijn, zijn de volgende: boomvalk, buizerd, gierzwaluw, grote gele kwikstaart, havik, huismus, kerkuil, oehoe, ooievaar, ransuil, roek, slechtvalk, sperwer, steenuil, wespandief en zwarte wouw. Van een aantal andere soorten zijn de nesten enkel beschermd als er onvoldoende alternatieven zijn.

Voor Andere beschermde soorten geldt dat voortplantingsplaatsen en rustplaatsen (inclusief functionele leefomgeving) van beschermde soorten niet (opzettelijk) vernietigd mogen worden en dat exemplaren van beschermde soorten niet (opzettelijk) mogen worden gedood of verwond. Verbodsbepalingen ten aanzien van de verstoring zijn niet van toepassing op deze soorten. Ten aanzien van de andere beschermde soorten geldt dat het bevoegd gezag (provincies c.q. ministerie van LNV) de vrijheid hebben om soorten binnen deze categorie vrij te stellen van de verbodsbepalingen uit artikel 3.10 Wet natuurbescherming.

Met artikel 3.10 van de wet wordt het mogelijk gemaakt om die bescherming op te heffen om redenen die onder meer verband houden met de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van

gebieden, daaronder begrepen het daarop volgende gebruik van het ingerichte of ontwikkelde gebied, bestendig beheer of onderhoud in de landbouw of bosbouw, bestendig beheer of onderhoud aan vaarwegen, watergangen, waterkeringen, waterstaatswerken, oevers, vliegvelden, wegen, spoorwegen of bermen, of in het kader van natuurbeheer en/of bestendig beheer of onderhoud van de landschappelijke kwaliteiten van een bepaald gebied. Met artikel 8.1 van de verordening uitvoering Wet natuurbescherming van provincie Zuid-Holland wordt een dergelijke vrijstelling gegeven. De diersoorten waarop de vrijstelling ten behoeve van ruimtelijke ingrepen ziet, worden genoemd in tabel 1.

Tabel 1. Vrijgestelde soorten in Noord-Holland (Provincie Noord-Holland 2016)

Aardmuis	Bruine kikker
Bosmuis	Gewone pad
Dwergspitsmuis	Kleine watersalamander
Egel	Meerkikker
Gewone bosspitsmuis	Middelste groene kikker/bastaard kikker
Haas	
Huisspitsmuis	
Ondergrondse woelmuis	
Ree	
Rosse woelmuis	
Tweekleurige bosspitsmuis	
Veldmuis	
Vos	
Woelrat	

Voor beschermde soorten die niet zijn vrijgesteld en de voorgenomen activiteiten strijdig zijn met de bepalingen in de wet geldt een ontheffingsplicht. Deze kan alleen worden verleend, indien de gunstige staat van instandhouding niet in het geding is. Voor vogels geldt in afwijking hierop dat voor verstoring geen ontheffing nodig is, indien de gunstige staat van instandhouding niet in het geding is. Het is ook mogelijk om voor beide categorie soorten te werken volgens een goedgekeurde gedragscode die is afgestemd op de nieuwe wet. Er is dan geen ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming nodig. Naast bovengenoemde verbodsartikelen bevat de Wnb een algemeen geldende zorgplicht. Deze zorgplicht is te allen tijde van toepassing en geldt ook voor niet beschermde flora en fauna.

Zorgplicht (artikel 1.11)

- lid 1) Eenieder neemt voldoende zorg in acht voor Natura 2000-gebieden, bijzondere nationale natuurgebieden en voor in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving.
- lid 2) De zorg, bedoeld in het eerste lid, houdt in elk geval in dat eenieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen kunnen worden veroorzaakt voor een Natura 2000-gebied, een bijzonder nationaal natuurgebied of voor in het wild levende dieren en planten:
 1. onderdeel a. dergelijke handelingen achterwege laat, dan wel,
 2. onderdeel b. indien dat achterwege laten redelijkerwijs niet kan worden gevegd, de noodzakelijke maatregelen treft om die gevolgen te voorkomen, of

3. onderdeel c. voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk beperkt of ongedaan maakt.
- lid 3) Het eerste lid is niet van toepassing op handelen of nalaten in overeenstemming met het bij of krachtens deze wet of de Visserijwet 1963 bepaalde.

4.7.1.3 Natuurbeleidskaders

Het beleidskader van de overheid dat niet in wetgeving is vastgelegd bestaat uit:

- Provinciaal beleid
 1. Natuurnetwerk Nederland (NNN).
 2. Gebieden buiten het NNN (zoals habitat voor weidevogels, ganzenfoeragegebied)
- Gemeentelijk beleid (varieert per gemeente).

4.7.2 Toetsing

Op 12 april 2021 heeft Sweco Nederland een verkennend ecologisch veldonderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde soorten. Dit onderzoek is als Bijlage 3 bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Gebiedsbescherming: Natura 2000-gebieden

In de nabijheid van het plangebied zijn twee Natura 2000-gebieden gelegen, namelijk de Schoorlse Duinen op een afstand van 5,8 kilometer en Noordhollands Duinreservaat op een afstand van 6,4 kilometer. De werkzaamheden in het projectgebied resulteren niet in een oppervlakteverlies, verontreiniging of verdroging van deze Natura 2000-gebieden. Negatieve effecten van geluid, licht en trilling op de instandhoudingsdoelstellingen zijn uit te sluiten.

De werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van de verbindingsweg en de aanpassingen aan de kruispunten, kunnen gepaard gaan met de emissie van stikstof. Omdat de nabijgelegen Natura 2000-gebieden stikstofgevoelige habitattypen omvat, zijn negatieve effecten op voorhand niet uit te sluiten. De omvang van de stikstofdepositie als gevolg van de werkzaamheden zijn daarom met een AERIUS-berekening inzichtelijk gemaakt (Bijlage 4). Nagegaan is of negatieve effecten optreden in stikstofgevoelige habitattypen en/of stikstofgevoelige leefgebieden.

Er is, op basis van de gehanteerde uitgangspunten, in de gebruiksfase van de planontwikkeling geen toename van de stikstofdepositie >0,00 mol/ha/jaar in de omliggende Natura 2000-gebieden. Ook voor de aanlegfase geldt dat, op basis van de gehanteerde uitgangspunten, er geen toename van de stikstofdepositie >0,00 mol/ha/jaar is. Hiermee is het plan niet vergunningplichtig onder de Wet natuurbescherming.

Soortenbescherming

Er zijn geen beschermde soorten aanwezig in of nabijheid van het projectgebied. Negatieve effecten op beschermde planten, vleermuizen, overige zoogdieren, vogels, amfibieën en reptielen, vissen en gewervelden als gevolg van de werkzaamheden zijn uitgesloten.

Er is geen nader veldonderzoek noodzakelijk. Een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming is niet nodig. Tenslotte geldt de zorgplicht voor alle (ook de onbeschermde) plant- en diersoorten. De zorgplicht houdt in dat de werkzaamheden die nadelig kunnen zijn voor dieren en planten, in redelijkheid zo veel mogelijk worden nagelaten of maatregelen worden genomen om onnodige schade aan dieren en planten te voorkomen. Een manier om aan de zorgplicht te voldoen is om in verband met verstoring van aanwezige dieren de werkzaamheden zoveel mogelijk overdag uit te voeren.

Natuurnetwerk Nederland

De voorgenomen werkzaamheden hebben geen effect op beschermde gebieden in het kader van het NNN. Er is geen nader veldonderzoek en/of effectonderzoek noodzakelijk. Tevens zijn er geen maatregelen nodig om effecten te voorkomen.

Gebieden met natuurwaarden buiten het NNN

Habitat voor weidevogels

De voorgenomen werkzaamheden hebben geen effect op habitat voor weidevogels. Er is geen nader veldonderzoek en/of effectonderzoek noodzakelijk. Tevens zijn er geen maatregelen nodig om effecten te voorkomen.

Gemeentelijk natuurbeleid

De Gemeente Langedijk kan kosten besparen en daarnaast bijgedragen aan de biodiversiteit binnen de gemeente door de werkzaamheden te combineren met het aanleggen van een nieuwe Bos & Park verbindingszone.

4.7.3 Conclusie

Het aspect ecologie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.8 Archeologie en cultuurhistorie

4.8.1 Toetsingskader

De Monumentenwet 1988 is per 1 juli 2016 vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. Het deel dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet, wanneer deze naar verwachting in 2019 in werking treedt. Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn deze artikelen te vinden in het Overgangsrecht in de Erfgoedwet, waar ze ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is. De Erfgoedwet bundelt en wijzigt een aantal wetten op het terrein van cultureel erfgoed. De kern van deze wet is dat wanneer de bodem wordt verstoord, de archeologische resten intact moeten blijven (in situ). Wanneer dit niet mogelijk is, worden archeologische resten opgegraven en elders bewaard (ex situ). Daarnaast dient ieder ruimtelijk plan een analyse van de overige cultuurhistorische waarden van het plangebied te bevatten. Voor zover in een plangebied sprake is van erfgoed, dient op grond van voorgaande dan ook aangegeven te worden op welke wijze met deze cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten archeologie rekening wordt gehouden.

4.8.2 Toetsing

Uit het archeologisch bureauonderzoek, dat als Bijlage 5 aan de toelichting is toegevoegd, blijkt dat, binnen de ruimtelijk kaders van dit bestemmingsplan, een donkerbruine tot zwarte humeuze of veenachtige kleilaag wordt verwacht waarin sporen uit de IJzertijd-Romeinse Tijd of Vroege Middeleeuwen aanwezig kunnen zijn. Deze verwachte laag wordt bedreigd door bodemingrepen en/of ontgravingen die dieper dan 0,4m-mv reiken. De bodemingrepen die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, zullen in deze verwachte laag plaatsvinden vandaar dat voorafgaand aan de werkzaamheden een booronderzoek uitgevoerd dient te worden. Omdat nog niet bekend is wanneer de werkzaamheden uitgevoerd worden, is op de verbeelding en in de regels van onderhavig bestemmingsplan de dubbelbestemming Archeologie - Waarde 4 met een omgevingsvergunningstelsel en onderzoeksplicht opgenomen. Na het uitvoeren van het vervolgonderzoek kan opnieuw uitspraak worden gedaan over het al dan niet handhaven van de dubbelbestemming.

4.8.3 Conclusie

Om eventueel in de ondergrond aanwezige archeologische waarden te beschermen, voorziet het bestemmingsplan in een dubbelbestemming Waarde - Archeologie - 4. Hierin zijn regels opgenomen ten aanzien van (vrijstelling van) onderzoeksplicht en is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden. Zo dient voor werkzaamheden met een groter oppervlak dan 2.500 m² en die dieper reiken dan 0,4m-mv en voor het graven van watergangen, aanvullend archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden. Indien op basis van archeologisch onderzoek blijkt dat ter plaatse van de voorgenomen werkzaamheden geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn, kan door gebruik te maken van de wijzigingsbevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders de dubbelbestemming komen te vervallen.

Door het opnemen van deze dubbelbestemming en bijhorende vergunningensysteem, worden eventueel aanwezige archeologisch waarden beschermd. Het onderdeel archeologie vormt daarmee geen belemmering voor onderhavige ontwikkeling en staat de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan niet in weg.

4.9 Verkeer

In 2019 is een verkeerskundig ontwerptoets verricht op het schetsontwerp van de verbindingsweg De Punt. Daarbij is zowel gekeken naar de technische navolging van CROW richtlijnen, publicaties en op basis van expert-opinion. Er is tevens gekeken naar de capaciteit van knooppunten binnen de verkeersprognose van 2030. Destijds zijn aanbevelingen gegeven ten aanzien van verkeertechnische eisen en wensen. Deze aanbevelingen luiden toen:

- De rotonde Nauertogt – Verbindingsweg de Punt krijgt een bypass om het verkeer ook in de toekomst goed af te kunnen wikkelen;
- Het wegvak tussen beide rotondes krijgt een bredere tussenberm zodat het fietspad niet langer in de obstakelvrije afstand van de autorijbaan valt;
- De rotonde Spanjaardsdam – De Punt krijgt vrijliggende (opvang)fietspaden ter verbetering van de verkeersveiligheid

Deze opmerkingen zijn verwerkt in een geactualiseerd schetsontwerp en zijn nog steeds van kracht in het Voorlopig ontwerp voor de verbindingsweg (d.d. 29 mei 2021).

4.10 M.e.r.-beoordeling

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat op basis van selectiecriteria vastgesteld dient te worden of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zal hebben of niet. Onderdeel D van de bijlage bevat activiteiten, plannen en besluiten waarvoor het maken van een m.e.r.-beoordeling verplicht is. Voor elke activiteit die genoemd wordt in kolom 1 van onderdeel D van het Besluit m.e.r. moet beoordeeld worden of er sprake is van (mogelijke) nadelige milieugevolgen. Voor activiteiten die onder de drempelwaarde zoals genoemd in kolom 2 van onderdeel D vallen, volstaat een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Deze motivering dient qua inhoud aan te sluiten bij de m.e.r.-beoordeling, maar heeft geen vormvereisten.

Onderhavig plan dat de aanleg van een tweebaansweg mogelijk maakt, wordt niet benoemd in de C en D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage. De daarin benoemde wegen zijn autowegen, autosnelwegen of de wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg. Een vormvrije m.e.r. beoordeling wordt in dit kader niet noodzakelijk geacht. Met het oog op de voornoemde milieu- en omgevingsaspecten kan derhalve worden gesteld dat nadelige effecten op het milieu worden uitgesloten en er geen sprake is van belemmeringen ten aanzien van de uitvoerbaarheid van onderhavig bestemmingsplan.

Hoofdstuk 5 Juridische planopzet

5.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is opgesteld conform de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012 (Rsro 2012). Dit houdt in dat het bestemmingsplan is opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP), de verbeelding is getekend conform Informatiemodel Ruimtelijke Ordening 2012 (IMRO 2012) en wordt uitgewisseld volgens de conventies van de Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten (STR12012).

5.2 Regels

De regels zijn gebaseerd op de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012).

De regels zijn onderverdeeld in 4 hoofdstukken, te weten:

- Hoofdstuk 1: Inleidende regels;
- Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels;
- Hoofdstuk 3: Algemene regels;
- Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels.

5.2.1 Hoofdstuk1 Inleidende regels

In artikel 1 ('Begrippen') is een omschrijving gegeven van de in het bestemmingsplan gebruikte begrippen. Deze worden opgenomen om interpretatieverschillen te voorkomen. Vervolgens is in Artikel 2 ('Wijze van meten') een omschrijving gegeven van de te gebruiken wijze van meten.

5.2.2 Hoofdstuk2 Bestemmingsregels

Dit hoofdstuk bevat artikelen waarin regels zijn opgenomen betreffende de op de verbeelding voorkomende bestemmingen en de op de verbeelding aangegeven aanduidingen met betrekking tot de toegestane (hoofd)bebouwing. Bij de opbouw van deze regels is, voor zover voorkomend binnen de verschillende bestemmingen, de indeling overeenkomstig de SVBP 2012 aangehouden:

- Bestemmingsomschrijving

In dit onderdeel wordt de materiële inhoud van de bestemming aangegeven: de functies die binnen de bestemming "bij recht" zijn toegestaan. De bestemmingsomschrijving vormt de eerste "toetssteen" voor bouwactiviteiten en/of gebruiksvormen. Beide zijn slechts toegestaan, voor zover zij zullen plaatsvinden binnen de opgenomen omschrijving.

- Bouwregels

Dit onderdeel geeft aan welke bouwwerken mogen worden opgericht. Voorop staat dat slechts mag worden gebouwd ten behoeve van de voor de bestemming aangegeven bestemmingsomschrijving.

De in dit bestemmingsplan opgenomen bestemmingen worden hieronder achtereenvolgens toegelicht.

Verkeer

Deze bestemming in Artikel 3 regelt de aanleg en instandhouding van de ontsluitingsweg De Punt. Binnen de bestemming wordt de tevens de aanleg en instandhouding van voet- en

fietspaden mogelijk gemaakt. Voorts past de aanleg van parkeer- en picknickplaatsen binnen de verkeersbestemming en worden nutsvoorzieningen mogelijk gemaakt.

Water

Deze bestemming in Artikel 4 betreft de belangrijkste waterlopen voor zowel de (recreatie)vaart als voor de waterhuishouding. De bestemming is mede gericht op behoud en versterking van de natuurlijke waarden van water, rietlanden en oevers.

Waarde - Archeologie - 4

Deze dubbelbestemming in Artikel 5 is opgenomen voor bescherming en veiligstelling van archeologische waarden. Hieraan is een omgevingsvergunningstelsel gekoppeld voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde en werkzaamheden.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij een bestemmingsplanwijziging dient op grond van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid. Tevens verplicht de Wro dat bepaalde plankosten op de initiatiefnemer kunnen worden verhaald. Het gaat hierbij om de plankosten en de kosten van ontwikkelingen die de gemeente redelijkerwijs moet maken, zoals de aanleg van voorzieningen van openbaar nut.

Op grond van artikel 6.12 van de Wro dient de gemeenteraad een exploitatieplan vast te stellen voor gronden waarop een bouwplan zoals in het Bro is omschreven is voorgenomen. Onderhavig plan voorziet niet in een bouwplan. Een exploitatieplan is daarmee niet aan de orde.

In de gemeentelijke meerjarenbegroting is een investeringsbudget opgenomen voor het gehele project, inclusief de realisatie van de infrastructuur en eventuele tegemoetkoming in planschade. Het bestemmingsplan wordt daarmee economisch uitvoerbaar geacht.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het ontwerpbestemmingsplan is in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro toegezonden aan de voorgeschreven bestuurlijke partners. Het ontwerpbestemmingsplan heeft gelijktijdig voor eenieder van 16 juni 2021 tot en met 27 juli 2021 zes weken ter inzage gelegen. Omwonenden en omliggende bedrijven zijn geïnformeerd over het plan. Naar aanleiding van de terinzagelegging is één zienswijze ingediend die niet heeft geleid tot aanpassingen aan onderhavig bestemmingsplan. Na de ter inzagelegging wordt het plan door de gemeenteraad vastgesteld. Na vaststelling start de beroepstermijn van zes weken. Belanghebbenden kunnen gedurende deze termijn tegen het plan in beroep gaan. Na de beroepstermijn treedt het bestemmingsplan in werking.

