

Bestemmingsplan

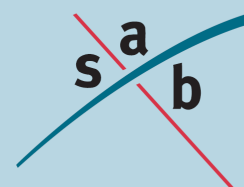
Fietspad Hogenweg Hargerweg

Gemeente Bergen

Datum: 27 juli 2017

Projectnummer: 160413

NL.IMRO.0373.BPG04013fietspad-C001



INHOUD

TOELICHTING

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Het plangebied	3
1.3	Doelstelling	4
1.4	Leeswijzer	4
2	Planbeschrijving	5
2.1	Ontstaansgeschiedenis en huidige situatie	5
2.2	Het plan	9
2.3	Voorheen geldend bestemmingsplan	10
3	Beleidskader	12
3.1	Inleiding	12
3.2	Rijksbeleid	12
3.3	Provinciaal beleid	15
3.4	Regionaal beleid	16
3.5	Gemeentelijk beleid	17
4	Milieu- en omgevingsaspecten	21
4.1	Milieu-aspecten	21
4.2	Omgevingsaspecten	28
5	Economische uitvoerbaarheid	40
5.1	Inleiding	40
5.2	Beoordeling plan	40
5.3	Conclusie	40
6	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	41
6.1	Overleg	41
6.2	Zienswijzen	41
6.3	Conclusie	41
7	Wijze van bestemmen	42
7.1	Inleiding	42
7.2	Algemene methodiek	42
7.3	Specifieke regeling dit bestemmingsplan	43

Bijlagen

1. Nee, tenzij-toets weidevogelgebied, SAB, 14 december 2016
2. Aeriusberekening Fietspad Groeterpolder, SAB, 22 december 2016
3. Verslagen omwonenden, gemeente Bergen

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In de Groeterpolder, gelegen ten oosten van de binnenduinrand met de dorpen en buurtschappen Schoorl-Bregtdorp-Catrijp-Groet, is enige tijd geleden een tijdelijk fietspad aangelegd. Het fietspad verbindt de Hogenweg en de Hargerweg en dient ter vervanging van het niet-beschikbaar zijn van het fietspad langs de N9 als gevolg van werkzaamheden aldaar. Al eerder is echter geconstateerd dat in dit gebied sprake is van een 'ontbrekende schakel' in het fietsnetwerk. Het is niet mogelijk om door de polder te fietsen in een doorgaande route. Men is gedwongen langs de N9 te fietsen (een minder aantrekkelijke route vanwege de verkeersdruk op die weg), dan wel via de Herenweg (eveneens minder aantrekkelijk daar deze door vrijwel aaneengesloten bebouwd gebied loopt). De wens bestaat zodoende om het fietspad permanent te maken. Het initiatief past binnen het Fietsbeleidsplan van de gemeente, waarin de wens al is benoemd. Naast de gemeente zijn onder andere ook de Wijkvereniging Schoorl-Oost en de Fietzersbond voorstander van het plan. Het initiatief past echter niet in het geldende bestemmingsplan Landelijk Gebied Noord. Om die reden is een nieuw bestemmingsplan nodig. Dit document (toelichting) –in combinatie met regels, verbeelding en bijlagen, voorziet daarin.

1.2 Het plangebied

Het plangebied bevindt zich even ten westen van de N9. Op navolgende luchtfoto is het plangebied globaal weergegeven.



Globale ligging plangebied

1.3 Doelstelling

Het voorliggend bestemmingsplan vervangt, nadat het van kracht is geworden, de vigerende regeling voor deze locatie uit het bestemmingsplan Landelijk Gebied Noord. Om op deze locatie de gewenste ontwikkeling mogelijk te maken, dient een nieuw bestemmingsplan met een nieuw planologisch regime te worden opgesteld. Dit voorliggend bestemmingsplan heeft tot doelstelling daarin te voorzien.

1.4 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, de planregels en een verbeelding. De planregels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. De toelichting geeft aan waaruit het plan bestaat, hoe en wat met het plan juridisch-planologisch wordt geregeld en geeft de resultaten van het onderzoek naar de uitvoerbaarheid weer. De toelichting zoals bedoeld in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is in navolging hiervan als volgt opgebouwd: Hoofdstuk 1 is de inleiding. Na de beschrijving van het plan en het plangebied staat in hoofdstuk 2 de onderbouwing van het plan beschreven. In de navolgende hoofdstukken wordt getoetst of het initiatief uitvoerbaar is. Onderscheiden worden achtereenvolgens een toets aan het relevante ruimtelijke beleid van diverse overheden, milieu- en omgevingsaspecten, financieel-economische en tot slot de resultaten van de maatschappelijke procedure. In hoofdstuk 7 is een toelichting op de wijze van bestemmen (wat wordt er geregeld en hoe wordt het geregeld).

2 Planbeschrijving

2.1 Ontstaansgeschiedenis en huidige situatie

2.1.1 *Ontstaansgeschiedenis*

Het plangebied is onderdeel van een cultuurhistorische dijk en ligt in een landschap-pelijk waardevol gebied. Het is daarom zinvol de ontstaansgeschiedenis kort te be-schouwen.

De locatie ligt in het strandwallen- en strandvlaktenlandschap en het Oer-IJ gebied. Tijdens een periode van relatief snelle zeespiegelstijging die tot circa 4500-4000 voor Chr. duurde, bestond dit gebied uit een uitgebreid waddengebied met zandbanken en -platen die gescheiden werden door grote getijdegeulen. Dit waddengebied werd ge-deeltelijk afgeschermd van de open zee door een reeks eilanden.

Vanaf 4500-4000 voor Chr. nam de stijging van de zeespiegelstand sterk af . Vanuit de Noordzee en de grote rivieren werden grote hoeveelheden zand aangevoerd, waardoor de getijdengeulen geleidelijk verzandden en de reeks eilanden aan elkaar groeide tot een strandwal. Met name in perioden met meer en/of hevigere stormen werd het door de zee aangevoerde zand boven de vloedlijn op het strand hoog opge-worpen in een rug, een strandwal. Tot ongeveer 0-100 na Chr. bleef de grote aanvoer van zand in stand waardoor de kustlijn steeds verder naar het westen verschoof. Bij die verschuiving werden afwisselend strandvlaktes en strandwallen gevormd.

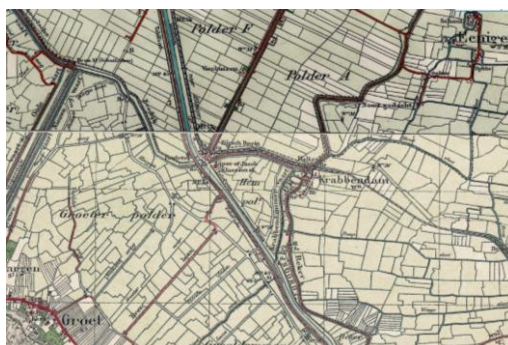
Op de strandwallen zijn lage duinen opgestoven (de zogenaamde Oude Duinen). Op deze onderlaag is een nieuwe duinenrij ontstaan (de zogenaamde Jonge Duinen). De duinenrij is tussen Camperduin en Bergen aan Zee zeer breed en hoog, en ligt daar op de Oude Duinen en de daartussen gelegen strandvlakten. Aan de voet van de Jonge Duinen liggen nog steeds de Oude Duinen aan de oppervlakte, flauw hellend naar de polders.



Uitsnede kaart Chr. Sgrooten, 1573

De strandwallen waren vanwege de hogere ligging geschikte locaties voor bebouwing. De lager gelegen strandvlakten waren dat niet. Hierdoor is het langgerekte, lintvormige bebouwingspatroon ontstaan, dat zo kenmerkend is voor dit gebied. Veel binnenmeren in Noord-Holland stonden lange tijd in contact met de zee (zie voorgaande afbeelding). Daardoor was het gebied erg gevoelig voor wateroverlast. Het riviertje de Rekere (nu deels het Noordhollands kanaal) vormde één van die risicofactoren. Deze werd uiteindelijk afgedamd in 1624 waarna het land veiliger werd. Daarna konden de strandvlaktes ingepolderd en gecultiveerd worden. Het grondgebruik is altijd agrarisch geweest. Vanwege de vochtige bodemgesteldheid, was de grond met name geschikt als weideland voor (melk)vee.

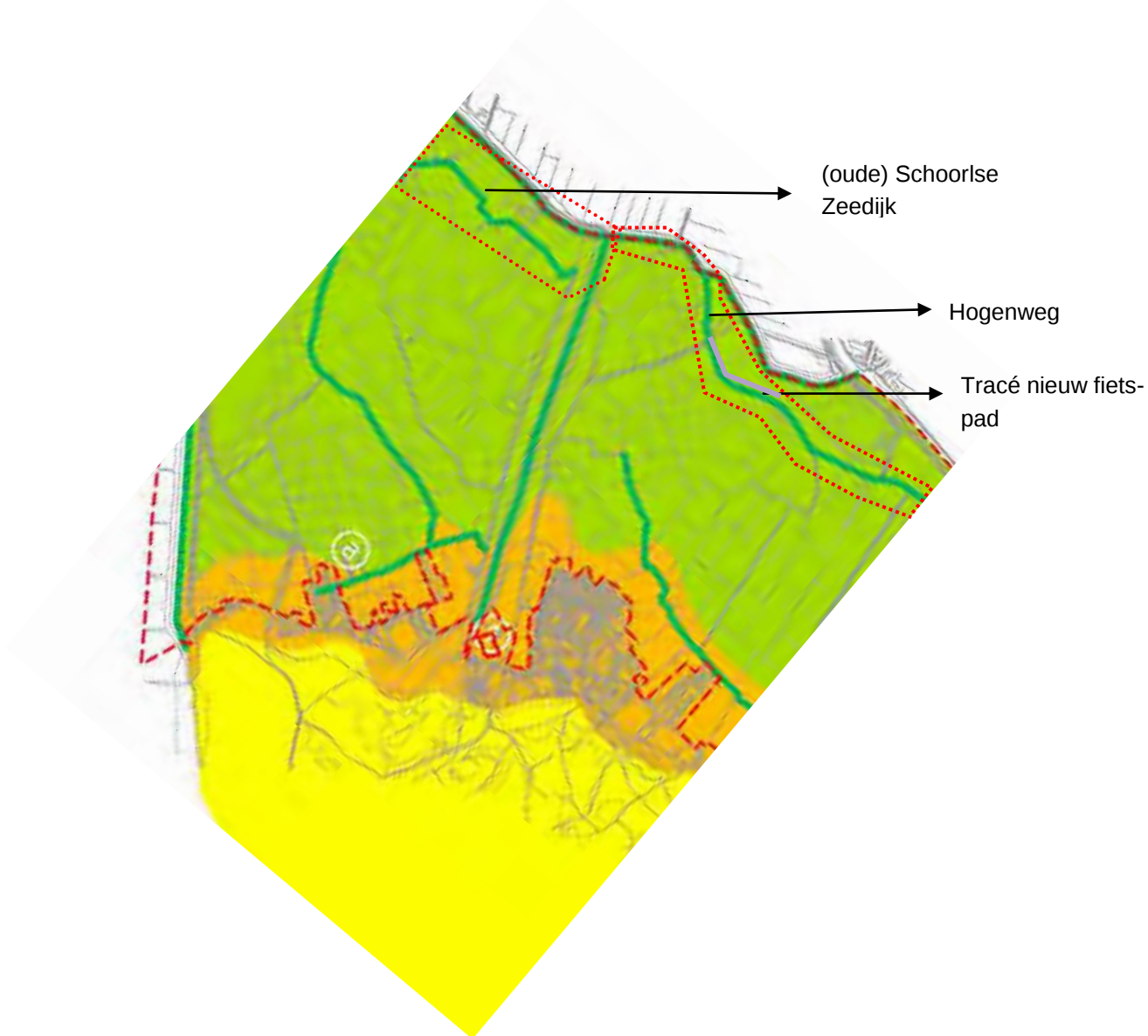
Uit afbeeldingen uit de historische atlas valt op te maken, dat de loop van de Hogendijk al eeuwenlang (nagenoeg) ongewijzigd is. Dat geldt trouwens ook voor het slotenpatroon en de onregelmatige verkavelingsstructuur, hetgeen een particuliere, niet centraal georganiseerde ontginning suggereert (en welke schril afsteekt tegen de regelmatige verkavelingspatronen van bijvoorbeeld de Zijpepolder). Opvallend is ook de aanwezigheid van een pontveer bij het Noord Hollandskanaal en de Zijpersluis (of Jacob Claessesluis) tot in het begin van de 20^e eeuw. In het Noord Hollandskanaal werden de verbindenden immers gemaakt met vlotbruggen. Ter plaatse van de Zijpersluis was oorspronkelijk wel degelijk een vlotbrug aanwezig, doch vanwege de bocht in het tracé waren er te veel aanvaringen en werd ze al snel vervangen door een pontveer. Met het verdwijnen van het pontveer is er een tamelijk lang stuk ontstaan waar het kanaal niet oversteekbaar is (bijna 6 km tussen Schoorl dam en Burgervlotbrug). Het (opnieuw) verbinden van de Zijerpolder (met onder andere de cultuurhistorisch en landschappelijk waardevolle Westfriesedijk en de Grote Sloot) met de Groeterpolder en verder, is wellicht een toekomstige kans het recreatief netwerk verder te verbeteren (de vrij recent aangelegde “Rekervlotbrug”, richting het zuiden moge als voorbeeld dienen).



Afbeeldingen historische atlas, 1815 (linksboven), 1870(rechtsboven), 1940 (linksonder), 1963 (rechtsonder)

2.1.2 Ruimtelijke en functionele analyse

De Rekere is momenteel nog herkenbaar aan het verloop van de Schoorlse Zeedijk, die zich voortzet in de Hogenweg. In groen op navolgende afbeelding zijn de waardevolle dijken in en rond het plangebied te zien, waaronder voornoemde twee. Het tracé van het nieuwe fietspad loopt over een deel van de dijk de Hogenweg, dat voor de aanleg van het tijdelijke fietspad nog onverhard en niet-publiek was.



Waardevolle dijken in en rond plangebied

De oriëntatie en verkavelingsrichting van de Groeterpolder is nog herkenbaar. De polder werd vanaf de Heereweg/binnenduinrand ontgonnen. Haaks op de Heereweg lopen enkele wegen de polder in, ook de slootjes volgen goeddeels dit patroon. De polder is deels onregelmatig blokverkaveld en stamt uit de late middeleeuwen. De gronden waren vóór de aanleg van het tijdelijke fietspad, in gebruik als agrarisch weidegrond, net als de omgeving. Er zijn enkele agrariërs in het gebied in de (melk)vee (koeien) sector actief. De condities voor deze sector zijn in dit gebied voorzichtig positief, mede getuige een op stapel zijnde bedrijfsverplaatsing van een (middel)groot agrarisch bedrijf, zodat de verwachting is dat het gebied in de toekomst ook als zodanig in gebruik zal zijn. Dat houdt in dat enkele waarden van dit gebied, openheid, rust en weide, van blijvende aard zijn. Dit maakt het gebied geschikt voor recreatief fietsverkeer. In groter verband is het een aantrekkelijk gebied om te fietsen. Het silhouet van de duinen enerzijds, en de weidsheid van de polders anderzijds, geven het gebied een bijzonder natuurlijk en recreatief karakter. De nabijheid van dorpen als Schoorl en Groet, met toeristische voorzieningen, alsook de kustplaatsjes Hargen aan Zee en Camperduin dragen bij aan de toeristische potentie. Ook zijn er enkele cultuurhistorisch waardevolle objecten aanwezig, zoals de Groetermolen en stolpboerderijen.

Een permanente fietsverbinding door de Groeterpolder is echter niet aanwezig. Dit laat zich tot op zekere hoogte cultuurhistorisch verklaren; het verkeer ging altijd over de hoger gelegen binnenduinrand (Heereweg/Herenweg); dit vormt de verbinding tussen de diverse plaatsen. Anderzijds zijn elders de vaak parallelle dijkstructuren een alternatieve ontsluiting. De Houtendijk in de Harger- en Pettemerpolder is een voorbeeld alsook de Omloop/Schapenlaan meer naar het zuiden. Dat de Hogenweg niet een doorlopende functie voor (langzaam) verkeer heeft, is meer een toevallig ontstane situatie. Zowel ten noorden als ten zuiden van het nieuwe tracé is de Hogenweg immers wel verhard. Visueel gezien kent de 'ontbrekende schakel' een gelijk reliëf en breedte als het deel ten noorden en ten zuiden en is goed als dijk herkenbaar.



2.2 Het plan

Het plan bestaat er uit een tijdelijk fietspad als permanente voorziening aan te leggen. Het fietspad wordt 3 m breed en ca. 530 m lang en zal bestaan uit een wegendoek op ondergrond met 10 cm granulaat en 10 cm asfalt toplaag. Het fietspad 'begint' ter hoogte van Hogenweg en loopt dan in noordoostelijke richting door tot de Groetermolen, vanwaar linksaf geslagen kan worden de Hargerweg op dan wel rechtsaf verder de Hogenweg op.

De polder wordt hierdoor beter toegankelijk voor recreatief fietsverkeer. Voorheen was het niet mogelijk de Groeterpolder te doorkruisen. Komen vanuit het zuiden/oosten moest altijd afgeslagen worden richting Groet. Wilde men dan verder fietsen richting langs de (oude) Schoorlse Zeedijk, dan betekende dat een forse omweg. Vanuit de andere kant geldt uiteraard hetzelfde. Op navolgende afbeelding is globaal de nieuwe mogelijkheid voor een fietsroute weergegeven.



Nieuwe fietsroute

Het permanente fietspad levert zodoende een bijdrage aan het toeristisch klimaat. Aangezien de oorspronkelijke loop van de dijk wordt gevolgd en het reliëf in stand blijft, zijn de cultuurhistorische waarden niet in het geding. Sterker nog, de dijk wordt benadrukt, zichtbaar en beleefbaar gemaakt. De status van de dijk als fietspad houdt tevens in dat deze een bestendig(er) karakter krijgt. Er wordt dus een bijdrage geleverd aan de instandhouding van een cultuurhistorisch waardevol element. Landschappelijke waarden (openheid, rust) worden niet aangetast. De dijk krijgt immers slechts een functie voor ongemotoriseerd verkeer en verbindt geen dorpen of voorzieningen, zodat verwacht mag worden dat vooral recreatief verkeer er gebruik van zal maken en maar in beperkte mate bestemmingsverkeer. De verwachting is dat er maximaal 500 verkeersbewegingen per etmaal zijn, op mooie zomerdagen. Hoewel gemotoriseerd

Geconcludeerd wordt dat het om een ruimtelijk gewenst initiatief gaat; tevens wordt invulling gegeven aan een beleidswens die reeds in het Fietsbeleidsplan wordt benoemd.

Ter plaatse vigeerde het bestemmingsplan Landelijk Gebied Noord, zoals vastgesteld door de raad op 7 juli 2011. De gronden zijn aangewezen met de bestemming Agrarisch-Landschapsbehoud met een nadere aanduiding cultuurhistorische waarden. Tevens ligt het fietspad deel in de molenbiotop van de Groeterpolder en de geluidcontour van industrie terrein Zijpersluis. Een dubbelbestemming Archeologische Verwachting, regime III is tot slot van toepassing.



Gronden met de bestemming Agrarisch-Landschapsbehoud zijn bestemd voor:

- a het uitoefenen van een agrarisch bedrijf, zoals genoemd in artikel 1 lid 6 sub b;
- b kleinschalige dagrecreatieve voorzieningen;
- c bij deze bestemming behorende voorzieningen zoals (ontsluitings)wegen, nutsvoorzieningen, groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen en water ten behoeve van wateraanvoer en -afvoer, waterberging en sierwater;

alsmede voor:

- d ter plaatse van de aanduiding "cultuurhistorische waarden (cw)": cultuurhistorisch waardevolle landschapselementen in de vorm van dijken;
- e archeologisch waardevol gebied zoals bedoeld in artikel 22;
- f de in lid 10 in tabel 3 genoemde nevenfuncties, welke rechtsreeks dan wel via afwijking toelaatbaar zijn;
- g behoud, herstel en ontwikkeling van:
 - de aan het open landschap gebonden natuurwaarden in de vorm van weidevogels (inclusief goudplevieren), lepelaars en overwinterende eenden, ganzen en zwanen;
 - de aan water en oevers gebonden natuurwaarden als vissen, amfibieën en oever- en waterplanten en natuurwaarden in de vorm van botanische waarden van zoete en zilte kwel en schrale en matig vochtige graslanden;
 - de landschappelijke openheid;
 - de landschappelijke en cultuurhistorische patronen in de vorm van reliëf, kenmerkende kavelpatronen, watergangen en dijken.

Een fietspad is gelet hierop niet toegestaan. Zoals aangegeven, gaat het echter om een ruimtelijk gewenst initiatief, waarbij de landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke waarden niet worden aangetast.

De molenbiotop dient ter bescherming van de windvang van de Groetermolen. Deze wordt niet aangetast, er komt namelijk geen bebouwing en ook geen beplanting. De geluidzone dient ter bescherming van het functioneren van het nabij gelegen bedrijventerrein Zijpersluis. Er komen geen geluidgevoelige functies bij met dit plan, zodat het functioneren geborgd is. De dubbelbestemming Archeologische Verwachting is opgenomen om eventueel aanwezige archeologische relictten te beschermen. De diepte van de grondroerende werkzaamheden is echter zodanig (minder dan 40 cm), dat van aantasting van relictten op voorhand geen sprake is (evengoed is de algemene meldingsplicht, zoals vastgesteld in artikel 5.10 van de Erfgoedwet, van toepassing).

3 Beleidskader

3.1 Inleiding

Het al dan niet voldoen aan verschillende randvoorwaarden en uitgangspunten is bepalend voor de vraag of een nieuw bestemmingsplan ook daadwerkelijk uitvoerbaar is. Hierbij moet worden gedacht aan onder meer het ruimtelijk ordeningsbeleid van rijk, provincie, regio en gemeente. Dit hoofdstuk geeft een antwoord op de vraag of het nieuwe bestemmingsplan daadwerkelijk uitvoerbaar is wanneer getoetst wordt aan het relevante beleid. Het beleid inzake het onderwerp water is opgenomen in hoofdstuk 4, zodat een volledige 'watertoets', met alle informatie op één plek gegroepeerd, is terug te vinden in deze toelichting.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)*

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De visie is vernieuwend in de zin dat ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden worden.

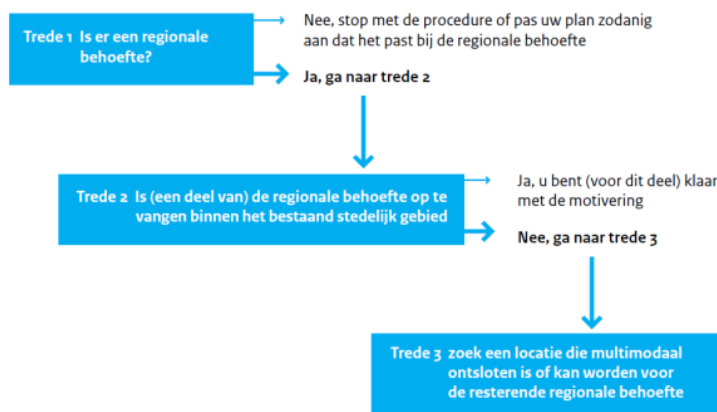
De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk "concurrerend, bereikbaar en leefbaar&veilig". Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Voor alle nationale opgaven worden rijksinstrumenten ingezet, waarbij financiering slechts één van de instrumenten is.

Beoordeling plan en conclusie

Een van de belangen is dat er bij ruimtelijke besluiten een zorgvuldige afweging moet plaatsvinden. Dit is verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6). De regeling komt er op neer dat van bepaalde ontwikkelingen nut en noodzaak dient te worden aangetoond. Dit wordt ook wel de duurzaamheids- of SERladder genoemd. De "SER" ladder zoals die thans ook geldt voor bijvoorbeeld de vestiging van bedrijventerreinen wordt ook van toepassing op projecten die voorzien in binnenstedelijke en buitenstedelijke woningbouw. De SERladder is een procesvereiste en is stapsgewijs als volgt opgebouwd.

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

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



Ad a. Allereerst dient de vraag gesteld te worden in hoeverre sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Uit jurisprudentie blijkt dat de aanleg van een weg niet als stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6., tweede lid in samenhang artikel 1.1.1, eerste lid, onder i van het Bro, wordt aangemerkt². Een fietspad heeft daarom ook niet als zodanig te worden aangemerkt. De ruimtelijke impact is daarbij klein, mede gezien het feit dat het gaat om verplaatsing van een bestaande fietsroute.

Ad b. De verdere toets aan trede 2 en 3 kan derhalve achterwege blijven.

3.2.2 **Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (2011, 2012)**

Het kabinet heeft in de hiervoor genoemde SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en wadengebied, 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).

² 201400570/1/R6.

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, d.w.z. door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur (de artikelen worden later aan het Barro toegevoegd) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Voor één onderwerp geregeld in dit besluit, voorziet het besluit niet in de (definitieve) begrenzing. Dit betreft de EHS. Ten aanzien van deze begrenzing is bepaald dat de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Een deel van het Barro is gebaseerd op eerdere pkb's en beleidsnota's die in de SVIR worden herbevestigd. Deze onderdelen kunnen na vaststelling van de structuurvisie de procedure volgen en zijn in werking getreden op 30 december 2011.

Het betreft de volgende onderdelen:

- Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- Kustfundament;
- Grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- Defensie;
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Op 28 augustus 2012 is het besluit aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen veiligheid op rijksvaarwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur (EHS), de veiligheid van primaire waterkeringen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer. Ook is het onderwerp duurzame verstedelijking in regelgeving worden opgenomen.

Het kabinet heeft de keuze voor deze onderwerpen gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

Beoordeling plan en conclusie

In het Barro zijn geen regels opgenomen die van belang zijn voor het onderhavige plangebied. Het plan is van dien aard dat Nationale belangen zoals gedefinieerd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en het Barro niet worden geschaad. Ook maakt het plangebied geen deel uit van een "MIRT-gebied" waarvoor het realiseren van nationale opgaven is beoogd.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 *Structuurvisie Noord-Holland 2040, kwaliteit door veelzijdigheid (2010)*

Sinds 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening van kracht geworden. Deze wet kent geen streekplan. In plaats daarvan beschikt de provincie over het instrument van de structuurvisie. De provinciale structuurvisie is op 21 juni 2010 vastgesteld door Provinciale Staten. De Structuurvisie geeft inzicht in de ruimtelijke ambities van de provincie Noord-Holland. De provincie is veelzijdig met een aantal belangrijke economische motoren van Nederland, bruisende steden, natuurparken, het strand en open grasland vol weidevogels. Dit bijzondere karakter wil de provincie bewaken. Tegelijkertijd zijn er ontwikkelingen als globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp die een grote ruimtelijke impact hebben. In de Structuurvisie beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met deze ontwikkelingen en keuzes omgaat en schetst ze hoe de provincie er in 2040 moet komen uit te zien.

De provincie Noord-Holland wil in de structuurvisie inzetten op ruimtelijke kwaliteit en duurzaam ruimtegebruik. Wat betreft ruimtelijke kwaliteit zorgt de provincie voor behoud van het Noord-Hollandse landschap door verdere ontwikkeling van de kwaliteit en diversiteit ervan. Het gaat hierbij om het behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen, natuurgebieden en groen om de stad. Onder duurzaam ruimtegebruik verstaat de Provincie Noord-Holland het plaatsen van de juiste functies op de juiste plek. Deze juiste plek wordt bepaald door verschillende factoren zoals de aanwezige milieukwaliteit, de behoefte aan voorzieningen zoals passende huisvesting voor bewoners en bedrijven op specifieke locaties en de bereikbaarheid van die locaties.

Uitgangspunt is een zorgvuldige afweging tussen verschillende belangen, waarbij milieukwaliteiten als (externe) veiligheid, luchtkwaliteit, bodemkwaliteit, geur en geluid, maar ook waterkwaliteit belangrijke randvoorwaarden zijn. Hierbij streeft de Provincie naar oplossingen die ruimte laten voor veranderende omstandigheden en die zo efficiënt mogelijk gebruik maken van de beschikbare ruimte.

Beoordeling plan en conclusie

Het initiatief draagt bij aan de behoud van een cultuurhistorisch waardevolle dijk en biedt een manier om het Noord-Hollandse landschap te beleven. Dit is in lijn met de structuurvisie.

3.3.2 *Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (2010,2014-2017)*

De Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) is gelijktijdig door Ge-deputeerde Staten vastgesteld met de Structuurvisie. De ruimtelijke verordening waarborgt de provinciale belangen en geeft regels die moeten worden opgevolgd bij het opstellen van bestemmingsplannen. De PRVS vloeit voort uit het uitvoeringsprogramma van de Provinciale Structuurvisie 2010. In 2014 is een technische wijziging vastgesteld waarin alle jaarlijkse aanpassingen sinds de 1^e versie (2010) zijn verwerkt. In 2015 en 2016 zijn opnieuw aanpassingen gedaan.

In de verordening wordt onder andere ingegaan op de volgende onderwerpen:

- regels voor het Bestaand Bebouwd Gebied;
- regels voor het landelijk gebied;
- de Groene Ruimte;
- de Blauwe Ruimte;
- energie.

De provincie stelt weinig eisen voor bouwen en gebruik binnen bestaand bebouwd gebied. *Buiten* bestaand bebouwd gebied vindt de provincie het van belang om de open ruimtes zoveel mogelijk te behouden en te ontwikkelen. Het landelijk gebied gaat echter niet op slot, maar bebouwingsplannen dienen te voldoen aan eisen van noodzaak en ruimtelijke kwaliteit.

Op 1 maart 2017 treedt een nieuwe Provinciale Ruimtelijke Verordening in werking. Er is daarom nu al aan getoetst. Op basis van deze Verordening zijn kleinschalige ontwikkelingen buiten bestaand gebied binnen een bestaand bouwvlak mogelijk, of daar buiten, mits deze niet voorziet in extra bebouwing.

Beoordeling plan en conclusie

Het bestemmingsplan voorziet niet in extra bebouwing en betreft een kleinschalige ontwikkeling. De openheid van het landelijk gebied wordt dus niet aangetast. Het initiatief past binnen de Verordening.

3.3.3 Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP; 2013)

Het Provinciale Verkeer en Vervoersplan bevat het beleid van de provincie Noord-Holland op het gebied van Verkeer en Vervoer voor tenminste de komende 5 jaar. Vooral ketenvervoer en het goed combineren van de verschillende netwerken zijn hierin van belang. De fiets goed faciliteren voor langere afstand, bijvoorbeeld voor woon-schoolverkeer. Verkeersveiligheid heeft topprioriteit. Ook recreatief fietsverkeer wordt gepromoot. Als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en inzichten dient het fietsnetwerk nog verder te worden verdicht en verbeterd.

De provincie wil voorwaarden scheppen om het fietsen te bevorderen. Het is gezond, milieuvriendelijk en goedkoop en snel op de korte afstanden. De provincie is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de aanleg en instandhouding van fietspaden en bijbehorende voorzieningen. Er wordt samen met andere wegbeheerders en de Fietssersbond gewerkt aan een verbetering van het netwerk van verbindingen.

Beoordeling en conclusie

Het initiatief zorgt voor nieuwe verbindingen voor de fiets en draagt bij aan het versterken van het fietsnetwerk en is daarmee in overeenstemming met het provinciaal verkeers- en vervoersplan.

3.4 Regionaal beleid

3.4.1 Regionale Bereikbaarheidsvisie Noord-Kennemerland (2006)

In deze visie wordt onder meer aangegeven dat regionale bereikbaarheid is essentieel voor de lokale duurzame economische ontwikkeling. Ook de fiets dient een belangrijke

bijdrage te leveren aan de mobiliteitsvraag. Dit kan onder andere door de aanwezigheid van een kwalitatief goed hoofdfietsnetwerk.

Beoordeling en conclusie

Het initiatief draagt bij aan de verbetering van de regionale bereikbaarheid en is zodoende in overeenstemming met de regionale bereikbaarheidsvisie.

3.4.2 Regio Alkmaar: parel aan zee. Toeristische Visie 2025

Toerisme en recreatie is voor de Regio Alkmaar, waar Bergen deel van uitmaakt, een belangrijke economische sector. Deze sector levert een wezenlijke bijdrage aan de aantrekkelijkheid van de leefomgeving en draagt economisch bij aan het versterken van de ontwikkeling van kust, stedelijk gebied en platteland. De hoofddoelstelling op het gebied van toerisme en recreatie is om meer toeristen en recreanten naar dit gebied te halen en hier langer te laten verblijven zodat de bestedingen in de regio toenemen. De aantrekkelijkheid van de regio behouden en versterken is daarbij ook een belangrijke doelstelling binnen de toeristische cluster.

Door bestaande regionale routes op elkaar te laten aansluiten ontstaat een beter regionaal netwerk dat de aantrekkelijkheid van het toeristisch fietsen verbetert. Verder wordt ingezet op een betere promotie en marketing rondom routes (vooral digitaal) en het betrekken van ondernemers langs de routes om mogelijkheden voor samenwerking te onderzoeken.

Beoordeling en conclusie

Het fietspad verbetert het recreatief klimaat van de Groeterpolder en de nabije omgeving. Daardoor wordt een bijdrage geleverd aan de doelstelling van de regio.

3.5 Gemeentelijk beleid

3.5.1 Structuurvisie Landelijk gebied (2010)

Dit document beschrijft de koers voor het landelijk gebied. Het landelijk gebied is een belangrijk agrarisch productiegebied en dat moet het blijven. Daarnaast heeft het gebied een aantal kwaliteiten die beschermd en versterkt moeten worden om de aantrekkelijkheid voor inwoners en gebruikers te verhogen. De openheid van de polders is één van de kenmerken die het gebied haar landschappelijke schoonheid geven. Zowel landschappelijke als cultuurhistorische kwaliteiten, waaronder begrepen dijken, moeten behouden, versterkt en hersteld worden. Nieuwe functies zijn (zodoende) alleen toegestaan onder voorwaarden:

- Zij moeten qua vormgeving in het landschap passen;
- Zij moeten passen bij het karakter van het gebied;
- Zij mogen de rust niet verstoren (denk aan geluidhinder en verkeersaantrekkende).

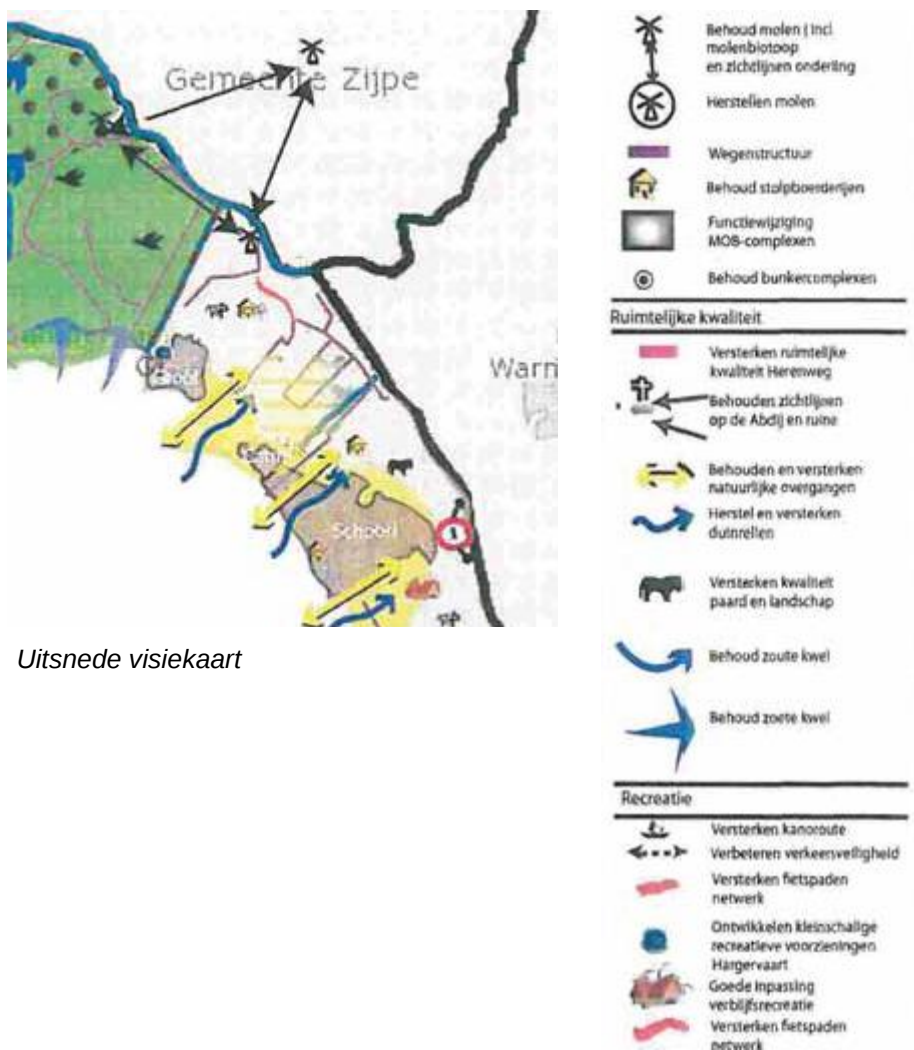
De visie wordt daarna in thema's uitgewerkt. Naast cultuurhistorie is het thema recreatie en toerisme relevant. Onder andere moet de toegankelijkheid van het gebied voor fietsers, wandelaars en kanovaarders moet worden verbeterd. Alternatieven voor het gebruik van de auto worden in de vorm van recreatieve fietsroutes weergegeven.

Vervolgens worden per deelgebied uitgangspunten geformuleerd. De Groeterpolder ligt in het deelgebied Noord-Oostelijke polders. Dit gebied heeft een verkeersluw karakter en is daardoor aantrekkelijk voor recreatief verkeer.

Op de visiekaart is ter plaatse van het plangebied met een aanduiding aangegeven dat het fietspaden netwerk ter plaatse versterkt zou moeten worden. Ook wordt belang gehecht aan de Groettermolen en het behoud van het zicht daarop alsook de molenbiotop (vrije windvang).

Beoordeling en conclusie

Uit het genoemde, blijkt duidelijk dat het initiatief invulling geeft aan de structuurvisie.



3.5.2 Cultuurhistorische Nota Bergen 2009-2018

In deze nota formuleert de raad een visie op de cultuurhistorische waarden van de gemeente: “in wisselwerking met de burgerij van de gemeente Bergen, de waarde van het gebouwde, archeologische en cultuurlandschappelijke erfgoed aangeven, beheeren, versterken en toegankelijk te maken. Door dit erfgoed te behouden en duurzaam te ontwikkelen wordt betekenis gegeven aan de leefomgeving. Dit uitgangspunt van behoud door ontwikkeling maakt nieuwe ontwikkelingen mogelijk, maar wel vanuit de visie dat de historische identiteit de basis is voor het behoud van een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving”.

De uitgangspunten die hierbij horen zijn:

1. Naarmate de ontwikkelingslocatie een grotere cultuurhistorische waarde heeft, wordt de cultuurhistorie eerder in de besluitvorming betrokken;
2. Bij ruimtelijke ingrepen wordt niet alleen onderzocht welke archeologische, maar ook welke andere cultuurhistorische waarden in het geding zijn;
3. Bergen is rijk aan cultuurhistorie. De cultuurhistorie is belangrijk voor de identiteit binnen de gemeente. Behoud en versterking van de cultuurhistorische waarden van de gemeente Bergen zijn de hoofduitgangspunten in het cultuurhistorische beleid;
4. Cultuurhistorie betreft een zaak van de hele samenleving; toegankelijkheid en ontsluiting van de cultuurhistorie is voor bewoners en bezoekers;
5. Cultuurhistorie betreft het object in zijn omgeving, maar ook de omgeving als zodanig;
6. De diverse kernen van Bergen hebben elk een eigen karakter of identiteit. De kernen staan niet los van het landschap, maar zijn daarin opgenomen. Het landschap heeft ook een identiteit. Tezamen vormen deze componenten de identiteit van Bergen. In de doelstelling en ambitie wordt geen hiërarchie van de componenten aangebracht, maar een gericht beleid op maat aangehouden.

De overgangen tussen het lint en open landschap is waardevol. De relatie van het lint en het agrarische verleden moet behouden blijven (stolpen, bollenschuren etc.). Verdichting is mogelijk maar passend binnen de korrel. De inrichting van de openbare ruimte wordt gekenmerkt door het vele groen en de afwezigheid van stoepen.

Beoordeling plan en conclusie

Het plangebied ligt binnen het landelijk gebied. Zoals aangegeven in hoofdstuk 2 worden de cultuurhistorische waarden niet aangetast, sterker nog deze worden benadrukt.

3.5.3 Fietsbeleidsplan Pak de Fiets (2016)

Dit plan is opgesteld in nauwe samenwerking met de Fietzersbond afdeling Bergen. Een actieve ploeg, die de laatste jaren flink aan de (fiets-)weg timmert. Het volledige Beleidsplan staat hier.

Met dit beleidsplan geeft de gemeente aan dat de fiets het belangrijkste vervoersmiddel is voor de kortere afstanden. Files en parkeerdruk wordt ermee voorkomen en het is gezond. Ook economisch is de fiets belangrijk. Nu gaat binnen de gemeente Ber-

gen circa 30% van alle verplaatsingen per fiets. Binnen 7,5 km gaat het om 43% en de gemeente wil dit door goed beleid opvoeren naar minimaal 46% in 2021.

Dat moet bereikt worden door meer samenhangende, comfortabele, aantrekkelijk en directe fietsroutes, het oplossen van fietsonveilige situaties, het verbeteren van het recreatieve fietsnetwerk, veiligere schoolroutes, goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen en het stimuleren van verkeerseducatie.

Beoordeling en conclusie

In het Fietsbeleidsplan wordt de wens geuit een aantal ontbrekende schakels alsnog binnen het (recreatief) fietsnetwerk op te nemen. Met dit plan wordt één van die ontbrekende verbindingen gerealiseerd.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Milieu-aspecten

4.1.1 *Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.)*

In het Besluit milieueffectrapportage is bepaald dat een milieueffectbeoordeling ook uitgevoerd moet worden als een project, dat wordt genoemd in de bijlage onder D van het Besluit m.e.r., nadelige gevolgen heeft voor het milieu. Het bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid tot de aanleg van een fietspad. Dit is een activiteit die valt onder de D-lijst (categorie D 11.2 Stedelijk vernieuwingsproject). Daarom moet worden beoordeeld of het plan belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu heeft.

Beoordeling

Gelet op de geringe omvang van het plan, ruim onder de drempelwaarde (100ha) en de ligging van het plan, worden geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu verwacht. Het milieubelang wordt in het kader van het bestemmingsplan in navolgende paragrafen voldoende mate afgewogen. Een nadere beoordeling in een m.e.r.-beoordeling of plan-m.e.r. is niet noodzakelijk.

Een m.e.r.-beoordeling kan om een tweede reden noodzakelijk zijn, namelijk als niet uitgesloten kan worden dat het plan een significant negatief effect heeft op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Hoewel een fietspad maar zeer beperkt bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, en bovendien brommers niet worden toegestaan, is vanuit het zorgvuldigheidsbeginsel toch onderzocht wat in een worst-case scenario de effecten zijn, zie bijlage 2 bij dit bestemmingsplan³. Deze onderzoeksvraag is legitiem, omdat nabij het gebied Natura 2000-gebieden aanwezig zijn, namelijk (meest relevant) de Schoorlse Duinen en Zwanenwater & Pettemerduinen welke reeds een zogenaamde overbelaste situatie kennen voor wat betreft stikstof. Kort gezegd houdt dit in dat de huidige concentratie stikstof te hoog is voor bepaalde, beschermde duinsoorten om goed te kunnen functioneren. Elke toename van de stikstofdepositie is daarmee in feite een significant negatief effect. Daarbij komt dat het niet geheel uitgesloten kan worden dat af en toe een brommer van het fietspad gebruik zal maken en daarnaast is landverkeer mogelijk. Het scenario is nadrukkelijk worst-case: een deel van de veronderstelde verkeerstoename is in werkelijkheid geen toename, maar een verplaatsing van verkeersbewegingen. Bevestigd zou echter kunnen worden dat de verplaatsing zich deels richting het Natura 2000-gebied beweegt, en dat daarom de situatie zou kunnen verslechteren. Met behulp van Aerieus is een berekening gemaakt van de verwachte toename, daarbij gebruik makend van de geschatte hoeveelheid verkeer over het fietspad en een modal split van 6 % v.w.b. het aandeel brommers. Uit het onderzoek blijkt alleen dat ter plaatse van het fietspad een geringe toename is te verwachten. In de omliggende Natura 2000-gebieden is de toename 0 mol/ha/jaar, waarmee significant negatieve effecten kunnen worden uitgesloten. Het laat zich beredeneren dat als bij de Schoorlse Duinen en Zwanenwater & Pettemerduinen geen toename is, er bij verder weg gelegen Natura 2000-gebieden ook geen toename te verwachten is. Dat de overwegende windrichting in dit geval daarbij geen rol speelt blijkt uit verspreidingsgegevens van de

³ Aerieusberekening Fietspad Groeterpolder, SAB, 22 december 2016.

berekende depositie. Een nadere beoordeling in een m.e.r-beoordeling of plan-m.e.r. is niet noodzakelijk.

4.1.2 Milieuzonering

Bij het realiseren van een nieuwe functie dient vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening, gekeken te worden naar de omgeving waarin de nieuwe functies worden gerealiseerd. Hierbij spelen twee vragen:

1. Past de nieuwe functie in de omgeving?
2. Laat de omgeving de nieuwe functie toe?

Ad1. Past de nieuwe functie in de omgeving?

Voorliggend plan ziet toe op het realiseren van een doe-het-zelf zaak. Dit is geen milieugevoelige functie.

Ad2. Laat de omgeving de nieuwe functie toe?

Richtinggevend hierin zijn de indicatieve onderzoekszones zoals opgenomen in de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering”.

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof. Kenmerkend voor deze milieuaspecten is dat de belasting op grotere afstand van de bron afneemt. Daarnaast is de mate waarin een bedrijfstype personen- en/of goederenverkeer aantrekt, mede bepalend voor de mate van hinder. Onderstaande tabel geeft inzicht in het verband tussen de (richt)afstand en de milieucategorie.

Richtafstand	Milieucategorie
10 m	1
30 m	2
50 m	3.1
100 m	3.2
200 m	4.1
300 m	4.2

Deze gaat uit van een “rustige woonwijk”. In zogenaamde “gemengde gebieden” echter kan gemotiveerd een kleinere afstand van milieugevoelige functies (wonen) tot overlast veroorzakende gebieden worden aangehouden. De idee is dat een rustige woonwijk een hoger beschermingsniveau verdient dan een gebied waar al enige hinder is van bedrijven of infrastructuur (gemengd gebied). In een gemengd gebied komt matige tot sterke functiemenging voor.

Beoordeling

De nieuwe functie is niet milieugevoelig. Van een fietspad gaat slechts in beperkte mate geluid(soverlast) uit, zie verder paragraaf 4.1.5.

Conclusie

Het aspect “milieuzonering” is geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.1.3 Externe veiligheid

Wettelijk kader

Veiligheidsafstanden tussen activiteiten met gevaarlijke stoffen en (beperkt) kwetsbare objecten, zoals woningen, moeten ervoor zorgen dat bij een eventuele calamiteit het aantal dodelijke slachtoffers beperkt blijft. Het Vuurwerkbesluit en het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) stellen afstandseisen aan risicovolle bedrijfsactiviteiten. Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) ziet toe op transportroutes met gevaarlijke stoffen en op transport via buisleidingen. Voor vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor en water is het Basisnet gereed en het Besluit externe veiligheid transport (Bevt) in 2015 in werking getreden.

In het wettelijk kader en externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt in twee soorten risico's, namelijk plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR). PR en het GR dienen elk een andere doelstelling. Het PR heeft te maken met de veiligheid van de risicobron (technisch systeem) en is bedoeld voor de burger / gebruiker als individu. Het GR zegt iets over de inrichting van de ruimte rond de risicobron en is bedoeld voor de bestuurder.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woon-, werk- of verblijfsomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico is de kans dat een persoon die een jaar lang permanent op een plaats aanwezig is, overlijdt als gevolg van een ongeluk. Deze basisnorm bepaalt dat het risico om te overlijden aan een ongeluk met een gevaarlijke stof voor omwonenden niet hoger mag zijn dan één op de miljoen (10^{-6}).

Groepsrisico

Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Het risico geeft aan hoe groot de kans is dat bij een ongeval bij een risicolocatie 10, 100 of 1000 slachtoffers tegelijk vallen. Dit risico is daardoor een maatstaf voor de verwachte omvang van een ramp. Voor het groepsrisico geldt een oriëntatiewaarde. Dit is geen norm, maar een ijkpunt. De oriëntatiewaarde wordt uitgedrukt in een risicocurve. De oriëntatiewaarde houdt in dat het bevoegd gezag in situaties daarboven gemotiveerd kan afwijken. Er kunnen redenen zijn dat een gemeente meer of juist minder risico's accepteert. De gemeente is verplicht om een belangenafweging te maken. Dit is de verantwoording van het groepsrisico. Daarbij spelen onder de zelfredzaamheid, vluchtwegen, economische en maatschappelijke belangen een rol.

Beoordeling

De functie is als beperkt kwetsbaar object te beschouwen.

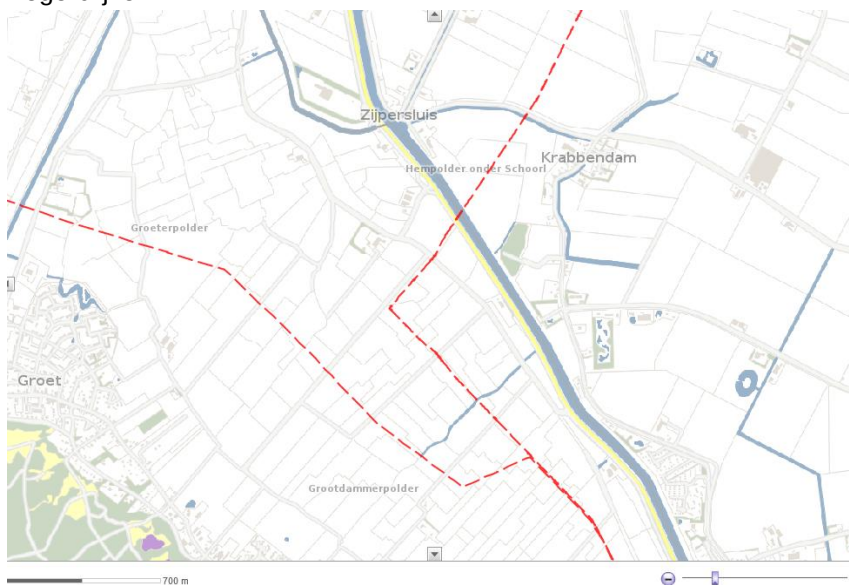
De N9 is opgenomen in het Basisnet Weg. Voor de N9 geldt geen plasbrandaandachtsgebied en is geen veiligheidszone voor het plaatsgebonden risico vastgesteld. Van de N9 zijn digitale telgegevens uit 2007 beschikbaar. Geteld zijn LF1-, LF2-, en GF3-transporten. Conform de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen 2010 moet voor basisnetwegen bij berekeningen/toetsingen worden uitgegaan van de GF3-gebruiksruimte zoals aangegeven in de bijlage behorend bij de circulaire. Voor de N9 is een gebruiksruimte opgenomen van 500 GF3-transporten per jaar.

In de Handleiding Risicoanalyse Transport (17 juni 2014) van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn vuistregels gegeven hoe om moet worden gegaan met het Plaatsgebonden risico en groepsrisico. Gelet op de Handreiking is een plaatsgebonden risicocontour (PR 10^{-6}) is bij dit wegtracé niet aanwezig met voornoemde transportaantallen. Wanneer het aantal GF3 transporten per jaar namelijk lager is dan 4000 heeft, volgens voornoemde handreiking, een autoweg geen 10^{-6} contour.

In navolging van het Bevb is in het Bevt geregeld dat de verantwoordingsplicht voor het GR niet van toepassing indien een bestemmingsplan betrekking heeft op een gebied het groepsrisico of de toename van het groepsrisico bij verwezenlijking van het bestemmingsplan niet hoger is dan een bij regeling van Onze Minister gestelde waarde, welke waarde voor verschillende categorieën van buisleidingen verschillend kan worden vastgesteld. In artikel 8 van het Rebv staat vermeld dat deze waarde het groepsrisico: 0,1 maal de oriëntatiewaarde mag bedragen, en de toename van het groepsrisico: minder dan 10%, voor zover de waarden, genoemd in artikel 12, eerste lid, onderdeel b, van het besluit (i.c. 0,1 van de oriëntatiewaarde) niet worden overschreden.

In de bijlage bij voornoemde handleiding is aangegeven dat wanneer het aantal GF3 transporten minder is dan de drempelwaarde in Tabel 3 (eenzijdige bebouwing) of in Tabel 4 (2-zijdige bebouwing) 10% van de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden. Het plangebied ligt op circa minimaal 400 m van de as van de weg. Dit is buiten het invloedsgebied van de N9, welke 200 m bedraagt. Zodoende kan een nadere beschouwing van het groepsrisico achterwege blijven.

Op ca. 744 m ligt een buisleiding van Gasunie A-637 met een diameter van 35.98 inch en een werkdruk van 66.2 bar waardoor onder hoge druk gas wordt vervoerd. Daarnaast ligt op ca. 669 m een leiding van TAQA Energy BV met een diameter van 12.75 inch en een werkdruk van 101 bar. Het invloedsgebied van deze leidingen bedraagt 115 m resp. 50 m en de PR 10^{-6} contouren van beide leidingen ligt 'op de leiding' (ofwel deze bedraagt 0 m). Het plangebied ligt buiten het invloedsgebied en de PR 10^{-6} contouren van beide leidingen. Derhalve kan een nader onderzoek achterwege blijven.



Uitsnede risicokaart met de buisleidingen (rood gestippeld)

Conclusie

Gelet op bovenstaande, bestaan er geen belemmeringen op het gebied van externe veiligheid.

4.1.4 Bodem

Inleiding

Bij functiewijzigingen die leiden tot een verandering van de bestaande bestemming zal moeten worden aangetoond dat de kwaliteit van de bodem de realisatie van de gewenste functie ook toestaat. Daarnaast geldt dat de bodemkwaliteit invloed kan hebben op de financiële haalbaarheid als blijkt dat de bodem gesaneerd moet worden.

Beoordeling en conclusie

In dit geval wordt van bodemonderzoek afgezien omdat een fietspad geen functie is waar mensen langdurig verblijven. Gelet op bovenstaande, werpt het onderwerp bodem geen belemmeringen op voor de uitvoering van het plan.

4.1.5 Geluid

Wettelijk kader

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het wegverkeer en/of door inrichtingen, het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). Langs wegen en spoorwegen liggen zones. Binnen deze zones moet voor de realisatie van geluidsgevoelige bestemmingen akoestisch onderzoek worden uitgevoerd.

De Wgh heeft tot doel geluidhinder te voorkomen en te beperken tot aanvaardbare geluidsniveaus. In de Wgh zijn hiervoor twee soorten grenswaarden opgenomen:

Voorkeursgrenswaarde: Deze waarde garandeert een vrij goede woon- en leefsituatie binnen de invloedssfeer van een geluidsbron (wegen, spoorwegen, enz). Doorgaans bedraagt deze 48 dB.

Hoogste toelaatbare geluidsbelasting: Deze waarde geeft de hoogste gevelbelasting weer waarvoor een hogere waarde kan worden aangevraagd. In het landelijk gebied is dat 53 dB.

De grenswaarden zijn onder andere afhankelijk van de geluidsbron (weg- of railverkeer), de ligging van de geluidsgevoelige bebouwing (stedelijk of buitenstedelijk gebied) en het type geluidsgevoelige bebouwing. In de onderstaande tabel zijn voor woningen de voorkeursgrenswaarden en de meest voorkomende hoogste toelaatbare geluidsbelastingen uit de Wgh voor wegverkeer en uit het Bgh voor railverkeer weergegeven.

Artikel 74 lid 2 van de Wgh maakt een uitzondering voor wegen met een 30 km-regime en woonerven. Deze wegen hebben geen zone en zijn daarmee niet onderzoeksplichtig.

Beoordeling

Een fietspad is geen geluidgevoelige bestemming, maar wel een nieuwe weg met een 30km-regime. Formeel is geen akoestisch onderzoek nodig, maar in het kader van goede ruimtelijke ordening wordt wel ingegaan op de geluidseffecten. Deze zijn te verwaarlozen. Uit ander onderzoek blijkt, dat bij een fietspad met een verwacht aantal

dat twee keer zo groot is als onderhavig initiatief, de 48 dB contour op 15 m van de as van de weg ligt⁴. Het laat zich beredeneren, dat in dit plan de afstand van de 48 dB contour kleiner zal zijn. Binnen deze afstand is alleen de Groetermolen gelegen. Het laat zich beredeneren, gezien het logaritmische karakter van de formule voor het berekenen van decibel, gezien ook het feit dat het aantal van 500 verkeersbewegingen per etmaal een zware overschatting is van wat de praktijk zal zijn, dat het geluidniveau de 53 dB niet zal worden overschrijden. Daarmee is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Conclusie

Het aspect geluid werpt geen belemmeringen op voor de ontwikkeling.

4.1.6 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

Het aspect luchtkwaliteit is verankerd in de Wet Milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2 (hierna: "Wlk") en is een implementatie van diverse Europese richtlijnen betreffende luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor.

De jaargemiddelde grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ is 40 µg/m³; voor PM_{2,5} is dat 25 µg/m³. Het uitgangspunt is dat de grenswaarden voor luchtkwaliteit worden gehaald. In artikel 5.16 lid 1 van de Wm staat opgesomd wanneer een (luchtvervuilend) project toelaatbaar is. Dan moet aannemelijk worden gemaakt, dat het project aan één of een combinatie van de volgende vier voorwaarden voldoet:

1. er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
2. een project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
3. een project draagt slechts in 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging een project is opgenomen in;
4. past binnen het NSL of een regionaal programma van maatregelen.

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die in 2010 van kracht zijn geworden. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Plannen die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in het NSL in de provincies c.q. regio's waar overschrijdingen plaatsvinden. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Plannen die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden omdat deze niet leiden tot een significante verslech-

⁴ Akoestisch onderzoek wegverkeer Fietsbrug bij Nigtevecht, SAB, 25 augustus 2014.

tering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof: Voor NO₂ en PM₁₀ betekent dit dat aannemelijk moeten worden gemaakt dat het plan tot maximaal 1,2 µg/m³ verslechtering leidt en voor PM_{2,5} 0,75 µg/m³. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

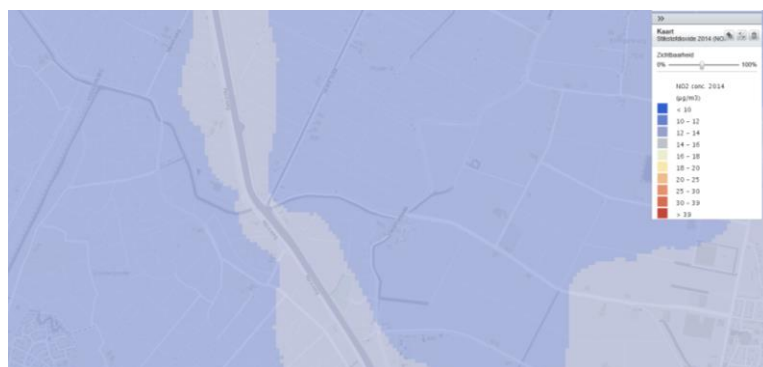
Beoordeling

Met behulp van de NIBM-tool van het Rijk (<http://www.infomil.nl/onderwerpen/hinder-gezondheid/luchtkwaliteit/rekenen-meten/nibm-tool/>) is berekend of het initiatief NIBM is, ofwel Niet In Betekende Mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. De toename aan verkeersbewegingen geschat op 500 per etmaal, waarvan 6% brommers en een geschat aantal landbouwverkeersbewegingen van 5/etmaal (zie meer in detail paragraaf 4.2.4). De toename NO₂ en PM₁₀ die daarmee gepaard gaat, is zodanig gering, dat het plan als NIBM valt aan te merken. Zie navolgende berekening met de NIBM-tool, versie 14-07-2015.

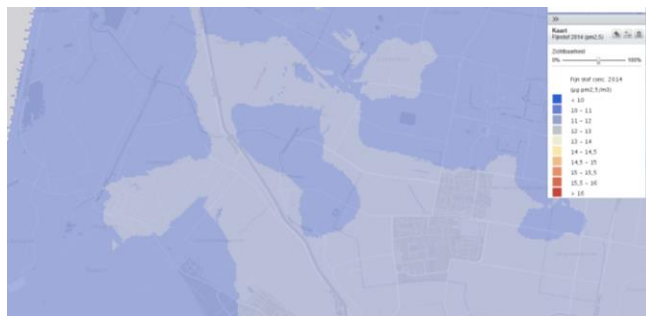
Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie	2017
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	35
Aandeel vrachtverkeer	7,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,06
PM ₁₀ in µg/m ³	0,01
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig	

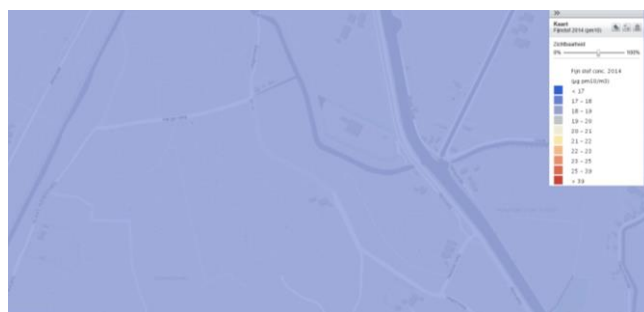
Daarnaast valt uit de Atlas voor de Leefomgeving op te maken dat grenswaarden voor stikstof en fijnstof bij lange na niet worden overschreden (de meest recente kaarten zijn uit 2014, maar deze geven nog een redelijk waarheidsgetrouw beeld).



Concentratie stikstof, 2014



Concentratie $PM_{2,5}$



Concentratie PM_{10}

Conclusie

Het aspect “luchtkwaliteit” vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.2 Omgevingsaspecten

4.2.1 Water

Beleid

In het kader van het verkrijgen van een duurzaam watersysteem hebben Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen in 2001 de Startovereenkomst waterbeleid 21^e eeuw (WB'21) ondertekend. Onderdeel van het nieuwe waterbeleid is de “watertoets” de check van ruimtelijke plannen aan de gevolgen voor het watersysteem.

Europees beleid

De Europese Kaderrichtlijn Water is gericht op het bereiken van een goede ecologische waterkwaliteit in alle Europese wateren. In 2015 moet dat gerealiseerd zijn. De lidstaten moeten in 2009 (inter)nationale stroomgebiedbeheersplannen vaststellen waarin zij aangeven welke maatregelen ze gaan nemen om de doelstelling te halen. De provincie Noord-Holland maakt volledig deel uit van het deelstroomgebied Rijndelta en het daarbinnen begrensde deelstroomgebiedsdistrict Rijn-West. Binnen Rijn-West werkt Noord-Holland samen met alle betrokken waterbeheerders (Rijkswaterstaat, buurprovincies, waterschappen en gemeenten) aan het opstellen van het regionale deel van het genoemde stroomgebiedbeheersplan Rijndelta.

Rijksbeleid

Nationaal Waterplan 2016

Het Nationaal Waterplan 2016-2021 is in 2016 vastgesteld. Het Nationaal Waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planpe-

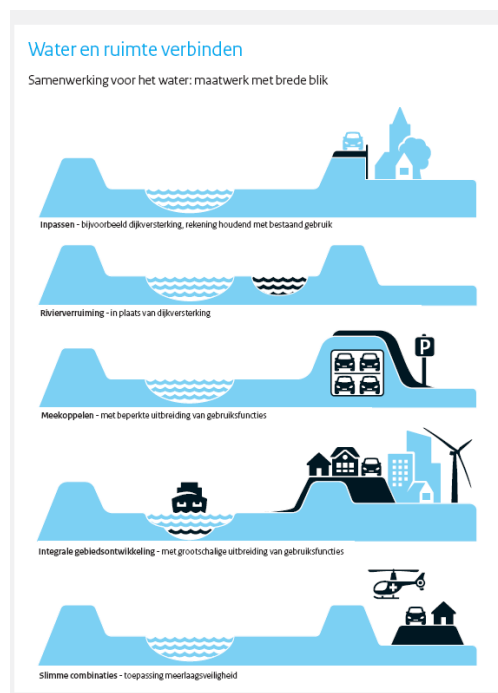
riode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen.

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

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

Het kabinet zet de veranderingen in het waterveiligheidsbeleid voort en zal hier toe een wetsvoorstel met nieuwe normen voor de primaire keringen voorbereiden.

Nieuwe normen zijn nodig, omdat de huidige eisen aan primaire keringen grotendeels uit de jaren zestig van de vorige eeuw dateren. Sindsdien zijn het aantal mensen en de economische waarde achter de dijken toegenomen. Ook is nieuwe kennis beschikbaar gekomen over de werking van de keringen en de gevolgen van overstromingen. De doelen op het gebied van waterveiligheid zijn omgerekend naar normspecificaties voor de keringen. Deze zijn niet meer gebaseerd op dijkeringen, maar op dijktrajecten. Elk dijktraject krijgt een norm-specificatie die past bij de gevolgen in dat specifieke gebied. De normspecificaties zijn ingedeeld in zes klassen, waarbij de overstromingskans varieert van 1/300 per jaar tot 1/100.000 per jaar.



Het Rijk onderkent het belang van verbinden van ruimte en water. Bij het aanpakken van wateropgaven en de uitvoering van watermaatregelen vindt daarom afstemming plaats met andere relevante ruimtelijke opgaven en maatregelen in het gebied, zodat scope, programmering en financiering zo veel mogelijk op elkaar aansluiten of, beter nog, elkaar versterken. Het kabinet streeft daarbij ook naar integrale combinaties, waarbij ruimtelijke inrichting een belangrijke rol speelt bij het oplossen van wateropgaven. Omgekeerd is het van belang om bij ruimtelijke opgaven vroegtijdig rekening te houden met wateropgaven en de veerkracht van watersystemen. De gewenste betere verbinding tussen water en ruimte geldt voor alle opgaven op het gebied van waterveiligheid, zoetwater en waterkwaliteit.

Provinciaal beleid

Provinciale Watervisie 2015

De Provinciale watervisie beschrijft de kaders voor waterbeheer in Noord-Holland. De belevingswaarde van het alom aanwezige water en de mogelijkheden die het biedt, het leven met en strijden tegen, dat is wat Noord-Holland uniek maakt. Vanuit dit ver-

trekpunt wil de provincie met het waterbeleid Noord-Holland mooier, bedrijviger en veiliger maken dan het al is, op een haalbare en betaalbare manier. De provincie zet het waterbeleid daarom zo in dat er een impuls vanuit gaat voor de leefomgevingskwaliteit en/of het vestigingsklimaat. Er wordt onderscheid gemaakt in twee thema's, te weten "Veilig" en "Schoon en Voldoende". Binnen deze thema's worden doelen gesteld. De doelen voor het thema Veilig zien vooral toe op het in orde zijn van de regionale keringen, het beperken van slachtoffers, economische schade en een adequate rampenbestrijding. Bij dijkversterkingen moet aandacht zijn voor een goede ruimtelijke inpassing. Bij Schoon en Voldoende gaat het er vooral om dat er schoon grondwater moet zijn en schoon en voldoende oppervlaktewater, zwemwater en drinkwater.

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier Waterprogramma 2016-2021

Met dit Waterprogramma geeft het Hoogheemraadschap richting aan het waterbeheer tussen 2016 en 2021. De komende jaren staat het Hoogheemraadschap voor de taak het beheergebied klimaatbestendig te maken, toegespitst op de thema's waterveiligheid, wateroverlast, watertekort en schoon water.

Ten aanzien van waterveiligheid gelden drie doelen.

- 1 Veiligheid voor iedereen. Iedereen in Nederland die wordt beschermd door een dijk, duin of dam, heeft een kans van niet meer dan 1 op de 100.000 per jaar (10-5) om te overlijden door een overstroming;
- 2 Zoveel mogelijk voorkomen van slachtoffers en schade;
- 3 Bescherming van vitale en kwetsbare functies. Er is extra bescherming voor infrastructuur zoals nutsvoorzieningen, wegen, ziekenhuizen en communicatiemiddelen die tijdens en na een ramp cruciaal zijn voor het functioneren van een gebied. Dit geldt ook voor functies die grote milieu- of gezondheidsschade kunnen opleveren wanneer ze door een overstroming worden getroffen.

Ten aanzien van wateroverlast wil het Hoogheemraadschap overlast niet tegen elke prijs voorkomen. Men wil wel naar een zo groot mogelijke flexibiliteit bij het beheer van het totale watersysteem (boezem en polders), zodat men bij clusterbuien snel (anticiperend) gebruik kan maken van de ruimte die we in het watersysteem hebben. Door verdere verstedelijking neemt de druk op de openbare ruimte toe. De ruimte voor waterberging is daardoor beperkt. Ook wordt de openbare ruimte vaak multifunctioneel gebruikt. Om achteruitgang van het watersysteem te voorkomen, vraagt het Hoogheemraadschap in ruimtelijke plannen om maatregelen die de nadelige effecten van verharding voorkomen of compenseren.

Ten aanzien van watertekort luidt de doelstelling: zoet water wordt kostbaar en minder vanzelfsprekend. We zorgen voor een duurzame en eerlijke verdeling op een basaal niveau en met de huidige infrastructuur. Tot slot zorgt het Hoogheemraadschap voor een gezond oppervlaktewater.

Keur

Naast het gestelde omtrent compensatie in het beleid, is in de vastgestelde Keur van het hoogheemraadschap het volgende artikel opgenomen.

4.2 Verbod versnelde afvoer door verhard oppervlak.

Het is zonder vergunning van het dagelijks bestuur verboden neerslag versneld tot afvoer te laten komen:

- 1 door bebouwing of verharding van 800 m² of meer onverharde grond;
- 2 door realisatie van verscheidene min of meer aaneengesloten bouwplannen met een gezamenlijke oppervlakte van 800 m² of meer;
- 3 door aanleg van nieuw verhard oppervlak dat meer dan 10% van het oppervlak van het desbetreffende peilvak beslaat;
- 4 door uitbreiding van het verhard oppervlak met minder dan 800 m², indien het desbetreffende watersysteem de toename van de piekafvoer niet kan verwerken.

Artikel 4.2 uit de vastgestelde Keur van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

Beoordeling

Het plan voorziet niet in een uitbreiding van het verhard oppervlak; de verharding is groter dan de ondergrens uit de Keur van 800 m². Vooruitlopend op de bestemmingsplanprocedure is daarom contact gezocht met de waterbeheerder. Deze heeft geconstateerd dat het fietspad tussen twee waterlopen in ligt. Wanneer het fietspad 'ton rond' wordt aangelegd zonder actieve afwatering (dus geen straatkolken!) en als de berm geschikt is om te infiltreren (qua infiltratiecapaciteit en breedte), dan zijn er geen compenserende maatregelen nodig. De gemeente zal deze technische maatregelen doorvoeren (voor nu nog aanname SAB); de berm bestaat uit nat grasland, dat uitermate geschikt is voor infiltratie.

Conclusie

Het aspect "water" vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.2.2 Natuur

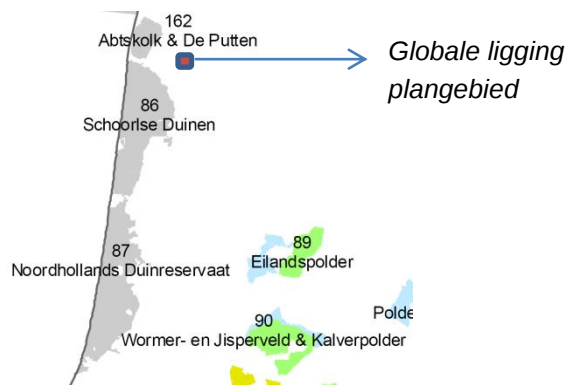
Bij alle ruimtelijke ingrepen moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurwaarden in en om het plangebied. Voordat ruimtelijke ingrepen mogen plaatsvinden, dient eerst een onderzoek uitgevoerd te worden in het kader van de Wet natuurbescherming, zowel wat betreft gebiedsbescherming als soortenbescherming en eventuele andere betrokken natuurregeling.

Gebiedsbescherming

Natura 2000-gebieden

Natuurgebieden of andere gebieden die belangrijk zijn voor flora en fauna kunnen aangewezen worden als Europese Vogelrichtlijn en/of Habitatrichtlijngebieden (Natura 2000). De verplichtingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden zijn in Nederland opgenomen in de Wet natuurbescherming.

Binnen een zone van 10 kilometer van rand van het bestemmingsplan ligt een vijftal Natura 2000-gebieden te weten het Noordhollands Duinreservaat, Schoorlse Duinen, Abtskolk de Putten, Eilandspolder en het Wormer- en Jisperveld en Kalverpolder. In onderstaande figuur is de ligging van het plangebied ten opzichte van de Natura 2000-gebieden weergegeven.



Ligging plangebied t.o.v. Natura 2000-gebieden

De ingreep heeft, door de grote afstand tot de Natura-2000 en de geringe impact van het initiatief geen negatief effect hebben op de habitattypen en habitatrichtlijnen van deze gebieden. Zie meer in detail paragraaf 4.1.1.

Ecologische Hoofdstructuur

Een andere vorm van gebiedsbescherming komt voort uit aanwijzing van een gebied als Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Voor dergelijke gebieden geldt dat het natuurbelang prioriteit heeft en dat andere activiteiten niet mogen leiden tot frustratie van de natuurdoelen. Anders dan bij gebieds- en soortbescherming is de status als EHS niet verankerd in de natuurwetgeving, maar dient het belang in de planologische afweging een rol te spelen. Dit valt onder de verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag. Het plangebied ligt niet in of nabij EHS en hebben ook geen effecten op wel aangewezen EHS.

Weidevogelleefgebied

Weidevogels zijn karakteristiek voor Noord-Holland. Ze gedijen goed in het open (veen)weidelandschap. Hedendaags gaat het minder goed met de weidevogels doordat het traditionele landschap en de manier waarop dat beheerd wordt verdwijnen. De belangrijkste oorzaken zijn intensivering van het graslandgebruik, de hiermee gepaard gaande diepere ontwatering en terreinverlies, verstedelijking en verstoring. De Provincie vindt zowel de weidevogels als het karakteristieke cultuurlandschap waarin zij verblijven belangrijk. Daarom beschermt zij deze landschappen tegen inbreuken op de openheid. Het plangebied ligt niet in of nabij weidevogelleefgebied. Echter, momenteel is niet duidelijk of ook de externe effecten van initiatieven op weidevogelleefgebied in ogenschouw genomen moeten worden. Bij wijze van worst-case scenario is dat daarom wel gedaan, zie bijlage 1 bij dit bestemmingsplan.⁵

⁵ Nee, tenzij-toets weidevogelgebied, SAB, 14 december 2016.

Noord-Holland is nationaal en internationaal een belangrijk broedgebied voor weidevogels, zoals grutto en tureluur. In de Provinciale Structuurvisie zijn daarom weidevogelleefgebieden begrepsd. Ten aanzien van deze weidevogelleefgebieden worden vervolgens in de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) regels gesteld voor de omgang met deze gebieden. Conform artikel 25 lid 1 van de PRV voorziet een bestemmingsplan dat betrekking heeft op weidevogelleefgebied, zoals aangeduid op kaart 4 bij de PRV, niet in de mogelijkheid:

- van nieuwe bebouwing;
- van de aanleg van nieuwe weginfrastructuur;
- van de aanleg van nieuwe boomgaarden of bossen;
- activiteiten te verrichten die het weidevogelleefgebied verstoren;
- werken te verrichten die een peilverlaging mogelijk maken.

Onder bepaalde voorwaarden zijn deze ontwikkelingen wel mogelijk (artikel 25 lid 3). Er dient dan voor de ingreep geen aanvaardbaar alternatief te zijn en de ingreep moet een groot openbaar belang te dienen. Uit de toelichting bij de PRV blijkt dat de veiligheid, drinkwatervoorziening, de plaatsing van installaties voor de opwekking van elektriciteit met behulp van windenergie of voor installaties voor de winning, opslag en transport van olie en aardgas in ieder geval worden aangemerkt als voorbeelden van een groot openbaar belang. Verder is een dergelijke ingreep mogelijk indien de ingreep geen netto verstoring van weidevogelleefgebied geeft. Tot slot geldt dat als een dergelijke ingreep wordt toegestaan, het verstorende effect moet worden gecompenseerd (artikel 25 lid 4).

In de beleidsregel compensatie natuur en recreatie Noord-Holland (2007) is aangegeven hoe het provinciale compensatiebeleid ten aanzien van natuur en recreatie moet worden uitgevoerd. Voor weidevogelgebied wordt de omvang van de compensatie bepaald door de oppervlakte vernietigd, verstoord of versnipperd leefgebied. Als compensatie voor de aantasting van weidevogelleefgebied, is fysieke compensatie mogelijk en is in sommige gevallen ook financiële compensatie mogelijk.

Het fietspad ligt niet binnen weidevogelleefgebied zoals dat vermeld staat op kaart 4 behorende bij het PRV. Wel ligt op circa 170 meter ten noorden en op circa 600 meter ten westen van het fietspad weidevogelleefgebied. Onderstaande afbeelding toont de ligging van het plangebied ten opzichte van dit weidevogelleefgebied.



Verstoring door geluid bromfietsen

Vogels langs wegen kunnen worden verstoord door het weggekluid. Veel vogelsoorten gebruiken geluiden om elkaar te waarschuwen voor gevaar of om territoria af te bakenen. Verkeersgeluid langs wegen kan deze communicatie verstoren. Langs wegen worden als gevolg van geluid daardoor lagere dichtheden vogels gevonden. Dit effect treedt vooral op langs drukke wegen, waar het geluid voor een maskering van signalen tussen vogels zorgt (Kleijn 2008). Langs rustige wegen is dit verstoringseffect heel beperkt (Krijgsveld et al. 2008). Geluid kan ook verstoringseffecten veroorzaken wanneer het geluid plotseling optreedt. De vogels schrikken dan, raken gealarmeerd en slaan soms op de vlucht. Zo'n vluchtreactie kost energie. In hoeverre dit een effect heeft op de dichtheid aan broedvogels is onbekend (Kleijn 2008).

Op fietspad zal het aantal bromfietsen zeer beperkt zijn, met een verwacht aantal bewegingen van maximaal 30 per etmaal. Het betreft een worst-case scenario, daar brommers niet worden toegestaan, doch niet voorkomen kan worden dat dit af en toe toch gebeurt. Deze bewegingen zullen vooral overdag plaatsvinden. De geluidsverstoring die hiermee wordt veroorzaakt zal niet snel tot maskering van de communicatie van nabij levende weidevogels kunnen zorgen. Daarvoor treedt de geluidsverstoring te incidenteel op, met slechts enkele malen per uur een verstoring. Ook zal het geluid van brommers niet snel tot een vluchtreactie kunnen leiden. Het geluid treedt niet plotseling op, maar de bromfietsen volgen het fietspad en naderen met vrij lage snelheid het leefgebied van de vogels.

Verstoring door menselijke aanwezigheid

Een onderzoek in opdracht van Vogelbescherming Nederland geeft een overzicht van de verstoringsgevoeligheid van vogels voor recreanten (Krijgsveld et al. 2008). Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen verstoring van broedende en van rustende en foeragerende vogels. De weidevogelleefgebieden in Noord-Holland zijn met name in de broedtijd van belang en dan vooral voor de soorten kievit, grutto, scholekster en tureluur (Landschap Noord-Holland 2010). Buiten broedtijd verlaten de grutto en tureluur ons land en komt de scholekster langs de kust voor. Wel foerageert de kievit ook buiten broedtijd op open grasland in Nederland.

De verstoringsgevoeligheid van broedende tureluurs, kieviten en grutto's blijkt maar beperkt onderzocht (Krijgsveld et al. 2008). Wel geeft de studie aan dat de effecten op deze soorten vergelijkbaar zullen zijn met de effecten op broedende goudplevieren; een soort waar wel onderzoek naar is gedaan. De verstoringsafstand van broedende goudplevieren, ligt tussen de 50 en 200 meter afhankelijk van de broedfase, zo blijkt uit het onderzoek. Een verstoringsafstand voor broedende scholeksters wordt ook niet genoemd, maar deze soort blijkt minder gevoelig voor verstoring in broedtijd dan grutto of kievit. Naast het effect op broedende vogels, beschrijft het onderzoek ook het effect op foeragerende en rustende vogels. Tureluurs vliegen op bij een afstand van 80-225 meter, kieviten vliegen op bij een gemiddelde verstoringsafstand van 142 meter, grutto's vliegen op bij een verstoringsafstand van 79 tot 95 meter en scholeksters vliegen op bij een afstand van 46 tot 163 meter.

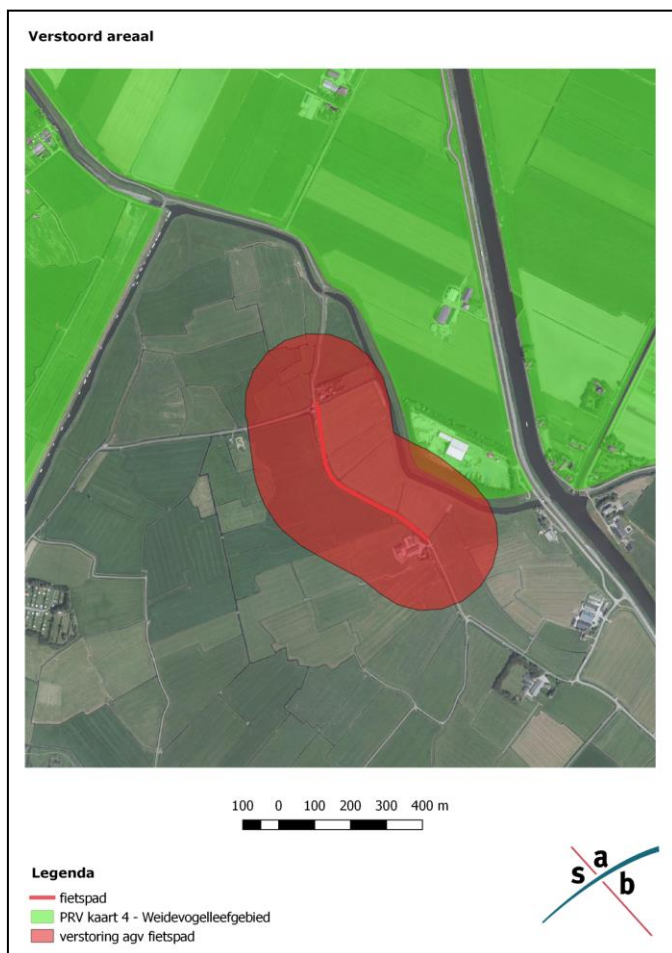
Bij al de hierboven genoemde verstoringsafstanden, werd de verstoring veroorzaakt door wandelaars en niet door fietsers. Onderzoek naar het verstorende effect van fietsers op weidevogels wordt niet besproken, maar wel geeft de studie van Krijgsveld et al. aan dat de verstoring door fietsers minder groot zal zijn dan de verstoring door wandelaars. Fietsers verplaatsen zich namelijk sneller en voorspelbaarder dan wandelaars, waardoor de verstoring beperkter is in tijd en de voorspelbaarheid van het gedrag van de fietser groter is.

Verstoringsafstand en verstoord areaal

Op basis van bovenstaande verstoringsafstanden gaan we in deze studie uit van een verstoringsafstand van 200 meter voor broedende, rustende en foeragerende weidevogels. Dit kan gezien worden als een worst case-benadering, omdat deze afstand gebaseerd is op verstoring door wandelaars. De fietsers die gebruik maken van het pad zullen pas op een wat kleinere afstand dan 200 meter voor verstoring zorgen, zo is te verwachten. Echter, omdat niet is uit te sluiten dat ook wandelaars in de toekomst

het fietspad als route zullen gebruiken en omdat over de verstoringafstand door fietsers weinig bekend is, hanteren wij hier een afstand van 200 meter.

Op onderstaande afbeelding is het verstoorte gebied in beeld gebracht. Het totale areaal van het verstoorte gebied binnen het weidevogelleefgebied, zoals aangeduid op kaart 4 van de PRV, bedraagt 1,55 hectare.



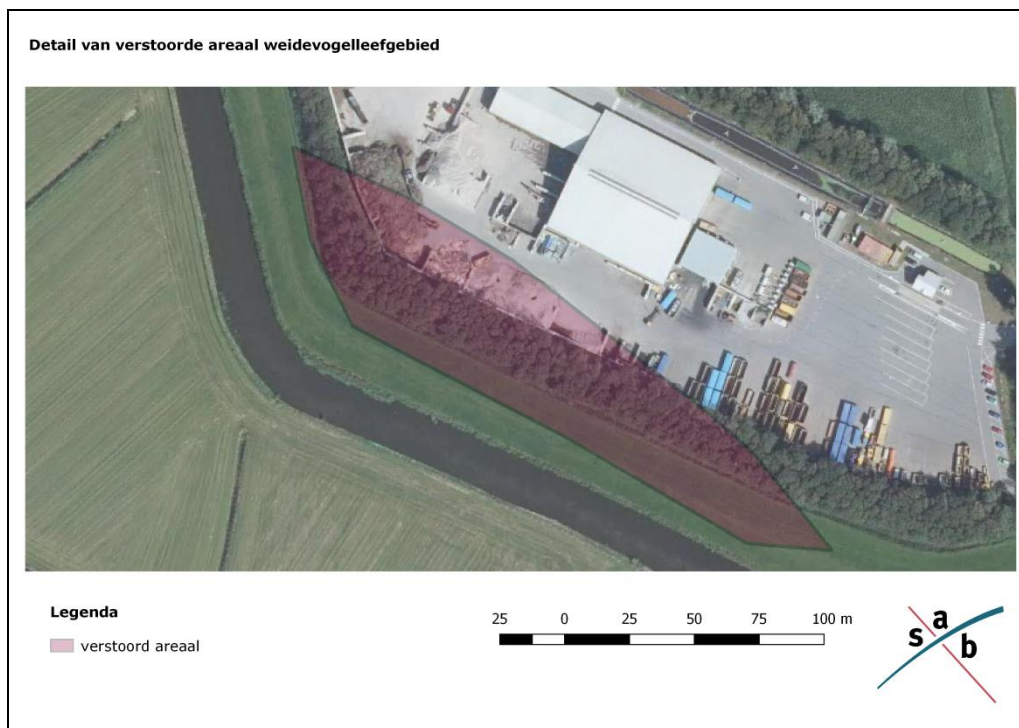
Zone waarin weidevogelleefgebied verstoord kan worden rondom fietspad, uitgaande van een effectafstand van 200 meter.

Netto verstoring

Zoals in hoofdstuk 2 toegelicht, is een ingreep zoals het aanleggen van een fietspad dat betrekking heeft op weidevogelleefgebied, mogelijk indien de ingreep geen netto verstoring van weidevogelleefgebied geeft. Met netto verstoring wordt bedoeld 'de extra verstoring, bovenop de al bestaande verstoring in het gebied door gebouwen, wegen en dergelijke', aldus de toelichting bij de PRV. Als een ingreep geen netto verstoring heeft op weidevogelleefgebied, dan kan de ingreep doorgaan.

In dit geval is op 1,55 hectare weidevogelleefgebied een verstoring te verwachten, bovenop de al bestaande verstoring in dit gebied. Deze bestaande verstoring blijkt hier zeer groot. De strook met mogelijke verstoring is namelijk onderdeel van het industrieterrein van het afvalverwerkingsbedrijf dat hier aanwezig is. Zoals op onderstaande luchtfoto te zien is, ter plekke van het mogelijk verstoorte areaal weidevogelleefgebied van kaart 4 van de PRV, een brede rand met bomen aanwezig. Verder vormt een

deel van dit areaal opslagterrein van het afvalverwerkingsbedrijf en bestaat een smalle strook aan de zuidkant van het verstoorde areaal uit grasland. Deze strook grasland is maximaal 20 meter breed en wordt aan één zijde begrensd door de strook met bomen rondom het afvalverwerkingsbedrijf en aan de andere zijde door een rietkraag langs een watergang.



Het is niet te verwachten dat de zone van het weidevogelleefgebied die verstoorde wordt als gevolg van de aanleg van het fietspad, leefgebied vormt voor weidevogels. Het opslagterrein van de afvalverwerker, de boomstrook rondom dit terrein en ook de smalle strook grasland langs deze bomen zijn hiervoor niet geschikt. Weidevogels broeden in open agrarisch landschap. Het opslagterrein en ook de strook met bomen vormen geen habitat voor weidevogels. Grasland vormt voor weidevogels zeer geschikt broedhabitat, maar in dit geval wordt het grasland direct begrensd door bomen en door een rietkraag. Voor opgaande begroeiing als bos, bomenrij, houtsingel of boomgroep wordt algemeen een verstoringsafstand van 200 tot 250 meter aangehouden (Oosterveld et al. 2014, van 't Veer et al. 2008, van 't Veer en Scharringa 2008). Binnen deze verstoringsafstand neemt het aantal aanwezige territoria van steltlopers af in de richting van de bomen. Nabij bomen zijn geen territoria en nesten te verwachten. Aangezien het grasland rondom het afvalverwerkingsterrein zeer dicht (20 meter) nabij bomen ligt, is deze strook grasland als broedgebied voor weidevogels ongeschikt.

De zone van het weidevogelleefgebied die door het fietspad wordt beïnvloed, is dus momenteel als leefgebied voor weidevogels al ongeschikt. Doordat deze zone geen leefgebied vormt voor weidevogels, zal van een netto verstoring van weidevogelleefgebied, zoals aangeduid op kaart 4 van de PRV, door het fietspad geen sprake zijn. Conform artikel 25 lid 3 kan het bestemmingsplan dan ook voorzien in de aanleg van nieuwe weginfrastructuur en is compensatie van natuurwaarden die verloren gaan niet nodig.

Soortenbescherming

Soortenbescherming is altijd aan de orde. Hiervoor is Wet natuurbescherming bepalend. De wet is gericht op het duurzaam in stand houden van soorten in hun natuurlijk leefgebied. De wetten hebben de beschermingsregels, zoals die ook in de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn zijn opgenomen, overgenomen en voor de Nederlandse situatie toegepast. Afhankelijk van de ingreep wordt als onderdeel van de omgevingsvergunning een toets in het kader van Wet natuurbescherming uitgevoerd. De uitkomst van deze toets is tweeledig; met de ingreep er is geen of wel sprake van overtreding van de Wet natuurbescherming. Is er sprake van overtreding van de Wet natuurbescherming dan worden er mitigerende maatregelen opgesteld om overtreding te voorkomen, een verklaring van geen bedenkingen aangevraagd of een ontheffingsaanvraag ingediend. In het bestemmingsplan moet duidelijk zijn dat de Wet natuurbescherming de haalbaarheid van het plan niet in de weg staat. De verharding is reeds aanwezig, er wordt geen beplanting verwijderd, water gedempt of bebouwing gesloopt. Zodoende is uit te sluiten dat de vaste rust- of verblijfplaats van (strikt) beschermde soorten wordt aangetast.

Conclusie

De uitvoering van het bestemmingsplan is haalbaar voor wat betreft natuur.

4.2.3 Archeologie

Landelijk beleid - Verdrag van Malta

Het is in Nederland verplicht om bij ruimtelijke besluitvorming de archeologische belangen mee te wegen. In 1992 is in Valletta het Verdrag van Malta ondertekend door Nederland. De belangrijkste uitgangspunten van het Verdrag van Malta zijn het streven naar behoud in de bodem (behoud in situ), het vroegtijdig betrekken van archeologie in ruimtelijke ordeningsprocessen en tenslotte, wanneer behoud in situ niet mogelijk is, het "de verstoorder betaalt" principe. Na het ondertekenen van dit verdrag werd, in afwachting van de implementatie in de Nederlandse wetgeving, steeds vaker al "in de geest van Malta" gehandeld.

Erfgoedwet

Op 1 juli 2016 is de Monumentenwet 1998 ingetrokken en de nieuwe Erfgoedwet in werking getreden. Deze wet bundelt de tot op het moment van inwerkingtreding verschillende specifieke regelingen en wetten die er zijn voor het behoud en beheer van cultureel erfgoed. Deze regelingen en wetten die aanpassing en uitbreiding behoeften, zijn thans opgenomen in één integrale Erfgoedwet. In deze wet legt de overheid overzichtelijk en kenbaar vast hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Daarmee wordt, naast dat integraliteit wordt bevorderd, tevens uitdrukking gegeven aan het grote maatschappelijke belang van een zorgvuldige omgang met ons cultureel erfgoed. Voor wat betreft archeologie houdt de wet geen wijzigingen in ten opzichte van de Monumentenwet.

Beoordeling

Op basis van het archeologiebeleid van de gemeente, zoals dat is vastgelegd in het bestemmingsplan Schoorl, Kernen en Buurtschappen, heeft het plangebied een gemiddelde archeologische verwachting. In dit bestemmingsplan is voor dit perceel een

bestemming Archeologisch waardevol gebied, regime III opgenomen. Dit houdt in dat bij ingrepen groter dan 500 m² of dieper dan 0,4 m beneden maaiveld verkennend archeologisch dient plaats te vinden, en, indien hieruit blijkt dat de kans op vondsten reëel is, nader inventariserend onderzoek.

De ruimtelijke ingreep overschrijdt deze genoemde maximale oppervlakte van 500 m². De verstoringsdiepte zal echter minder bedragen dan 0,4 m. Er is gelet hierop geen nader onderzoek nodig.

Conclusie: het aspect archeologie staat uitvoering van het plan niet in de weg.

4.2.4 Cultuurhistorie

Algemeen

In 2012 is de Modernisering Monumentenzorg (Momo) in werking getreden. Onder meer heeft dit tot gevolg dat in bestemmingsplannen cultuurhistorie meegewogen dient te worden. Op grond van artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moeten cultuurhistorische waarden te worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen.

Beoordeling en conclusie

In paragraaf 2.1 is reeds ingegaan op de geschiedenis en in paragraaf 2.2 is onderbouwd hoe de cultuurhistorische waarden versterkt worden met dit plan. Cultuurhistorie is voldoende meegewogen in dit bestemmingsplan.

5 Economische uitvoerbaarheid

5.1 Inleiding

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) onderzoek plaats te vinden naar de financiële uitvoerbaarheid van het plan. Doorgaans is relevant de vraag of er gemeentelijke kosten zijn en hoe deze verhaald worden. Deze vraag omhelst tevens eventuele planschade.

5.2 Beoordeling plan

Sinds de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 is het onder omstandigheden verplicht om aan het opstellen van een bestemmingsplan een exploitatieplan te koppelen. Er is sprake van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, lid 1 van de Wro als onderdeel van afdeling 6.4 inzake de grondexploitatie. Een exploitatieplan is niet verplicht indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie van de in het plan opgenomen gronden op een andere wijze is verzekerd (artikel 6.12, lid 2 sub a Wro).

De begeleiding van de planologische procedure is door middel van het heffen van leges gedekt. Zowel het opstellen van het bestemmingsplan als de aanleg van het fietspad wordt door de gemeente bekostigd; er is hiervoor budget gereserveerd.

5.3 Conclusie

De economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is voldoende aangetoond.

6 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1 Overleg

Met de bewoners van de drie woningen die het meest in de nabijheid van het fietspad zij gelegen is een gesprek gevoerd. Van het gesprek is een verslag gemaakt. Deze verslagen zijn als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

Verplicht onderdeel van een bestemmingsplanprocedure vormt het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro. Er zijn geen reacties verkregen.

6.2 Zienswijzen

Op de bestemmingsplanprocedure is afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht van toepassing. In navolging is het ontwerpbestemmingsplan voor zes weken ter inzage gelegd. Een ieder kon in deze periode zienswijzen indienen. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

6.3 Conclusie

De maatschappelijke uitvoerbaarheid is gelet op vorenstaande aangetoond.

7 Wijze van bestemmen

7.1 Inleiding

Dit bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, de planregels en een verbeelding. De verbeelding en de planregels vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden bezien en toegepast.

Op de verbeelding wordt aangegeven welke bestemming gronden hebben. Dit gebeurt via een bestemmingsvlak. Voor het op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlak gelden de gebruiksmogelijkheden zoals die in de bijbehorende regels worden gegeven. Die toegekende gebruiksmogelijkheden kunnen op twee manieren nader worden ingevuld:

Via een aanduiding. Een aanduiding is een teken op de verbeelding, bestaande uit een lijn, een figuur, een lettercode etc.. Via een aanduiding wordt in de planregels iets specifiek geregeld. Dit kan betrekking hebben op extra mogelijkheden of extra beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing en/of het aanleggen van werken. Aanduidingen kunnen voorkomen in een bestemmingsregel, in meerdere bestemmingsregels en kunnen ook eigen regels hebben.

Via een dubbelbestemming. Een dubbelbestemming betekent dat voor gronden meerdere bestemmingen gelden. Er geldt altijd één 'enkel' bestemming en soms gelden er een of meerdere dubbelbestemmingen. In de regels van de dubbelbestemming wordt omschreven wat er voor de onderliggende gronden geldt aan extra regels in aanvulling, of ter beperking, van de mogelijkheden van de onderliggende bestemmingen. De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

7.2 Algemene methodiek

Verbeelding

Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen worden opgenomen. Deze aanduidingen hebben alleen een juridische betekenis als in de planregels aan de betreffende aanduiding een gevolg wordt verbonden. Een aantal aanduidingen heeft juridisch gezien geen betekenis en is uitsluitend opgenomen ten behoeve van de leesbaarheid van de verbeelding (bijvoorbeeld topografische gegevens).

Planregels

De planregels zijn verdeeld over 4 hoofdstukken:

1. Inleidende regels.

In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de planregels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de planregels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de planregels (artikel 2).

2. Bestemmingsregels.

In dit tweede hoofdstuk zijn de regels van de bestemmingen opgenomen. Het betreft regels voor het toegestane gebruik en bouwregels. Als er dubbelbestemmingen zijn worden die ook in dit hoofdstuk opgenomen. Die komen, ook in alfabetische volgorde, achter de bestemmingsregels. Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsregels ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moeten worden. Alleen zo ontstaat een volledig beeld.

3. Algemene regels.

In dit hoofdstuk zijn regels opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. Het zijn achtereenvolgens een anti-dubbeltelregel en algemene gebruiks-, aanduidings-, afwijkings- en wijzigingsregels.

4. Overgangs- en slotregels.

In het laatste hoofdstuk zijn respectievelijk overgangsregels en een slotregel opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

7.3 Specifieke regeling dit bestemmingsplan

De planregels in dit bestemmingsplan zijn opgezet aan de hand van hetgeen in voorgaande paragraaf beschreven is. Er is hierbij zo veel mogelijk aangesloten bij de uniforme regelingen uit planregels van overige bestemmingsplannen van Bergen, in het bijzonder het bestemmingsplan Landelijk Gebied Noord. Het fietspad heeft de bestemming Verkeer gekregen met een nadere aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - fietspad'. Geregeld is dat ter plaatse alleen ongemotoriseerd verkeer mogelijk is, evenals water(voorzieningen) als ondergeschikte functies. Het bestemmingsplan is overigens niet het instrument om brommers e.d. te verbieden, dit zal gebeuren middels plaatsing van een verkeersbord/verkeersbesluit. De in het onderliggende bestemmingsplan geldende dubbelbestemmingen en aanduidingen zijn één-op-één overgenomen. Het gaat om de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 3 en de gebiedsaanduidingen voor de molenbiotop en het industrieterrein Zijpersluis. Het functioneren van de molen en het industrieterrein wordt daarmee geborgd; de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 3 borgt dat er in de toekomst geen werkzaamheden kunnen plaatsvinden die eventueel aanwezige archeologische relictten beschadigen.