

Derde Ontsluitingsweg Edam-Volendam

Ontwerp-Bestemmingsplan

18 juni 2019

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk1 Inleiding	6
1.1 Aanleiding en achtergrond	6
1.2 Plangebied	7
1.3 Vigerende bestemmingsplannen en beheersverordeningen	9
1.4 Juridische procedures	10
Hoofdstuk2 Huidige situatie	13
2.1 Algemeen, en omgeving plangebied	13
2.2 Ruimtelijke structuur	15
2.3 Functies	16
2.4 Historie en Archeologie	16
Hoofdstuk3 Planbeschrijving	18
3.1 Plan nieuwe weg "Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam"	18
3.2 Ruimtelijke structuur en elementen	21
3.3 Functies	23
Hoofdstuk4 Beleidskader	25
4.1 Rijksbeleid	25
4.2 Provinciaal en regionaal beleid	27
4.3 Gemeentelijk beleid	32
Hoofdstuk5 Omgevingsaspecten en randvoorwaarden	35
5.1 Algemeen	35
5.2 Nut en noodzaak van het plan	35
5.3 Verkeer	36
5.4 Geluid(hinder)	42
5.5 Luchtkwaliteit	54
5.6 Bodem	58
5.7 Water(paragraaf)	65
5.8 Ecologie en Natuur	75
5.9 Externe veiligheid	83
5.10 Cultuurhistorie en Archeologie	87
Hoofdstuk6 Milieueffectrapportage (m.e.r.)	90
6.1 Algemeen	90
6.2 M.e.r.-procedure Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam	90
6.3 Samenvatting MER Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam	91
6.4 Voorkeursalternatief op basis van het MER	96
6.5 Toepassing maatregelen MER, bij voorkeursalternatief	97
Hoofdstuk7 Juridische planbeschrijving en regeling	100
7.1 Algemeen	100
7.2 Inleidende regels	103
7.3 Bestemmingsregels	103
7.4 Algemene regels	107
7.5 Overgangs- en slotregels	107
Hoofdstuk8 Economische uitvoerbaarheid	108
8.1 Algemeen	108
8.2 Exploitatieplan	108
8.3 Financiële aspecten van het plan	108

8.4	Grondverwerving	108
8.5	Conclusie	109
Hoofdstuk9	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	110
9.1	Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	110
9.2	Inpraak	110
9.3	Ontwerpbestemmingsplan en Zienswijzenprocedure	111
9.4	Vaststelling van het bestemmingsplan	111
Regels		113
Hoofdstuk1	Inleidende regels	114
Artikel 1	Begrippen	114
Artikel 2	Wijze van meten	123
Hoofdstuk2	Bestemmingsregels	125
Artikel 3	Agrarisch - Agrarisch bedrijf	125
Artikel 4	Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarde	128
Artikel 5	Bedrijf - Agrarisch productie- en toeleveringsbedrijf	131
Artikel 6	Bedrijf - Nutsvoorziening	133
Artikel 7	Groen	134
Artikel 8	Sport	135
Artikel 9	Tuin	136
Artikel 10	Verkeer	137
Artikel 11	Verkeer - 2	139
Artikel 12	Water	140
Artikel 13	Wonen	141
Artikel 14	Leiding - Riool	144
Artikel 15	Waarde - Archeologie 3	146
Artikel 16	Waterstaat - Waterkering	149
Hoofdstuk3	Algemene regels	151
Artikel 17	Anti-dubbeltelregel	151
Artikel 18	Algemene bouwregels	152
Artikel 19	Algemene gebruiksregels	153
Artikel 20	Algemene afwijkingsregels	155
Artikel 21	Overige regels	156
Hoofdstuk4	Overgangs- en slotregels	157
Artikel 22	Overgangsrecht	157
Artikel 23	Slotregel	158

Bijlagen bij Toelichting

Bijlage 1	MER Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam (8 mei 2019)
Bijlage 2	Verkeersonderzoek nut en noodzaak Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam (2 november 2016)
Bijlage 3	Geluid en Lucht onderzoek bestemmingsplan Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam (24 april 2019)
Bijlage 4	Verkennd bodemonderzoek 3e ontsluitingsweg Edam-Volendam (28 september 2017)
Bijlage 5	Verkennd waterbodemonderzoek 3e ontsluitingsweg Edam-Volendam (28 september 2017)
Bijlage 6	Watertoets 3e ontsluitingsweg Edam-Volendam (25 april 2019)
Bijlage 7	Nader onderzoek beschermde diersoorten 3e ontsluitingsweg Edam-Volendam (22 juni 2017)

Bijlage 8	Stikstofdepositieberekening 3e ontsluitingsweg Edam-Volendam (april 2019)
Bijlage 9 april 2019)	Onderzoek terreinomstandigheden Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam (3
Bijlage 10 juli 2018)	Compensatie weidevogelleefgebied 3e ontsluitingsweg Edam-Volendam (24
Bijlage 11 februari 2019)	Externe veiligheid beoordeling Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam (26
Bijlage 12	Archeologisch bureauonderzoek Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam (2 november 2016)
Bijlage 13	Verkeersstudie combinatievarianten kruispunten Dijkgraaf Poschlaan - Overzicht van mogelijkheden verkeersafwikkeling (17 juni 2019)
Bijlagen bij Regels	
Bijlage 1	Dwarsprofiel 1 - Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam
Bijlage 2	Dwarsprofiel 2 - Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

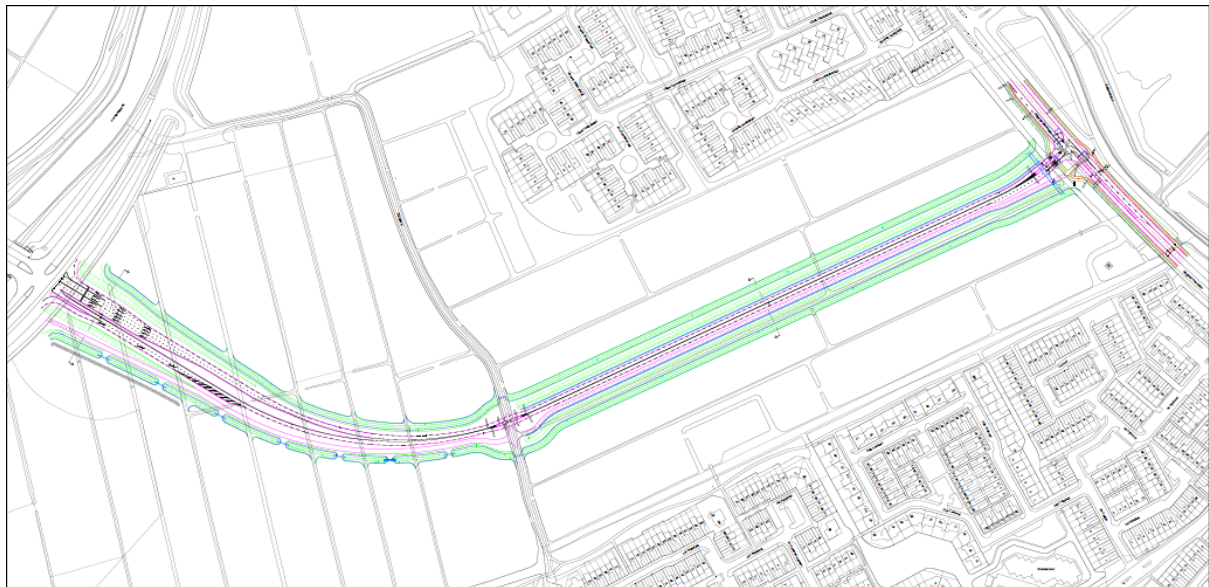
1.1 Aanleiding en achtergrond

Al sinds 2004 is de Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam in beeld. De Derde ontsluitingsweg betreft een nieuwe weg tussen de Dijkgraaf Poschlaan (gemeentelijke weg) en de N244/N247 (provinciale wegen). In de periode 2006-2011 is er reeds gewerkt aan de voorbereidingen van de Derde ontsluitingsweg. Om financiële redenen is de planontwikkeling van de Derde ontsluitingsweg stilgezet. Begin 2016 heeft de gemeente Edam-Volendam vastgesteld dat er nader onderzoek moest komen naar de Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam.

Naar aanleiding van de uitkomsten van het onderzoek heeft de gemeente besloten dat er een bestemmingsplan ten behoeve van de Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam moet worden opgesteld.

Van het plan voor de Derde ontsluitingsweg is een ontwerp gemaakt. Het ontwerp van de Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam is weergegeven op afbeelding 1.1.

Afbeelding 1.1: Plan/Ontwerp Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam



In 2016 heeft de gemeente een nut- en noodzaak onderzoek laten uitvoeren naar de Derde ontsluitingsweg. In dit onderzoek is aangetoond dat in de huidige en toekomstige situatie (2030) de capaciteit van de wegen binnen Edam-Volendam onvoldoende toereikend is voor de hoeveelheid verkeer en er hierdoor onaanvaardbare knelpunten ontstaan. Een nieuwe ontsluitingsweg is nodig voor het oplossen van de verkeersknelpunten in de huidige situatie en in de toekomstige situatie (2030).

Aan het bestemmingsplan is een vrijwillige milieueffectrapportage (m.e.r.) verbonden, en het milieueffectrapport (MER) wordt formeel in procedure gebracht (de m.e.r.-procedure). Meer informatie over de m.e.r.-procedure staat in paragraaf 1.4.2. Het "MER Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam" is als bijlage 1 bij dit bestemmingsplan opgenomen.

Voorgeschiedenis

De gemeenteraad van Edam-Volendam heeft al bij besluit van 11 november 2004 vastgesteld dat er een onderzoek moest komen naar een nieuwe ontsluitingsweg tussen de Dijkgraaf Poschlaan en de N244/N247. De ontsluiting van de gemeente Edam-Volendam op het provinciaal wegennetwerk (N247 en N244) verloopt via twee ontsluitingswegen: de Zedde weg aan de zuidkant van Volendam en de Singelweg in Edam.

In 2006/2007 is ook met het oog op de realisatie van de woonwijk De Broeckgouw (toen nog Zuidpolder-Oost) de verkeersproductie onderzocht op de gevolgen voor (de afwikkeling op) het bestaande wegennet. Er is onderzocht of de bestaande wegen waarop de toekomstige wijkontsluitingswegen uitkomen, voldoende capaciteit hebben om het verkeer van het plangebied op een verkeersveilige manier te kunnen verwerken. In opdracht van de gemeente is toen door Goudappel Coffeng onderzoek uitgevoerd. Voor het gehele gemeentelijke grondgebied is een verkeersmodel opgesteld. Dit verkeersmodel bood/biedt de mogelijkheid om de verkeerssituatie in Edam-Volendam met en zonder realisatie van de woonwijk gedetailleerd te kunnen beoordelen. Daarbij is ook het effect van verschillende maatregelen ter bevordering van de veiligheid van fietsverkeer beoordeeld. Op basis van toenmalige telcijfers is een prognosesituatie tot 2020 in kaart gebracht. Daarbij zijn voorziene ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in Edam-Volendam en de regio meegenomen. Basis voor het model vormt het verkeersprognosemodel NRM Randstad 2.1 (waarbij dus de regio is meegenomen). In het toenmalige onderzoek was de conclusie dat de (interne) hoofdstructuur van Edam-Volendam logisch en robuust in elkaar zit en in het algemeen voldoende capaciteit had voor de berekende intensiteiten. Wel waren er een aantal aanpassingen aan de bestaande wegenstructuur nodig om de verkeersintensiteiten van en naar de woonwijk De Broeckgouw op een veilige en vlotte manier af te wikkelen, niet alleen voor gemotoriseerd verkeer, maar ook voor fietsverkeer (vrijliggende fietspaden e.d.). Uit het onderzoek kwam naar voren dat tot 2020 kon worden volstaan met aanpassingen aan bestaande wegen, doch dat na 2020 er een robuustere oplossing moest komen voor het gehele wegennet in de vorm van een Derde ontsluitingsweg (met het oog op verkeers- en leefbaarheidsproblemen). De gemeente is daarom voornemens een Derde ontsluitingsweg te realiseren tussen de Dijkgraaf Poschlaan en de kruising N244/N247.

In de periode 2006-2011 heeft de gemeente al gewerkt aan de voorbereidingen van de Derde ontsluiting. De Derde ontsluiting is als ruimtelijke ontwikkeling opgenomen in de gemeentelijke structuurvisie (2009). Destijds was er dus nog geen directe noodzaak. Bovendien waren er nog geen financiële middelen voorhanden voor de aanleg van de weg. De voorbereidingen zijn dan ook in 2011 tijdelijk gestaakt.

Inmiddels nadert de voltooiing van de realisatie van Broeckgouw, zijn er verschillende maatregelen op het hoofdwegennet van Edam en Volendam genomen en is er ook meer bekend over de toekomstverwachting op sociaal-economisch en infrastructureel gebied van Edam-Volendam en de omgeving. Dit heeft de gemeenteraad van Edam-Volendam ertoe gebracht te besluiten tot de heropstart van de onderzoeken voor de Derde ontsluitingsweg.

1.2 Plangebied

De begrenzing van het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam is weergegeven op de afbeeldingen 1.2A, 1.2B en 1.2C. De omgeving van het plangebied is weergegeven op de afbeeldingen 2.1A en 2.1B.

Het plangebied ligt westelijk tussen Edam en Volendam in. Het plangebied ligt ten oosten van de provinciale wegen N247 en N244. Een klein deel van de N247 ligt in het plangebied. Aan de oostzijde van het plangebied gaat de Dijkgraaf Poschlaan door het plangebied; een deel van deze gemeentelijke weg wordt aangepast in het kader van dit plan.

Het plangebied bestaat hoofdzakelijk uit agrarisch gebied of weilanden. De agrarische percelen zijn veelal omsloten door watergangen/sloten.



Afbeelding 1.2C: Begrenzing onderhavig plangebied - Plankaart/Verbeelding



1.3 Vigerende bestemmingsplannen en beheersverordeningen

Binnen het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam zijn de volgende vigerende beheersverordeningen en bestemmingsplannen aan de orde:

- Beheersverordening Buitengebied Edam-Volendam, ter plaatse liggend over het bestemmingsplan Buitengebied Edam-Volendam en het bestemmingsplan Landelijk Gebied I "Eerste Herziening". Deze beheersverordening is op 29 oktober 2015 door de gemeenteraad vastgesteld.
- Beheersverordening Lange Weeren, bij de zuidrand van het onderhavige plangebied, ter plaatse van het pad Blokhouw. Deze beheersverordening is op 16 maart 2017 door de gemeenteraad vastgesteld.
- Provinciaal Inpassingsplan N244, ter plaatse van de westrand van het onderhavige plangebied. Dit bestemmingsplan/inpassingsplan is op 3 februari 2014 vastgesteld door Provinciale Staten en is op 2 maart 2015 gerepareerd bij vaststellingsbesluit door Provinciale Staten.
- Beheersverordening Edam-Zuid, in een klein deel van het noordoosten van het onderhavige plangebied. Deze beheersverordening is op 17 mei 2018 door de gemeenteraad vastgesteld.
- (Globaal) Bestemmingsplan Middengebied, ter plaatse van de oostrand van het onderhavige plangebied. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 20 april 1995, en op 25 juli 2017 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland.
- Bestemmingsplan Parapluherziening parkeren c.a. Dit (paraplu)bestemmingsplan is op 14 juni 2018 door de gemeenteraad vastgesteld.

De volgende bestemmingsplannen grenzen aan het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam:

- Beheersverordening Buitengebied Edam-Volendam, ten westen van het onderhavige plangebied.
- Beheersverordening Lange Weeren, ten zuiden/zuidwesten van het onderhavige plangebied.
- Provinciaal Inpassingsplan N244, ten westen van het onderhavige plangebied.
- Beheersverordening Edam-Zuid, ten noorden/noordoosten van het onderhavige plangebied.
- Bestemmingsplan Nieuw Volendam, ten zuiden/oosten van het onderhavige plangebied.
- Bestemmingsplan Beschermd Stadsgezicht Edam 2016, ten noorden van het onderhavige plangebied.
- (Globaal) Bestemmingsplan Middengebied, ten oosten van het onderhavige plangebied.

Voor het gebied waarvoor het onderhavige plan is opgesteld, ofwel het bestemmingsplangebied Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam, geldt geen voorbereidingsbesluit.

1.4 Juridische procedures

1.4.1 Bestemmingsplan

Vanwege het feit dat het realiseren van de Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam niet past binnen de regels van het vigerende bestemmingsplan c.q. de vigerende beheersverordening, is het opstellen van een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk. Dit betreft het onderhavige bestemmingsplan "Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam". De bestemmingsplanprocedure ziet er als volgt uit.

Tijdens het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan, is het plan voor de Derde ontsluitingsweg besproken en afgestemd met de provincie Noord-Holland en de waterbeheerder.

De start van de bestemmingsplanprocedure betrof de bekendmaking van de voorbereiding van het bestemmingsplan. Deze vooraankondiging is gelijktijdig met de kennisgeving van de voorbereiding van het "Milieueffectrapport Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam" op 4 september 2017 in de StadsKrant, op 5 september 2017 in de Staatscourant, en op 6 september 2017 in het nieuwsblad Nieuw-Volendam (NIVO) en op de gemeentelijke website, gepubliceerd. De vooraankondiging en kennisgeving met bijlagen hebben met ingang van 7 september 2017 gedurende vier weken ter inzage gelegen. Vervolgens is op basis van artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening (Wro) en afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht (Awb) de procedure voortgezet.

Het ontwerpbestemmingsplan wordt zes weken ter inzage gelegd en binnen deze termijn kan een ieder zienswijzen bij de gemeente(raad) indienen. Tevens kan een zienswijze inzake het milieueffectrapport (MER) worden ingediend. De ingediende zienswijzen worden - indien mogelijk - verwerkt in het (vast te stellen) bestemmingsplan en in het MER.

Na de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad ligt het vastgestelde bestemmingsplan zes weken ter inzage en kunnen diegenen, die een zienswijze hebben ingediend, en belanghebbende zijn, een beroep schriftelijk bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State indienen. Tevens kan een verzoek om een voorlopige voorziening bij de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State worden ingediend.

Tegen het MER kan geen beroep worden ingesteld, maar het MER kan worden betrokken op/in een beroep tegen het vastgestelde bestemmingsplan.

1.4.2 Milieueffectrapportage / m.e.r.-procedure

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) heeft als doel het milieu een volwaardige plaats te geven in de bestuurlijke besluitvorming. De procedure voor een m.e.r. is voorgeschreven in de Wet milieubeheer.

In 2006 is de gemeente gestart met de m.e.r.-procedure. In dat jaar heeft de Startnotitie ter inzage gelegen en heeft de Commissie voor de m.e.r. een richtlijnenadvies gegeven. Dit was nog onder de oude wet- en regelgeving (inzake de m.e.r.).

In verband met wijzigingen ten opzichte van de Startnotitie is in september 2017 wederom de voorbereiding van een milieueffectrapport bekend gemaakt en heeft het voornemen ter inzage gelegen.

Hoewel de wegaanleg niet onder de m.e.r.-plicht valt, wil de gemeente vrijwillig een m.e.r.-procedure doorlopen. De m.e.r.-procedure is een hulpmiddel bij de besluitvorming van het bevoegd gezag over de vaststelling van het bestemmingsplan, dat daarna in de mogelijke aanleg van de weg voorziet. Tevens is de m.e.r. een hulpmiddel om, vóór de vaststelling, wijzigingen in het bestemmingsplan, die voorzien in de uitvoering van (nadere) maatregelen, door te voeren.

Omdat er vrijwillig c.q. op voorhand voor is gekozen om een milieueffectrapport (MER) te maken, en een m.e.r.-procedure te voeren, is er geen sprake van een beoordeling of voor het bestemmingsplan een MER zou moeten worden gemaakt. Van een 'aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling' of een 'm.e.r.-beoordelingsbeslissing' is dan ook geen sprake.

In 2016 heeft de gemeenteraad budget vrijgegeven voor de voorbereidingen van de Derde ontsluitingsweg, waaronder het MER, het bestemmingsplan en de onderzoeken. Begin 2017 is een concept-MER aan de gemeenteraad voorgelegd. Het voorgaande kan worden opgevat als 'het besluit tot het maken van een milieueffectrapport'. De gemeenteraad heeft in 2016 en 2017 in feite besloten dat er een MER moest worden gemaakt voor het bestemmingsplan de Derde ontsluitingsweg.

Voor meer informatie over de m.e.r.-procedure en het MER wordt verwezen naar hoofdstuk 6 van dit bestemmingsplan en naar het "MER Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam" van bureau Tauw.

Het "MER Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam" (d.d. 8 mei 2019) is als bijlage 1 bij dit bestemmingsplan opgenomen.

1.4.3 Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet (Chw) is van toepassing op het onderhavige bestemmingsplan "Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam" en op de bestemmingsplanprocedure. Op het onderhavige bestemmingsplan is de Crisis- en herstelwet (Chw) van toepassing, omdat in de Crisis- en herstelwet, in Bijlage I, artikel 3, lid 3.4 het volgende staat: "ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (...) ten behoeve van de aanleg of wijziging van wegen". Dit bestemmingsplan gaat over de aanleg van een nieuwe weg en valt daarmee onder de werking van de hiervoor genoemde Bijlage I, artikel 3, lid 3.4 van de Crisis- en herstelwet (Chw).

Een voordeel van een bestemmingsplan dat onder de regels van de Crisis- en herstelwet (Chw) valt, is dat de (beroeps-)procedures korter zijn onder vigeur van de Crisis- en herstelwet (Chw). Zo duurt de beroepsprocedure voor het onderhavige bestemmingsplan op grond van de Chw korter dan de normale termijn van een jaar, namelijk maximaal een half jaar.

1.4.4 Hogere (grens)waarden procedure op grond van de Wet geluidhinder

Indien door een plan met een nieuwe weg er bij (bestaande) geluidsgevoelige functies, in de omgeving van de weg, sprake is van een geluidsbelasting op de gevel boven de initiële toegestane geluidsbelasting, dan zijn (indien mogelijk) hogere (grens)waarden benodigd. Deze hogere (grens)waarden ten aanzien van de toegestane geluidsbelasting zijn ontheffingen die op grond van de Wet geluidhinder kunnen worden verleend door het bevoegd gezag, in dit geval door de burgemeester en wethouders van de gemeente Edam-Volendam. Zie voor meer informatie paragraaf 5.4 van dit bestemmingsplan. De hogere (grens)waarde procedure is geregeld in hoofdstuk VIIIa 'Hogere waarde en onderzoeksbepalingen' van de Wet geluidhinder.

De hogere (grens)waarden zijn nodig ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan. Op grond van artikel 110c van de Wet geluidhinder is de zienswijzenprocedure (afdeling 3.4 Awb) van toepassing. Daarmee wordt de hogere (grens)waarde procedure gekoppeld aan de bestemmingsplanprocedure, waardoor het ontwerpbesluit hogere (grens)waarden en het ontwerpbestemmingsplan tegelijk ter inzage worden gelegd.

Hoofdstuk 2 Huidige situatie

2.1 Algemeen, en omgeving plangebied

Het plangebied ligt westelijk tussen Edam en Volendam in, en ligt ten oosten van de provinciale wegen N247 en N244. Het plangebied van de Derde ontsluitingsweg bevindt zich nabij de huidige wegenstructuur van Edam-Volendam. Het grondgebied van het onderhavige plangebied heeft vooral een agrarische functie. De weilanden in het plangebied zijn voor een deel aangewezen als leefgebied voor weidevogels.

De omgeving van het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam is weergegeven op de afbeeldingen 2.1A, 2.1B en 2.1C.

In de omgeving van het plangebied bevinden zich woonwijken, agrarische gronden, ecologisch gebied, watergangen, wegen en een polderdijk.

Afbeelding 2.1A: Luchtfoto omgeving onderhavig plangebied



Afbeelding 2.1B: Topografische kaart omgeving onderhavig plangebied (OpenStreetMap)



Afbeelding 2.1C: Huidige situatie onderhavig plangebied



2.2 Ruimtelijke structuur

Het plangebied bestaat hoofdzakelijk uit agrarische gronden dan wel weilanden. Het agrarisch grondgebied kent relatief smalle stukken grond met daartussen sloten, met een verschillende ligging/structuur in het westelijke en oostelijke deel van het plangebied.

Aan de westrand van het plangebied ligt de provinciale weg N247; deze weg ligt langs het plangebied en voor een klein deel in het plangebied. Ten westen van het plangebied liggen agrarische gronden, de wegen N247 en N244, en de Purmerringvaart (westelijk langs de N247). Tevens liggen ten westen van het plangebied de polder De Purmer en de Purmerdijk (liggend rondom de polder). De N247, ook wel de Monnickendammerjaagweg, ligt aan de Purmerdijk. De N247 ligt ter plaatse van het plangebied hoger, vanwege de brug in de N244 over de Purmerringvaart.

Aan de oostrand van het plangebied ligt de weg Dijkgraaf Poschlaan; deze weg sluit aan op het plangebied en ligt voor een klein deel in het plangebied. De Dijkgraaf Poschlaan verbindt de westelijke woonwijken van Edam en Volendam met elkaar. Ten oosten van het plangebied ligt een ecologisch natuurpark.

Aan zowel de zuidooststrand, de noordooststrand als de noordwestrand van het plangebied ligt een watergang. De watergangen vormen een scheiding tussen de woonwijken en het agrarisch gebied.

Vanuit het plangebied gaat de Dijkgraaf Poschlaan in noordwestelijke richting, naar Edam, over in de Singelweg, die aansluit op de N247. Tevens gaat de Dijkgraaf Poschlaan vanuit het plangebied in zuidoostelijke richting, naar Volendam, over in de Jupiterlaan, richting de Julianaweg. Deze verbindingen vormen één van de belangrijkste ontsluitingswegen van Edam en Volendam.

Dwars door het plangebied loopt het pad Blokrouw. De Blokrouw ligt tussen de N247 (noordzijde plangebied) en de westelijke woonwijk van Volendam (zuidzijde plangebied). Vanaf de N247 gaat de Blokrouw over in een agrarisch pad dat tevens dienst doet als fiets- en wandelpad tussen Edam en Volendam. In de bocht van de Blokrouw sluit het pad van de Hendric Dirckszstraat (van/naar Edam) aan op de Blokrouw.

In het westen van het plangebied bevinden zich, naast onder meer weilanden, tevens twee woningen, een bedrijfspand en een agrarisch bedrijf met vier gebouwen. De twee woningen liggen aan de rand van het plangebied, langs de N247, op circa 380 meter van elkaar. De woningen hebben elk een aansluiting op de N247. De noordelijk gelegen woning (Monnickendammerjaagweg 9) bevindt zich naast het bedrijfspand, zonder afscheiding, maar kadastraal gezien op een ander perceel. Langs de woning en het bedrijfspand ligt de doodlopende weg Blokrouw, die de panden ontsluit op de N247. De Blokrouw gaat over in een agrarisch pad en fietspad. De zuidelijk gelegen woning (Monnickendammerjaagweg 7) betreft een bedrijfswoning en heeft samen met het agrarisch bedrijf een aansluiting op de N247.

2.3 Functies

Het onderhavige plangebied kent in de huidige situatie de volgende functies:

- Agrarische gronden, met natuur- en landschapswaarden.
- Weidevogelleefgebied.
- Verkeer, aan de oost- en westrand.
- Water, in de vorm van watergangen/sloten.
- Groen, ook gerelateerd aan natuur- en landschapswaarden; openbaar groen aan de oost- en westrand van het plangebied.
- Twee woningen, waarvan één bedrijfswoning.
- Een agrarisch bedrijf.
- Een agrarisch hulpbedrijf.
- Een zendmast/nutsbedrijf.
- Twee openbare sportvelden.

Eén woning, namelijk de bedrijfswoning op het adres Monnickendammerjaagweg 7, ligt in het zuidwesten van het plangebied.

De andere woning, op het adres Monnickendammerjaagweg 9, ligt in het noordwesten van het plangebied. Deze woning ligt naast een bedrijfspand. Het bedrijfspand, met een agrarisch productie- en toeleveringsbedrijf, bevindt zich op het adres Monnickendammerjaagweg 10.

Het agrarisch bedrijf op de locatie Monnickendammerjaagweg 7 ligt op circa 350 meter van de dichtstbijzijnde woonwijk in Volendam.

2.4 Historie en Archeologie

Ontstaansgeschiedenis

Het plangebied ligt in het buitengebied tussen Edam en Volendam, en ten oosten van de Purmer. Van oorsprong is dit gebied een voor bewoning ongeschikt veenmoeras. Vanaf de Romeinse Tijd wordt het veengebied ontwaterd door veenriviertjes en vindt lokaal bewoning plaats op het veen langs deze riviertjes. De Purmer ontstaat voor het jaar 1000 en tussen 1000 en 1250 ontstaat Edam rondom de dam in de IJ, die de Purmer met de Zuiderzee verbindt. Volendam ontstaat nadat de IJ in 1357 aan de Zuiderzeekant van de Eye wordt afgedamd. De Purmer is tussen 1618 en 1622 drooggemalen.

Na de ontginning in de Middeleeuwen werd het veengebied voornamelijk gebruikt als weidegebied. Op een kaart van circa 1620, staan aan de binnenzijde van de Purmerboezem, iets ten westen van het plangebied, drie poldermolens. Verder lijkt er in de omgeving van het plangebied tot halverwege de twintigste eeuw geen bebouwing aanwezig te zijn. De genoemde windmolens zijn in de twintigste eeuw verdwenen. In de 19e eeuw is er in de omgeving van het plangebied weinig veranderd, maar is wel de Blokhouw veranderd van een watergang in een weg. Rond 1955 is er nog steeds niets veranderd in de omgeving van het plangebied. In de jaren 1970 beginnen Edam en Volendam zich uit te breiden in de richting van het plangebied. In de jaren 1990 wordt de N244 aangelegd en krijgen het plangebied en omgeving hun huidige vorm.

Historische elementen

Er is in het plangebied geen sprake geweest van historische bebouwing. Wel lopen er door/nabij het plangebied historische infrastructurele elementen: de Purmerdijk, de Blokhouw en de IJ.

Archeologie

Het plangebied ligt niet in een (beschermde) archeologisch monument en evenmin zijn er archeologische vondsten gedaan in het plangebied. Binnen 500 meter van het plangebied ligt één archeologisch monument van hoge archeologische waarde. Het betreft de historische binnenstad van Edam (AMK-nummer 14649). In de directe omgeving van het plangebied zijn geen archeologische vondsten gedaan.

De archeologische verwachting voor het gebied beperkt zich voornamelijk tot sporen van landgebruik uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe Tijd. Deze sporen van landgebruik worden verwacht in de top van het veen en in de afdekkende kleilaag en worden voornamelijk verwacht in de vorm van ploegsporen en slootvullingen. Ook kan in het toemaakdek, dat in delen van het plangebied aanwezig is, stadsafval (aardewerk etc.) worden aangetroffen. Dit materiaal is van elders aangevoerd en duidt niet op bewoning ter plaatse. In het grootste deel van het plangebied is de verwachting voor sporen van landgebruik middelhoog.

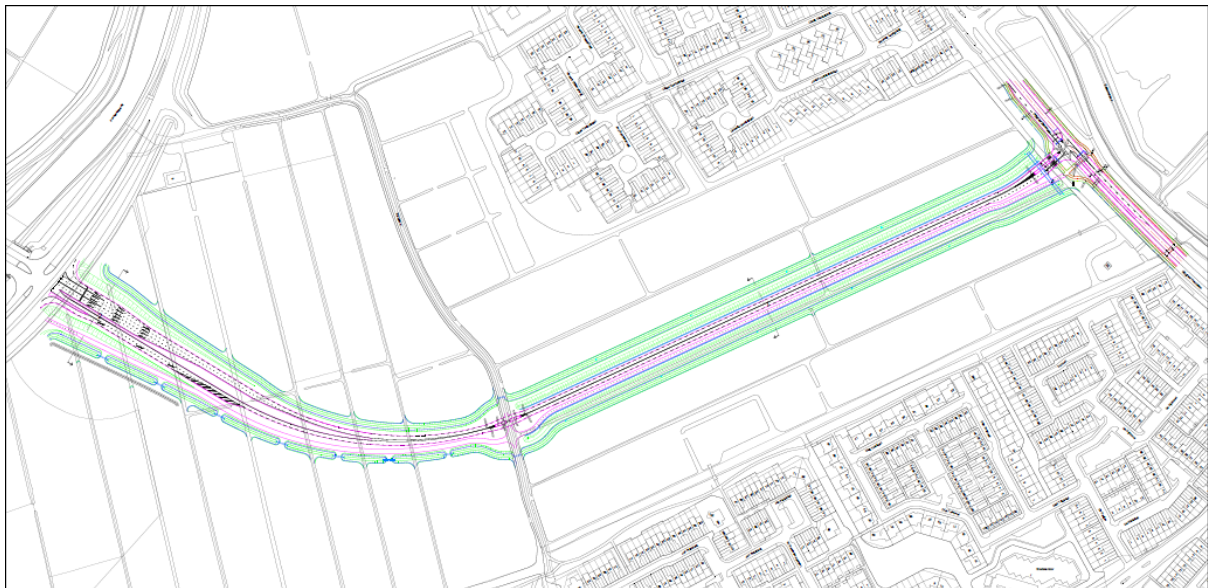
Hoofdstuk 3 Planbeschrijving

3.1 Plan nieuwe weg "Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam"

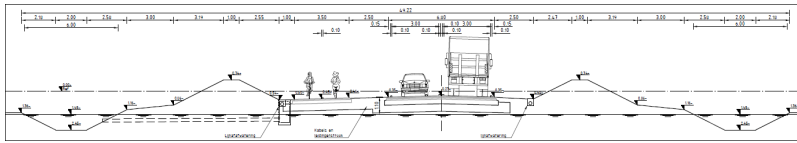
De Derde ontsluitingsweg ligt in het verlengde van de N244, midden in de polder de Lange Weeren tussen de bebouwingsgrenzen van Edam en Volendam. De weg sluit aan de oostkant aan op de Dijkgraaf Poschlaan. Aan de westkant sluit de weg aan op het kruispunt N244/N247. De nieuwe weg kent een lengte van ongeveer 1 kilometer. Het ontwerp van de Derde ontsluitingsweg is weergegeven op afbeelding 3.1A. De twee dwarsprofielen van het ontwerp van de weg zijn weergegeven op de afbeeldingen 3.1B en 3.1C.

In eerste instantie is voor de aansluiting van de Derde ontsluitingsweg op de Dijkgraaf Poschlaan uitgegaan van een kruispunt met verkeersregelinstantie (VRI) ofwel verkeerslichten. In 2019, bij een nadere analyse van enkele kruispunten (en oplossingen) op de Dijkgraaf Poschlaan, is een rotonde op het kruispunt Derde ontsluitingsweg - Dijkgraaf Poschlaan naar voren gekomen als een reële andere optie voor dit kruispunt. Het ontwerp van het kruispunt Derde ontsluitingsweg - Dijkgraaf Poschlaan als VRI-kruispunt en als rotonde-kruispunt is weergegeven op respectievelijk afbeelding 3.1D en afbeelding 3.1E.

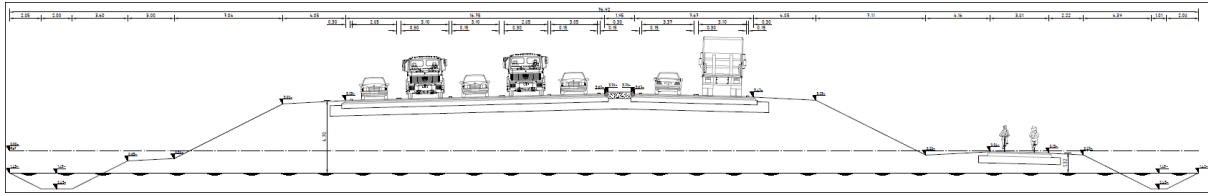
Afbeelding 3.1A: Ontwerp Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam



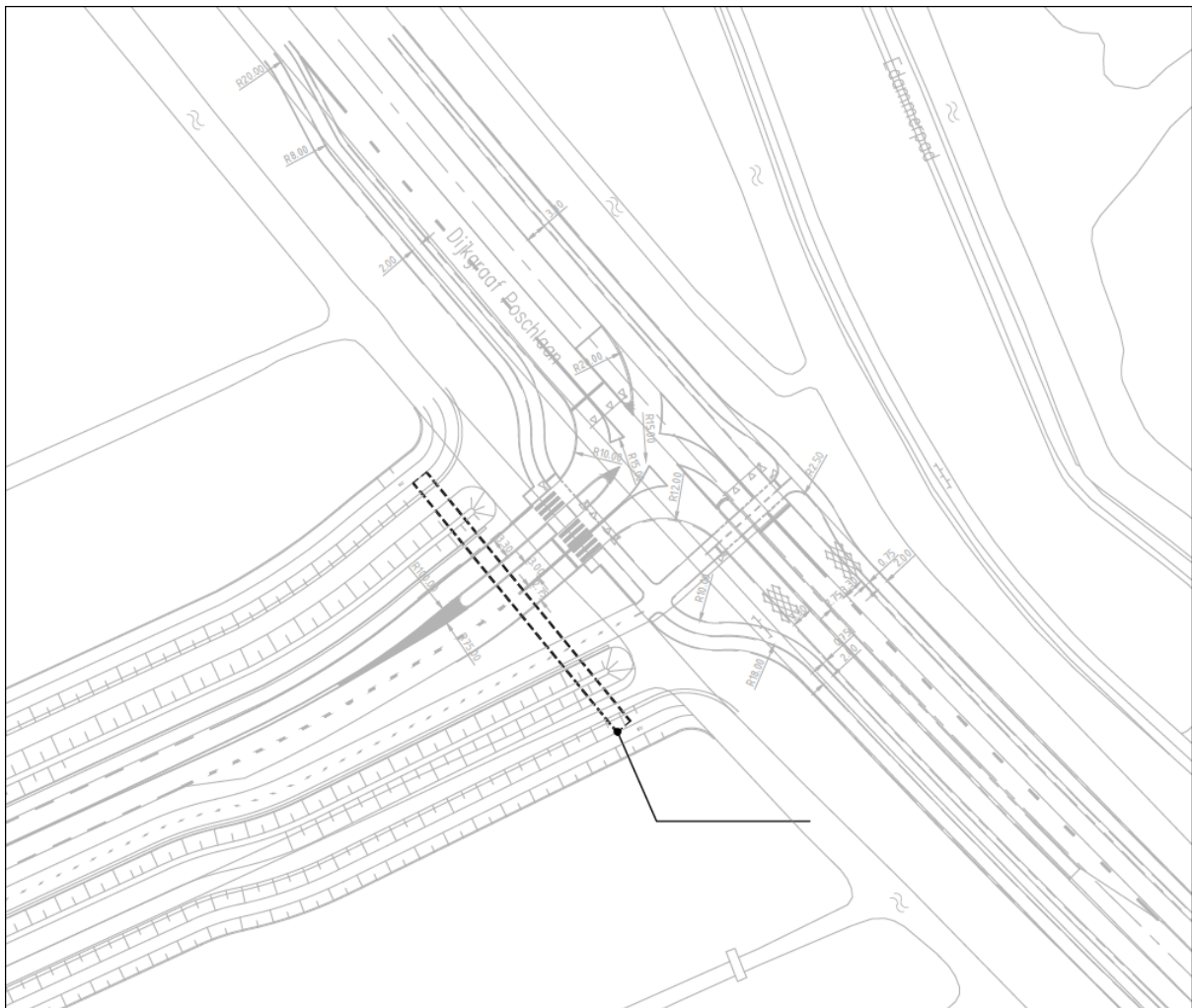
Afbeelding 3.1B: Dwarsprofiel oost Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam



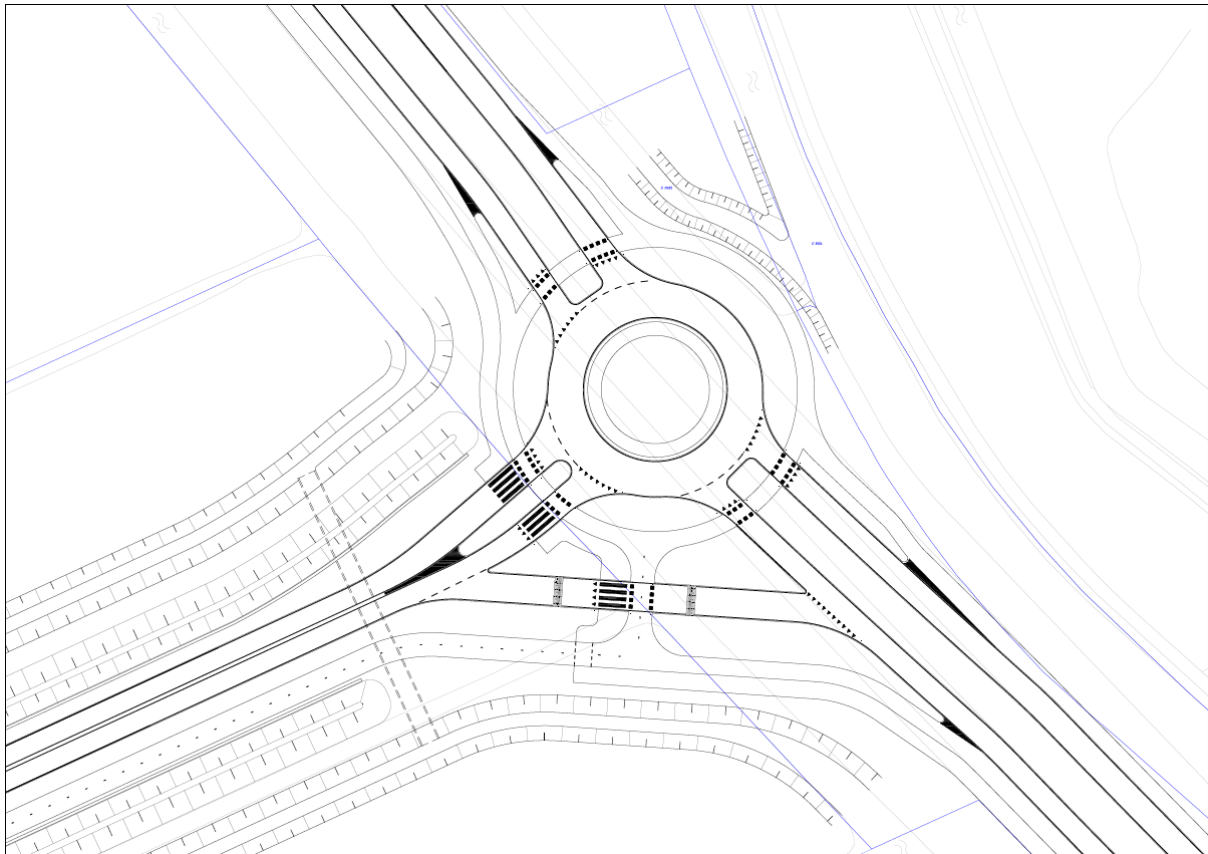
Afbeelding 3.1C: Dwarsprofiel west Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam



Afbeelding 3.1D: Ontwerp kruispunt Derde ontsluitingsweg - Dijkgraaf Poschlaan, met verkeersregelinstantie (VRI) ofwel verkeerslichten, met bijbehorende wegvakindeling



Afbeelding 3.1E: Ontwerp kruispunt Derde ontsluitingsweg - Dijkgraaf Poschlaan, met rotonde



In het plan voor de Derde ontsluitingsweg, zoals opgenomen in dit bestemmingsplan, is de nieuwe gewenste woonwijk De Lange Weeren niet aangesloten op de Derde ontsluitingsweg.

Het uitgangspunt voor de toekomst is dat De Lange Weeren primair wordt aangesloten op de Derde ontsluitingsweg en secundair op de Zeddeweg. De verbindingsweg van de Lange Weeren naar de Derde ontsluitingsweg en de aansluiting zelf maken geen onderdeel uit van het onderhavige plan. De aansluiting op De Lange Weeren zal in een eigen nieuw bestemmingsplan tot uiting moeten komen.

De aansluiting van de Derde ontsluitingsweg op de Dijkgraaf Poschlaan wordt gerealiseerd met een kruispunt met verkeersregelininstallatie (VRI) ofwel verkeerslichten of met een rotonde.

De kruising N244/N247 is hoog gelegen waardoor de Derde ontsluitingsweg ter plaatse wordt verhoogd (circa 5,5 meter boven maaiveldniveau). De rest van de weg komt (grotendeels) op maaiveldniveau te liggen. Het pad de Blokouw wordt doorsneden door de Derde ontsluitingsweg. Er komt een oversteekplaats op de nieuwe weg ter plaatse van de Blokouw. Alleen landbouwverkeer en langzaam verkeer mag de Derde ontsluitingsweg ter plaatse kruisen.

Tussen het kruispunt N244/N247 en de Dijkgraaf Poschlaan wordt direct langs de nieuwe weg in een vrijliggend fietspad voorzien. Dit nieuwe fietspad ligt aan de zuidzijde van de nieuwe weg. Halverwege de nieuwe fietsverbinding kruist deze het pad de Blokouw, en het nieuwe fietspad vormt daarmee tevens een verbinding met de Blokouw. Het nieuwe fietspad/-traject verbindt, bij de westelijke woonwijk van Volendam, de stedelijke kernen op een aanvullende en veilige manier met het fietspad langs de N247. Het bestaande pad de Blokouw fungeert nog steeds als landbouwpad voor de aanliggende percelen. Het westelijke deel van de nieuwe fietsverbinding fungeert ook als landbouwpad.

Onder de N247 is bij het kruispunt N244/N247 een fietstunnel gerealiseerd. Hiermee wordt ook, via het nieuwe fietspad, (het fietspad langs de Dijkgraaf Poschlaan in) Volendam verbonden met het fietspad langs de N247. Tevens vindt er met het nieuwe fietspad en de fietstunnel een verbinding plaats met de fietsverbinding langs de N244.

De fietsstructuren van Edam en Volendam zullen op het fietspad langs de nieuwe ontsluitingsweg worden aangesloten. Het nieuwe fietspad sluit tevens aan op de Blokrouw in de richting van Volendam en nabij de straat Tjalk.

Langs het oostelijke deel van het tracé van de nieuwe weg worden aan weerszijden dijkjes gerealiseerd. Het nieuwe vrijliggende fietspad langs de zuidzijde van de weg ligt binnen de dijkjes. Langs het zuidwestelijke deel van de nieuwe weg wordt in verband met een (te verleggen) peilscheiding ook een dijkje gerealiseerd, ten zuiden van de nieuwe watergang langs de weg.

Maatregelen in samenhang met de Derde ontsluitingsweg

Naast het realiseren van een Derde ontsluitingsweg worden er op/bij andere wegen verkeerskundige voorzieningen getroffen.

Bij de kruising van de Dijkgraaf Poschlaan met de Zuidpolderlaan (in Edam) worden extra opstelvakken toegevoegd of wordt een rotonde gerealiseerd. Daarbij wordt de rijbaan van de Zuidpolderlaan iets verbreed in zuidelijke richting. Deze maatregel kan op grond van het vigerende bestemmingsplan "Edam-Zuid" niet volledig worden gerealiseerd, en dus maakt het te wijzigen kruispunt gedeeltelijk deel uit van het onderhavige bestemmingsplan.

Op de Dijkgraaf Poschlaan zullen verkeerskundige voorzieningen worden getroffen, zoals het aanpassen van het kruispunt met de Christiaan van Abkoudestraat. Tevens zullen er verkeersvoorzieningen op de Christiaan van Abkoudestraat worden gerealiseerd.

3.2 Ruimtelijke structuur en elementen

Naast de nieuwe weg in het onderhavige bestemmingsplan, worden ook bestaande wegen (en fietspaden) aangepast. De nieuwe ontsluitingsweg en de wegaanpassing maken onderdeel uit van het project "Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam". Het nieuwe wegtracé tussen de Dijkgraaf Poschlaan en de N244/N247, en (een aanpassing van) een deel van de Dijkgraaf Poschlaan, maken deel uit van het onderhavige bestemmingsplan. Om in samenhang hiermee de verkeersknelpunten volledig op te lossen, worden buiten het plangebied aanvullende maatregelen getroffen.

De bestaande agrarische structuur in het plangebied gaat vanwege het plan veranderen. De functie van de bestaande agrarische gronden zal deels veranderen. De agrarische percelen worden doorkruist door de Derde ontsluitingsweg. Een deel van de weilanden in het plangebied zullen verdwijnen. Hier komen de rijbaan van de nieuwe weg, een grondlichaam, nieuwe dijkjes, nieuwe watergangen, nieuwe groenstructuren en een nieuw fietspad te liggen. De resterende weilanden blijven bestaan ten behoeve van groen, agrarische functies en/of weidevogelleefgebied. De nieuw gevormde weilanden (in het oosten van het plangebied) kunnen tevens dienst doen als waterbergingsgebied. Voorts zal langs het tracé van de nieuwe weg worden voorzien in voldoende waterbergingscapaciteit.

In het noordwesten van het plangebied vinden er (ten noorden van de nieuwe weg) geen wijzigingen in de ruimtelijke structuur plaats. In het westelijke deel van het plangebied is ter plaatse van de nieuwe weg sprake van een verandering in de verkavelingsstructuur, waarbij de in lengterichting noord-zuid gelegen weilanden zullen worden doorbroken. De verkavelingsstructuur in het oostelijke deel van het plangebied, hoewel in aanwezigheid van de nieuwe weg, blijft in feite bestaan.

De structuur van de watergangen/sloten in het plangebied blijft grotendeels bestaan, al worden een deel van de waterstructuren wel opgebroken. Daar waar de bestaande watergangen worden onderbroken door de Derde ontsluitingsweg, zullen nieuwe watergangen worden aangelegd, waardoor een nieuwe gelijkwaardig goed functionerende waterstructuur ontstaat. Hiertoe worden onder andere enkele duikers onder en bij de weg aangelegd. Per saldo zullen er meer watergangen en meer oppervlaktewater in het plangebied aanwezig zijn. Daarmee is de waterstructuur in de toekomstige situatie groter en robuuster.

Aan de westrand van het plangebied blijft de ruimtelijke structuur gelijkwaardig, in die zin dat de wegenstructuur wat hoger ligt dan het naastliggende maaiveld. De Derde ontsluitingsweg sluit aan op de verhoogd gelegen N247 en het kruispunt N244/N247. In het westelijke deel van het plangebied zal de Derde ontsluitingsweg een hoogteverloop kennen. Het hoogteverschil van de weg betreft circa 5,5 meter, vanaf de N247 over circa een kwart van het wegtracé. Op het grond-/dijklichaam bij het kruispunt N244/N247 is ruimte gereserveerd voor wegvakken die aan de N247 worden toegevoegd, vanwege de Derde ontsluitingsweg. Mogelijk zal het dijklichaam moeten worden verbreed. Aansluitend op de oostzijde van het grondlichaam van de N247 zal, bij het kruispunt, een grondlichaam/verhoging worden aangelegd om daarop de Derde ontsluitingsweg te realiseren. Dit krijgt evenals het bestaande grondlichaam een relatief steil talud.

Langs de zuidzijde van het nieuwe grondlichaam wordt een breed (fiets)pad aangelegd die met een tunnel onder de N247 aansluit op het bestaande fietspad langs de N247. Dit pad ontsluit tevens de agrarische percelen ten zuiden van de nieuwe weg. Langs de nieuwe verhoging/weg worden aan weerszijden watergangen gerealiseerd. Langs het zuidwestelijke deel van de nieuwe weg wordt in verband met een (te verleggen) peilscheiding een dijkje gerealiseerd, ten zuiden van de nieuwe watergang.

Aan de oostrand van het plangebied blijft de ruimtelijke structuur gelijkwaardig. Wel wordt de Dijkgraaf Poschlaan opnieuw ingericht en wordt een kruispunt of rotonde aan die weg toegevoegd, namelijk de aansluiting met Derde ontsluitingsweg. Langs het oostelijke deel van het tracé van de nieuwe weg worden aan weerszijden dijkjes gerealiseerd. In de oostelijke helft van het plangebied zal als gevolg van de nieuwe weg het oppervlak aan weilanden afnemen. De nieuw gevormde weilanden zullen dienst doen als maatregelengebied, in die zin dat er begroeiing wordt ingepast in de vorm van een coulissenlandschap om het zicht op de weg gedeeltelijk af te schermen. Er zal lage beplanting worden gebruikt die kenmerkend is voor dit gebied dan wel deze streek. In verband met de weidevogels komen er geen bomen en hoge beplanting.

De watergangen aan de zuidostrand en noordostrand van het plangebied blijven volledig intact. De watergang langs de Dijkgraaf Poschlaan (westzijde) zal worden onderbroken; hiervoor komt een duiker in de plaats zodat de waterstructuur aanwezig blijft.

Het pad Blokrouw dwars door het plangebied blijft aanwezig, maar wordt doorkruist door de nieuwe weg. Bij de doorkruising komt een oversteekplaats. Het zuidelijke deel van het pad Blokrouw zal aansluiten op het nieuwe (fiets)pad langs de Derde ontsluitingsweg. De padenstructuur verbindt Edam en Volendam met het fietspad langs de N247.

Ter plaatse van de in het noordwesten van plangebied gelegen woning en bedrijfspand verandert de ruimtelijke structuur niet. Ook ter plaatse van de bedrijfswoning en het agrarisch bedrijf, gelegen in het zuidwesten van plangebied, verandert de ruimtelijke structuur niet. Tussen de voornoemde woningen komt de nieuwe weg te liggen. De minimale afstand tussen de nieuwe weg en de woningen bedraagt 130 meter. De twee woningen aan de rand van het plangebied, langs de Purmerdijk/N247, zijn in het bestemmingsplan opgenomen. De aansluitingen van de woningen op de N247 blijven aanwezig.

3.3 Functies

Het onderhavige plangebied kent in de toekomstige situatie de volgende functies:

- Agrarische gronden, met natuur- en landschapswaarden.
- Weidevogelleefgebied.
- Verkeer, hoofdzakelijk de nieuwe weg.
- Water, in de vorm van watergangen en sloten en eventueel waterbergingsgebied in het oostelijke deel van het plangebied, met een deels nieuwe waterstructuur langs de weg. De functie water komt in meerdere bestemmingen tot uiting. De bestaande (brede) watergang langs Volendam kent een waterbestemming. Sloten en het waterbergingsgebied maken veelal onderdeel uit van de agrarische bestemming. De afwateringssloten voor de nieuwe weg maken veelal onderdeel uit van de verkeersbestemming.
- Groen, ook gerelateerd aan natuur- en landschapswaarden. De functie groen komt in meerdere bestemmingen tot uiting. De aan het landschap verbonden groenelementen maken onderdeel uit van de agrarische bestemming. Het openbaar groen aan de oostrand van het plangebied kent een groenbestemming.
- Twee woningen (Monnickendammerjaagweg 7 en 9), waarvan één bedrijfswoning (nr. 7).
- Een agrarisch bedrijf.
- Een agrarisch productie- en toeleveringsbedrijf.
- Een zendmast/nutsbedrijf.
- Twee openbare sportvelden.

De huidige woningen Monnickendammerjaagweg 7 en Monnickendammerjaagweg 9 behouden in het onderhavige bestemmingsplan hun functie. De woning op het adres Monnickendammerjaagweg 7 kent in het oude bestemmingsplan c.q. de vigerende beheersverordening nog niet een woonbestemming, maar krijgt wel een woonfunctie in de vorm van een functieaanduiding 'bedrijfswoning' in de bestemming 'Agrarisch - Bedrijf' in het onderhavige/nieuwe bestemmingsplan. De woonbestemming voor de woning op het adres Monnickendammerjaagweg 9 blijft in het onderhavige bestemmingsplan aanwezig. De bedrijven op de adressen Monnickendammerjaagweg 7 en 10 behouden in het onderhavige bestemmingsplan hun functie met een passende bedrijfsbestemming. De woonbestemming en bedrijfsbestemmingen staan nader beschreven in hoofdstuk 7 van dit bestemmingsplan.

De bestemmingen behorende bij de functies zijn weergegeven op afbeelding 3.3, zijnde plankaart/verbeelding van het onderhavige bestemmingsplan Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam. (De Verbeelding van het bestemmingsplan is separaat digitaal te raadplegen).

De bestemmingen staan beschreven in hoofdstuk 7 'Juridische planbeschrijving en regeling'.

Afbeelding 3.3: Plankaart/Bestemmingen onderhavig bestemmingsplan



Hoofdstuk 4 Beleidskader

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Dit is het integrale kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau in Nederland. De SVIR heeft een groot aantal Rijksnota's vervangen, zoals bijvoorbeeld de Nota Mobiliteit. Uit de SVIR blijkt dat het Rijk de uitvoering van en de verantwoording voor de ruimtelijke ordening zoveel mogelijk bij de provincies en bij de gemeenten wil leggen.

De SVIR is conform de huidige Wet ruimtelijke ordening (Wro) de Structuurvisie van het Rijk op het gebied van ruimtelijke ordening en mobiliteit. Conform het systeem van de Wro heeft de SVIR geen directe doorwerking naar lagere overheden. Dat laatste wordt geregeld via het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Baro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Inhoud van de SVIR

De opbouw van de SVIR is als volgt. Hoofdstuk 2 schetst de ontwikkelingen en ambities van het Rijk voor 2040. Hoofdstuk 3 vertaalt die ambities in rijksdoelen en rijksbeleid met bijbehorende nationale belangen tot 2028. De rijksdoelen en nationale belangen zijn in hoofdstuk 4 van de SVIR gebiedsgericht vertaald naar nationale opgaven per MIRT-regio (MIRT = Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Tevens geeft dit hoofdstuk 4 een beeld van de integrale, nationale opgaven in de Noordzee en langs de kust. In hoofdstuk 5 wordt de verantwoording en monitoring behandeld. De structuurvisie wordt afgesloten met een realisatieparagraaf.

Ten aanzien van mobiliteit blijft het beleid uit de Nota Mobiliteit deels van toepassing, al dan niet in aangepaste vorm.

Bereikbaarheid en mobiliteit

Paragraaf 3.2 van de SVIR gaat over het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid. In het mobiliteitssysteem van Nederland zet het Rijk de gebruiker centraal. Het Rijk wil samen met de decentrale overheden werken aan een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem. Robuustheid en samenhang, met inzet van alle beschikbare modaliteiten, zijn noodzakelijk om een goede bereikbaarheid te kunnen garanderen. Het regionale en nationale mobiliteitssysteem hangen nauw met elkaar samen. Een goede aansluiting tussen de verschillende systemen is van belang. De decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor een robuust en samenhangend regionaal mobiliteitssysteem, waarin langzaam en recreatief verkeer een volwaardige plaats hebben.

Om de kwaliteit van de bereikbaarheid voor de gebruiker te kunnen beoordelen is een bereikbaarheidsindicator ontwikkeld. De indicator wordt gebruikt naast de beleidsdoelen in de Nota Mobiliteit zoals deze voor bereikbaarheid vóór de SVIR door het Rijk per modaliteit zijn gehanteerd. In bijlage 6 van de SVIR staan de essentiële onderdelen van het beleid uit de Nota Mobiliteit (NoMo) deel IV, die (gewijzigd) van kracht blijven (zoals verkeersveiligheid). Deze passages zijn waar nodig aangepast aan actuele ontwikkelingen.

De Derde ontsluitingsweg zorgt voor een robuust mobiliteitsstelsel, en sluit aan op een kruispunt van twee provinciale wegen. De nieuwe weg bevordert daarmee de bereikbaarheid van Edam en Volendam. Bij de realisatie van de weg worden voor het langzaam verkeer paden en voorzieningen gerealiseerd.

Openbaar vervoer (Bijlage 6 SVIR)

Decentrale overheden dragen zorg voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer dat past bij hun specifieke regionale situatie. In de PVVP's (Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan) en RVVP's (Regionaal Verkeer en Vervoer Plan) evenals in het gemeentelijke beleid, zoals onder andere vastgelegd in GVVP's (Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan), wordt aangegeven welke doelstellingen worden nagestreefd.

De realisatie van de Derde ontsluitingsweg is opgenomen in het GVVP c.q. het Verkeersplan van de gemeente Edam-Volendam. De nieuwe weg bevordert ook de doorstroming van openbaar vervoer en biedt de mogelijkheid voor een nieuwe/aangepaste openbaar vervoer route.

Transport van gevaarlijke stoffen (Bijlage 6 SVIR)

Het Rijk zorgt voor de vaststelling van een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met de daarbij behorende maximale gebruiksruimtes en veiligheidszones. Daarmee worden de transportstromen van gevaarlijke stoffen beheerst en gebundeld. De maximale consequenties voor de ruimtelijke planvorming en hulpverlening als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn daarmee duurzaam vastgelegd, waardoor voor de lange termijn zekerheid en duidelijkheid wordt gecreëerd. Het Rijk zal de daartoe benodigde instrumenten ontwikkelen om te waarborgen dat het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de gebruiksruimte blijft en dat de veiligheidszones doorwerken in de ruimtelijke planvorming.

De Derde ontsluitingsweg sluit aan op de N244 en N247. Deze provinciale wegen maken geen onderdeel uit van het basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook voor 'niet basisnet wegen' geldt dat er regelgeving van toepassing is. In paragraaf 4.9 van dit bestemmingsplan is aangetoond dat de Derde ontsluitingsweg voldoet aan de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (ofwel inzake externe veiligheid).

Natuur

Om flora- en faunasoorten in staat te stellen om op lange termijn te overleven en zich te ontwikkelen zijn vanuit ruimtelijk oogpunt twee zaken essentieel: het behoud van leefgebieden en de mogelijkheden om zich te kunnen verplaatsen tussen leefgebieden. Binnen de door het Rijk gestelde kaders begrenzen, beschermen en onderhouden de provincies een natuurnetwerk met de juiste ruimtelijke, water- en milieucondities voor kenmerkende ecosystemen van (inter)nationaal belang, namelijk de herijkte nationale Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De natuur in de EHS blijft goed beschermd met een 'nee, tenzij'-regime. Inmiddels is de EHS vervangen door het Natuurnetwerk Nederland (NNN) (en bijvoorbeeld weidevogelleefgebieden).

De EHS in de SVIR bevindt zich ter plaatse van het onderhavige plangebied. De EHS is aangepast door de provincie en inmiddels niet meer in het plangebied aanwezig. De EHS betreft nu het NNN. In het plangebied is geen sprake van het NNN, maar wel van weidevogelleefgebied. Ten aanzien van het weidevogelleefgebied in het plangebied is gehandeld conform het 'nee, tenzij' principe, waarbij er compensatie plaatsvindt.

Conclusie: Het onderhavige bestemmingsplan is in lijn met het gestelde in de SVIR.

4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) voorziet in de juridische borging van het nationaal ruimtelijk beleid zoals dat in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is vastgelegd. Het Barro bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken. Het Rijk legt met het Barro de nationale ruimtelijke belangen juridisch vast.

Het Barro kent geen regelingen dan wel belangen die betrekking hebben op het onderhavige plangebied. Het Natuurnetwerk Nederland bevindt zich niet in (de directe omgeving van) het plangebied. Het Barro vormt derhalve geen belemmering voor het onderhavige plan.

4.2 Provinciaal en regionaal beleid

4.2.1 Omgevingsvisie NH2050 (structuurvisie provincie Noord-Holland)

De "Omgevingsvisie NH2050 - Balans tussen economische groei en leefbaarheid" is op 19 november 2018 door Provinciale Staten van Noord-Holland vastgesteld.

De Omgevingsvisie NH2050 betreft een structuurvisie op grond van de Wet ruimtelijke ordening.

In de omgevingsvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en heeft zij tevens aangegeven hoe zij deze visie denkt te zullen realiseren.

Het uitgangspunt van de omgevingsvisie is dat Noord-Holland een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau heeft. Om deze ook voor de toekomst vast te kunnen houden, richten de provincie zich op een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid. Zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven.

In de omgevingsvisie worden ambities genoemd op het gebied van de leefomgeving, het gebruik van de leefomgeving en de energietransitie.

De ambities ten aanzien van de leefomgeving luiden als volgt. Een klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland. In het kader van gezondheid en veiligheid, het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Het vergroten van de biodiversiteit van Noord-Holland.

Voor het gebruik van de leefomgeving gelden de volgende ambities. Een duurzame economie met innovatie als belangrijke motor, daardoor is er ruimte voor ontwikkeling van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten. Verder wil de provincie vraag en aanbod van woon- en werklocaties beter afstemmen (kwantitatief en kwalitatief). Daarbij moet woningbouw, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends, vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden worden gepland. Duurzaamheid van de totale woningvoorraad is het uitgangspunt. De derde ambitie binnen deze categorie is het effectief, veilig en efficiënt kunnen verplaatsen van inwoners, bedrijven en producten van Noord-Holland, waarbij negatieve gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk worden meegewogen. Als laatste geldt het behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie.

Voor energietransitie is de overkoepelende ambitie dat Noord-Holland in 2050 volledig klimaatneutraal is en gebaseerd op hernieuwbare energie. Daarom is er ruimte voor de noodzakelijke energietransitie en daarvoor benodigde infrastructuur. Dit alles rekening houdende met de ambities voor verstedelijking en landschap.

De omgevingsvisie bevat kaarten waaraan beleid is verbonden. Een aantal van deze beleidskaarten gelden voor het gehele grondgebied van de provincie.

Een aantal van de kaarten verbonden aan de Omgevingsvisie NH2050 zijn relevant ten aanzien van het onderhavige bestemmingsplan Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam.

Een algemene beleidskaart die relevant is voor het onderhavige bestemmingsplan is 'Nieuwe ontwikkelingen natuurinclusief'. Bij het plan Derde ontsluitingsweg wordt voldaan aan de beleidsuitgangspunten omdat het NNN niet wordt aangetast en omdat er (als compensatie) een nieuw landschap wordt gecreëerd voor weidevogels en er bijvoorbeeld ecologische verbindingen worden gerealiseerd. In het oostelijk deel van het plangebied wordt ruimte geboden aan (nieuwe) natuur.

In de provinciale Omgevingsvisie is het onderhavige plangebied opgenomen in het 'Landschap als onderdeel van het metropolitane systeem'. Door de integrale aanpak bij de Derde ontsluitingsweg met landschapsontwikkeling en -bescherming wordt aangesloten op de beleidsuitgangspunten voor het metropolitane landschap.

Het onderhavige plangebied ligt in het gebied van de beleidskaart 'Landgebruik en waterpeil in balans (veenweide)'. Bij het plan Derde ontsluitingsweg wordt een robuuste waterstructuur gerealiseerd. Het waterpeil wordt niet aangetast.

4.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

De Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) is een aantal keren gewijzigd en opnieuw vastgesteld.

Op 1 februari 2019 is de nieuwe Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) in werking getreden, onder de naam "Provinciale Ruimtelijke Verordening februari 2019". Op 14 januari 2019 zijn wijzigingen van de PRV door Provinciale Staten van Noord-Holland vastgesteld, en daarmee is de geconsolideerde Provinciale Ruimtelijke Verordening vastgesteld.

In de PRV staan de regels van de provincie Noord-Holland met betrekking tot ruimtelijke ontwikkeling en ruimtelijke plannen. Tevens heeft de provincie in de PRV in het belang van een goede ruimtelijke ordening algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van bestemmingsplannen en ruimtelijke onderbouwingen, over onderwerpen waar een provinciaal belang mee is gemoeid. Daarnaast zijn in de PRV regels vastgelegd die voortvloeien uit het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

De PRV geeft verder de kaders aan die de provincie stelt om ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan.

In Hoofdstuk 5 'De Groene Ruimte' van de PRV komt de bescherming van weidevogels aan de orde, namelijk in 'Artikel 25 Weidevogelleefgebieden'. In artikel 25 van de PRV staat het volgende voorgeschreven:

1. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op weidevogelleefgebieden, zoals op kaart 4 en op de digitale verbeelding ervan aangegeven, voorziet niet in:
 - a. de mogelijkheid van nieuwe bebouwing, anders dan binnen een bestaand bouwblok of een uitbreiding daarvan;
 - b. de mogelijkheid van aanleg van nieuwe weginfrastructuur;
 - c. de mogelijkheid van aanleg van bossen of boomgaarden;
 - d. de mogelijkheid verstorende activiteiten, buiten de huidige agrarische activiteiten, te verrichten die het weidevogelleefgebied verstoren, en;
 - e. de mogelijkheid werken uit te voeren die realisatie van nieuwe peilverlagingen mogelijk maken.
2. In een bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid wordt de aanleg van hoog opgaande beplantingen of laanbeplanting afhankelijk gesteld van een aanlegvergunning, als bedoeld in artikel 3.3. sub a. van de Wet ruimtelijke ordening.
3. In afwijking van het eerste lid kan een bestemmingsplan wel voorzien in de in dat lid omschreven ontwikkelingen indien dit geschiedt ten behoeve van:
 - a. een ingreep waarvoor geen aanvaardbaar alternatief aanwezig is en waarmee bovendien een groot openbaar belang wordt gediend;
 - b. woningbouw indien er sprake is van de toepassing van de regeling Ruimte voor Ruimte als

- bedoeld in artikel 16 en waarbij de natuurdoelen leidend zijn;
- c. woningbouw die bijdraagt aan een substantiële verbetering van in de directe omgeving daarvan aanwezige natuurkwaliteiten van het landschap of;
 - d. een ingreep die netto geen verstoring van het weidevogelleefgebied geeft.
4. In aanvulling op het derde lid kan het bestemmingsplan hier alleen in voorzien indien in het bestemmingsplan wordt opgenomen:
- a. op welke wijze schade aan een weidevogelleefgebied zoveel mogelijk wordt voorkomen en resterende schade wordt gecompenseerd;
 - b. hoe wordt geborgd dat de maatregelen ten behoeve van de compensatie als bedoeld onder a daadwerkelijk worden uitgevoerd;
 - c. op welke wijze aan het gestelde in artikel 5a of artikel 5c wordt voldaan en;
 - d. op welke wijze aan de ruimtelijke kwaliteitseisen als bedoeld in artikel 15 is voldaan.
5. Gedeputeerde staten kunnen, gehoord de desbetreffende commissie van provinciale staten, de begrenzing van de weidevogelleefgebieden wijzigen:
- a. naar aanleiding van recente tellingen van het aantal broedparen;
 - b. ten behoeve van een kleinschalige ontwikkeling of;
 - c. ten behoeve van de krachtens het derde lid gestelde regels.
6. Gedeputeerde staten kunnen nadere regels stellen ten aanzien van de wijze waarop compensatie plaatsheeft, als bedoeld in het vierde lid onderdelen a en b.

In Hoofdstuk 4 'Regels voor het landelijk gebied' van de PRV zijn regels voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen, waaronder 'Artikel 15 Ruimtelijke kwaliteitseis ingeval van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied'. In artikel 15 van de PRV staat het volgende voorgescreven:

- 1. Gedeputeerde Staten stellen de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie vast, die de provinciale belangen beschrijft ten aanzien van landschappelijke en cultuurhistorische waarden.
- 2. Een bestemmingsplan kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied, indien gelet op de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie:
 - a. rekening wordt gehouden met:
 - i. de ambities en ontwikkelprincipes van het toepasselijke ensemble, en;
 - ii. de ambities en ontwikkelprincipes van de toepasselijke provinciale structuren, en;
 - b. hierbij worden betrokken:
 - i. de kansen zoals beschreven bij de ambities en ontwikkelprincipes;
 - ii. de ontstaansgeschiedenis en de kernwaarden van het toepasselijke ensemble, en;
 - iii. de ontstaansgeschiedenis en de kernwaarden van de toepasselijke provinciale structuren.

Het onderhavige bestemmingsplan(gebied) ligt voor een deel in het als weidevogelleefgebied aangewezen gebied in de PRV. Vanwege de Derde ontsluitingsweg verdwijnt een deel van dit aangewezen weidevogelleefgebied. Er is echter sprake van een ingreep die netto geen verstoring van het weidevogelleefgebied geeft, vanwege de compensatie die zal plaatsvinden conform de nadere regels voor compensatie in de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland. De compensatie van het aangetaste weidevogelleefgebied vindt plaats in het oostelijke deel van het onderhavige plangebied door het creëren van een landschap dat geschikt is (als leefgebied) voor weidevogels. Het nieuwe weidevogelleefgebied zal aansluiten op het bestaande aangewezen weidevogelleefgebied. De benodigde compensatie vanwege het plan c.q. de weg wordt dus binnen hetzelfde plan(gebied) gerealiseerd. In het onderhavige bestemmingsplan is een gebiedsaanduiding voor het weidevogelleefgebied opgenomen.

Het onderhavige plangebied bevindt zich in het ensemble 'Waterland' van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie van de provincie. Ter plaatse van het plangebied is sprake van 'waterrijk veenpolderlandschap' (als landschappelijke karakteristiek). Het veenpolderlandschap heeft een open karakter, met incidenteel een onderbreking in de vorm van een klein lint of erf. De beleving van een doorlopende ruimte overheerst. Deze karakteristiek wordt door het onderhavige plan niet aangetast. Het plangebied is geen gebied waarvoor ambities, ontwikkelprincipes en kansen van toepassing zijn, behalve openheid van het landschap. De kernwaarden van ensembles en provinciale structuren zijn niet in het geding. Er wordt bij het onderhavige plan voldaan aan artikel 15 van de PRV.

Gezien het voorgaande geeft artikel 25 van de PRV geen belemmering voor het onderhavige plan.

De artikelen 5a (Nieuwe stedelijke ontwikkeling) en 5c (Kleinschalige ontwikkeling), genoemd in artikel 25, van de PRV, zijn niet op het onderhavige bestemmingsplan van toepassing.

4.2.3 Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland

De Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland geeft aan hoe gecompenseerd moet worden als er aantasting is van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), ecologische verbindingzones (evz) of weidevogelleefgebieden. In de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) is aangegeven wanneer ingrepen in de EHS, evz en weidevogelleefgebied toegestaan zijn en dat ingrepen gecompenseerd moeten worden. De uitvoeringsregeling is dus een uitwerking van de PRV. De (wijziging van de) Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland is op 12 maart 2019 door de Gedeputeerde Staten van Noord-Holland vastgesteld, en is op 20 maart 2019 in werking getreden.

In artikel 1 van de Uitvoeringsregeling staat het volgende (voor)geschreven:

1. Voor zover een bestemmingsplan voorziet in een nieuwe activiteit overeenkomstig artikel 19, vierde lid, of in een of meer ontwikkelingen overeenkomstig artikel 25, derde lid en vierde lid, van de Provinciale Ruimtelijke Verordening, maakt dat bestemmingsplan mogelijk dat de initiatiefnemer daarvan fysieke maatregelen neemt ter compensatie van de schade aan het Natuurnetwerk Nederland, een natuurverbinding of een weidevogelleefgebied.
2. Voor zover de fysieke maatregelen als bedoeld in het eerste lid niet in het bestemmingsplan mogelijk kunnen worden gemaakt, blijkt uit de toelichting van het bestemmingsplan hoe en wanneer de fysieke maatregelen dan wel planologisch worden geregeld en dat het bevoegde gezag daaraan medewerking zal verlenen.
3. In het geval de fysieke maatregelen ter compensatie van schade aan het Natuurnetwerk Nederland als bedoeld in het eerste lid worden genomen binnen het Natuurnetwerk Nederland, dient daarnaast in het bestemmingsplan op eenzelfde oppervlak als verloren gaat door de activiteit, dat nog niet is aangewezen als Natuurnetwerk Nederland, de ontwikkeling van natuur planologisch mogelijk te worden gemaakt. Voor zover dit niet mogelijk is in het bestemmingsplan dat de activiteit mogelijk maakt, blijkt uit de toelichting van dat bestemmingsplan hoe en wanneer deze ontwikkeling van natuur dan wel planologisch wordt geregeld en dat het bevoegd gezag daaraan medewerking zal verlenen.
4. Uit de toelichting van het bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid, blijkt dat de fysieke maatregelen ter compensatie van de aantasting van een natuurverbinding zodanig plaatsvinden dat de functie van de natuurverbinding, zoals omschreven in de wezenlijke kenmerken en waarden, in

stand blijft.

5. In afwijking van het eerste lid en tweede lid, kan de schade aan het Natuurnetwerk Nederland of een weidevogelleefgebied voorafgaand aan de ontwikkeling financieel worden gecompenseerd indien:
 - a. fysieke maatregelen niet mogelijk zijn, of;
 - b. het gebied dat wordt aangetast door een activiteit als bedoeld in het eerste lid niet groter is dan:
 - (1): 0,5 hectare in het geval van Natuurnetwerk Nederland, en;
 - (2): 5 hectare in het geval van weidevogelleefgebied.
6. In aanvulling op het vijfde lid dient bij financiële compensatie in het kader van het Natuurnetwerk Nederland op eenzelfde oppervlak als verloren gaat door de activiteit, dat nog niet is aangewezen als Natuurnetwerk Nederland, de ontwikkeling van natuur planologisch mogelijk te worden gemaakt. Indien dat niet mogelijk is in het bestemmingsplan dat de activiteit mogelijk maakt, blijkt uit de toelichting van dat bestemmingsplan hoe en wanneer dat dan wel planologisch wordt geregeld en dat het bevoegd gezag daaraan medewerking zal verlenen.
7. Financiële compensatie als bedoeld in het vijfde lid vindt plaats in de vorm van een bijdrage aan de provincie Noord-Holland die wordt gestort in de provinciale reserve groen ten behoeve van de realisatie van het Natuurnetwerk Nederland.

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in een ontwikkeling in een weidevogelleefgebied als bedoeld in artikel 25 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Er zal daarom een fysieke maatregel ter compensatie van de schade aan een weidevogelleefgebied, als bedoeld in de artikel 1 van de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland, worden gerealiseerd in het onderhavige bestemmingsplan. In het plangebied wordt ter compensatie van het verlies aan bestaand weidevogelleefgebied door de Derde ontsluitingsweg, een nieuw gelijkwaardig weidevogelleefgebied gecreëerd. Het onderhavige plan voldoet daarmee aan artikel 1 van de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland.

Compensatie is mogelijk door een financiële bijdrage (die zal worden gebruikt voor natuur) of door het creëren van nieuw weidevogelleefgebied. Het uitgangspunt is dat de compensatie plaatsvindt door het creëren van nieuw weidevogelleefgebied in het oostelijke deel van het plangebied. De benodigde compensatie is weergegeven en beschreven in de notitie "Compensatie weidevogelleefgebied" (d.d. 24 juli 2018)(Kenmerk N001-1226747WLI-V01) van bureau Tauw, die is opgenomen als bijlage 10 bij dit bestemmingsplan. Er zal in elk geval worden voldaan aan artikel 1 van de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland.

4.2.4 Regiovisie Waterland 2040 (Vitaal met karakter)

In de Regiovisie Waterland 2040 (januari 2009) hebben de zeven Waterlandse gemeenten hun koers bepaald voor het ruimtelijk beleid op lange termijn. Het centrale motto is "Vitaal met karakter". In deze visie staat behoud en zo mogelijk versterking van het kenmerkende authentieke karakter van de regio Waterland voorop, maar wel met de noodzakelijk sociaal-economische en infrastructurele impulsen om de kernen vitaal te houden en het gebied binnen de Metropoolregio Amsterdam bereikbaar te maken.

Naast maatregelen om het authentieke karakter van het landelijke gebied te bewaren vergt dat op vele locaties een forse inspanning in de kwaliteit van de leefomgeving, selectieve uitbreiding voor noodzakelijke sociaal-economische ontwikkelingen en duurzame oplossingen voor beheer en terugdringen van woon-werkverkeer. Op die manier ontstaat een duurzame, vitale regio met een herkenbaar eigen karakter.

In de regiovisie is de Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam benoemd. De weg is één van de plannen binnen de regio om de bereikbaarheid te verbeteren.

4.3 Gemeentelijk beleid

De nieuwe gemeente Edam-Volendam bestaat sinds 1 januari 2016, en is een fusie tussen de voormalige gemeenten Edam-Volendam en Zeevang.

4.3.1 Structuurvisie Edam-Volendam (2009)

De Structuurvisie van de gemeente Edam-Volendam is vastgesteld door de gemeenteraad op 26 februari 2009. In de Structuurvisie Edam-Volendam is aangegeven dat de gemeente werk maakt van de aanpak van de gemeentelijke verkeersknelpunten. Verder is aangegeven dat de gemeente streeft naar uitbreiding van het stedelijk hoofdwegennet via een extra hoofdontsluiting in het verlengde van de N244, de Derde ontsluitingsweg. Dit is met name ter ontlasting van het bestaande stedelijke hoofdwegennet en verbetering van de leefbaarheid.

Wat betreft langzaam verkeer, streeft de gemeente naar verbetering van de fietsvoorzieningen langs de Singelweg (fysieke scheiding) en langs de Julianaweg (verbreding fietsstroken). Verder zijn maatregelen in beeld ter verbetering van de oversteekbaarheid van de Singelweg, de Julianaweg en de Kathammerzeedijk.

Het onderhavige plan Derde ontsluitingsweg past binnen het beleid in de gemeentelijke structuurvisie.

4.3.2 Verkeersplan Edam-Volendam 2018-2023

Het verkeer- en vervoerbeleid van de gemeente Edam-Volendam is vastgelegd in het Verkeersplan Edam-Volendam 2018-2023. Het Verkeersplan Edam-Volendam 2018-2023 is vastgesteld door de gemeenteraad op 28 juni 2018.

Ten aanzien van de infrastructuur is, in Hoofdstuk 3 'Trends en ontwikkelingen' van het Verkeersplan, het volgende geschreven.

De externe bereikbaarheid van de gemeente loopt via de provinciale weg N247. De gemeente is grotendeels afhankelijk van de doorstroming op deze N247. Een andere mogelijkheid is om via de N244 en de A7 te rijden. De recente uitbreiding van de N244 geeft een betere bereikbaarheid van de gemeente Edam-Volendam. De aanwezige (hoofd)infrastructuur binnen Edam en Volendam geeft voldoende ontsluiting. Doch de hoofdwegenstructuur van Edam en Volendam loopt tegen haar grenzen aan. Het verkeer is flink gegroeid. Voor de toekomst wordt een toename van de intensiteiten verwacht. Het bestaande wegennet kan niet veel extra verkeer meer verwerken. Daardoor ontstaan problemen met de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid. Al bij de besluitvorming voor de wijk Broeckgouw in 2007 is geconstateerd dat op termijn (2020) een structurele opwaardering van het wegennet nodig is.

De gemeente Edam-Volendam kiest voor de realisatie van een nieuwe verbinding tussen de Dijkgraaf Poschlaan en de N247: de zogenaamde Derde Ontsluiting als structurele oplossing voor de geconstateerde verkeersproblemen. Met de aanleg van deze nieuwe verbinding kunnen de bestaande ontsluitingswegen Singelweg en Julianaweg worden ontlast, waardoor op en langs deze routes de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en leefbaarheid kan verbeteren.

Zonder aanvullende maatregelen, zoals de Derde Ontsluitingsweg, ontstaan grote afwikkelings- en veiligheidsproblemen op de ontsluitingswegen van de gemeente. De kruispunten op de Julianaweg, de Singelweg en de N247 hebben onvoldoende capaciteit om het verkeersaanbod soepel te kunnen verwerken. In het bijzonder de Julianaweg en de Singelweg bieden bovendien onvoldoende veiligheid voor fietsverkeer. Het is noodzakelijk om, gezien de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten in de toekomst, structurele aanpassingen te doen aan het wegennet. De Derde Ontsluiting biedt een adequate oplossing om veel van de geconstateerde knelpunten op te lossen: het bestaande wegennet wordt sterk ontlast.

Wel blijft een aantal knelpunten over die ook om een oplossing vragen als de Derde Ontsluiting wordt aangelegd: bij de aantakking van de Derde Ontsluiting op de Dijkgraaf Poschlaan en op de N247 bij de Singelweg en de Zeddeweg. Daarom is het verstandig niet alleen de Derde Ontsluiting aan te leggen, maar ook aanvullende maatregelen te treffen op het bestaande wegennet. Met speciale aandacht voor veilig fietsverkeer.

De Derde ontsluitingsweg is opgenomen onder de lopende projecten van de gemeente Edam-Volendam en maakt geen onderdeel uit van de uitvoeringsagenda van het Verkeersplan Edam-Volendam 2018-2023. Het project Derde ontsluitingsweg is niet opgenomen in de paragraaf 'Financiën en Planning' van het Verkeersplan.

Het onderhavige plan Derde ontsluitingsweg is benoemd als een benodigde ontwikkeling en een project in het Verkeersplan Edam-Volendam 2018-2023. Het project Derde ontsluitingsweg is weliswaar niet opgenomen in de uitvoeringsagenda en financiën van het Verkeersplan, maar binnen de gemeente is afzonderlijk budget gereserveerd voor de realisatie van de Derde ontsluitingsweg.

4.3.3 Omgevingsbeleidsplan Edam-Volendam

Het Omgevingsbeleidsplan 2016-2020 Gemeente Edam-Volendam is door de gemeenteraad vastgesteld op 16 februari 2017. Het Omgevingsbeleidsplan is de opvolger van het Milieubeleidsplan 2009-2012 en het Bouwbeleidsplan 2012-2016 uit Edam-Volendam en het Integraal Handhavingsbeleid gemeente Zeevang 2013-2017.

Het Omgevingsbeleidsplan 2016-2020 bestaat uit twee delen. Het eerste deel gaat over de kwaliteit van de leefomgeving; het tweede deel over het proces omtrent vergunningverlening, toezicht en handhaving.

Het Omgevingsbeleidsplan bevat het beleid omtrent de taken van de (nieuwe) gemeente Edam-Volendam met betrekking tot het omgevingsrecht. Tevens omvat het Omgevingsbeleidsplan 2016-2020 (in deel I) het gemeentelijke (hoofd)beleid op het gebied van:

- Klimaat en duurzaamheid.
- Landschap, groen en natuur.
- Water.
- Luchtkwaliteit en geur.
- Geluid, trilling en straling.
- Bodem en ondergrond.
- Externe veiligheid.
- Afval.
- Welstand, beeldkwaliteit en monumenten.

De Derde ontsluitingsweg is benoemd in het gemeentelijke Omgevingsbeleidsplan, en wordt gezien als een plan dat de luchtkwaliteit kan verbeteren en de geluidhinder kan verminderen, door de verandering van de verkeersstromen en verkeersintensiteit op de andere wegen. De leefbaarheid wordt door de nieuwe weg verbeterd.

4.3.4 Beleidsnota Archeologie Edam-Volendam

Door de gemeente is in samenwerking met Steunpunt Cultureel Erfgoed Noord-Holland (SCENH) een Beleidsnota Archeologie opgesteld, die op 8 oktober 2015 door de gemeenteraad is vastgesteld. Deze beleidsnota bevat een archeologische beleidskaart, die per gebied aangeeft welke archeologische criteria van kracht zijn.

Op de archeologische beleidskaart vallen de agrarische gebieden onder categorie 3 (ontgonnen veenweidegebied). Ter plaatse van het onderhavige plangebied is, op de beleidskaart, sprake van categorie 3. Voor deze categorie geldt dat bij grondroerende werkzaamheden in plannen met een oppervlakte van meer dan 500 m² die dieper reiken dan 40 centimeter er rekening gehouden dient te worden met de aanwezigheid van archeologische waarden. Uit archeologisch onderzoek blijkt dat er ter plaatse van de weg geen archeologische waarden te verwachten of in het geding zijn. De beleidsregel is derhalve voor een deel van het plangebied opgenomen en is uitgewerkt in artikel 15 van de regels van dit bestemmingsplan, en is niet van toepassing op het gebied van de Derde ontsluitingsweg en daarmee de bestemming 'Verkeer'.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten en randvoorwaarden

5.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden de ruimtelijke aspecten en omgevingsfactoren en randvoorwaarden inzichtelijk gemaakt. Tevens worden eventuele knelpunten en oplossingen voor het voetlicht gebracht. Waar nodig vindt er een vertaling plaats naar de juridische regeling. Het uitgangspunt hierbij is dat de juridische regeling zowel de ruimtelijke kwaliteit als de milieukwaliteit voldoende dient te borgen.

Een bestemmingsplan kan gevolgen hebben voor het milieu, de natuur, de waterhuishouding en de externe veiligheid. Een goede ruimtelijke ordening vereist daarom dat er aandacht wordt besteed aan de diverse relevante milieu- en omgevingsaspecten, die bij de ruimtelijke afwegingen een rol spelen. Het bestuursorgaan dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan te onderzoeken welke waarden er bij het plan in het geding zijn en wat de gevolgen van het plan zijn voor deze waarden. Op grond van de artikelen 3.1.6 en 3.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is de gemeente verplicht om de resultaten van het onderzoek naar de milieuaspecten te beschrijven in een bestemmingsplan.

In dit hoofdstuk wordt eerst ingegaan op de nut en noodzaak van het onderhavige plan. Daarna komen achtereenvolgens de volgende omgevingsaspecten aan de orde: verkeer, geluid(hinder), luchtkwaliteit, bodem, water, ecologie en natuur (flora & fauna), externe veiligheid, en cultuurhistorie en archeologie. Het onderdeel milieueffectrapportage (m.e.r.) komt in hoofdstuk 6 aan bod.

5.2 Nut en noodzaak van het plan

De 'nut en noodzaak' van het onderhavige bestemmingsplan hangt zeer sterk samen met het omgevingsaspect verkeer. Het aspect verkeer komt in de volgende paragraaf aan bod.

In deze paragraaf wordt in algemene zin ingegaan op de nut en noodzaak van de Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam en van de aanvullende maatregelen. Naast de nieuwe weg in het onderhavige bestemmingsplan, worden ook bestaande wegen (en fietspaden) aangepast. De nieuwe ontsluitingsweg en de wegaanpassingen maken onderdeel van het plan en project "Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam". Het nieuwe wegtracé tussen de Dijkgraaf Poschlaan en de N244/N247, en een deel van de Dijkgraaf Poschlaan, maken deel uit van het onderhavige bestemmingsplan. Om, in samenhang hiermee, de verkeersknelpunten volledig op te lossen, worden buiten het plangebied ook aanvullende maatregelen getroffen.

Om de nut en noodzaak van de Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam aan te tonen is in 2015/2016 door het bureau Goudappel Coffeng een verkeersonderzoek verricht. Dit betreft het rapport "Verkeersonderzoek nut en noodzaak Derde Ontsluiting - Actualisatie najaar 2016" (d.d. 2 november 2016); dat is opgenomen als bijlage 2 bij dit bestemmingsplan. In het rapport van Goudappel Coffeng staan de volgende conclusies:

Noodzaak: "De noodzaak om voor de toekomstige ontsluiting van Edam-Volendam aanpassingen te doen aan de verkeersstructuur, was al vastgelegd in het verkeersonderzoek Broeckgouw en is met dit onderzoek nogmaals bevestigd. Op het bestaande wegennet ontstaan veel en ernstige knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en afwikkeling als geen maatregelen worden getroffen. Deze conclusie geldt voor de situatie zonder Lange Weeren en verandert niet met Lange Weeren."

Nut: "De Derde Ontsluiting biedt een adequate oplossing om veel van de geconstateerde knelpunten op te lossen: het bestaande wegennet wordt sterk ontlast. Er blijft echter wel een aantal knelpunten over die ook om een oplossing vragen als de Derde Ontsluiting wordt aangelegd. Bovendien is het verstandig bij aanleg van de Derde Ontsluiting ook een deel van de Dijkgraaf Poschlaan mee te nemen omdat die zwaarder wordt belast en aanpassing behoeft."

Uit de voorgaande conclusies van het verkeersonderzoek blijkt dat de nut en noodzaak van de Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam groot is.

5.3 Verkeer

5.3.1 Achtergrond

In 2007 is door het verkeersbureau Goudappel Coffeng onderzoek gedaan naar de ontsluiting van de nieuwbouwwijk Broeckgouw. Hieruit kwam naar voren dat de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg op dat moment niet nodig was om het verkeer van de Broeckgouw te kunnen verwerken. Uit het onderzoek bleek verder dat na 2016 wel maatregelen aan het wegennet nodig zijn om de toekomstige groei van gemotoriseerd verkeer te kunnen verwerken. In het verkeersonderzoek van 2007 werd het volgende geconcludeerd: handhaven van de situatie met minimale aanpassingen is bij de op dit moment te voorziene ontwikkelingen tot 2020 mogelijk, maar wordt als eindbeeld voor de wegenstructuur van Edam-Volendam niet aanbevolen. Het onderzoek lag aan de basis van het besluit van de gemeenteraad om de bouw van Broeckgouw mogelijk te maken en om vooralsnog geen nieuwe ontsluiting van Edam-Volendam aan te leggen.

In 2015/2016 is verkeersonderzoek verricht in het kader van de Derde ontsluitingsweg van Edam-Volendam. Bij het verkeersonderzoek is de verkeersafwikkeling op kruispunten doorgerekend. Het eerste deel van het verkeersonderzoek is neergelegd in het rapport "Verkeersonderzoek nut en noodzaak Derde Ontsluiting - Actualisatie najaar 2016" (d.d. 2 november 2016), van Goudappel Coffeng. Bij het verkeersonderzoek is ook een aanvullend c.q. achtergrond-rapport opgesteld, in het kader van het MER, namelijk het document "MER Derde Ontsluiting Edam-Volendam, Achtergrondrapport verkeer, definitief" (d.d. 7 mei 2019). Het verkeersonderzoek nut en noodzaak is opgenomen als bijlage 2 bij dit bestemmingsplan, en het achtergrondrapport verkeer zit als bijlage bij het MER (bijlage 1 van dit bestemmingsplan).

In eerste instantie is voor de aansluiting van de Derde ontsluitingsweg op de Dijkgraaf Poschlaan uitgegaan van een kruispunt met verkeersregelininstallatie (VRI) ofwel verkeerslichten. In 2019, bij een nadere analyse van enkele kruispunten (en oplossingen) op de Dijkgraaf Poschlaan, is een rotonde op het kruispunt Derde ontsluitingsweg - Dijkgraaf Poschlaan naar voren gekomen als een reële andere optie voor dit kruispunt. De studie naar de kruispuntmogelijkheden van Goudappel Coffeng in de notitie "Combinatievarianten kruispunten Dijkgraaf Poschlaan - Overzicht van mogelijkheden verkeersafwikkeling" (d.d. 17 juni 2019) is als bijlage 13 bij dit bestemmingsplan opgenomen.

Het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng dient tevens als basis voor het MER Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam. Onder meer in het kader van het milieueffectrapport (MER) is een alternatief voor de Derde ontsluitingsweg onderzocht; dit wordt het Nulplus-alternatief genoemd. Het Nulplus-alternatief gaat uit van maatregelen voor de bestaande wegenstructuur en kruispunten, op een dusdanige wijze dat een Derde ontsluitingsweg mogelijk niet nodig zou zijn. Het alternatief Derde ontsluitingsweg en het Nulplus-alternatief zijn op meerdere verkeersaspecten met elkaar vergeleken. Beide alternatieven zijn tevens vergeleken met de referentiesituatie.

In het MER is uitgegaan van een VRI op het kruispunt Derde ontsluitingsweg - Dijkgraaf Poschlaan. Uit nadere analyses blijkt dat zowel een rotonde (met bypass) als een kruispunt met verkeersregelininstallatie (VRI) het verkeersaanbod op het kruispunt Derde ontsluitingsweg - Dijkgraaf Poschlaan goed kunnen verwerken. In dit bestemmingsplan zijn beide kruispuntoplossingen mogelijk gemaakt, zodat de uiteindelijke keuze voor de kruispuntoplossing te zijner tijd kan worden gemaakt op basis van verder uitgewerkte varianten en toekomstige verkeerscijfers. Een rotonde leidt niet tot een andere milieubeoordeling dan een VRI.

In deze paragraaf 5.3 van het bestemmingsplan worden de resultaten van het "Verkeersonderzoek nut en noodzaak Derde Ontsluiting - Actualisatie najaar 2016" en van het MER-verkeersonderzoek, van Goudappel Coffeng, beschreven. Bij de verkeersanalyse is informatie uit het MER (achtergrondrapport verkeer) betrokken. In paragraaf 5.2 zijn reeds de conclusies van het verkeersonderzoek benoemd.

5.3.2 Referentiesituatie

Het kruispunt N244/N247 is aangepast door de provincie Noord-Holland, in het kader van de verbreding van de N244, en is onderdeel van de referentiesituatie. De ontwikkeling van de nieuwe woonwijk De Lange Weeren, en de eventuele ontsluiting van De Lange Weeren op de Zeddeweg, is als uitgangspunt voor de verkeersberekening voor de referentiesituatie 2030 gehanteerd.

Uit het "Verkeersonderzoek nut en noodzaak Derde Ontsluiting - Actualisatie najaar 2016" blijkt dat de verkeersafwikkeling op een aantal kruispunten in Edam en Volendam niet op orde is. Een aantal bestaande kruispunten zitten op de grens van een acceptabele verkeersafwikkeling. De volgende kruispunten vormen een knelpunt in de verkeersafwikkeling in Edam en Volendam.

- N247 - Singelweg;
- N247 - Zeddeweg;
- Zeddeweg - Heideweg - Kathammerzeedijk;
- Dijkgraaf Poschlaan - Zuidpolderlaan;
- Singelweg - Burgemeester Versteeghsingel;
- Kathammerzeedijk - Hoogedijk;
- Julianaweg - Zuideinde.

De geprognosticeerde verkeersintensiteiten in de referentiesituatie (en de plansituatie) zijn weergegeven in tabel 5.3.

5.3.3 Plansituatie

Naast het plan met de Derde ontsluitingsweg is er ook een alternatief onderzocht waarbij de capaciteit van de huidige verkeersstructuur wordt vergroot. In het MER en het bijbehorend achtergrondrapport verkeer is dit het Nulplus-alternatief genoemd. De Derde ontsluitingsweg is in het kader van het MER ook te beschouwen als een alternatief. Met dit bestemmingsplan is de Derde ontsluitingsweg het voorkeursalternatief geworden.

Langs de Derde ontsluitingsweg wordt een vrijliggend fietspad aangelegd.

Evenals bij de referentiesituatie zit bij de plansituatie het effect van de toekomstige woonwijk De Lange Weeren bij de verkeersgegevens inbegrepen.

5.3.3.1 Verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteiten in de nulplus-situatie zijn identiek aan die voor de referentiesituatie. Het nulplus-alternatief is immers het pakket dat dient om de intensiteiten uit de referentiesituatie veilig en vlot af te wikkelen. In de praktijk kan een tweede-orde-effect optreden, waarbij de maatregelen uit het nulplus-pakket ertoe leiden dat de verkeersstromen wijzigen, doordat het gemotoriseerde verkeer op bepaalde wegvakken of kruispunten beter kan doorstromen. Verwacht mag worden dat dit effect hier beperkt is, doordat de maatregelen op alle beschikbare routes worden getroffen.

Tabel 5.3: Verkeersintensiteiten wegen Edam-Volendam bij verschillende onderzochte situaties

Straat	Referentiesituatie = Autonome situatie	Plansituatie = Derde ontsluitingsweg	Alternatief Nulplus
Singelweg	18.400	10.000	18.400
Dijkgraaf Poschlaan (west)	17.200	9.400	17.200
Dijkgraaf Poschlaan (oost)	13.300	19.200	13.300
Jupiterlaan (west)	9.400	13.600	9.400
Jupiterlaan (oost)	6.400	9.800	6.400
Dijkgraaf de Ruiterlaan (west)	6.900	7.100	6.900
Julianaweg (zuid)	14.600	10.600	14.600
Zeddeweg	17.600	11.100	17.600
Derde ontsluitingsweg		15.100	

5.3.3.2 Verkeersafwikkeling

In tabel 5.3 zijn de intensiteiten van enkele relevante wegvakken weergegeven. Bij de plansituatie ofwel de Derde ontsluitingsweg is er sprake van afnames en toenames van verkeersintensiteiten. Met de Derde ontsluitingsweg is er uiteraard sprake van een verplaatsing van het deel van het verkeer op de Zeddeweg naar de nieuwe weg. Voor het Nulplus-alternatief zijn (per definitie) dezelfde intensiteiten aangehouden als voor de referentiesituatie. De groei van het autoverkeer wordt daarmee dus opgevangen op het bestaande wegennet.

Een lagere intensiteit heeft positieve gevolgen voor de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid op en langs de weg. Te zien is, dat de Derde ontsluitingsweg ertoe leidt dat het op routes ten noorden van de nieuwe weg rustiger wordt. Op de wegen ten zuiden van de Derde ontsluitingsweg is sprake van een toename van verkeer. De toenames enerzijds zijn minder groot dan de afnames anderzijds.

In het verkeersonderzoek en het MER is weergegeven in hoeverre de kruispunten met de maatregelen in beide pakketten voldoen om het geprognosticeerde verkeersaanbod te kunnen verwerken, waarbij de referentiesituatie, (het alternatief) de Derde ontsluitingsweg en het Nulplus-alternatief worden vergeleken. De Derde ontsluitingsweg en het Nulplus-alternatief kennen een afname van vier kruispunten met een problematische verkeersafwikkeling. De Derde ontsluitingsweg ontlast bovendien in sterke mate het knelpunt Julianaweg - Populierenlaan - Zeestraat.

In het MER is uitgegaan van een VRI op het kruispunt Derde ontsluitingsweg - Dijkgraaf Poschlaan. Uit nadere analyses blijkt dat zowel een rotonde (met bypass) als een kruispunt met verkeersregelinstantie (VRI) het verkeersaanbod op het kruispunt Derde ontsluitingsweg - Dijkgraaf Poschlaan goed kunnen verwerken. De verliestijden voor alle verkeersdeelnemers zijn korter bij een rotonde, terwijl een VRI meer flexibiliteit biedt om hogere intensiteiten dan de prognose op te vangen.

Robuustheid

Vanuit robuustheid van de alternatieven is er tevens gekeken naar het effect dan wel probleemoplossend vermogen van de alternatieven wanneer er 20% meer verkeer onstaat in 2030 dan waar het verkeersmodel van uit gaat. De Derde ontsluitingsweg kan het extra verkeer beter opvangen dan het Nulplus-alternatief. Het aantal knelpunten op kruispunten neemt toe bij het Nulplus-alternatief.

Met het Nulplus-alternatief is er sprake van een niet robuuste wegenstructuur, en is er het risico op een vastlopend verkeerssysteem. Met het alternatief de Derde ontsluitingsweg is er wel sprake van een robuuste wegenstructuur.

In het kader van de robuustheid, wordt bij aanleg van de Derde ontsluitingsweg, een aanpassing gerealiseerd op het kruispunt Dijkgraaf Poschlaan - Christiaan van Abkoudestraat en optimalisaties gerealiseerd op/bij de Dijkgraaf Poschlaan-oost.

5.3.3.3 Langzaam verkeer en openbaar vervoer

Langzaam verkeer

In het verkeersonderzoek is weergegeven in hoeverre de wegvakken zijn toegerust om het langzaam verkeer (fietsers) veilig te kunnen afwikkelen, gegeven de geprognoseerde verkeersintensiteiten en de voorgenomen maatregelen. De referentiesituatie en de beide alternatieven zijn in het MER(-verkeersonderzoek) met elkaar vergeleken. In het MER-verkeersonderzoek (rapport d.d. 7 mei 2019, bijlage MER) is voor zowel het alternatief Derde ontsluitingsweg als het Nulplus-alternatief rekening gehouden met een aangepaste vormgeving van enkele wegvakken.

Waar in de referentiesituatie zes wegvakken voorkomen met een probleemsituatie voor het langzaam verkeer, is er in het Nulplus-alternatief nog één wegvak (Burgemeester van Baarstraat) en zijn er in het alternatief Derde ontsluitingsweg nog twee wegvakken (Populierenlaan en Julianaweg-zuid) die een probleemsituatie voor het langzaam verkeer kennen. Bij de knelpunten die in de beide alternatieven nog over zijn, gaat het om beperkte knelpunten. De knelpunten vanwege te hoge intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer, zonder afdoende fietsvoorzieningen, worden dus in beide alternatieven grotendeels opgelost; in het Nulplus-alternatief door aanleg van nieuwe fietsvoorzieningen, in het alternatief de Derde ontsluitingsweg door ontlasting van het bestaande wegennet. De Derde ontsluitingsweg is echter robuuster, omdat er (aanvullend op de ontlasting) nog de mogelijkheid is om nieuwe fietsvoorzieningen bij bestaande wegen te realiseren.

Openbaar vervoer

Met de Derde ontsluitingsweg worden de twee bestaande toegangswegen via de Singelweg - Dijkgraaf Poschlaan en Zeddeweg - Kathammerzeedijk - Julianaweg ontlast. Hierdoor kan de bus beter doorstromen. Daar staat een verslechtering op de Populierenlaan en de Dijkgraaf Poschlaan-oost tegenover. Door de te treffen maatregelen als onderdeel van het alternatief de Derde ontsluitingsweg is er op de kruispunten geen sprake van een verslechterde verkeersafwikkeling.

De verbetering van de verkeersafwikkeling op de twee toegangswegen weegt, gezien de lengte en het gebruik door bussen, ruimschoots op tegen de verslechtering op de Populierenlaan en de Dijkgraaf Poschlaan-oost.

In het Nulplus-alternatief verandert de doorstroming van de bus slechts beperkt, en dus in mindere mate als bij het alternatief de Derde ontsluitingsweg.

5.3.3.4 Verkeersveiligheid

In het alternatief de Derde ontsluitingsweg worden de wegvakken en kruispunten met de meeste ongevallen (Singelweg - Dijkgraaf Poschlaan, Kathammerzeedijk - Julianaweg) ontlast. De nieuwe Derde ontsluitingsweg zal het verkeersaanbod op een verkeersveilige wijze kunnen afwikkelen.

In het Nulplus-alternatief worden de wegvakken met de meeste ongevallen (Singelweg - Dijkgraaf Poschlaan, Kathammerzeedijk - Julianaweg) voorzien van vrijliggende fietspaden. Dat is gunstig voor de verkeersveiligheid op deze wegen. Doch ongevallen van gemotoriseerd verkeer onderling en ongevallen op kruispunten worden met de aanleg van fietspaden echter niet of in mindere mate aangepakt.

De Derde ontsluitingsweg draagt in hogere mate dan wel in bredere zin bij aan een verbetering van de verkeersveiligheid op de wegen en kruispunten in Edam en Volendam, dan het alternatief zonder de nieuwe weg (Nulplus-alternatief).

De verkeersveiligheid van de Derde ontsluitingsweg zou verder kunnen worden verbeterd door aanvullende maatregelen, zoals door het aanleggen van fietspaden (bij drukke wegvakken).

5.3.3.5 Bereikbaarheid

De aanleg van de Derde ontsluitingsweg, en de maatregelen op de Dijkgraaf Poschlaan, hebben geen significante invloed op de mate waarin woningen, functies en landbouwpercelen bereikbaar zijn.

Voor de Derde ontsluitingsweg moet bij de uitwerking rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van doorsneden landbouwpercelen. De percelen ten noorden van de nieuwe weg zijn bereikbaar via de huidige structuur en het pad de Blokhouw. De percelen ten zuiden van de nieuwe weg worden met een nieuw pad langs de nieuwe weg bereikbaar gehouden. Tevens zal de nieuwe weg oversteekbaar zijn voor landbouwverkeer (en langzaam verkeer), ter hoogte van het pad de Blokhouw.

Voor de bereikbaarheid voor hulpdiensten geldt dat deze in beide alternatieven profiteren van de verbetering in de verkeersafwikkeling ten opzichte van de referentiesituatie. Bij aanleg van de Derde ontsluitingsweg is er daadwerkelijk sprake van een nieuwe route, wat extra en snellere mogelijkheden biedt bij calamiteiten die de afwikkeling op de andere hoofdroutes beïnvloeden.

5.3.3.6 Licht(hinder)

Mogelijke overlast van directe lichtinval voor de omwonenden in Edam en Volendam als gevolg van de Derde ontsluitingsweg, is niet te verwachten vanwege de zeer beperkte lichtsterkte.

De lichtwaas van de weg is zeer beperkt aanwezig doordat de woningen van Edam en Volendam voor het grootste deel op behoorlijke afstand liggen ten opzichte van de weg.

Verblinding door straatverlichting is niet aan de orde, omdat hierbij het ontwerp al rekening mee is gehouden. Verblinding door autolampen is zeer beperkt mogelijk, omdat de woningen op relatief grote afstand van de weg liggen en omdat er dijkes langs het wegtracé worden gerealiseerd.

Bij de Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam is er geen toename van lichthinder op/voor omwonenden ten opzichte van de referentiesituatie. Deze conclusie volgt uit het MER Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam.

5.3.4 Conclusie

Ten aanzien van de nut en noodzaak van de Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam geeft het verkeersonderzoek de volgende conclusies:

Noodzaak: "De noodzaak om voor de toekomstige ontsluiting van Edam-Volendam aanpassingen te doen aan de verkeersstructuur, was al vastgelegd in het verkeersonderzoek Broeckgouw en is met dit onderzoek nogmaals bevestigd. Op het bestaande wegennet ontstaan veel en ernstige knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en afwikkeling als geen maatregelen worden getroffen. Deze conclusie geldt voor de situatie zonder Lange Weeren en verandert niet met Lange Weeren."

Nut: "De Derde Ontsluiting biedt een adequate oplossing om veel van de geconstateerde knelpunten op te lossen: het bestaande wegennet wordt sterk ontlast. Er blijft echter wel een aantal knelpunten over die ook om een oplossing vragen als de Derde Ontsluiting wordt aangelegd. Bovendien is het verstandig bij aanleg van de Derde Ontsluiting ook een deel van de Dijkgraaf Poschlaan mee te nemen omdat die zwaarder wordt belast en aanpassing behoeft."

Het alternatief de Derde ontsluitingsweg heeft onder meer een positief effect op de verlaging van de verkeersintensiteiten, de doorstroming van het openbaar vervoer en de robuustheid van het wegennetwerk. Het Nulplus-alternatief geeft op deze aspecten niet significant een verbetering ten opzichte van de referentiesituatie. Dat betekent dat bestaande en toekomstige knelpunten op dit onderdeel zonder de Derde ontsluitingsweg blijven bestaan of niet afdoende worden opgelost.

Ook op de aspecten verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid is de Derde ontsluitingsweg meer een verbetering ten opzichte van de referentiesituatie dan het Nulplus-alternatief.

Bij 20% meer verkeer kan de Derde ontsluitingsweg het extra verkeer veel beter opvangen dan het Nulplus-alternatief, omdat het aantal knelpunten op kruispunten toeneemt bij het Nulplus-alternatief. De Derde ontsluitingsweg heeft een groter probleemoplossend vermogen en is dus robuuster, ook voor de lange termijn.

Met de Derde ontsluitingsweg zijn er meer mogelijkheden om in de toekomst het verkeersnetwerk nog verkeersveiliger te maken en de verkeersstromen vanwege nieuwe binnenstedelijke ontwikkelingen te kunnen verwerken.

Met het Nulplus-alternatief is er sprake van een niet robuuste wegenstructuur, en is er het risico op een vastlopend verkeerssysteem. Met het alternatief de Derde ontsluitingsweg is er wel sprake van een robuuste wegenstructuur.

De Derde ontsluitingsweg zorgt voor een betere verkeerssituatie, in de zin van een betere en meer robuuste verkeersdoorstroming en een betere verkeersveiligheid. De nieuwe weg geeft een sterkere verbetering dan een alternatief met enkel maatregelen op het bestaande wegennet. De Derde ontsluitingsweg is een sterke en noodzakelijke verbetering van de verkeerssituatie en -knelpunten in de bestaande situatie en autonome situatie dan wel de referentiesituatie.

5.4 Geluid(hinder)

5.4.1 Algemeen

De gemeente Edam-Volendam is voornemens de infrastructuur van Edam-Volendam te wijzigen, hoofdzakelijk door de aanleg van een nieuwe weg. Bij de aanleg van de Derde ontsluitingsweg moeten ook enkele bestaande wegen worden aangepast/gereconstrueerd.

Aan de volgende wegen worden wijzigingen aangebracht:

- N247 (Monnickendammerjaagweg) en N44, op de kruising van deze wegen.
- Dijkgraaf Poschlaan, onder meer bij de kruising met de Derde ontsluitingsweg.
- Zuidpolderlaan, bij de kruising met de Dijkgraaf Poschlaan.
- Christiaan van Abkoudestraat en Bootsloot, bij de kruising met de Dijkgraaf Poschlaan.

Volgens de Wet geluidhinder dienen de nieuw aan te leggen weg en de wijzigingen aan de wegen te worden getoetst aan de regelgeving en de grenswaarden van de Wet geluidhinder.

In het kader van de nieuwe weg en de wegaanpassingen is akoestisch onderzoek verricht door het bureau Goudappel Coffeng. Het rapport "Onderzoek geluid en lucht bestemmingsplan Derde ontsluitingsweg" (d.d. 24 april 2019) is opgenomen als bijlage 3 bij dit bestemmingsplan.

Een doel van het akoestisch onderzoek is te bepalen of sprake is van 'reconstructie' zoals omschreven in de Wet geluidhinder. Indien sprake is van reconstructie dan wordt onderzocht welke geluidbeperkende maatregelen getroffen kunnen worden. Indien de maatregelen niet mogelijk zijn of stuiten op bezwaren dan wordt aangegeven voor welke geluidgevoelige objecten een hogere waarde dient te worden vastgesteld.

5.4.2 Wet- en regelgeving

In de Wet geluidhinder (Wgh) zijn geluidsnormen opgenomen voor de emissie van diverse geluidsbronnen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in geluid afkomstig van wegen, spoorwegen en industrie. De geluidsnormen gelden voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidszone van een (spoor)weg of gezoneerd industrieterrein. Een geluidszone is een aandachtsgebied aan weerszijden van een weg of spoorweg, of rondom een industrieterrein, waarbinnen de geluidsnormen van Wgh van toepassing zijn.

De Wet geluidhinder (Wgh) stelt eisen aan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting op bestaande (en nieuwe) geluidsgevoelige objecten ten gevolge van een nieuwe weg en de wijziging van een weg.

Op grond van afdeling 4 van hoofdstuk VI van de Wgh moet onderzoek worden verricht naar de nieuwe weg(vakken) en de te wijzigen weg(vakken). Ten aanzien van de bestaande wegen moet de geluidsbelasting vóór de wijziging van de wegen en de toekomstige geluidsbelasting na wijziging van deze wegen worden onderzocht.

Het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 stelt de regels voor het bepalen van de geluidsbelastingen. Uitgangspunt voor het bepalen van de toekomstige geluidsbelasting is het zogenoemde maatgevende jaar. In beginsel is dit het tiende jaar na realisatie van een weg of de wijziging aan een weg. De toekomstige geluidsbelasting is bepalend voor het treffen van eventuele geluidmaatregelen. Ten aanzien van de wijzigingen aan de bestaande wegen dient ook de heersende geluidsbelasting te worden bepaald. Dit is één jaar vóór de wijziging van de weg.

De Wet geluidhinder is alleen van toepassing voor zover het gaat om geluidgevoelige objecten binnen de geluidszone van de wegen. Binnen deze zones wordt de geluidsbelasting getoetst aan de

grenswaarden. De grenswaarden zijn opgenomen in de Wet geluidhinder (Wgh) en het Besluit geluidhinder (Bgh).

De wet- en regelgeving kent een systeem van twee grenswaarden, waarbij sprake is van een principegrenswaarde (die bij voorkeur als de lagere grenswaarde wordt aangehouden) en een plafond c.q. een voorwaardelijke grenswaarde. De grenswaarde waar in principe aan dient te worden voldaan betreft de (voorheen genoemde) voorkeursgrenswaarde, de in beginsel ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting. Het geluidsniveau dient op de gevels van nieuwe (of te wijzigen) woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen te voldoen aan deze toelaatbare geluidsbelasting. De 'in principe' ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting verschilt per geluidsbron. Indien deze wordt overschreden, kan een hoger geluidsniveau worden toegestaan, de zogenaamde hogere waarde. Hieraan is een maximum verbonden. De hogere waarde mag alleen worden vastgesteld indien uit akoestisch onderzoek is gebleken dat het niet mogelijk is om bron-, overdrachts- of gevelmaatregelen te nemen om het geluidsniveau terug of onder de voorkeursgrenswaarde te brengen. De maximale hogere waarde verschilt per geluidsbron, per gevoelige bestemming, en in het geval van wegverkeerslawaaï per situatie. Eerder verleende hogere waarden dienen bij de toetsing aan de wettelijke normering in acht te worden genomen.

Wegverkeerslawaaï

In artikel 76 van de Wgh is bepaald dat bij vaststelling van een bestemmingsplan de wettelijke grenswaarden in acht genomen moeten worden. Toetsing aan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vindt per weg plaats. Het geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer moet op de gevels van woningen in de geluidszone van een weg voldoen aan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting. Deze bedraagt in principe 48 dB. De hogere waarde van de toelaatbare geluidsbelasting voor wegverkeerslawaaï verschilt per situatie. Hierbij worden bestaande- of nieuwbouw en binnenstedelijke of buitenstedelijke situaties onderscheiden. De maximale grens-/ontheftingswaarden (hogere waarde) voor de verschillende situaties zijn weergegeven in tabel 5.4A. De voorkeursgrenswaarde is in alle gevallen 48 dB.

Tabel 5.4A Maximale grens-/ontheftingswaarden geluidsbelasting weg op woningen

	Binnenstedelijk	Buitenstedelijk
Nieuwe weg, nieuwe woning	58 dB	53 dB
Nieuwe weg, bestaande woning	63 dB	58 dB
Weg in reconstructie, bestaande woning	68 dB	68 dB
Bestaande weg, nieuwe woning	63 dB	53 dB

De maximale grenswaarden voor de geluidsbelasting vanwege een te wijzigen weg zijn gecompliceerder, en hangen af van de huidige geluidsbelasting (c.q. de heersende waarde) en de eerdere verleende hogere waarden. Van belang is de toename van de geluidsbelasting, die maximaal 5 dB mag zijn om een hogere waarde vast te stellen. Daarnaast is bepalend of de te reconstrueren weg in buitenstedelijk of stedelijk gebied ligt.

Correctie volgens artikel 110g Wet geluidhinder (Wgh)

Op de berekende waarden van het wegverkeerslawaaï mag voor toetsing een correctie worden toegepast conform artikel 110g van de Wet geluidhinder (Wgh). Deze aftrek is afhankelijk van de maximaal toegestane snelheid. Vanaf de 70 km/uur bedraagt deze correctie veelal 2 dB. Beneden de 70 km/uur bedraagt deze correctie 5 dB. De correctie houdt verband met de verwachting dat voertuigmotoren in de toekomst stiller zullen worden.

Wegverkeerslawaaï 30 km/uur wegen

De werkingssfeer van de Wet geluidhinder (Wgh) is niet van toepassing voor 30 km/uur wegen. Deze hebben van rechtswege geen geluidszone en hierbij is wettelijke toetsing aan de normering dan ook niet aan de orde. Uit jurisprudentie is echter gebleken dat onderzoek naar 30 km/uur wegen ondanks het ontbreken van normering toch van belang is. Aangetoond moet worden dat er sprake is van een 'goede ruimtelijke ordening'.

Reconstructie van een weg

In artikel 1 van de Wgh is de volgende definitie van een reconstructie van een weg opgenomen:

“een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg ten gevolge waarvan uit akoestisch onderzoek als bedoeld in artikel 77, eerste lid, onder a, en artikel 77, derde lid, blijkt dat de berekende geluidbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidbelasting die op grond van artikel 100 dan wel het bepaalde krachtens artikel 100b, aanhef en onder a, als de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting geldt met 2 dB of meer wordt verhoogd.”

Er is sprake van 'reconstructie' als aan de volgende twee voorwaarden wordt voldaan:

- Er moet sprake zijn van een fysieke wijziging op of aan de weg. Het gaat dan bijvoorbeeld om een wijziging van het profiel, de wegbreedte, de hoogteligging, het wegdek, het aantal rijstroken, de aanleg van kruispunten of rotondes, de aanleg van aansluitingen, op- en afritten, het verhogen van de maximumsnelheid.
- Ten gevolge van de wijziging(en) en de verwachte groei van het verkeer in de eerste tien jaar na de wijziging(en) moet er sprake zijn van een toename van de geluidbelasting ten opzichte van de grenswaarde met (afgerond) 2 dB of meer.

Om 'reconstructie' te kunnen bepalen moet dus eerst voor elke geluidgevoelig object de geldende 'grenswaarde' worden bepaald. Vervolgens wordt gezien of deze grenswaarde in de toekomstige situatie met tenminste (afgerond) 2 dB wordt overschreden.

In artikel 1b, lid 5 van de Wgh staat dat er geen akoestisch onderzoek noodzakelijk is als de wijziging van de weg bestaat uit:

- a. een snelheidsverlaging, of
- b. de vervanging van de wegdeklaag door een wegdeklaag met dezelfde of een grotere geluidreducerende werking.

Grenswaarde, en overschrijding

Om de grenswaarde ten aanzien van een reconstructie te kunnen bepalen, zijn allereerst in het verleden vastgestelde hogere waarde (voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting) van belang. Als geen sprake is van een eerder vastgestelde hogere waarde, is de grenswaarde gelijk aan de heersende geluidbelasting (dat is de geluidbelasting één jaar voor de wijziging van de weg). Hierbij geldt conform de Wet geluidhinder dat een geluidbelasting van 48 dB of lager altijd is toegestaan.

Als echter in het verleden voor de te wijzigen weg al eens een hogere waarde is vastgesteld die lager is dan de geluidbelasting in het jaar voor wijziging, dan geldt deze hogere waarde als grenswaarde (artikel 99 Wgh). Zodoende is de geldende grenswaarde de laagste waarde van:

- de geluidbelasting één jaar voor de fysieke ingreep;
- een eventueel eerder vastgestelde hogere waarde.

Vervolgens wordt gezien of deze grenswaarde in de toekomstige situatie, het tiende jaar na openstelling van de weg, en zonder geluidmaatregelen, met 2 dB (onafgerond 1,50 dB) of meer overschreden wordt.

Indien er sprake is van een overschrijding met 2 dB, dan is er sprake van een 'reconstructie (van de weg)' in de zin van de Wet geluidhinder. In dat geval is een 'hogere waarde' benodigd.

In beginsel is de ten hoogste toelaatbare overschrijding van de grenswaarde als gevolg van 'reconstructie van de weg' 5 dB. De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting mag echter niet worden overschreden.

De hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelastingen die kunnen worden vastgesteld, zijn mede afhankelijk of eerder de Wet geluidhinder van toepassing is geweest en of sprake is van stedelijk of buitenstedelijk gebied.

Of er sprake is van 'reconstructie' in de zin van de Wet geluidhinder wordt per geluidgevoelig object bepaald. Het kan dus zo zijn dat voor het ene object wel sprake is van reconstructie en voor het andere object niet.

Maatregelen

Indien er sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder moet worden onderzocht of er maatregelen kunnen worden getroffen om de overschrijding van de grenswaarde ongedaan te maken. Het doel daarbij is om de toekomstige geluidsbelasting zoveel mogelijk terug te brengen tot de grenswaarde. Daarbij wordt eerst gekeken naar maatregelen bij de bron (stiller wegdek) en vervolgens naar maatregelen in de overdracht (geluidschermen of -wallen). Hierbij is niet alleen van belang of het technisch mogelijk is om dergelijke maatregelen te treffen, ook het kostenaspect is van belang. Naast het kostenaspect kunnen ten slotte nog bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige of landschappelijke aard bestaan tegen het realiseren van bepaalde geluidmaatregelen.

Uitstraling van de effecten

In artikel 99, lid 2 Wgh is omschreven dat indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat de reconstructie van een weg zal leiden tot een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer vanwege andere wegen dan de te reconstrueren weg of wegdelen, ook inzicht dient te worden gegeven in de effecten op die andere wegen. Op de geluidbelastingen vanwege het extra verkeer van het plan op de andere wegen zijn de grenswaarden uit de Wet geluidhinder niet van toepassing.

Er bestaat echter geen formele plicht op grond van de Wgh om maatregelen te treffen vanwege de geluidtoename van die andere weg(delen). Wel moeten de resultaten van het onderzoek worden meegewogen in de besluitvorming.

Geluidgevoelige bestemmingen

De Wet geluidhinder (Wgh) geeft aan dat de geluidbelasting dient te worden getoetst ter plaatse van de gevel van geluidgevoelige bestemmingen. Geluidgevoelige bestemmingen zijn woningen, scholen, gezondheidsgebouwen en kinderdagverblijven. Kantoren, hotels en horecabedrijven zijn volgens de wet niet geluidgevoelig. De toetsing aan geluidgevoelige bestemmingen vindt plaats op de meest geluidbelaste gevel per verdieping.

Gecumuleerde geluidsbelasting

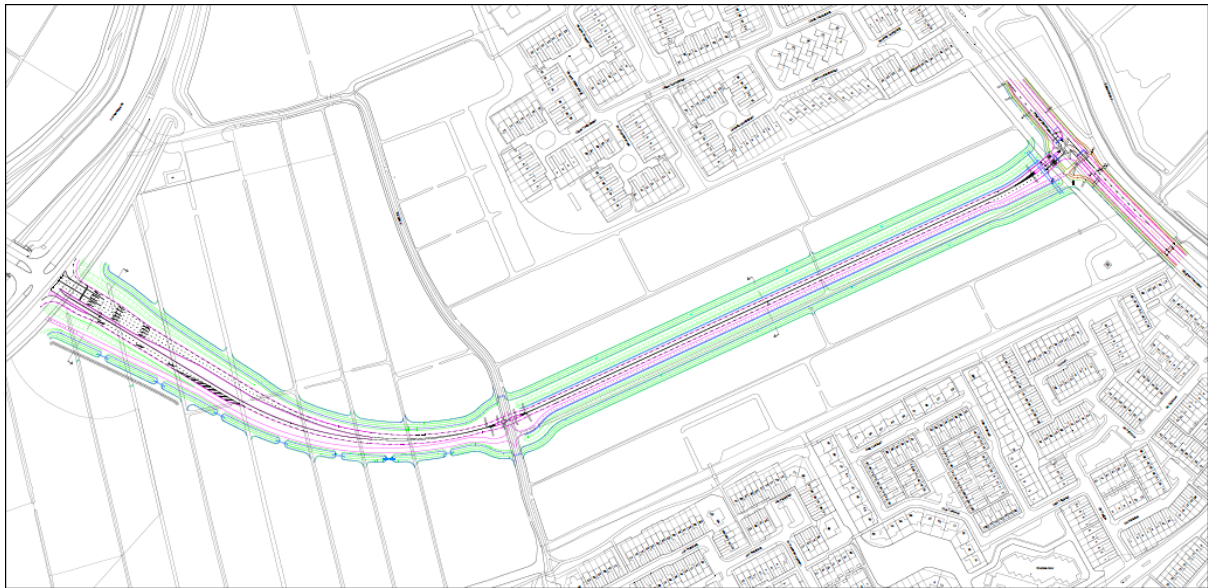
Voordat een hogere waarde wordt vastgesteld, moet het gecumuleerde geluidsniveau ten gevolge van alle relevante geluidsbronnen inzichtelijk worden gemaakt. Een geluidsbron is relevant indien de hoogst

toelaatbare geluidsbelasting van deze bron wordt overschreden. De berekeningswijze voor het gecumuleerde geluidsniveau is wettelijk vastgelegd. Bij de berekening van het gecumuleerde geluidsniveau mag voor het aandeel wegverkeerslawaai geen 'aftrek artikel 110g Wgh' worden toegepast. Er bestaat geen wettelijke normering voor het gecumuleerde geluidsniveau.

5.4.3 Uitgangspunten akoestisch onderzoek

De plannen omvatten de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg en de aanpassing van een aantal bestaande wegen om de Derde ontsluitingsweg mogelijk te maken. Voor de nieuwe ontsluitingsweg is een ontwerp gemaakt. Op afbeelding 5.4A is (de ligging van) de nieuwe weg weergegeven.

Afbeelding 5.4A: Ontwerp Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam



Om de aansluiting van de nieuwe ontsluitingsweg op de bestaande wegen mogelijk te maken, dient een aantal bestaande wegen aangepast te worden. Het gaat aan de westzijde om de aansluiting op de bestaande (kruising van de) N247 en N244. Op het kruispunt is reeds ruimte gereserveerd voor de wegvakken ten behoeve van de aansluiting op de Derde ontsluitingsweg.

Aan de oostzijde van het plan dient de Dijkgraaf Poschlaan aangepast te worden om de nieuwe ontsluitingsweg aan te sluiten op de bestaande weg. Daarnaast dienen de kruispunten ter hoogte van de Zuidpolderlaan en de Christiaan van Abkoudestraat te worden aangepast, waarbij nog niet duidelijk is hoe en in hoeverre de kruispunten worden aangepast.

In het akoestisch onderzoek hoeft enkel te worden gekeken naar bestaande woningen, omdat het onderhavige bestemmingsplan geen nieuwe woningen bevat en er geen projecteerde nieuwe woningen in de (directe) omgeving van het bestemmingsplangebied aanwezig zijn.

In het rapport van het geluidsonderzoek is de geluidszone van de nieuwe weg weergegeven (in figuur 2.3). Voor het wegdeel buiten de bebouwde kom is uitgegaan van een geluidszone van 250 meter en voor het wegdeel binnen de bebouwde kom van 200 meter. De zonebreedte van 250 meter buiten de bebouwde kom is met een derde van de zonebreedte doorgetrokken ter hoogte van de beoogde komgrens. Voor het gehele tracé van de Derde ontsluitingsweg geldt een maximaal toegestane snelheid van 50 km/uur.

De volgende wegen worden aangepast in verband met de nieuwe weg:

- N247 (Monnickendammerjaagweg) en N44.
- Dijkgraaf Poschlaan, onder meer bij de kruising met de Derde ontsluitingsweg.
- Zuidpolderlaan, bij de kruising met de Dijkgraaf Poschlaan.
- Christiaan van Abkoudestraat en Bootsloot, bij de kruising met de Dijkgraaf Poschlaan.

In het geluidsrapport is per weg ingegaan op de beschouwde geluidszone en is deze weergegeven.

Het rapport "Onderzoek geluid en lucht bestemmingsplan Derde ontsluitingsweg" (d.d. 24 april 2019) van Goudappel Coffeng is opgenomen als bijlage 3 bij dit bestemmingsplan.

Verkeersgegevens

De in de milieuonderzoeken gehanteerde verkeersgegevens zijn ontleend aan het verkeersmodel van de gemeente Edam-Volendam. De verkeersverdelingen zijn eveneens ontleend aan dit verkeersmodel.

Voor de berekeningen is uitgegaan van de volgende onderzoeksjaren:

- De situatie 2016 (de situatie vóór de wegaanpassing).
- De plansituatie 2030. Dit is de situatie met de Derde ontsluitingsweg.
- De referentiesituatie 2030. Dit is de situatie voor het toekomstjaar zonder de Derde ontsluitingsweg en de (bijbehorende) kruispuntaanpassingen.

Het prognosejaar van het verkeersmodel betreft het jaar 2030. Deze situatie is als uitgangspunt gehanteerd voor het onderzoeksjaar 2030. Een overzicht van de gehanteerde verkeersgegevens is opgenomen in bijlage 1 van het onderzoeksrapport. Ook is in die bijlage de gehanteerde verkeersverdeling opgenomen; het gaat hierbij om de verdeling van het verkeer over het etmaal en de verkeerssamenstelling.

Gevolgen elders

Ten gevolge van de Derde ontsluitingsweg kan er langs wegen in de omgeving sprake zijn van een toenemende geluidsbelasting door gewijzigde verkeersstromen. Van een relevante toename elders is sprake wanneer de geluidsbelasting toeneemt met 2 dB (1,5 dB) of meer in de plansituatie ten opzichte van de toekomstige situatie zonder ontwikkelingen. Van een dergelijke toename is sprake wanneer de verkeersintensiteit toeneemt met 40% of meer (bij een gelijkblijvende verkeersverdeling). Het onderzoek naar gevolgen elders is wettelijk gezien niet meer dan een constatering van de toe- en afnamen van de geluidsbelasting. Er is namelijk geen verplichting tot het treffen van geluidsreducerende maatregelen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het echter wel gewenst af te wegen of voor deze situaties maatregelen mogelijk zijn. Dit is ter afweging aan het bevoegd gezag.

Binnenwaarde

In het geval van ontheffing ofwel hogere waarden wordt gekeken naar de eisen met betrekking tot het geluidsniveau in de geluidsgevoelige vertrekken van geluidsgevoelige bestemmingen. In het Bouwbesluit is opgenomen dat in verblijfsruimten van woningen voldaan moet worden aan een maximale binnenwaarde van 33 dB. Hierbij dient te worden gerekend met de geluidsbelastingen van alle bronnen gezamenlijk, de gecumuleerde geluidsbelasting.

Eerder vastgestelde hogere grenswaarden en saneringswoningen

Voor zover bekend zijn er langs de beschouwde wegen geen hogere grenswaarden vastgesteld.

5.4.4 Geluidsbelastingen / Resultaten akoestisch onderzoek

In deze paragraaf zijn de resultaten beschreven van het akoestisch onderzoek. Daarbij is onderscheid gemaakt in de geluidseffecten van de Derde ontsluitingsweg en de wegen die fysiek aangepast dienen te worden om de ontsluiting mogelijk te maken of vanwege aanvullende verkeersmaatregelen. Daar waar sprake is van grenswaarde overschrijdingen is nader onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor het toepassen van geluidsreducerende maatregelen.

Het rapport "Onderzoek geluid en lucht bestemmingsplan Derde ontsluitingsweg" (d.d. 24 april 2019) van Goudappel Coffeng is opgenomen als bijlage 3 bij dit bestemmingsplan.

Nieuwe (Derde) ontsluitingsweg

Een overzicht van de geluidsbelastingen ten gevolge van de Derde ontsluitingsweg is weergegeven op afbeelding 5.4B en in tabel B3.1 van bijlage 3 van het rapport van Goudappel Coffeng. Het betreft de situatie zonder geluidsreducerende maatregelen.

Afbeelding 5.4B: Geluidsbelasting Derde ontsluitingsweg, situatie zonder maatregelen; overzicht van de woningen waar sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB



In totaal is voor 9 woningen een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde berekend. Voor deze 9 woningen is een geluidsbelasting berekend van 49 dB. De voorkeursgrenswaarde wordt daarmee met 1 dB overschreden. De maximale grens-/ontheftingswaarde van 58 dB voor buitenstedelijke situaties en 63 dB voor binnenstedelijke situaties wordt in geen geval overschreden. Omdat er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, is onderzoek naar de toepassing van de geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk. In paragraaf 5.4.5 (en paragraaf 4.4 van het rapport) komen de mogelijke maatregelen aan bod.

Aanpassingen van bestaande wegen

Hierna is per wegbron inzichtelijk gemaakt wat de consequenties zijn van de voorgenomen wijzigingen aan de weg. Daarbij is de huidige situatie (voor reconstructie) vergeleken met de geluidssituatie 10 jaar na reconstructie.

N247 en N244

De geluidsbelastingen ten gevolge van de N247 zijn weergegeven in tabel B4.1 van bijlage 4 van het rapport van Goudappel Coffeng. Ten gevolge van de N247 is geen reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder berekend voor de omliggende bestaande woningen. De maximaal berekende geluidstoename bedraagt 1 dB. Deze geluidstoename wordt met name veroorzaakt door de toename van het aantal verkeersbewegingen in de plansituatie. Er is geen sprake van een juridische reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder. Nader onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen is niet noodzakelijk.

De geluidsbelastingen ten gevolge van de N244 zijn weergegeven in tabel B5.1 van bijlage 5 van het rapport van Goudappel Coffeng. Ten gevolge van de N244 is geen reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder berekend voor de omliggende bestaande woningen. Nader onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen is niet noodzakelijk.

Dijkgraaf Poschlaan

De berekende geluidsbelastingen ten gevolge van de Dijkgraaf Poschlaan zijn weergegeven in tabel B6.1 van bijlage 6 van het rapport van Goudappel Coffeng. Ten zuiden van de Derde ontsluitingsweg is voor een aantal woningen langs Dijkgraaf Poschlaan een geluidstoename berekend van 2 tot 3 dB. De betreffende locaties zijn weergegeven op afbeelding 5.4C. Voor geen van de woningen wordt de maximale grens-/ontheftingswaarde overschreden.

Afbeelding 5.4C: Woningen waarvoor ten gevolge van de Dijkgraaf Poschlaan een reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder berekend is, situatie zonder maatregelen



De geluidstoenames langs de Dijkgraaf Poschlaan worden met name veroorzaakt door de toename van het aantal verkeersbewegingen in de plansituatie ten opzichte van de huidige situatie. De verkeerstoename wordt enerzijds veroorzaakt door een gewijzigde routekeuze van het verkeer als gevolg van de nieuwe Derde ontsluitingsweg en anderzijds door de extra ontwikkelingen die in Volendam beoogd zijn zoals nieuwe woningbouwlocaties.

Omdat sprake is van een reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder is een onderzoek naar de mogelijke toepassing van geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk. In paragraaf 5.4.5 (en paragraaf 4.4 van het rapport) komen de mogelijke maatregelen aan bod.

Zuidpolderlaan

De geluidsbelastingen ten gevolge van de Zuidpolderlaan zijn weergegeven in tabel B7.1 van bijlage 7 van het rapport van Goudappel Coffeng. Ten gevolge van de Zuidpolderlaan is voor een aantal woningen rond het aan te passen kruispunt sprake van een geluidstoename van 2 dB. De maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt niet overschreden.

Een overzicht van de betreffende woningen is weergegeven op afbeelding 5.4D. De geluidstoename wordt veroorzaakt door een combinatie van een toename van de verkeersintensiteiten en een gewijzigde inrichting van de weg.

Afbeelding 5.4D: Woningen waarvoor ten gevolge van de Zuidpolderbaan een reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder berekend is, situatie zonder maatregelen



Omdat sprake is van een reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder is een onderzoek naar de mogelijke toepassing van geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk. In paragraaf 5.4.5 (en paragraaf 4.4 van het rapport) komen de mogelijke maatregelen aan bod.

Christiaan van Abkoudestraaten Bootsloot

De geluidsbelastingen ten gevolge van de Christiaan van Abkoudestraat en Bootsloot zijn weergegeven in tabel B8.1 van bijlage 8 van het rapport van Goudappel Coffeng. Ten gevolge van deze wegen is geen reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder berekend voor de omliggende bestaande woningen. Nader onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen is niet noodzakelijk.

Gevolgen elders

Voor de voorliggende situatie is onderzocht wat het effect is van de Derde ontsluitingsweg op de wegen in de omgeving. Dit ten gevolge van de gewijzigde verkeersstromen. Daarbij is de vergelijking gemaakt met de toekomstige situatie zonder de nieuwe ontsluitingsweg.

Bij een verkeerstoename van circa 40 % is er sprake van een geluidstoename van 2 dB (1,5 dB) of meer. Een geluidstoename van 2 dB of meer is voor het menselijk oor waarneembaar.

Langs de route Dijkgraaf Poschlaan – Jupiterlaan, ten zuiden van de nieuwe ontsluitingsweg, is een waarneembare toename van de geluidsbelasting te verwachten als gevolg van de gewijzigde verkeersstromen. Als gevolg van de Derde ontsluitingsweg zijn op de andere wegen geen

geluidstoenames te verwachten van 2 dB (1,5 dB) of meer. Ten noorden van de nieuwe ontsluitingsweg is juist een afname van de geluidsbelasting te verwachten.

In paragraaf 5.4.5 (en paragraaf 4.4 van het rapport) is ingegaan op de mogelijkheden om de geluidsbelastingen te reduceren op locaties waar geluidstoenames te verwachten zijn.

5.4.5 Maatregelen

De prioriteit die de Wet geluidhinder geeft aan geluidsreducerende oplossingen, is als volgt:

1. Bronmaatregelen, zoals verkeers- en wegdekmaatregelen.
2. Overdrachtsmaatregelen, zoals schermen en wallen en het vergroten van de afstand tussen de woning en de weg.
3. Ontvangermaatregelen.

Hierna is voor de verschillende situaties ingegaan op de mogelijke geluidsreducerende maatregelen en het effect daarvan.

Geluidsmaatregelen Derde ontsluitingsweg

Langs de nieuwe ontsluitingsweg is voor een aantal woningen in de eerste lijn een geluidsbelasting berekend die 1 dB hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Van een overschrijding van de maximale grens/-ontheftingswaarde is geen sprake.

Bronmaatregelen

Door middel van het toepassen van een geluidsreducerende wegdekverharding kan de geluidsbelasting worden gereduceerd met circa 3 dB. De maximaal berekende geluidsbelasting voor de omliggende woningen komt daarmee op 46 dB te liggen. Daarbij is uitgegaan van geluidsreducerend asfalt op de nieuwe ontsluitingsweg, met uitzondering van de kruispuntvlakken.

Na toepassing van geluidsreducerend asfalt is ten gevolge van de Derde ontsluitingsweg voor geen enkele woning nog sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Een overzicht van de geluidsbelastingen met toepassing van de geluidsreducerende asfaltverharding is weergegeven in tabel B9.1 van bijlage 9 van het rapport van Goudappel Coffeng.

Overdrachtsmaatregelen

Voor de woningen langs de Derde ontsluitingsweg is na toepassing van geluidsreducerend asfalt geen sprake meer van geluidsbelastingen die hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Het is wettelijk gezien dan ook niet noodzakelijk om aanvullende geluidsreducerende maatregelen te treffen.

Maatregelen Dijkgraaf Poschlaan

Ten gevolge van het verkeer op de Dijkgraaf Poschlaan is voor een aantal woningen een geluidstoename van 2 dB of meer berekend.

Bronmaatregelen

Door bronmaatregelen toe te passen in de vorm van geluidsreducerend asfalt kan voor een deel van de woningen de geluidsbelastingen worden gereduceerd tot de heersende geluidsbelastingen.

Wanneer in de situatie zonder maatregelen een geluidstoename van 2 dB of meer berekend is, dient de geluidsbelasting te worden gereduceerd tot de heersende geluidsbelasting. Indien dat niet mogelijk is zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk of dient een hogere grenswaarde te worden aangevraagd.

Geluidsreducerend asfalt is niet op het gehele traject van de Dijkgraaf Poschlaan mogelijk. Op kruispunten is geluidsreducerend asfalt onvoldoende slijtvast.

In bijlage 10 van het rapport van Goudappel Coffeng is een overzicht opgenomen van de geluidsbelastingen met toepassing van geluidsreducerend asfalt op delen van de Dijkgraaf Poschlaan. Daarbij is uitgegaan van een asfaltverharding met een geluidsreducerende werking van 3 dB. Met de

toepassing van geluidsreducerend asfalt is niet voor alle woningen een reductie van de geluidsbelasting mogelijk tot de heersende geluidsbelasting.

Op afbeelding 5.4E is weergegeven voor welke woningen langs de Dijkgraaf Poschlaan, ten zuiden van de Derde ontsluitingsweg, nog sprake is van een reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder na toepassing van maatregelen.

Afbeelding 5.4E: Woningen waarvoor ten gevolge van de Dijkgraaf Poschlaan een reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder berekend is, met toepassing van geluidsreducerende asfaltverharding



Overdrachtsmaatregelen

Omdat bronmaatregelen niet overal toepasbaar zijn kan de geluidstoename niet voor alle woningen dusdanig worden gereduceerd dat de geluidssituatie gelijk is aan de huidige situatie. Door de toepassing van geluidsschermen of geluidswallen is de geluidsbelasting verder te reduceren. Geluidsafschermende maatregelen langs de Dijkgraaf Poschlaan worden in beginsel niet reëel geacht vanuit stedenbouwkundig oogpunt. In hoeverre overdrachtsmaatregelen mogelijk en wenselijk zijn dient nader onderzocht te worden bij de nadere uitwerking. Mocht het niet mogelijk of doelmatig zijn om dergelijke afschermende maatregelen toe te passen, dan dienen voor de betreffende woningen waarvoor nog sprake is van een toename van de geluidsbelasting, hogere grenswaarden te worden aangevraagd.

Maatregelen Zuidpolderlaan

Ten gevolge van het verkeer op de Zuidpolderlaan is, ter hoogte van de aansluiting op de Dijkgraaf Poschlaan, voor 6 woningen een geluidstoename berekend van 2 dB. Het toepassen van geluidsreducerend asfalt is op deze locatie niet mogelijk in verband met de te beperkte slijtvastheid.

Door het toepassen van geluidsschermen of geluidswallen is de geluidstoename weg te nemen. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt zijn dergelijke geluidsafschermende maatregelen langs de Dijkgraaf Poschlaan en de Zuidpolderlaan niet reëel.

Het is dan ook reëel om voor de betreffende woningen een hogere grenswaarde aan te vragen en te verlenen.

Maatregelen gevolgen elders

Langs de route Dijkgraaf Poschlaan - Jupiterlaan is een waarneembare toename van de geluidsbelasting te verwachten als gevolg van de gewijzigde verkeersstromen. Door middel van het toepassen van bijvoorbeeld geluidsreducerend asfalt kan deze geluidstoename grotendeels worden gecompenseerd. Dit met uitzondering van de locaties waar toepassing van geluidsreducerend asfalt technisch gezien niet mogelijk is. Er is wettelijk gezien geen verplichting voor het treffen van maatregelen langs wegen buiten het plangebied. Wel dient een afweging gemaakt te worden door het bevoegd gezag in hoeverre geluidstoenames acceptabel kunnen worden geacht. Het aanvragen van hogere grenswaarden is in voorliggende situatie, buiten het reconstructiegebied, niet mogelijk.

5.4.6 Hogere (grens)waarden

Voor een aantal locaties is het met reëel inpasbare maatregelen naar verwachting niet mogelijk om aan de grenswaarden te voldoen. Voor deze woningen is het reëel om hogere grenswaarden aan te vragen.

Een overzicht van de benodigde hogere waarden is weergegeven in tabel 4.3 van het rapport van Goudappel Coffeng, waarbij de hogere waarde per woning is aangegeven. Voor de hogere waarden is rekening gehouden met de toepassing van geluidsreducerend asfalt op de Derde ontsluitingsweg en de Dijkgraaf Poschlaan. In totaal dienen voor 22 woningen hogere waarden te worden aangevraagd en verleend. Het gaat om 6 woningen en hogere waarden met betrekking tot de Zuidpolderlaan en om 16 woningen en hogere waarden met betrekking tot de Dijkgraaf Poschlaan. In tabel 5.4B is een algemeen overzicht van de hogere (grens)waarden gegeven.

Wanneer hogere grenswaarden worden vastgesteld dient voor alle woningen voldaan te worden aan de maximale binnenwaarde conform het Bouwbesluit. De isolatiewaarde van de bestaande woningen dient daarbij onderzocht te worden. Hiervoor dient uitgegaan te worden van de gecumuleerde geluidsbelasting zoals deze is opgenomen in bijlage 11 van het rapport van Goudappel Coffeng.

Het rapport "Onderzoek geluid en lucht bestemmingsplan Derde ontsluitingsweg" (d.d. 24 april 2019) van Goudappel Coffeng, met daarin de hogere waarden, is opgenomen als bijlage 3 bij dit bestemmingsplan.

Tabel 5.4B: Hogere waarden in verband met reconstructiesituaties bij de Zuidpolderlaan en Dijkgraaf Poschlaan, in relatie tot de realisatie van de Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam

Geluidsbron	Plaats	Benodigde hogere grenswaarden(dB), met/na toepassing3 dB geluidsreducerendasfalt
Zuidpolderlaan	Edam	50, 50, 51, 51, 58, 58
Dijkgraaf Poschlaan	Volendam	50, 50, 51, 52, 53, 56, 56, 57, 57, 57, 57, 57, 57, 57, 57, 59

De adressen van de hogere waarden betreffen niet de weg van/met de geluidsbron.

5.4.7 Conclusie

De geluidsbelasting vanwege de Derde ontsluitingsweg voldoet, met de toepassing van geluidsreducerend asfalt, bij alle woningen aan de voorkeursgrenswaarde.

De geluidsbelastingtoenames vanwege de gewijzigde verkeersstromen en wegingdelingen op de Dijkgraaf Poschlaan en de Zuidpolderbaan voldoet, ook met de toepassing van geluidsreducerend asfalt, niet bij alle woningen aan de grenswaarden. Er wordt wel voldaan aan de maximale grens-/ontheffingswaarde. Er dienen voor de betreffende woningen hogere waarden te worden aangevraagd en door burgemeester en wethouders te worden verleend. Het is reëel om hogere waarden te verlenen.

Met de toepassing van maatregelen, namelijk geluidsreducerend asfalt en eventuele isolatieverbeteringen van woningen, zal sprake zijn van aanvaardbare geluidsbelastingen.

Het aspect geluid vormt, na verlening van hogere (grens)waarden voor een aantal geluidsbelastingen, geen belemmering voor het onderhavige bestemmingsplan.

5.5 Luchtkwaliteit

5.5.1 Wet- en regelgeving, en beleid

Het belangrijkste wettelijke kader is de Wet luchtkwaliteit (Wlk) die is opgenomen in de Wet milieubeheer (Wm). Daarnaast zijn enkele Algemene Maatregelen van Bestuur van belang, namelijk het “Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)” en de “Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)”.

Als nationaal beleid is enkele jaren geleden het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgezet en vastgelegd. Dit programma is opgesteld om (in de toekomst) aan de normen van de Europese Unie met betrekking tot luchtkwaliteit te kunnen voldoen en om in de tussentijd wel projecten te kunnen realiseren. Met het NSL wordt de luchtkwaliteit gemonitord en wordt er voor gezorgd dat de luchtkwaliteit niet substantieel verslechtert als gevolg van een ruimtelijke- en/of infrastructurele ontwikkeling. Het NSL is op 6 december 2016 voor een tweede maal verlengd tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet (in naar verwachting 2021). De Wet luchtkwaliteit vormt het kader voor het NSL.

Het onderhavige plan is niet opgenomen in het NSL; het nemen van maatregelen is niet van toepassing.

Een plan of project (zoals het onderhavige plan) zal moeten voldoen aan één of meerdere van de andere luchtkwaliteitseisen die zijn vastgesteld bij de invoering van het NSL en in de Wet luchtkwaliteit (wijziging van de Wet milieubeheer) zijn opgenomen. De luchtkwaliteitseisen staan in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer. Eén luchtkwaliteitseis is het voldoen aan grenswaarden, aangegeven in onderstaande tabel.

Tabel 5.5A Grenswaarden stoffenconcentraties, Wlk (Titel 5.2 Wm, Bijlage II)

	Concentraties (µg/m³)		Opmerking
	Jaargemiddelde	Anders	
NO ₂	40	Uurgemiddelde: 200	De uurgemiddeldewaarde mag maximaal 18 keer per jaar overschreden worden.
PM ₁₀	40	Daggemiddelde: 50	De daggemiddeldewaarde mag maximaal 35 keer per jaar overschreden worden.
PM _{2,5}	25	n.v.t.	

Met de Wet luchtkwaliteit is gestreefd naar meer flexibiliteit als het gaat om de koppeling van luchtkwaliteitseisen en ruimtelijke ontwikkelingen. Deze flexibiliteit is met name terug te vinden in een verdeling in projecten die in betekende mate (IBM) of niet in betekende mate (NIBM) bijdragen aan de luchtkwaliteit. NIBM-projecten hoeven niet langer getoetst te worden aan de grenswaarden.

Wet luchtkwaliteit (Titel 5.2 van de Wet milieubeheer)

Uit het bepaalde in de Wet luchtkwaliteit (Titel 5.2 van de Wet milieubeheer) volgt, dat bij het vaststellen van een bestemmingsplan op grond van artikel 3.1 e.v. van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in principe onderzoek moet worden gedaan naar de luchtkwaliteit. Voor wat betreft deze nieuwe ontwikkelingen kan onderscheid worden gemaakt in:

- de consequenties van de aanwezige en nieuwe bedrijvigheid.
- de consequenties van toenemend wegverkeer.
- de consequenties van het situeren van zogenaamde gevoelige bestemmingen (zoals woningen en scholen) in de omgeving van deze bedrijven en wegen.

In de Wet luchtkwaliteit (Titel 5.2 Wet milieubeheer, Bijlage II) zijn normen (grenswaarden en plandrempels) vastgesteld voor onder andere de concentraties zwaveldioxide (SO₂), stikstofdioxide (NO₂), zwevende deeltjes (fijnstof, PM₁₀ en PM_{2,5}), lood (Pb), koolmonoxide (CO), benzeen (C₆H₆), en ozon (O₃) in de lucht.

Uit metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit en berekeningen van het Planbureau voor de Leefomgeving blijkt, dat aan de grenswaarden voor benzeen, zwaveldioxide, lood en koolmonoxide al geruime tijd in (nagenoeg) geheel Nederland wordt voldaan.

In Nederland zijn in relatie tot wegverkeer de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}). De concentraties van deze twee stoffen liggen in Nederland over het algemeen dichtbij of boven de gestelde grenswaarden uit de Wet milieubeheer (Wm). Overschrijdingen van de andere stoffen uit de Wet milieubeheer (Wm) komen in Nederland slechts in exceptionele gevallen voor. In de Nederlandse situatie leveren dus alleen de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) problemen op in relatie tot de wettelijke normen. De wijze waarop het aspect luchtkwaliteit bij planvorming in acht genomen moet worden genomen is geregeld in de artikelen 5.16 en 5.16a van de Wet milieubeheer. Op basis van deze wetgeving kunnen ruimtelijk economische initiatieven worden uitgevoerd als aan één of meer van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- grenswaarden uit Bijlage II van de Wet milieubeheer worden niet overschreden, of
- per saldo verbeterd de luchtkwaliteit of blijft tenminste gelijk, of
- het initiatief draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit (aan concentratie PM₁₀ en NO₂), of
- het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Besluit niet in betekenende mate [NIBM] bijdragen, en Regeling NIBM bijdragen

In het “Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)” en de daarop gebaseerde “Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)” is geregeld welke projecten niet meer getoetst hoeven te worden. Projecten, die maximaal 3% van de grenswaarde (= 1,2 µg/m³ voor zowel NO₂ als PM₁₀) bijdragen aan de lokale luchtkwaliteit, vallen onder de definitie van 'niet in betekende mate (NIBM) bijdragen aan de luchtkwaliteit' en hoeven niet meer getoetst te worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

Bij ministeriële regeling kunnen categorieën van gevallen worden aangewezen waarbij een besluit, aangaande een project, in ieder geval niet in betekenende mate bijdraagt. In de “Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)” zijn categorieën projecten opgenomen die niet in betekende mate (NIBM) bijdragen aan de luchtkwaliteit.

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

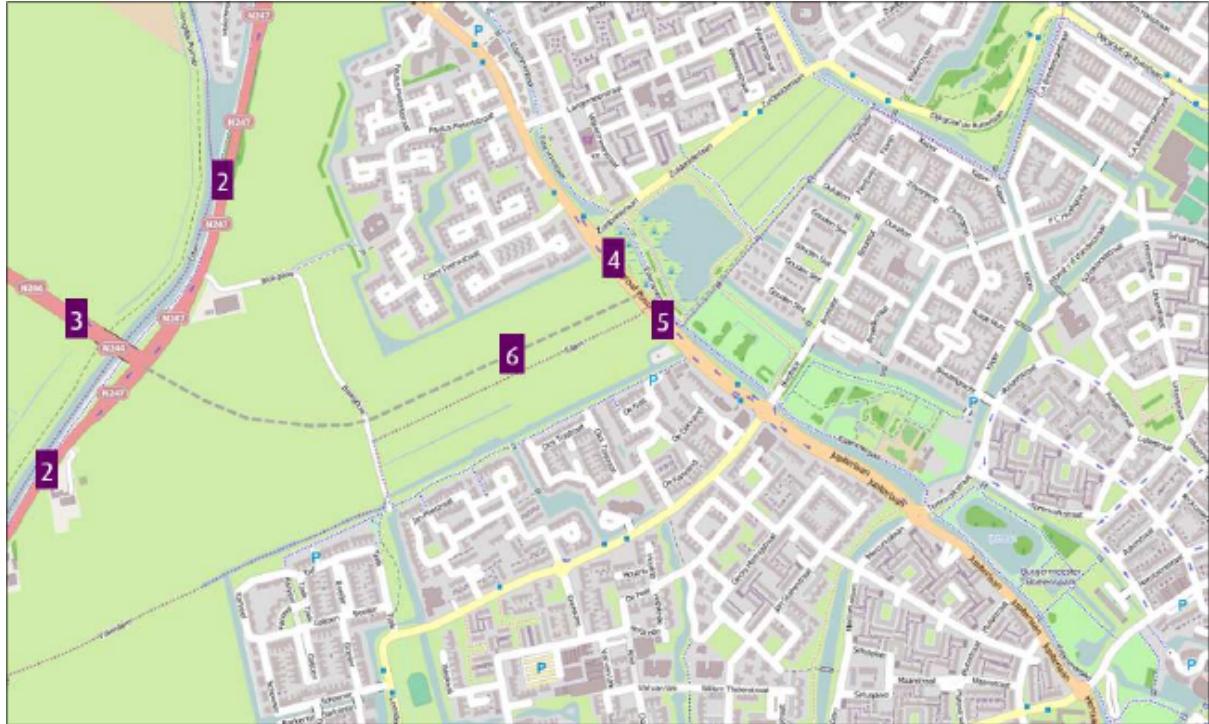
De Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl) bevat voorschriften over metingen en berekeningen om de concentratie en depositie van luchtverontreinigende stoffen vast te stellen. De regeling vereist ook een plan met maatregelen om een goede luchtkwaliteit te bewerkstelligen in geval van overschrijding.

5.5.2 Verricht onderzoek

In het kader van de ontwikkeling van de Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam is er een luchtkwaliteitsonderzoek verricht, door het bureau Goudappel Coffeng. Het rapport "Onderzoek geluid en lucht bestemmingsplan 3e ontsluiting" (d.d. 24 april 2019) is opgenomen als bijlage 3 bij dit bestemmingsplan.

In het kader van het MER Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam zijn berekeningen uitgevoerd voor het aspect luchtkwaliteit. Daarbij is voor de maatgevende locaties reeds een toetsing uitgevoerd aan de normen/grenswaarden van de Wet milieubeheer. Deze locaties waarvoor de concentraties zijn berekend zijn weergegeven op afbeelding 5.5. In het rapport "Onderzoek geluid en lucht bestemmingsplan 3e ontsluiting" zijn in hoofdstuk 5 de maatgevende concentraties weergegeven voor de nieuwe ontsluitingsweg en de aansluitende wegen.

Afbeelding 5.5: Locaties berekende concentraties



Stikstofdioxide (NO_2)

Langs de nieuwe ontsluitingsweg wordt de norm van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ niet overschreden. De berekende waarde voor langs de Derde ontsluitingsweg bedraagt $20,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Op de aansluitende wegen N244, N247 en Dijkgraaf Poschlaan zijn de concentraties van de situatie zonder en met de nieuwe ontsluitingsweg berekend, en deze zijn weergegeven in tabel 5.5B. Voor geen van de onderzoekslocaties is een overschrijding van de grenswaarde berekend.

Tabel 5.5B Berekende jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO_2)

	berekende concentratie zonder nieuwe ontsluitingsweg ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	berekende concentratie met nieuwe ontsluitingsweg ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
1 N247	24,7	23,0
2 N247	23,1	22,3
3 N244	25,2	25,2
4 Dijkgraaf Poschlaan	19,9	19,7
5 Dijkgraaf Poschlaan	20,4	22,4
6 Derde ontsluitingsweg	n.v.t.	20,6

Fijnstof (PM_{10})

Langs de nieuwe ontsluitingsweg wordt de norm van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ niet overschreden. De berekende waarde voor langs de Derde ontsluitingsweg bedraagt $18,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Op de aansluitende wegen N244, N247 en Dijkgraaf Poschlaan zijn de concentraties van de situatie zonder en met de nieuwe ontsluitingsweg berekend, en deze zijn weergegeven in tabel 5.5C. Voor geen van de onderzoekslocaties is een overschrijding van de grenswaarde berekend.

Tabel 5.5C *Berekende jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (PM_{10})*

	concentratie zonder nieuwe ontsluitingsweg ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	concentratie met nieuwe ontsluitingsweg ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
1 N247	17,7	17,5
2 N247	17,5	17,4
3 N244	17,8	17,8
4 Dijkgraaf Poschlaan	17,9	17,8
5 Dijkgraaf Poschlaan	18,1	18,4
6 Derde ontsluitingsweg	n.v.t.	18,0

Fijnstof ($PM_{2,5}$)

Langs de nieuwe ontsluitingsweg wordt de norm van $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ niet overschreden. De berekende waarde voor langs de Derde ontsluitingsweg bedraagt $10,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Op de aansluitende wegen N244, N247 en Dijkgraaf Poschlaan zijn de concentraties van de situatie zonder en met de nieuwe ontsluitingsweg berekend, en deze zijn weergegeven in tabel 5.5D. Voor geen van de onderzoekslocaties is een overschrijding van de grenswaarde berekend.

Tabel 5.5D *Berekende jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide ($PM_{2,5}$)*

	berekende concentratie zonder nieuwe ontsluitingsweg ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	berekende concentratie met nieuwe ontsluitingsweg ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
1 N247	10,3	10,2
2 N247	10,2	10,2
3 N244	10,3	10,3
4 Dijkgraaf Poschlaan	10,4	10,4
5 Dijkgraaf Poschlaan	10,5	10,6
6 Derde ontsluitingsweg	n.v.t.	10,4

5.5.3 Conclusie

De berekende luchtconcentraties liggen ruim onder de grenswaarden. Tevens zijn de veranderingen in de concentraties als gevolg van de Derde ontsluitingsweg beperkt. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het onderhavige bestemmingsplan.

5.6 Bodem

In het kader van de ontwikkeling van de Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam zijn er een verkennend bodemonderzoek en een verkennend waterbodemonderzoek verricht.

5.6.1 Wet- en regelgeving, en beleid

Ten aanzien van een bestemmingsplan moet onderzoek worden verricht naar de bodemkwaliteit en bodemgesteldheid binnen het plangebied. De reden hiervoor is dat het plan op een (vanuit milieuoogpunt) zorgvuldige manier dient te worden uitgevoerd. Ook is hierbij van belang om aan te tonen dat het plan uitvoerbaar is voor wat betreft eventuele kosten in verband met de bodemkwaliteit en bodemgesteldheid, zoals voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De Wet bodembescherming biedt het kader voor de benodigde kwaliteit en het gebruik van grond en bodem.

Bodemonderzoeken kunnen in verschillende gradaties plaatsvinden. Naast de uitvoering van een historisch onderzoek, kan het noodzakelijk zijn een verkennend, of – indien de onderzoeksresultaten daartoe aanleiding geven – aanvullend bodemonderzoek te laten verrichten in het kader van de voorbereiding van een project. Zo nodig moet er een saneringsplan worden opgesteld.

Informatie over de bodemkwaliteit kan tevens worden gehaald uit bodemkwaliteitskaarten. Een bodemkwaliteitskaart wordt vastgesteld op grond van het Besluit bodemkwaliteit (Bbk). Bij de bodemkwaliteitskaart staan verplichtingen inzake het gebruiken en verplaatsen van grond.

5.6.2 Algemene bodemeigenschappen

In het plangebied komen geen aardkundig waardevolle gebieden of elementen voor. Het plangebied en de nabije omgeving liggen niet in een bodembeschermingsgebied of een grondwaterbeschermingsgebied. In dat kader zijn er dan ook geen beperkingen voor het (plan)gebied.

Huidige (onder)grond

In het onderhavige plangebied komen hoofdzakelijk veengronden voor. Enkel aan de oostrand van het plangebied is sprake van kleigrond. In de omgeving, ten westen van de Purmerdijk en voor een klein deel langs de Dijkgraaf Poschlaan, komen ook kleigronden voor. In het plangebied wordt het areaal voornamelijk gebruikt als agrarische gronden. Deze gronden zijn in gebruik als weidegrond.

De maaiveldhoogte in het grootste deel van het plangebied ligt rond de 1,2 meter onder NAP. Het maaiveld ligt op circa 1,0 à 1,3 meter onder NAP in het lage deel van het gebied waar de nieuwe weg is gepland. Aan de westrand van het plangebied ligt het maaiveld ruim hoger, in verband met de Purmerdijk die op het hoogste punt circa 5,5 meter hoger ligt dan het naastgelegen maaiveld. Hier bevindt zich ook klei.

Bodemdaling

Het plangebied bestaat voornamelijk uit veen. Veengronden zijn gevoelig voor klink en oxidatie. Hierdoor is het gebied zettingsgevoelig. In het gebied treedt autonome bodemdaling op. Dit proces van maaiveldddaling kan oplopen tot een daling van 3 mm per jaar. Om de inklinking en oxidatie van de veenbodem te beperken moet de grondwaterstand hoog gehouden worden. Door de bodemdaling wordt de drooglegging voor bebouwing en agrarisch gebruik steeds minder en moet het (grondwater)peil mee dalen met de bodemdaling.

(Informatie uit het MER Derde Ontsluitingsweg Edam-Volendam).

Geohydrologie

De geohydrologische situatie ter plaatse van de Derde ontsluitingsweg is gerelateerd aan de grondwaterstand, veengronden (inklinking/zetting) en bodemdaling. In de notitie "Watertoets - Derde Ontsluitingsweg Edam-Volendam" (d.d. 25 april 2019)(Kenmerk R004-1226747ABE-V06) van het bureau Tauw is de geohydrologische situatie ten aanzien van de (aanleg van de) Derde ontsluitingsweg beschreven. Het aspect geohydrologie komt in paragraaf 5.7.2.1 nader aan bod, onder de kop Bodem (als onderdeel van de Watertoets).

5.6.3 Bodemkwaliteit

In het kader van de ontwikkeling van de Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam is er een verkennend bodemonderzoek verricht, door het bureau Tauw. Het rapport "Verkennd bodemonderzoek Edam-Volendam - 3e ontsluiting N247" (Kenmerk R002-1226747YRX-nja-V01-NL)(d.d. 28 september 2017) is opgenomen als bijlage 4 bij dit bestemmingsplan.

Verricht onderzoek bodemkwaliteit

Vooronderzoek

Voorafgaand aan het onderzoek is een vooronderzoek conform de NEN 5725 uitgevoerd.

Verdachte locaties

Onderdeel van het vooronderzoek is een inventarisatie van verdachte locaties (voormalige of huidige bedrijfsactiviteiten, dempingen, tanks, incidenten et cetera). Er zijn geen verdachte locaties aangetoond op de plek van de onderzoekslocatie. De locatie is niet verdacht.

Asbestverdachtheid van de bodem

Er zijn een aantal dammetjes op de locatie aanwezig, welke zijn onderzocht tijdens het waterbodemonderzoek, aangezien dammen formeel tot de waterbodem behoren. Dit waterbodemonderzoek (zie paragraaf 5.6.4) heeft tegelijkertijd met het bodemonderzoek plaatsgevonden. Ter plaatse van een dam is er asbest aangetoond. De verspreiding van de aanwezigheid is nader onderzocht en het asbest bevindt zich alleen op de dam en niet op of in de omliggende bodem eromheen.

Op basis van historische gegevens is er geen reden om aan te nemen dat de locatie asbestverdacht is.

Veldonderzoek en Resultaten

Onderzoeksstrategie

De onderzoeksstrategie voor een onverdachte lijnvormige locatie (ONV-L) uit de NEN 5740 is gehanteerd.

Zintuiglijke waarnemingen en veldmetingen

Tijdens de veldwerkzaamheden zijn waarnemingen gedaan die kunnen duiden op de aanwezigheid van een bodemverontreiniging. Er is asbestverdacht (ongedefinieerd puin) materiaal waargenomen ter plaatse van boring 6. Naar aanleiding daarvan zijn aanvullend twee boringen (boring 61 en 62) geplaatst ter controle omvang van de aanwezigheid van puin ter plaatse. In beide boringen is tevens ongedefinieerd puin in vergelijkbare concentraties aangetroffen. Van het aangetroffen puin materiaal (geen bodem) is vervolgens een materiaal (verzamel)monster genomen. Dit monster is ingezet voor kwalitatieve analyse op asbesthoudendheid conform NEN 5896. Er heeft geen visuele inspectie van het maaiveld conform protocol 2018 plaatsgevonden.

De gemeten waarden voor de pH en geleidbaarheid zijn als normaal te beschouwen. Conform protocol zijn eveneens de NTU-waarden (troebelheid) bepaald. Bij peilbuis 9 is een verhoogde NTU-waarde (>10) waargenomen. Deze heeft geen negatieve invloed op de analyseresultaten in het grondwater aangezien

de rapportagegrenzen niet verhoogd zijn.

Resultaten grond en grondwater

Uit de analyseresultaten blijkt dat de bovengrond ten hoogste licht verhoogde gehalten ten opzichte van de achtergrondwaarde bevat van kwik en lood. Uit de indicatieve toetsing aan het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) blijkt dat de bovengrond in het oostelijke gedeelte (boring 11-22) in de klasse 'Wonen' valt. Het overige gedeelte van het onderzoeksgebied valt in de klasse 'Altijd Toepasbaar'.

Uit de analyseresultaten blijkt dat de in het verzamel monster van het aangetroffen puin geen asbest zit. Ondanks dit resultaat blijft vanwege de indicatieve monsternamemethode de bodem ter plaatse waar het puin voorkomt asbestverdacht en dient aanvullend onderzocht te worden.

Uit de analyseresultaten blijkt dat het grondwater licht verhoogde concentraties van barium, kwik, nikkel en naftaleen bevat ten opzichte van de streefwaarde.

Conclusies en aanbevelingen vanuit verricht verkennend onderzoek bodemkwaliteit

Uit het verkennend bodemonderzoek in een lijn van de Monnickendammerjaagweg 9 naar de Dijkgraaf Poschlaan te Edam-Volendam kan het volgende worden geconcludeerd:

- De milieuhygienische kwaliteit van de bodem is vastgelegd.
- Op basis van het vooronderzoek wordt de locatie als niet asbest verdacht aangemerkt.
- De bovengrond in het hele gebied bevat ten hoogste licht verhoogde gehalten aan kwik en lood.
- Uit de indicatieve toetsing aan het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) blijkt dat de bovengrond in het oostelijke deel (boring 11-22) in de klasse 'Wonen' valt.
- Uit de indicatieve toetsing aan het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) blijkt dat de rest van het onderzochte gebied in de klasse 'Altijd toepasbaar' valt.
- Ter plaatse van boring 6 is (ongedefinieerd) puin aangetoond op ca. 0,4 tot 0,7 m-mv in sterke concentratie in de bodem. De bodem, inclusief puin ter plaatse is om deze reden in beginsel asbestverdacht.
- Het grondwater licht verhoogde concentraties aan barium, kwik, nikkel en naftaleen ten opzichte van de streefwaarde bevat.
- Op basis van de conclusies van het uitgevoerde onderzoek er geen veiligheidsmaatregelen nodig zijn om de geplande werkzaamheden uit te voeren.

Aanbevelingen

Aanbevolen wordt om ter plaatse van boring 6 (het gebied tussen boring 5 en 7) een aanvullend verkennend bodemonderzoek uit te voeren naar het voorkomen van asbest conform NEN 5707/5897.

Het onderzoeksrapport herschrijven ten aanzien van gewijzigde veiligheidsklassen:

De veiligheidsklassen in dit rapport zijn gebaseerd op de CROW publicatie 132 vierde druk uit december 2008. Sinds 26 juni 2017 is de nieuwe CROW publicatie 400 gereed. In deze nieuwe publicatie worden de veiligheidsklassen op een andere wijze bepaald. Dit kan invloed hebben op de veiligheidsmaatregelen en het werken met verontreinigde grond. Bij de uitgave van de nieuwe publicatie geldt een overgangstermijn tot 1 januari 2019 waarin de huidige publicatie nog geldig is.

Conclusie

De bodemkwaliteit is ter plaatse van de uit te voeren werkzaamheden voor de Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam geschikt voor de toekomstige functie, waarbij de locatie ter plaatse van boring 6 nog wel een aandachtspunt is. Het aspect bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor het onderhavige bestemmingsplan, indien ter plaatse van boring 6 geen asbest voorkomt of passende maatregelen voor het verwijderen van asbest worden genomen.

5.6.4 Waterbodemkwaliteit

In het kader van de ontwikkeling van de Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam is er een verkennend waterbodemonderzoek verricht, door het bureau Tauw. Het rapport "Verkennd waterbodemonderzoek Edam-Volendam - 3e ontsluiting N247" (Kenmerk R003-122674YRX-nja-V01-NL)(d.d. 28 september 2017) is opgenomen als bijlage 5 bij dit bestemmingsplan. Het onderzoek heeft plaatsgevonden in vijf watergangen en bij vijf aanwezige dammen in het plangebied.

De aanleiding voor de uitvoering van het onderzoek is de voorgenomen demping van watergangen in verband de aanleg van de nieuwe weg. Om civieltechnische redenen dient de aanwezige baggerspecie te worden verwijderd. Ter plaatse van de dammen zullen er diverse werkzaamheden plaatsvinden, waarbij veiligheid van belang is. Het doel van het onderzoek is het bepalen van de kwaliteit en kwantiteit van de baggerspecie en het bepalen van de kwaliteit van de waterbodem inclusief de aanwezige dammen.

Inzicht in de milieuhygiënische kwaliteit is nodig om de verwerkingsmogelijkheden van de vrijkomende waterbodemonderzoek vast te stellen, in het kader van het Besluit bodemkwaliteit. Verder moet het waterbodemonderzoek input leveren voor de andere watergerelateerde wettelijke en procedurele zaken, zoals de lozingsaspecten bij het ontgraven van waterbodemonderzoek (Besluit lozen buiten inrichtingen) en het gebruikmaken of wijzigen van het waterstaatswerk (zorgplicht Waterwet).

Verricht onderzoek waterbodemonderzoek

Vooronderzoek

Voorafgaande aan de uitvoering van een verkennend waterbodemonderzoek is een vooronderzoek uitgevoerd.

Lokale omstandigheden zoals waterlopen, drainagesystemen, (lekkende) rioleringen en dergelijke kunnen de regionale stromingsrichting van het freatisch grondwater beïnvloeden. Op basis van de geohydrologische gegevens blijkt dat het onderzoek zich beperkt tot de deklaag.

Op basis van de historische gegevens is er geen reden om aan te nemen dat de watergangen asbestverdacht zijn. Uitzondering hierop zijn de aanwezige dammen. Dammen zijn vaak opgebouwd uit klei met puin. Dit toegepaste materiaal zou vrijgekomen kunnen zijn bij sloop en zou daarom mogelijk asbesthoudend kunnen zijn. Op historische kaarten is te zien dat de dammen omstreeks 1949 zijn aangelegd. In deze periode is er veel asbest toegepast. Onbekend is uit wat voor materiaal de dammen bestaan. Dit maakt de dammen asbestverdacht indien er ongedefinieerd puin wordt aangetroffen.

Uit het vooronderzoek blijkt dat, om invulling te geven aan de doelstelling van het uit te voeren waterbodemonderzoek, een lichte onderzoeksinspanning op basis van het vooronderzoek niet gerechtvaardigd is. Het onderzoek dient te worden uitgevoerd op basis van een normale onderzoeksinspanning.

Tevens dienen er vijf dammen ter plaatse van de watergangen aanvullend onderzocht te worden op de aanwezigheid van asbest indien er puin in de dam wordt aangetroffen tijdens het veldwerk.

Veldonderzoek en Resultaten

Verkennd waterbodemonderzoek

Het opgeboorde materiaal is tijdens het veldwerk visueel beoordeeld op textuur, kleur en bijzonderheden die kunnen duiden op verontreinigingen. Tevens is visueel aandacht besteed aan de eventuele aanwezigheid van asbestverdachte materialen. Tijdens de veldwerkzaamheden zijn geen waarnemingen gedaan die duiden op de aanwezigheid van een verontreiniging.

In totaal is 199,40 m³/m baggerspecie aanwezig.

Verkennd (water)bodemonderzoek naar asbest in dammen

Dammen worden formeel gezien als een waterstaatswerk en dienen derhalve conform relevante waterbodemonderzoeksnormen te worden onderzocht.

Tevens is indicatief de milieuhygiënische kwaliteit van het dammateriaal bepaald in verband met het bepalen van de veiligheidsklasse voor de uitvoering van de werkzaamheden en de mogelijkheden bij eventuele afvoer.

De dammen zijn tijdens de locatie-inspectie door middel van boringen (diameter 12 cm) onderzocht op het voorkomen van puin. Indien er geen puin aanwezig is, wordt de dam als niet asbestverdacht aangemerkt en is de bovengrond geanalyseerd op een standaard stoffenpakket grond. Indien er wel puin is aangetroffen zijn er vervolgens drie asbestgaten per dam gegraven. Ter plaatse van de asbestverdachte dammen (dam 3, 4 en 5) is een verkennd (water)bodemonderzoek naar asbest uitgevoerd.

Afbeelding 5.6: Onderzochte dammen, ter plaatse van gebied Derde ontsluitingsweg



Tijdens de veldwerkzaamheden is visueel geen asbest aangetroffen. Er zijn enkele waarnemingen gedaan die kunnen duiden op de aanwezigheid van een eventuele verontreiniging van de bodem. Ter plaatse van dammen 3, 4 en 5 is een puinlaag met ongedefinieerd puin aangetroffen.

Ter plaatse van dam 1 en dam 2 is geen puin aangetroffen in de bodem en is derhalve conform plan ook niet geanalyseerd op de aanwezigheid van asbest. Ter plaatse van dam 4 en 5 is geen asbest aangetoond. Ter plaatse van dam 3 wordt de toetsingswaarde voor asbest (fors) overschreden. Daarnaast is middels de SEM analyse aangetoond dat er sprake is van een overschrijding van de risiconorm ($> 10 \text{ mg/kg.ds}$) voor het voorkomen van respirabele vezels in het aanwezige puin. Dit betekent dat er sprake is van actuele (humane) risico's op de locatie. Of het asbest zich heeft verspreid in de watergang, ondergrond en de omliggende percelen is onderzocht met een aanvullend waterbodemonderzoek naar asbest.

Voor de resultaten met betrekking tot de milieuhygiënische kwaliteit van de grond en het puin in de dammen wordt verwezen naar het onderzoeksrapport "Verkennd waterbodemonderzoek Edam-Volendam - 3e ontsluiting N247" (Kenmerk R003-1226747YRX-nja-V01-NL)(d.d. 28 september 2017) van Tauw.

Aanvullend (water)bodemonderzoek naar asbest ter plaatse van dam 3

In het aanvullend (water)bodemonderzoek naar asbest ter plaatse van dam 3 is er gekeken naar de toplaag van de dam, de onderliggende veenlaag en naar de naastgelegen waterbodem. De toplaag (5 cm) van het puin is (nogmaals) onderzocht op gehalte respirabele asbestvezels om te bepalen of er sprake is van potentiële blootstellingsrisico's (bijvoorbeeld bij betreden van de dam). Tijdens het veldwerk is ook asbestverdacht plaatmateriaal aangetroffen.

In de bovenlaag van het puin is een asbestgehalte boven de toetsingswaarde aangetoond. Uit de SEM analyse blijkt dat er in de toplaag geen overschrijding is van de risiconorm ($< 10 \text{ mg/kg.ds}$); er is dan geen sprake van een formeel blootstellingsrisico's bij het betreden van de dam, maar er is wel sprake van een risico als de bodem geroerd wordt. In het slib is asbest aangetoond onder de toetsingswaarde. In de onderliggende laag van veen en de grond buiten de dam is geen asbest aangetoond.

Tijdens de werkzaamheden (grondroeren) in dam 3 zijn aanvullende veiligheidsmaatregelen nodig en is veiligheidsklasse 3T van toepassing.

Conclusies en aanbevelingen vanuit verricht verkennend onderzoek waterbodemkwaliteit

Conclusies watergangen

Uit het verkennend waterbodemonderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

- De waterbodemkwaliteit van de sliblaag is conform het toetsingskader 'toepassen in oppervlaktewater' beoordeeld als maximaal klasse B.
- De waterbodemkwaliteit van de vaste waterbodem is conform het toetsingskader 'toepassen in oppervlaktewater' beoordeeld als maximaal klasse A.
- De vrijkomende baggerspecie is geschikt voor toepassen op landbodem (maximaal klasse industrie).
- De vrijkomende baggerspecie is verspreidbaar op het aangrenzende perceel.

Conclusies dammen

Uit het verkennend waterbodemonderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

- Ter plaatse van dam 1 en dam 2 is geen puinhoudend materiaal aangetroffen. Deze dammen zijn niet verdacht op het voorkomen van asbest. De droge waterbodem is beoordeeld als altijd toepasbaar conform het toetsingskader 'toepassen in oppervlaktewater'.
- Ter plaatse van dam 4 en dam 5 is puinhoudend materiaal aangetroffen. Dit is geanalyseerd op asbest en er is geen asbesthoudend materiaal aangetoond. Het puin is toepasbaar in categorie 'niet vormgegeven bouwstoffen'. De onderliggende veenlaag is maximaal beoordeeld als klasse B conform het toetsingskader 'toepassen in oppervlaktewater'.
- Ter plaatse van dam 3 is puinhoudend materiaal aangetroffen. Het puinmateriaal is sterk asbesthoudend en in de gehele puinlaag wordt concentraties respirabele vezels boven de risiconorm aangetoond (potentiële blootstellingsrisico's). In de toplaag van het puin (5 cm) zijn concentraties respirabele vezels echter onder de risiconorm aangetoond, geen potentiële blootstellingsrisico's. De onderliggende veenlaag is beoordeeld als klasse B conform het toetsingskader 'toepassen in oppervlaktewater'.

Uit het aanvullend waterbodemonderzoek naar asbest ter plaatse van dam 3 kan het volgende worden geconcludeerd:

- De toetsingswaarde van asbest wordt alleen overschreden in het puinmateriaal van de dam zelf. In de omliggende en onderliggende bodem is geen asbest aangetoond en ter plaatse van het slib in de watergang is asbest beneden de toetsingswaarde aangetoond.
- De werkzaamheden in dam 3 dienen met bepaalde veiligheidsmaatregelen te worden uitgevoerd (zie rapport Tauw).

Aanbevelingen

- Het vrijkomende materiaal van de watergangen kan worden verwerkt in een nuttige toepassing op grond van het Besluit bodemkwaliteit. Per locatie of toepassing kunnen andere eisen gelden, waarbij de kwaliteit van de ontvangende bodem, de bodemfunctie en op gebiedspecifiek beleid de toepassingsmogelijkheden bepalen.
- De milieuhygiënische kwaliteit van de grond in de dammen is indicatief bepaald. Mocht deze grond elders hergebruikt worden, dan is mogelijk nog aanvullend onderzoek nodig.
- Het puinmateriaal ter plaatse van dam 3 kan niet worden hergebruikt en dient separaat afgevoerd te worden naar een erkend verwerker (onder veilige condities).
- Op basis van de conclusies uit de uitgevoerde onderzoeken dienen de werkzaamheden in bepaalde veiligheidsklassen te worden uitgevoerd (zie rapport Tauw).

5.6.5 Conclusie

De waterbodemkwaliteit van de watergangen ter plaatse van de Derde ontsluitingsweg vormt geen belemmering voor het onderhavige bestemmingsplan.

Ervan uitgaande dat er wordt gewerkt conform de vereiste veiligheidsklassen en -maatregelen, vormt de (water)bodemkwaliteit van de dammen geen belemmering voor de uitvoering van het plan voor de Derde ontsluitingsweg.

5.7 Water(paragraaf)

5.7.1 Wet- en regelgeving, en beleid

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) schrijft voor dat de waterhuishouding in kaart moet worden gebracht voor ruimtelijke plannen. Daarom dient een watertoets te worden verricht. Bij de beoordeling van de watertoets door de verantwoordelijke instantie, het Waterschap c.q. het Hoogheemraadschap, wordt rekening gehouden met juridische kaders en beleidskaders. Bij een watertoets worden meerdere beleidskaders in acht genomen. Hierna worden de juridische kaders en beleidskaders met betrekking tot water(huishouding) beschreven.

Juridische kaders

KRW

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) (van kracht vanaf 22 december 2000) heeft als doelstelling het bereiken van een goede ecologische toestand voor alle oppervlaktewaterlichamen en het beschermen en herstellen van alle grondwaterlichamen (waaronder het herstel van verbindingen tussen infiltratie- en kwelgebieden). De KRW verwoordt het streven om emissie naar oppervlakte- en grondwater terug te dringen. Daarnaast zal de onttrekking van grondwater in evenwicht worden gebracht met de aanvulling van het grondwater.

Waterwet

De acht voormalige bestaande wetten op watergebied, waaronder de Wet gemeentelijke watertaken, zijn vervangen door de Waterwet. Deze Waterwet is inclusief de invoeringsregeling en de invoeringswet op 22 december 2009 in werking getreden. De Waterwet stelt een integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering' centraal. De verantwoordelijkheden in het grondwaterbeheer van Rijk, provincie, waterschappen en gemeenten zijn in de Waterwet helderder vastgelegd. De belangrijkste veranderingen zijn de invoering van de watervergunning en een verbeterde doorwerking van water in andere beleidsterreinen, met name in het ruimtelijke domein.

Verschillende vergunningstelsels zijn met de invoering van de Waterwet gebundeld tot een watervergunning voor alle handelingen in het watersysteem. Hierin zijn de vergunningstelsels uit de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, de Wet verontreiniging zeewater, de Wet op de waterhuishouding, de Grondwaterwet, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken en de verordeningen (de Keur) van de waterschappen samengevoegd.

Veel handelingen in het watersysteem vallen onder algemene regels en dan is er geen watervergunning nodig. Een melding is vaak wel noodzakelijk. Vergunningplichtige handelingen volgen uit de Waterwet en uit de Keur van het Waterschap.

Besluit lozen buiten inrichtingen (2011)

De Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) 'Besluit lozen buiten inrichtingen' is op 16 maart 2011 vastgesteld. Deze AMvB omvat algemene regels voor lozen anders dan vanuit een inrichting. Voor de afwatering van wegen dient te worden voldaan aan de zorgplicht opgenomen in het Besluit lozingen buiten inrichtingen. Dit omvat de volgende voorkeursvolgorde: 1. Infiltreren in de wegberm, 2. Lozen op oppervlaktewater middels voorziening, 3. Lozen op riool.

Beleidskaders

Rijk

Nationaal Bestuursakkoord Water actueel (NBW actueel) en Bestuursakkoord Water

In 2003 is door het Rijk, de provincies, de waterschappen (Unie van Waterschappen) en de gemeenten (VNG) het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) ondertekend in navolging van het advies Waterbeheer 21e eeuw (WB21). Het doel van het NBW is om rekening houdend met klimaatveranderingen, zeespiegelrijzing, bodemdaling en verstedelijking, het watersysteem in 2015 op orde te hebben en voor de toekomst op orde te houden. In 2008 werd het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) geactualiseerd.

In mei 2011 hebben het Rijk, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Unie van Waterschappen (UvW) en de Vereniging van waterbedrijven in Nederland (Vewin) het Bestuursakkoord Water ondertekend. Doel van het Bestuursakkoord Water is te blijven zorgen voor veiligheid tegen overstromingen, goede kwaliteit van water en voldoende zoet water. Het NBW en het Bestuursakkoord Waterketen hebben de basis gelegd voor het Bestuursakkoord Water.

Nationaal Waterplan

Op 22 december 2009 is het eerste Nationaal Waterplan vastgesteld door het Rijk. Het Nationaal Waterplan verving de vierde Nota Waterhuishouding. In het Nationaal Waterplan 2009-2015 wordt beschreven welk beleid het Rijk voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Op 14 december 2015 is het Nationaal Waterplan 2016-2021 vastgesteld. Het Nationaal Waterplan 2016-2021 (NWP2) vervangt het Nationaal Waterplan 2009-2015 inclusief alle tussentijdse wijzigingen. Het NWP2 geeft het integrale kader voor het waterbeleid van het Rijk voor de periode 2016-2021 en geeft uitvoering aan de Europese richtlijnen voor waterkwaliteit, de mariene strategie en de overstromingsrisico's. Tegelijk met het NWP2 is het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren 2016-2021 (Bprw) vastgesteld met daarin de operationele uitwerking van het NWP2 voor de rijkswateren.

Het NWP2 geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de periode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Met het NWP2 zet het Rijk een volgende ambitieuze stap in het robuust en toekomstgericht inrichten van het watersysteem, gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit, een duurzaam beheer en goede milieutoestand van de Noordzee en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart. Hierbij wordt gestreefd naar een integrale benadering, door economie (inclusief verdienvermogen), natuur, scheepvaart, landbouw, energie, wonen, recreatie en cultureel erfgoed zo veel mogelijk in samenhang met de wateropgaven te ontwikkelen.

Er zijn twee drietrapsstrategieën vastgelegd in het Nationaal Waterplan:

- Waterkwantiteit (vasthouden, bergen, afvoeren).
- Waterkwaliteit (schoonhouden, scheiden, zuiveren).

Provincie Noord-Holland

Watervisie 2021, met het Uitvoeringsprogramma 2016-2021

Op 16 november 2015 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland de Watervisie 2021 vastgesteld. De Watervisie 2021 vervangt het Waterplan 2010-2015. De Watervisie biedt een doorkijk voor het provinciale regionale waterbeleid tot 2040 en geeft aan waar in de periode 2016-2021 de prioriteiten liggen voor waterveiligheid en schoon en voldoende water. Het toekomstige waterbeleid wordt gekenmerkt door het integrale karakter; de Watervisie maakt meer dan voorheen onderdeel uit van het (strategisch) omgevingsbeleid.

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK)

Deltavisie

Met een Deltavisie voor Hollands Noorderkwartier wil het hoogheemraadschap een strategie voor de toekomst ontwikkelen die het gebied van de provincie Noord-Holland boven het Noordzeekanaal bestand maakt tegen de klimaatveranderingen. We ervaren op dit moment de eerste effecten daarvan. HHNK richt zich daarbij vooral op de binnenkant van de 'badkuip' die Noord-Holland is.

In deze visie gaat het vooral om het verkleinen van de kans op rampen en overlast (preventie), adaptatie (aanpassing), mitigatie (verzachting) en compensatie (aanvulling) en uiteindelijk ook om acceptatie: Het beperken van de gevolgen van de klimaatverandering en het gebruik maken van kansen die zich voordoen. Het gaat bij de ontwikkeling van deze visie dus niet om de aanpak bij de bron. Daaraan werkt HHNK vanuit het eigen milieubeleid.

De klimaatverandering heeft effect op alle taken van het hoogheemraadschap. Van veiligheid tegen overstromingen tot waterafvoer, -aanvoer en -kwaliteit. Deze visie is de basis voor een klimaatstrategie voor het waterbeheer in Noord-Holland noord. Daarmee wil het hoogheemraadschap blijven zorgen voor de randvoorwaarden die wonen en werken onder zeeniveau mogelijk maken.

Waterprogramma 2016-2021 (Waterbeheerplan 5 Hollands Noorderkwartier)

Het hoogheemraadschap ziet het als diens taak om de komende jaren het beheergebied klimaatbestendig te maken, toegespitst op de thema's waterveiligheid, wateroverlast, watertekort, schoon en gezond water en crisisbeheersing. In het Waterprogramma 2016-2021 werkt het HHNK deze thema's nader uit. In het Waterprogramma bouwt het HHNK voort op de eigen Deltavisie (2012), waarbij de landelijke Deltabeslissingen worden verankerd.

Waterveiligheid

Voor Waterveiligheid volgt HHNK de benadering van meerlaagsveiligheid, opgenomen in het Nationaal Waterplan. Sterke waterkeringen blijven bepalend voor de waterveiligheid. Het nieuwe landelijke veiligheidsbeleid is gebaseerd op een risicobenadering. De kans op een overstroming en de mogelijke gevolgen bepalen het gewenste veiligheidsniveau. HHNK gaat daarom over naar een andere manier van toetsen, ontwerpen en gegevensbeheer. HHNK past beheer, onderhoud en vergunningverlening aan, onderzoekt de functie van regionale en overige waterkeringen bij de waterveiligheid en HHNK steunt innovatieve oplossingen. Intussen gaat HHNK door met het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP). Ook continueert HHNK diens programma om de boezemkades te versterken.

Wateroverlast

Wateroverlast is schadelijk, maar niet levensbedreigend. De komende periode ontwikkelt HHNK een basisniveau voor de preventie en maakt gezamenlijk werk van gevolgbeperking. HHNK vergroot en verbetert de flexibele besturing van het systeem en spreekt een schaderegeling af. Waar mogelijk neemt HHNK het groot onderhoud van stedelijk water over van gemeenten. HHNK versterkt diens adviesrol in de ruimtelijke ordening, om verbeteringen in ons watersysteem te kunnen koppelen aan ruimtelijke ontwikkelingen. HHNK rondt het programma Wateropgave af, waardoor het risico op wateroverlast beperkt wordt.

Watertekort

Zoet water wordt kostbaar en minder vanzelfsprekend. De kans op zoet watertekort wordt in de komende jaren groter, onder invloed de klimaatverandering. HHNK zorgt daarom voor een duurzame en eerlijke verdeling van het zoet water met de huidige infrastructuur. HHNK gaat dat doen door duurzaam beheer van de beschikbare hoeveelheid schoon zoet water. In de planperiode stelt HHNK een programma op voor het uitwerken van de voorgenomen strategie.

Schoon en gezond water

Voor schoon en gezond water zet HHNK lopende uitvoeringsprogramma's en beheersactiviteiten voort. In overleg met diens partners heeft HHNK maatregelen bepaald voor de Kaderrichtlijn Water (KRW), waarvoor HHNK een resultaatverplichting is aangegaan. Het programma 2^e Fase KRW-doelen vervangt het huidige KRW-programma, omdat dit een ruimere doelstelling heeft gekregen. HHNK werkt nu ook aan de opgaven die worden bepaald door belangen en eisen van de omgeving.

HHNK werkt nauw samen met de gemeenten in diens gebied en met PWN aan een doelmatig en duurzaam afvalwaterketenbeheer. HHNK zet stevig in op innovaties die hieraan bijdragen, op effectgericht werken en op bronaanpak.

Crisisbeheersing

Als het toch dreigt fout te gaan moet HHNK klaar staan. Daarom zorgt HHNK er samen met diens partners voor dat HHNK daadkrachtig kan handelen bij een (dreigende) crisis. Daarnaast werkt HHNK watergerelateerde risico's uit in risicoprofielen, benoemt HHNK zogenoemde hotspots en neemt die op in de Waterrisicokaart. HHNK bepaalt het vereiste kwaliteitsniveau van de crisisbeheersingsorganisatie op grond van het maatschappelijk aanvaardbare schadeprofiel. Ook levert HHNK een actieve bijdrage aan het Coördinatieplan overstromingen van de veiligheidsregio's.

De Keur, en Beleidsregels

De Keur is een eigen verordening van het Hoogheemraadschap die van oudsher zo heet. De Keur dient ter bescherming van de waterhuishoudkundige infrastructuur, de waterkeringen en de handhaving van het waterpeil. De Keur kent 'verboden' en 'geboden' voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud

van waterkeringen, oevers en wateren. Voor een deel van de verboden activiteiten uit de Keur kan onder voorwaarden een watervergunning worden verleend. Het bestuur van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) heeft de nu vigerende Keur vastgesteld: de Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 2016, met de Algemene regels. De Beleidsregels keurontheffing zijn vastgesteld in 2007.

Daarnaast zijn er de Beleidsregels 'Compensatie verhardingstoename' en 'Alternatieve vormen van waterberging'.

Gemeente Edam-Volendam

Het waterbeleid van de gemeente is opgenomen in het Waterplan Edam-Volendam, van 22 juni 2007. De gemeente heeft tevens met het HHNK daartoe een convenant gesloten.

Het waterbeleid van de gemeente Edam-Volendam is opgenomen in het Omgevingsbeleidsplan 2016-2020 Gemeente Edam-Volendam. Hierin is ten aanzien van water de volgende visie opgenomen:

De kwaliteit en kwantiteit van het water, de verbinding van het watersysteem met andere systemen en de veiligheid dienen op orde te zijn. Met dit op het oog wordt een integraal waterbeleid gevoerd, waarin het Waterplan, het verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (vGRP) en het baggerplan met elkaar verbonden zijn.

Voor riolering is het vigerende beleidskader het Gemeentelijk Rioleringsplan Edam-Volendam 2018-2023 van toepassing.

5.7.2 Watertoets

5.7.2.1 Algemeen

In het kader van de ontwikkeling van de Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam is er een watertoets verricht, door het bureau Tauw. De notitie "Watertoets - Derde Ontsluitingsweg Edam-Volendam" (d.d. 25 april 2019)(Kenmerk R004-1226747ABE-V06) is opgenomen als bijlage 6 bij dit bestemmingsplan.

De 'watertoets' is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het is niet een toets achteraf, maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder met elkaar in gesprek brengt in een zo vroeg mogelijk stadium. De inzet daarbij is om in elk afzonderlijk plan met maatwerk het reeds bestaande waterhuishoudkundige en ruimtelijke beleid goed toe te passen en uit te voeren. Het is niet de bedoeling dat met de watertoets nieuw beleid wordt gemaakt. De waterhuishoudkundige aspecten omvatten oppervlaktewater, grondwater, wateroverlast veroorzaakt door neerslag of grondwater, waterkwaliteit, verzilting en verdroging, riolering en waterkeringen. De watertoets is een proces op zich en vervangt geen vergunning-, privaatrechtelijke en andere procedures. Deze worden indien nodig dus apart gevolgd.

De onderhavige watertoets is voorgelegd aan en afgestemd met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK).

Algemene kaders

In het Nationaal Waterplan zijn twee drietrapsstrategieën vastgelegd:

- Waterkwantiteit (vasthouden, bergen, afvoeren).
- Waterkwaliteit (schoonhouden, scheiden, zuiveren).

Deze beleidsstrategieën zijn ook van belang voor het onderhavige plan(gebied).

De trits voor waterkwantiteit betekent dat neerslag bij voorkeur wordt vastgehouden op de plaats waar het valt. Indien vasthouden niet mogelijk is, wordt neerslag geborgen in oppervlaktewater. De trits voor waterkwaliteit houdt in dat gestreefd moet worden naar het voorkomen van verontreinigingen. Indien schoonhouden niet mogelijk is, worden schone en vervuilde bronnen gescheiden.

Tevens van belang voor de Derde ontsluitingsweg is de wijze van omgaan met afstromend wegwater

zoals beschreven in het Besluit lozen buiten inrichting (2011). Voor de afwatering van wegen dient te worden voldaan aan de zorgplicht uit het Besluit lozingen buiten inrichtingen. Dit omvat de volgende voorkeursvolgorde:

1. Infiltreren in de wegberm.
2. Lozen op oppervlaktewater middels voorziening.
3. Lozen op riool.

Bodem

Bodemopbouw

In het plangebied bestaat de deklaag uit een gemengde laag klei en veen (0 tot 3 m –mv), klei (3 tot 15 m –mv) en zand (15 tot 17,5 m –mv). Deze laag is consistent aanwezig binnen het plangebied. Onder de deklaag ligt een watervoerende deklaag van gemiddeld circa 13 meter dik gevolgd door de eerste scheidende laag bestaande uit klei.

Door het bureau Tauw zijn binnen het plangebied 20 boringen geplaatst tot 1,25 m –mv. (Zie het rapport "Verkennd bodemonderzoek Edam-Volendam - 3e ontsluiting N247" (Kenmerk R002-1226747YRX-nja-V01-NL)(d.d. 28 september 2017)). Uit de boringen blijkt dat de bovenste halve meter overwegend uit klei bestaat, met daaronder tot ten minste 1,25 m –mv veen (maximale onderzoeksdiepte boringen 1,25 m –mv). De deklaag bestaat overwegend uit klei, de ondergrond overwegend uit zand. Er zijn enkele scheidende lagen te zien, maar deze scheiden niet volledig het ene watervoerende pakket met het andere watervoerende pakket. Er kan geconcludeerd worden dat de doorlatendheid en infiltratiecapaciteit van de bodem overwegend slecht is dankzij slechtdoorlatende klei- en veenlagen in de deklaag.

Opbarsting

Bij niet volledige afgraving van de deklaag is in de tijdelijke (bouw)situatie kans op opbarsting van de bodem van de ontgraving. Opbarsting is het omhoog komen van de bodem door opwaartse druk van het watervoerend pakket. In de definitieve situatie is dit niet meer aan de orde, aangezien de ontgraving wordt aangevuld met cunetzand en de weg zelf. Toekomstige wegsloten kunnen mogelijk opbarsten bij het aanbrengen van het verhoogde weglichaam.

Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) adviseert om zowel de sloten als de dijkjes en de weg in de voorbelasting te zetten en de watergangen later uit te graven. Hier zijn positieve resultaten mee behaald ter voorkoming van onder andere onderloopsheid. De gemeente Edam-Volendam is zich hiervan bewust en houdt hier rekening mee voor het vervolg. Welk type voorbelasting er wordt gehanteerd is op dit moment nog niet bepaald.

Hoogteligging

De hoogte van het maaiveld in het plangebied is volgens het Algemeen Hoogtebestand Nederland 2 (bron: AHN.nl) circa NAP -1,2 m. Het maaiveldverloop is, met uitzondering van het westelijke deel van het plangebied, grotendeels vlak met een plaatselijk verschil van circa een halve meter. Aan de westzijde van het plangebied loopt het maaiveld op naar circa NAP -0,9 m.

De hoogteligging van de toekomstige weg en het fietspad betreft respectievelijk NAP -0,35 m tot NAP -0,50 m (bij het algemene lager gelegen tracédeel).

5.7.2.2 Veiligheid / Waterkeringen

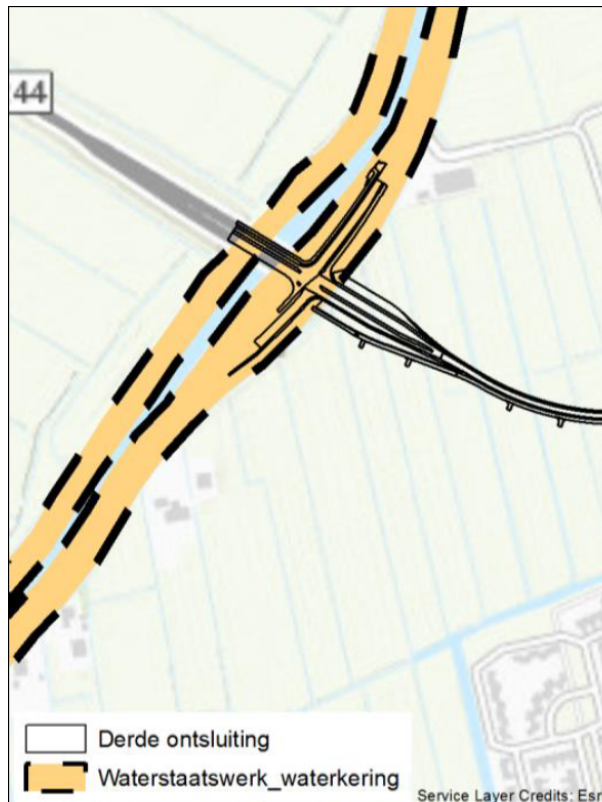
Op grond van artikel 3.2, eerste en tweede lid, van de Keur van HHNK (2016) is het verboden zonder watervergunning van het bestuur gebruik te maken van een waterstaatswerk, bijbehorende beschermingszones of profiel van vrije ruimte door, anders dan in overeenstemming met de waterhuishoudkundige functie of functies, daarin, daarop, daarboven, daarover of daaronder handelingen te verrichten, of werken te behouden. Hieronder is ook begrepen het verwijderen, aanbrengen en behouden van een beschoeiing.

Het tracé van de Derde ontsluitingsweg doorkruist (de kernzone van) een waterkering (een waterstaatswerk), namelijk aan de westzijde van het onderhavige plangebied. De kernzone van de waterkering (ID: GZN-I-001996) welke door het tracé van de Derde ontsluitingsweg wordt doorkruist is weergegeven op afbeelding 5.7A. De doorkruising en te verrichten handelingen betekenen dat een watervergunning nodig is voor het realiseren van de aansluiting van de Derde ontsluitingsweg op de N244/N247.

Omdat de nieuwe ontsluitingsweg wordt opgehoogd, wordt tevens een bijdrage geleverd aan de meerlaagsveiligheid lagen 2 en 3. Hierbij gaat het om maatregelen die de rampenbeheersing rond een overstroming kunnen verbeteren. De nieuwe weg kan dan bijvoorbeeld dienst doen als (extra brede) evacuatiweg.

Het ontwerp van de weg is vanuit het aspect waterkeringen met het HHNK bekeken. De nieuwe aansluiting komt wel binnen de kernzone van de regionale waterkering, echter is de kering op deze locatie al dusdanig overgedimensioneerd (hoogte en breedte) dat er vanuit waterveiligheid door HHNK geen aanvullende randvoorwaarden zijn gesteld.

Afbeelding 5.7A: Waterstaatswerk en beschermingszone A regionale waterkering HHNK ter plaatse van westelijk deel Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam



5.7.2.3 Oppervlaktewater

In en rondom het plangebied liggen verscheidene primaire, secundaire en overige watergangen. De watergangen zijn weergegeven op afbeelding 5.7B.

Met de aanleg van de Derde ontsluitingsweg worden geen aanpassingen gedaan aan de primaire watergang "Purmerringvaart". Wel worden met de weg enkele tertiaire/overige watergangen doorkruist.

Afbeelding 5.7B: Watergangen (bestaand oppervlaktewater) in en bij plangebied Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam



Het plangebied ligt in twee peilgebieden, te weten peilgebied 5782-1 met een dynamisch peil van NAP -1,90 m (onderbemaling)(bij aansluiting N247) en het peilgebied 5761-1 met een dynamisch seizoengebonden zomerpeil van NAP -1,45 m en een winterpeil van NAP -1,48 m.

Uitgangspunt vanuit het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier voor het tracé is om de nieuwe ontsluitingsweg in zijn geheel binnen het peilgebied Zuidpolder met het peil NAP -1,45/-1,48 m te leggen. Nabij de aansluiting op de N247 raakt een klein deel van het tracé het onderbemalen peilgebied Blokrouw met een dynamisch peil van NAP -1,90 m. De peilscheiding voor dit peilgebied zal naar het zuiden worden verlegd middels een walletje om het aangrenzend gebied niet onder te laten lopen door het aangrenzende peilgebied van NAP -1,45 m in de nieuwe waterloop.

De wateraanvoer in het peilgebied Zuidpolder naar de woningen langs de Monnickendammerjaagweg/ N247 (aan de zuidzijde van de nieuwe ontsluitingsweg) wordt geborgd.

Duikers

De nieuwe weg mag geen barrière vormen in het huidige watersysteem. Door wegsloten te realiseren en duikerverbindingen parallel aan en onder de nieuwe weg aan te brengen, blijft de aan- en afvoer van water geborgd. Bij de dimensionering is rekening gehouden met de juiste afvoercoëfficiënt en dat de berging plaatsvindt in het betreffende of afwaterende peilvak. De afwatering van het gebied vindt plaats richting het zuidoosten, ofwel richting de Dijkgraaf Poschlaan. In het ontwerp is - in afstemming met HHNK - rekening gehouden met duikers met een diameter van 800 mm. Ter hoogte van het bestaande pad Blokrouw worden twee duikers (beide $\varnothing 800$) parallel aan de nieuwe weg ingepast en geen duiker haaks onder de weg door.

De bestaande watergang parallel aan de Dijkgraaf Poschlaan zal voor een deel worden gedempt als gevolg van de nieuwe wegaansluiting. Hiervoor is een nieuwe duikerverbinding ingepast. Dit betreft een (standaard)vaarduiker van 2,5 m x 1,25 m (bxh) diameter. Deze vaarduiker vormt een belangrijke afvoerverbinding voor de ten noorden van de nieuwe ontsluitingsweg gelegen watergangen. In hoogte (drooglegging) past deze duiker onder de weg.

Dempen watergangen, en compensatie met watergangen

De compensatie van gedempt oppervlaktewater en van toename van verharding, dient in principe binnen het plangebied plaats te vinden. Dempingen dienen 1-op-1 te worden gecompenseerd en de toename van verharding (met versneld afstromend water) dient tegen een compensatie van 15% van het verhard oppervlak te worden gecompenseerd. In totaal is er als gevolg van de ontwikkeling sprake van een toename aan verharding van 15.487 m². In totaal wordt er 3.568 m² aan watergangen gedempt. Dit resulteert in een wateropgave van 5.891 m².

Compensatie wordt gerealiseerd met de bermsloten langs de nieuwe weg. Aan de wateropgave wordt ruimschoots voldaan door het ingepaste water.

In bijlage 1 van de notitie "Watertoets - Derde Ontsluitingsweg Edam-Volendam" (d.d. 25 april 2019)(Kenmerk R004-1226747ABE-V06) is een tekening opgenomen waarmee inzicht wordt gegeven in de te dempen watergangen en aan te leggen watergangen.

Tabel 5.7: Watercompensatie bij/vanwege Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam

Watercompensatie o.b.v. ontwerp d.d. 15 februari 2019	Hoeveelheid
Toename verhard oppervlak (rijbanen, fietspad, kruising)	15.487 m ²
Te dempen watergangen (parallel aan de N247, (kavel)sloten)	3.568 m ²
Benodigde watercompensatie verharding	2.323 m ²
Wateropgave (incl. dempen=graven)	5.891 m²
Ingepast water	11.755 m²

5.7.2.4 Grondwater

Voor de Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam wordt een minimale ontwateringsdiepte van 0,8 meter gehanteerd. Onder de ontwateringsdiepte van de weg wordt verstaan: de afstand tussen het wegdek en de freatische grondwaterstand. Om voldoende ontwateringsdiepte te realiseren voor een duurzaam watersysteem wordt bij het ontwerp van de weg rekening gehouden met dat de weg 1,1 meter boven het polderpeil (zomerpeil) wordt opgehoogd.

Vanuit meerlaagsveiligheid betekent dit een hoogte die vanuit gevolgenbeperking ook voldoende klimaatbestendig is. Het fietspad ligt weliswaar iets lager, de ontwateringsdiepte hiervan betreft 0,8 meter, rekening houdend met de capillaire werking van het grondwater. Daarmee voldoet het fietspad ook aan de ontwateringseis, maar bij een hoge grondwaterstand (zie tabel 4.2 en 4.3) is de ontwateringsdiepte hiervan beperkt. Echter wordt hier een voorziening (lijngoot) getroffen die zal zorgen voor voldoende afvoer van het hemelwater.

Aanvullend op de watertoets wordt een bodemonderzoek uitgevoerd waar in detail plaatselijke grondwaterstanden en infiltratiecapaciteiten worden bepaald.

Voor de toetsing van de ontwateringsdiepte van de aan te leggen weg is de gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) van belang. De hoogste GHG van het freatisch grondwater ligt op circa NAP -1,20 m. De ontwateringsdiepte komt daarmee op 0,85 meter. Er vindt opbolling plaats in de freatische lijn, en de ontwateringsdiepte van 0,85 meter is leidend. Bij deze grondwaterstand en de aanleghoogte van het wegdek wordt voldaan aan de minimale ontwateringsdiepte van 0,8 meter.

Grondwateroverlast

Kleilagen in de ondergrond kunnen de mogelijkheid om hemelwater te infiltreren sterk negatief beïnvloeden. In het ontwerp is rekening gehouden met een bermvoorziening. Hemelwater van (toekomstig) verhard oppervlak wordt afgevoerd via een lijngoot waarna afstroming plaatsvindt op het omliggende oppervlaktewater.

Grondwaterkwaliteit

Het plangebied ligt niet in een grondwaterbeschermingsgebied of nabij een drinkwaterwinning. De functies die in het plangebied worden beoogd, hebben geen negatieve invloed op de grondwaterkwaliteit. Het vuil (PAK's, rubber, e.d.) blijft achter in de toplaag van de berm en heeft geen negatieve invloed op de kwaliteit van het grondwater.

5.7.2.5 Waterberging en Waterafvoer

Door ontwikkelingen in het plangebied neemt het verhard oppervlak met circa 15.487 m² toe. Uitgangspunt is dat er in elk geval 15% compensatie in de vorm van wateroppervlak zal moeten komen, wat uitkomt op circa 2.323 m² oppervlaktewater. Compensatie van toename verharding is afhankelijk van onder andere de toelaatbare peilstijging en afvoercapaciteit. Tevens dient er vervangende waterberging te worden gerealiseerd voor de te dempen watergangen met een oppervlakte van circa 3.568 m².

Waterberging dient plaats te vinden in hetzelfde peilvak als waar er gecompenseerd dient te worden. De watercompensatie wordt gerealiseerd door de aanleg van bermsloten aan weerszijden van de nieuwe weg. Als uitgangspunt wordt daarvoor de trits vasthouden-bergen-afvoeren gehanteerd.

Er zal circa 11.755 m² oppervlaktewater in de vorm van bermsloten worden gerealiseerd, waarmee er ruim voldoende (vervangende) waterberging wordt gerealiseerd.

Afvoer hemelwater

In het ontwerp van de weg is rekening gehouden met een bermvoorziening. Hemelwater van (toekomstig) verhard oppervlak wordt vastgehouden in de bermen van 2,5 meter breed. Vervolgens wordt het overtollige hemelwater geborgen middels de lijnafwatering. Vanuit onderhoud is voor lijnafwatering/lijngoten gekozen, in plaats van een drainkoffer. Waarna het hemelwater wordt afgevoerd (PVC ø200 mm) via inspectieputten (aanwezig om 10-20 m) naar het oppervlaktewater.

Voor zowel de lijngoot als het deel wat op maaiveld in geval van een T=100 bui kan worden geborgen, is een relatief simpele waterbalans berekening gemaakt. Mits het hemelwater tijdelijk wordt geborgen op maaiveldniveau dan kan een extreme bui worden geborgen. Voor de westelijke variant in het principeprofiel betekent dit acceptatie van hemelwater op het fietspad; de gemeente Edam-Volendam stemt hiermee in.

5.7.2.6 Riolering en Afvalwaterketen

Ten aanzien van de afvalwaterketen dient water van het nieuw verhard oppervlak van de weg via berm(infiltratie) richting het watersysteem te worden afgevoerd. Uitgangspunt is dat er geen afvloeiend water van het (toekomstig) verhard oppervlak wordt geloosd op de gemeentelijke riolering.

Nabij de N247 kruist de nieuwe weg twee aan elkaar parallel liggende afvalwaterpersleidingen van respectievelijk het hoogheemraadschap en gemeente Edam-Volendam. Bij de verdere uitwerking dient bekeken te worden of er nog lokaal maatregelen noodzakelijk zijn ten aanzien van het kruisen van de rioolpersleidingen. De exacte hoogteligging van de leidingen is vooralsnog onbekend.

5.7.2.7 Waterkwaliteit

Ter voorkoming van verslechtering van de oppervlaktewaterkwaliteit zal het hemelwater vanaf de weg zoveel mogelijk oppervlakkig afstromen naar de berm. De verontreinigingen blijven hierdoor voor het grootste deel achter in het asfalt en in de toplaag van de berm. (De bermen zijn aan beide zijden van de weg 2,5 meter breed).

Hiernaast zal een deel van het vuil (PAK's, rubberdelen) achterblijven in de lijnafwatering zonder dat dit kan infiltreren. Middels inspectieputten om de 10 tot 20 meter, kunnen de lijnafwateringen/lijngoten in alle richtingen worden gereinigd.

Vanuit het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is het wenselijk dat 'snipper-blauw' (vijvers met stilstaand water, geïsoleerde slootjes) zoveel mogelijk wordt voorkomen. Het voorkomen van geïsoleerd en stilstaand water wordt onder andere gedaan door de aanleg van duikers, zodat het water verbonden blijft/wordt met bestaande watergangen.

De functies die in het plangebied worden beoogd, hebben geen negatieve invloed op de oppervlaktewaterkwaliteit en de grondwaterkwaliteit.

5.7.2.8 Watervergunningen

Benodigde watervergunningen worden niet met deze waterparagraaf of het onderhavige bestemmingsplan geregeld en zullen via de daarvoor bedoelde procedures verkregen moeten worden.

Voor een aantal zaken dient een aanvraag watervergunning te worden ingediend bij het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, via het Omgevingsloket online. De volgende onderdelen van het project Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam (en bij uitvoering van het onderhavige bestemmingsplan) dienen voorafgaand aan de realisatie door een watervergunning vergund te worden:

- Aanbrengen verhard oppervlak.
- Dempen watergang.
- Graven watergang.
- Aanleg riolering (afhankelijk van locatie).
- Gebruik van een waterstaatswerk.
- Werkzaamheden in, aan of op een waterstaatswerk c.q. een waterkering.
- Maatregelen ten aanzien van de afvalwaterpersleiding.

5.7.3 Vooroverleg Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

De watertoets is voorgelegd aan, en afgestemd met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). Het HHNK heeft positief geadviseerd ten aanzien van de laatste versie van de watertoets.

Voor de ontwikkeling van de Derde ontsluitingsweg is de watertoets uitgevoerd in het kader van de bestemmingsplanprocedure. De gemeente Edam-Volendam heeft een positief wateradvies nodig van Hoogheemraadschap Hollandsnoorderkwartier. Bij het proces van de watertoets hebben meerdere vooroverleggen plaatsgevonden.

- Vooroverleggen juli 2017, afstemming met HHNK. In twee opmerkingenrondes van HHNK is de watertoets gedeeld met de gemeente Edam-Volendam ten behoeve van het ontwerp.
- Vooroverleg 12 september 2018, afstemming met adviseur waterkeringen van HHNK. De nieuwe aansluiting komt binnen de kernzone van de regionale kering, echter de kering is op deze locatie dusdanig overgedimensioneerd (hoogte en breedte) dat er vanuit de waterveiligheid op voorhand geen aanvullende randvoorwaarden zijn.
- Vooroverleg 6 november 2018, afstemming met HHNK. Ophalen eisen en wensen voor het (inpassend)ontwerp tussen HHNK, gemeente Edam-Volendam en Tauw. Tauw heeft hierop een nieuwe notitie watertoets (v03) opgeleverd.
- Vooroverleg 30 januari 2019 tussen HHNK, gemeente Edam-Volendam en Tauw. Bespreken van mail HHNK van 21 januari 2019: beheer & onderhoud, duikers, ontsluiting percelen, watercompensatie, principeprofiel, grondwateroverlast, voorbelasting en persleiding HHNK. Tauw heeft hierop het ontwerp aangepast en de notitie watertoets (v04) aangevuld.

5.7.4 Conclusie

De gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) van het freatisch grondwater ligt op circa NAP -1,2 m. Bij deze grondwaterstanden en de betreffende aanleghoogte van het wegdek wordt voldaan aan de minimale ontwateringsdiepte van 0,8 meter.

In totaal is er als gevolg van de ontwikkeling sprake van een toename aan verharding van 15.487 m². In totaal wordt er 3.568 m² aan watergangen gedempt, en is er een wateropgave van 5.891 m².

Compensatie voor de toename aan verharding en het dempen van watergangen wordt gerealiseerd door de aanleg van bermsloten langs de weg. Tevens wordt er binnen de landschappelijke inpassing nieuw water gecreëerd. Aan de wateropgave wordt ruim voldaan door het ingepaste water (11.755 m²).

Ter voorkoming van verslechtering van oppervlaktewaterkwaliteit zal hemelwater vanaf de nieuwe weg waar dit kan worden vastgehouden en infiltreren in de berm. Hemelwater van (toekomstig) verhard oppervlak wordt vastgehouden in de bermen van 2,5 meter breed. Vervolgens wordt het overtollige hemelwater geborgen in de lijnafwatering.

De waterhuishouding vormt geen belemmering voor het onderhavige bestemmingsplan.

5.8 Ecologie en Natuur

5.8.1 Wet- en regelgeving, en beleid

Bij ruimtelijke planvorming moet aandacht worden besteed aan de wet- en regelgeving inzake natuur, flora en fauna. Zowel een groot deel van de flora en fauna zelf als de leefgebieden van diverse soorten kennen wettelijke bescherming. Die bescherming vloeit voort uit zowel Europese als nationale regelgeving. Zo richt de EG-Habitatrichtlijn zich expliciet op de bescherming van de habitat van wilde planten en dieren en beschermt de EG-Vogelrichtlijn op soortgelijke wijze broed- en trekvogels. In het kader van deze richtlijnen heeft Nederland zogenoemde speciale beschermingszones ("Natura 2000" gebieden) aangewezen.

Gebiedsbescherming was in het Nederlands recht geregeld in de Natuurbeschermingswet 1998. Per 1 januari 2017 is hiervoor de Wet Natuurbescherming in de plaats gekomen. Daarnaast is er ook sprake van juridische natuurbescherming via het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en provinciale ruimtelijke omgevingsverordeningen.

De kern van het natuurbeleid wordt gevormd door de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), dat een samenhangend netwerk van natuurgebieden is. Inmiddels is de EHS opgenomen in het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Bij het NNN zijn ook de door de Europese Unie vastgestelde Natura 2000 gebieden van groot belang.

De bescherming en het behoud van de gunstige staat van instandhouding van planten- en diersoorten in hun natuurlijke leefgebied was geregeld in de Flora- en faunawet (Ffw). Per 1 januari 2017 is hiervoor de Wet Natuurbescherming in de plaats gekomen. Het uitgangspunt van de oude en nieuwe wet is "nee, tenzij". Dit betekent dat activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten in principe verboden zijn. Van het verbod op schadelijke handelingen ("nee") kan onder voorwaarden ("tenzij") worden afgeweken met een ontheffing of vrijstelling.

De bescherming van de soorten was in de Flora- en faunawet verdeeld in vijf beschermingsniveaus:

- licht beschermde soorten (tabel 1 van de Flora- en faunawet);
- middelmatig beschermde soorten (tabel 2 van de Flora- en faunawet);
- zwaar beschermde soorten (tabel 3 van de Flora- en faunawet);
- vogels;
- vogels waarvan de nesten het hele jaar zijn beschermd.

Wet natuurbescherming

De Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998 en Boswet zijn per 1 januari 2017 opgegaan in de Wet natuurbescherming. Naast een wijziging van het bevoegd gezag van het rijk naar de provincies betekent dit ook een meer rechtstreekse doorvertaling en interpretatie van de Europese richtlijnen uit de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Daarnaast worden uitgebreidere lijsten met beschermde soorten gehanteerd. Meer dan in de Flora- en faunawet moet in de nieuwe natuurwet inzicht worden gegeven in het voorkomen en de verspreiding van beschermde soorten op populatieniveau, zodat de effecten van voorgenomen ontwikkelingen en activiteiten kunnen worden getoetst aan de (gunstige) staat van instandhouding van de betreffende soorten. Afhankelijk van het beschermingsniveau van de soort moet de gunstige staat van instandhouding (GSvI) worden getoetst op lokaal, regionaal of landelijk niveau.

De nieuwe Wet natuurbescherming heeft geen invloed op de geldigheid van de lopende aanvragen van ontheffing, of op reeds verleende ontheffingen, op grond van de Flora- en faunawet.

In de Wet natuurbescherming (Wnb) wordt onderscheid gemaakt tussen:

- soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn (artikel 3.1 Wnb);
- soorten die worden beschermd in de Habitatrichtlijn en natuurbeschermingsverdragen (artikel 3.5 Wnb);
- overige soorten (artikel 3.10 Wnb).

Voor alle soorten, dus ook voor de niet beschermde soorten, geldt de zorgplicht.

De provincies kunnen ten aanzien van verboden handelingen ontheffing verlenen en bij verordening vrijstellingen geven. De voorwaarden waaraan voldaan moet worden om ontheffing of vrijstelling te kunnen verlenen zijn opgenomen in de Wet natuurbescherming en vloeien voort uit de Europese richtlijnen (evenals de verboden handelingen).

De verbodsbepalingen die gelden voor de overige soorten hebben betrekking op de soorten opgenomen in de Bijlage van de Wet natuurbescherming, behorende bij artikel 3.10 van de Wet natuurbescherming, onder Onderdeel A en Onderdeel B.

5.8.2 Ecologie en het Plangebied

5.8.2.1 Algemeen

In het kader van de ontwikkeling van de Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam is er ecologisch onderzoek verricht, door en/of in opdracht van het bureau Tauw. Het ecologisch onderzoek heeft in meerdere perioden plaatsgevonden, en is onder meer uitgevoerd in het kader van het milieueffectrapport (MER).

De onderzoeksresultaten zijn in het MER opgenomen. Het "MER Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam" (d.d. 8 mei 2019) is opgenomen als bijlage 1 bij dit bestemmingsplan. De notitie "Nader onderzoek beschermde diersoorten derde ontsluitingsweg Edam-Volendam" (d.d. 22 juni 2017)(Kenmerk N003-1226747ERT-kmi-V01-NL) is opgenomen als bijlage 7 bij dit bestemmingsplan.

In verband met het plan voor de Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam is er in april 2019 een stikstofdepositie berekening gemaakt, door het bureau Goudappel Coffeng. De stikstofdepositie berekening is opgenomen als bijlage 8 bij dit bestemmingsplan.

Terreinomstandigheden

Ten behoeve van het actualiseren van het ecologisch onderzoek is in 2019 een veldonderzoek naar de terreinomstandigheden gedaan. De notitie "Onderzoek terreinomstandigheden Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam" (d.d. 3 april 2019)(N004-1226747KHB-V01) is opgenomen als bijlage 9 bij dit bestemmingsplan. Deze notitie beschrijft de huidige terreinomstandigheden en vergelijkt deze met de terreinomstandigheden zoals in beeld gebracht in het nader onderzoek van Tauw uit 2016 (N003-1226747ERT-kmi-V01-NL), en geeft een onderbouwing dat de resultaten uit het verlopen ecologisch onderzoek uit 2016 (weergegeven in de notitie van 2017) nog representatief zijn.

Aan de hand van luchtfoto's en de foto's van de terreininspecties kan worden geconcludeerd dat er geen ruimtelijke ontwikkelingen binnen de grenzen van het plangebied hebben plaatsgevonden sinds 2016. De habitatkenmerken van het plangebied zijn in de afgelopen jaren onveranderd gebleven. De maaiveldhoogte en het grondwaterpeil in het plangebied is in de afgelopen jaren eveneens onveranderd gebleven. Dit geldt eveneens voor het type grasland- en oevervegetatie. Ook is de aanwezigheid van opgaande beplanting niet veranderd.

5.8.2.2 Gebiedsbescherming

Natura 2000

In de directe omgeving van het plangebied liggen geen Natura 2000 gebieden. Op ongeveer 1,5 kilometer afstand liggen de dichtstbijzijnde Natura 2000 gebieden "Polder Zeevang" en "Markermeer & IJmeer".

Het Natura 2000 gebied "Markermeer & IJmeer" is aangewezen vanwege zijn waarde voor een groot aantal niet-broedvogels. Ook gelden er voor dit gebied instandhoudingsdoelen voor twee broedvogels - de visdief en de aalscholver -, voor twee habitatsoorten - de rivierdonderpad en de meervleermuis -, en voor één habitatype, de kranswierwateren. Aangezien het habitatype ligt in een afgesloten zeearm, is het niet stikstofgevoelig. De meest nabijgelegen stikstofgevoelige delen van Natura 2000 liggen in de gebieden "Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske" en "Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder", die op meer dan 7 kilometer afstand liggen.

Gezien de afstand tot de Natura 2000 gebieden, de omgeving en de voorgenomen ontwikkeling en werkzaamheden, zal het onderhavige plan geen relevante invloed hebben op de gebieden dan wel het aanwezige habitat. Door de tussenliggende bebouwing zal geen sprake zijn van geluidhinder. Op basis van de stikstofdepositie berekening in het kader van de Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam, blijkt dat de nieuwe weg niet tot negatieve gevolgen met betrekking tot stikstofdepositie leidt. Een (nadere) toetsing op grond van de Wet natuurbescherming is daarom niet noodzakelijk.

Stikstofdepositie

De gevolgen van het onderhavige plan op de stikstofdepositie in stikstofgevoelige gebieden zijn doorgerekend met Aerius-Calculator. Het resultaat van de berekening is dat er geen significante toename van de stikstofdepositie in stikstofgevoelige gebieden plaatsvindt, als gevolg van het plan.

De stikstofdepositie berekening met bijbehorende notitie "Toelichting resultaten stikstofdepositie 3e ontsluitingsweg Edam-Volendam" (april 2019) is opgenomen als bijlage 8 bij dit bestemmingsplan.

Met de stikstofdepositie berekening is voor het onderhavige plan aangetoond dat de stikstofdepositie effecten op stikstofgevoelige gebieden, vanwege de Derde ontsluitingsweg, nihil zijn.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Het onderhavige plangebied maakt geen onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het plangebied ligt op ongeveer 1 kilometer van begrensd NNN gebied. De voor stikstof gevoelige delen van het Natuurnetwerk Nederland in Noord-Holland liggen alle op ruime afstand (tenminste 20 kilometer) van het plangebied. Binnen het plangebied, en ten zuidwesten van het plangebied, is sprake van weidevogelleefgebied. Direct ten westen van het plangebied is, langs de Purmerdijk, sprake van een aangewezen Natuurverbinding, maar deze maakt geen onderdeel uit van NNN.

Gezien de afstand tot het NNN en de voorgenomen ontwikkeling en werkzaamheden worden geen negatieve effecten verwacht op de waarden en kenmerken van het NNN. De Natuurverbinding wordt met het onderhavige plan niet aangetast. Een nadere toetsing aan het NNN-beleid is niet nodig.

Weidevogelleefgebied

Het westelijke deel van het plangebied is door provincie Noord-Holland aangewezen als weidevogelleefgebied. Met de realisatie van de Derde ontsluitingsweg verdwijnt een deel van dit bestaande weidevogelleefgebied. Voor het weidevogelleefgebied gelden regels die zijn opgenomen in de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland (zie paragraaf 4.2.3). Op basis van de provinciale regels moet er compensatie voor het verlies aan weidevogelleefgebied plaatsvinden. De afname van (bestaand) weidevogelleefgebied en de mate waarin compensatie benodigd is, is weergegeven in de notitie "Compensatie weidevogelleefgebied" (d.d. 24 juli 2018)(Kenmerk N001-1226747WLI-V01) van bureau Tauw, die is opgenomen als bijlage 10 bij dit bestemmingsplan. Compensatie is mogelijk door een financiële bijdrage (die zal worden gebruikt voor natuurbeheer) of door het creëren van nieuw weidevogelleefgebied.

De afname van het areaal (bestaand) weidevogelleefgebied betreft circa 2,5 hectare. In principe zal er compensatie plaatsvinden door het creëren van weidevogelleefgebied in het oostelijke deel van het onderhavige plangebied. In totaal dient er circa 2,5 hectare aan compensatie gerealiseerd te worden ofwel nieuw weidevogelleefgebied gecreëerd te worden. In het oostelijke deel van het plangebied is ten minste 2,5 hectare beschikbaar voor nieuw weidevogelleefgebied. Het weidevogelleefgebied is met een aanduiding op de plankaart/verbeelding van dit bestemmingsplan opgenomen.

Er zal, ten aanzien van het weidevogelleefgebied, bij het plan Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam worden voldaan aan de regels van de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland (en daarmee aan de regels in de Provinciale Ruimtelijke Verordening).

5.8.2.3 Soortenbescherming

Op basis van literatuuronderzoek is bepaald welke (strikt) beschermde soorten ook op dit moment kunnen voorkomen in (de omgeving van) het plangebied. De focus lag hierbij op de (strikt) beschermde flora, rugstreeppad, vleermuizen, vogels met beschermde vaste verblijfplaatsen en aquatische fauna.

Uit het literatuuronderzoek is gebleken dat nader onderzoek nodig is naar de volgende (strikt) beschermde soorten:

- Vleermuizen: vliegroutes en foerageergebied.
- Vogels: steenuil.
- Amfibieën: rugstreeppad.
- Vissen: kleine modderkruiper en bittervoorn.
- Platte schijfhoren, een slak.

Nader onderzoek naar deze soorten is uitgevoerd om te kunnen bepalen of:

- Beschermde soorten in het plangebied voorkomen.
- Negatieve effecten op deze soorten optreden vanwege het plan.
- Voor deze negatieve effecten een ontheffing Wnb verleend moet/kan worden, en welke mitigerende maatregelen (daarbij) noodzakelijk zijn.

Het nader onderzoek heeft in 2015 en 2016 plaatsgevonden. De terreinomstandigheden zijn sindsdien niet veranderd.

Binnen het plangebied en onderzoeksgebied zijn diverse beschermde soorten te verwachten. Binnen het plangebied zijn de volgende biotopen aanwezig:

- Agrarisch grasland (nutriëntenrijk).
- Watergangen (veelal poldersloten).
- Bomenrijen langs Dijkgraaf Poschlaan.

Buiten het plangebied, maar binnen het onderzoeksgebied van het MER, zijn de volgende biotopen aanwezig:

- Bomenrijen langs Dijkgraaf Poschlaan en Julianaweg.
- Bebouwing.

De biotopen zijn mogelijk leefgebied van de volgende zwaardere beschermde groepen:

- Planten.
- Vissen.
- Amfibieën (rugstreeppad).
- Ongewervelden (platte schijfhoren).
- Vleermuizen (diverse soorten).
- Vogels met jaarrond beschermde nesten in bomen (buijzerd en roek).
- Vogels met jaarrond beschermde nesten in of op gebouwen of in nestkasten (kerk- en steenuil, slechtvalk, huismus en gierzwaluw).
- Vogels zonder jaarrond beschermde nesten.

De genoemde soorten kunnen worden verwacht op basis van regionale verspreiding en het type leefgebied. De aanwezigheid van nesten van typische bosvogels zoals boomvalk, havik, ransuil, sperwer en wespandief is uitgesloten door het ontbreken van geschikte biotoop.

Planten

Op 8 juli 2015 is het plangebied met een veldbezoek onderzocht op het voorkomen van beschermde flora. De inventarisatie is uitgevoerd door gedurende een dag het gehele plangebied lopend te doorkruisen en te onderzoeken op het voorkomen van soorten. Hierbij zijn geen beschermde soorten aangetroffen. De aanwezigheid van beschermde flora binnen het plangebied wordt ook niet verwacht, vanwege de bemesting, het verlaagd grondwaterpeil en de hoge maaifrequentie.

Vissen

Op 14 juli 2015 is het plangebied van de Derde ontsluitingsweg onderzocht op de aanwezigheid van beschermde vissoorten. De watergangen zijn met behulp van elektrovisapparatuur afgevisd. Door gebruik te maken van deze elektrovisapparatuur, met een zeer zwakke gelijkstroom, worden zoveel mogelijk van de aanwezige (strikte) beschermde vissen opgevisd.

Een steekproefsgewijze bemonstering op locaties met geschikte habitat in de meest kansrijke periode (april t/m oktober) is voldoende om de aanwezigheid van kleine modderkruiper en bittervoorn aan te tonen. Een veldbezoek is dan ook voldoende om de aan- of afwezigheid van de vissoorten met voldoende zekerheid in beeld te brengen. Dit is conform soortenstandaards van kleine modderkruiper en bittervoorn (RVO, 2014). Sinds 1 januari 2017 zijn de kleine modderkruiper en bittervoorn geen beschermde soorten meer.

Er werden geen beschermde vissoorten aangetroffen. Overige vissoorten die werden aangetroffen zijn: kleine modderkruiper, bittervoorn, aal, blankvoorn, baars, brasem, ruisvoorn, snoek en zeelt.

Amfibieën: rugstreeppad

Op 27 mei 2015, 6 juli 2015 en 11 augustus 2015 is veldonderzoek naar amfibieën uitgevoerd. Dit onderzoek is later gestart dan gebruikelijk vanwege het frisse voorjaar. Het onderzoek heeft plaatsgevonden door:

- Aanwezige waterpartijen en kolken met behulp van een zaklamp en schepnet te controleren op de aanwezigheid van (eisenwormen en/of larven van) rugstreeppad.
- Daarnaast is gelet op kooractiviteit van rugstreeppad.

Tijdens het onderzoek werden de gewone pad, bruine kikker en bastaardkikker waargenomen.

Er zijn geen rugstreeppadden waargenomen. Wel kan de soort het plangebied eenvoudig koloniseren, zeker bij braakliggend bouwterrein. Daarom zijn er preventieve maatregelen ten aanzien van de rugstreeppad in beeld gebracht, ook in het kader van de zorgplicht. Het plangebied dan wel werkgebied dient te worden afgerasterd en er dient buiten de kwetsbare perioden te worden gewerkt.

Ongewervelden: platte schijfhoren (slak)

Het plangebied is onderzocht op het voorkomen van de platte schijfhoren. Het veldbezoek vond plaats op 8 juli 2015. Bij het onderzoek is het plangebied geïnterviewd op potentieel geschikte biotopen voor de platte schijfhoren en is er steekproefsgewijs bemonsterd met de nadruk op potentieel geschikte biotopen.

Enkele sloten zijn in potentie geschikt, maar daar werden echter geen platte schijfhorens aangetroffen. De meeste sloten waren ongeschikt als leefgebied voor deze soort, vanwege het ontbreken van ondergedoken watervegetatie en/of te veel slib.

De aanwezigheid van de platte schijfhoren is uitgesloten. Vanwege de leefwijze van deze soort, wordt kolonisatie op korte termijn niet verwacht.

Vleermuizen

Soorten die kunnen worden verwacht zijn gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, kleine dwergvleermuis, laatvlieger, rosse vleermuis en watervleermuis. Het plangebied is onderzocht op de functie voor vleermuizen. De veldbezoeken vonden plaats op 6 juli 2015 en 11 augustus 2015.

De inventarisatie naar vleermuizen richtte zich voornamelijk op het lokaliseren van foerageergebieden en vliegroutes die een essentieel onderdeel uitmaken van het leefgebied van vleermuizen. Onderzoek naar zomer-, kraam-, paar- en winterverblijfplaatsen van vleermuizen was niet noodzakelijk omdat er in het plangebied geen geschikte verblijfplaatsen aanwezig zijn.

Uit het veldbezoek blijkt dat het plangebied van de Derde ontsluitingsweg slechts incidenteel door vleermuizen (gewone dwergvleermuis, rosse vleermuis en laatvlieger) wordt gebruikt om te foerageren. Hier zijn geen potentiële verblijfplaatsen of belangrijke vliegroutes waargenomen.

Ook in de bomen langs de Dijkgraaf Poschlaan zijn geen geschikte holtes waargenomen voor vleermuisverblijfplaatsen. De bomenrijen binnen het plangebied langs de Dijkgraaf Poschlaan (tussen Edam en Volendam), en ten noorden van het plangebied langs de Singelweg, zijn naar verwachting van belang voor vleermuizen als vliegroute.

Vogels

Jaarrond beschermde broedvogelnesten

Het plangebied, dan wel het gebied waar de Derde ontsluitingsweg wordt gerealiseerd, is op 27 mei 2015 onderzocht op de aanwezigheid van (potentiële) jaarrond beschermde vogelnesten. Dergelijke vogelnesten zijn niet aangetroffen binnen het (plan)gebied van de Derde ontsluitingsweg, ook niet in de bomen langs de Dijkgraaf Poschlaan. De (eventuele) aanwezigheid van vogelnesten in gebouwen is voor het onderhavige plan niet van belang.

Het plangebied, dan wel het gebied waar de Derde ontsluitingsweg wordt gerealiseerd, heeft naar verwachting ook beperkte waarde als foerageergebied voor vogels met een jaarrond beschermd nest, zoals roofvogels en uilen. Er is ruimschoots vergelijkbaar foerageergebied aanwezig in de omgeving van het plangebied (vooral ten zuidwesten van het gebied waar de Derde ontsluitingsweg wordt gerealiseerd).

Desondanks is er onderzoek uitgevoerd naar de functie van het plangebied (dan wel een groot deel van het plangebied) voor de steenuil. Het onderzoek naar steenuil heeft plaatsgevonden op twee avonden (op 25 februari en 22 maart 2016). Het doel hiervan was om na te gaan of de steenuil voorkomt in het gebied waar de Derde ontsluitingsweg wordt gerealiseerd. De steenuil is bij het onderzoek niet waargenomen.

Overige broedvogelnesten

De bomen langs de Dijkgraaf Poschlaan zijn geschikt voor algemeen voorkomende vogels (zoals de merel) om in te broeden. Ook de weilanden, en de watergangen en de oevers daarvan, binnen het plangebied van de Derde ontsluitingsweg zijn geschikt voor vogels om te nestelen. Het gaat hier veelal om weide- en watervogels. Deze nesten zijn tijdens de broedperiode beschermd.

Weidevogelleefgebied

Het westelijke deel van het plangebied is door provincie Noord-Holland aangewezen als weidevogelleefgebied. Met de realisatie van de Derde ontsluitingsweg verdwijnt een deel van dit bestaande weidevogelleefgebied. Er zal compensatie voor het verlies aan weidevogelleefgebied plaatsvinden. De afname van (bestaand) weidevogelleefgebied en de mate waarin compensatie benodigd is, is weergegeven in de notitie "Compensatie weidevogelleefgebied" (d.d. 24 juli 2018)(Kenmerk N001-1226747WLI-V01), die is opgenomen als bijlage 10 bij dit bestemmingsplan. Compensatie is mogelijk door een financiële bijdrage (die zal worden gebruikt voor natuurbeheer) of door het creëren van nieuw weidevogelleefgebied.

De afname van het areaal (bestaand) weidevogelleefgebied betreft circa 2,5 hectare. In principe zal er compensatie plaatsvinden door het creëren van weidevogelleefgebied in het oostelijke deel van het onderhavige plangebied. In totaal dient er circa 2,5 hectare aan compensatie gerealiseerd te worden ofwel nieuw weidevogelleefgebied gecreëerd te worden. In het oostelijke deel van het plangebied is ten minste 2,5 hectare beschikbaar voor nieuw weidevogelleefgebied.

5.8.2.4 Effecten en verstoringen vanwege het plan

Door de beoogde ontwikkeling en realisatie van de Derde ontsluitingsweg treden (mogelijk) de volgende verstoringen op:

Tijdelijke effecten en verstoring:

- Verhoogde aanwezigheid en beweging van mensen en machines.
- Geluid en trilling door machines.
- Verstoring door kunstmatige lichtbronnen in de aanlegfase (bouwlampen e.d.).
- Graafwerkzaamheden.
- Dempen en/of vergraven van watergangen. Naar verwachting zullen er geen beschermde vissoorten worden verstoord.
- Voorbelasting van delen van het plangebied. Voor alle diersoorten zal er sprake zijn van een afname van leefgebied.
- Tijdelijke afname van weidevogelleefgebied.

Permanente effecten en verstoring:

- Verhoogde aanwezigheid en beweging van mensen en verkeer.
- Geluid van verkeer.
- Verstoring door kunstmatige lichtbronnen (straatverlichting en verkeerslichten).
- Dempen en/of vergraven van watergangen. Naar verwachting zullen er geen beschermde vissoorten worden verstoord. Er zullen nieuwe watergangen worden gerealiseerd, en het wateroppervlak zal toenemen, waardoor het leefgebied voor vissen toeneemt.
- Afname van leefgebied. De permanente afname van leefgebied geldt voor bijna alle soorten, maar niet voor de weidevogels en vissen. De afname van het bestaande weidevogelleefgebied wordt in principe gecompenseerd door het creëren van nieuw weidevogelleefgebied.
- Barrièrevorming door wegdelen.

Soort specifieke effecten:

- Vissen: verlies aan leefgebied, versnippering van leefgebied en verdroging van leefgebied.
- Rugstreeppad: aantasting leefgebied of fysieke schade.
- Vleermuizen: verstoring functioneel leefgebied.
- Vogels: verstoring of aantasting van nesten.
- Vogels, jaarrond beschermde nesten: verstoring of aantasting.

Op basis van het ecologisch onderzoek wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van een essentiële functie van het plangebied voor de aanwezige soorten, behoudens weidevogels. Gezien de niet essentiële functie van het plangebied voor de aanwezige soorten, is er geen sprake van essentiële verstoringen en geen sprake van een belangrijke afname van leefgebied. De tijdelijke en permanente verstoringen zijn, indien toepassing wordt gegeven aan de zorgplicht en de benodigde maatregelen, aanvaardbaar.

5.8.2.5 Zorgplicht en Maatregelen

Het uitgangspunt van zowel de voormalige Flora- en faunawet als de Wet natuurbescherming is dat geen schade aan soorten mag worden toegevoegd, tenzij dit nadrukkelijk is toegestaan (het nee, tenzij principe). Centraal staat hierbij de zorgplicht, dat inhoudt dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren en planten en hun leefomgeving. Tijdens de werkzaamheden dient hierbij rekening te worden gehouden. Dit betekent dat in het kader van de zorgplicht een aantal aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn, zowel voor beschermde soorten als voor onbeschermde soorten. Deze maatregelen dienen eventueel in een ecologisch werkprotocol te worden samengevat.

Ten aanzien van de aanwezige diersoorten, onder meer die in paragraaf 5.8.2.3 zijn benoemd, worden als gevolg van de werkzaamheden geen negatieve gevolgen verwacht, maar de soorten kunnen als gevolg van de werkzaamheden wel tijdelijk worden verstoord. Tijdens de werkzaamheden dient met alle soorten rekening te worden gehouden.

Elementen zorgplicht

In het kader van de zorgplicht zijn onder andere de volgende maatregelen noodzakelijk:

- Tijdens de uitvoering dient men bijvoorbeeld alert te zijn op aanwezigheid van fauna en deze, indien noodzakelijk en/of mogelijk, te verplaatsen.
- Bij onvoorziene situaties dient contact opgenomen te worden met een ter zake kundige.
- Tijdens de uitvoering dient men één richting op te werken zodat aanwezige dieren kunnen vluchten.

Maatregelen

In het "MER Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam" zijn de (mitigerende) maatregelen, per soort en/of per effect, benoemd. Ook is in het MER aangegeven of er een ontheffing nodig is ten aanzien van de verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming (Wnb). Er is een globale indicatie van te treffen maatregelen gegeven waarmee overtreding van de Wnb wordt voorkomen. Deze maatregelen dienen, in het geval van een benodigde ontheffing, nader te worden uitgewerkt in een Projectplan c.q. activiteitenplan. De uitwerking van de maatregelen is afhankelijk van de nadere uitwerking van het plan. Door deze maatregelen te treffen is het aannemelijk dat een eventuele ontheffing kan worden verkregen.

Met de preventieve maatregelen is er naar verwachting geen Wnb-ontheffing benodigd.

In het geval dat een ontheffing niet nodig is vanuit de Wet natuurbescherming, geldt nog wel de zorgplicht. Op basis hiervan moet zo worden gehandeld, dat schade aan in het wild levende dieren en planten zo veel mogelijk wordt voorkomen of te niet wordt gedaan (artikel 1.11 Wnb).

De volgende mitigerende en preventieve maatregelen (in verband met de zorgplicht) zijn opgenomen in het MER:

- Vissen: afvangen en verplaatsen vissen, plaatsen van duikers, en retourbemaling.
- Rugstreeppad: werkgebied afrasteren, en werken buiten kwetsbare perioden.
- Vleermuizen: geen uitstralende verlichting bij nacht, omleiden vliegroutes, en herplanten van bomen voor het behoud van donkerte op water (ter plaatse van Dijkgraaf Poschlaan).
- Vogels: werken buiten broedseizoen.
- Vogels, jaarrond beschermde nesten: werken buiten meest kwetsbare perioden, en aanbieden alternatieve nestgelegenheden.

Het "MER Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam" is als bijlage 1 bij dit bestemmingsplan opgenomen.

Weidevogelleefgebied

De afname van het areaal (bestaand) weidevogelleefgebied betreft circa 2,5 hectare. In principe zal er compensatie plaatsvinden door het creëren van weidevogelleefgebied in het oostelijke deel van het onderhavige plangebied. In totaal dient er circa 2,5 hectare aan compensatie gerealiseerd te worden ofwel nieuw weidevogelleefgebied gecreëerd te worden. In het oostelijke deel van het plangebied is ten minste 2,5 hectare beschikbaar voor nieuw weidevogelleefgebied.

5.8.3 Conclusie

Gezien de niet essentiële functie van het plangebied voor de aanwezige soorten behoudens weidevogels en gezien de compensatie van weidevogelleefgebied, is er geen sprake van essentiële verstoringen en geen sprake van een belangrijke afname van leefgebied. De tijdelijke en permanente verstoringen van soorten zijn met de toepassing van de zorgplicht en de benodigde maatregelen aanvaardbaar.

Het aspect ecologie vormt, met de toepassing van maatregelen, geen belemmering voor het plan Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam.

Het aspect stikstofdepositie vormt geen belemmering voor het onderhavige plan.

5.9 Externe veiligheid

5.9.1 Wet- en regelgeving, en beleid

Externe veiligheid gaat over de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Om het transport van gevaarlijke stoffen te reguleren is het Basisnet opgezet en vastgesteld.

Het beleid en de regels voor inrichtingen (bedrijven) zijn afkomstig uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi). Het beleid en de regels voor transportmodaliteiten staan beschreven in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de Regeling basisnet (Rbn). Voor buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing.

Externe veiligheidsrisico's worden in beeld gebracht door middel van twee begrippen: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden risico (PR) gaat over de persoonlijke veiligheid van de individuele burger. Dit is de overlijdenskans voor een persoon die op een bepaalde afstand van een inrichting of een transportroute permanent (onbeschermd) aanwezig is. Het groepsrisico (GR) geeft de kans op een groep dodelijke slachtoffers (van een bepaalde omvang) door een ongeval met een gevaarlijke stof, afgezet tegen de oriëntatiewaarde.

Op basis van het Besluit externe veiligheid transportroutes dient bij een plan waarbij woningen dan wel (bepakt) kwetsbare objecten binnen een afstand van 200 meter de transportroute zijn gelegen het plaatsgebonden risico, het plasbrandaandachtsgebied en het groepsrisico te worden beschouwd. Voor basisnet routes geeft de Regeling basisnet de transporthoeveelheden waarmee rekening moet worden gehouden en de plaatsgebonden risico contour.

De regelgeving ten aanzien van de aanleg en wijzigingen van landelijke wegen is vastgelegd in het basisnet en de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten (hierna: Beleidsregels). De minister heeft bij publicatie andere overheden (zoals gemeentes) verzocht deze ook in vergelijkbare situaties toe te passen. Gemeentelijke wegen kunnen namelijk ook een bron zijn voor externe veiligheid door vervoer van gevaarlijke stoffen. De bepaling van invloed van gemeentelijke transportroutes voor gevaarlijke stoffen op ruimtelijke ontwikkelingen is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en bijbehorende rekenmethodiek Handleiding Risicoberekeningen Transportroutes (HART).

5.9.2 Beoordeling externe veiligheid inzake transportgevaarlijke stoffen met betrekking tot onderhavig plan

In het kader van de nieuwe Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam en het transport van gevaarlijke stoffen, is een externe veiligheid onderzoek verricht door het bureau Tauw. De notitie "Beoordeling externe veiligheid derde ontsluitingsweg Edam - Volendam" (d.d. 26 februari 2019)(Kenmerk N004-1226747XRE-V02-aqb-NL) is opgenomen als bijlage 11 bij dit bestemmingsplan.

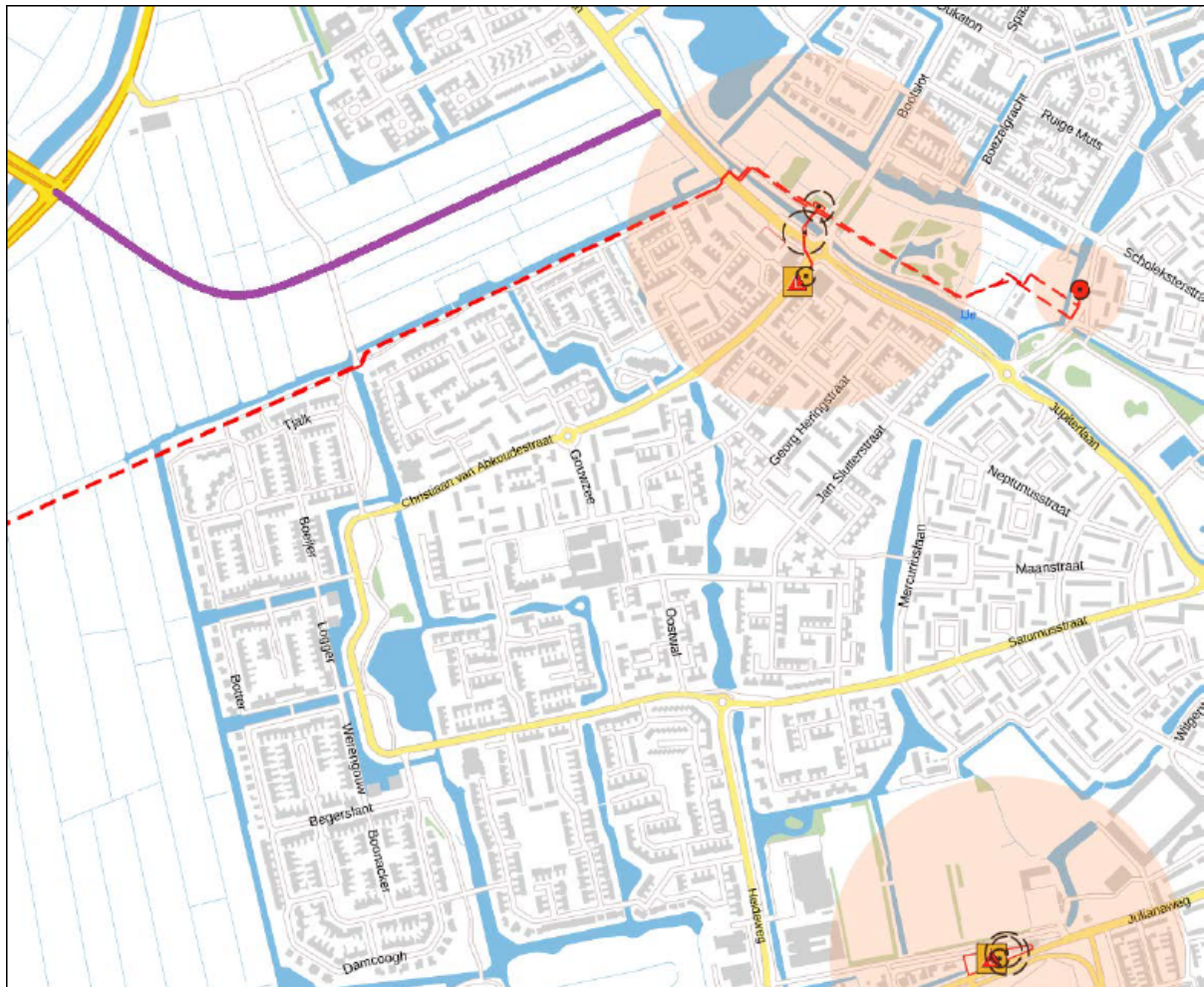
Uitgangspunten

Bij de beoordeling van de externe veiligheid situatie met betrekking tot het plan Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd.

- Het betreft een nieuw aan te leggen route (gemeentelijke weg). Op basis van het aantal te verwachte transporten gevaarlijke stoffen, kan bepaald worden of een PR 10-6-contour aanwezig zal zijn.
- In het 'Omgevingsbeleidsplan 2016 – 2020 gemeente Edam-Volendam' stelt de gemeente dat het de visie is om de risico's in relatie tot externe veiligheid zo laag mogelijk te houden. In deze beoordeling zullen wij derhalve uitgaan van worst-case uitgangspunten.
- Voor het aantal gevaarlijke transporten wordt in de basis gekeken naar GF3 (brandbare gassen zoals bijvoorbeeld LPG). Dit is namelijk het maatgevende scenario voor de risicoberekeningen en wordt gebruikt voor de hantering van de vuistregels. Hierbij wordt aangenomen dat er géén LT3, GT4 of GT5 transporten plaatsvinden op de route.
- In de bestemmingsplannen in de gemeente Edam-Volendam zijn beperkingen opgenomen voor de aard van de toe te laten bedrijfsmatige activiteiten op de industrieterreinen. In principe worden enkel activiteiten toegestaan met gevaarlijke stoffen waarbij de PR-contour en de GR-contour binnen de inrichting vallen. Daarnaast zijn de meest gevaarlijke inrichtingen die zich vestigen bedrijven met ammoniak koelinstallaties, die geen verladingen vereisen. Een significante stijging van het aantal gevaarlijke transporten in de toekomst wordt dus niet verwacht.

De globale ligging van de nieuwe weg op de risicokaart is weergegeven op afbeelding 5.9.

Afbeelding 5.9: Risicokaart overzicht omgeving nieuwe weg, met LPG-tankstations. Paars: Te realiseren weg, rode stippellijn: buisleiding, geel: LPG-tankstation, rood: gasontvangststation, doorzichtig rood: 1 % effectafstand installatie (brand) (= invloedsgebied). Afbeelding uit notitie "Beoordeling externe veiligheid derde ontsluitingsweg Edam - Volendam" (Tauw).



Bepaling aantal gevaarlijke stoffen

Voor de schatting van het aantal transporten van gevaarlijke stoffen zijn twee mogelijkheden:

- Gebruik digitale tellingen omliggende wegen.
- Schatting op basis van aanwezige risicovolle inrichtingen in relatie tot hun activiteiten.

Voor de digitale tellingen is een verzameling te vinden op de website van Rijkswaterstaat. Voor de omliggende wegen (N244 en N247) zijn echter nog nooit tellingen uitgevoerd. Hierdoor is het niet mogelijk deze input te gebruiken voor de toetsing aan de vuistregels.

De tweede optie is het schatten van het aantal transporten op basis van aanwezige risicovolle inrichtingen. Daartoe is uitgezocht welke gevaarlijke bedrijven aanwezig zijn in de directe omgeving van de nieuwe ontsluitingsweg. Op basis van de activiteiten die deze bedrijven verrichten is een inschatting gemaakt van het aantal te verwachten transporten op jaarbasis.

In de nabijheid van de nieuwe transportroute zijn zeven bedrijven met gevaarlijke stoffen aanwezig, waarvan vier bedrijven met een ammoniak koelinstallatie, twee LPG-tankstations en een gasontvangststation.

Voor bedrijven met een ammoniak koelinstallatie geldt dat er in de basis geen verlading plaatsvindt, omdat het een gesloten systeem is. De bijdrage aan transport van gevaarlijke stoffen voor deze bedrijven is verwaarloosbaar. Daarnaast valt ammoniak onder de stofcategorie GT3, waardoor de aanname (geen

GT4/GT5 transport) nog steeds van toepassing is. Dit geldt ook voor een gasontvangststation, waarbij het om transport door buisleidingen gaat. Dit heeft geen invloed op het aantal transportbewegingen van gevaarlijke stoffen. Tot slot zijn er twee LPG-tankstations aanwezig, beide met een doorzet van 500-1000 m³, en met transport van gevaarlijke stoffen in de stofcategorie GF3 (brandbare gassen). Op basis van een standaard tankwagen levert een maximale doorzet van 1000 m³ per tankstation 70 transporten op per jaar. Voor het zuidelijke LPG-tankstation is het onwaarschijnlijk dat de transporten via de nieuwe route zullen rijden, maar als worst-case uitgangspunten worden deze toch meegenomen voor de beoordeling.

Het aantal transporten dat gebruikt zal worden voor de beoordeling bedraagt dus 140 GF3 per jaar.

Beoordeling plaatsgebonden risico

Omdat het maximale aantal verwachte GF3 transporten kleiner is dan 500 geldt dat er geen sprake is van een PR 10-6-contour (zie vuistregel 2 HART, paragraaf 1.2.3.1). Dit betekent automatisch dat er zich geen (beperkt) kwetsbare objecten kunnen bevinden binnen de PR 10-6-contour, en dat er geen belemmering is met betrekking tot het plaatsgebonden risico.

Hiermee wordt voldaan aan artikel 11 en 12 van de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten.

Beoordeling groepsrisico

Bij de beoordeling van het groepsrisico wordt gekeken naar de oriëntatiewaarden. Er wordt getoets of er vanwege het transport van gevaarlijke stoffen sprake is van een risico dat uitkomt op 10% van de oriëntatiewaarde.

Voor de bepaling of er een significante stijging van het groepsrisico is (vanwege de omwonenden) wordt getoetst aan de vuistregels uit de Handleiding Risicoberekeningen Transportroutes (HART). Voor GF3 zijn drempelwaarden waarbij sprake is van een overschrijding van 10% van de oriëntatiewaarde, opgenomen in de HART. De drempelwaarde (in stoffenhoeveelheid) is afhankelijk van de afstand van de woningen/bebouwing tot as van de weg en van de personendichtheid bij de woningen/bebouwing.

Ten aanzien van de Derde ontsluitingsweg is het aantal GF3 transporten op maximaal 140 per jaar geschat en bedraagt de afstand tot het dichtstbij gelegen woongebied meer dan 100 meter. De dichtheid van het woongebied bedraagt op basis van de Handreiking verantwoording groepsrisico worst-case 70 personen/hectare (drukke woonwijk).

Een personendichtheid van 70 personen/hectare op een afstand van 100 meter van de weg, levert een drempelwaarde van 2.780 GF3 transporten op. Dit is aanzienlijk meer dan de 140 verwachte transporten per jaar. Hiermee kan gesteld worden dat het groepsrisico onder 10% van de oriëntatiewaarde blijft, en derhalve geen berekening van het groepsrisico uitgevoerd hoeft te worden.

Tevens is een verantwoording van het groepsrisico, op basis van artikel 7 en 8 van de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten, niet nodig.

5.9.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor het plan Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam.

5.10 Cultuurhistorie en Archeologie

Er is in het kader van de ontwikkeling van de Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam een archeologisch bureauonderzoek verricht, door het bureau Transect. Het bijbehorende rapport "Edam, derde ontsluitingsweg, Gemeente Edam-Volendam (NH), Archeologisch bureauonderzoek" (Transect-rapport 1045) (d.d. 2 november 2016) is opgenomen als bijlage 12 bij dit bestemmingsplan.

5.10.1 Wet- en regelgeving, en beleid

Het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (het Verdrag van Valetta) is in 1992 ondertekend. Het verdrag is middels de Wet op de archeologische monumentenzorg, en de wijziging van de Monumentenwet daarmee, in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De Wet op de archeologische monumentenzorg is op 1 september 2007 in werking getreden. De doelstelling van deze wet, alsmede de Monumentenwet, is om zo veel mogelijk bodemschatten in de bodem te behouden, waardoor aantasting van het bodemarchief wordt voorkomen. Inmiddels is, per 1 juli 2016, de Monumentenwet (1988) vervangen door de Erfgoedwet.

Verder wordt met de genoemde aanpassing van de Monumentenwet dan wel de Erfgoedwet bevorderd dat in een zo vroeg mogelijk stadium van de ruimtelijke planontwikkeling rekening wordt gehouden met archeologische waarden. Uitgangspunt is tevens dat bodemverstoorders zelf archeologisch vooronderzoek en mogelijke opgravingen betalen.

De genoemde Wet op de archeologische monumentenzorg (onderdeel van de Monumentenwet) legt de zorgplicht voor het archeologische erfgoed bij de gemeenten. De wet bepaalt, dat archeologie binnen het instrumentarium van de ruimtelijke ordening dient te worden meegewogen. De kern van de wetgeving, inmiddels de Erfgoedwet, is als volgt:

- Het Rijk is verantwoordelijk voor het verlenen van vergunningen ingevolge de wet en dus voor de aanwijzing van archeologische rijksmonumenten.
- De provincie kan archeologische attentiegebieden aanwijzen die moeten worden opgenomen in een bestemmingsplan van een gemeente, en de provincie kan verplichtingen opleggen bij ontgroningen.
- Het inbedden van archeologie in ruimtelijke projecten.
- Het behouden en beschermen van waardevolle archeologie in de bodem.
- Verplicht archeologisch onderzoek bij bodemverstoring.
- De bodemverstoorder betaalt de kosten van archeologisch onderzoek.

De gemeente heeft ten aanzien van het omgaan met archeologie veel beleidsruimte om belangenafwegingen te maken.

Gemeentelijk beleid

Door de gemeente is in samenwerking met Steunpunt Cultureel Erfgoed Noord-Holland (SCENH) een Beleidsnota Archeologie opgesteld, die op 8 oktober 2015 door de gemeenteraad is vastgesteld. Deze beleidsnota bevat een archeologische beleidskaart, die per gebied aangeeft welke archeologische criteria van kracht zijn.

Op de archeologische beleidskaart vallen de agrarische gebieden onder categorie 3 (ontgonnen veenweidegebied). Ter plaatse van het onderhavige plangebied is, op de beleidskaart, sprake van categorie 3. Voor deze categorie geldt dat bij grondroerende werkzaamheden in plannen met een oppervlakte van meer dan 500 m² die dieper reiken dan 40 centimeter er rekening gehouden dient te worden met de aanwezigheid van archeologische waarden. Uit het archeologisch onderzoek blijkt dat er ter plaatse van de weg geen archeologische waarden te verwachten of in het geding zijn. De beleidsregel is derhalve voor een deel van het bestemmingsplangebied opgenomen en is uitgewerkt in artikel 15 van de regels van dit bestemmingsplan, en is niet van toepassing op het gebied van de Derde ontsluitingsweg en daarmee de bestemming 'Verkeer'.

5.10.2 Geschiedenis en huidige situatie

Op een kaart uit circa 1860 (figuur 3 van het bureauonderzoek) is te zien dat er sinds de 17e eeuw weinig is veranderd in het gebied. Wel is de Blokouw nu als weg en niet als watergang weergegeven. Rond 1955 (figuur 4 van het bureauonderzoek) is er nog steeds niets veranderd. In de 19e eeuw is er weinig veranderd. In de jaren 1970 beginnen Edam en Volendam zich uit te breiden in de richting van het plangebied. In de jaren 1990 wordt de N244 aangelegd en krijgen onderdelen van het plangebied en de omgeving hun huidige vorm (figuur 5 van het bureauonderzoek).

Op basis van het geraadpleegde historisch kaartmateriaal kan worden geconcludeerd dat binnen het plangebied (dan wel het tracé van de Derde ontsluitingsweg) geen sprake is geweest van historische bebouwing. Wel lopen er door en nabij het plangebied wat historische infrastructurele elementen: de Purmerdijk (ten westen van het plangebied), de Blokouw (dwars door het plangebied) en de IJ met aanpalende dijk (ten noordoosten van het plangebied). Bij de aanleg van de bestaande wegen in het plangebied heeft mogelijk het nodige grondverzet plaatsgevonden, al dan niet in combinatie met ophoging van delen van het terrein. Dit is met name het geval ter plaatse van de Dijkgraaf Poschlaan en ook bij de aansluiting van de N244 op de N247. Hier is in ieder geval een flink pakket grond (tot 4 meter +NAP) opgebracht. Verder zijn er geen aanwijzingen voor grootschalige bodemverstoringen binnen het plangebied.

Het plangebied ligt niet in een (beschermde) archeologisch monument en evenmin zijn er archeologische vondsten gedaan in het plangebied. Binnen 500 meter van het plangebied ligt één archeologisch monument van hoge archeologische waarde. Het betreft de historische binnenstad van Edam (AMK-nummer 14649). In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is de relevantie van dit AMK-terrein beperkt. Binnen 500 meter van het plangebied zijn geen archeologische vondsten gedaan.

De archeologische verwachting voor het gebied beperkt zich voornamelijk tot sporen van landgebruik uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe Tijd. Deze sporen van landgebruik worden verwacht in de top van het veen en in de afdekkende kleilaag en worden voornamelijk verwacht in de vorm van ploegsporen en slootvullingen. Ook kan in het toemaakdek dat in delen van het plangebied aanwezig is, stadsafval (aardewerk etc.) worden aangetroffen. Dit materiaal is van elders aangevoerd en duidt niet op bewoning ter plaatse. In het grootste deel van het plangebied is de verwachting voor sporen van landgebruik middelhoog. Alleen in het oostelijke deel van het plangebied, ter plaatse van de Dijkgraaf Poschlaan is de (archeologische) verwachting laag volgens de gemeentelijke beleidskaart.

De archeologische verwachting voor de westelijke rand van het plangebied, ten westen van de weg N244 en dus net buiten het plangebied, is volgens de gemeentelijke beleidskaart hoog. Deze hoge verwachting betreft de Purmerdijk uit de 17e eeuw. De dijk zou met name inzicht kunnen verschaffen in de opbouw van dergelijke dijken. Het is echter niet onwaarschijnlijk dat de dijk bij de aanleg van de N244 is vergraven.

5.10.3 Aantasting cultuurhistorische en archeologische waarden

Het plangebied ligt grotendeels in een veenontginningsvlakte. Dit gebied heeft een lage tot middelhoge verwachting voor sporen van landgebruik (ploegsporen, slootvullingen) uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe Tijd. Deze resten worden vanaf het maaiveld verwacht. Bij de aanleg van de Derde ontsluitingsweg worden deze waarden mogelijk bedreigd: enerzijds door ontgraving anderzijds door verdrukking en deformatie.

De Purmerdijk ten westen van het plangebied heeft in principe een hoge archeologische en cultuurhistorische waarde, omdat onderzoek naar deze dijk inzicht kan verschaffen in de opbouw en constructie van dergelijke dijklichamen. Echter zullen er ter plaatse van het dijklichaam geen bodemverstorende werkzaamheden plaatsvinden.

Door de voorgenomen werkzaamheden worden mogelijk sporen van landgebruik uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe Tijd bedreigd. De archeologische waarde van deze resten is tamelijk beperkt, voornamelijk omdat het laatmiddeleeuwse cultuurlandschap in grote delen van Waterland nog aanwezig is. Verder onderzoek naar deze resten is volgens het bureau Transect dan ook niet nodig.

Volgens het bureau Transect kan, ten aanzien van de archeologische waarden, het gebied waar de Derde ontsluitingsweg wordt gerealiseerd vrij worden gegeven voor de voorgenomen werkzaamheden.

Het archeologisch bureauonderzoek (d.d. 2 november 2016) is opgenomen als bijlage 12 bij dit bestemmingsplan.

Er is in het plangebied geen sprake (geweest) van historische bebouwing. Er hoeven vanwege het plan geen objecten met historische waarde te worden verwijderd. Het historisch infrastructurele element de Blokouw, liggend in/door het plangebied, wordt door het plan niet in betekende mate aangetast. Het pad Blokouw wordt weliswaar doorsneden door de nieuwe weg, maar de route over dit pad wordt middels een oversteek in stand gelaten.

5.10.4 Conclusie

De aspecten cultuurhistorie en archeologie zijn geen belemmering voor het plan Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam.

Hoofdstuk 6 Milieueffectrapportage (m.e.r.)

6.1 Algemeen

In het kader van de planvorming voor de Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam is aan de hand van de Wet milieubeheer (Wm) een milieueffectrapportage (m.e.r.) uitgevoerd en door Tauw B.V. een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Het "MER Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam" (d.d. 8 mei 2019) is als bijlage 1 bij dit bestemmingsplan opgenomen.

In paragraaf 1.4.2 van deze Toelichting is reeds toegelicht waarom een milieueffectrapportage is uitgevoerd en de m.e.r.-procedure van toepassing is.

De milieueffectrapportage (m.e.r.) met bijbehorend milieueffectrapport (MER) dient overeenkomstig de Wet milieubeheer te worden gekoppeld aan het (ontwerp-)besluit/plan waar het bij hoort, in dit geval het ontwerp-besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan (ofwel het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan).

Bij de planvorming en bij het uitwerken van het ontwerp dient met de uitkomsten van de milieueffectrapportage rekening te worden gehouden. Binnen de ruimtelijke ordening wordt rekening gehouden met de gevolgen van ruimtelijke ingrepen voor het milieu en de beperkingen die milieuaspecten opleggen. Eén van de instrumenten die een bijdrage kunnen leveren aan het milieubelang binnen de besluitvorming van ruimtelijke ingrepen is het instrument 'milieueffectrapportage', kortweg m.e.r. Bij de m.e.r. (de procedure) wordt onderzoek verricht naar, dan wel inzicht gegeven in, de (milieu)effecten van het plan/project/besluit en diens alternatieven. Daarbij wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld, met daarin onder meer de resultaten van het milieuonderzoek. Het milieuonderzoek en het milieueffectrapport (als onderdelen van de milieueffectrapportage) brengen de milieugevolgen van een besluit in beeld, voordat het besluit wordt genomen. Zo kan het bevoegd gezag dat het besluit neemt de milieugevolgen bij haar afwegingen betrekken.

In dit hoofdstuk wordt een samenvatting gegeven van de resultaten van de milieueffectrapportage. Het MER (het rapport) zal bij het ontwerp-bestemmingsplan worden gevoegd in het kader van de terinzagelegging op grond van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Het milieueffectrapport (MER) Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam bestaat uit twee delen, een deel A en een deel B. Het algemene deel is deel A, en bevat alle relevante informatie die in het kader van de m.e.r.-procedure nodig is voor een vanuit milieuoogpunt goed onderbouwd besluit. Deel B van het MER gaat gedetailleerd in op het uitgevoerde milieuonderzoek.

Deel B van het MER beschrijft de effecten van de alternatieven per milieuaspect. Per milieuaspect is in beeld gebracht wat de huidige situatie en autonome ontwikkeling (dan wel de referentiesituatie) is, welk beoordelingskader is gehanteerd, welke effecten optreden bij de alternatieven en een overzicht van mitigerende- en compenserende maatregelen.

6.2 M.e.r.-procedure Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam

Er is door de gemeente Edam-Volendam gekozen om voor het plan/project Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam een milieueffectrapportage (m.e.r.) uit te voeren. In 2006 is de gemeente gestart met de m.e.r.-procedure. In dat jaar heeft de Startnotitie ter inzage gelegen en heeft de Commissie voor de m.e.r. een richtlijnenadvies gegeven. Dit was nog onder de oude wet- en regelgeving (inzake de m.e.r.).

In verband met wijzigingen ten opzichte van de Startnotitie is in het najaar 2017 wederom de voorbereiding van een milieueffectrapport bekend gemaakt en heeft het voornemen ter inzage gelegen.

Het plan/project de Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam valt niet onder een categorie van activiteiten in (de Bijlage van) het Besluit milieueffectrapportage. Om die reden er is geen juridische noodzaak om een m.e.r.-procedure te doorlopen, een milieueffectrapport (MER) op te stellen of een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling te maken. Er is voor onderhavig plan sprake van een vrijwillige m.e.r.-procedure. Aangezien een m.e.r.-procedure in gang is gezet gelden wel de formele stappen, zoals neergelegd in de Wet milieubeheer, voor het MER Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam. Dit betekent onder meer dat het MER aan de Commissie voor de m.e.r. wordt voorgelegd voor een toetsingsadvies; dit gebeurt bij het in procedure brengen van het ontwerp-bestemmingsplan. Het advies van de Commissie m.e.r. wordt meegewogen in het besluit over het bestemmingsplan, en kan tot (kleine) wijzigingen in het bestemmingsplan leiden.

6.3 Samenvatting MER Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam

Achtergrond milieueffectrapport(MER)

In 2006 en 2007 is reeds gewerkt aan een MER voor de Derde ontsluitingsweg. In 2016 is besloten een nieuw MER op te stellen. In 2016 heeft de gemeente opnieuw een nut- en noodzaak onderzoek uitgevoerd naar de Derde ontsluitingsweg. In dit verkeersonderzoek is aangetoond dat in de huidige en toekomstige situatie (2030) de capaciteit van de wegen binnen Edam-Volendam niet toereikend is voor de hoeveelheid verkeer en dat onaanvaardbare knelpunten ontstaan. Hoewel een nieuwe ontsluitingsweg een oplossing biedt voor de verkeersknelpunten in de huidige en toekomstige situatie (2030), zijn voor het oplossen van die knelpunten ook aanvullende maatregelen op het bestaande wegennet noodzakelijk. Naast een nieuwe ontsluitingsweg is in het MER daarnaast ook onderzocht of alleen kan worden volstaan met aanpassingen aan het bestaande wegennet, het zogenaamde nulplus-alternatief.

Hoewel het opstellen van een MER voor de aanleg van deze Derde ontsluitingsweg niet onder de milieueffectrapportage (m.e.r.) (beoordelings)-plicht valt, doorloopt de gemeente vrijwillig een m.e.r.-procedure. De m.e.r.-procedure biedt de mogelijkheid om vroegtijdig in het planproces zorgvuldige keuzes te maken in gevoelige milieu-gerelateerde vraagstukken zoals landschappelijke inpassing, lokale geluidsbelasting en luchtkwaliteit.

Probleemanalyse

De hoofdwegenstructuur van Edam-Volendam loopt tegen haar grenzen aan. De verkeersaantallen zijn tot op heden flink gegroeid. Het bestaande wegennet kan niet veel extra verkeer meer verwerken. Daardoor ontstaan problemen met de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid.

De wegvakken zelf hebben voldoende capaciteit om de hoeveelheid verkeer in de huidige situatie en de toename van het verkeer in 2030 op te vangen. De afwikkelingsknelpunten ontstaan, zoals gebruikelijk op het wegennet binnen de bebouwde kom, op de kruispunten. Wel leidt de stijging van de intensiteiten op de wegvakken tot veiligheidsknelpunten voor het fietsverkeer (de fietsvoorzieningen voldoen niet bij de verwachte intensiteiten van het autoverkeer) en tot oversteekproblemen.

De toename van verkeer leidt er ook toe dat het op de kruispunten drukker wordt. Op de volgende kruispunten ontstaan in 2030 knelpunten:

- N247 - Singelweg.
- N247 - Zeddeweg.
- Zeddeweg - Heideweg - Kathammerzeedijk.
- Dijkgraaf Poschlaan - Zuidpolderlaan.
- Singelweg - Burgemeester Versteeghsingel.
- Kathammerzeedijk - Hoogedijk.
- Julianaweg - Zuideinde.

De kruispunten op de Julianaweg, de Singelweg en de N247 hebben onvoldoende capaciteit om het verkeersaanbod in de toekomst goed te kunnen verwerken. De Julianaweg en de Singelweg bieden bovendien onvoldoende veiligheid voor fietsverkeer.

In de referentiesituatie (2030) wordt het op veel wegvakken drukker, waardoor de veiligheid voor de wegvakken met fietsstroken afneemt en waardoor de oversteekbaarheid afneemt. Dit is met name bij de volgende wegvakken een probleem:

- Singelweg.
- Westkant van Dijkgraaf Poschlaan.
- Julianaweg (zuidkant en middengedeelte).
- Christiaan van Abcoudestraat.

De toename van de drukte heeft ook gevolgen voor het openbaar vervoer. Lijnbussen ondervinden in de referentiesituatie daarom ook meer vertragingen door afwikkelingsproblemen van het gemotoriseerde verkeer.

Doelstelling

De gemeente wil met de Derde ontsluitingsweg een robuuste verkeersstructuur voor de kernen Edam en Volendam realiseren, om daarmee knelpunten op het gebied van verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en leefbaarheid op te lossen en te voorkomen.

Onderzochte alternatieven en referentiesituatie

In het MER zijn de effecten van de Derde ontsluitingsweg (in twee alternatieven) en het Nulplus-alternatief onderzocht en vergeleken met de referentiesituatie.

Van de Derde ontsluitingsweg zijn twee situaties onderzocht, namelijk de weg met ligging op maaiveldniveau (alternatief 1a) en een halfverdiepte ligging van de weg (alternatief 1b). Het nulplus-alternatief betreft enkel maatregelen aan het bestaand wegennet zonder de toevoeging van een Derde ontsluitingsweg.

Het alternatief van de Derde ontsluitingsweg met ligging op maaiveldniveau (alternatief 1a) is als voorkeursalternatief in dit bestemmingsplan opgenomen.

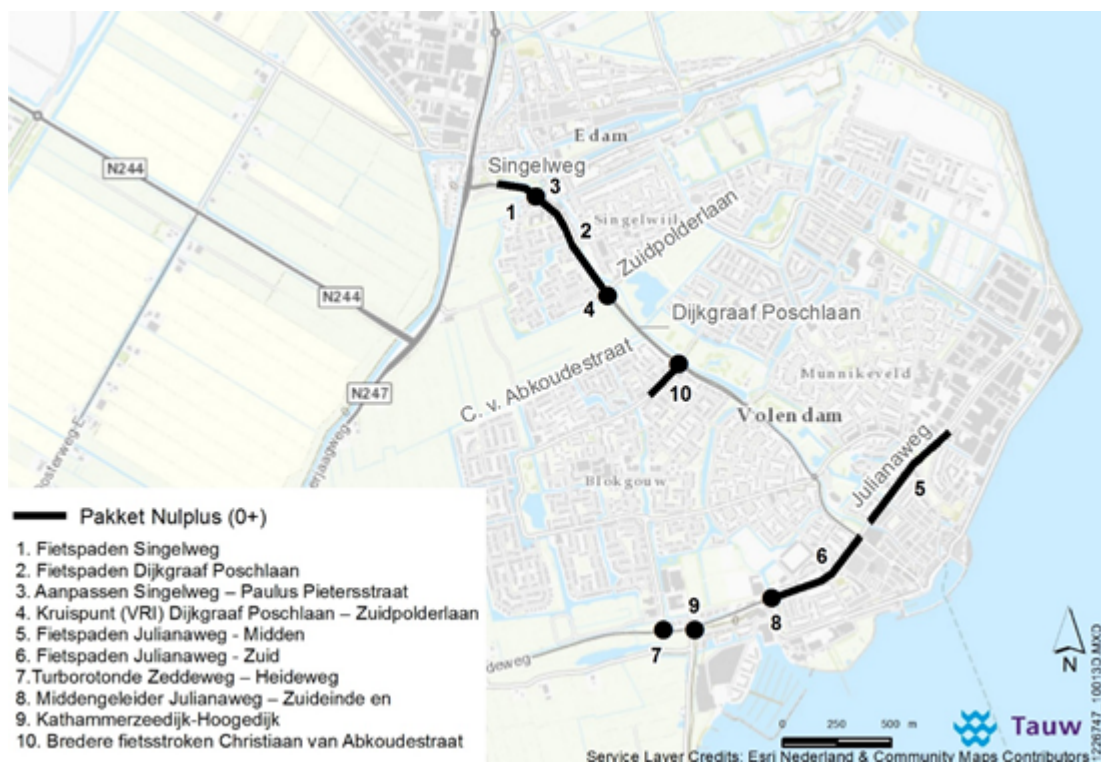
In het MER is uitgegaan van een VRI op het kruispunt Derde ontsluitingsweg - Dijkgraaf Poschlaan. Uit nadere analyses blijkt dat zowel een rotonde (met bypass) als een kruispunt met verkeersregelinstallatie (VRI) het verkeersaanbod op het kruispunt Derde ontsluitingsweg - Dijkgraaf Poschlaan goed kunnen verwerken. De verliestijden voor alle verkeersdeelnemers zijn korter bij een rotonde, terwijl een VRI meer flexibiliteit biedt om hogere intensiteiten dan de prognose op te vangen. In dit bestemmingsplan zijn beide kruispuntoplossingen mogelijk gemaakt, zodat de uiteindelijke keuze voor de kruispuntoplossing te zijner tijd kan worden gemaakt op basis van verder uitgewerkte varianten en toekomstige verkeerscijfers. Een rotonde leidt niet tot een andere milieubeoordeling dan een VRI.

De referentiesituatie is de situatie in 2030, waarbij de voorgestelde maatregelen om de verkeerssituatie en leefbaarheid binnen de gemeente Edam-Volendam te verbeteren niet worden genomen, maar de overige vastgestelde ontwikkelingen wel worden gerealiseerd. Belangrijke autonome ontwikkelingen betreffen de woningbouwontwikkelingen Broeckgouw en Lange Weeren en de verdubbeling van de N244.

Afbeelding 6.3A: MER Alternatief 1: Derde ontsluitingsweg



Afbeelding 6.3B: MER Alternatief 2: Nulplus-alternatief



Effecten van de alternatieven

In het MER zijn, op basis van een waarderingsschaal, scores aan de effecten van de alternatieven gegeven. Met de waarderingssystematiek zijn de verschillende kwalitatieve en kwantitatieve effecten van de alternatieven beoordeeld, en (op een kwalitatieve wijze) te vergelijken.

De effecten van de alternatieven Derde ontsluitingsweg en het nulplus-alternatief verschillen voor de meeste onderzochte aspecten, maar niet of nauwelijks voor de aspecten externe veiligheid, licht en archeologie.

De Derde ontsluitingsweg scoort ten opzichte van het nulplus-alternatief gunstiger op de aspecten verkeer, luchtkwaliteit en sociale aspecten. Het nulplus-alternatief scoort daarentegen gunstiger op de aspecten geluid, natuur, landschap, cultuurhistorie, water en bodem. Bij de Derde ontsluitingsweg is sprake verlies van weidevogelleefgebied en verstoring van weidevogels.

Een verdiepte ligging van de Derde ontsluitingsweg leidt tot een beperkt minder ongunstige score op de aspecten geluid en landschap ten opzichte van een Derde ontsluitingsweg op maaiveld. Het verdiept aanleggen scoort daarentegen minder gunstig op het aspect grondwater ten opzichte van de weg op maaiveld.

Hierna zijn de effecten samengevat.

Verkeer en vervoer

De Derde ontsluitingsweg leidt tot een verlaging van de verkeersintensiteiten op de hoofdroutes binnen Edam-Volendam in 2030 (het referentiejaar). Specifiek op de wegen Singelweg, Jupiterlaan, Dijkgraaf de Ruiterlaan en Julianaweg nemen de intensiteiten in totaal (gecombineerd) met 19% af. Een lagere intensiteit heeft positieve gevolgen voor de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid op en langs de weg. Bij het nulplus-alternatief blijven de intensiteiten op de hoofdroutes gelijk aan de referentiesituatie. De autonome groei van het autoverkeer wordt daarmee dus opgevangen op het bestaande wegennet.

Alle onderzochte alternatieven leiden tot verbetering van de afwikkeling op de kruispunten binnen Edam-Volendam. Bij de Derde ontsluitingsweg komt dat met name doordat het minder druk wordt op de kruispunten waar zich problemen voordoen. In het nulplus-alternatief wijzigen de intensiteiten niet, maar worden de kruispunten aangepakt waardoor de afwikkeling van het verkeer verbetert. Daarmee lossen alle alternatieven de knelpunten grotendeels op. In het nulplus-alternatief resteren echter drie knelpunten, namelijk op de kruispunten Julianaweg - Populierenlaan - Zeestraat, N247 - Singelweg en N247 - Zeddeweg.

In het alternatief Derde ontsluitingsweg resteren twee knelpunten op de kruispunten N247 - Singelweg en N247 - Zeddeweg. Het knelpunt op het kruispunt Julianaweg - Populierenlaan - Zeestraat verbetert wel met de Derde ontsluitingsweg.

Vanuit robuustheid van de alternatieven is er tevens gekeken naar het effect / probleemoplossend vermogen van de alternatieven bij een verkeerstoename of verkeersafname van 20% ten opzichte van de uitgangspunten in het verkeersmodel voor het referentiejaar 2030. Daarbij blijkt dat het alternatief Derde ontsluitingsweg het extra verkeer beter kan opvangen dan het nulplus-alternatief; het aantal knelpunten op kruispunten neemt toe bij het nulplus-alternatief. Bij een verkeersafname van 20% ten opzichte van de uitgangspunten voor het referentiejaar blijkt dat een aantal maatregelen (Singelweg - Dijkgraaf Poschlaan-west (fietspad) en de rotonde Kathammerzeedijk - Heideweg (turborotonde)) niet noodzakelijk zijn. De gevolgen van een niet robuuste wegenstructuur zijn echter groter bij een grotere toename dan bij een kleinere toename van de verkeersintensiteiten. Met andere woorden: een vastlopend verkeerssysteem is problematischer dan aanpassingen aan een kruispunt die nog niet strikt noodzakelijk blijken te zijn.

Geluid

De Derde ontsluitingsweg leidt door een afname van de verkeersaantallen tot een waarneembare afname van de geluidsbelasting langs de bestaande twee ontsluitingswegen van Edam-Volendam. Het verkeer op de nieuwe weg leidt echter wel tot een waarneembare toename van de geluidsbelasting bij de woningen in delen van de wijken Edam-West en Blokgrout die zijn gelegen aan de noord- en zuidkant van de Derde ontsluitingsweg. Ook langs de Dijkgraaf Poschlaan is met de Derde ontsluitingsweg een waarneembare toename van de geluidsbelasting te verwachten doordat meer verkeer gebruik maakt van deze routes. Langs de Julianaweg zijn met de Derde ontsluitingsweg geen waarneembare veranderingen/afnames in de geluidsbelasting te verwachten. (Waarneembare veranderingen in de geluidsbelasting betreffen veranderingen van meer dan 1,5 dB).

Het verdiept aanleggen van de Derde ontsluitingsweg leidt tot beperkt lagere waarneembare geluidstoenames op de aangrenzende woningen.

Globaal gezien is het aantal woningen met een waarneembare geluidstoename bij de Derde ontsluitingsweg (op maaiveld en verdiept) groter dan in de referentiesituatie. Het nulplus-alternatief leidt niet tot andere intensiteiten op de wegen ten opzichte van de referentiesituatie, waardoor het aantal woningen met een waarneembare geluidstoename niet hoger is dan in de referentiesituatie.

Luchtkwaliteit

Het alternatief Derde ontsluitingsweg leidt ten opzichte van de referentiesituatie tot meer woningen waar sprake is van afname van stikstofdioxide dan in het nulplus-alternatief. Het verdiept aanleggen van de weg biedt geen meerwaarde en leidt tot hetzelfde effect als de weg op maaiveld. Bij het nulplus-alternatief blijft de luchtkwaliteit gelijk aan de referentiesituatie, omdat de verkeersintensiteiten niet wijzigen.

Natuur

Het nulplus-alternatief heeft geen effecten op natuur. De Derde ontsluitingsweg heeft negatieve effecten op soorten en weidevogelleefgebied. De Derde ontsluitingsweg scoort vooral slecht op het onderdeel oppervlakteverlies en versnippering en verstoring van weidevogelleefgebied. Verder is versnippering van leefgebied van soorten, en verstoring van beschermde soorten, als gevolg van de nieuwe weg, een negatief effect. Ter compensatie van oppervlakteverlies, verstoring en versnippering van het weidevogelleefgebied dient de gemeente bij het alternatief Derde ontsluitingsweg nieuw leefgebied te creëren dan wel financieel te compenseren.

Landschap en cultuurhistorie

De Derde ontsluitingsweg scoort op het aspect landschap en cultuurhistorie negatief. Dit wordt met name veroorzaakt door de doorsnijding van het historische open landschap en de (visuele) barrièrewerking. Het gedeeltelijk verdiept aanleggen van de weg beperkt de negatieve effecten op de beleving van landschap, doordat de weg voor een deel minder zichtbaar is vanuit de omgeving en er minder sprake is van een visuele barrière. Door landschappelijke inpassing kunnen de effecten worden verzacht. Het nulplus-alternatief scoort negatief op het criterium beleving van het landschap. Dit komt doordat met name bij de Julianaweg bomen worden gekapt om het gewenste wegprofiel mogelijk te maken.

Bodem

De Derde ontsluitingsweg heeft een beperkt negatief effect op de bodemkwaliteit vanwege emissies van het autoverkeer. Verder heeft de Derde ontsluitingsweg een negatief effect op de draagkracht van de bodem, omdat het plangebied in een zettingsgevoelig gebied (veenbodemgebied) ligt. Bij de realisatie van de weg kan het effect met de benodigde technische maatregelen beperkt blijven. Het nulplus-alternatief heeft geen relevante effecten op het aspect bodem. Er vinden bij het

nulplus-alternatief slechts beperkte graafwerkzaamheden plaats en er is geen sprake van een verandering in de drukbelasting.

Grondwater

Het nulplus-alternatief heeft geen (relevante) effecten op het grondwater. De Derde ontsluitingsweg leidt wel tot een licht negatief effect op grondwaterstromingen en -standen, kwel en infiltratie en grondwaterkwaliteit. Er is geen duidelijk onderscheid tussen het verdiept of op maaiveld aanleggen van de weg voor het aspect grondwater.

Oppervlaktewater

Het nulplus-alternatief heeft geen (relevante) effecten op het oppervlaktewater. De Derde ontsluitingsweg leidt wel tot een licht negatief effect op waterlopen en watersysteem en de oppervlaktewaterkwaliteit. Er is geen onderscheid tussen het verdiept of op maaiveld aanleggen van de weg voor het aspect oppervlaktewater.

6.4 Voorkeursalternatief op basis van het MER

Mede op basis van het MER is een voorkeursalternatief gekozen. Het voorkeursalternatief betreft alternatief 1a Derde ontsluitingsweg met ligging op maaiveldniveau. De gemeente treft diverse maatregelen om de in het MER aangegeven negatieve effecten van dit alternatief te beperken.

De Derde ontsluitingsweg, als voorkeursalternatief, is opgenomen in het onderhavige bestemmingsplan "Derde Ontsluitingsweg Edam-Volendam" ofwel wordt juridisch-planologisch mogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan.

In het MER is uitgegaan van een VRI op het kruispunt Derde ontsluitingsweg - Dijkgraaf Poschlaan. Uit nadere analyses blijkt dat zowel een rotonde (met bypass) als een kruispunt met verkeersregelininstallatie (VRI) het verkeersaanbod op het kruispunt Derde ontsluitingsweg - Dijkgraaf Poschlaan goed kunnen verwerken. De verliestijden voor alle verkeersdeelnemers zijn korter bij een rotonde, terwijl een VRI meer flexibiliteit biedt om hogere intensiteiten dan de prognose op te vangen. In dit bestemmingsplan zijn beide kruispuntoplossingen mogelijk gemaakt, zodat de uiteindelijke keuze voor de kruispuntoplossing te zijner tijd kan worden gemaakt op basis van verder uitgewerkte varianten en toekomstige verkeerscijfers. Een rotonde leidt niet tot een andere milieubeoordeling dan een VRI.

De voorkeur voor de Derde ontsluitingsweg is ontstaan op basis van de sterkere verbetering van de bereikbaarheid, verkeersafwikkeling en leefbaarheid door de Derde ontsluitingsweg ten opzichte van het Nulplus-alternatief.

Het is mogelijk om het verwachte verkeersaanbod met het Nulplus-alternatief over het wegennet van Edam-Volendam af te wikkelen. Met aanpassingen aan kruispunten, fietsvoorzieningen en wegvakken ontstaat hierbij ook een technisch acceptabele verkeerssituatie. De oplossing die op die manier ontstaat is echter niet gewenst en robuust. De doorgaande wegen door de kernen krijgen meer verkeersruimte (ten koste van bijvoorbeeld bomen en parkeerruimte) en krijgen meer gemotoriseerd verkeer te verwerken, met alle gevolgen voor de leefbaarheid. Ook blijft het verkeerssysteem van Edam-Volendam, voor auto en openbaar vervoer, op die manier kwetsbaar voor verstoringen en opvang van pieken in het verkeersaanbod bij bijvoorbeeld wegwerkzaamheden of calamiteiten.

Kortom, de bestaande knelpunten worden in het Nulplus-alternatief niet of niet geheel opgelost of zelfs versterkt door toename van verkeersintensiteiten. Bij het Nulplus-alternatief moet de ruimtelijke structuur bij de Julianaweg, in een beperkt beschikbare ruimte, worden aangepast. Dat is niet wenselijk, zeker als de verkeersrobuustheid daarbij niet zeker is.

De Derde ontsluitingsweg, in combinatie met verkeersmaatregelen op de Dijkgraaf Poschlaan (als onderdeel van het alternatief Derde ontsluitingsweg), biedt een robuuste oplossing voor de verkeersgroei/-druk en verkeersknelpunten ofwel voor het verwerken van het verkeersaanbod.

Met de Derde ontsluitingsweg worden Edam en Volendam voorzien van een extra centraal gelegen ontsluitingsweg, waardoor het verkeer zich beter kan verdelen over het verkeersnetwerk van Edam-Volendam. De extra weg voor Edam-Volendam zorgt er voor dat er verkeersruimte is voor binnenstedelijke ontwikkelingen. Ook zorgt de extra weg ervoor dat er meer calamiteitenroutes zijn. Tevens worden door de Derde ontsluitingsweg bijvoorbeeld de Singelweg en Julianaweg ontlast; dit komt de bereikbaarheid van de centra van respectievelijk Edam en Volendam ten goede. Daarnaast komt de betere verdeling van het verkeer, bij het alternatief de Derde ontsluitingsweg, over het algemeen de leefbaarheid ten goede.

Bij (20%) meer verkeer kan de Derde ontsluitingsweg het extra verkeer veel beter opvangen dan het Nulplus-alternatief, omdat het aantal knelpunten op kruispunten toeneemt bij het Nulplus-alternatief. De Derde ontsluitingsweg heeft een groter probleemoplossend vermogen en is dus robuuster, ook voor de lange termijn.

Met de Derde ontsluitingsweg zijn er meer mogelijkheden om in de toekomst het verkeersnetwerk nog verkeersveiliger te maken en de verkeersstromen vanwege nieuwe binnenstedelijke ontwikkelingen te kunnen verwerken.

Met het Nulplus-alternatief is er sprake van een niet robuuste wegenstructuur, en is er het risico op een vastlopend verkeerssysteem. Met het alternatief de Derde ontsluitingsweg is er wel sprake van een robuuste wegenstructuur.

Het alternatief de Derde ontsluitingsweg zorgt voor een betere oplossing voor de verkeersproblematiek, en is robuuster en toekomstgerichter. Tevens biedt het alternatief de Derde ontsluitingsweg meer mogelijkheden ten aanzien van (een nadere) verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid, en ten aanzien van nieuwe binnenstedelijke ontwikkelingen. Derhalve is de Derde ontsluitingsweg het voorkeursalternatief.

Maatregelen

Bij het voorkeursalternatief Derde ontsluitingsweg worden een aantal (aanvullende) maatregelen doorgevoerd. Een aantal van de voorgestelde maatregelen in het MER zijn al opgenomen in de planvorming of het ontwerp van de weg.

6.5 Toepassing maatregelen MER, bij voorkeursalternatief

Gedurende het opstellen van het MER en het uitvoeren van de onderzoeken, werd duidelijk dat het alternatief de Derde ontsluitingsweg met ligging op maaiveldniveau de voorkeur heeft boven het Nulplus-alternatief. Voor beide alternatieven zijn in het MER maatregelen geformuleerd. In dit bestemmingsplan worden de toegepaste en toe te passen maatregelen voor bij het voorkeursalternatief Derde ontsluitingsweg beschouwd.

De Derde ontsluitingsweg op zich is ook te beschouwen als een maatregel, en er kan dan ook worden gesproken van aanvullende maatregelen en van mitigerende maatregelen in verband met de effecten van(weg) de weg. Bij het voorkeursalternatief Derde ontsluitingsweg worden een aantal (aanvullende) maatregelen doorgevoerd. Een aantal van de voorgestelde maatregelen in het MER zijn al opgenomen in de planvorming of het ontwerp van de weg.

Overzicht toegepaste maatregelen MER bij Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam

Maatregelen onderdeel Verkeer en Vervoer

Ten behoeve van de verkeersveiligheid zullen langs de Populierenlaan en de Julianaweg-zuid fietspaden worden aangelegd. De aanleg van deze fietspaden wordt meegenomen bij de reconstructie van de Julianaweg.

Ten behoeve van de robuustheid van de verkeersstructuur wordt indien nodig langs de Dijkgraaf Poschlaan-oost een vrijliggend fietspad aangelegd, en wordt indien nodig op het kruispunt Dijkgraaf Poschlaan – Bootsloot een met verkeerslichten geregeld kruispunt gerealiseerd (indien de rotonde niet voldoet).

Maatregelen onderdeel Geluid

Om de geluidsbelasting als gevolg van de Derde ontsluitingsweg te beperken, zal er geluidsreducerend asfalt worden toegepast op de nieuwe weg en op een deel van de Dijkgraaf Poschlaan.

Het aanbrengen van de aardenwallen en de (lage) beplanting (in het nieuwe coulissen-landschap) langs het oostelijke deel van de weg, is ook gunstig voor de geluidsbelasting en de eventuele lichthinder.

Maatregelen onderdeel Sociale aspecten

In het kader van het voorkomen en/of verkleinen van barrièrewerking voor langzaam verkeer (tussen Edam en Volendam) wordt het recreatiepad Blokrouw in stand gehouden en wordt een fietspad langs de nieuwe weg gerealiseerd.

Maatregelen onderdeel Natuur

De maatregelen in het kader van de flora en fauna (soorten) staan beschreven in paragraaf 5.8.2.5 van dit bestemmingsplan.

In het kader van de aantasting van het bestaande weidevogelleefgebied door de nieuwe weg, vindt in het plangebied in principe compensatie plaats door het creëren van weidevogelleefgebied in het oostelijke deel van het plangebied. Eventueel kan het verlies aan weidevogelleefgebied financieel worden gecompenseerd.

Maatregelen onderdeel Landschap

Het ontwerp van de landschappelijke inpassing van de Derde ontsluitingsweg is in overleg met omwonenden tot stand gekomen. Langs de nieuwe weg zullen aan weerszijden aardenwallen van circa 1 meter hoog worden aangelegd. Tevens zal langs de weg lage beplanting wordt aangebracht. Bij het nieuwe fietspad langs de weg wordt dynamische verlichting toegepast. Er zal langs het oostelijke deel van de weg deels een coulissen-landschap worden gecreëerd. Met deze (ontwerp)maatregelen is sprake van een goede landschappelijke inpassing.

Maatregelen onderdeel Bodem

Het effect van verwaaiing en afspoeling van vervuilende stoffen vanwege voertuigen, zal worden verminderd door de toepassing van ZOAB. Het ZOAB, als type asfaltverharding, wordt tevens toegepast in het kader van geluidsreductie. Het aanbrengen van beplanting is tevens gunstig om verwaaiing van vervuilende stoffen tegen te gaan. Door de afwatering via de berm komen vervuilende stoffen niet (of in mindere mate) in het oppervlaktewater en grondwater terecht. De berm kan worden gezuiverd.

Het risico van bodemdaling en bodemdraagkracht gerelateerde effecten wordt beperkt door het uitvoeren van geotechnisch vooronderzoek, en de toepassing van de best passende grondsoort en een goede voorbelasting.

Maatregelen onderdeel Water

In het kader van de toevoeging van verhard oppervlak en de demping van bestaande sloten, worden nieuwe sloten aangelegd. Hiermee wordt ruim voldoen watercompensatie en waterberging gerealiseerd. Langs de gehele nieuwe weg wordt aan weerszijden een stelsel van sloten aangelegd, waarbij de sloten met elkaar verbonden worden met duikers.

Ten behoeve van de waterkwaliteit wordt afwatering van de weg via een zuiverende berm toegepast, waarbij het water via lijngoten wordt afgevoerd naar de naastliggende sloten. Door de (lijn)afwatering via de berm komen vervuilende stoffen niet (of in mindere mate) in het oppervlaktewater en grondwater terecht. De berm kan worden gezuiverd.

Maatregelen onderdelen Luchtkwaliteit, Externe veiligheid en Archeologie

Geen maatregelen nodig.

Hoofdstuk 7 Juridische planbeschrijving en regeling

7.1 Algemeen

7.1.1 Planopzet

Het voorliggende bestemmingsplan is een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Het bestemmingsplan is opgesteld conform SVBP 2012 (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012). Daarin zijn de regels voor een belangrijk deel gestandariseerd.

Het bestemmingsplan is overeenkomstig de SVBP 2012 gedigitaliseerd opgesteld. Het bestemmingsplan wordt elektronisch/digitaal beschikbaar gesteld op de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl.

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in een actueel en adequaat juridisch kader voor ontwikkeling en beheer van het plangebied. Gezien de duidelijke voorgestane ontwikkeling, de bestaande objecten en de feitelijke aanwezige situatie in de overige delen van het plangebied, is gekozen voor een gedetailleerde planvorm. Deze planvorm maakt het mogelijk alle functies in het plangebied te voorzien van een gedetailleerde bestemmingsregeling waardoor de ruimtelijke kwaliteit in het gebied als zodanig kan worden beheerd en behouden. Daardoor biedt het bestemmingsplan tevens de nodige rechtszekerheid voor omwonenden/belanghebbenden.

Op de Verbeelding zijn alle functies zodanig bestemd, dat het direct mogelijk is om met het bijbehorende renvooi (verklaring van de bestemmingen) te zien welke bestemmingen aan de gronden binnen het plangebied gegeven zijn. Uitgangspunt daarbij is dat de Verbeelding zoveel mogelijk informatie geeft omtrent de in acht te nemen horizontale en verticale maten. In de bijbehorende regels zijn de bestemmingsomschrijving, de bouwregels en de gebruiksbepalingen alsmede de eventuele afwijkingsmogelijkheden te vinden.

Voor een goede ruimtelijke ordening is het noodzakelijk dat de in het bestemmingsplan gestelde regels zodanig zijn opgesteld dat deze (goed) te handhaven zijn. Het gemeentebestuur is van oordeel dat de regels in het onderhavige plan voldoen aan deze eis.

Opbouw van het bestemmingsplan

Een bestemmingsplan bestaat uit drie delen: de Verbeelding, de Toelichting en de Regels. Hierbij geven de Regels de juridische bepalingen van het bestemmingsplan en geeft de Verbeelding de locaties en aanduidingen van die juridische bepalingen weer. Hieronder worden deze onderdelen van het onderhavige bestemmingsplan "Derde Ontsluitingsweg Edam-Volendam" beschreven.

De Regels zijn, conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen SVBP2012, ondergebracht in vier hoofdstukken:

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

7.1.2 Achtergronden bij de systematiek van het bestemmingsplan

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze van bestemmen, en wordt een algemene toelichting gegeven op de juridische regeling van dit bestemmingsplan, die wordt gegeven met de Regels en de Verbeelding tezamen.

Op de Verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Naast deze (enkel-)bestemmingen kan er ook een dubbelbestemming worden gegeven; dit betreft een bestemming

die als het ware over de enkelbestemmingen heen zal worden gelegd (vandaar de naam dubbelbestemming).

Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn opgenomen. Deze aanduidingen hebben alleen juridische betekenis indien in de Regels aan de desbetreffende aanduiding een gevolg wordt verbonden. Het kunnen aanduidingen zijn die nadere aanwijzingen geven over de toegestane functies, over maten of over de soort bebouwing.

Het bestemmingsplan is een middel waarmee functies aan gronden worden toegekend. Het gaat dus om het toekennen van gebruiksmogelijkheden. In artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is bepaald dat twee begrippen hierbij centraal staan. Dit zijn:

- goede ruimtelijke ordening;
- uitvoerbaarheid.

Als een bestemmingsplan aan deze twee eisen voldoet, voldoet het aan de belangrijkste vereisten volgens de wet.

Via een bestemmingsplan worden bestemmingen aan gronden gegeven waarmee bepaalde functies worden toegestaan. Vanuit de Wro volgt een belangrijk principe: toelatingsplanologie. Het wordt de grondgebruiker (eigenaar, huurder etc.) toegestaan om de bestemming en de functie die het bestemmingsplan bepaalt uit te oefenen. Dit houdt in dat:

- de grondgebruiker niet kan worden verplicht om een in het bestemmingsplan aangewezen bestemming ook daadwerkelijk te realiseren, en;
- de grondgebruiker geen andere functie mag uitoefenen in strijd met de gegeven bestemming (de overgangsregels zijn hierbij mede van belang).

Een afgeleide van de gebruiksregels in het bestemmingsplan zijn regels voor bebouwing (omgevingsvergunning voor het 'bouwen') en regels voor het verrichten van 'werken' (omgevingsvergunningen voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden).

Een bestemmingsplan regelt derhalve:

- het toegestane gebruik van gronden (en de bouwwerken en gebouwen);
- het bebouwen van de gronden;
- het verrichten van werken (dan wel het aanleggen van werken/objecten).

Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument voor het voeren van ruimtelijk beleid, maar het is niet het enige instrument. Andere wetten en regels zoals bijvoorbeeld de Woningwet, de Erfgoedwet (2016), de Wet milieubeheer, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), het Bouwbesluit 2012, de Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente Edam-Volendam en de gemeentelijke Bouwverordening zijn ook belangrijk voor het uitvoeren van het ruimtelijk beleid.

Via overeenkomsten kan de gemeente met betrokken partijen aanvullende afspraken maken voor zover dat niet via het bestemmingsplan geregeld kan worden. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het zeker stellen dat bepaalde activiteiten ook werkelijk verricht worden om zo het toelatingskarakter van een bestemmingsplan aan te scherpen.

7.1.3 De Verbeelding (bestemmingsplankaart)

Op de Verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Het onderhavige bestemmingsplan bevat 'enkelbestemmingen' en 'dubbelbestemmingen'.

Voor het verbeelden van de geometrisch bepaalde bestemmingen is een BGT-ondergrond gebruikt. Dit bestand is opgebouwd in coördinaten in het stelsel van de Rijksdriehoeksmeting, of kortweg Rijksdriehoekskoördinaten (ook wel: RD-coördinaten). Dit zijn de coördinaten die in Nederland worden gebruikt als grondslag voor onder meer geografische aanduidingen, waarbij de exacte locatie van een gebied wordt vastgelegd. In het plan is met behulp van lijnen, coderingen en arceringen aan gronden een bepaalde bestemming toegekend. Binnen een bestemmingsvlak zijn met aanduidingen nadere regels aangegeven.

Op de Verbeelding worden de bestemmingen weergegeven met daarbij andere bepalingen zoals functieaanduidingen en bouwvlakken. Via de bijhorende regels in de Regels wordt bepaald wat hier wel en niet mag.

Ten aanzien van de Verbeelding is een digitaal bestand (een '.gml-bestand') leidend. Het 'gml-bestand' bepaalt waar welke bestemming ligt en waar welke aanduidingen gelden. Een afgeleide van dat gml-bestand is bijvoorbeeld een pdf-bestand of een papieren kaart. Bij twijfel over een pdf-bestand of een papieren versie van de Verbeelding/plankaart geeft de gml de juridische doorslag.

7.1.4 De Toelichting

De Toelichting wordt opgesteld op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Hier staat, in het kort, dat in de Toelichting verslag gedaan moet worden van de gemaakte keuzes in het plan. Voor een ontwikkelingsgericht plan vraagt dat een andere onderbouwing dan voor op beheer gerichte plannen (een plan kan ook ontwikkelingsgericht zijn voor het ene deel en beheergericht voor een ander deel). Ook moet ingegaan worden op het aspect water, de afstemming met andere overheden (indien nodig), het onderzoek naar de uitvoerbaarheid, voor zover nodig, en de wijze waarop inspraak is verricht (indien nodig).

Een Toelichting moet, voor zover een beleidsstuk relevant is voor het plan, aangeven wat de relatie is tussen het bestemmingsplan en dat beleidsdocument.

Via de Toelichting wordt inzicht gegeven in de twee eisen uit artikel 3.1 van de Wro (namelijk goede ruimtelijke ordening en uitvoerbaarheid). In de Toelichting staat centraal waarom de functies als opgenomen op de Verbeelding/plankaart, met de bijhorende regels, de mogelijkheden bieden zoals aangegeven, en waarom dit past op die locatie.

Bijlagen bij de toelichting

Bij de Toelichting zijn Bijlagen opgenomen, zoals bijvoorbeeld onderzoeksrapporten en het MER. Die Bijlagen maken een onlosmakelijk onderdeel uit van de Toelichting.

Algemene beleidsdocumenten behoeven vanwege het algemeen geldende karakter niet als Bijlage opgenomen te worden bij het bestemmingsplan.

7.1.5 De Regels

De Regels zijn verdeeld over vier hoofdstukken:

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

In de hierna volgende paragrafen 7.2, 7.3, 7.4 en 7.5 wordt ingegaan op de inhoud van de Regels, per hoofdstuk, van het onderhavige bestemmingsplan.

De Bestemmingsregels zijn opgemaakt in een vaste indeling, voor zover mogelijk en relevant. De bestemmingsregels bevatten voor elke bestemming een bestemmingsomschrijving en bouwregels, en bevatten indien nodig specifieke gebruiksregels, regels voor het afwijken van de gebruiksregels en regels voor vergunningsplichtige werkzaamheden.

De Algemene regels omvatten nadere regels en mogelijkheden.

Bijlagen bij de Regels

Bij de Regels zijn Bijlagen opgenomen, namelijk twee dwarsprofielen van de Derde ontsluitingsweg. Die Bijlagen maken een onlosmakelijk onderdeel uit van de Regels.

7.2 Inleidende regels

In Hoofdstuk 1 van de Regels worden begrippen verklaard die worden gebruikt in de Regels. Dit voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Vervolgens is in artikel 2 'Wijze van meten' bepaald hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

7.3 Bestemmingsregels

In het Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels zijn de in het bestemmingsplan voorkomende bestemmingen in alfabetische volgorde opgenomen. De regels in verband met de bestemmingen kennen een enigszins verschillende opbouw en bestaan in ieder geval uit een bestemmingsomschrijving en bouwregels. Elk artikel voor de enkelbestemmingen kent een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn de bouwregels opgenomen. Aansluitend volgen eventuele specifieke gebruiksregels en eventuele afwijkingsbevoegdheden met betrekking tot het gebruik. Ook is, indien noodzakelijk, een vergunningenstelsel voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden opgenomen.

Artikel 3 Agrarisch - Agrarisch bedrijf

In het plangebied bevindt zich één agrarisch bedrijf, met daarbij een later gebouwde bedrijfswoning, namelijk op het adres Monnickendammerjaagweg 7. Hiervoor is de bestemming 'Agrarisch - Agrarisch bedrijf' opgenomen in het onderhavige bestemmingsplan. In het bestemmingsplan Buitengebied Edam-Volendam (1994) c.q. de Beheersverordening Buitengebied Edam-Volendam was het agrarisch bedrijf reeds opgenomen, maar de bedrijfswoning niet. De bedrijfswoning is opgenomen in de nieuwe bestemming 'Agrarisch - Agrarisch bedrijf', met een functieaanduiding. Voor de aanwezige bebouwing zijn passende bouwvlakken en bouwhoogtes opgenomen in de bestemming 'Agrarisch - Agrarisch bedrijf' in het onderhavige bestemmingsplan.

Het agrarisch bedrijf ter plaatse betreft een veehouderij en een bedrijf met een grondgebonden agrarische bedrijfsvoering; de planregels zijn hier op toegespitst. In verband met het weidevogelleefgebied in de omgeving is een akkerbouwbedrijf uitgesloten. Evenals in andere agrarische gebieden in de gemeente zijn een paardenhouderij, paardenfokkerij en dergelijke, uitgesloten.

Voor de bedrijfswoning zijn gebruiksmogelijkheden toegevoegd, namelijk de in de gemeente gebruikelijke regels voor aan-huis-verbonden beroepen en bed & breakfast.

Artikel 4 Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarde

Het grootste deel van het onderhavige plangebied is een agrarisch gebied en/of betreffen gronden met een agrarische functie. Het gaat hoofdzakelijk om weilanden. Het landschap met de weilanden is kenmerkend, en betreft een zeer open landschap. De agrarische gronden dan wel de weilanden hebben tevens een natuurwaarde. Het weilandengebied betreft namelijk deels een weidevogelleefgebied. Het betreffende agrarisch gebied met weilanden heeft daarmee een tweezijdige functie, namelijk een agrarische functie en een natuurfunctie, waarbij/-mee de karakteristieken van het landschap van belang zijn. Daarom is de bestemming 'Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarde' opgenomen in het onderhavige bestemmingsplan.

In het bestemmingsplan Buitengebied Edam-Volendam (1994) c.q. de Beheersverordening Buitengebied Edam-Volendam is reeds een bestemming Agrarisch met waarden opgenomen.

Ter plaatse van de westelijke gronden met de bestemming 'Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarde' is sprake van een bestaand aangewezen weidevogelleefgebied. In het oostelijke deel van het plangebied wordt een nieuw weidevogelleefgebied gecreëerd. Ten behoeve van het

weidevogelleefgebied is op de bestemming 'Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarde' de functieaanduiding 'specieke vorm van agrarisch met waarden - weidevogelleefgebied' geplaatst. De betreffende gronden hebben zowel een agrarische functie als een weidevogelleefgebied functie.

In het oostelijke deel van het plangebied zal er sprake zijn van landschappelijke inpassing (vanwege de Derde ontsluitingsweg) ter plaatse van de bestemming 'Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarde'. Er zullen onder meer beplantingsstructuren/-lijnen worden gecreëerd. In verband met het weidevogelleefgebied is het van belang dat er lage beplanting wordt gehanteerd. Daarom is in het oostelijke deel van het plangebied op deze bestemming de aanduiding 'specieke vorm van agrarisch met waarden - lage beplanting' geplaatst.

In de bestemming 'Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarde' zijn de bouwmogelijkheden beperkt.

Artikel 5 Bedrijf - Agrarisch productie- en toeleveringsbedrijf

In het plangebied bevindt zich een agrarisch gerelateerd bedrijf, namelijk een agrarisch productie- en toeleveringsbedrijf op het adres Monnickendammerjaagweg 10. Hiervoor is de bestemming 'Bedrijf - Agrarisch productie- en toeleveringsbedrijf' opgenomen in het onderhavige bestemmingsplan. In het bestemmingsplan Landelijk Gebied I "Eerste Herziening" c.q. de Beheersverordening Buitengebied Edam-Volendam was reeds de bestemming 'Agrarisch productie- en toeleveringsbedrijf' opgenomen. De regels voor de bestemming 'Bedrijf - Agrarisch productie- en toeleveringsbedrijf' in het onderhavige bestemmingsplan zijn gebaseerd op het voorgaande bestemmingsplan, en de gebruiksmogelijkheden zijn hetzelfde gebleven. De bouwmogelijkheden voor het hoofdgebouw ofwel het bedrijfsgebouw zijn eveneens hetzelfde gebleven. Ten aanzien van silo's is de maximale bouwhoogte gelijk gesteld aan het hoofdgebouw, namelijk 8 meter, omdat een bouwhoogte van meer dan 8 meter of zelfs de voorgaande 15 meter niet passend is voor de omgeving.

Artikel 6 Bedrijf - Nutsvoorziening

In het (zuid)oostelijke deel van het plangebied bevindt zich een perceel met een zendmast. Hiervoor is in dit bestemmingsplan de bestemming 'Bedrijf - Nutsvoorziening' opgenomen. Het bestaande bouwwerk is ingekaderd.

Artikel 7 Groen

Binnen het plangebied bevinden zich langs de Dijkgraaf Poschlaan groenstroken. Hiervoor is in dit bestemmingsplan de bestemming 'Groen' opgenomen.

Artikel 8 Sport

Binnen het plangebied bevinden zich twee voetbal-/speelveldjes. Hiervoor is in dit bestemmingsplan de bestemming 'Sport' opgenomen.

Artikel 9 Tuin

In het bestemmingsplan Landelijk Gebied I "Eerste Herziening" c.q. de Beheersverordening Buitengebied Edam-Volendam is de bestemming 'Tuin' opgenomen, namelijk op het adres Monnickendammerjaagweg 9, gelegen in het onderhavige plangebied. De tuinbestemming, rondom de woning aldaar, is nog steeds voor een groot deel van toepassing, en derhalve is de bestemming 'Tuin' weer opgenomen in het onderhavige bestemmingsplan ter plaatse van de feitelijk aanwezige tuin.

Artikel 10 Verkeer

Het onderhavige bestemmingsplan heeft tot doel de realisatie van de Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam. Het tracé van de Derde ontsluitingsweg en de bij nieuwe weg behorende voorzieningen, zijn opgenomen in de bestemming 'Verkeer'. Tevens is ter plaatse van de Dijkgraaf Poschlaan de bestemming 'Verkeer' van toepassing.

Bij de nieuwe weg is de bestemming 'Verkeer' ruim opgezet. Daarmee vallen alle civieltechnische en verkeerskundige voorzieningen in verband met de Derde ontsluitingsweg in deze bestemming. De rijbaan van de nieuwe weg ligt ongeveer in het midden van het deel van het bestemmingsvlak dat betrekking heeft op de nieuwe weg. Aan het realiseren van de nieuwe weg zijn twee dwarsprofielen verbonden, en de dwarsprofielen zijn opgenomen in de regels. Met deze dwarsprofielen is de positie van de weg dan wel de rijbaan gewaarborgd.

De bouwregels van de bestemming 'Verkeer' zijn toegespitst op de te realiseren voorzieningen, waardoor bepaalde bouwhoogtes mogelijk zijn voor bouwwerken voor bewegwijzering, beveiliging en regeling van het verkeer en voor lichtmasten.

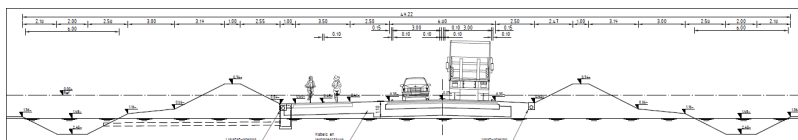
In de regels is voor de bestemming 'Verkeer' ten aanzien van het gebruik het volgende opgenomen:

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

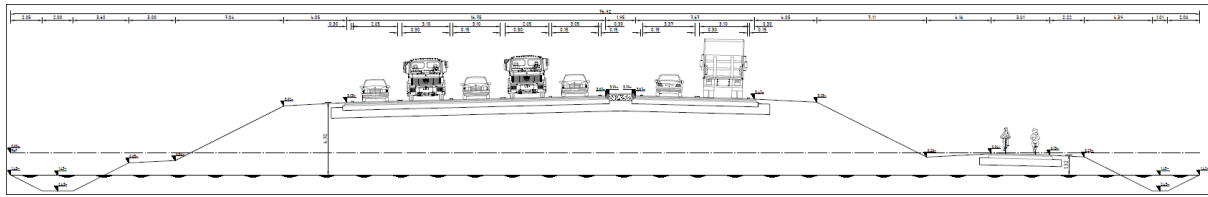
- a. *wegen, met dien verstande dat er wordt voldaan aan de gegeven dwarsprofielen, ter plaatse van de aanduidingen 'dwarsprofiel - 1' en 'dwarsprofiel - 2', opgenomen in de bijlagen van deze regels;*
 - b. *voetpaden en fietspaden;*
 - c. *fietstunnels;*
 - d. *bermen;*
 - e. *groenvoorzieningen;*
 - f. *water en waterhuishoudkundige voorzieningen;*
 - g. *bij het wegverkeer gebruikelijke voorzieningen, zoals bermen, bermbeplanting, taluds, vluchtstroken, opstel- en voorsorteerstroken, in- en uitvoegstroken, verkeersregelininstallaties, bushaltes en dergelijke;*
 - h. *grondlichamen en dijklichamen;*
 - i. *parkeervoorzieningen;*
 - j. *voorzieningen ten behoeve van het openbaar vervoer;*
 - k. *straatmeubilair;*
 - l. *kunstobjecten;*
 - m. *kunstwerken;*
 - n. *nutsvoorzieningen;*
 - o. *geluidwerende voorzieningen;*
 - p. *pv-panelen (zonnepanelen) in het wegdek;*
- met de daarbij behorende:*
- q. *bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en andere werken.*

Aan de bestemming 'Verkeer' zijn de onderstaande dwarsprofielen verbonden.

Afbeelding 7.3A: Dwarsprofiel oost Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam (dwarsprofiel - 1)



Afbeelding 7.3B: Dwarsprofiel west Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam (dwarsprofiel - 2)



Artikel 11 Verkeer - 2

In het plangebied bevindt zich een weg en pad dat wordt gebruikt door landbouwverkeer en langzaam verkeer, namelijk het Blokouw. Hiervoor is in dit bestemmingsplan de bestemming 'Verkeer - 2' opgenomen.

Artikel 12 Water

In het oostelijke en zuidelijke deel van het plangebied bevinden zich watergangen met een functie voor het nabijgelegen bebouwd gebied (buiten het plangebied). Hiervoor is in dit bestemmingsplan de bestemming 'Water' opgenomen.

Artikel 13 Wonen

In het plangebied bevindt zich één woning, niet zijnde een bedrijfswoning, namelijk op het adres Monnickendammerjaagweg 9. Hiervoor is de bestemming 'Wonen' opgenomen in het onderhavige bestemmingsplan. In het bestemmingsplan Landelijk Gebied I "Eerste Herziening" c.q. de Beheersverordening Buitengebied Edam-Volendam was reeds een woonbestemming opgenomen. De regels voor de bestemming 'Wonen' in het onderhavige bestemmingsplan zijn gebaseerd op het voorgaande bestemmingsplan. De bouw mogelijkheden voor de woning zijn gelijk gebleven en de gebruiksmogelijkheden voor woning zijn uitgebreid met de in de gemeente gebruikelijke regels voor aan-huis-verbonden beroepen en bed & breakfast.

Artikel 14 Leiding - Riool

In het plangebied bevindt zich een ondergrondse rioolpersleiding c.q. afvalwaterpersleiding. Ter bescherming van deze leiding is de dubbelbestemming 'Leiding - Riool' van belang en opgenomen in dit bestemmingsplan.

Artikel 15 Waarde - Archeologie 3

In het gemeentelijke archeologiebeleid is het plangebied onderdeel van archeologisch waardevol gebied. Ter bescherming van deze toegekende archeologische waarden is een dubbelbestemming noodzakelijk. Zowel op de Verbeelding als in de Regels is dit tot uitdrukking gebracht. Centraal uitgangspunt daarbij is dat bouwinitiatieven eerst mogelijk zijn, nadat op basis van voldoende onderzoek is aangetoond dat mogelijke archeologische waarden niet worden teniet gedaan en/of voldoende zeker worden gesteld.

Binnen de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - 3' geldt een archeologieregime van de derde categorie. Bij grondroerende werkzaamheden in plannen met een oppervlakte van 500 m² of groter, die dieper reiken dan 40 centimeter, dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van archeologische waarden.

Op basis van archeologisch onderzoek is vastgesteld dat ter plaatse van het tracé van de Derde ontsluitingsweg, en dus ter plaatse van de bestemming 'Verkeer', een archeologische dubbelbestemming niet nodig is.

Artikel 16 Waterstaat - Waterkering

De gronden die een functie vervullen bij de waterkering hebben de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' gekregen, naast de enkelbestemming die is toegekend ingevolge het feitelijk gebruik ervan. Binnen deze dubbelbestemming is de waterkering(beschermingszone) ter plaatse van het plangebied, namelijk aan de westrand, opgenomen. Op en in gronden met deze dubbelbestemming mag niet zondermeer gewerkt en gebouwd worden, behalve wanneer het ten dienste staat van de waterkering. Er mogen geen gebouwen gerealiseerd worden. Wanneer ten behoeve van de enkelbestemming bouwen is toegestaan, zal getoetst moeten worden of er uit een oogpunt van waterkeringsbelangen bezwaren tegen dit bouwen bestaan. De beheerder van de waterkering dient hiertoe om advies te worden gevraagd.

7.4 Algemene regels

In Hoofdstuk 3 zijn regels opgenomen met een algemeen karakter, de Algemene regels. De Algemene regels gelden voor het gehele plan of nagenoeg het gehele plan.

In de Algemene regels zijn bepalingen gegeven voor een Antidubbeltelregel (artikel 17), voor de Algemene bouwregels (artikel 18), voor de Algemene gebruiksregels (artikel 19), voor de Algemene afwijkingsregels (artikel 20) en voor de Overige regels (artikel 21).

In de Algemene gebruiksregels (artikel 19) staan de algemene regels ten aanzien van strijdig gebruik en de regels met betrekking tot parkeren.

In de Overige regels (artikel 21) omvat lid 1 'Werking wettelijke regelingen' en lid 2 'Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden'.

7.5 Overgangs- en slotregels

Het laatste Hoofdstuk 4 van de Regels bevat twee artikelen. In het eerste artikel (artikel 22) is het overgangsrecht opgenomen, zoals dat is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Hierin is bepaald dat legaal gerealiseerde bouwwerken, die niet voldoen aan het (nieuwe) bestemmingsplan, mogen worden gehandhaafd. Ook voor strijdig gebruik van gronden en opstallen is een dergelijke overgangsregeling opgenomen.

Het tweede, tevens het laatste artikel (artikel 23), bevat de slotregel.

Artikel 22 Overgangsrecht

In artikel 22 is het overgangsrecht van het bestemmingsplan geregeld. Dit artikel komt overeen met het bepaalde in paragraaf 3.2 (artikel 3.2.1 tot en met artikel 3.2.3) van het Besluit ruimtelijke ordening.

Artikel 23 Slotregel

In de slotregel is geregeld, dat de regels van het onderhavige bestemmingsplan moeten worden aangehaald als: Regels van het bestemmingsplan "Derde Ontsluitingsweg Edam-Volendam".

Hoofdstuk 8 Economische uitvoerbaarheid

8.1 Algemeen

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de plantoelichting inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

8.2 Exploitatieplan

Het onderhavige plan is niet een plan waarvoor op grond van artikel 6.12 Wro juncto artikel 6.2.1 Bro (artikel 6.2.1, lid a Bro) een exploitatieplan opgesteld zou moeten worden.

8.3 Financiële aspecten van het plan

Gemeentelijke kosten

Bij de realisering van de Derde ontsluitingsweg ontstaan een aantal kosten voor de gemeente Edam-Volendam. Het betreft onder meer de kosten voor grondverwerving en onteigening, de aanleg van de weg, het aanpassen van aanliggende weggedeelten en kruispunten, en de plan- en apparaatkosten die de gemeente maakt.

Dekking gemeentelijke kosten

Ter dekking van de gemeentelijke kosten zijn er voor het project Derde ontsluitingsweg drie financieringsbronnen.

Er is een reservering in de grondexploitatie van het woningbouwplan de Broeckgouw ten behoeve van de aanleg van de Derde ontsluitingsweg, omdat de realisatie van de wijk gezien wordt als één van de belangrijke redenen om de weg aan te leggen. In de begroting is een reservering in de begrotingsjaren 2019, 2020 en 2021 opgenomen voor de aanleg van de weg. Daarnaast heeft de vervoersregio Amsterdam een reservering in hun subsidieprogramma opgenomen als bijdrage aan de weg en met name voor het fietspad langs de toekomstige weg.

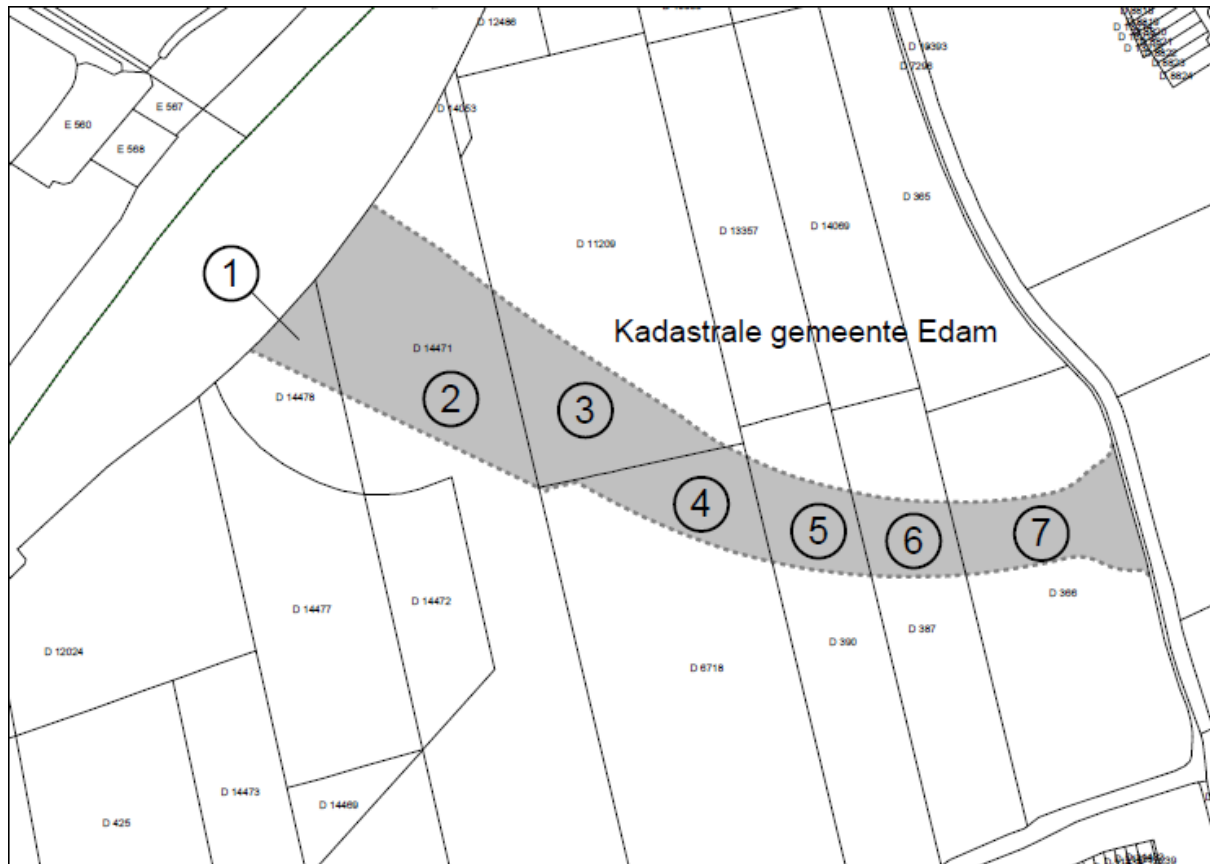
Alle gemeentelijke kosten zijn via deze bronnen gedekt, waardoor er voor de gemeente een economisch uitvoerbaar plan is.

8.4 Grondverwerving

Om de Derde ontsluitingsweg te kunnen realiseren dienen er een aantal gronden te worden verworven door de gemeente Edam-Volendam. Deze te verwerven gronden bevinden zich ter plaatse van het westelijke deel van het tracé van de weg. Ook in verband met een te realiseren dijkje, ten behoeve van een (te verleggen) peilscheiding, dient grond te worden verworven, en deze gronden bevinden zich bij het westelijke tracé van de weg. De gronden bij het oostelijke deel van het tracé van de weg zijn reeds in eigendom van de gemeente.

De gronden die moeten worden verworven betreffen agrarische gronden. Op afbeelding 8.4 zijn de te verwerven gronden in verband met de Derde ontsluitingsweg weergegeven (in grijs). De gemeente heeft getracht de betreffende gronden via minnelijke weg te verwerven. Het is (nog) niet gelukt de benodigde gronden te verwerven. Indien de betreffende gronden niet kunnen verworven op het moment van vaststelling van het onderhavige bestemmingsplan, zal over moeten worden gegaan tot onteigening van de gronden.

Afbeelding 8.4: Te verwerven gronden (al dan niet via onteigening) ten behoeve van de Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam



Op grond van het onderhavige bestemmingsplan Derde Ontsluitingsweg Edam-Volendam kunnen de benodigde gronden worden onteigend.

Gedurende de terinzagelegging van het ontwerp-bestedingsplan zal de gemeente trachten er minnelijk uit te komen met de grondeigenaren, om zo nog over te kunnen gaan tot (reguliere) grondverwerving. Indien het niet lukt de gronden minnelijk te verwerven, dan zullen na de vaststelling van het bestedingsplan onteigeningsprocedures worden gestart.

8.5 Conclusie

Het onderhavige bestemmingsplan "Derde Ontsluitingsweg Edam-Volendam" is economisch uitvoerbaar, omdat er voldoende budget is voor het realiseren van de weg en de grondverwerving in verband met de weg.

Hoofdstuk 9 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

9.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Inzake het bestemmingsplan "Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam" is vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro gevoerd met de provincie Noord-Holland en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

Artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) schrijft voor dat een bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een ruimtelijk plan, daarbij overleg pleegt met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van Rijk en provincie die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Artikel 3.1.6 Bro bepaalt daarnaast dat in de toelichting de uitkomsten van dit overleg worden beschreven.

De relevante aspecten van het ontwerp van dit bestemmingsplan zijn met de provincie Noord-Holland en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) besproken.

De aansluiting van de gemeentelijke Derde ontsluitingsweg op (het kruispunt van) de provinciale wegen N244 en N247 is met de provincie afgestemd. De provincie heeft ingestemd met de voorgenomen compensatie van weidevogelleefgebied.

De watertoets, opgenomen in dit bestemmingsplan, is voorgelegd aan en afgestemd met het HHNK. Tevens heeft het HHNK ingestemd met het plan voor watercompensatie en de waterhuishoudkundige inrichting van het gebied bij de Derde ontsluitingsweg.

9.2 Inspraak

Voor dit bestemmingsplan wordt geen inspraakprocedure op grond van de gemeentelijke Inspraakverordening gevoerd. Er heeft bij de planvorming van de Derde ontsluitingsweg al ruimschoots inspraak/overleg plaatsgevonden. De wettelijke zienswijzenprocedure op grond van artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening (Wro) wordt voldoende geacht voor dit bestemmingsplan "Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam", omdat er een participatietraject is geweest. Er is in ruime mate overleg met belanghebbenden in de omgeving van de Derde ontsluitingsweg gevoerd, voordat het bestemmingsplan als ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd. Daarbij hebben omwonenden onder meer inspraak gehad op de inrichting van het landschap, de inbedding van de weg, en de ligging en verlichting van het fietspad. Hierna wordt inzicht gegeven in het proces van participatie, inspraak en informatie, van de afgelopen jaren, dat in 2015 (opnieuw) is begonnen.

In juni 2015 is een presentatie geweest van een landschaps-inpassingsplan van de weg op basis van eerdere landschapsanalyses van derden. Deze presentatie is voorbesproken met de belangenvereniging 'Weg met die weg' (Wmdw), en heeft bij een inloopavond plaatsgevonden. Van daaruit is er een 'werkgroep bewoners' opgezet waar de belangenvereniging Wmdw en een bewoner zich bij hebben aangesloten. De belangenvereniging Wmdw vertegenwoordigt een groot deel van de omwonenden. Vervolgens er met de werkgroep bewoners in juni 2015 een schetsavond voor de beoogde landschappelijke inrichting geweest. In oktober 2015 is de opzet en het proces van het nut en noodzaak onderzoek besproken met de werkgroep bewoners. Naar aanleiding van de informatieavond is er een pas op de plaats gemaakt, en is er overgegaan tot het opstellen van een nut en noodzaak onderzoek. In juli 2016 is er in zowel Edam als Volendam een inloopavond georganiseerd, waarbij er een presentatie van het nut en noodzaak onderzoek is geweest. Op de inloopavonden kon ook input worden geleverd op de ontwerpen voor de Derde ontsluitingsweg en het Nulplusalternatief. In februari 2017 zijn met de werkgroep bewoners de voortgang en vervolgstappen besproken. Vervolgens heeft in mei 2017 een ontwerp-atelier met de werkgroep plaatsgevonden, waarbij het ontwerp van de weg en landschappelijke inpassing is behandeld. Na een pauze is er in april 2018 een bespreking geweest met de werkgroep bewoners inzake de voortgang en vervolgstappen. In mei 2018 zijn met de werkgroep het ontwerp, de stand van zaken en de vervolgstappen besproken, en is tevens de komende informatieavond

voorgesproken. In juni 2018 heeft er een algemene informatieavond plaatsgevonden, waarbij het landschapsontwerp, de concept-bestemmingsplankaart en de vervolgstappen zijn gepresenteerd. Als vervolg zijn in december 2018 de (weg)profielen aan de werkgroep gepresenteerd. In mei 2019 is er nog een laatste afstemming geweest met de belangenvereniging. Tijdens de periode van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan en het milieueffectrapport zal nog een inloopavond worden gehouden.

9.3 Ontwerpbestemmingsplan en Zienswijzenprocedure

9.3.1 Procedure ontwerp-bestemmingsplan

In het kader van het onderhavige bestemmingsplan "Derde ontsluitingsweg Edam-Volendam" is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Het MER wordt gelijktijdig met het ontwerp-bestemmingsplan in procedure gebracht.

Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is artikel 3.8 Wro (in samenhang met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) van toepassing. De kennisgeving van het ontwerpbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan, en van het milieueffectrapport (MER), wordt in de Nederlandse Staatscourant (een digitale uitgave van de rijksoverheid) geplaatst. Tevens wordt de kennisgeving in de plaatselijke bladen geplaatst. Daarnaast wordt de kennisgeving geplaatst op de website van de gemeente Edam-Volendam. De kennisgeving wordt tevens elektronisch toegestuurd aan de wettelijke vooroverlegpartners.

Het ontwerpbesluit en het ontwerp-bestemmingsplan worden vervolgens, op grond van artikel 3.8 Wro, zes weken ter inzage gelegd. Binnen de genoemde termijn wordt 'een ieder' in de gelegenheid gesteld om een zienswijze met betrekking tot het bestemmingsplan in te dienen. Tevens kan een zienswijze inzake het milieueffectrapport (MER) worden ingediend.

De kennisgeving en het ontwerp-bestemmingsplan en het MER worden ook op digitale wijze gepubliceerd. De kennisgeving zal gebeuren op de gemeentelijke website en op de website van de Staatscourant. Het bestemmingsplan en MER worden geplaatst op www.ruimtelijkeplannen.nl.

9.3.2 Zienswijzenprocedure

Het bestemmingsplan zal volgens artikel 3.8 Wro zes weken ter inzage worden gelegd voor de zogenoemde zienswijzenprocedure. Tegelijkertijd wordt het milieueffectrapport (MER), volgens artikel 7.11 Wet milieubeheer, voor zes weken ter inzage gelegd met de gelegenheid tot het indienen van een zienswijze. Na deze zienswijzentermijn wordt op de zienswijzen een reactie gegeven en worden mogelijk in het bestemmingsplan en het MER wijzigingen doorgevoerd op basis van de inhoud van de zienswijzen.

9.4 Vaststelling van het bestemmingsplan

Na de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad zal het bestemmingsplan opnieuw zes weken ter inzage worden gelegd (fysiek en digitaal) voor de beroepstermijn. Een belanghebbende die op het ontwerp-bestemmingsplan een zienswijze naar voren heeft gebracht, kan tegen het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan beroep instellen (volgens artikel 6:13 Awb en artikel 8.1 Awb).

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

1.1 plan:

het bestemmingsplan "Derde Ontsluitingsweg Edam-Volendam" met identificatienummer NL.IMRO.0385.bp3eOntslweg-ow01 van de gemeente Edam-Volendam.

1.2 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.3 de verbeelding:

de analoge en digitale voorstelling van de in het bestemmingsplan opgenomen digitale ruimtelijke informatie.

1.4 aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.5 aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.6 aan-huis-verbonden bedrijf:

het verlenen van diensten of het op bedrijfsmatige wijze uitoefenen van activiteiten, waarvan de omvang in een woning met bijbehorende bouwwerken past en de woonfunctie in ruimtelijke en visuele zin in overwegende mate blijft behouden, waaronder mede begrepen consumentverzorgende bedrijfsactiviteiten en daaronder niet begrepen prostitutiebedrijf.

1.7 aan-huis-verbonden beroep:

de uitoefening van een (vrij) beroep of het beroepsmatig verlenen van diensten op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, kunstzinnig, ontwerp-technisch of hiermee gelijk te stellen gebied, dat door zijn beperkte omvang in een woning en de daarbij behorende bouwwerken, met behoud van de woonfunctie kunnen worden uitgeoefend, waaronder niet begrepen de uitoefening van een horecabedrijf en detailhandel, prostitutiebedrijf of consumentenverzorgende bedrijfsactiviteiten.

1.8 achtererfgebied:

erf achter de lijn die het hoofdgebouw doorkruist op 1 meter achter de voorkant en van daaruit evenwijdig loopt met het aangrenzend openbaar toegankelijk gebied, zonder het hoofdgebouw opnieuw te doorkruisen of in het erf achter het hoofdgebouw te komen.

1.9 agrarisch bedrijf:

een bedrijf dat is gericht op het houden en/of fokken van vee, en dat is gericht op uitsluitend veehouderij- en weidebedrijven bestaande uit melkvee-, zoogvee-, schapen- en geiten(melk)houderijen, niet zijnde een paardenhouderij of paardenfokkerij.

1.10 agrarisch productie- en toeleveringsbedrijf:

een niet industrieel bedrijf dat is gericht op het produceren, verwerken en/of leveren van dierengoederen of diensten ten behoeve van agrarische bedrijven alsmede een transportbedrijf voor fouragematerialen en andere goederen.

1.11 ander werk:

een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheid.

1.12 antenne-installatie:

installatie bestaande uit een antenne, een antennedragers, de bedrading en de al dan niet in een techniekkast opgenomen apparatuur, met de daarbij behorende bevestigingsconstructie.

1.13 archeologische waarde:

de aan een gebied toegekende waarde in verband met de in dat gebied voorkomende (dan wel te verwachten) zichtbare en/of onzichtbare sporen van menselijke aanwezigheid of activiteit uit het verleden.

1.14 balkon:

open uitbouw met balustrade aan een verdieping van een gebouw.

1.15 basin:

een mestbak of waterbak voor de opslag van mest of water ten behoeve van agrarische activiteiten.

1.16 bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

1.17 bebouwingspercentage:

een in de regels of in een aanduiding op de verbeelding aangegeven percentage van een bouwvlak, of indien geen bebouwingsgrenzen zijn aangegeven het percentage van het bestemmingsvlak, dat ten hoogste bebouwd mag worden met gebouwen, tenzij in de regels anders is bepaald.

1.18 bed & breakfast:

een kleinschalige overnachtingsaccommodatie gericht op het bieden van de mogelijkheid tot een toeristisch en veelal kortdurend verblijf met het serveren van ontbijt, welke ondergeschikt is aan de hoofdbestemming.

1.19 bedrijfsgebouw:

een gebouw dat dient voor de uitoefening van één of meer bedrijfsactiviteiten.

1.20 bedrijfsmatig:

in de uitoefening van een beroep of bedrijf of tegen vergoeding.

1.21 bedrijfswoning:

een woning in of bij een gebouw of op een terrein, kennelijk slechts bedoeld voor (het huishouden van) één persoon of meer personen, wiens huisvesting daar, gelet op de bestemming van het gebouw of het terrein noodzakelijk is voor beheer en toezicht.

1.22 bestaand:

a. ten aanzien van bouwwerken:

1. een bouwwerk, dat ten tijde van de eerste dag van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan bestaat of in uitvoering is;
2. een bouwwerk, dat na het in lid 1 genoemde tijdstip is of mag worden gebouwd krachtens een omgevingsvergunning, waarvoor de aanvraag voor dat tijdstip is ingediend;

b. ten aanzien van gebruik, het gebruik van grond en opstallen, zoals aanwezig ten tijde van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan en in overeenstemming is met het voorheen geldende planologisch regime.

1.23 bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak.

1.24 bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.25 bijbehorend bouwwerk:

uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegenaan gebouwd en met de aarde verbonden bouwwerk met een dak.

1.26 bijgebouw:

een op zichzelf staand, al dan niet vrijstaand gebouw, dat door de functie en vorm onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw, en behorende bij een op hetzelfde perceel gelegen hoofdgebouw, en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw, zoals schuurtjes, tuinhuisjes, garages, etc.

1.27 bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.28 bouwgrens:

de grens van een bouwvlak.

1.29 bouwlaag:

een doorlopend gedeelte van een gebouw dat op gelijke of nagenoeg gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, niet zijnde een kelder of souterrain.

1.30 bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.31 bouwperceelgrens:

de grens van een bouwperceel.

1.32 bouwvlak:

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegelaten.

1.33 bouwwerk:

een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.34 carport:

een overkapping bestemd voor het overdekt stallen van motorvoertuigen.

1.35 consumentverzorgende bedrijfsactiviteiten:

het bedrijfsmatig verrichten van diensten gericht op consumentverzorging, geheel of overwegend door middel van handwerk en waarvan de omvang in de activiteiten zodanig is, dat de activiteiten in een woning en de bijbehorende bouwwerken met behoud van de woonfunctie kunnen worden uitgeoefend.

1.36 dak:

iedere bovenbeëindiging van een gebouw.

1.37 detailhandel:

het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen, verhuren en/of leveren van goederen aan personen die die goederen kopen of huren voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan voor consumptie ter plaatse en anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.

1.38 dienstverlening:

het bedrijfsmatig verlenen van economische en maatschappelijke diensten aan derden, al dan niet door middel van een baliefunctie, met uitzondering van een garagebedrijf en een seksinrichting; dienstverlening onderscheidt zich van kantoorfunctie door het overwegend openbare karakter - de dienst wordt ter plaatse aangeboden - zoals: kapperszaken, schoonheidsinstituten, fotostudio's, reisbureaus, makelaardijen, uitzendbureaus, banken, fysiotherapiepraktijken, e.d.

1.39 differentiatielijn:

aanduiding welke het verschil aangeeft tussen de binnen een bestemming geldende bouw- en/of gebruiksregels.

1.40 eerste bouwlaag:

de bouwlaag op de begane grond.

1.41 eerste verdieping:

tweede bouwlaag van een hoofdgebouw, boven de eerste bouwlaag.

1.42 erf:

al dan niet bebouwd perceel, of een gedeelte daarvan, dat direct is gelegen bij een hoofdgebouw en dat in feitelijk opzicht is ingericht ten dienste van het gebruik van dat gebouw, en (voor zover een bestemmingsplan of beheersverordening van toepassing is) de bestemming deze inrichting niet verbiedt.

1.43 erker:

een gebouw dat als vergroting van een bestaande ruimte is gebouwd aan een hoofdgebouw, welk gebouw door de vorm onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw.

1.44 evenementen:

periodieke en/of incidentele manifestaties, zoals sportmanifestaties, concerten, bijeenkomsten, voorstellingen, shows, tentoonstellingen, thematische markten, kermissen, circussen en andere vertoningen.

1.45 gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.46 gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken:

de mogelijkheden om gronden en bouwwerken overeenkomstig de daaraan toegekende bestemming te gebruiken.

1.47 grondgebonden agrarische bedrijfsvoering:

een agrarische bedrijfsvoering die hoofdzakelijk niet in gebouwen plaatsvindt, waarbij het gebruik van agrarische gronden geheel of of nagenoeg geheel noodzakelijk is voor het functioneren van het agrarisch bedrijf, niet zijnde een paardenhouderij of paardenfokkerij.

1.48 gevellijn:

een op de verbeelding aangegeven lijn, die de voorgevelzijde van een gebouw aanduidt.

1.49 hoofdgebouw:

een of meer panden, of een gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer panden of bouwwerken op het perceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming het belangrijkste is.

1.50 horeca(bedrijf):

een bedrijf waar bedrijfsmatig dranken en/of etenswaren worden verstrekt voor consumptie ter plaatse en/of waarin bedrijfsmatig logies worden verstrekt, één en ander al dan niet in combinatie met een vermaaksfunctie, met uitzondering van een erotisch getinte vermaaksfunctie.

1.51 huishouden:

één, of meerdere personen, die gemeenschappelijk samenleven in een onderlinge persoonlijke verbondenheid gericht op een duurzaam samenwonen.

1.52 intensieve veehouderij:

een agrarisch bedrijf of dat deel van een agrarisch bedrijf waar tenminste 250 m² aan bedrijfsvloeroppervlak aanwezig is dat gebruikt wordt als veehouderij volgens het Activiteitenbesluit milieubeheer voor het houden van dieren, waarbij dit houden van dieren geheel of nagenoeg geheel plaatsvindt in bebouwing, en waarbij het biologisch houden van dieren, (melk)rundvee, schapen en paarden wordt niet aangemerkt als intensieve veehouderij.

1.53 kantoor:

voorzieningen gericht op het verlenen van diensten op administratief, financieel, architectonisch, juridisch of een daarmee naar aard gelijk te stellen gebied, waarbij het publiek niet of slechts in ondergeschikte mate rechtstreeks te woord wordt gestaan en geholpen.

1.54 kap:

een constructie van één of meer dakvlakken met een helling van meer dan 30° en minder dan 65° niet zijnde een lessenaarsdak tenzij in de regels en / of de plankaart een andere regeling is opgenomen in welk geval die regeling geldt.

1.55 kelder:

een bouwlaag onder een gebouw, waarbij de vloer van de bovengelige bouwlaag maximaal 0,5 meter boven het peil is gelegen.

1.56 kunstobject:

voortbrengsel van de beeldende kunsten in de vorm van een bouwwerk, geen gebouw zijnde.

1.57 kunstwerk:

een bouwwerk, geen gebouw zijnde, ten behoeve van civieltechnische en/of infrastructurele doeleinden, zoals een brug, een dam, een duiker, een tunnel, een viaduct, een aquaduct, een sluis, dan wel een daarmee gelijk te stellen voorziening.

1.58 kruin:

de bovenkant van het wegbaangedeelte dat is ingenomen door rijbanen, veiligheidsstroken en bermen.

1.59 landschappelijke waarde:

de aan een gebied toegekende waarde in visueel-ruimtelijk en/of cultuurhistorisch en/of geomorfologisch en/of ecologisch opzicht.

1.60 maaiveld:

de hoogte of bovenkant van het land of terrein, of de hoogte van het bouwperceel ter plaatse, dan wel de hoogte van het afgewerkte bouwperceel ter plaatse na het verlenen van een omgevingsvergunning, of de hoogte van de grond die een (bouwwerk ten behoeve) bij het wegverkeer gebruikelijke voorziening omgeeft, of ter plaatse van een weg de hoogte van de grond direct naast de rijbaan.

1.61 manege:

bedrijfsmatige paardenhouderij gericht op recreatieve activiteiten die uitsluitend of in hoofdzaak bestaan uit het geven van instructie in diverse rijdisciplines aan derden waarbij gebruik wordt gemaakt van paarden die eigendom zijn van het bedrijf of van derden, al dan niet combinatie met huisvesting aan paarden.

1.62 mestplaat:

een inrichting bestaande uit een ondoordringbare vloer ten behoeve van de opslag van vaste mest dan wel veevoeder, buiten een gebouw.

1.63 (mest)silo:

een bouwwerk voor het opslaan van agrarische producten, voor het opslaan van mest dan wel voor het opslaan van veevoeder.

1.64 natuurwaarden:

de aan een gebied eigen zijnde ecologische waarden.

1.65 nevenactiviteit:

een bedrijfs- of beroepsmatige activiteit die in ruimtelijk, functioneel en inkomenswervend opzicht duidelijk ondergeschikt is aan de op de ingevolge dit bestemmingsplan toegestane hoofdfunctie op een bouwperceel.

1.66 nutsvoorzieningen:

voorzieningen ten behoeve van het openbaar nut dan wel algemene nutsdoeleinden, zoals afvalverzamel punten, duikers, bemalingsinstallaties, gemealgebouwen, gasreducerstations, transformatorhuisjes, schakel huisjes, telefoonsellen en apparatuur voor telecommunicatie (niet zijnde zendinstallaties voor mobiele telefonie of onderdelen daarvan).

1.67 ondergeschikte detailhandel:

een detailhandel-activiteit in een gebouw dat geen (planologische) hoofdbestemming detailhandel heeft, en die qua aard en omvang ondergeschikt is aan de hoofdfunctie.

1.68 overkapping:

een bijbehorend bouwwerk dat bestaat uit een dakconstructie zonder eigen wanden.

1.69 overkluizing:

een overkluizing is een civieltechnisch kunstwerk dat een weg, een plein of een waterloop (al dan niet kruiselings) overwelft.

1.70 paardenfokkerij:

een bedrijf dat in hoofdzaak is gericht op het fokken van paarden, de verkoop van gefokte paarden en het houden van paarden ten behoeve van de fokkerij met daaraan ondergeschikt het trainen en africhten van ter plaatse gefokte paarden.

1.71 paardenhouderij:

een bedrijf waarvan de activiteiten uitsluitend of in hoofdzaak bestaan uit het houden van paarden van derden, waaronder tevens wordt begrepen de verhuur van stalling met accommodatie en/of weiland en het verzorgen van paarden.

1.72 paardrijbak:

een door middel van een afscheiding van een perceel afgezonderd stuk grond ingericht en bedoeld voor het africhten en/of trainen van paarden of het uitoefenen van de paardensport.

1.73 paddock:

een door middel van een afscheiding van een perceel afgezonderd stuk grond ingericht en bedoeld voor het vrij laten loslopen van paarden meestal als uitloop van een stal.

1.74 peil:

- a. voor bouwwerken die aan de weg grenzen: de hoogte van de kruin van de weg;
- b. voor bouwwerken op een talud naast de weg: de hoogte van de kruin van de weg minus het verschil in aanvangshoogte;
- c. voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die niet aan de weg grenzen: de hoogte vanaf het aansluitende afgewerkte maaiveld c.q. afgewerkte terrein ter plaatse van het bouwwerk;
- d. voor gebouwen die niet aan de weg grenzen: de hoogte vanaf het aansluitende afgewerkte maaiveld c.q. afgewerkte terrein ter plaatse van het bouwwerk, waarbij plaatselijke, niet bij het verdere verloop van het terrein passende, ophogingen of verdiepingen aan de voet van het bouwwerk, anders dan noodzakelijk voor de bouw daarvan, buiten beschouwing blijven;
- e. indien wordt gebouwd in, op of aan een dijk of waterkering, of in gebieden waar het peil op een perceel een verhang kent van meer dan 1 meter:
 1. indien de hoofdtoegang van het bouwwerk aan de weg grenst: de hoogte van de kruin van de weg, waarbij dit peil zich uitstrekt tot een zone van ten hoogste 3 meter achter de achtergevelbouwgrens van een op bedoeld perceel aangegeven bouwvlak, mits het een aanbouw aan het hoofdgebouw betreft;
 2. indien de hoofdtoegang van bouwwerk niet aan de weg grenst: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte terrein;
 3. voor vrijstaande bijbehorende bouwwerken: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte terrein.
- f. indien in, op of over het water wordt gebouwd: het waterpeil.

1.75 perceelsgrens:

de grens van een (bouw)perceel.

1.76 prostitutiebedrijf:

een bedrijf, waarin het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding als beroep wordt uitgeoefend.

1.77 recreatief medegebruik:

recreatief gebruik van gronden dat ondergeschikt is aan de functie van de bestemming waarbinnen dit recreatieve gebruik is toegestaan.

1.78 seksinrichting:

een voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in de omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht of vertoningen van erotische/pornografische aard plaatsvinden, waaronder in elk geval wordt verstaan een prostitutiebedrijf, een erotische massagesalon, een escortservice, een seksbioscoop, een seksautomatenhal, een sekstheater, een parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar.

1.79 sleufsilos:

een inrichting bestaande uit een ondoordringbare vloer ten behoeve van de opslag van vaste mest dan wel veevoeder, buiten een gebouw.

1.80 souterrain:

een bijzondere bouwlaag waarvan de vloer onder het peil is gelegen, en waarbij de vloer van de bovengelige bouwlaag maximaal 0,50 tot 1,50 meter boven het peil is gelegen.

1.81 stacaravan:

een caravan of soortgelijk onderkomen (chalet), dat mede gelet op de afmetingen, niet bestemd is om regelmatig en op normale wijze op de verkeerswegen, ook over grotere afstanden, als een aanhangsel van een auto te worden voortbewogen.

1.82 straatmeubilair:

openbare voorzieningen van geringe afmetingen, zoals banken, bloemen- en plantenbakken, abri's, straatverlichting, wegbekening en -bewijzing, brievenbussen, (afval)bakken, rijwielstandaards en andere hiermee gelijk te stellen voorzieningen. Tevens de op of bij de weg behorende bouwwerken en voorzieningen, zoals verkeersgeleiders, verkeersborden, brandkranen, lichtmasten, parkeermeters, stadsplattengronden, zitbanken, bloem- en plantenbakken, papier-, glas- en andere inzamelbakken, kunstobjecten, gedenktekens, telefooncellen, abri's, vlaggenmasten, draagconstructies voor reclame, en andere, hiermee gelijk te stellen bouwwerken en voorzieningen.

1.83 verdieping:

de bouwlagen boven de bouwlaag op de begane grond.

1.84 voorerf:

erf aan de voorkant en de naar openbaar toegankelijk gebied gekeerde zijkant, tot 1 meter achter de voorgevel van het hoofdgebouw.

1.85 voorgevel:

de naar de weg toegekeerde gevel van een gebouw of indien het een gebouw betreft met meer dan één naar de weg gekeerde gevel, de gevel van het gebouw die door zijn aard, functie, constructie of uitstraling als belangrijkste gevel kan worden aangemerkt, mede gezien de situering van het huisnummer, brievenbus, voordeur en uitrit.

1.86 voorgevelrooilijn:

een denkbeeldige lijn waarachter/waarin één of meer gevels van een gebouw worden geplaatst en die is gelegen aan de zijde van de aan de weg gelegen perceelsgrens.

1.87 waterhuishoudkundige voorzieningen:

voorzieningen die nodig zijn ten behoeve van een goede bereikbaarheid over water, wateraanvoer, waterafvoer, waterberging, hemelwaterinfiltratie en waterkwaliteit, zoals duikers, stuwen, infiltratie voorzieningen, gemalen, inlaten, kademuren, bruggen/brugconstructies en andere daarmee gelijk te stellen voorzieningen.

1.88 woning:

een gebouw of een gedeelte daarvan, krachtens aard en indeling geschikt en bestemd voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

1.89 woonboot:

elk vaar- of drijftuig, dat uitsluitend of in hoofdzaak wordt gebruikt als of - te oordelen naar zijn constructie en/of inrichting - uitsluitend of in hoofdzaak is bestemd tot dag- en/of nachtverblijf van één of meer personen.

1.90 woonhuis:

een gebouw, hetzij vrijstaand, hetzij aaneengebouwd, dat slechts één woning omvat.

1.91 weg:

alle voor het openbaar rij- of ander verkeer openstaande wegen, waaronder begrepen de bijbehorende kunstwerken, de tot de wegen behorende bermen en zijkanten, alsmede de aan de weg liggende parkeergelegenheid.

1.92 zijdelingse (bouw)perceelgrens:

een niet naar een weg of openbaar gebied gekeerde grens van een bouwperceel.

1.93 zolder:

een gedeelte van een gebouw waarvan de oppervlakte, voor zover de hoogte groter is dan 1,50 meter, niet meer bedraagt dan 50% van de oppervlakte van de onderliggende laag.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de afstand van een bouwwerk tot aan de zijdelingse perceelgrens:

tussen de zijdelingse grens van het bouwperceel en een bepaald punt van het bouwwerk, waar die afstand het kortst is.

2.2 de bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, zonnepanelen/zonnecollectoren, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.3 de breedte van een gebouw:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of de harten van de scheidingsmuren.

2.4 de dakhelling:

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

2.5 de horizontale diepte van een gebouw:

de buitenwerks gemeten afstand tussen de voorgevel en de achtergevel van een gebouw.

2.6 de verticale diepte van een gebouw:

de diepte van een gebouw, verticaal gemeten vanaf het peil tot aan het diepste punt van het gebouw.

2.7 de goothoogte van een gebouw:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.8 de hoogte van een dakopbouw:

vanaf de afdekking van de bovenste bouwlaag tot aan het hoogste punt van de dakopbouw.

2.9 de hoogte van een kap:

vanaf de bovenkant goot, boeibord of daarmee gelijk te stellen constructiedeel tot aan het hoogste punt van de kap.

2.10 de inhoud van een bouwwerk:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.11 de oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

2.12 het bebouwd oppervlak van een bouwperceel:

de oppervlakte van alle op een bouwperceel gelegen bouwwerken tezamen.

2.13 peil:

- a. voor bouwwerken die aan de weg grenzen: de hoogte van de kruin van de weg;
- b. voor bouwwerken op een talud naast de weg: de hoogte van de kruin van de weg minus het verschil in aanvangshoogte;

- c. voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die niet aan de weg grenzen: de hoogte vanaf het aansluitende afgewerkte maaiveld c.q. afgewerkte terrein ter plaatse van het bouwwerk;
- d. voor gebouwen die niet aan de weg grenzen: de hoogte vanaf het aansluitende afgewerkte maaiveld c.q. afgewerkte terrein ter plaatse van het bouwwerk, waarbij plaatselijke, niet bij het verdere verloop van het terrein passende, ophogingen of verdiepingen aan de voet van het bouwwerk, anders dan noodzakelijk voor de bouw daarvan, buiten beschouwing blijven;
- e. indien wordt gebouwd in, op of aan een dijk of waterkering, of in gebieden waar het peil op een perceel een verhang kent van meer dan 1 meter:
 - 1. indien de hoofdtoegang van het bouwwerk aan de weg grenst: de hoogte van de kruin van de weg, waarbij dit peil zich uitstrekt tot een zone van ten hoogste 3 meter achter de achtergevelbouwgrens van een op bedoeld perceel aangegeven bouwvlak, mits het een aanbouw aan het hoofdgebouw betreft;
 - 2. indien de hoofdtoegang van bouwwerk niet aan de weg grenst: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte terrein;
 - 3. voor vrijstaande bijbehorende bouwwerken: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte terrein.
- f. indien in, op of over het water wordt gebouwd: het waterpeil.

2.14 ondergeschikte bouwdelen:

bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van de oppervlakte en de inhoud van een bouwwerk worden ten aanzien van de plaatsing van ondergeschikte bouwdelen als plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, schoorstenen, gevel- en kroonlijsten, luifels, erkers, balkons en overstekende daken buiten beschouwing gelaten, mits deze bouwdelen niet meer dan 1 meter buiten het gevel- of dakvlak uitsteken. Bij toepassing van het bepaalde ten aanzien van de goot- en bouwhoogte van een bouwwerk worden wolfseinden buiten beschouwing gelaten.

2.15 meetverschillen:

bij toepassing van het bepaalde in het plan ten aanzien van het bouwen binnen bouwvlakken of bestemmingsvlakken, worden afwijkingen ten gevolge van meetverschillen buiten beschouwing gelaten, mits dat meetverschil, mede gelet op de aard en omvang van hierdoor toegelaten of toe te laten (bouw)werken of werkzaamheden, als van zeer beperkte betekenis moet worden aangemerkt.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Agrarisch - Agrarisch bedrijf

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Agrarisch - Agrarisch bedrijf' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. de uitoefening van het agrarisch bedrijf met een grondgebonden agrarische bedrijfsvoering, niet zijnde een intensieve veehouderij;
- b. het wonen ten behoeve van de agrarische bedrijfsvoering, al dan niet in combinatie met ruimten in de woning voor een niet-agrarisch aan-huis-verbonden beroep of een bed & breakfast, waarbij uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning' een woning in gebruik mag worden genomen;
- c. duurzaam agrarisch grondgebruik en het weiden van vee;
- d. bedrijfsgebouwen ten behoeve van het agrarisch bedrijf;

met de daarbij behorende:

- e. paden en wegen;
- f. erven;
- g. terreinen;
- h. groenvoorzieningen;
- i. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- j. nutsvoorzieningen;
- k. mestplaten, sleufsilo's, (mest)silo's en basins;
- l. paardrijbak en paddock;
- m. bouwwerken en andere werken;

met daaraan ondergeschikt:

- n. bestrijding en voorkoming van bodemerosie en wateroverlast;
- o. recreatief medegebruik;
- p. ontsluiting van de afzonderlijke percelen;
- q. parkeervoorzieningen;
- r. pv-panelen (zonnepanelen) op gebouwen;
- s. voorzieningen ten behoeve van warmte-/koudeopslag.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Algemeen

Op de voor 'Agrarisch - Agrarisch bedrijf' aangewezen gronden mogen uitsluitend bouwwerken worden gebouwd ten dienste van de bestemming.

3.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. gebouwen ten behoeve van een agrarisch bedrijf mogen uitsluitend binnen een bouwvlak worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van de gebouwen mag niet meer bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' is aangegeven;
- c. bedrijfsgebouwen dienen achter de voorgevel van de bedrijfswoning en het verlengde daarvan te worden gebouwd;
- d. bijbehorende bouwwerken dienen ten minste 1,00 meter achter de voorgevel van de bedrijfswoning en het verlengde daarvan te worden gebouwd.

3.2.3 *Bouwwerken, geen gebouwen zijnde*

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde gelden de volgende regels:

- a. overkappingen dienen ten minste 1,00 meter achter de voorgevel van de bedrijfswoning en het verlengde daarvan te worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van overkappingen mag maximaal 3 meter bedragen;
- c. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen op/in het achtergebied mag, voor zover gelegen binnen 10 meter afstand van een gebouw, maximaal 2 meter bedragen, en de bouwhoogte van overige erf- en terreinafscheidingen mag maximaal 1 meter bedragen, tenzij het om heiningen, erfafscheidingen en terreinafscheidingen in de vorm van draadomheiningen en draadafscheidingen betreft, waarbij de hoogte maximaal 1,50 meter mag bedragen;
- d. de bouwhoogte van palen en masten mag maximaal 5 meter bedragen;
- e. de bouwhoogte van silo's en basins mag maximaal 3 meter bedragen;
- f. de bouwhoogte van mestplaten en sleufsilos mag maximaal 1,50 meter bedragen;
- g. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 3 meter bedragen.

3.3 **Specifieke gebruiksregels**

3.3.1 *Strijdig gebruik*

Tot een strijdig gebruik wordt in elk geval gerekend:

- a. het gebruik van bedrijfsgebouwen, bijgebouwen en bijbehorende bouwwerken voor bewoning;
- b. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van detailhandel (waaronder autohandel);
- c. het gebruik van gronden voor een manege, paardenhouderij en/of paardenfokkerij;
- d. het gebruik van gronden ten behoeve van akkerbouw, glastuinbouw, intensieve veehouderij, bollenteelt en/of bosbouw;
- e. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van de bedrijfsmatige exploitatie of een, in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, ondernomen bedrijvigheid van de beoefening of het laten beoefenen van de paardensport.

3.3.2 *Parkeren*

Parkeren in verband met de bestemming dient op eigen terrein plaats te vinden, achter de voorgevel van de bedrijfswoning en het verlengde daarvan.

Bij nieuw- of verbouw dient de inrichting van de gronden zodanig plaats te vinden, dat wordt voldaan aan de parkeernormen zoals benoemd in artikel 19 Algemene gebruiksregels, lid 19.2.

3.3.3 *Aan-huis-verbonden bedrijf, aan-huis-verbonden beroep, en bed & breakfast*

Voor de in lid 3.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbepalingen:

- a. de uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf is niet toegestaan;
- b. de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep is toegestaan, met inachtneming van de volgende bepalingen:
 1. het vloeroppervlak voor aan-huis-verbonden beroepen in de bedrijfswoning en bijbehorende bouwwerken dan wel bijgebouwen mag niet meer bedragen dan 20 m²;
 2. horeca-activiteiten zijn niet toegestaan;
 3. detailhandelactiviteiten zijn niet toegestaan, met uitzondering van een beperkte verkoop van aan het beroep gerelateerde producten en ondergeschikt aan de uitoefening van het aan-huis-verbonden beroep;
 4. het gebruik ondersteunt de woonfunctie, dat wil zeggen dat diegene die de activiteiten in de bedrijfswoning of in een bijbehorend bouwwerk dan wel bijgebouw uitvoert tevens een in de Gemeentelijke Basisadministratie ingeschreven bewoner van de bedrijfswoning is;
 5. reclame-uitingen zijn niet toegestaan.
- c. de uitoefening van een 'bed & breakfast' is toegestaan, met inachtneming van de volgende regels:
 1. de bedrijfswoning dient in overwegende mate haar woonfunctie te behouden;

2. het gebruik van 'bed & breakfast' is uitsluitend in de bedrijfswoning toegestaan, en is dus niet in een bijgebouw toegestaan;
3. het gebruik van 'bed & breakfast' dient de woonfunctie te ondersteunen, dat wil zeggen dat degene die de activiteiten in de bedrijfswoning uitvoert, tevens de gebruiker van de bedrijfswoning is en geen personeel in dienst heeft;
4. de kamers mogen niet als zelfstandige wooneenheid functioneren;
5. maximaal 45% van het vloeroppervlak van de bedrijfswoning mag ten behoeve van een 'bed & breakfast' in gebruik zijn;
6. 'bed & breakfast' mag aan maximaal 10 personen worden aangeboden;
7. er mogen geen onevenredig nadelige gevolgen voor het woon- en leefklimaat van omwonende en de bedrijfsvoering van omliggende bedrijven ontstaan;
8. het gebruik is recreatief, met dien verstande dat permanente bewoning, en het huisvesten van arbeiders voor tijdelijke of seizoensgebonden werkzaamheden en/of arbeid niet is toegestaan;
9. er mogen geen andere horeca-activiteiten plaatsvinden dan het verstrekken van logies en ontbijt.

3.4 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van het bepaalde in lid 3.3.3 voor:

- a. de uitoefening van aan-huis-verbonden bedrijf, met in achtneming van de volgende regels:
 1. het vloeroppervlak van aan-huis-verbonden bedrijven in de bedrijfswoning en bijbehorende bouwwerken dan wel bijgebouwen mag niet meer bedragen dan 20 m²;
 2. de woonfunctie als hoofddoel en primaire functie blijft gehandhaafd;
 3. er wordt geen onevenredige afbreuk gedaan aan het woon- en leefmilieu in de omgeving;
 4. horeca-activiteiten zijn niet toegestaan;
 5. detailhandelsactiviteiten zijn niet toegestaan, met uitzondering van een beperkte verkoop van aan het bedrijf gerelateerde producten en ondergeschikt aan de uitoefening van het aan-huis-verbonden bedrijf;
 6. het gebruik ondersteunt de woonfunctie, dat wil zeggen dat diegene die de activiteit in de bedrijfswoning of in een bijbehorend bouwwerk dan wel bijgebouw uitvoert tevens een in de Gemeentelijke Basisadministratie ingeschreven bewoner van de bedrijfswoning is en geen personeel in dienst heeft;
 7. het gebruik mag niet leiden tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer, dan wel tot een onevenredige toename van de parkeerdruk op de openbare ruimte;
 8. bedrijfsactiviteiten die vergunnings- of meldingsplichtig zijn op grond van de Wet algemene bepaling omgevingsrecht (Wabo) of andere milieuwetgeving zijn niet toegestaan;
 9. er vindt slechts een beperkt cliëntenbezoek aan huis plaats;
 10. reclame-uitingen zijn niet toegestaan.
- b. de uitoefening van aan-huis-verbonden beroep tot een maximale vloeroppervlak van 35 m², met inachtneming van de volgende regels:
 1. de woonfunctie als hoofddoel en primaire functie blijft gehandhaafd;
 2. er wordt geen onevenredige afbreuk gedaan aan het woon- en leefmilieu in de omgeving;
 3. horeca-activiteiten zijn niet toegestaan;
 4. detailhandelsactiviteiten zijn niet toegestaan, met uitzondering van een beperkte verkoop ondergeschikt aan de uitoefening van het aan-huis-verbonden beroep;
 5. het gebruik ondersteunt de woonfunctie, dat wil zeggen dat de hoofdberoepenaar die de activiteit in de bedrijfswoning of in een bijbehorend bouwwerk dan wel bijgebouw uitvoert tevens een in de Gemeentelijke Basisadministratie ingeschreven bewoner van de bedrijfswoning is;
 6. het gebruik mag niet leiden tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer, dan wel tot een onevenredige toename van de parkeerdruk op de openbare ruimte;
 7. het gebruik dient vanuit milieuhygiënisch oogpunt inpasbaar te zijn;
 8. er vindt slechts een beperkt cliëntenbezoek aan huis plaats;
 9. reclame-uitingen zijn niet toegestaan.

Artikel 4 Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarde

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarde' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. de uitoefening van het agrarisch bedrijf;
- b. duurzaam agrarisch grondgebruik en het weiden van vee;
- c. het weiden van vee, anders dan in het kader van de uitoefening van het agrarisch bedrijf;
- d. het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de aanwezige natuurwaarden en landschappelijke waarden;
- e. weidevogelleefgebieden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch met waarden - weidevogelleefgebied';
- f. groenelementen in de vorm van lage beplanting ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch met waarden - lage beplanting';
- g. watergangen en waterberging;

met daaraan ondergeschikt:

- h. paden;
- i. groenvoorzieningen;
- j. waterhuishoudkundige voorzieningen;
- k. nutsvoorzieningen;
- l. bestrijding en voorkoming van bodemerosie en wateroverlast;
- m. recreatief medegebruik;
- n. ontsluiting van de afzonderlijke percelen.

met de daarbij behorende:

- o. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en andere werken.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Algemeen

Op de voor 'Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarde' bestemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd voor zover dit in overeenstemming is met het bepaalde in lid 4.1.

4.2.2 Gebouwen

Op en in deze gronden mogen geen gebouwen gebouwd worden.

4.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. omheiningen, erfafscheidingen en terreinafscheidingen mogen uitsluitend in de vorm van draadomheiningen en draadafscheidingen worden opgericht, met dien verstande dat de hoogte ten hoogste 1,50 meter mag bedragen;
- b. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 3 meter bedragen.

4.3 Specifieke gebruiksregels

4.3.1 Strijdig gebruik

Tot een strijdig gebruik wordt in elk geval gerekend:

- a. het gebruik van gronden voor een paardrijbak;
- b. het gebruik van gronden voor een manege, paddock, paardenhouderij en/of paardenfokkerij;

- c. het gebruik van gronden voor mestplaten, sleufsilos, (mest)silos en basins;
- d. het gebruik van gronden ten behoeve van akkerbouw, glastuinbouw, intensieve veehouderij, bollenteelt en/of bosbouw;
- e. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van de bedrijfsmatige exploitatie of een, in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, ondernomen bedrijvigheid van de beoefening of het laten beoefenen van de paardensport.

4.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

4.4.1 Verboden werken en werkzaamheden

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning op en in de in lid 4.1 bedoelde gronden de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden uit te (laten) voeren (een en ander met uitzondering van normale onderhoudswerkzaamheden):

- a. het verlagen van de bodem en afgraven van gronden, dieper dan 0,40 meter onder peil;
- b. het verlagen van het waterpeil;
- c. het ontginnen, bodem verlagen of afgraven, ophogen, egaliseren en scheuren van grasland, met uitzondering van, onverminderd het bepaalde onder a, de gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch met waarden - lage beplanting';
- d. het graven, dichten, verdiepen of verbreden van sloten, greppels, beken en andere waterpartijen en het aanleggen van reservoirs, met uitzondering van, onverminderd het bepaalde onder a, de gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch met waarden - lage beplanting';
- e. het aanleggen van verhardingen;
- f. het aanleggen van dammen/dambruggen met duikers en/of daarbij behorende nieuwe inritten, en het verwijderen van bestaande dammen en of (dam)bruggen;
- g. werken of werkzaamheden, die direct gericht zijn op het storten, deponeren of op een andere wijze opslaan van baggerspecie, grond, puin of afvalmateriaal;
- h. het aanleggen van kaden en nieuwe dijken;
- i. werken of werkzaamheden welke wijzigingen van de waterhuishouding of de waterstand beogen of ten gevolge hebben;
- j. het aanbrengen van ondergrondse of bovengrondse leidingen, constructies, installaties of apparatuur, met uitzondering van erfafscheidingen met een maximale hoogte van 0,75 meter;
- k. het vellen, rooien of beschadigen van houtgewassen;
- l. het aanbrengen van beplantingen, met uitzondering van lage beplanting zijnde beplanting van maximaal 2 meter hoog ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch met waarden - lage beplanting';
- m. het bebossen van gronden;
- n. het verwijderen van rietkragen en andere wallekantbeplantingen.

4.4.2 Toegestane werken en werkzaamheden

Het in lid 4.4.1 gestelde verbod geldt niet voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden:

- a. in het kader van het normale beheer en onderhoud;
- b. in het kader van archeologisch onderzoek en het doen van opgravingen, mits verricht door een ter zake deskundige;
- c. waarmee al is of mag worden begonnen op het tijdstip van de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan.

4.4.3 Afwegingskader

De in lid 4.4.1 bedoelde omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan:

- a. de landschappelijke waarde en natuurwaarde;

- b. de woonsituatie;
- c. de milieusituatie;
- d. de verkeersveiligheid;
- e. de sociale en/of externe veiligheid;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 5 Bedrijf - Agrarisch productie- en toeleveringsbedrijf

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf - Agrarisch productie- en toeleveringsbedrijf' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. het uitoefenen van een agrarisch productie- en toeleveringsbedrijf;
- b. bedrijfsgebouwen ten behoeve van het agrarisch productie- en toeleveringsbedrijf;

met de daarbij behorende:

- c. wegen en paden;
- d. erven, terreinen en tuinen;
- e. groenvoorzieningen;
- f. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- g. parkeervoorzieningen;
- h. pv-panelen (zonnepanelen) op gebouwen;
- i. voorzieningen ten behoeve van warmte-/koudeopslag;
- j. gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
- k. andere werken.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Algemeen

Op de voor 'Bedrijf - Agrarisch productie- en toeleveringsbedrijf' aangewezen gronden mogen uitsluitend bouwwerken worden gebouwd voor zover dit in overeenstemming is met het bepaalde in lid 5.1.

5.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. een gebouw mag uitsluitend binnen een bouwvlak worden gebouwd;
- b. binnen het bouwvlak is één hoofdgebouw toegestaan;
- c. de bouwhoogte van de gebouwen mag niet meer bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' is aangegeven;
- d. de goothoogte van de gebouwen mag niet meer bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'maximum goothoogte (m)' is aangegeven.

5.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen op/in het achtergebied mag maximaal 2 meter bedragen, en de bouwhoogte van overige erf- en terreinafscheidingen mag maximaal 1 meter bedragen;
- b. de bouwhoogte van silo's mag maximaal 8 meter bedragen;
- c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 5 meter bedragen.

5.3 Specifieke gebruiksregels

5.3.1 Strijdig gebruik

Tot een strijdig gebruik wordt in elk geval gerekend:

- a. het gebruik van gronden en bouwwerken voor bewoning;
- b. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van detailhandel (waaronder autohandel);
- c. het gebruik van gronden voor een paardrijbak;
- d. het gebruik van gronden voor een manege, paddock, paardenhouderij en/of paardenfokkerij;
- e. het gebruik van gronden voor mestplaten, mestsilo's en mestbakken.

5.3.2 *Parkeren*

Parkeren in verband met de bestemming dient op eigen terrein plaats te vinden.

Bij nieuw- of verbouw dient de inrichting van de gronden zodanig plaats te vinden, dat wordt voldaan aan de parkeernormen zoals benoemd in artikel 19 Algemene gebruiksregels, lid 19.2.

Artikel 6 Bedrijf - Nutsvoorziening

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf - Nutsvoorziening' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. zendmast;
- b. nutsvoorzieningen;
- c. groenvoorzieningen;
- d. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;

met de daarbij behorende:

- e. ondergrondse en bovengrondse leidingen;
- f. parkeervoorzieningen;
- g. gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
- h. pv-panelen (zonnepanelen).

6.2 Bouwregels

6.2.1 Algemeen

Op de voor 'Bedrijf - Nutsvoorziening' bestemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd voor zover dit in overeenstemming is met het bepaalde in lid 6.1.

6.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van gebouwen mag maximaal 6 meter bedragen.

6.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. een zendmast mag uitsluitend binnen het bouwvlak gebouwd worden;
- b. de bouwhoogte van een zendmast mag maximaal 36 meter bedragen;
- c. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag maximaal 2 meter bedragen;
- d. de bouwhoogte van lichtmasten mag maximaal 6 meter bedragen;
- e. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 3 meter bedragen.

Artikel 7 Groen

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
- b. bermen en beplantingen;
- c. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- d. voetpaden en fietspaden;
- e. straatmeubilair;
- f. nutsvoorzieningen;

met daaraan ondergeschikt:

- g. parkeervoorzieningen;
- h. speelvoorzieningen;
- i. kunstobjecten;
- j. geluidwerende voorzieningen;

met de daarbij behorende:

- k. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en andere werken.

7.2 Bouwregels

7.2.1 Algemeen

Op de voor 'Groen' bestemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd voor zover dit in overeenstemming is met het bepaalde in lid 7.1.

7.2.2 Gebouwen

Op en in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

7.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag maximaal 1,5 meter bedragen;
- b. de bouwhoogte van lichtmasten mag maximaal 6 meter bedragen;
- c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 3 meter bedragen.

Artikel 8 Sport

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Sport' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. sport en spelactiviteiten;
- b. groenvoorzieningen;
- c. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- d. paden;
- e. nutsvoorzieningen;

met de daarbij behorende:

- f. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en andere werken.

8.2 Bouwregels

8.2.1 Algemeen

Op de voor 'Sport' bestemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd voor zover dit in overeenstemming is met het bepaalde in lid 8.1.

8.2.2 Gebouwen

Op en in deze gronden mogen geen gebouwen gebouwd worden.

8.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag maximaal 1,5 meter bedragen;
- b. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 3 meter bedragen.

Artikel 9 Tuin

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Tuin' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. tuinen en bijbehorende voorzieningen;
- met de daarbij behorende:
- b. paden, verhardingen, erven, groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- c. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en andere werken.

9.2 Bouwregels

9.2.1 Algemeen

Op de voor 'Tuin' bestemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd voor zover dit in overeenstemming is met het bepaalde in lid 9.1.

9.2.2 Gebouwen

Op en in deze gronden mogen geen gebouwen gebouwd worden.

9.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van overkappingen mag maximaal 3 meter bedragen;
- b. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag maximaal 1,5 meter bedragen;
- c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 3 meter bedragen;
- d. overkappingen dienen ten minste 1 meter achter de voorgevel van het hoofdgebouw en het verlengde daarvan te worden gebouwd;
- e. de oppervlakte van overkappingen mag maximaal 20 m² bedragen.

Artikel 10 Verkeer

10.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen, met dien verstande dat er wordt voldaan aan de gegeven dwarsprofielen, ter plaatse van de aanduidingen 'dwarsprofiel - 1' en 'dwarsprofiel - 2', opgenomen in de bijlagen van deze regels;
 - b. voetpaden en fietspaden;
 - c. fietstunnels;
 - d. bermen;
 - e. groenvoorzieningen;
 - f. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
 - g. bij het wegverkeer gebruikelijke voorzieningen, zoals bermen, bermbeplanting, taluds, vluchtstroken, opstel- en voorsorteerstroken, in- en uitvoegstroken, verkeersregelinstallaties, bushaltes en dergelijke;
 - h. grondlichamen en dijklichamen;
 - i. parkeervoorzieningen;
 - j. voorzieningen ten behoeve van het openbaar vervoer;
 - k. straatmeubilair;
 - l. kunstobjecten;
 - m. kunstwerken;
 - n. nutsvoorzieningen;
 - o. geluidwerende voorzieningen;
 - p. pv-panelen (zonnepanelen) in het wegdek;
- met de daarbij behorende:
- q. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en andere werken.

10.2 Bouwregels

10.2.1 Algemeen

Op de voor 'Verkeer' bestemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd voor zover dit in overeenstemming is met het bepaalde in lid 10.1.

10.2.2 Gebouwen

Op en in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

10.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van een fietstunnel mag maximaal 6 meter bedragen;
- b. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag maximaal 1,5 meter bedragen;
- c. de bouwhoogte van bouwwerken voor bewegwijzering, beveiliging en regeling van het verkeer, mag maximaal 8 meter bedragen;
- d. de bouwhoogte van lichtmasten en kunstwerken mag maximaal 6 meter bedragen;
- e. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 3 meter bedragen.

10.3 Specifieke gebruiksregels

Bij de inrichting en het gebruik van de gronden, ter plaatse van de dwarsprofielen 'dwarsprofiel - 1' en 'dwarsprofiel - 2', dient te worden voldaan aan dwarsprofiel 1 en dwarsprofiel 2 opgenomen in de bijlagen van deze regels.

Artikel 11 Verkeer - 2

11.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - 2' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen en paden ten behoeve van landbouwverkeer, langzaam verkeer en nood- en hulpdiensten;
- b. voetpaden en fietspaden;
- c. bermen;
- d. groenvoorzieningen;
- e. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- f. parkeervoorzieningen;
- g. straatmeubilair;
- h. kunstwerken;
- i. nutsvoorzieningen;
- j. geluidwerende voorzieningen;

met de daarbij behorende:

- k. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en andere werken.

11.2 Bouwregels

11.2.1 Algemeen

Op de voor 'Verkeer - 2' bestemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd voor zover dit in overeenstemming is met het bepaalde in lid 11.1.

11.2.2 Gebouwen

Op en in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

11.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag maximaal 1,5 meter bedragen;
- b. de bouwhoogte van bouwwerken voor bewegwijzering, beveiliging en regeling van het verkeer, mag maximaal 8 meter bedragen;
- c. de bouwhoogte van lichtmasten en kunstwerken mag maximaal 6 meter bedragen;
- d. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 3 meter bedragen.

Artikel 12 Water

12.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. water, waterlopen en waterpartijen;
- b. waterhuishouding;
- c. waterbeheer en waterberging;
- d. oevers en kaden;
- e. groenvoorzieningen;
- f. paden;
- g. kunstwerken;
- h. recreatief medegebruik;

met de daarbij behorende:

- i. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en andere werken.

12.2 Bouwregels

12.2.1 Algemeen

Op de voor 'Water' aangewezen gronden mag uitsluitend worden gebouwd voor zover dit in overeenstemming is met het bepaalde in lid 12.1.

12.2.2 Gebouwen

Op en in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

12.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de lengte van de steigers vanaf de wal in het water mag maximaal 2 meter bedragen;
- a. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag maximaal 1,5 meter bedragen;
- b. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 2 meter bedragen.

12.3 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik strijdig wordt in elk geval gerekend het gebruik van gronden en wateren ten behoeve van ligplaatsen voor woonboten en bedrijfsschepen.

Artikel 13 Wonen

13.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen;
- b. woningen al dan niet in combinatie met ruimte voor:
 - 1. een aan-huis-verbonden beroep;
 - 2. een bed & breakfast;
- c. tuinen en erven;

met de daarbij behorende:

- d. gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
- e. parkeervoorzieningen;
- f. groenvoorzieningen;
- g. nutsvoorzieningen;
- h. pv-panelen (zonnepanelen) op gebouwen.

13.2 Bouwregels

13.2.1 Algemeen

Op de voor 'Wonen' aangewezen gronden mogen uitsluitend bouwwerken worden gebouwd voor zover dit in overeenstemming is met het bepaalde in lid 13.1.

13.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. gebouwen mogen uitsluitend binnen een bouwvlak worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van een hoofdgebouw mag niet meer bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' is aangegeven;
- c. de goothoogte van een hoofdgebouw mag niet meer bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'maximum goothoogte (m)' is aangegeven;
- d. de bouwhoogte van bijbehorende bouwwerken mag maximaal 3 meter bedragen;
- e. bijbehorende bouwwerken dienen ten minste 1 meter achter de voorgevel van het hoofdgebouw en het verlengde daarvan te worden gebouwd.

13.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van overkappingen mag maximaal 3 meter bedragen;
- b. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag maximaal 1,5 meter bedragen;
- c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 3 meter bedragen;
- d. overkappingen dienen ten minste 1 meter achter de voorgevel van het hoofdgebouw en het verlengde daarvan te worden gebouwd;
- e. de oppervlakte van overkappingen mag maximaal 20 m² bedragen.

13.3 Specifieke gebruiksregels

13.3.1 Strijdig gebruik

Tot een strijdig gebruik wordt in elk geval gerekend:

- a. het gebruik van bijbehorende bouwwerken voor bewoning;
- b. het gebruik van de gronden en bouwwerken ten behoeve van detailhandel.

13.3.2 *Parkeren*

Parkeren in verband met de bestemming dient op eigen terrein plaats te vinden.

Bij nieuw- of verbouw dient de inrichting van de gronden zodanig plaats te vinden, dat wordt voldaan aan de parkeernormen zoals benoemd in artikel 19 Algemene gebruiksregels, lid 19.2.

13.3.3 *Aan-huis-verbonden bedrijf, aan-huis-verbonden beroep, en bed & breakfast*

Voor de in lid 13.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbepalingen:

- a. de uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf is niet toegestaan;
- b. de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep is toegestaan, met inachtneming van de volgende bepalingen:
 1. het vloeroppervlak voor aan-huis-verbonden beroepen in de woning en bijbehorende bouwwerken mag niet meer bedragen dan 20 m²;
 2. horeca-activiteiten zijn niet toegestaan;
 3. detailhandelactiviteiten zijn niet toegestaan, met uitzondering van een beperkte verkoop van aan het beroep gerelateerde producten en ondergeschikt aan de uitoefening van het aan-huis-verbonden beroep;
 4. het gebruik ondersteunt de woonfunctie, dat wil zeggen dat diegene die de activiteiten in de woning of in een bijbehorend bouwwerk uitvoert tevens een in de Gemeentelijke Basisadministratie ingeschreven bewoner van de woning is;
 5. reclame-uitingen zijn niet toegestaan.
- c. de uitoefening van een 'bed & breakfast' is toegestaan, met inachtneming van de volgende regels:
 1. de woning dient in overwegende mate haar woonfunctie te behouden;
 2. het gebruik van 'bed & breakfast' is uitsluitend in het hoofdgebouw toegestaan;
 3. het gebruik van 'bed & breakfast' dient de woonfunctie te ondersteunen, dat wil zeggen dat degene die de activiteiten in het hoofdgebouw uitvoert, tevens de gebruiker van het hoofdgebouw is en geen personeel in dienst heeft;
 4. de kamers mogen niet als zelfstandige wooneenheid functioneren;
 5. maximaal 45% van het vloeroppervlak van het hoofdgebouw mag ten behoeve van een 'bed & breakfast' in gebruik zijn;
 6. 'bed & breakfast' mag aan maximaal 10 personen worden aangeboden;
 7. er mogen geen onevenredig nadelige gevolgen voor het woon- en leefklimaat van omwonende en de bedrijfsvoering van omliggende bedrijven ontstaan;
 8. het gebruik is recreatief, met dien verstande dat permanente bewoning, en het huisvesten van arbeiders voor tijdelijke of seizoensgebonden werkzaamheden en/of arbeid niet is toegestaan;
 9. er mogen geen andere horeca-activiteiten plaatsvinden dan het verstrekken van logies en ontbijt.

13.4 **Afwijken van de gebruiksregels**

Burgemeester en wethouders kunnen omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van het bepaalde in lid 13.3.3 voor:

- a. de uitoefening van aan-huis-verbonden bedrijf, met in achtneming van de volgende regels:
 1. het vloeroppervlak van aan-huis-verbonden bedrijven in de woning en bijbehorende bouwwerken mag niet meer bedragen dan 20 m²;
 2. de woonfunctie als hoofddoel en primaire functie blijft gehandhaafd;
 3. er wordt geen onevenredige afbreuk gedaan aan het woon- en leefmilieu in de omgeving;
 4. horeca-activiteiten zijn niet toegestaan;
 5. detailhandelsactiviteiten zijn niet toegestaan, met uitzondering van een beperkte verkoop van aan het bedrijf gerelateerde producten en ondergeschikt aan de uitoefening van het aan-huis-verbonden bedrijf;
 6. het gebruik ondersteunt de woonfunctie, dat wil zeggen dat diegene die de activiteit in de woning of in een bijbehorend bouwwerk uitvoert tevens een in de Gemeentelijke Basisadministratie ingeschreven bewoner van de woning is en geen personeel in dienst heeft;
 7. het gebruik mag niet leiden tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het

- verkeer, dan wel tot een onevenredige toename van de parkeerdruk op de openbare ruimte;
8. bedrijfsactiviteiten die vergunnings- of meldingsplichtig zijn op grond van de Wet algemene bepaling omgevingsrecht (Wabo) of andere milieuwetgeving zijn niet toegestaan;
 9. er vindt slechts een beperkt cliëntenbezoek aan huis plaats;
 10. reclame-uitingen zijn niet toegestaan.
- b. de uitoefening van aan-huis-verbonden beroep tot een maximale vloeroppervlak van 35 m², met inachtneming van de volgende regels:
1. de woonfunctie als hoofddoel en primaire functie blijft gehandhaafd;
 2. er wordt geen onevenredige afbreuk gedaan aan het woon- en leefmilieu in de omgeving;
 3. horeca-activiteiten zijn niet toegestaan;
 4. detailhandelsactiviteiten zijn niet toegestaan, met uitzondering van een beperkte verkoop ondergeschikt aan de uitoefening van het aan-huis-verbonden beroep;
 5. het gebruik ondersteunt de woonfunctie, dat wil zeggen dat de hoofdberoepenaar die de activiteit in de woning of in een bijbehorend bouwwerk uitvoert tevens een in de Gemeentelijke Basisadministratie ingeschreven bewoner van de woning is;
 6. het gebruik mag niet leiden tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer, dan wel tot een onevenredige toename van de parkeerdruk op de openbare ruimte;
 7. het gebruik dient vanuit milieuhygiënisch oogpunt inpasbaar te zijn;
 8. er vindt slechts een beperkt cliëntenbezoek aan huis plaats;
 9. reclame-uitingen zijn niet toegestaan.

Artikel 14 Leiding - Riool

14.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Riool' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor (instandhouding en bescherming van) de in de grond aanwezige ondergrondse rioolpersleidingen c.q. afvalwaterpersleidingen, en het beheer en onderhoud van de leidingen, en de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en andere werken.

Voor zover de volgende dubbelbestemmingen onderling geheel of gedeeltelijk samenvallen, gelden:

- in de eerste plaats de bepalingen van artikel 16 'Waterstaat - Waterkering';
- in de tweede plaats de bepalingen van artikel 14 'Leiding - Riool';
- in de derde plaats de bepalingen van artikel 15 'Waarde - Archeologie 3'.

14.2 Bouwregels

14.2.1 Algemeen

Op en in de gronden als bedoeld in lid 14.1 mag ten behoeve van de andere bestemmingen, met inachtneming van de daarvoor geldende regels, uitsluitend worden gebouwd indien het belang van de aanwezige leiding door het bouwen niet wezenlijk wordt geschaad, met dien verstande dat uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen worden gebouwd.

14.2.2 Gebouwen

Op en in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

14.2.3 Bouwen ten behoeve van de dubbelbestemming

Voor het bouwen ten behoeve van de in lid 14.1 bedoelde dubbelbestemming geldt het volgende:

- a. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegestaan;
- b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 3 meter bedragen.

14.2.4 Bouwen ten behoeve van de andere bestemmingen

Voor het bouwen ten behoeve van de andere daar voorkomende bestemming(en) geldt dat uitsluitend gebouwd mag worden voor zover:

- a. het doelmatig functioneren van de rioolpersleiding niet onevenredig wordt geschaad;
- b. voorafgaand overleg heeft plaatsgevonden met de beheerder van de riool-/afvalwaterpersleiding en de beheerder van de waterkering (indien een waterkering aanwezig is);
- c. wordt voldaan aan de bouwregels voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van de andere bestemming(en).

14.2.5 Onderzoeksplicht

Voorafgaand aan de verlening van een omgevingsvergunning dient advies te worden ingewonnen bij de betrokken beheerder van de riool-/afvalwaterpersleiding en de beheerder van de waterkering (indien een waterkering aanwezig is).

14.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

14.3.1 Verboden werken en werkzaamheden

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning op en in de in lid 14.1 bedoelde gronden de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden uit te (laten) voeren:

- a. het uitvoeren van graafwerkzaamheden en/of grondbewerkingen, het roeren en omwoelen van gronden, waaronder begrepen het aanleggen van drainage;
- b. het verlagen van de bodem en afgraven van gronden;
- c. het graven of anderszins aanbrengen van watergangen en waterpartijen;
- d. het verlagen van het waterpeil;
- e. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en het rooien van diepwortelende beplantingen, waarbij de stobben worden verwijderd;
- f. het ophogen en egaliseren van gronden.

14.3.2 Toegestane werken en werkzaamheden

Het in lid 14.3.1 gestelde verbod geldt niet voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden:

- a. in het kader van het normale beheer en onderhoud;
- b. in het kader van het uitvoeren van een bouwplan als bedoeld in lid 14.2;
- c. waarmee is of mag worden begonnen op het tijdstip van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan.

14.3.3 Toetsingscriterium bij vergunningverlening

De werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden als bedoeld in lid 14.3.1, zijn slechts toelaatbaar, indien:

- a. die werken of werkzaamheden, dan wel de directe of indirecte gevolgen daarvan, niet zullen leiden tot het wezenlijk schaden van het belang van de aanwezige leiding, en
- b. vooraf advies is ingewonnen bij de betrokken beheerder van de riool-/afvalwaterpersleiding en de beheerder van de waterkering (indien een waterkering aanwezig is).

Artikel 15 Waarde - Archeologie 3

15.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 3' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van de archeologische waarden van de gronden.

Voor zover de volgende dubbelbestemmingen onderling geheel of gedeeltelijk samenvallen, gelden:

- in de eerste plaats de bepalingen van artikel 16 'Waterstaat - Waterkering';
- in de tweede plaats de bepalingen van artikel 14 'Leiding - Riool';
- in de derde plaats de bepalingen van artikel 15 'Waarde - Archeologie 3'.

15.2 Bouwregels

15.2.1 Algemeen

Op en in de gronden als bedoeld in lid 15.1 mag ten behoeve van de andere bestemmingen, met inachtneming van de daarvoor geldende regels, uitsluitend worden gebouwd, indien de bouwactiviteit betreft:

- a. vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing op de bestaande plaats, waarbij de oppervlakte op of onder het peil niet wordt vergroot;
- b. een bouwwerk dat wordt gebouwd met graaf- of heiwerkzaamheden die niet dieper gaan dan 0,40 meter onder peil;
- c. een bouwwerk met een oppervlakte van maximaal 500 m²;
- d. een bouwwerk met een oppervlakte van meer dan 500 m² en met graaf- of heiwerkzaamheden die dieper gaan dan 0,40 meter onder peil, mits:
 1. de aanvrager van de omgevingsvergunning een rapport heeft overgelegd waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld, en
 2. de aanwezige archeologische waarden, gelet op het onder 1 bedoelde rapport, door het bouwen niet wezenlijk worden geschaad, met dien verstande dat ter voorkoming van mogelijke schade, aan de vergunning de volgende verplichtingen kunnen worden gebonden:
 - de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de aanwezige archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
 - de verplichting tot het doen van opgravingen, of de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg die voldoet aan door burgemeester en wethouders bij de vergunning te stellen kwalificaties.

15.2.2 Bouwverbod

Indien uit het lid 15.2.1 onder d onder 1 bedoelde rapport blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het verlenen van de omgevingsvergunning zullen worden verstoord zonder dat het mogelijk is om deze door de in lid 15.2.1 onder d onder 2 genoemde verplichtingen veilig te stellen, dan wordt de vergunning geweigerd.

15.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

15.3.1 Verboden werken en werkzaamheden

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning op en in de in lid 15.1 bedoelde gronden de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden uit te (laten) voeren, over een oppervlakte van 500 m² of meer:

- a. het uitvoeren van graafwerkzaamheden en/of grondbewerkingen, het roeren en omwoelen van gronden, dieper dan 0,40 meter onder peil, waaronder begrepen het aanleggen van drainage;
- b. het verlagen van de bodem en afgraven van gronden, dieper dan 0,40 meter onder peil;
- c. het graven of anderszins aanbrengen van watergangen en waterpartijen, dieper dan 0,40 meter onder peil;
- d. het verlagen van het waterpeil;
- e. het aanbrengen van ondergrondse transportleidingen en de daarmee verband houdende constructies;
- f. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en het rooien van diepwortelende beplantingen, waarbij de stobben worden verwijderd;
- g. het ophogen en egaliseren van gronden.

15.3.2 Toegestane werken en werkzaamheden

Het in lid 15.3.1 gestelde verbod geldt niet voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden:

- a. in het kader van het normale beheer en onderhoud;
- b. in het kader van het uitvoeren van een bouwplan als bedoeld in lid 15.2;
- c. in het kader van archeologisch onderzoek en het doen van opgravingen, mits verricht door een ter zake deskundige;
- d. gelegen binnen een afstand van maximaal 2,5 meter uit een bestaande fundering van een bestaand bouwwerk;
- e. waarmee is of mag worden begonnen op het tijdstip van onherroepelijk worden van de vaststelling van dit bestemmingsplan.

15.3.3 Toetsingscriterium bij vergunningverlening

De werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden als bedoeld in lid 15.3.1, zijn slechts toelaatbaar, indien:

- a. die werken of werkzaamheden, dan wel de directe of indirecte gevolgen daarvan, niet zullen leiden tot een verstoring van één of meer archeologische waarden van de betreffende gronden, dan wel de mogelijkheden voor het herstel van die waarden niet onevenredig worden of kunnen worden verkleind, en;
- b. vooraf door aanvrager van de omgevingsvergunning een rapport op basis van de Kwaliteitsnorm voor de Nederlandse Archeologie is overgelegd waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld.

15.3.4 Voorwaarden vergunning

Voor zover de in lid 15.3.1 genoemde werken en werkzaamheden dan wel de directe of indirecte gevolgen van deze werken en werkzaamheden kunnen leiden tot een verstoring van archeologisch materiaal, kan de vergunning worden verleend, indien aan de vergunning één van de volgende verplichtingen wordt verbonden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van opgravingen;
- c. de verplichting de oprichting van het bouwwerk te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg die voldoet aan door burgemeester en wethouders bij de vergunning te stellen kwalificaties.

15.4 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd het plan te wijzigen zodanig dat de bestemming 'Waarde - Archeologie - 3' naar ligging wordt verschoven of naar omvang wordt vergroot of verkleind en in voorkomend geval uit het plan wordt verwijderd, voor zover de geconstateerde aanwezigheid of afwezigheid van de archeologische waarden, in voorkomend geval na beëindiging van opgravingen, daartoe aanleiding geeft.

Artikel 16 Waterstaat - Waterkering

16.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterkering' bestemde gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), tevens bestemd voor (de aanleg, het behoud en het herstel van) de waterkering, voor de bescherming van de waterkering en voor de waterbeheersing, en de daarbij behorende voorzieningen en inrichtingsaspecten waaronder dijken en kaden, en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en andere werken, één en ander met inachtneming van de Keur van het Hoogheemraadschap.

Voor zover de volgende dubbelbestemmingen onderling geheel of gedeeltelijk samenvallen, gelden:

- in de eerste plaats de bepalingen van artikel 16 'Waterstaat - Waterkering';
- in de tweede plaats de bepalingen van artikel 14 'Leiding - Riool';
- in de derde plaats de bepalingen van artikel 15 'Waarde - Archeologie 3'.

16.2 Bouwregels

16.2.1 Algemeen

Op en in de gronden als bedoeld in lid 16.1 mag ten behoeve van de andere bestemmingen, met inachtneming van de daarvoor geldende regels, uitsluitend worden gebouwd indien daartegen uit hoofde van de waterstaatsbelangen geen overwegende bezwaren bestaan en vooraf advies is ingewonnen bij de waterbeheerder, met dien verstande dat uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen worden gebouwd.

16.2.2 Gebouwen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

16.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. het doelmatig functioneren van de waterkering wordt niet onevenredig geschaad;
- b. voorafgaand heeft overleg plaatsgevonden met de beheerder van de waterkering;
- c. er dient te worden voldaan aan de bouwregels voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van de andere bestemming(en);
- d. de bestaande bouwwerken zijn toegestaan op de bestaande locatie met de bestaande oppervlakte, inhoud, en bouwhoogte.

16.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

16.3.1 Verboden werken en werkzaamheden

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning op en in de in lid 16.1 bedoelde gronden de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden uit te (laten) voeren:

- a. het aanbrengen van hoogopgaande en/of diepwortelende beplanting, waaronder bijvoorbeeld rietbeplanting;
- b. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontgronding of ophoging;
- c. het verrichten van grondroeractiviteiten (bijvoorbeeld het aanbrengen van rioleringen, kabels, leidingen en drainage) anders dan normaal spit- en ploegwerk;
- d. diepploegen;
- e. het aanbrengen van gesloten verhardingen, met uitzondering van de verharding van de N244, N247 en Derde ontsluitingsweg en de bijbehorende voorzieningen zoals fietspaden en kunstwerken;
- f. het permanent opslaan van goederen waaronder ook begrepen het opslaan van afvalstoffen;

- g. het aanleggen van waterlopen of het vergraven, verruimen of dempen van bestaande waterlopen;
- h. het indrijven van voorwerpen in de bodem.

16.3.2 Toegestane werken en werkzaamheden

Het in lid 16.3.1 gestelde verbod geldt niet voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden:

- a. in het kader van het normale onderhoud, beheer en gebruik;
- b. waarmee is of mag worden begonnen op het tijdstip van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan.

16.3.3 Toetsingscriterium bij vergunningverlening

De werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden als bedoeld in lid 16.3.1 zijn slechts toelaatbaar, indien:

- a. geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de waterkerende functie van de waterkering;
- b. er vooraf overleg heeft plaatsgevonden met de beheerder van de waterkering.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 17 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 18 Algemene bouwregels

18.1 Bouwhoogte plaatselijke verhogingen

De bouwhoogte van plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers, luchtbehandelingkasten, liftkokers, lichtkappen, schotelantennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen bedraagt ten hoogste 2 meter ten opzichte van de voor het betreffende perceel geldende maatvoering.

18.2 Overschrijding bouwgrenzen

De grenzen van het bouwvlak dan wel bestemmingsvlak mogen naar de buitenzijde worden overschreden door:

- a. plinten, pilasters, gevelversieringen, ventilatiekanalen en schoorstenen;
- b. gevel- en kroonlijsten en overstekende daken, mits de bouwgrens met niet meer dan 0,50 meter wordt overschreden;
- c. kozijnen, mits de bouwgrens met niet meer dan 0,25 meter wordt overschreden.

18.3 Dakkapellen

Dakkapellen mogen uitsluitend op hoofdgebouwen worden gebouwd met inachtneming van de volgende regels:

- a. voor dakkapellen in het voor-dakvlak geldt dat:
 - 1. de breedte van de dakkapel ten hoogste 2,4 meter, of in geval de gevelbreedte meer is dan 5,8 meter, ten hoogste 40% van het dakvlak mag bedragen;
 - 2. de dakkapel ten minste 0,5 meter uit de zijkant van het dakvlak dient te blijven;
 - 3. maximaal 1 dakkapel per dakvlak, per woning is toegestaan;
- b. voor dakkapellen in het zij-dakvlak geldt dat:
 - 1. de breedte van 1 of meer dakkapellen ten hoogste 40% van het dakvlak mag bedragen;
 - 2. de breedte per dakkapel maximaal 2,4 meter mag bedragen;
 - 3. de dakkapel ten minste 1,2 meter uit zowel de voorkant als de achterkant van het dakvlak dient te blijven;
- c. voor dakkapellen in het achter-dakvlak geldt dat zij ten minste 0,5 meter uit de zijkant van het dakvlak dient te blijven en dat de breedte ten hoogste 40% van het dakvlak mag bedragen.

18.4 Ondergronds bouwen

Ondergronds bouwen is uitsluitend toegestaan daar waar op grond van dit bestemmingsplan gebouwen mogen worden gebouwd, met een verticale diepte van maximaal één bouwlaag, waarvan de verticale diepte niet meer dan 3 meter mag bedragen.

Artikel 19 Algemene gebruiksregels

19.1 Strijdig gebruik

Het is verboden de in het bestemmingsplan begrepen gronden en de zich daarop aanwezige bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met de bestemming of de daarbij behorende regels.

Tot een strijdig gebruik wordt in elk geval gerekend:

- a. het gebruik van gronden voor de opslag van schroot, afbraak- en bouwmaterialen, anders dan ten behoeve van de uitvoering van krachtens de bestemming toegelaten bouwactiviteiten en werken en werkzaamheden;
- b. het opslaan, stallen en/of deponeren buiten de bouwwerken van een of meer aan hun gebruik onttrokken voorwerpen, stoffen of producten, alsmede het aanleggen, inrichten en gebruiken van opslag- of stortplaatsen daarvoor;
- c. het opslaan, stallen en/of deponeren buiten de bouwwerken van een of meer aan het oorspronkelijk gebruik onttrokken machines en/of voer-, vaar- of vliegtuigen, alsmede het opslaan of deponeren van ongereede of onklare machines en/of voer-, vaar- of vliegtuigen, dan wel het aanleggen van opslagplaatsen daarvoor;
- d. het storten van puin en afvalstoffen;
- e. het gebruik van gronden als standplaats voor kampeermiddelen dan wel het gebruiken van gronden voor/als kampeerterreinen, caravanterreinen en/of dagcampings;
- f. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van seksinrichtingen, escortbedrijf en sekswinkel;
- g. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van detailhandel (waaronder autohandel) en horeca;
- h. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van smart- en growshops of als groothandel in smart- en growproducten;
- i. het gebruik van gronden en bouwwerken als verkooppunt motorbrandstoffen;
- j. het gebruik van gronden voor evenementen;
- k. het gebruik van gronden voor windmolens dan wel windturbines;
- l. het gebruik van gronden voor een paardrijbak en/of paddock, met uitzondering van de gronden met de bestemming 'Agrarisch - Agrarisch bedrijf';
- m. het gebruik van gronden voor een manege, paardenhouderij en/of paardenfokkerij;
- n. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van de bedrijfsmatige exploitatie of een, in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, ondernomen bedrijvigheid van de beoefening of het laten beoefenen van de paardensport;
- o. het gebruik van gronden en bouwwerken voor slaap- en/of recreatieverblijven, anders dan hetgeen in deze regels is toegestaan ten aanzien van bed & breakfast.

19.2 Voorwaardelijke verplichting parkeren

- a. Voor parkeren geldt dat bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen voldoende parkeergelegenheid moet worden gerealiseerd en in stand wordt gehouden, waarbij voldoende betekent dat wordt voldaan aan de gemiddelde parkeerkencijfers voor matig stedelijke gebieden als bedoeld in de CROW-publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie.
- b. Bij een omgevingsvergunning kan het bevoegd gezag afwijken van het bepaalde onder a indien het voldoen aan die regels door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit, er een bijzonder gemeentelijk belang mee is gemoeid of er op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.

19.3 Laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen

- a. Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.

- b. Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde onder a:
 - 1. indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of
 - 2. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.

19.4 Wijzigingsbevoegdheid parkeren

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd lid 19.2 te wijzigen, indien:

- a. de CROW-publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie wordt geactualiseerd; dan wel
- b. de gemeenteraad een eigen gemeentelijke parkeernormering vaststelt.

Artikel 20 Algemene afwijkingsregels

20.1 Afwijkingsbevoegdheid

Met een omgevingsvergunning, te verlenen door burgemeester en wethouders, kan worden afgeweken van:

- a. de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen en percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages;
- b. de bestemmingsplanbepalingen ten behoeve van het toestaan van het aanpassen of uitbreiden van het profiel van wegen of aanpassen van de aansluiting van wegen onderling, indien de verkeersveiligheid en/of verkeersintensiteit en/of onderhoud daartoe aanleiding geven of indien de toepassing van geluidsreducerende maatregelen, de afwatering, de bodem of grondsituatie, en dergelijke daartoe aanleiding geven, met dien verstande dat aanpassingen binnen het bestemmingsvlak van de bestemming 'Verkeer' en/of 'Verkeer - 2' gerealiseerd worden;
- c. de bestemmingsplanbepalingen met het oog op het toestaan van de aanpassing aan de werkelijke afmetingen van het terrein, mits de structuur van het plan niet wordt aangetast, de belangen van derden in redelijkheid niet worden geschaad en de afwijking gewenst en noodzakelijk wordt geacht voor de juiste verwezenlijking van het plan;
- d. de bestemmingsplanbepalingen ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van het toestaan van het vergroten van de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tot niet meer dan 10 meter;
- e. de bestemmingsplanbepalingen ten aanzien van het toestaan van het overschrijden van de grenzen van het bouwvlak naar de buitenzijde door:
 1. plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen en schoorstenen;
 2. schotelantennes;
 3. gevel- en kroonlijsten en overstekende daken;
 4. (hoek-)erkers over maximaal de halve gevelbreedte, ingangspartijen, luifels, balkons en galerijen, mits de (verlengde) bouwvlakgrens met niet meer dan 1,50 meter wordt overschreden;

20.2 Afwegingskader

De in lid 20.1 bedoelde omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan:

- a. het straat- en bebouwingsbeeld;
- b. de woonsituatie;
- c. de milieusituatie;
- d. de verkeersveiligheid;
- e. de sociale en/of externe veiligheid;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 21 Overige regels

21.1 Werking wettelijke regelingen

Indien en voor zover in deze regels wordt verwezen naar een wet, een algemene maatregel van bestuur, een verordening, een richtlijn of een andere (wettelijke) regeling, dan geldt deze wet, algemene maatregel van bestuur, verordening, richtlijn of andere (wettelijke) regeling zoals die luidt dan wel van kracht is op het tijdstip van inwerkingtreding van dit plan, tenzij in het plan anders is aangegeven.

21.2 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

21.2.1 Verboden werken en werkzaamheden:

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden uit te (laten) voeren (een en ander met uitzondering van normale onderhoudswerkzaamheden):

- a. het verlagen van het waterpeil;
- b. werken of werkzaamheden, die direct gericht zijn op het storten, deponeren of op een andere wijze opslaan van baggerspecie, puin of afvalmateriaal;
- c. het aanleggen van kaden en nieuwe dijken;
- d. het aanleggen van stranden;
- e. het aanbrengen van afbeeldingen of tekens voor commerciële doeleinden;
- f. het zoeken naar en het winnen van diepe delfstoffen;
- g. het aanbrengen van ondergrondse leidingen, met uitzondering van leidingen ten behoeve van regenwaterafvoer.

21.2.2 Toegestane werken en werkzaamheden:

Het in lid 21.2.1 gestelde verbod geldt niet voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden:

- a. op de gronden met de bestemming 'Verkeer', voor zover het betreft de werkzaamheden onder a, b en c van lid 21.2.1;
- b. in het kader van het normale beheer en onderhoud;
- c. in het kader van archeologisch onderzoek en het doen van opgravingen, mits verricht door een ter zake deskundige;
- d. waarmee al is of mag worden begonnen op het tijdstip van de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan.

21.2.3 Afwegingskader:

De in lid 21.2.1 bedoelde omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan:

- a. de landschappelijke waarde en natuurwaarde;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;
- c. de woonsituatie;
- d. de milieusituatie;
- e. de verkeersveiligheid;
- f. de sociale en/of externe veiligheid;
- g. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 22 Overgangsrecht

22.1 Overgangsrecht bouwwerken

22.1.1 Algemeen

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

22.1.2 Afwijking

Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van lid 22.1.1 een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in lid 22.1.1 met maximaal 10%;

22.1.3 Uitzondering op het overgangsrecht bouwwerken

Lid 22.1.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

22.2 Overgangsrecht gebruik

22.2.1 Algemeen

Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

22.2.2 Strijdig gebruik

Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in lid 22.2.1 te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

22.2.3 Onderbroken gebruik

Indien het gebruik, bedoeld in lid 22.2.1 na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

22.2.4 Uitzondering op het overgangsrecht gebruik

Lid 22.2.1 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 23 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Derde Ontsluitingsweg Edam-Volendam.