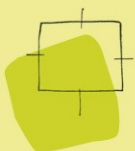


Bestemmingsplannen Aansluiting A9

Dit bestemmingsplan valt onder de werking
van de Crisis- en herstelwet

O N T W E R P



BügelHajema

Plek voor ideeën

Bestemmingsplannen Aansluiting A9

O N T W E R P

Inhoud

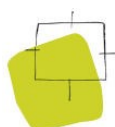
Toelichting + bijlagen

Regels

Verbeelding

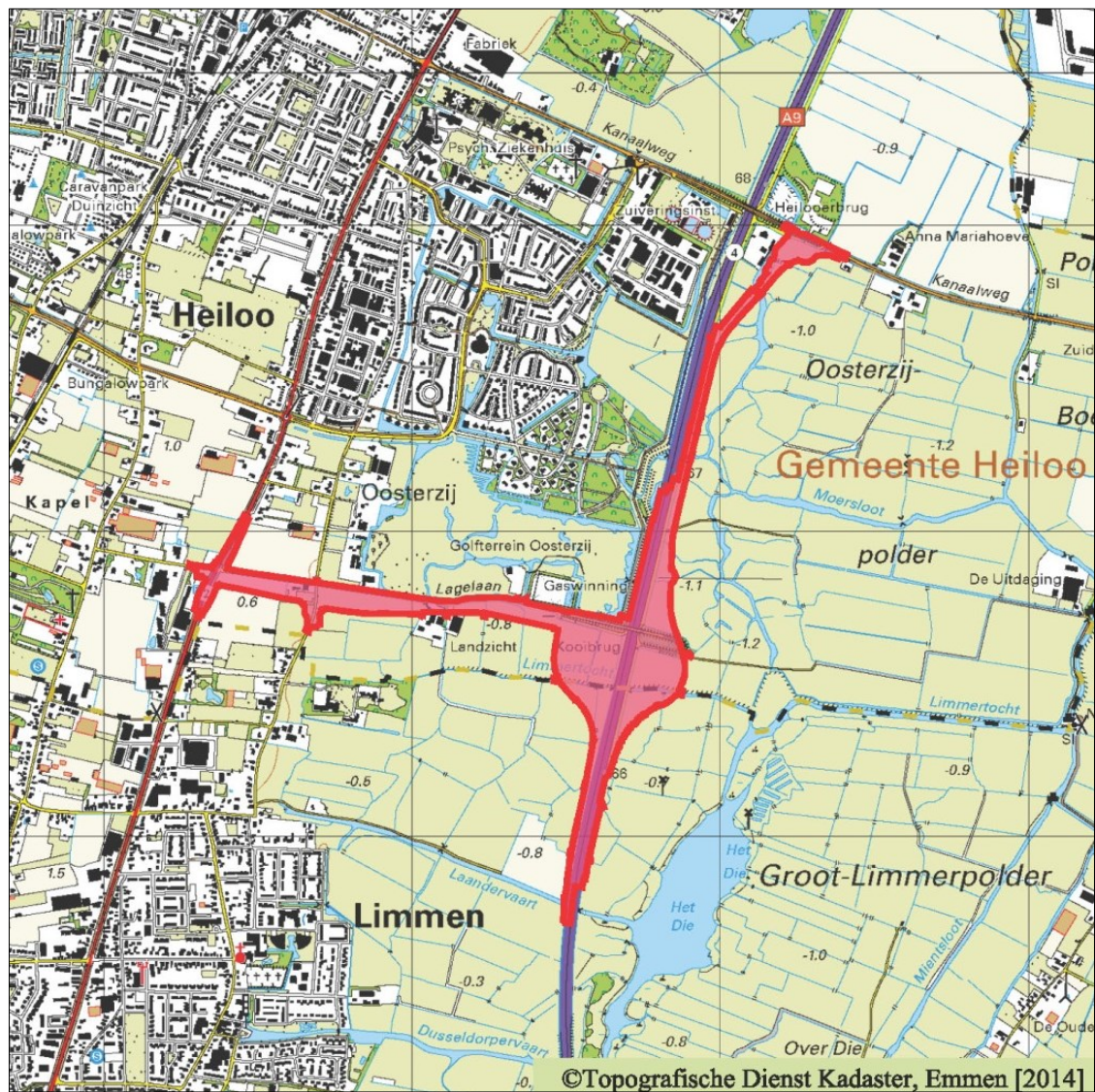
1 maart 2017

Projectnummer 121.00.00.06.00



Ideeën voor een plek

Overzichtskaart



Toelichting

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Van bestuursovereenkomst tot realisatieovereenkomst	5
1.2	Onderzoeken in het kader van het wegontwerp	6
1.3	Laatste aanpassingen	9
1.4	Bestemmingsplan en procedure Chw	10
1.5	Leeswijzer	10
2	Planbeschrijving	11
2.1	Huidige situatie	11
2.2	Programma De Nieuwe Strandwal	12
2.3	De toekomstige aansluiting op de A9	12
2.3.1	Half klaverblad	14
2.3.2	Aansluiting Kanaalweg	15
2.3.3	Tracé bij Lagelaan 5	16
2.3.4	Kruising Oosterzijweg - Lagelaan	17
2.3.5	Kruising Kennemerstraatweg - Lagelaan - Kapellaan	18
3	Beleidskader	19
3.1	Rijksbeleid	19
3.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	19
3.1.2	AmvB Ruimte (Barro)	20
3.1.3	Ladder voor duurzame verstedelijking	20
3.2	Provinciaal beleid	21
3.2.1	Structuurvisie Noord-Holland 2040, kwaliteit door veelzijdigheid	21
3.2.2	Provinciaal Ruimtelijke Verordening 2017	22
3.3	Regionaal beleid	24
3.3.1	Netwerkvisie Noord-Holland	24
3.4	Gemeentelijk beleid Heiloo	25
3.4.1	Bestemmingsplan Landelijk gebied (Heiloo)	25
3.4.2	Toekomstvisie Heiloo 2030	25
3.4.3	Verkeersplan Heiloo	25
3.5	Gemeentelijk beleid Castricum	26
3.5.1	Bestemmingsplan Buitengebied Castricum	26
3.5.2	Structuurvisie Buiten Gewoon Castricum 2030	26
3.5.3	Integraal verkeers- en vervoersplan Castricum	26
3.6	Conclusie	27

4	Nut en Noodzaak	29
4.1	Nut en noodzaak	29
4.1.1	Infrastructuur en bereikbaarheid	29
4.1.2	Ecologie en biodiversiteit	31
4.2	Landschappelijke inpassing	32
4.2.1	Beschrijving van het landschap	32
4.2.2	Ontwikkeling van het landschap	35
4.2.3	Inpassing	39
5	Planologische randvoorwaarden	45
5.1	Erfgoed	45
5.1.1	Archeologie	45
5.1.2	Cultuurhistorie	46
5.2	Bodem	47
5.3	Ecologie	48
5.4	Externe veiligheid	50
5.5	Explosieven	52
5.6	Verkeer	53
5.7	Geluidhinder wegverkeerslawaaï	53
5.8	Luchtkwaliteit	56
5.9	Water	56
5.10	Lichthinder	57
5.11	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	58
6	Juridische vormgeving	59
6.1	Algemeen	59
6.2	Plansystematiek	59
6.3	Bestemming	59
6.4	Overige aspecten	60
6.5	Bestemmingsplanprocedure	60
7	Uitvoerbaarheid	63
7.1	Economische uitvoerbaarheid	63
7.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	63

Bijlagen

Inleiding



1.1

Van bestuursovereenkomst tot realisatieovereenkomst

De gemeente Heiloo heeft samen met de buurgemeenten Alkmaar, Castricum en de Provincie Noord-Holland de wens om ter hoogte van de Lagelaan in Heiloo een aansluiting op de rijksweg A9 te realiseren. Hiervoor hebben genoemde partijen in op 16 december 2005 de ‘bestuursovereenkomst Wonen in het groen Heiloo/Limmen’ gesloten. De bestuursovereenkomst omvat afspraken over woningbouw, groenprojecten en een aansluiting op de A9. Het programma is gestart onder de naam ‘Wonen in het groen’. In de bestuursovereenkomst is vastgelegd dat de aansluiting ter hoogte van de Lagelaan met een oostelijke parallelweg naar de Kanaalweg gerealiseerd moet worden.

Al in 2002 hebben de betrokken partijen onderzoeksbureau DHV de opdracht gegeven om de verkeerskundige effecten van een aansluiting te hoogte van de Lagelaan te bestuderen. Het onderzoek toonde aan dat de aansluiting, met aanvullende maatregelen op het onderliggende wegennet, een positief effect heeft op de verkeersafwikkeling van het wegennet en de leefbaarheid van de dorpskernen.

In 2004 heeft de Provincie Noord-Holland, in het kader van de toenmalige streekplanherziening, DHV opdracht gegeven om het onderzoek op basis van recentere modelcijfers te actualiseren. De resultaten heeft DHV in het rapport¹ ‘Aansluiting A9 nabij Heiloo’ van 2 februari 2005 gepresenteerd en gaf aanleiding voor het genoemde bestuursakkoord.

In januari 2006 diende de provincie, mede namens de drie gemeenten, bij de minister van V&W het verzoek in om in te stemmen met de aanleg van de aansluiting. Op dat moment was de ontwikkeling van spitsstroken op het traject Alkmaar-Uitgeest in volle gang. De toenmalige minister heeft zich positief over de extra aansluiting uitgesproken, maar schortte haar definitieve antwoord op tot besluitvorming had plaatsgevonden over de capaciteitsuitbreiding op het traject Alkmaar-Uitgeest. Op basis van de Spoedwet wegverbreding is op 5 november 2010 het hiervoor benodigde Wegaanpassingsbesluit genomen. Nadat dit besluit, na uitspraak van de Raad van State op 24 augustus 2011, onherroepelijk is geworden, is de capaciteitsuitbreiding van de A9 ook daadwerkelijk gerealiseerd.

¹ DHV (2005) *Aansluiting A9 nabij Heiloo, vervolgonderzoek*. MV-SE2004.2230. versie 2, januari 2005/eindconcept.

De aansluiting A9 Heiloo wordt aangelegd als onderdeel van het Programma Nieuwe Strandwal, een gebiedsontwikkelingsproject met woningbouw en groenprojecten en ter ontsluiting van bedrijventerrein Boekelermeer. Op 12 maart 2014 hebben de provincie Noord-Holland en de gemeenten Alkmaar, Castricum en Heiloo overeenstemming bereikt over de financiering van de aansluiting A9. Hieraan dragen alle genoemde partijen bij.

Op 14 december 2015 besloten Provinciale Staten voor de uitvoering van het project 'Aansluiting A9 Heiloo' een krediet beschikbaar te stellen, waarvan een deel ten laste van de gemeente Alkmaar, een deel ten laste van de gemeente Castricum, een deel ten laste van de gemeente Heiloo en een deel ten laste van de provincie Noord-Holland komt.

Ten slotte is de uitwerking van het besluit van de minister de 'Overeenkomst tot regeling van de realisatie, alsmede de eigendom en het beheer en onderhoud van de te realiseren aansluiting op de A9 ter hoogte van de Lagelaan in de gemeente Heiloo' opgesteld. Deze zogenaamde realisatieovereenkomst is op 29 juni 2016 door alle partijen - regio en Rijkswaterstaat - ondertekend.

Het college van Gedeputeerde Staten heeft op 12 juli 2016 besloten om een Overeenkomst Fietsbrug A9 aan te gaan met de gemeenten Heiloo en Castricum en daarvoor een financiële bijdrage te leveren. Hiervoor is een aparte realisatieovereenkomst getekend, namelijk op 7 september 2016.

1.2

Onderzoeken in het kader van het wegontwerp

Parallel aan de besluitvorming over de aansluiting A9 heeft onderzoek plaatsgevonden naar het ontwerp van de weg. In opdracht van Rijkswaterstaat (RWS) hebben adviesbureaus Arcadis en Witteveen+ Bos onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor een aansluiting op de rijksweg A9. Op 8 juli 2010 is hiervoor een Variantennota 'Aansluiting op A9 nabij Heiloo' afgerond, waarin na een grove inventarisatie zes potentiële varianten voor de aansluiting beschreven staan.

Op 14 december 2010 heeft het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heiloo een besluit genomen om te kiezen voor variant 11 uit de variantennota. De keuze van de voorkeursvariant is afgestemd met de gemeenten Alkmaar, Castricum en de Provincie Noord-Holland en is besproken in het bestuurlijk overleg WihG (stuurgroep) van 1 december 2010.

De voorkeursvariant betreft een afslag ter hoogte van de Lagelaan met een aantakking op de Kennemerstraatweg en een verbinding naar de Kanaalweg via een oostelijke parallelweg. Er is zo veel mogelijk gebruik gemaakt van de be-

staande infrastructuur. Het ontwerp gaat uit van een 4-taks rotonde voor de aansluiting op de ontsluitingswegen. Van alle varianten scoort variant 11 het beste op verkeersveiligheid. Hiermee sluit deze het beste aan bij de speerpunten die van toepassing waren in de Strategische Visie 2005 - 2015.



Figuur 1. Ontwerp aansluiting A9 Heiloo Variant 11 (Bron: Variantennota 'Aansluiting op A9 nabij Heiloo, Arcadis en Witteveen+Bos 2010)

Inmiddels is het project verder gegaan onder de naam Programma 'De Nieuwe Strandwal' (zie paragraaf 2.2). Op 12 maart 2014 zijn provincie en gemeenten de 'Overeenkomst Nieuwe Strandwal'² aangegaan waarin afspraken over het programma zijn vastgelegd. Finale financiële besluitvorming over de aansluiting A9 Heiloo heeft eind 2015 (realisatieovereenkomst Aansluiting A9; Provinciale Staten 14 december 2015) plaatsgevonden.

Grontmij (nu: Sweco Nederland) heeft na de keuze voor variant 11 van het wegontwerp een verkeerskundig ontwerp (VO) van de aansluiting van de A9 opgesteld. In 2014 is door Arcadis een integrale ontwerprapportage³ opgesteld

² Overeenkomst Nieuwe Strandwal (ONS), 306080/306417.

³ Arcadis (2014) *Integrale Ontwerprapportage Aansluiting A9 Heiloo*. D01011.000993.0100, 28 februari 2014.

voor het optimaliseren van het opgestelde voorontwerp, het opstellen van een kostenraming en het uitvoeren verschillende omgevings- en conditionerende onderzoeken. Onderstaand figuur geeft het geoptimaliseerde ontwerp (VO++) weer. Dit ontwerp is in het voorontwerpbestemmingsplan gepresenteerd.



Figuur 2. Geoptimaliseerd ontwerp aansluiting A9 (Bron: Arcadis, 2014)

In dit ontwerp is het ontzien van de stolpboerderij aan de Lagelaan 3 onmogelijk. Daarnaast is gekeken naar de ontsluiting van Lagelaan 5/7. Hiervoor is in het geoptimaliseerde ontwerp een toegangsweg in het ontwerp opgenomen tussen het erf van Lagelaan 5/7 en de Oosterzijweg om de percelen te ontsluiten. In de vervolgfase wordt dit uitgewerkt. De bestaande Lagelaan wordt grotendeels gehandhaafd en alleen nog beschikbaar voor gemotoriseerd bestemmingsverkeer en fietsers. Door middel van een turborotonde wordt in dit ontwerp gezorgd voor een veilige kruising ter hoogte van de Lagelaan - Oosterzijweg. In het ontwerp is daarnaast rekening gehouden met een veilige verbinding tussen het golfterrein en de driving range. De bestaande parallelweg langs de A9 blijft beschikbaar voor fietsverkeer en de ontsluiting van de (landbouw)percelen aan de oostzijde van de A9. De fietsoversteek over de A9 sluit aan de oostkant aan op een recreatief fietspad dat door de gemeente aangelegd zal worden. Een nieuwe parallelweg is geprojecteerd voor de ontsluiting van de Boekelermeer. Middels een rotonde wordt deze parallelweg op de Kanaalweg aangesloten. In het geoptimaliseerde ontwerp is tenslotte ter hoogte

van de Kennemerstraatweg - Lagelaan - Kapellaan een T-kruising opgenomen, waarbij de Kapellaan uitsluitend bereikbaar is voor bestemmingsverkeer.

1.3

Laatste aanpassingen

Het voorontwerpbestemmingsplan is van 2 juni 2016 tot en met 13 juli 2016 ter inzage gelegd. Aan de hand van de binnengekomen inspraakreacties en een tweetal moties vanuit de gemeenteraad van Heiloo (9 mei en 6 juni 2016) is het ontwerp van de aansluiting op de A9 aangepast. Om uitvoering te geven aan de moties is Royal Haskoning DHV als onafhankelijk verkeersadviesbureau gevraagd om een contra expertise op het wegontwerp uit te voeren. Specifiek is het bureau gevraagd om in te gaan op de onderdelen t-splitsing Kennemerstraatweg/Lagelaan en de turborotonde Oosterzijweg/Lagelaan.

Na twee werksessies met de gemeenteraad (28 juni en 16 augustus) is op 6 september een raadsinformatiebijeenkomst georganiseerd waarin het onderzoeksbureau haar eindrapportage heeft gepresenteerd. Vervolgens zijn op 22 september in de Commissie OR besluiten genomen ten aanzien van:

- het wel/niet aansluiten van de Kapellaan op de Kennemerstraatweg;
- keuze voor een turbo-rotonde of een kruising met VRI op de Kennemerstraatweg;
- keuze voor een turbo-rotonde of kruising bij het kruispunt Nieuwe Lagelaan - Oosterzijweg.

Besluiten gemeenteraad en Commissie OR

In september 2016 is besloten om de Kapellaan alsnog aan te sluiten op de nieuwe aansluiting bij de Kennemerstraatweg. De huidige Kapellaan blijft gehandhaafd. Het toekomstige woongebied in de Zandzoom krijgt twee aansluitingen op de Kennemerstraatweg; het noordelijk deel van het nieuwe woongebied wordt ontsloten via de Vennewatersweg en het zuidelijk deel van het woongebied via de Kapellaan.

Daarnaast is besloten om de nieuwe aansluiting van de A9 op de Kennemerstraatweg uit te voeren door middel van een kruising met verkeerslichten. Vanuit het oogpunt van fietsverkeersveiligheid heeft een kruising met verkeerslichten op deze locatie de voorkeur ten opzichte van de keuze van een 4-taks rotonde. Daarbij is de Kapellaan bedoeld voor de ontsluiting van bestemmingsverkeer.

Ook is er een besluit genomen over de kruising Lagelaan - Oosterzijweg. Hier is gekozen voor de uitvoering van een (turbo)rotonde.

Golfbaan

In het voorontwerpbestemmingsplan is het ontwerp gepresenteerd waarbij een deel van het terrein van de golfbaan aan de Lagelaan zou worden aangetast

door de aanleg van de weg (noordelijk van de huidige Lagelaan). Onder andere naar aanleiding hiervan is overleg geweest met de bewoners van de Lagelaan 5/7. Met de bewoners van de Lagelaan 5/7 is een overeenstemming bereikt over een zuidelijke wegtracéligging (ten opzichte van de huidige Lagelaan). Hiermee hoeft het terrein van de golfbaan niet te worden heringericht, maar moeten er wel enkele opstallen van het agrarische bedrijf aan de Lagelaan 5/7 worden gesloopt.

1.4

Bestemmingsplan en procedure Chw

De aansluiting van de A9 is juridisch-planologisch niet mogelijk binnen de geldende bestemmingsplannen. Voorliggend bestemmingsplan is daarom opgesteld om de formeel juridische basis te vormen voor de realisatie van de aansluiting op de A9.

Dit bestemmingsplan valt onder de werking van de Crisis- en herstelwet, omdat sprake is van een ruimtelijk en infrastructureel project zoals bedoeld in bijlage I, artikel 1.1, eerste lid, punt 3, onder 3.4 van de Chw. Afdeling 2 van hoofdstuk 1 Chw, procedures, is van toepassing op dit bestemmingsplan. Dit betekent, dat versnelling van de procedure aan de orde is. De versnelling ziet met name op een mogelijke beroepsprocedure bij de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State. Een concrete versnelling en gevolg van de van toepassing verklaring is onder andere dat pro forma beroepschriften niet zijn toegestaan. Binnen de gestelde termijn kan een beroepsschrift worden ingediend, voorzien van een motivering. Aanvulling van beroepsgronden is niet toegestaan. Voor verdere informatie wordt verwezen naar de [website](#) van de Afdeling.

1.5

Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 de beschrijving van het planvoornemen. Hoofdstuk 3 geeft weer welke beleidskaders voor het plan van toepassing zijn. Aanvullend hierop gaat hoofdstuk 4 in op de Nut & Noodzaak van het planvoornemen. Hoofdstuk 5, planologische randvoorwaarden, toetst vervolgens het planvoornemen aan de relevante wet- en regelgeving. Tenslotte vormt hoofdstuk 6 het juridische kader en is in hoofdstuk 7 de uitvoerbaarheid van het planvoornemen beschreven.

Planbeschrijving

2

2.1

Huidige situatie

In de huidige situatie ligt de A9 direct naast Heiloo maar heeft geen aansluiting op Heiloo. In het zuiden bij Uitgeest waar de N203 aansluit op de A9 en bij Starting (Akersloot/Uitgeest Noord) en in het noorden bij Alkmaar (Heilooër Tolweg N9) zijn de dichtstbijzijnde op- en afritten van de A9. Doorgaand noord-zuid verkeer dat in de gebieden tussen deze op- en afritten haar bestemming heeft, maakt met name gebruik van de N203, die in Heiloo over gaat op de Kennemerstraatweg.

Door doorgaand woon-werkverkeer richting Amsterdam worden de dorpen geconfronteerd met grote hoeveelheden verkeer in de ochtend- en avondspits. Dit heeft nadelige gevolgen voor de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en doorstroming van het gebied, zo blijkt uit de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (2014) van de provincie Noord-Holland.

Navolgende figuur geeft de huidige situatie van het plangebied weer.



Figuur 3. Huidige situatie plangebied (Bron: GoogleMaps, 2017)

2.2

Programma De Nieuwe Strandwal

In de inleiding van dit bestemmingsplan is het Programma ‘De Nieuwe Strandwal’ (hierna: ‘het Programma’) benoemd. Het programma heeft als doel een samenhangend ruimtelijk programma dat bijdraagt aan de ontwikkeling van het gebied rond Heiloo en Limmen, waarbij de aanleg van een woonwijk met groene allure gepaard gaat met de realisatie van natuur en recreatieve voorzieningen, een aansluiting op de A9 met bijbehorende toegangswegen en uitbreiding van bedrijventerrein Boekelermeer.

Het Programma kent de volgende Programmadoelen:

- a. ‘Wonen: het vraaggestuurd realiseren van woningen binnen het plangebied zodat een bijdrage wordt geleverd aan de lokale en regionale woningbehoefte.
- b. Groen: versterking van de ruimtelijke kwaliteit door de realisatie van projecten op het gebied van landschap, natuur en recreatie.
- c. Bedrijventerrein: versterking van de economische ontwikkeling van de regio door de realisatie van bedrijventerrein Boekelermeer.
- d. Aansluiting A9: een verbeterde bereikbaarheid middels een nieuwe aansluiting op de A9 ter hoogte van Heiloo, inclusief toeleidende wegen waardoor de in het plangebied te bouwen woningen en het Bedrijventerrein Boekelermeer worden ontsloten, inclusief de mogelijke capaciteitsuitbreiding/herprofilering op de Kanaalweg.’

2.3

De toekomstige aansluiting op de A9

Het ontwerp van de aansluiting op de A9 was op 26 januari 2017 afgerond. Navolgende figuur geeft het gehele ontwerp van de aansluiting weer. In navolgende paragrafen worden de verschillende onderdelen in het ontwerp beschreven.



Figuur 4. Ontwerp aansluiting A9 (Arcadis, 2017)

1. Half klaverblad
2. Aansluiting Kanaalweg
3. Tracé bij Lagelaan 5/7
4. Kruising Oosterzijweg
5. Kruising Kennemerstraatweg

2.3.1

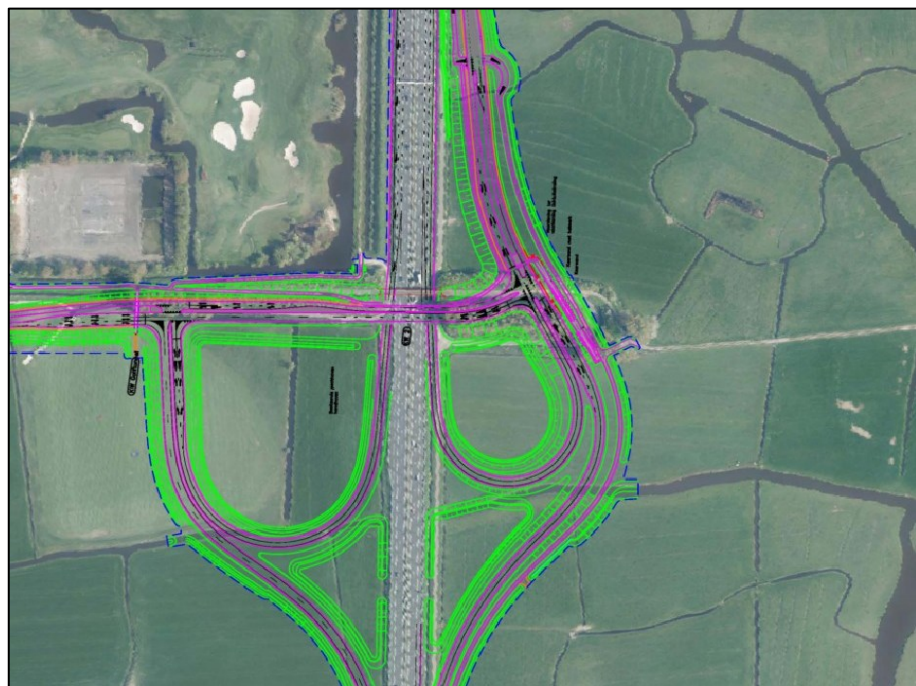
Half klaverblad

De aansluiting van de A9 bij Heiloo vindt plaats ter hoogte van de Lagelaan door middel van een half klaverblad. Hierbij is rekening gehouden met de golfbaan aan de noordwestzijde en het natuurlijke gebied aan de oostzijde. Om het gebied (dat behoort tot Natuurnetwerk Nederland) zo min mogelijk te verstoren, is het klaverblad aan de oostzijde in overleg met Rijkswaterstaat zo klein mogelijk gehouden. De driving range die nu aan de zuidwestzijde van de Lagelaan ligt, wordt verplaatst in westelijke richting om plaats te maken voor de op- en afrit. In het ontwerp is rekening gehouden met een veilige verbinding tussen het golfterrein en de driving range.

De bestaande Kooibrug wordt verwijderd. Er wordt een nieuwe brug over de A9 gebouwd, die ook geschikt wordt gemaakt voor landbouwverkeer en fietsers.

Ten oosten van de A9 ligt een parallelweg, deze blijft voor het agrarisch bestemmingsverkeer en fietsers bestaan. Naast deze bestaande parallelweg wordt een nieuwe parallelweg ten behoeve van het bedrijventerrein Boekelermeer aangelegd.

Navolgende figuur geeft de aansluiting weer.

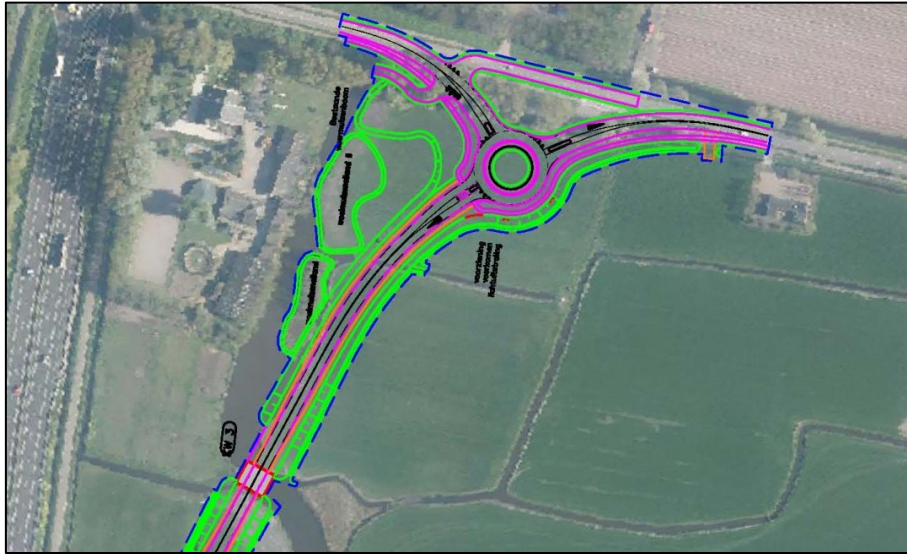


Figuur 5. Aansluiting A9 bij Heiloo d.m.v. half klaverblad (Bron: Arcadis, 2017)

2.3.2

Aansluiting Kanaalweg

Voor verkeer tussen het bedrijventerrein Boekelermeer en de A9 wordt een drie-taks rotonde op de Kanaalweg gerealiseerd. Ten zuidwesten van de rotonde wordt rekening gehouden met natuurontwikkeling in de vorm van verruiging van de oevers en de aanleg van eilandjes, zodat geschikt biotoop voor woelmuizen ontstaat. Ook worden voorzieningen getroffen voor vleermuizen. Na volgende figuur geeft de nieuwe situatie weer.



Figuur 6. Aansluiting parallelweg - Kanaalweg (Bron: Arcadis, 2017)

2.3.3

Tracé bij Lagelaan 5

Het tracé van de aansluiting op de A9 is geprojecteerd ten zuiden van de huidige Lagelaan. De bestaande Lagelaan wordt gebruikt voor bestemmingsverkeer naar onder andere de golfbaan en voor langzaam verkeer. Een deel van de bedrijfsbebouwing aan de Lagelaan 5/7 zal ten behoeve van de aansluiting op de A9 worden gesloopt. Met het bedrijf is inmiddels overeenstemming bereikt over de zuidelijke ligging van de aansluiting A9, waarbij onder andere een nieuwe aansluiting van het bedrijf op de Oosterzijweg zal worden aangelegd. Navolgende figuur geeft de nieuwe situatie weer.

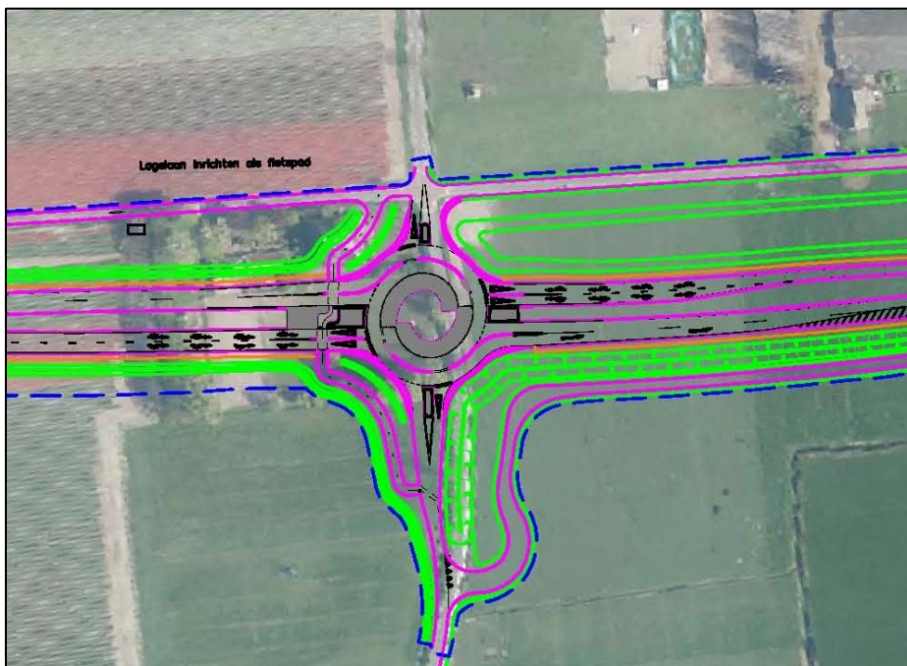


Figuur 7. Nieuwe situatie Lagelaan 5. (Bron: Arcadis, 2017)

2.3.4

Kruising Oosterzijweg - Lagelaan

De nieuwe aansluiting op de A9 kruist met bestaande Oosterzijweg. Op deze kruising wordt een turborotonde aangelegd voor een goede doorstroming van het verkeer op de nieuwe aansluiting en een goede ontsluiting van de Oosterzijweg. In de toekomst zal de Oosterzijweg een ontsluiting bieden voor woningbouwontwikkeling binnen Zandzoom. De fietsoversteekplaats, met middenvak, bevindt zich aan de westzijde van de rotonde. Tevens wordt er door de gemeente aan beide zijden van de turborotonde een knip in de Oosterzijweg aangebracht, ter voorkoming van sluipverkeer. Ten behoeve van de aanleg van deze rotonde wordt de bestaande stolpboerderij gesloopt, deze is inmiddels aangekocht. Navolgende figuur geeft de situatie weer.

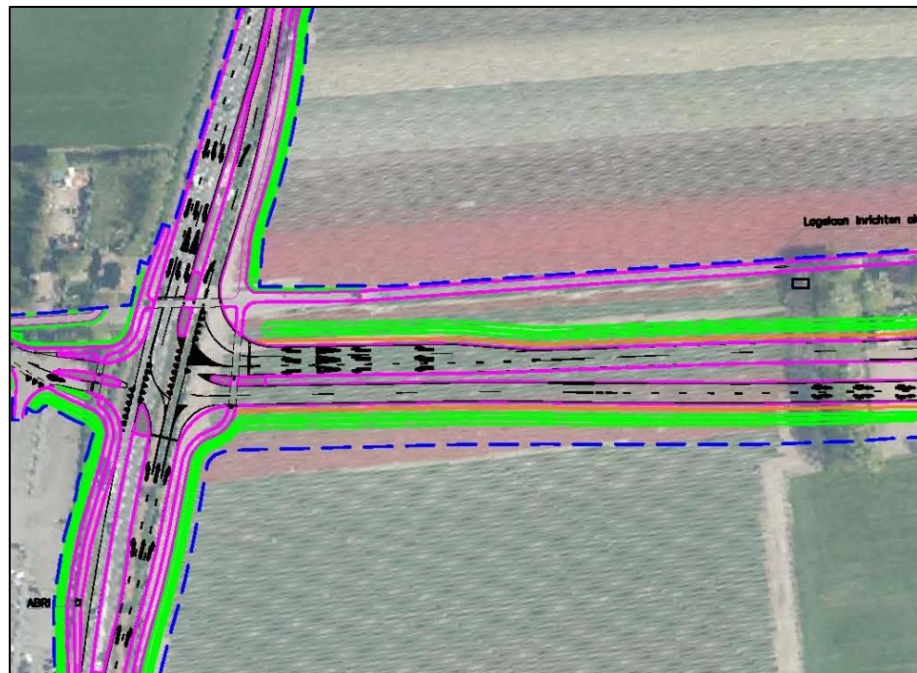


Figuur 8. Verkeerssituatie Lagelaan - Oosterzijweg (Bron: Arcadis, 2017)

2.3.5

Kruising Kennemerstraatweg - Lagelaan - Kapellaan

Voor de aansluiting van de Lagelaan op de Kennemerstraatweg is, mede met oog op verkeersveiligheid, gekozen voor een kruising met verkeerslichten. Op de kruising komen voorsorteervakken en kunnen fietsers aan de noordzijde van de kruising oversteken. Ook de Kapellaan wordt op de kruising aangesloten en is voor bestemmingsverkeer toegankelijk. De bushalte aan de oostkant van de Kennemerstraatweg zal in noordelijke richting worden verplaatst. Navolgende figuur geeft de situatie weer.



Figuur 9. Kruising Kennemerstraatweg - Lagelaan - Kapellaan
(Bron: Arcadis, 2017)

3.1

Rijksbeleid

3.1.1

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Het rijk heeft het beleid inzake de ruimtelijke inrichting en het mobiliteitsbeleid van Nederland tot 2040 vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Deze visie is vastgesteld op 13 maart 2012.

De regering maakt ruimte voor groei en beweging en kiest ervoor de invulling van het ruimtelijk beleid voor een belangrijk deel over te laten aan provincies en gemeenten. Daardoor kan het Rijk zich richten op het behartigen van belangen die van nationale en internationale betekenis zijn. De minister vermindert het aantal procedures en brengt eenheid in het stelsel van regels voor infrastructuur, water, wonen, milieu, natuur en monumenten. De ruimtelijke ordening wordt zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat gebracht (burgers en bedrijven) en er wordt meer overgelaten aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...'). Dit betekent minder nationale belangen en eenvoudiger regelgeving. Daarbij verwacht het Rijk dat medeoverheden zich eveneens inzetten voor meer eenvoud en verdere integratie op het gebied van ruimtelijke regelgeving. De gemeente is de overheid die het dichtst bij de burger staat en zorg draagt voor een veilige en leefbare woon- en werkomgeving. In het ruimtelijk domein gaat het om de ruimtelijke ontwikkeling van stad en platteland in brede zin, waarbij onder meer belangen ten aanzien van mobiliteit, milieu, natuur, water, economie en wonen worden afgewogen. Het Rijk formuleert drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028) en verbindt hier dertien nationale belangen aan.

De door het Rijk en regio geformuleerde opgaven binnen deze regio zijn neergelegd in de 'Gebiedsagenda Noordwest Nederland' en richten zich o.a. op het verbeteren van de bereikbaarheid en het opvangen van de woningbehoefte (verstedelijkingsafspraken). De afspraken over de regionale en rijksinvesteringen op het gebied van een toekomstige ruimtelijke inrichting worden vastgelegd in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).

Het bepaalde in dit bestemmingsplan is in lijn met het gestelde in de structuurvisie.

3.1.2

AmvB Ruimte (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 bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken. Voor Heiloo en Castricum hebben deze regels geen gevolgen.

3.1.3

Ladder voor duurzame verstedelijking

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is de 'ladder voor duurzame verstedelijking' geïntroduceerd. Per 1 oktober 2012 is deze ladder als motiveringsgrond in artikel 3.1.6, tweede en derde lid van het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen. De ladder is een instrument waarmee vraag en aanbod van stedelijke functies goed op elkaar afgestemd worden.

De ladder duurzame verstedelijking gaat uit van drie treden:

- bepalen regionale vraag naar ruimte;
- bouwen binnen bestaand stedelijk gebied;
- goede (multi-modale) ontsluiting.

Onderzocht moet worden of er wel behoefte is aan de nieuwe stedelijke ontwikkeling. Wordt niet al elders in de regio voorzien in deze behoefte? En is er wel vraag naar deze voorziening? Blijkt er behoefte te zijn waarin in de regio niet al voorzien wordt, dan geldt de regel dat inbreiden gaat boven uitbreiden. Herstructurering en verbetering van bestaande terreinen dan wel transformatie van bestaande gebouwen heeft de voorkeur boven het ontwikkelen van nieuwe terreinen en gebouwen. Ten slotte moet de locatie door meerdere vervoerswijzen ontsloten worden. De gemeente zal bij nieuwe ontwikkelingen moeten onderbouwen op welke manier met deze voorwaarden rekening is gehouden en waarom voor een bepaalde ontwikkeling op de voorgestelde locatie is gekozen.

In het Bro is stedelijke ontwikkeling als volgt gedefinieerd: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Het begrip 'andere stedelijke voorzieningen' is niet omschreven in het Bro. Op grond van recente uitspraken van de RvS is vast komen te staan dat infrastructurele projecten niet onder stedelijke voorzieningen worden gerekend (ECLI:NL:RVS:2015:82, 14 januari 2015).

In de uitspraak (ECLI:NL:RVS:2015:448, 18 februari 2015) zoekt de Afdeling aansluiting bij de nota van toelichting bij het Bro. Hierin is opgenomen dat de minister van Infrastructuur en Milieu op 14 november 2011 aan de Tweede

Kamer heeft toegezegd om een handreiking beschikbaar te stellen. Deze is in oktober 2012 vastgesteld. In die handreiking staat dat onder het begrip ‘overige stedelijke voorzieningen’ wordt verstaan: accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoor sport en leisure. De Afdeling oordeelt vervolgens dat gelet op de nota van toelichting, maar ook de strekking van de ladder (die er mede op gericht is leegstand tegen te gaan) de in het bestemmingsplan voorziene weg niet wordt aangemerkt als stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid in samenhang met artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro.

Dit project betreft daarom geen duurzame verstedelijking. Een beargumentatie van de ladder voor duurzame verstedelijking is niet aan de orde.

3.2

Provinciaal beleid

3.2.1

Structuurvisie Noord-Holland 2040, kwaliteit door veelzijdigheid

De Structuurvisie Noord-Holland 2040 bevat het provinciaal ruimtelijk beleid. De hoofddoelstelling is het inspelen op de veranderingen die tot 2040 te verwachten zijn. In de periode tot 2040 zullen verdere globalisering en klimaatverandering grote gevolgen hebben voor Noord-Holland. Ook veranderingen en trends op nationaal en lokaal niveau hebben een grote ruimtelijke impact. Deze veranderingen leiden tot een aantal belangrijke ruimtelijke opgaven en keuzes. In de Structuurvisie worden deze ontwikkelingen en de voornaamste keuzes die de Provincie Noord-Holland zal moeten maken kort toegelicht. Ook wordt geschetst hoe de provincie er in 2040 uit ziet en op welke wijze de Provincie met deze structuurvisie zal bijdragen aan het realiseren van dit toekomstbeeld. De Structuurvisie dateert van 2010 en is in 2015 voor het laatst bijgewerkt.

De Structuurvisie Noord Holland 2040 beschrijft het toekomstbeeld van Noord-Holland in 2040.

‘In 2040 is de bevolkingsopbouw van Noord-Holland sterkt veranderd. Het aantal ouderen is toegenomen en daarmee ook het aantal woningen dat door één of twee mensen wordt bewoond. De beroepsbevolking is in grote delen van Noord-Holland afgenomen, maar niet of nauwelijks in de metropool. De metropool is door de jaren heen flink gegroeid en strekt zich uit tot en met Alkmaar en Hoorn. Door verdichting, het benutten van stationslocaties en knooppunten en ondergronds bouwen is het stedelijk gebied optimaal in gebruik. Goede oplossingen voor milieuhinder, zoals luchtkwaliteit, geluidhinder en licht- en geurhinder zijn essentieel bij het bereiken van deze stedelijke verdichting.’ (Structuurvisie Noord-Holland 2040, (2015)).

Het voorliggend planvoornemen komt voort uit de vraag naar een goede ontsluiting van woon- en werkgebieden in de regio Alkmaar. De provincie wil woningbouw met name concentreren in Bestaand Bebouwd Gebied en geeft in de structuurvisie tevens aan dat ook bij de ontwikkeling van kantoorgebouwen de infrastructuur in de omgeving steeds belangrijker wordt. Beide ruimtelijke ontwikkelingen vragen om een goede bereikbaarheid van de regio.

Het bepaalde in dit bestemmingsplan is in lijn met de Structuurvisie Noord-Holland 2040.

3.2.2

Provinciaal Ruimtelijke Verordening 2017

Bij de Structuurvisie hoort een Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). In de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) staan de regels waaraan bestemmingsplannen in Noord-Holland moeten voldoen. Naar aanleiding van nieuwe wetgeving en/of provinciaal beleid wordt de PRV regelmatig aangepast. De nieuwste PRV is op 1 maart 2017 in werking getreden.

Relevant voor het plangebied zijn de volgende artikelen:

- Artikel 5a Nieuwe stedelijke ontwikkeling;
- Artikel 15 Ruimtelijke kwaliteitseis in geval van verstedelijking in het landelijk gebied (en voor windturbines);
- Artikel 25 Weidevogelleefgebieden.

Artikel 5a: Nieuwe stedelijke ontwikkeling

Een bestemmingsplan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken.

Een stedelijke ontwikkeling is, zoals bedoeld in art. 1.1.1 eerste lid onder i Bro, een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Het planvoornemen is een stedelijke ontwikkeling, infrastructuur kan beschouwd worden als een stedelijke voorziening. In zowel hoofdstuk 1 van dit plan als de volgende paragraaf 3.3 worden de diverse binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken betreffende het planvoornemen besproken. Het plan is hiermee in overeenstemming.

Artikel 15 Ruimtelijke kwaliteitseis

1. *Een bestemmingsplan dat in het landelijk gebied voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in de artikel 5a of een nieuw landgoed als bedoeld in artikel 13a, voldoet aan de uitgangspunten zoals vermeld in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (PS d.d. 21 juni 2010) ten aanzien van:*
 - a. *de kernkwaliteiten van de verschillende landschapstypen en aardkundige waarden als bedoeld in artikel 8;*

- b. de kernkwaliteiten van de bestaande dorpsstructuur waaraan wordt gebouwd;*
 - c. de openheid van het landschap daarbij inbegrepen stilte en duisternis;*
 - d. de historische structuurlijnen;*
 - e. cultuurhistorische objecten.*
- 2. *De toelichting van een bestemmingsplan geeft aan in welke mate ten aanzien van de in het eerste lid bedoelde functies rekening is gehouden met:*
 - a. de ontwikkelingsgeschiedenis van het landschap;*
 - b. de ordeningsprincipes van het landschap;*
 - c. de bebouwingskarakteristieken (architectuur, stedenbouw, openbare ruimte) ter plaatse;*
 - d. de inpassing van de nieuwe functies in de bredere omgeving (grote landschapseenheid);*
 - e. de bestaande kwaliteiten van het gebied (inclusief de ondergrond) als hiervoor bedoeld en de maatregelen die nodig zijn om negatieve effecten op deze kwaliteiten op te heffen in relatie tot de nieuwe functies.*
- 3. *Een bestemmingsplan dat voorziet in bestemmingen en regels die het bouwen of opschalen van een of meer windturbines binnen de op kaart 9 en op de digitale verbeelding ervan aangegeven herstructureringsgebieden mogelijk maken voldoet aan de uitgangspunten voor ruimtelijke kwaliteit zoals vermeld in het beleidskader wind op land (PS 15 december 2014).*
- 4. *In het kader van de bestemmingsplanprocedure als bedoeld in het eerste lid wordt de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) om advies gevraagd over plannen met grote impact.*
- 5. *Gedeputeerde staten kunnen nadere regels stellen ten aanzien van de uitgangspunten als bedoeld in het eerste en derde lid teneinde te garanderen dat de ruimtelijke kwaliteit toeneemt.*

Bestaand stedelijk gebied is, zoals bedoeld in art. 1.1.1. eerste lid onder h Bro, het bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. Landelijk gebied is het gebied, niet zijnde bestaand stedelijk gebied. Het planvoornemen ligt hiermee deels in bestaand stedelijk gebied, een deel van de bestaande infrastructuur wordt aangepast. Een ander deel ligt in het landelijk gebied, hier is op dit moment geen infrastructuur aanwezig. Paragraaf 4.2 gaat in op artikel 15 van de PRV en toont aan dat met het planvoornemen rekening wordt gehouden met het omliggende landschap.

Artikel 25 Weidevogelleefgebieden

1. *Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een weidevogelleefgebied 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.*
3. *In afwijking van het eerste lid kan een bestemmingsplan wel voorzien in de in dat lid omschreven ontwikkelingen ten behoeve van:*
 - a. *een ingreep waarvoor geen aanvaardbaar alternatief aanwezig is en waarmee bovendien een groot openbaar belang wordt gediend;*
 - d. *een ingreep die netto geen verstoring op 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 bedoel onder a daadwerkelijk worden uitgevoerd;*
 - c. *op welke wijze aan het gestelde in artikel 13, tweede lid en artikel 14, tweede lid, wordt voldaan;*
 - d. *op welke wijze aan de ruimtelijke kwaliteitseisen als bedoeld in artikel 15 wordt voldaan.*

De van toepassing zijnde artikelen worden in hoofdstuk 4 Nut en Noodzaak uitgewerkt. Uit dit hoofdstuk komt naar voren dat het planvoornemen passend is binnen het provinciale beleid. Daarnaast wordt in paragraaf 5.3 aandacht besteedt aan artikel 25.

3.3

Regionaal beleid

3.3.1

Netwerkvisie Noord-Holland

In de Netwerkvisie Noord-Holland (2015) zijn enkele regionale beleidsuitgangspunten vastgelegd. In de regio Alkmaar zijn de belangrijkste prioriteiten doorstroming op de ring, regionale ontsluiting voor zowel woonwijken als bedrijventerreinen, het weren van doorgaand verkeer door het centrum van Alkmaar en dorpskernen en het verbeteren van de betrouwbaarheid van de doorstroming.

De aansluiting van Heiloo op de A9 is in overeenstemming met de Netwerkvisie Noord-Holland. Met de aansluiting wordt namelijk doorgaand verkeer niet langer door de dorpskernen geleid en zorgt het voor een betere doorstroming.

3.4

Gemeentelijk beleid Heiloo

3.4.1

Bestemmingsplan Landelijk gebied (Heiloo)

Op het plangebied is het geldende bestemmingsplan Landelijk gebied, vastgesteld op 03-11-1997 en gedeeltelijk goedgekeurd op 16-06-1998, van toepassing, evenals het bestemmingsplan Zandzoom, vastgesteld op 11-07-2005 en goedgekeurd op 07-02-2006 van de gemeente Heiloo.

De bestemmingsplannen voorzien niet in een extra aansluiting op de A9, noch in de aanpassing van de ontsluitingswegen. Daarom is een nieuw bestemmingsplan op het grondgebied van de gemeente Heiloo opgesteld.

3.4.2

Toekomstvisie Heiloo 2030

In de toekomstvisie worden een aantal speerpunten genoemd. Zo is Heiloo een vitaal dorp waarin jong en oud in harmonie leven, maar dat ook bekend staat om de hoge kwaliteit van de openbare ruimte.

Voor al voor jongeren en jonge gezinnen is Heiloo een aantrekkelijke gemeente. Gemeente, inwoners, maatschappelijke organisaties en ondernemers spannen zich in voor een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving en ondernemen samen acties die bijdragen aan de onderlinge sociale samenhang.

Om de evenwichtige bevolkingsopbouw in stand te houden vraagt dit van de gemeente een actief beleid en inspanning om de ontwikkeling van vergrijzing te keren. Hierbij wordt de ruimtebehoefte voor nieuwe woningen en andere voorzieningen binnen de contouren van het bebouwde gebied anno 2013 gevonden.

Ten slotte staat in deze toekomstvisie de aansluiting op de A9 centraal waarmee de bereikbaarheid van werk in de regio Alkmaar en de Metropool Regio Amsterdam uitstekend is. Werkgelegenheid in de gemeente zelf is geconcentreerd op de bedrijventerreinen Oude Werf en Boekelermeer en is in aantal arbeidsplaatsen beperkt.

3.4.3

Verkeersplan Heiloo

Heiloo wil bereikbaar zijn en blijven maar wil ook zijn groene karakter behouden. Met de komst van nieuwe woonwijken, de uitbreiding van het Boekelermeer en de aanleg van de aansluiting op de A9 gaat de verkeerssituatie

veranderen. Het huidige verkeersplan (2008) is niet meer toepasbaar op deze nieuwe situatie, en wordt daarom (in 2017) geactualiseerd. Het nieuwe verkeersplan is gericht op een goede wegstructuur waar verkeer rijdt op de wegen die daarvoor geschikt zijn, op een betere OV-verbinding en op het verbeteren van het fietsnetwerk.

3.5

Gemeentelijk beleid Castricum

3.5.1

Bestemmingsplan Buitengebied Castricum

Op het plangebied is tevens het bestemmingsplan Buitengebied Castricum, vastgesteld op 20 juni 2013 en onherroepelijk op 8 oktober 2014, van toepassing, evenals het plan Buitengebied Castricum herziening regels, vastgesteld op 11 juni 2015 en onherroepelijk, van de gemeente Castricum.

De bestemmingsplannen voorzien niet in een extra aansluiting op de A9, noch in de aanpassing van de ontsluitingswegen. Daarom is een nieuw bestemmingsplan op het grondgebied van de gemeente Castricum opgesteld.

3.5.2

Structuurvisie Buiten Gewoon Castricum 2030

In december 2014 heeft de gemeente Castricum de Structuurvisie Buiten Gewoon Castricum 2030 vastgesteld. De speerpunten van de gemeente zijn hierin verwerkt, dit zijn een open en gevarieerd landschap met bijzondere natuur- en weidevogelleefgebieden, een stabiel inwonertal en het bevorderen van recreatie en toerisme. Onder het speerpunt 'een stabiel inwonertal' worden niet alleen een aantal mogelijke woningbouwlocaties genoemd maar wordt ook ingegaan op de verkeerssituatie. Met dit speerpunt worden dan ook verkeersmaatregelen genomen om de veiligheid en doorstroming te verbeteren waar onder een aantakking op de A9. Daarnaast is het nemen van maatregelen om verkeer uit woonwijken te weren, een belangrijk onderdeel van dit speerpunt.

3.5.3

Integraal verkeers- en vervoersplan Castricum

Op 6 oktober 2005 heeft de gemeente Castricum het Integraal verkeers- en vervoersplan vastgesteld. In dit verkeersplan zijn de verkeersproblemen van alle kernen uitgebreid in kaart gebracht en zijn oplossingsrichtingen genoemd. Hoofdoelstellingen van het beleid zijn het verbeteren van de leefbaarheid en de woonkwaliteit van de gemeente, het verbeteren van de verkeersveiligheid en het realiseren van een goede bereikbaarheid van wijken en centra voor alle

vervoerswijzen. Op grond van het verkeersplan is besloten om achttien maatregelen uit te voeren één daar van is de aansluiting op de A9.

3.6

Conclusie

Het planvoornemen past, afgezien van de geldende bestemmingsplan, binnen de geldende beleidskaders.

N u t e n N o o d z a a k

4

4.1

N u t e n n o o d z a a k

Het plangebied is gelegen in de Provincie Noord-Holland waarop de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) (2017) van toepassing is. De voor dit plangebied relevante artikelen zijn reeds in paragraaf 3.2.2 beschreven. Dit zijn:

- Artikel 5a Nieuwe stedelijke ontwikkeling;
- Artikel 15 Ruimtelijke kwaliteitseis in geval van verstedelijking in het landelijk gebied (en voor windturbines);
- Artikel 25 Weidevogelleefgebieden.

In principe maakt de PRV geen nieuwe stedelijke ontwikkeling in het landelijk gebied mogelijk tenzij aan de gestelde voorwaarden is voldaan. Dit hoofdstuk voorziet in het aantonen van de nut en noodzaak van de aansluiting van Heiloo en Limmen op de A9.

In dit hoofdstuk wordt in gegaan op de artikelen 5a en 15. In paragraaf 5.3 wordt aandacht besteed aan artikel 25.

4.1.1

I n f r a s t r u c t u u r e n b e r e i k b a a r h e i d

V r a a g n a a r w o n i n g e n e n o n t w i k k e l i n g b e d r i j v e n t e r r e i n

Zowel de provinciale Structuurvisie als de Regionale woonvisie (Heiloo) spreken over een groei van het aantal huishoudens in de regio van het plangebied. In het kader daarvan is het samenwerkingsprogramma 'De Nieuwe Strandwal' opgesteld. Dit project is een samenwerkingsprogramma tussen de gemeenten Heiloo, Castricum en Alkmaar en de provincie Noord-Holland. Het heeft als doel een samenhangend ruimtelijk programma dat bijdraagt aan de ontwikkeling van het gebied, waarbij de aanleg van een woonwijk, met groene allure, gepaard gaat met de realisatie van natuur en recreatieve voorzieningen, een aansluiting op de A9 met bijbehorende toegangswegen, en het bedrijventerrein Boekelermeer.

In uitwerking van dit programma komen in Heiloo en Limmen daarom in de woonwijken Zuiderloo en Zandzoom in totaal 1.800 nieuwe woningen in Heiloo en 600 in Limmen. Daarnaast breidt het bedrijventerrein Boekelermeer uit. Deze ontwikkelingen samen hebben als gevolg dat het auto- en vrachtverkeer toeneemt waarmee de wegen door beide dorpen niet alleen drukker worden maar ook de verkeersveiligheid aangetast wordt. Een aanpassing van het bestaande wegennet is dan ook onvermijdelijk.

Vraag naar goede bereikbaarheid

De groei van het bedrijventerrein Boekelermeer, zowel op het Alkmaarse als Heilooër deel brengt extra verkeer met zich mee maar vraagt ook een goede verbindingen met het bestaande wegennet. Met name een zuidelijke aansluiting op de A9 wordt vanwege een belangrijke economische relatie met de Noordflank van de Randstad gemist. De bestaande aan- en afvoerroutes leiden het vracht- en bestemmingsverkeer door de dorpen; door Heiloo naar Boekelermeer Heiloo en vanaf de A9 via Akersloot naar het Alkmaarse deel van de Boekelermeer.

Daarnaast brengt de ontwikkeling van de woonwijken extra forensenverkeer met zich mee. De meeste bedrijvigheid bevindt zich in de metropool Amsterdam of in het naastgelegen Alkmaar. Het is nu al druk op de wegen door de dorpen maar extra forensenverkeer en de verkeerstoename vanuit het bedrijventerrein zorgt voor nog meer verkeersdruk op de doorgaande routes door Akersloot, Limmen en Uitgeest. Niet alleen de doorstroming wordt bemoeilijkt maar daarnaast brengt extra verkeersdruk, sluiproutes en onveiligheid met zich mee. Huidige bewoners maar ook toekomstige bewoners van de dorpen hebben baat bij een snellere route naar de Randstad. Het kunnen waarborgen van een goede leefbaarheid en veiligheid van de dorpen vraagt om een betere bereikbaarheid.

Ten slotte werd in de Commissie Mobiliteit en Wonen van Provinciale Staten op 8 september 2014 geconstateerd dat de huidige ontsluitingen van de Boekelermeer overbelast zijn.

Aansluiting A9

In het beleid van de regio Alkmaar zijn de belangrijkste prioriteiten de doorstroming op de ring, regionale ontsluiting voor zowel woonwijken als bedrijventerreinen, het weren van doorgaand verkeer door het centrum van Alkmaar en dorpskernen en het verbeteren van de betrouwbaarheid van doorstroming. Ook in het beleid van de gemeenten Heiloo en Castricum wordt de aansluiting op de A9 als belangrijk speerpunt genoemd bij het oplossen van verkeersonveilige situaties en de doorstroming in de kernen.

Een aansluiting van de A9 op het bedrijventerrein zorgt voor een snelle aan- en afvoerroute van vrachtauto's en ander bestemmingsverkeer. Vrachtverkeer hoeft hiermee niet langer door de dorpen en de maatregel draagt hierdoor bij aan een verbetering van de verkeersveiligheid. De nieuwe ontsluiting zorgt voor een betere bereikbaarheid van het bedrijventerrein en daarmee tot een grotere aantrekkelijkheid. Hiermee wordt een gunstig vestigingsklimaat gecreëerd.

Daarnaast worden de woonwijken beter ontsloten door de nieuwe aansluiting op de A9. Hierdoor hoeven minder autokilometers afgelegd te worden en is de reistijd tussen wonen en werken aanzienlijk korter.

Conclusie

Het ontwerpplan voldoet aan de criteria voor nut en noodzaak.

4.1.2

Ecologie en biodiversiteit

Vraag naar behoud van cultuur- en natuurlandschappen

Het eerste hoofdbelang van de Provincie is klimaatbestendigheid. Voor een aantrekkelijk leef- en vestigingsklimaat is het belangrijk dat de grote variëteit aan cultuur- en natuurlandschappen behouden wordt. Ruimtelijke kwaliteit is het tweede hoofdbelang van de provincie, waarbij duurzaam ruimtegebruik als derde hoofdbelang wordt genoemd. De ontwikkeling van de woonwijken en het bedrijventerrein gaat dan ook gepaard met de realisatie van natuur en recreatieve voorzieningen, zoals overeengekomen in het samenwerkingsverband 'De Nieuwe Strandwal'. Groenprojecten vormen één van de pijlers van de Nieuwe Strandwal. Het plan biedt aanknopingspunten om deze pijler tot zijn recht te laten komen.

Vraag naar bescherming en versterking Weidevogelleefgebied

Noord-Holland is nationaal en internationaal een belangrijk broedgebied voor weidevogels, zoals de grutto en de tureluur. De provincie heeft de internationale verplichting om een bijdrage te leveren aan de instandhouding van de leefomgeving van weidevogels. Het plangebied is dan ook aangewezen als weidevogelleefgebied. De provincie wil de achteruitgang van weidevogels in geselecteerde gebieden tegengaan.

Aansluiting A9

De nieuwe aansluiting op de A9 is aangewezen als eerste Green Deal project in Noord-Holland en kan daardoor een bijdrage leveren aan de ecologie en biodiversiteit van de omgeving. Het gaat bij de Green Deal om maatregelen om de biodiversiteit in relatie tot de Nederlandse infrastructuur te bevorderen. In de Green Deal Infranatuur staan afspraken over het inrichten van het gebied rond de aansluiting en het inzetten van de 'groen getinte partijen' in de Green Deal. Op deze manier kan de infrastructuur een grote betekenis krijgen voor een duurzamere leefomgeving waar mens en natuur beide voordeel hebben.

In het ontwerp is rekening gehouden met bestaande flora en fauna aan de oostzijde van de weg door het toepassen van een kleiner klaverblad. In het kader van het Natuurnetwerk Nederland zijn normen vastgelegd voor het compenseren van het groen dat plaatsmaakt voor andere ontwikkelingen. Voor dit plangebied betekent dit een compensatie van 17,2 ha natuur in de omgeving (voor zowel NNN als Weidevogelleefgebied. Zie ook paragraaf 5.3).

Daarnaast biedt de benodigde kavelruil kansen om bestaande natuurgebieden in de omgeving te vergroten. De aansluiting op de A9 heeft als resultaat dat er minder autokilometers gemaakt worden. Naast de mogelijkheid om de natuurgebieden te ontwikkelen draagt de aansluiting daarmee ook bij aan een lagere uitstoot door auto's en hiermee een lagere belasting op de omliggende natuur.

4.2

Landschappelijke inpassing

Op grond van artikel 15 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) (2016) is een beschrijving van de landschappelijke inpassing verplicht voor het mogelijk kunnen maken van een nieuwe verstedelijking of een uitbreiding van bestaande verstedelijking in landelijk gebied. De uitbreiding van bestaande verstedelijking waar hier sprake van is gaat om de ontsluiting van Heiloo op de A9.

4.2.1

Beschrijving van het landschap

Landschapstypen

Het plangebied rond Heiloo, zoals wij dat nu kennen, ligt in het strandwallen- en strandvlaktenlandschap direct achter de jonge duinen. De parallel aan de kust lopende strook van hoger gelegen, droge en zandige strandwallen (oude duinen) is ontstaan door wind, rivieren en de zee. Dit zijn vaak verdichte zones met bos, landgoederen, buitenplaatsen en bebouwing. De hoger gelegen strandwallen worden gescheiden door lager gelegen, natte en venige strandvlakten. De strandvlakten lopen ook van noord naar zuid en hebben meer open ruimten met groene randen en een nat karakter. Er bestaat een duidelijk contrast met de zeer gesloten en beboste binnenduinrand in het westen.



Figuur 11. Luchtfoto plangebied ten zuiden van Heiloo (maps.google.nl, 2016)

Aardkundige waarden

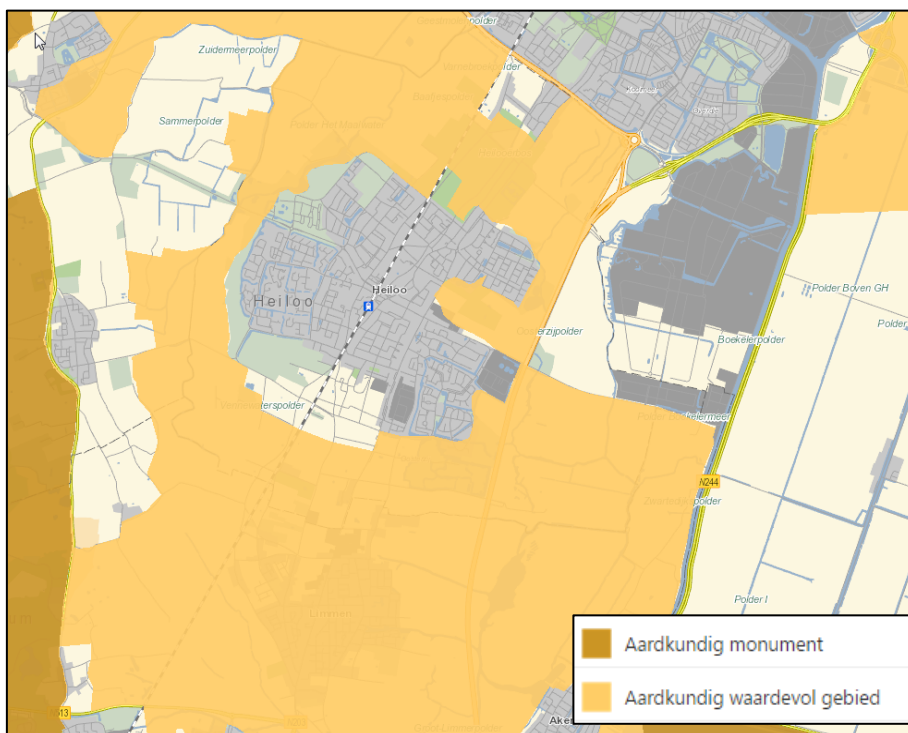
Het plangebied is gelegen in een aardkundig waardevol gebied, zoals weergegeven in onderstaande figuur. In de PRV is vermeld dat in een bestemmingsplan aangegeven dient te worden in hoeverre er rekening is gehouden met de in het gebied voorkomende aardkundige waarden. Deze aardkundige waarden zijn beschreven in het bijlagenrapport 'Actualisatie Intentieprogramma

Bodembeschermingsgebieden' (vastgesteld door PS d.d. 12 januari 2004, nr. 68).

Het plangebied valt in gebied 44 A, B, en C van het bijlagenrapport. Hierbinnen gaat het om gebied 44B: Heiloo-Limmen, Oosterzijpolder e.o. Het gebied wordt hierin omschreven als een gebied dat een restant is van grotendeels afgegraven strandwallen die zijn ontstaan tussen 3800 en 3500 jaar geleden. Indertijd zijn op de strandwallen oude duinen ontwikkeld. Vervolgens vond er naast de strandwal veenvorming plaats en werden vanuit de Heilooër Die, Zijpe-afzettingen afgezet. De oorspronkelijke strandwal is in het Heilooërbos, ondanks omwerking van de grond en aanleg van omwalde akkers, nog duidelijk zichtbaar. Ook bij het gebied rond Heiloo is de ontstaansgeschiedenis van strandwallen gerelateerd aan de haakwallen rond het zeegat Bergen nog duidelijk zichtbaar.

Het gebied wordt gekenmerkt door een grote verscheidenheid aan kenmerkende vormen. Het fenomeen is deels intact, wat het zeldzaam maakt.

Het gebied tussen Limmen en Heiloo en de Oosterzijpolder en omgeving, het plangebied, is vrijwel geheel geëgaliseerd en vergraven. Oorspronkelijke kenmerken van het landschap zijn hier nauwelijks terug te vinden. Het planvoornemen heeft dan ook geen verdere nadelige effecten op mogelijke aardkundige waarden.



Figuur 12. Uitsnede aardkundige waardenkaart PRV (2017)

Kernkwaliteiten van de dorpsstructuur waaraan wordt gewerkt

De kernkwaliteiten van de dorpsstructuur worden gekenmerkt door geestdorpen. Deze geestdorpen worden gekenmerkt door een geconcentreerde nederzetting, langgerekte (ellipsvormige) structuur meestal in noord-zuid richting, wegen volgen deze langgerekte structuur met daarmee parallel gelegen wegen op de strandwallen. De bebouwing bevindt zich voornamelijk op de strandwallen en is georiënteerd naar de weg, aan de rand van de geest.



Figuur 13. Ruimtelijke analyse mate van openheid en bestaand verkavelingspatroon

De kernkwaliteiten van het landschap en de dorpen op de geestgronden en de strandvlaktes zijn weergegeven in figuur 8. De dorpen en het tussengebied op de strandwal is besloten te noemen door een fijnmaziger verkavelingspatroon, bebouwing en opgaande beplanting. Vanuit deze beslotenheid is zicht op het open landschap, mede door de hogere ligging van de strandwal. De groenstructuur wordt gekenmerkt door houtwallen, erfbeplanting en stukken bos c.q. opgaand groen rond de kapel. Op de grens met de strandvlakte bevindt zich een met groen omringd besloten terrein in het open landschap. De strandvlakte wordt gekenmerkt door een grote openheid met grasland, perceelssloten en het water van de Die. Het gaswinningsterrein, en het viaduct over de A9 zijn in tegenstelling tot de open strandvlakte ingepakt met struweelbeplanting. De beplanting zal met de komst van de A9 verdwijnen. Het bestaande boerenerf aan de Lagelaan heeft een forse erfbeplanting. In de voorgenomen plannen zal dit erf echter grotendeels verdwijnen. Het westelijke erf met stolpboerderij aan de Lagelaan heeft een zelfde uitstraling en zal geheel verdwijnen.

Parallel aan de A9 ten oosten van Heiloo ligt een met gras begroeide geluidswal die het zicht vanuit het dorp op het open landschap blokkeert. Het boeren erf aan de Lagelaan heeft tevens opgaande beplanting waardoor de openheid wordt onderbroken. De bestaande A9 ligt sinds de jaren '70 als een nieuwe tijds laag over het verkavelingspatroon waardoor de herkenbaarheid van het contrast in het landschap is aangetast. Mede door stedelijke ontwikkelingen en verdichting op de strandwal wordt de openheid vanuit oostelijke richting aangetast.

De historische structuurlijnen, cultuurhistorische objecten en openheid

Het landschaps-DNA van het strandwallen en strandvlaktenlandschap waarin het plangebied is gelegen is te verdelen in de historische structuurlijnen (art. 15 lid 1 sub d), cultuurhistorische objecten (art. 15, lid 1 sub e) en de openheid van het landschap (art. 15 lid 1 sub c). De aanwezige historische structuurlijnen zijn de vaartsystemen in afgezande gebieden en de reeksen van geestdorpen op de strandwallen. De aanwezige cultuurhistorische objecten zijn stolpboerderijen als identiteitsbepalende onderdelen van de geestdorpen; stolpboerderijen als identiteitsbepalende onderdelen in de strandvlakten; verspreide molens met hun molenbiotopen; landgoederen en gezondheidsinstellingen. De (matige) openheid van het landschap wordt gekenmerkt door de contrasten tussen lage open strandvlakten en de beboste binnenduinrand; en de weidegronden van de strandvlakten.

4.2.2

Ontwikkeling van het landschap

Ontwikkelingsgeschiedenis

Het strandwallengebied is ontstaan rond 3000 voor Christus. De strandwallen met daarop de Oude Duinen, zijn vanaf de Nieuwe Steentijd (vanaf 11.000 voor Christus) vrijwel continu bewoond geweest. Van oudsher was het prettiger om op droge zandgronden te wonen dan in laag gelegen vochtige gebieden. Dit belangrijke contrast tussen bebouwde gebieden op de strandwal en lege gebieden in de strandvlakte is in Noord-Kennemerland karakteristiek te noemen. Vanaf circa 600 na Christus vestigden mensen zich op de randen van deze hoge gronden en startte vanuit daar de ontginning van het aangrenzende veengebied (strandvlakten). Akkers op de strandwallen (geesten) werden gecombineerd met graslandgebruik in de lagere, vochtige strandvlakten. De met veen overdekte strandvlakten werden eerst exclusief gebruikt voor het weiden van vee en voor de jacht. Vanaf de 10^e/11^e eeuw werden ook de strandvlakten ontgonnen. Mede door inklinking ontstond bodemdaling, waardoor ontwatering moest blijven plaatsvinden om het gebied als landbouwgrond te kunnen gebruiken. Vanaf deze Late Middeleeuwen is het gebruik van houtwallen als perceelgrenzen op de geesten bekend. Dit is een karakteristiek element van de geest geworden. De geest werd zelf eigenlijk niet bewoond tot en met het midden van de 19^e eeuw.

Deze zogenaamde geestdorpen volgden de richting van de strandwallen en hebben vaak een ellipsvormige structuur. Ze bestonden uit een klein ovaal complex van bouwlanden, waaromheen de boerderijen waren gelegen. Voorbeelden van nederzettingen met een geeststructuur zijn bijvoorbeeld Limmen en Haarlem. Op de oudste strandwallen wordt nog steeds intensief gewoond en geleefd, waardoor veel vroege bewoningssporen verloren zijn gegaan.

Het Limmerdijkje is een van de vroegste dijken in Nederland en is aangelegd door de monniken van de Abdij van Egmond om het gebied te beschermen en ontginnen. Het Limmerdijkje is gelegen aan de westzijde van de A9. Met de aanleg van de Limmerdijk en de zanddijk was het gebied redelijk beschermd tegen de getijdewerking van het IJ, die onder invloed stond van de Zuiderzee.

Vanaf de zeventiende eeuw ontstonden op de strandwallen landgoederen. Na herverkaveling van oude landgoederen ontstonden vanaf de late 19de eeuw de eerste villaparken op de hoge zandgronden (strandwallen). Na de Eerste Wereldoorlog ontstonden ook luxere woonmilieus in de strandvlakten. De villacultuur ontstond als gevolg van de verbeterde ontsluiting met tram en spoor waardoor de binnenduinrand voor een brede, veelal forenserende, toplaag bereikbaar werd.

De navolgende kaartfragmenten geven de recente ontwikkelingen weer van de omgeving van de aan te leggen weg (topotijdreis.nl 2016). De kaarten laten zien dat de grootste (stedelijke) ontwikkelingen pas in de afgelopen decennia hebben plaatsgevonden. Daarvoor was de ruimtelijke structuur eenduidiger en goed herkenbaar in het landschap.



Figuur 14. 1900 (links) en 1950 (rechts): herkenbaar landschap hoge strandwal en open lage vlaktes



Figuur 15. 1960 (links) en 1970 (rechts): aanleg A9, verdichting bebouwing strandwal Limmen en Heiloo



Figuur 16. 1980 (links) en 1990 (rechts): meer bebouwing in strandvlaktes, verdichting strandwal



Figuur 17. 2000 (links) en 2015 (rechts): sterke groei kernen, verdichting en opgaan groen op strandvlakte

Binnen het plangebied, dat tussen Heiloo en Limmen ligt, gaat het van west naar oost om de Kennemerstraatweg en de Oosterzijweg. De Kennemerstraatweg heeft nauwelijks wegbeplanting. De Oosterzijweg, tevens met sporadische wegbeplanting, loopt langs de oostelijke rand van de zogenaamde geest (kleine complexen bouwland) die te herkennen is aan een flauwe bocht in de weg en is naar verwachting ouder dan de Kennemerstraatweg. De belangrijkste dwarsverbinding in het zuidelijk deel van het plangebied is de Lagelaan. Het buurtschap Oosterzij dat aangegeven is op de kaarten is de overgang van geest naar veenontginning.

Nieuwe elementen in het landschap

Nieuwe elementen op de strandwallen zijn veelal binnen de bestaande noord-zuid en oost-west structuur ontwikkeld. In het open strandvlaktegebied is de ontwikkeling van de A9 als nieuwe tijdslaag over het bestaande onregelmatige verkavelingspatroon gelegd. Ten noorden van de Lagelaan is een golfterrein aangelegd dat meedoet in de sfeer van het open buitengebied maar waar opgaande beplanting aanwezig is. De driving range bevindt zich ten zuiden van de Lagelaan in het open buitengebied.

De hoofdstructuur van het landschap is in de laatste eeuwen niet principieel veranderd. In het algemeen kan gezegd worden dat de openheid aan de randen van de vlaktes aangetast is door de groei van de dorpskernen met uitbreidingswijken en groenstructuren. De karakteristieke openheid aan weerszijden van de A9 verdwijnt hierdoor en de bebouwing van Heiloo ligt tot aan de weg.

De ordeningsprincipes van het landschap

Het strandwallen- en vlaktenlandschap wordt begrensd door de duinen aan de westzijde en door de veenpolders aan de oostzijde. De langgerekte structuur van de zandige strandwallen is de onderlegger voor de verkaveling parallel en haaks op deze noord-zuid richting. Water zocht een weg van het hoogste punt van de strandwal naar de strandvlaktes via rechte greppels. Zo ontstonden er haaks op het noord-zuid gerichte wegenpatroon (met dwarsverbindingen), rechte greppels die meestal begeleid met houtwallen, dienden als erfscheiding. Het onregelmatige verkavelingspatroon in de strandvlaktes is ontstaan doordat tijdens de ontginning rekening gehouden diende te worden met natuurlijke obstakels als geulen, kreken en stroomwallen.

4.2.3

Inpassing

De bebouwingskarakteristieken (architectuur, stedenbouw, openbare ruimte) ter plaatse;

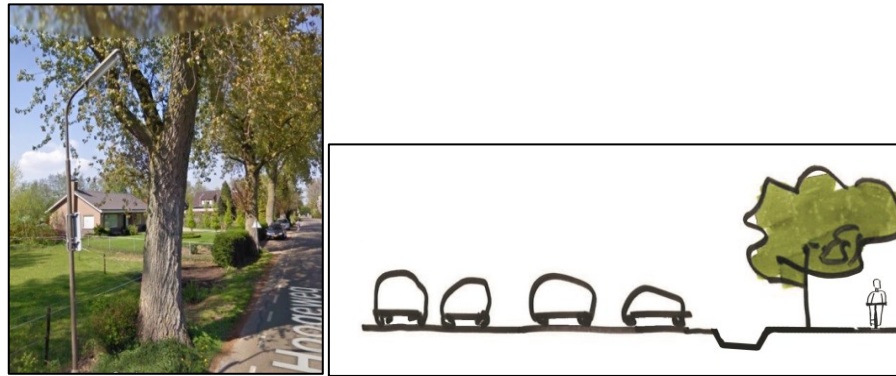
De landschappelijke inpassing wordt gevormd door het concept dat het onderliggende landschap zoveel mogelijk intact wordt gehouden en de karakteristieke patronen blijven behouden en worden versterkt. Hierbij gelden de volgende landschappelijke randvoorwaarden voor de inpassing van de nieuwe weg:

- Versterken van het landschappelijke gradiënt van west-oost.
- Bestaande sloot- en verkavelingspatronen respecteren, waar mogelijk behouden en versterken ten behoeve van de herkenbaarheid van het landschap.
- De nieuwe weg tussen de Oosterzijweg en de Kennemerstraatweg voorzien van bomen met een inheemse gebiedseigen boomsoort (eiken/iepen/linde/essen) van de 1^e orde die passend zijn op de onderliggende grondsoort.
- Inrichting rotonde passend in de landschappelijke schaal van de omgeving.
- Realisering van natuurlijkvriendelijke en groene oevers conform bestaande uitstraling van karakteristieke sloten in het plangebied.
- Het materiaalgebruik voor de weg en andere elementen sluit aan op het materiaalgebruik van de bestaande wegen.
- Beleefbaar maken van het Limmerdijkje.

Voor uitwerking van de randvoorwaarden zijn op een lager schaalniveau de volgende principes te noemen:

Strandwal

Het plangebied wordt gekenmerkt door het contrast tussen de besloten strandwal en de open strandvlakte. Hierdoor bestaat er in de direct omgeving van de nieuwe aansluiting een beeld dat van oost naar west vanuit een besloten landschap naar een open landschap verschuift. Een laanbeplanting tussen de Kennemerstraatweg en de Oostzijweg zal de besloten oost-west structuur met houtwallen op de strandwal versterken. Deze bomenrij dient ook langs de Kapellaan doorgezet te worden voor de versterking van de groenstructuur van de strandwal. De kapel wordt door deze ingreep meer opgenomen in de bestaande ritmiek van oost-westverbindingen met laanbeplanting.

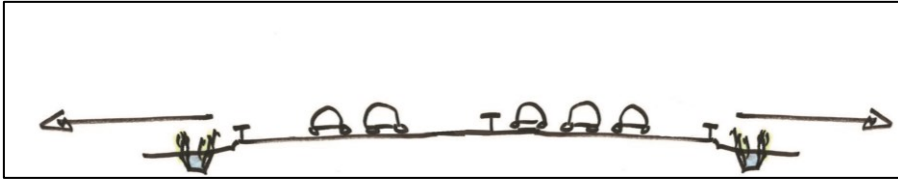


Figuur 18. Principe scheiding Lagelaan en nieuwe weg door middel van bomenrij (tussen Kennemerstraatweg en de Oostzijweg)

De locatie van de plek van de nieuwe rotonde kenmerkt zich doordat het de schakel vormt tussen het open buitengebied en de besloten ruimte op de strandwal in het dorp. In potentie zal deze plek ruimtelijk gaan functioneren als schakel tussen deze twee landschapstypes. De 'nieuwe entree tot het dorp' dient, en met name de rotonde zelf, ingericht te worden in deze landschappelijke schaal. De verbinding tussen het dorp en het buitengebied wordt hierdoor versterkt.

Strandvlakte

De ontwikkeling zal aansluiting vinden op de aanwezige structuur en kenmerken van het landschap. Het oostelijke en noordelijke gedeelte van de ontwikkeling dient vrij te zijn van wegbeplanting voor de versterking van het open karakter van de strandvlakte. De weg wordt als nieuwe bovenlokale laag over het landschap gelegd en bestaande sloten en bijvoorbeeld de Limmertocht dienen daarbij zoveel mogelijk intact te worden gelaten. Met duikers en bruggen worden de eeuwenoude landschapsstructuren gehandhaafd en versterkt. Het wegprofiel van de A9 met sloten heeft een sobere uitstraling en de sloten zijn met rietkragen begroeid conform de sloten in de omgeving. Daarbij dient tevens de bestaande beplanting rond het viaduct over de A9 verwijderd te worden.



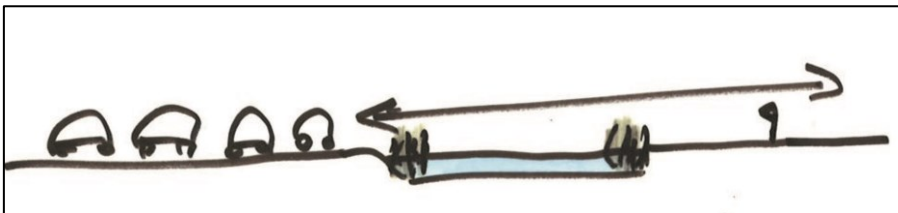
Figuur 19. Principe A9 met openheid en sloten in open landschap



Figuur 20. Referentiebeeld open strandvlakte zonder opgaande beplanting met natuurvriendelijke oevers

De rand langs het golfterrein

Tussen de Lagelaan en de nieuwe aansluiting bevinden zich waterbassins met een groen karakter en natuurvriendelijke oevers met rietkragen die de infrastructuur ruimtelijk scheiden van het golfterrein en het golfterrein ruimtelijk betrekken bij het open buitengebied. De verplaatsing van de driving range vindt plaats in het strandvlakte gebied ten westen van de huidige locatie en ten zuiden van de nieuwe weg. Op de driving range komen een aantal afslagpunten naast elkaar in een lijn, die wordt voorzien van een lage overkapping. De openheid wordt hierdoor niet onevenredig verstoord.



Figuur 21. Principe open zicht vanuit het golfterrein en de dorpsrand op de nieuwe weg langs de Lagelaan

Aansluiting Kanaalweg

In de oksel van de nieuwe rotonde aan de weg wordt een biotoop aangelegd voor de woelmuis. In de praktijk wordt dit gerealiseerd als waterberging met een woelmuiseiland, voorzien van natuurvriendelijke oevers. Rietbeplanting en hoog gras zal voor desbetreffende soorten een prettig leefmilieu vormen en het geheel landschappelijk inpassen vanwege de geringe hoogte en het passend sortiment met kenmerkende sloten voor het gebied. Het bestaande onderliggende karakteristieke slotenpatroon (met de brede sloot langs Het Die) dient

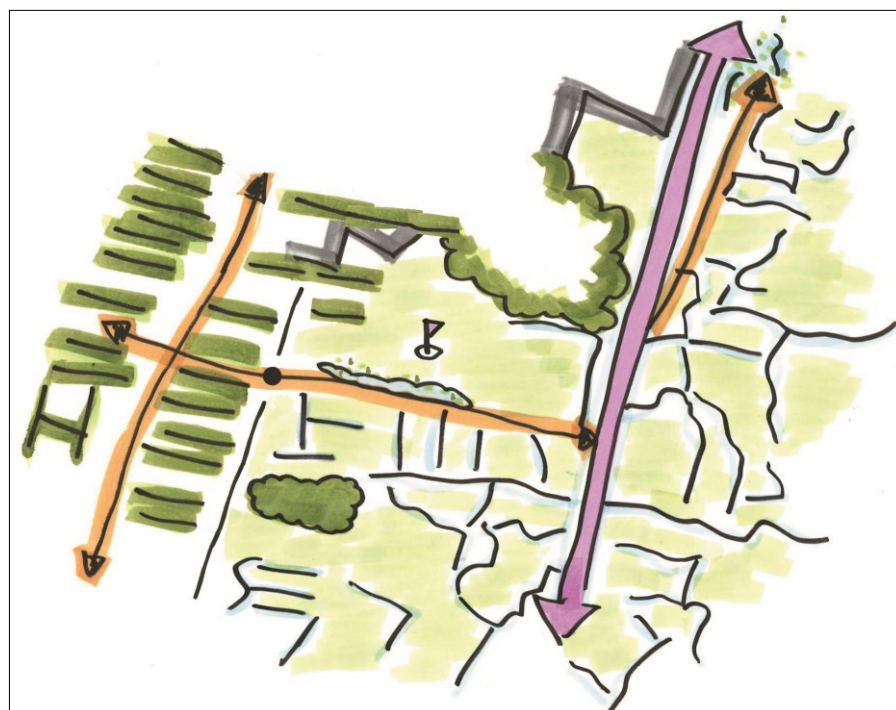
als uitgangspunt voor het ontwerp van de waterstructuur rond deze eilanden. De inrichting voegt zich naar de uitstraling en de schaal van het landschap.



Figuur 22. Referentiebeeld biotoop woelmuis en principe woelmuiseland met groene oevers

De inpassing van de nieuwe functies in de ruimere omgeving (grotere landschapseenheid)

De A9 is een bovenlokaal ruimtelijk element. De eerste aanleg in de jaren '70 is als een nieuwe laag over het landschap gelegd en bij dit beeld dient de voorgenomen ontwikkeling aan te sluiten. Op het hoge schaalniveau vergt de A9 een sobere landschappelijke inpassing vanwege de mate van openheid en afwezigheid van opgaande beplanting van het strandvakteland. Een gedetailleerdere landschappelijke inpassing is gewenst op een lager schaalniveau zal bij met name het westelijke deel van de ontwikkelingen van belang zijn.



Figuur 23. Concept landschappelijke onderlegger voor nieuwe weg strandvlakte en strandwal

Maatregelen en conclusie

Bij de inpassing van de ontwikkeling wordt rekening gehouden met de kenmerkende kwaliteiten van de omgeving. Met deze kwaliteit is rekening gehouden door de nieuwe weg landschappelijk in te passen in de aanwezige oost-west gradiënt in het landschap. De nieuwe weg met flauwe krommingen zal de aanwezige verkaveling opdelen en is een gebiedsvreemde vorm. De bestaande kwaliteiten met openheid en ruimtelijke leesbaarheid karakteristieke verkavelingen wordt hierdoor aangetast. Door zorgvuldig om te gaan met de ontwikkeling in de nabijheid van het dorp en waar mogelijk overruimtes te gebruiken voor landschappelijke inpassing wordt een gradiënt aangebracht naar de overgang van dorp-weg-open landschap.

Door het treffen van deze maatregelen wordt een goede landschappelijke inpassing gewaarborgd.

Bovenstaande landschappelijke inpassing is vastgelegd en uitgewerkt in het Beeldkwaliteitsplan voor de aansluiting bij Heiloo. Dit beeldkwaliteitsplan zal worden vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Heiloo.

Planologische randvoorwaarden



Bij het opstellen van een bestemmingsplan moet naast het vigerend beleid van het Rijk, provincie en gemeente, ook rekening worden gehouden met de randvoorwaarden die voortvloeien uit de fysieke omgeving en waar door wetgeving ook regels aan worden gesteld. Verschillende onderzoeksonderdelen zijn daarbij van belang om de uitvoerbaarheid van het planvoornemen te kunnen aantonen. In de navolgende tekst is per onderwerp ingegaan op deze onderdelen. Daarbij is in dit hoofdstuk weergegeven wanneer in het plan regels zijn opgenomen om te waarborgen dat aan de wettelijke normen kan worden voldaan. Dit gaat dan om regels ten behoeve van de uitvoerbaarheid van de in het plan opgenomen bestemmingen, die op grond van artikel 3.1 Wro kunnen worden opgenomen in het bestemmingsplan.

5.1

Erfgoed

De belangrijkste wettelijke basis voor het behoud van erfgoed is per 1 juli 2016 de Erfgoedwet. De kern van deze wet is dat, wanneer de bodem wordt verstoord, archeologische resten intact moeten blijven (in situ). Wanneer dit niet mogelijk is, worden archeologische resten opgegraven en elders bewaard (ex situ). Daarnaast dient ieder ruimtelijk plan vanwege de Modernisering Monumentenzorg (MoMo) een analyse van cultuurhistorische waarden van het plangebied te bevatten. Voor zover in een plangebied sprake is van erfgoed, dient op grond van voorgaande dan ook aangegeven te worden op welke wijze met cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten archeologie rekening wordt gehouden.

5.1.1

Archeologie

In het kader van de ontwikkelplannen voor de aansluiting van de A9 in de gemeente Heiloo is er sprake van (bodem)ingrepen die mogelijk archeologische en cultuurhistorische waarden kunnen aantasten. In het kader van deze plannen is in 2009 een archeologisch bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek (verkennend booronderzoek) uitgevoerd⁴. Dit bureauonderzoek uit 2009 is gebaseerd op de plannen van 2009. Vervolgens is in 2014 door Arca-

⁴ Van Heeringen et al. (2009) *Capaciteitsvergroting rijksweg A9 (Alkmaar - Uitgeest), pechhavens en aansluiting Heiloo*. Vestigia-rapport V679, Amersfoort 2009.

dis een actualisatie van het bestaande bureauonderzoek uitgevoerd. Dit rapport is opgenomen als bijlage 1a bij deze toelichting.

Onderzoek

ONDERZOEK

Het plangebied heeft een middelhoge tot hoge archeologische verwachting op archeologische waarden. Alleen het huidige golfterrein kan met zekerheid als verstoord worden aangegeven en heeft dan ook geen verwachting.

Het verdient aanbeveling om bij het aantreffen van behoudenswaardig archeologische waarden tijdens het proefsleuvenonderzoek (karterend/waarderend) een doorstart naar een opgraving te maken. Hierdoor kunnen tijd en kosten bespaard worden en kunnen de archeologische waarden beter worden onderzocht.

Naar aanleiding hiervan is in het najaar van 2016 het inventariserend proefsleuvenonderzoek uitgevoerd (bijlage 1b bij deze toelichting). Op basis van dit onderzoek is op 23 december 2016 het besluit genomen dat de locaties A9, fase 1-3, fase 4 en fase 5 vrij worden gegeven voor bouwactiviteiten (bijlage 1c bij deze toelichting).

Conclusie

Wat betreft archeologie is het planvoornemen uitvoerbaar.

5.1.2

Cultuurhistorie

Ten aanzien van cultuurhistorie geldt dat er met uitzondering van de Limmerdam slechts één cultuurhistorisch gebouwd element aanwezig is: de stolpboerderij aan de Lagelaan 3. Het plan is om deze stolpboerderij geheel te slopen. In het beleid van de gemeente is er voor stolpboerderijen een wens opgenomen om dergelijke objecten zoveel mogelijk te beschermen en herbestemmen. De provincie heeft stolpboerderijen ook als aandachtspunt. Het advies is om er naar te streven om de boerderij te behouden. Indien dit niet mogelijk is wordt een bouwtechnisch onderzoek geadviseerd om vast te stellen hoe de boerderij is gebouwd en wat de datering is. Op deze wijze kan de historische boerderij gedocumenteerd worden en kan de historische informatie worden behouden.

Voor de strandvlakte geldt in het algemeen de wens om het onbebouwd landschap zoveel mogelijk te behouden. De plannen dienen dan ook zoveel mogelijk in het huidige landschap te worden ingepast dat de beleving van het landschap in het huidige landschap behouden blijft. Hierbij kan gedacht worden aan de hoogte van de bebouwing, maar ook aan het zo dicht mogelijk aanleggen van de infrastructuur naast de bestaande infrastructuur.

ONDERZOEK

Voor het planvoornemen is een landschappelijk inpassingsplan opgesteld zoals beschreven in paragraaf 4.2. In deze landschappelijke inpassing is ook rekening gehouden met de cultuurhistorische waarden.

In het bestemmingsplan is een voorwaardelijke bepaling opgenomen voor de sloop van de stolpboerderij. De boerderij is aangeduid op de verbeelding. De voorwaardelijke bepaling houdt in dat eerst bouwhistorisch onderzoek moet worden verricht waaruit blijkt hoe het bouwwerk is gebouwd en wat de datering van het bouwwerk, voordat een omgevingsvergunning voor het slopen kan worden verleend. Ten aanzien van het aspect cultuurhistorie mag het plan daardoor uitvoerbaar worden geacht.

5.2

Bodem

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening moet in geval van ruimtelijke ontwikkelingen worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde functiegebruik. Ter plaatse van locaties die verdacht worden van bodemverontreiniging, moet ten minste verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd. In geval van verontreinigingen is de Wet bodembescherming (Wbb) van toepassing, waarin is geregeld dat als ter plaatse van een plangebied ernstige verontreinigingen worden aangetroffen er sprake is van een saneringsgeval.

In 2014 is door Arcadis een onderzoek uitgevoerd naar de milieuhygiënische bodemkwaliteit van het plangebied (bijlage 9). Uit dit onderzoek komen de volgende resultaten naar voren. Bij de terrein- en maaiveldinspectie zijn geen waarnemingen gedaan die wijzen op een (plaatselijke) bodemverontreiniging of besmetting met asbestverdacht materiaal. Het grondwater in het gebied is plaatselijk licht verontreinigd met zink, molybdeen, naftaleen en kwik. Daarnaast zijn in het gehele gebied in het grondwater licht tot matig verhoogde gehalten van barium aangetoond. Aangenomen wordt dat barium van nature verhoogd voorkomt in het gebied. Daarnaast is oostelijk van de A9 en op het perceel aan de Lagelaan 3 een verontreiniging in de grond aangetroffen met PAK.

ONDERZOEK

In het onderzoeksgebied zijn op twee plaatsen sterke verontreinigingen met PAK aangetoond in de bodem. Eventueel vrijkomende sterk verontreinigde grond komt niet in aanmerking voor hergebruik, maar dient afgevoerd te worden naar een erkend verwerker. Door de verontreiniging verder in beeld te brengen is het mogelijk om te bepalen of er sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging in de zin van de Wet bodembescherming (Wbb). Daarnaast kan door het afperken van de verontreiniging gericht worden ontgraven, waardoor bij het herinrichten van de locatie mogelijk minder grond als sterk verontreinigd hoeft te worden afgevoerd. Het is wettelijk vanuit de Wbb verplicht om een BUS-melding of saneringsplan op te stellen wanneer werkzaamheden plaatsvinden in of op een geval van ernstige bodemverontreiniging. Om vrijkomende baggerspecie in het kader van het Besluit bodemkwaliteit toe te kunnen passen in oppervlaktewater of op landbodem wordt geadviseerd om voor uitvoering de daadwerkelijk te verwijderen baggerspecie te onderzoeken conform de NEN-5720. Dit is nu alleen indicatief bepaald.

CONCLUSIE Het plan wordt conform de uitgangspunten van de Wet bodembescherming en Besluit Bodemkwaliteit gerealiseerd. Het plan is wat betreft het aspect bodemkwaliteit in de zin van de Wet bodembescherming, gegeven de hiervoor genoemde voorwaarden, uitvoerbaar.

5.3

Ecologie

In het kader van de uitvoerbaarheid van ruimtelijke plannen is het van belang om aandacht te besteden aan beschermde natuurwaarden. De effecten op natuurwaarden dienen te worden beoordeeld in relatie tot bestaande wet- en regelgeving op het gebied van gebiedsbescherming, betreffende de Wet Natuurbescherming (Wn) (voor 1 januari 2017 de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw 1998)), Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en provinciale verordeningen, en de soortenbescherming als vastgelegd in de Flora- en faunawet (Ffw).

Onderzoek

ONDERZOEK Als gevolg van de nieuwe aansluiting op de A9 bij Heiloo is d.d. 27 februari 2014 door Arcadis een quickscan natuurwetgeving uitgevoerd. Deze quickscan is als bijlage 4a aan het bestemmingsplan toegevoegd. Op 12 maart 2016 is door BügelHajema Adviseurs BV een aanvullend advies natuurwaarden opgesteld. Dit onderzoek is als bijlage 4b aan het bestemmingsplan toegevoegd.

In het kader van de Nbw 1998 is een Voortoets⁵ opgesteld, die tevens (mede) dient ter onderbouwing van de aanvraag om vergunning voor het plan. Tenslotte heeft Bureau Aandacht Natuur⁶ in het voorjaar en zomer van 2016 aanvullend onderzoek naar vleermuizen uitgevoerd en is door Arcadis aanvullend onderzoek naar vissen uitgevoerd.

Voorgaande onderzoeken zijn samengevoegd in één rapport van Arcadis waarin de effecten van de nieuwe aansluiting op de A9 op beschermde soorten zijn onderzocht (bijlage 4d).

Soortenbescherming

Uit de Quickscan natuurwetgeving aansluiting A9-Heiloo (Arcadis, 2014) en aanvullend onderzoek dat door BügelHajema Adviseurs (2016) en Bureau Aandacht Natuur (2016) is uitgevoerd, komt naar voren dat het plangebied een functie heeft voor verschillende op basis van de Flora- en faunawet beschermde planten en dieren. Relevante soort(groep)en daarbij zijn gevlekte rietorchis, broedvogels, vleermuizen, noordse woelmuis en bittervoorn. Het

⁵ BügelHajema Adviseurs BV (2016) *Voortoets Aansluiting A9 Heiloo*. 4 mei 2016, Projectnummer 121.00.00.06.01.

⁶ Bureau Aandacht Natuur (2016) *Nader onderzoek vleermuizen*.

plangebied heeft geen functie voor kleine modderkruiper, dit blijkt uit aanvullend onderzoek naar vissen dat Arcadis heeft uitgevoerd.

Als gevolg van de nieuwe aansluiting op de A9 bij Heiloo kunnen verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet ten aanzien van beschermde soorten worden overtreden. Deze overtredingen kunnen deels worden voorkomen door het treffen van mitigerende maatregelen.

Overtreding van verbodsbepalingen kunnen niet geheel voorkomen worden ten aanzien van de zwaar beschermde noordse woelmuis en bittervoorn. Voor deze soorten moet een ontheffing in het kader van de Flora- en Faunawet worden aangevraagd. Ten aanzien van deze ontheffing is op 16 december 2016 een projectplan opgesteld (bijlage 4c). In dit projectplan zijn verschillende alternatieven onderzocht.

Voor de gevlekte rietorchis, broedvogels, rugstreeppad en vleermuizen kunnen negatieve effecten worden voorkomen als de genoemde mitigerende maatregelen worden uitgevoerd. Deze maatregelen zijn uitgewerkt in het mitigatieplan en een werkprotocol (zie bijlage 4e).

Met betrekking tot het aspect ecologie mag het plan uitvoerbaar worden geacht, mits er wel ontheffing voor een aantal soorten wordt aangevraagd en verkregen. Daarbij moet ook uitvoering worden gegeven aan mitigerende en compenserende maatregelen, het compensatieplan is als bijlage 4h toegevoegd. Het bestemmingsplan bevat geen extra regels op dit punt, omdat andere regelgeving hierin voorziet.

Gebiedsbescherming

NB-WET VERGUNNING

Voor het project Aansluiting A9 Heiloo is op 15 augustus 2016 een Nbw 1998-vergunning verleend. Deze vergunning is in bijlage 8 bij deze toelichting opgenomen. Dit project wordt op grond van het voorliggende bestemmingsplan mogelijk gemaakt waarbij het plan aansluit op de vergunning.

Vanwege verlies aan natuurwaarden blijkt uit het onderzoek van Arcadis (bijlage 4h) dat in totaal 17,2 hectare gecompenseerd dient te worden. Het gaat om 3,47 hectare Natuurnetwerk Nederland (voorheen EHS) vanwege ruimtebeslag en 1,74 hectare vanwege geluidsverstoring. Het te compenseren oppervlak weidevogelgebied betreft 9,01 hectare vanwege ruimtebeslag en 2,71 hectare vanwege geluidsverstoring. Het te compenseren oppervlak NNN en weidevogelgebied is in het compensatieplan NNN (bijlage 4h) uitgewerkt en dekt zowel de compensatie door oppervlakteverlies als geluidsverstoring. Natuurcompensatie zal worden uitgevoerd aan de oostzijde van de A9, grotendeels buiten het plangebied, hiervoor is een compensatieplan opgesteld. De compensatie voor het oppervlak weidevogelgebied kan plaatsvinden middels financiering van beheer. Ook dient dit planologisch mogelijk gemaakt te worden.

Conclusie

De uitvoerbaarheid van het voorliggende bestemmingsplan wordt - onder voorwaarden - niet door natuurwaarden belemmerd. De voorwaarden zijn:

- het verkrijgen van een ontheffing van de Ffw voor dwergvleermuis, noordse woelmuis en bittervoorn;
- het uitvoeren van mitigerende maatregelen voor de gevlekte rietorchis, broedvogels, rugstreeppad en vleermuizen volgens het mitigatieplan en een werkprotocol;
- het uitvoeren van compenserende maatregelen voor Natuurnetwerk Nederland en weidevogelgebied volgens het compensatieplan NNN en financiering van beheer.

Omdat het verkrijgen van de ontheffing en het uitvoeren van de maatregelen mogelijk worden geacht is het bestemmingsplan op dit onderdeel uitvoerbaar. De ontheffing is aangevraagd, de ontvangstbevestiging is opgenomen in bijlage 4f. De aanvulling hierop is opgenomen in bijlage 4g.

Voor de Wn (Nbw 1998) is een vergunning verkregen. De vergunning is opgenomen in de bijlage 8. Ook op dit onderdeel is het bestemmingsplan dan ook uitvoerbaar. Voor wat betreft de natuurwaarden is met dit bestemmingsplan dan ook sprake van een goede ruimtelijke ordening en is het plan uitvoerbaar.

5.4

Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals vuurwerk, aardgas of LPG. Het aandachtsveld van externe veiligheid richt zich op zowel inrichtingen (bedrijven) waar gevaarlijke stoffen aanwezig zijn als het transport van gevaarlijke stoffen. Dit vervoer kan plaatsvinden over weg, water en spoor en door buisleidingen.

De veiligheidsrisico's in het kader van externe veiligheid worden uitgedrukt in een plaatsgebonden risico (PR) en een groepsrisico (GR). De normen voor het plaatsgebonden risico en groepsrisico hebben tot doel een voldoende veiligheidsniveau te garanderen voor de burger als persoon dan wel deel uitmakend van een groep. Het plaatsgebonden risico is de berekende kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met een nabijgelegen risicobron. Het groepsrisico is de kans per jaar dat een groep van tien of meer personen in één keer het (dodelijke) slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico moet worden gezien als een maat voor maatschappelijke ontwrichting. Het aantal personen in de nabijheid van een incident heeft invloed op de omvang van het groepsrisico. Tussen het aantal personen en de aard en de dichtheid van bebouwing bestaat een causaal verband.

Onderzoek

Op 27 februari 2014 is door Arcadis een onderzoek externe veiligheid⁷ uitgevoerd, na aanpassing van het ontwerp van de aansluiting is het rapport in januari 2017 geüpdatet. Hierna is de conclusie van het onderzoek opgenomen. Het volledige onderzoek is als bijlage 5 aan het plan toegevoegd.

ONDERZOEK

Plaatsgebonden risico

De hoogte van het plaatsgebonden risico wordt beïnvloed door de aard en intensiteit van het vervoer van gevaarlijke stoffen en de kenmerken van de weg. Volgens de HART gelden de volgende vuistregels: Als het aantal GF3 transporten op een rijksweg per jaar lager is dan 4.000 heeft een rijksweg geen PR 10-6 contour. Bij een weg buiten de bebouwde kom ligt dit aantal op 500. Zowel over de A9, als over de Lagelaan en de Kanaalweg is het aantal GF3 transporten lager. Dit betekent dat er zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie geen PR 10-6 contour is. De berekening die is uitgevoerd in het kader van de verbreding van de A9 Alkmaar - Uitgeest bevestigt dit. De aanpassingen aan de aansluiting A9 veranderen dit niet.

Groepsrisico

De hoogte van het groepsrisico wordt beïnvloed door de aard en intensiteit van het vervoer van gevaarlijke stoffen, de kenmerken van de weg en het aantal aanwezigen in het invloedsgebied van de weg. Volgens de HART gelden de volgende vuistregels:

- Voor autosnelwegen geldt dat voor een overschrijding van 10% van de oriëntatiewaarde bij een afstand van 90 meter tot de as van de weg een personendichtheid van 200 personen / ha aanwezig moet zijn. Dat is hier niet het geval.
- Voor wegen buiten de bebouwde kom (tweezijdige bebouwing) moet bij een transportaantal van circa 1.500 tankwagens minimaal over de gehele lengte een personendichtheid van circa 30 personen per / ha. Ook dat is hier niet het geval.

Dit betekent dat 10% van de oriëntatiewaarde niet zal worden overschreden. Conform de berekening die is uitgevoerd in het kader van de verbreding van de A9 Alkmaar - Uitgeest is het groepsrisico inderdaad lager dan 0,1 (10% van de oriëntatiewaarde). De realisatie van de Aansluiting A9 zal dit niet veranderen.

Leidingen

In het noordelijk deel van het plangebied ligt een tweetal 50 kV-kabelverbindingen tussen het 50 kV-station Heiloo en het 150 kV-station Oterleek. De leidingen zijn van Alliander. De leidingbeheerder vraagt in bestemmingsplannen om een beschermingszone van 1,5 meter aan beide kanten van de kabelverbinding (gemeten vanuit het hart van de kabel, dus 3 meter in

HOOGSPANNINGSLEIDING

⁷ Arcadis (2014) *Onderzoek Externe Veiligheid*. Rapportnummer 077543708:B, 27 februari 2014.

totaal). In dit bestemmingsplan is hiermee rekening gehouden. De leidingstrook heeft de dubbelbestemming Leiding - Hoogspanning.

RIOOLPERSLEIDING

In het plangebied liggen een aantal rioolpersleidingen van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. De leidingen lopen naar de rioolzuiveringsinstallatie in Heiloo. De leidingbeheerder vraagt een beschermingszone van 5 meter aan beide zijden van de leiding aan te houden (dus 10 meter in totaal). In dit bestemmingsplan is hiermee rekening gehouden. De leidingstrook heeft de dubbelbestemming Leiding - Riool.

Conclusie

CONCLUSIE

Er is in de huidige en toekomstige situatie geen PR10-6 contour op de A9, de Lagelaan of de Kanaalweg. Het groepsrisico zal in de huidige situatie en de toekomstige situatie lager zijn dan 0,1 x de oriëntatiewaarde. Dit verandert niet als gevolg van de realisatie van de Aansluiting A9. Externe veiligheid levert daardoor geen beperkingen op voor de beoogde realisatie van de Aansluiting A9. Voor dit aspect zijn geen extra regels in het bestemmingsplan opgenomen.

Met betrekking tot de hoogspanningsleidingen en de rioolpersleidingen zijn dubbelbestemmingen opgenomen, waardoor de leidingtracés beschermd zijn.

5.5

Explosieven

Er kunnen als gevolg van gevechtshandelingen Conventionele Explosieven (CE) in het plangebied zijn achtergebleven. Een verhoogd veiligheidsrisico kan ontstaan wanneer CE uit de Tweede Wereldoorlog spontaan aangetroffen en beïnvloed worden. Door middel van een vooronderzoek wordt aan de hand van een breed scala aan historisch feitenmateriaal een zo genuanceerd mogelijk beeld van het plangebied ten tijde van de Tweede Wereldoorlog verkregen.

AVG heeft in januari 2017 een vooronderzoek CE uitgevoerd ter plaatse van de locatie van het plangebied. Op basis van de beoordeelde feiten van het vooronderzoek is geconcludeerd dat er indicaties zijn voor de mogelijke aanwezigheid van CE in het onderzoeksgebied. AVG adviseert om tot opsporing van CE over te gaan. Het vooronderzoek is als bijlage 3 toegevoegd.

Het bestemmingsplan is op dit punt uitvoerbaar. Voor de realisatie van het werk is het uitvoeren van opsporend onderzoek naar mogelijke aanwezige CE een aandachtspunt.

5.6

Verkeer

Met behulp van het VMRA-model (Verkeersmodel Regio Alkmaar) heeft Goudappel Coffeng de effecten van de nieuwe aansluiting bij Heiloo doorgerekend (rapportage 27 januari 2017). De rapportage over de modelstudie is als bijlage 6 toegevoegd.

Op basis van de verkeersmodelberekeningen naar de effecten op het hoofdwegennet en het lokale wegennet van Heiloo en de omliggende regio is gebleken dat een aanzienlijke heroriëntatie van verkeer ontstaat. Op de A9 is een toename berekend en zijn op de noord-zuid georiënteerde routes parallel aan de A9 verkeersafnames berekend.

Voor de wegen binnen Heiloo voldoen de intensiteiten overal aan de gestelde grenzen, behalve op de Kerkelaan - op het deel tussen de Kennemerstraatweg en de Willibrordusweg - en de Stationsweg - tussen de Kennemerstraatweg en de Breedelaan. Voor de Kerkelaan betekent dit wel een verbetering ten opzichte van het basisjaar, de grenzen worden nu ook al overschreden. Voor de Stationsweg betekent dit een lichte verslechtering ten opzichte van het basisjaar.

Aanvullende maatregelen op het onderliggende wegennet zijn nodig om de intensiteit op beide wegen (Kerkelaan en Stationsweg) te beperken tot maximaal de gestelde grenswaarden. Deze maatregelen worden momenteel binnen de actualisatie van het verkeersbeleid uitgewerkt, vaststelling daarvan staat gepland in oktober 2017. De aanvullende maatregelen vallen buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan.

Binnen de gemeente Castricum worden met name de wegen van en naar de op-/afritten 10 (Castricum) en 11 (Akersloot) ontlast. Het gaat daarbij om de N203, de Uitgeesterweg, de Startingerweg, de Boekel, de Schouw en de Geesterweg door Akersloot.

Conclusie

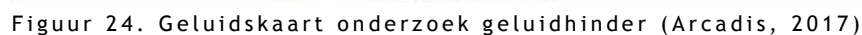
Wat betreft verkeer mag het planvoornemen uitvoerbaar worden geacht.

5.7

Geluidhinder wegverkeerslawaaï

De Wet geluidhinder (Wgh) is er op gericht om de geluidhinder vanwege onder andere wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï en industrielawaaï te voorkomen en te beperken. De Wgh bepaalt dat de 'geluidsbelasting' op gevels van woningen en andere geluidsgevoelige objecten niet hoger mag zijn dan een in de wet bepaalde norm die als voorkeursgrenswaarde wordt aangeduid.

Het akoestisch onderzoek is als bijlage 7 bij dit bestemmingsplan gevoegd.



121.00.00.06.00.toe - Bestemmingsplannen Aansluiting A9 - 1 maart 2017

Kanaalweg 13a Heiloo. Deze woningen zijn blauw omcirkeld in de figuur. Voor Lagelaan 6 is er sprake van een overschrijding van de maximaal te ontheffen waarde (58 dB). Door het toepassen van geluidsarm asfalt zal de geluidsbelasting worden teruggebracht tot onder de maximaal te ontheffen waarde.

Daarnaast is er vanwege de wijziging van de bestaande wegen voor 2 woningen sprake van reconstructie in de zin van de Wet Geluidhinder. Dit betreft Kanaalweg 13 en 13a Heiloo. De toename van de geluidsbelasting ten opzichte van de grenswaarde bedraagt maximaal 3 dB.

De bestaande woningen Lagelaan 5 en 7 zullen als gevolg van de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg gesloopt worden (groen omcirkeld). De bewoners zullen twee nieuwe woningen bouwen direct ten zuiden van de nieuwe weg. Ook hier zal de voorkeurswaarde waarschijnlijk worden overschreden. Bij de vergunning voor het mogelijk maken van deze woningen dient aan dit aspect aandacht te worden besteed. Deze nieuwe woningen worden niet in onderhavig bestemmingsplan bestemd. Omdat de nieuwe woningen Lagelaan 5 en 7 niet worden opgenomen in dit bestemmingsplan, zijn de woningen juridisch gezien (nog) niet aanwezig en kan er ook geen hogere waarde worden vastgesteld. Dit zal moeten gebeuren in de ruimtelijke procedure waarin de nieuwe woningen Lagelaan 5 en 7 wel bestemd worden.

Voor de overschrijdingen van de grenswaarde vanwege de nieuwe ontsluitingsweg en de parallelweg en vanwege het reconstructie effect vanwege de aanpassing van de bestaande Kanaalweg zijn maatregelen onderzocht en getoetst op doelmatigheid. Over een lengte van 815 meter wordt de toepassing van geluidsarm asfalt (akoestisch eigenschappen volgens dunne deklagen B) als doelmatige maatregel geadviseerd. Vanuit beheer en onderhoud wordt geadviseerd om het deel van de ontsluitingsweg dat tussen de Lagelaan 5 en 6 (dat buiten de zichthoeken van deze woningen valt) ook geluidsarm asfalt toe te passen. Hiermee komt de totale lengte geluidsarm asfalt op 875 m. Het (aanvullend) treffen van overdrachtbeperkende maatregelen (geluidschermen/wallen) is niet doelmatig of er zijn overwegende bezwaren aanwezig om deze maatregelen te treffen.

Het is noodzakelijk een hogere waarde vast te stellen voor vier woningen vanwege de aanleg van een nieuwe weg (nieuwe situatie) en voor één woning vanwege reconstructie (van de Kanaalweg). Voor één woning geldt dat de reconstructiesituatie niet kan worden opgelost. Uit een onderzoek gevelwering zal moeten blijken of maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de grenswaarde voor het binnenniveau.

Het plan is met inachtneming van het vaststellen van een hogere waarde voor 4 woningen in de gemeente Heiloo en 1 woning in de gemeente Castricum, gezien het aspect geluidhinder uitvoerbaar.

5.8

Luchtkwaliteit

In hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm) zijn de grenswaarden op het gebied van de luchtkwaliteit vastgelegd. Daarbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO_2), fijn stof (PM_{10}) en zeer fijn stof ($\text{PM}_{2,5}$) van belang. Grenswaarden ten aanzien van de jaargemiddelde concentratie betreffen $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor zowel NO_2 als PM_{10} en $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor $\text{PM}_{2,5}$. Projecten met een invloed van 'niet in betekenende mate' (nibm) op de luchtkwaliteit zijn verder vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden. Dit geldt op grond van de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) onder meer voor projecten die minder dan 3% van de (toekomstige) grenswaarde voor NO_2 of PM_{10} bijdragen, wat overeenkomt met $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

De luchtkwaliteit dient getoetst te worden op niet meer dan 10 meter van de wegrand. Voor alle wegen in het onderzoeksgebied zijn de concentraties NO_2 en PM_{10} daarom berekend om de 100 meter op 10 meter afstand van de wegrand. Het rapport over het onderzoek is in bijlage 7 bij dit bestemmingsplan opgenomen. De hoogst berekende jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO_2) bedraagt $20,20 \mu\text{g}/\text{m}^3$, ruim onder de vigerende grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Voor fijnstof (PM_{10}) bedraagt de hoogst berekende jaargemiddelde concentratie $20,20 \mu\text{g}/\text{m}^3$, ook ruim onder de grenswaarde.

Voor stikstofdioxide wordt geen enkele keer de uursgemiddelde concentratie van $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ overschreden. Voor fijnstof wordt de 24-uursgemiddelde concentratie van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ maximaal 8 keer per jaar overschreden. Dit ligt ruim onder het maximaal aantal dagen dat is toegestaan met een overschrijding van de 24-uursgemiddelde concentratie (maximaal is 35 dagen).

Geconcludeerd kan worden dat met het project nergens de vigerende grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt overschreden voor NO_2 en PM_{10} . Vanuit luchtkwaliteit zijn er daarom geen belemmeringen voor het realiseren van dit project.

5.9

Water

In de ruimtelijke ordeningspraktijk is tevens de wettelijk verplichte 'watertoets' van belang. De watertoets wordt gezien als een procesinstrument dat moet waarborgen dat de gevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen voor de waterhuishouding meer expliciet worden afgewogen. Belangrijk onderdeel van de watertoets is het vroegtijdig afstemmen van ontwikkelingen met Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier als betrokken waterbeheerder.

Het planvoornemen is op 6 november 2013 aangemeld bij www.dewatertoets.nl. Hiermee is het planvoornemen kenbaar gemaakt bij het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Uit de aanmelding blijkt dat er een 'normale procedure' dient te worden gevolgd, waarbij het hoogheemraadschap betrokken dient te zijn. In de praktijk betekent dit dat de plannen aan het hoogheemraadschap voorgelegd dienen te worden. Overigens is het hoogheemraadschap in eerdere fasen van dit planvoornemen reeds betrokken geweest. Op 12 november 2013 is het ontwerp van de plannen rond de aansluiting Heiloo A9 in een overleg met het hoogheemraadschap besproken en is naar aanleiding hiervan een waterhuishoudkundig plan opgesteld op 7 maart 2014. In de periode van 2014 tot 2016 zijn diverse wijzigingen in het ontwerp van de aansluiting doorgevoerd. Op 4 januari 2017 is daarom het planvoornemen opnieuw aangemeld bij de watertoets.nl en heeft op 18 januari 2017 een nieuw overleg plaatsgevonden over de watertoets. Aan de hand hiervan is een definitief Waterhuishoudkundig plan opgesteld. In de watertoets en het overleg hierover zijn een aantal uitgangspunten genoemd met betrekking tot de waterhuishoudkundige situatie. Deze uitgangspunten zijn in het waterhuishoudkundig plan nader uitgewerkt. Zowel de verslaglegging van het overleg als het waterhuishoudkundig plan zijn als bijlage 2a en 2b toegevoegd.

Conclusie

Het planvoornemen is wat betreft de waterhuishoudkundige situatie uitvoerbaar.

5.10

Licht hinder

Voor het plaatsen van openbare wegverlichting wordt door de provincie Noord-Holland gebruik gemaakt van richtlijnen van uit het Handboek Wegontwerp van het CROW (het kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur in Nederland), aangevuld met aanbevelingen van de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde (NSvV). Deze richtlijnen en aanbevelingen zijn landelijke erkend.

Er is binnen de provincie Noord-Holland niet altijd sprake van een uniforme toepassing van deze richtlijnen en aanbevelingen. De introductie van innovatieve verlichtingssystemen heeft geleid tot een nieuw verlichtingsbeleid in de provinciale ("Waarom brandt het licht hier?").

Als te verlichten locaties worden onderscheiden:

- a. aansluitingen van wegen, kruispunten en rotondes;
- b. wegvakken binnen de bebouwde kom;
- c. bushaltes en carpoolplaatsen;
- d. oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers;
- e. tunnels en onderdoorgangen voor motorvoertuigen én fietstunnels;

- f. discontinuïteiten, waaronder worden verstaan:
- scherpe bochten;
 - wegvakken waar bomen en andere obstakels dicht op de weg staan;
 - wegvakken met 'misleidende' omgevingsverlichting;
 - beweegbare bruggen, die ook bij duisternis bediend worden.

De aansluiting op de A9 zal worden voorzien van wegverlichting. Ter voorkoming van hinder en lichtuitstraling worden lamellen geplaatst. Dit is aangegeven in het mitigatieplan. Deze lamellen hebben een hoogte van circa 1,55 meter boven het maaiveld. In het ontwerp, zoals beschreven in hoofdstuk 2, zijn de locaties weergegeven waar de lichtmaatregelen plaatsvinden. Dit zijn wegvakken aan de oostzijde van de A9.

Wat betreft het aspect lichthinder is het project uitvoerbaar.

5.11

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Op 1 april 2011 is het Besluit milieueffectrapportage gewijzigd. Het aantal situaties waarvoor een milieueffectrapportage (m.e.r.) moet worden uitgevoerd is daarbij verminderd. Er zijn nu meer situaties waar eerst beoordeeld kan worden of een m.e.r. moet worden uitgevoerd. Het komt er op neer dat voor elk plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomt (voorkomen) in onderdeel D van de bijlage bij het besluit waarbij geen sprake is van een overschrijding van de drempelwaarden een beoordeling moet worden uitgevoerd. De onderzoeksvraag van deze beoordeling is of er vanwege het plan sprake is van een belangrijk negatief milieueffect. Deze beoordeling noemen we een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Hoewel de activiteiten die op grond van het voorliggende bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt niet in onderdeel D zijn opgenomen, en er dus ook geen sprake is van een overschrijding van de drempelwaarden, is toch een vormvrije m.e.r.-beoordeling voor het plan uitgevoerd.

De milieueffecten van het plan zijn hiervoor in dit hoofdstuk uiteengezet. Hieruit blijkt dat er vanwege het plan geen sprake is van belangrijke nadelige milieueffecten. Hiermee geeft het plan geen aanleiding voor aanvullende m.e.r.-beoordelingen of -onderzoeken.

Juridische vormgeving



6.1

Algemeen

Bij het opstellen van dit bestemmingsplan zijn de Wet ruimtelijke ordening (wro), het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012 (SVBP 2012) toegepast.

De SVBP 2012 bevat een aantal juridische regels die moten worden opgevolgd. Voor de planregels betekent dit dat er sprake is van een aantal dwingende voorgeschreven begripsbepalingen, die worden neergelegd in artikel 1 aangaande de begrippen. Ook schrijft de SVBP2012 voor op welke wijze er invulling moet worden gegeven aan artikel 2 betreffende de wijze van meten. Vanwege het Bro geldt verder een formulering die ten aanzien van de antidubbelregel en het overgangsrecht eveneens in de planregels moet worden overgenomen.

6.2

Plansystematiek

De regels zijn zo opgesteld dat deze gebruikt kunnen worden in een analoog alsook in een digitaal bestemmingsplan. Op basis van de Wro is het digitaal vastgestelde bestemmingsplan leidend. Als er een verschil bestaat tussen het analoge en digitale bestemmingsplan, is het digitale bestemmingsplan bepalend qua vormgeving en inhoud.

De hoofdstukindeling en verdere vormgeving van de regels is op een standaardwijze opgesteld, namelijk aan de hand van de van toepassing zijnde ruimtelijke standaarden. Hierdoor is uniformiteit in vormgeving van de regels gewaarborgd. De inhoud van de regels is afgestemd op de gemeentelijke standaarden, zoals die in de diverse bestemmingsplannen worden toegepast.

6.3

Bestemming

Voor de aansluiting A9 is de bestemming Verkeer opgenomen. De inhoud van de bestemming is gebaseerd op de gemeentelijke standaarden, waarbij rekening is gehouden met het planvoornemen.

Voor de gemeente Heiloo geldt dat er een drietal dubbelbestemmingen is opgenomen, namelijk Leiding - Hoogspanning, Leiding - Riool en Waarde - Archeologie. Voor de gemeente Castricum is de dubbelbestemming Waarde - Archeologie en de dubbelbestemming Leiding - Riool opgenomen. Deze bestemmingen waarborgen de goede instandhouding van de leidingen en de archeologische waarden.

6.4

Overige aspecten

In dit bestemmingsplan zijn de al dan niet in directe relatie met een bestemming staande voorzieningen, zoals ondergrondse leidingen, verhardingen, bermen, geluidswerende voorzieningen, centrale installaties ten behoeve van de energievoorziening, voorzieningen ten behoeve van de waterbeheersing in de vorm van watergangen, duikers, waterkeringen en dergelijke bij de bestemming inbegrepen zonder dat dit uitdrukkelijk is vermeld.

Dit bestemmingsplan geeft de gewenste planologische situatie voor het plangebied aan. Bestemmingsplannen zijn bindend voor de overheid en de burger. Enerzijds kan de overheid naleving van bestemmingsplannen afdwingen, anderzijds vormt het bestemmingsplan een juridisch kader voor de burger waaruit deze kan afleiden wat de bouw- en gebruiksmogelijkheden zijn, op de in eigendom zijnde, dan wel de naastgelegen buurpercelen, in de directe woon- en leefomgeving.

6.5

Bestemmingsplanprocedure

In de Wro en het Bro zijn wettelijke regels voor de bestemmingsplanprocedure vastgelegd. Hierin zijn de volgende fasen onderscheiden:

Vorbereidingsfase

De gemeente voert ten behoeve van de voorbereiding van een bestemmingsplan onderzoek uit naar de bestaande situatie en de mogelijke (ruimtelijke) ontwikkelingen in de gemeente. De gemeente stelt voor het overleg op grond van artikel 3.1.1 Bro haar voornemen (vaak als een concept- dan wel voorontwerpbestemmingsplan) beschikbaar aan de besturen en diensten van hogere overheden. Ook kan de gemeente aan belangstellenden de mogelijkheid bieden om te reageren op het voorontwerpbestemmingsplan via inspraak. De gemeente geeft een reactie op mogelijke overleg- en inspraakreacties die voor zover noodzakelijk worden verwerkt in de regels en verbeelding. In het geval van het voorliggende bestemmingsplan is wel gebruikgemaakt van deze fase.

Terinzageleggingsfase

Het ontwerpbestemmingsplan wordt na aankondiging in de Staatscourant en de website www.officielebekendmakingen.nl voor een periode van zes weken ter inzage gelegd. In deze periode kan door iedereen een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan worden ingediend.

Vaststellingsfase

Na de periode van terinzagelegging stelt de gemeenteraad het ontwerpbestemmingsplan, mogelijk met wijzigingen, binnen een periode van ten hoogste 12 weken vast (termijn van orde).

Beroepsfase

Na de vaststelling van het bestemmingsplan maakt de gemeenteraad het vaststellingsbesluit bekend en legt het vastgestelde bestemmingsplan ter inzage. Zoals aangegeven in de inleiding van dit plan, valt dit bestemmingsplan onder de werking van de Crisis- en herstelwet. Afdeling 2 van hoofdstuk 1 Chw, procedures, is van toepassing op dit bestemmingsplan. Dit betekent, dat versnelling van de procedure aan de orde is. De versnelling ziet met name op een mogelijke beroepsprocedure bij de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State.

De terinzagelegging gebeurt als volgt:

- Indien Gedeputeerde Staten of de Inspectie voor Leefomgeving en Transport een zienswijze hebben ingediend die door de gemeenteraad niet volledig is overgenomen of indien de gemeenteraad het bestemmingsplan gewijzigd heeft vastgesteld, geschiedt bekendmaking en terinzagelegging zes weken na vaststelling. Uiterlijk zes weken na bekendmaking van het vaststellingsbesluit kan er beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.
- Indien het bestemmingsplan ongewijzigd is vastgesteld en er gehoor is gegeven aan eventuele zienswijzen van Gedeputeerde Staten en/of de Inspectie voor Leefomgeving en Transport wordt het vaststellingsbesluit door de gemeenteraad uiterlijk twee weken na vaststelling bekendgemaakt. Tevens wordt uiterlijk twee weken na vaststelling het bestemmingsplan ter inzage gelegd.

Uitvoerbaarheid



7.1

Economische uitvoerbaarheid

De deelnemende partijen in deze ontwikkelingen, de Provincie Noord-Holland en de gemeenten Alkmaar, Heiloo en Castricum zijn bereid deze aansluiting uit de opbrengsten van de projecten te financieren. Hiervoor hebben de genoemde partijen op 16 december 2005 een bestuursovereenkomst gesloten en is op 18 december 2008 de kostenverdeling van de aansluiting vastgelegd in een Nadere Overeenkomst Financiële Afspraken, deel 1 (NOFA deel 1). Eind 2015 is overeenstemming bereikt over de financiële bijdrage per partij.

Op 29 juni 2016 hebben de deelnemende partijen een realisatieovereenkomst gesloten. De realisatieovereenkomst regelt de realisatie, alsmede de eigendom en het beheer en onderhoud van de te realiseren aansluiting op de A9. Deze realisatieovereenkomst is als bijlage 11 aan deze toelichting toegevoegd. Provinciale Staten besloten op 14 december 2015, en de gemeenteraad van Heiloo op 7 december 2015, voor de uitvoering van het project 'Aansluiting A9 Heiloo' en een krediet beschikbaar te stellen. Van dit krediet komt een deel ten laste van gemeente Alkmaar, een deel ten laste van gemeente Castricum, een deel ten laste van gemeente Heiloo en een deel ten laste van de provincie Noord-Holland. Hierdoor is een bedrag van € 33 miljoen beschikbaar gekomen. Het college van Gedeputeerde Staten heeft op 12 juli 2016 besloten om een Overeenkomst Fietsbrug A9 aan te gaan met de gemeenten Heiloo en Castricum en daarvoor een financiële bijdrage te leveren. Hiervoor is een aparte realisatieovereenkomst getekend, namelijk op 7 september 2016, waarmee een bedrag van € 1,2 miljoen beschikbaar is gekomen.

7.2

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voorontwerpbestemmingsplan

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft van 2 juni 2016 tot en met 13 juli 2016 ter inzage gelegen. Daarnaast is er op 21 juni 2016 een inloopavond gehouden.

De binnengekomen reacties op het voorontwerpbestemmingsplan zijn door de gemeente beantwoord en verwerkt in voorliggend plan. In de bijlage 10 zijn de reacties en beantwoording toegevoegd.

B i j l a g e n

Inhoud

1. Archeologie en Cultuurhistorie

- 1a. Archeologische en Cultuurhistorische inventarisatie, Arcadis 27 februari 2014
- 1b. Proefsleuvenonderzoek (IVO-p), Heiloo Aansluiting A9, Fase 1 t/m 3 en 5, Evaluatierapport Versie 1.2, Archol, 26 januari 2017
- 1c. Selectiebesluit, Plangebied afslag A9 Heiloo/Castricum, Gemeente Heiloo, 23 december 2016

2. Water

- 2a. Waterhuishoudkundig plan en waterparagraaf A9 Aansluiting Heiloo, Arcadis, 26 januari 2017
- 2b. Overleg watertoets HHNK, Arcadis, 19 januari 2017

3. Explosieven

- 3. Vooronderzoek Aansluiting Heiloo aan de A9, AVG Explosieven Opsporing Nederland, 19 januari 2017

4. Natuurwetgeving

- 4a. Quickscan natuurwetgeving Aansluiting A9 - Heiloo, Arcadis, 27 februari 2014
- 4b. Aanvullend advies natuurwaarden Aansluiting A9 Heiloo, BügelHajema Adviseurs, 12 maart 2016
- 4c. Projectplan ontheffing Aansluiting A9 - Heiloo, Arcadis, 16 december 2016
- 4d. Activiteitenplan Flora- en faunawet Aansluiting A9 - Heiloo, Arcadis, 16 december 2016
- 4e. Mitigatieplan - A9 Heiloo, Arcadis, 16 december 2016
- 4f. Ontvangstbevestiging Aanvraag ontheffing Flora- en faunawet - Ruimtelijke ingrepen, Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, 16 december 2016
- 4g. Brief Aanvulling 'Aansluiting A9 - Heiloo', Arcadis, 11 januari 2017
- 4h. 'Nee-tenzij'-toets NNN/weidevogelleefgebied en Compensatieplan, 9 februari 2017

5. Externe veiligheid

- 5. Onderzoek externe veiligheid A9 Aansluiting Heiloo, Arcadis, 19 januari 2017

6. Verkeer

- 6. Verkeerseffecten aansluiting A9 Heiloo, Goudappel Coffeng, 27 januari 2017

7. Akoestisch onderzoek en luchtkwaliteit

- 7. A9 aansluiting Heiloo akoestisch onderzoek en luchtkwaliteit onderzoek, Arcadis, 28 februari 2017

8. Vergunning Nbw 1998

- 8. Natuurbeschermingswet 1998; aanbiedingsbrief bij definitief besluit A9, nabij Heiloo, Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord, 15 augustus 2016

9. Bodem

- 9. Indicatief (water-)bodemonderzoek A9 aansluiting Heiloo, Arcadis, 27 februari 2014

10. Overleg- en inspraakreacties

- 10. Nota Overleg- en inspraakreacties

11. Realisatieovereenkomst

11. Realisatieovereenkomst

R e g e l s

G e m e e n t e H e i l o o

Regels

Inhoudsopgave

<u>Hoofdstuk 1 Inleidende regels</u>	<u>3</u>
<u>Artikel 1 Begrippen</u>	<u>4</u>
<u>Artikel 2 Wijze van meten</u>	<u>6</u>
<u>Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels</u>	<u>7</u>
<u>Artikel 3 Verkeer</u>	<u>8</u>
<u>Artikel 4 Leiding - Hoogspanning</u>	<u>10</u>
<u>Artikel 5 Leiding - Riool</u>	<u>13</u>
<u>Artikel 6 Waarde - Archeologie</u>	<u>15</u>
<u>Hoofdstuk 3 Algemene regels</u>	<u>17</u>
<u>Artikel 7 Anti-dubbeltelregel</u>	<u>18</u>
<u>Artikel 8 Algemene gebruiksregels</u>	<u>19</u>
<u>Artikel 9 Algemene afwijkingsregels</u>	<u>20</u>
<u>Artikel 10 Algemene wijzigingsregels</u>	<u>21</u>
<u>Artikel 11 Algemene procedureregels</u>	<u>22</u>
<u>Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels</u>	<u>23</u>
<u>Artikel 12 Overgangsrecht</u>	<u>24</u>
<u>Artikel 13 Slotregel</u>	<u>26</u>

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1. plan:
het Bestemmingsplan Aansluiting A9 met identificatienummer NL.IMRO.0399.AansluitingA9-0302 van de gemeente Heiloo;
2. bestemmingsplan:
de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen;
3. bebouwing:
één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
4. bestemmingsgrens:
de grens van een bestemmingsvlak;
5. bestemmingsvlak:
een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;
6. bouwen:
het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats;
7. bouwwerk:
elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;
8. gebouw:
elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;
9. kunstwerk:
een bouwwerk, geen gebouw zijnde, ten behoeve van civiel-technische en/of infrastructurele doeleinden, zoals een brug, een dam, een duiker, een tunnel, een via- of aquaduct, een kruising, een overbrugging of een sluis, dan wel een daarmee gelijk te stellen voorziening;

10. peil:

- a. voor een bouwwerk dat direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van dat bouwwerk;
- b. indien in of op het water wordt gebouwd: het Nieuw Amsterdams Peil;

Artikel 2 Wijze van meten

- a. Bij toepassing van deze planregels wordt als volgt gemeten:
 1. 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. 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, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;
- b. Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen binnen bouwvlakken of bestemmingsvlakken worden ondergeschikte bouwdelen als plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, schoorstenen, gevel- en kroonlijsten, luifels, balkons, balkonhekken en overstekende daken en daarmee naar aard en omvang gelijk te stellen bouwonderdelen, buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding van bouwgrenzen en -hoogten niet meer dan 1 m bedraagt.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor '[Verkeer](#)' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. verkeersdoeleinden;
- b. verblijfsdoeleinden;
- c. fiets- en wandelpaden;
- d. bermen, bermsloten, water en voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding;
- e. groenvoorzieningen;
- f. openbare nutsvoorzieningen;
- g. geluid- en/of lichtwerende voorzieningen;
- h. kunstwerken;
- i. parkeervoorzieningen.

De inrichting van de in de bestemming begrepen gronden dient gericht te zijn op een goede doorstroming van het verkeer alsmede op een verblijfsfunctie en de ontsluiting van de aangrenzende gronden.

3.2 Bouwregels

- a. Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.
- b. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:
 1. de bouwhoogte van kunstwerken bedraagt ten hoogste 8,5 m;
 2. voor de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt de bouwhoogte ten hoogste 2 m.

3.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen, met het oog op het voorkomen van een onevenredige aantasting van:

- de bezonning, privacy en gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
- het straat- en bebouwingsbeeld;
- de beleving van groen en water;
- de verkeersveiligheid en toegankelijkheid;
- de sociale veiligheid,

nadere eisen stellen aan de plaats van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

3.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen, met het oog op het voorkomen van een onevenredige aantasting van:

- de bezonning, privacy en gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
- het straat- en bebouwingsbeeld;
- de beleving van groen en water;
- de verkeersveiligheid en toegankelijkheid;
- de sociale veiligheid,

nadere eisen stellen aan de plaats van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

3.4 Omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk

- a. Voor het slopen van een bouwwerk ter plaatse van de aanduiding “specifieke bouwaanduiding – stolp” is een omgevingsvergunning vereist;
- b. Een omgevingsvergunning als bedoeld in sub a wordt uitsluitend verleend indien bouwhistorisch onderzoek is verricht door een deskundige waaruit blijkt hoe het bouwwerk is gebouwd en wat de datering van het bouwwerk is ten behoeve van documentatie van de historische informatie.

Artikel 4 Leiding - Hoogspanning

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor '[Leiding - Hoogspanning](#)' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de aanleg, het herstel en de instandhouding van een 50kV-hoogspanningsverbinding.

4.2 Bouwregels

Op voor '[Leiding - Hoogspanning](#)' bestemde gronden mag niet worden gebouwd.

4.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bouwwerken ten behoeve van:

- a. de kwaliteit van de openbare ruimte, zoals een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld en de landschappelijke inrichting;
- b. de verkeersveiligheid;
- c. de sociale veiligheid;
- d. het behoud van parkeervoorzieningen;
- e. de functionele en ruimtelijke structuur, zoals aansluiting op (structurele) groenelementen en waterelementen;
- f. de bebouwingsmogelijkheden, gebruiksmogelijkheden en/of bezonning van de aangrenzende gronden en bouwwerken;
- g. het milieu;
- h. welstand.

4.4 Afwijken van de bouwregels

4.4.1 Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor de bouw van:

- a. andere bouwwerken, die noodzakelijk zijn voor het beheer en onderhoud van de leidingen met een maximale hoogte van 3 m;
- b. bouwwerken ten behoeve van de onderliggende bestemming(en).

4.4.2 Algemene randvoorwaarden afwijking

De genoemde afwijkingen kunnen slechts worden verleend mits:

- a. door de bouwwerken geen onevenredige afbreuk zal worden gedaan aan een doelmatig en veilig functioneren van de leiding;
- b. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder(s);
- c. voldaan wordt aan de bepalingen van de onderliggende bestemming(en).

4.5 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

4.5.1 Vergunningplicht

Het is verboden op of boven de in [4.1](#) genoemde gronden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden van burgemeester en wethouders de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanleggen en/of verharden van gronden, zoals wegen, fiets- en wandelpaden en oppervlakteverhardingen;
- b. het uitvoeren van groundbewerkingen, zoals afgraven, woelen, mengen, diepploegen, ontginnen, bodemverlagen, ophogen of egaliseren van de bodem en aanleggen van (drainage)leidingen;
- c. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
- d. het uitvoeren van heiwerkzaamheden en het op een of andere wijze indrijven van voorwerpen;
- e. het aanleggen van boven- of ondergrondse transport-, energie-, of telecommunicatieleidingen anders dan in de bestemmingsomschrijving is aangegeven, en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
- f. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren;
- g. het aanleggen van geluidswallen;
- h. het verhogen of verlagen van de grondwaterstand.

4.5.2 Uitzondering

Het verbod als bedoeld in [4.5.1](#) is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. betrekking hebben op normaal onderhoud en beheer ten dienste van de onderliggende bestemming;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
- c. mogen worden uitgevoerd krachtens een verleende vergunning;

- d. noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan waarvoor een omgevingsvergunning is verleend is verleend, zoals bedoeld in lid [4.4](#).

4.5.3 Toetsingscriteria

De in [4.5.1](#) genoemde vergunning kan slechts worden verleend indien:

- a. door de werken of werkzaamheden, dan wel door de daarvan hetzij direct of indirect te verwachten gevolgen geen onevenredige afbreuk zal worden gedaan aan een doelmatig en veilig functioneren van de leiding;
- b. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

4.6 Wijzigingsbevoegdheid

4.6.1 Dubbelbestemming wijzigen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening, de gronden met de dubbelbestemming '[Leiding - Hoogspanning](#)' te wijzigen door de bestemmingsvlakken aan te passen, toe te voegen en/of te verwijderen.

4.6.2 Algemene randvoorwaarden wijzigingsbevoegdheid

De wijzigingsbevoegdheid kan alleen worden toegepast:

- a. voor het aanpassen als de leiding niet is verwijderd, mits:
 - 1. geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan een doelmatig en veilig functioneren van de leiding;
 - 2. er voldaan blijft worden aan de minimale toetsingsafstanden;
 - 3. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder(s);
- b. voor het toevoegen van nieuwe leidingen, mits:
 - 1. er voldaan wordt aan de minimale toetsingsafstanden;
 - 2. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder(s);
- c. voor het verwijderen als de leiding definitief is verwijderd en er vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder(s).

Artikel 5 Leiding - Riool

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor '[Leiding - Riool](#)' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

- a. een strook ten behoeve van een rioolpersleiding en de daarbij behorende veiligheidszone, alsmede het onderhoud en beheer daarvan.
- b. waarbij de bestemming '[Leiding - Riool](#)' primair is ten opzichte van de overige aan deze gronden toegekende enkelbestemmingen.

5.2 Bouwregels

In afwijking van het bepaalde bij de andere daar voorkomende bestemmingen mogen geen bouwwerken worden gebouwd, anders dan ten behoeve van deze dubbelbestemming.

5.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

5.3.1 Omgevingsvergunningplichtige werkzaamheden

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning binnen de in lid [5.1](#) bedoelde bestemming de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren, zulks ongeacht het bepaalde in de regels bij de andere op deze gronden van toepassing zijnde bestemmingen:

- a. het aanleggen of verharden van wegen, paden, banen of parkeergelegenheid en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- b. het ontginnen, verlagen, afgraven, ophogen en egaliseren van de grond;
- c. het aanbrengen van ondergrondse of bovengronds transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
- d. het aanbrengen van diepwortelende beplanting.

5.3.2 Toegestane werken

Het sub [5.3.1](#) vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden die:

- a. het normale onderhoud en/of gebruik betreffen;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
- c. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning.

5.3.3 Voorwaarden

Een omgevingsvergunning als bedoeld lid [5.3.1](#) wordt slechts verleend, indien hierdoor geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het doelmatig functioneren van de betreffende rioolwaterpersleiding.

Artikel 6 Waarde - Archeologie

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor '[Waarde - Archeologie](#)' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor behoud, versterking en/of herstel van de aan deze gronden eigen zijnde archeologische waarden.

6.2 Bouwregels

Voor het bouwen van bouwwerken gelden de volgende regels:

- a. voor bouwwerken dient, alvorens een omgevingsvergunning voor bouwen wordt verleend, door Burgemeester en Wethouders te worden beslist of op grond van het rapport "Heiloo aansluiting A9 archeologische en cultuurhistorische inventarisatie, 077566323:A, d.d. 24 februari 2014", opgenomen als bijlage, behorende bij deze regels, nader archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd.
- b. Indien uit het in sub a genoemde nader archeologisch onderzoek blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het verlenen van de omgevingsvergunning zullen worden verstoord, kunnen Burgemeester en Wethouders één of meer van de volgende voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning:
 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor de archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
 2. de verplichting tot het doen van opgravingen;
 3. de verplichting de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van archeologische monumentenzorg die voldoet aan door Burgemeester en Wethouders bij de vergunning te stellen kwalificaties.

6.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden

6.3.1 Vergunningplicht

Het is verboden zonder een vergunning van het bevoegd gezag (omgevingsvergunning) of anders dan in zo'n vergunning is vastgelegd, de volgende werken (geen bouwwerken zijnde) of werkzaamheden uit te voeren of te laten uitvoeren:

- a. het ontgronden, afgraven (waaronder het graven van watergangen en waterpartijen), egaliseren en ophogen van gronden en/of het anderszins ingrijpend wijzigen van de bodemstructuur;
- b. het uitvoeren van overige grondbewerkingen;
- c. het verwijderen en/of aanbrengen van bomen en diepwortelende beplanting;
- d. het aanleggen van ondergrondse energie-, transport- en of communicatieleidingen.

6.3.2 Uitzondering vergunningplicht

Lid [6.3.1](#) geldt niet voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden die:

- a. het normale onderhoud, gebruik en beheer betreffen;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan;
- c. in het kader van archeologisch onderzoek en het doen van opgravingen worden uitgevoerd, mits verricht door een daartoe bevoegde instantie.

6.3.3 Beoordelingscriteria

- a. Een vergunning als bedoeld in lid [6.3.1](#) kan alleen worden verleend als geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de archeologische waarden van de gronden;
- b. alvorens een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden wordt verleend, dient door Burgemeester en Wethouders te worden beslist of op grond van het rapport "Heiloo aansluiting A9 archeologische en cultuurhistorische inventarisatie, 077566323:A, d.d. 24 februari 2014", opgenomen als bijlage, behorende bij deze regels, nader archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd.
- c. Indien uit het in sub b genoemde archeologische onderzoek blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het uitvoeren van werken of werkzaamheden zullen worden verstoord, kunnen Burgemeester en Wethouders één of meer van de volgende voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning:
 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
 2. de verplichting tot het doen van opgravingen;
 3. de verplichting de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van archeologische monumentenzorg die voldoet aan door Burgemeester en Wethouders bij de vergunning te stellen kwalificaties.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 7 Anti-dubbelregel

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 8 Algemene gebruiksregels

Tot een gebruik in strijd met het bestemmingsplan wordt in ieder geval gerekend het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van seksinrichtingen.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

Het bevoegd gezag kan, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- de bezonning, privacy en gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
- het straat- en bebouwingsbeeld;
- de beleving van groen en water;
- de verkeersveiligheid en toegankelijkheid;
- de sociale veiligheid,

bij omgevingsvergunning afwijken van:

- a. de in het plan gegeven maten, afmetingen, aantallen en percentages tot ten hoogste 10% van die maten, afmetingen en percentages;
- b. het bepaalde in het plan en toestaan dat bestemmings- of bouwgrenzen worden overschreden, indien een meetverschil daartoe aanleiding geeft;
- c. het bepaalde in het plan en toestaan dat openbare nutsgebouwtjes, wachthuisjes ten behoeve van het openbaar vervoer, gebouwtjes ten behoeve van de bediening van kunstwerken, toiletgebouwtjes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen gebouwtjes worden gebouwd, mits de inhoud per gebouwtje ten hoogste 75 m³ bedraagt;
- d. het bepaalde in het plan en toestaan dat antennemasten voor telecommunicatie mogen worden gebouwd, waarvan de bouwhoogte ten hoogste 40 meter bedraagt.

Artikel 10 Algemene wijzigingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen, mits een zorgvuldige inpassing in de ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied en de directe omgeving daarvan gewaarborgd wordt, het plan wijzigen ten behoeve van een transformatorstation, gasdrukmeet- en regelstation, rioolgemaal en naar aard daarmee gelijk te stellen gebouwen en andere bouwwerken van openbaar nut tot een inhoud van ten hoogste 100 m³ en een bouwhoogte van ten hoogste 3 meter.

Artikel 11 Algemene procedureregels

11.1 Procedureregels nadere eisen

- a. Een ontwerp-besluit voor het stellen van nadere eisen waarbij toepassing wordt gegeven aan het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening, ligt, met bijbehorende stukken, gedurende twee weken ter secretarie ter inzage.
- b. Burgemeester en wethouders maken de terinzagelegging te voren in één of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen, of op een andere geschikte wijze bekend.
- c. De bekendmaking houdt mededeling in van de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen voor belanghebbenden.
- d. Gedurende de in sub a genoemde termijn kunnen belanghebbenden bij burgemeester en wethouders mondeling en schriftelijk zienswijzen indienen tegen het ontwerp-besluit.

11.2 Procedureregels afwijkingsbevoegdheden

Op de voorbereiding van een afwijking bij een omgevingsvergunning is de in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht genoemde procedure van toepassing.

11.3 Procedureregels wijzigingsbevoegdheden

Op de voorbereiding van een wijziging is de in de Wet ruimtelijke ordening genoemde procedure van toepassing.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 12 Overgangsrecht

12.1 Overgangsrecht bouwwerken

- a. 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:
 - 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - 2. 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.

12.1.1 Afwijking

- b. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het bepaalde in sub a een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.

12.1.2 Uitzondering

- b. Het bepaalde in sub a 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.

12.2 Overgangsrecht gebruik

12.2.1 Algemeen

- a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

12.2.2 Strijdig gebruik

- a. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in sub a, 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.

12.2.3 Onderbroken gebruik

- a. Indien het gebruik, bedoeld in sub a, na de 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.

12.2.4 Uitzondering

- a. Het bepaalde in sub a is niet van toepassing op gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 13 Slotregel

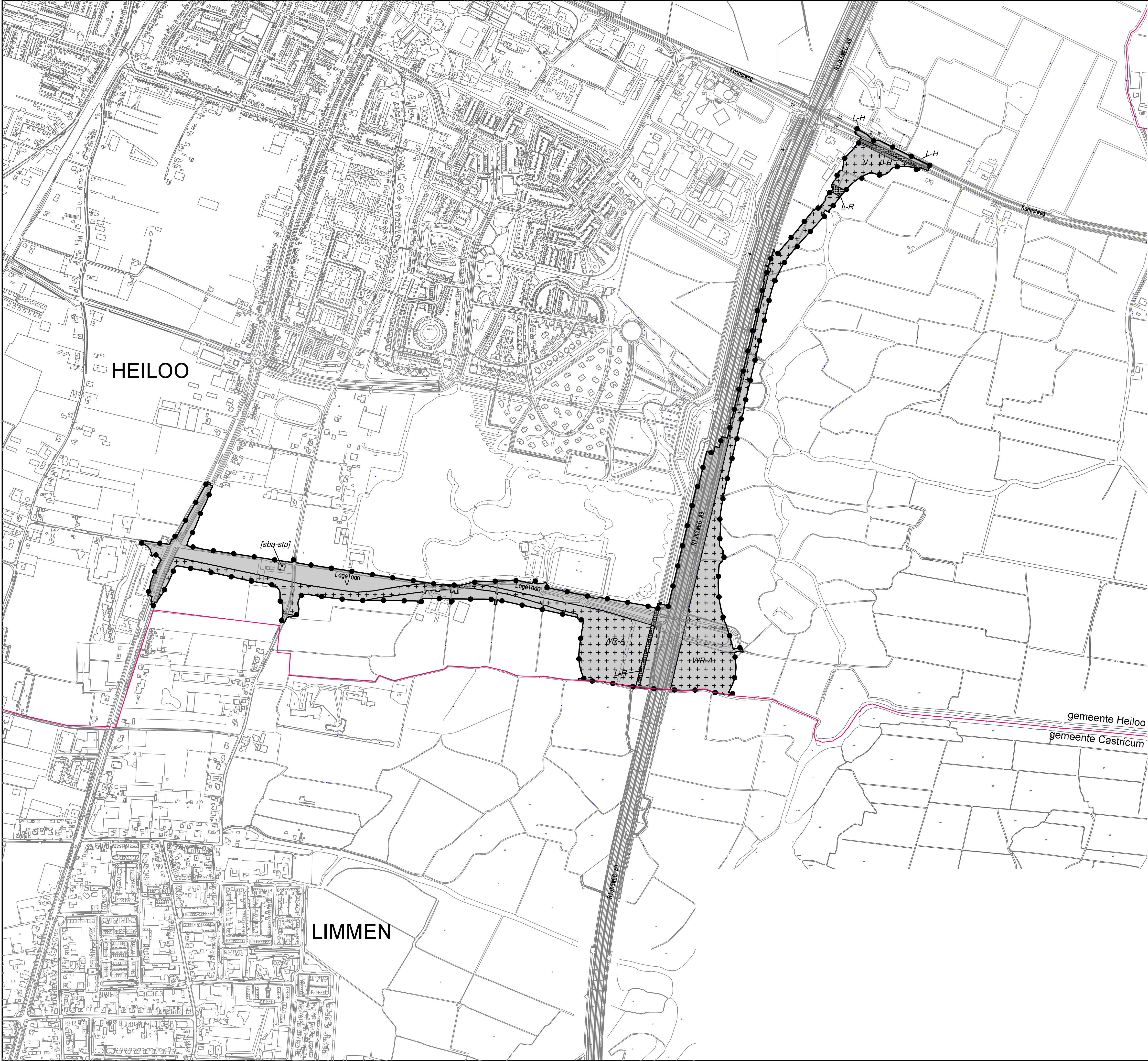
Deze regels worden aangehaald als:

“Regels van het Bestemmingsplan Aansluiting A9”.

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van

De voorzitter,

De griffier,



Legenda

Bestemming

Verkeer

Dubbelbestemmingen

Leiding - Hoogspanning

Leiding - Riool

Waarde - Archeologie

Bouwaanduiding

[sba-stp]

specifieke bouwaanduiding - stomp

Verklaring

gegevens GBKN

gemeentegrens

Gemeente Heiloo

Bestemmingsplan Aansluiting A9

Verbeelding

datum: 01-03-2017

schaal: 1 : 5000 (A1)

status: ontwerp

projectnr.: 121.00.00.06.00

gezien: CH

BügelHajema

Plek voor ideeën

BügelHajema Adviseurs bv, Bureau voor Ruimtelijke Ordening en Milieu BNSP

Balthasar Bokkerwol 76, 8914 BE Leeuwarden t 056 215 25 15

E.leeuwarden@bugelhajema.nl W www.bugelhajema.nl