

**BESTEMMINGSPLAN
SPITSBUSBAAN N235 - 2016
vastgesteld**

Spitsbusbaan N235 - 2016

bestemmingsplan ex artikel 3.1 Wro

Status: vastgesteld

Gemeente Purmerend
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling

ID-code: NL.IMRO.0439.BPSPITSBUSBAANN235-va01

Procedure:

Terinzagelegging voorontwerp:

Terinzagelegging ontwerp

Vaststelling door raad:

Toelichting

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Ligging plangebied	7
1.3 Vigerend bestemmingsplan	8
1.4 Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2 Projectbeschrijving	9
2.1 Inleiding	9
2.2 Spitsbusbaan Ipendam-Purmerend	9
2.3 Huidige situatie	10
2.4 Doorstroming verkeer ochtendspits	10
2.5 Doorstroming verkeer avondspits	11
2.6 Nut en noodzaak voetgangerstunnel Ipendam	12
Hoofdstuk 3 Beleidskader	15
3.1 Rijksbeleid	15
3.2 Provinciaal beleid	16
3.3 Regionaal beleid	18
3.4 Gemeentelijk beleid Purmerend	18
3.5 Gemeentelijk beleid Waterland	20
3.6 Waterbeleid	20
Hoofdstuk 4 Omgevingsanalyse	25
4.1 Huidige situatie	25
4.2 Nieuwe situatie	25
4.3 Uitwerking inritten Jaagweg	27
4.4 Landschappelijke inpassing	33
Hoofdstuk 5 Randvoorwaarden / omgevingsaspecten	35
5.1 Milieuzonering	35
5.2 Milieu-effectrapportage	35
5.3 Geluid	36
5.4 Luchtkwaliteit	38
5.5 Geur	39
5.6 Bodemkwaliteit	40

5.7	Externe veiligheid	42
5.8	Water	44
5.9	Natuurwaarden	45
5.10	Cultuurhistorische waarden	48
5.11	Archeologie	49
Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid		51
6.1	Privaatrechtelijke uitvoerbaarheid	51
6.2	Economische uitvoerbaarheid	51
6.3	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	51
Hoofdstuk 7 Juridische planbeschrijving		53
7.1	Planvorm	53
7.2	Bestemmingsregeling	53

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Onderhavig bestemmingsplan heeft betrekking op de aanleg van een tidal flow spitsbusbaan tussen IJpendam en Purmerend ter verbetering van de bereikbaarheid in de regio Waterland. Deze los gelegen spitsbusbaan in twee richtingen zorgt voor een robuust OV-netwerk en zorgt tevens voor een tijdwinst in de avondspits van 20 minuten voor het autoverkeer. Om het project te kunnen uitvoeren is, naast het verlenen van diverse omgevingsvergunningen, een aanpassing van de geldende bestemmingsplannen nodig. In paragraaf 1.3 wordt hierop verder ingegaan. Het onderhavige bestemmingsplan geeft een planologisch kader - bouw- en gebruiksregels - waarbinnen het project planologisch mogelijk wordt gemaakt.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied ligt tussen Purmerend en IJpendam en volgt het tracé van de doorgaande weg N235 tussen hectometerpaal (hm) 4,2 en hm 8,1. Het traject van de N235 waarvoor een schetsontwerp wordt gemaakt begint (vanuit zuidelijke richting gezien) in IJpendam, op het punt waar de huidige tidal flow busbaan vanuit de richting Amsterdam eindigt, en zal doorlopen tot aan de Verzetslaan in Purmerend. Tot het plangebied behoort eveneens de aansluitingen op het Purmerends wegennet. De globale ligging van het plangebied is op onderstaande luchtfoto weergegeven.



Figuur 1. Luchtfoto plangebied

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Op het plangebied gelden tot op het moment van inwerkingtreding van het onderhavige bestemmingsplan de volgende bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan Buitengebied Waterland, gemeente Waterland, vastgesteld op 27-11-2014
- Bestemmingsplan Kernen Waterland, gemeente Waterland, vastgesteld op 11-04-2013
- Bestemmingsplan Weidevenne, gemeente Purmerend, vastgesteld op 28-03-2013
- Bestemmingsplan De Gors, gemeente Purmerend, vastgesteld op 21-10-2010

Niet alle gronden waarop het planvoornemen betrekking heeft zijn in bovenstaande bestemmingsplannen bestemd als 'Verkeer'. Om deze reden dient van de geldende bestemmingsplannen afgeweken te worden en wordt met voorliggend bestemmingsplan in een passend planologisch kader voorzien.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat een beschrijving van het project. Hoofdstuk 3 geeft een samenvatting van het relevante actuele beleidskader. Hoofdstuk 4 bevat een omgevingsanalyse waarin wordt nagegaan welke functies en bouwwerken zich voorafgaand aan vaststelling van het bestemmingsplan in het plangebied bevinden en in hoeverre het nieuwe project hierin past. In hoofdstuk 5 worden de relevante randvoorwaarden en omgevingsaspecten behandeld. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de uitvoerbaarheid en de inspraak en het overleg. Ten slotte wordt in hoofdstuk 7 een toelichting gegeven op de gekozen planvorm en de gedachten die ten grondslag liggen aan de juridische regeling zoals deze op de verbeelding en in de regels is opgenomen.

Hoofdstuk 2 Projectbeschrijving

De provincie Noord-Holland heeft de nut en noodzaak voor voorliggend project vastgelegd in de memo Nut en noodzaak spitsbusbaan N235. Ter omschrijving van het project, is de inhoud van deze memo in dit hoofdstuk opgenomen.

2.1 Inleiding

Het drukke verkeer in de regio Waterland levert nu heel wat tijdvertraging op bij automobilisten en busreizigers, voornamelijk in de spits. Met het programma Bereikbaarheid Waterland wordt de bereikbaarheid voor autoverkeer, openbaar vervoer en fietsverkeer in de regio Waterland verbeterd.

Door een aantal gerichte maatregelen moet de bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid op de provinciale wegen verbeteren. In 2013 heeft de provincie het eerste deel van het programma uitgevoerd. Zo is de busstrook langs de N235 ter hoogte van Watergang omgezet naar een spitsbusbaan. Momenteel bereidt de provincie het tweede deel van het programma voor.

Op dit moment is de reistijd in de regio Waterland zeer onbetrouwbaar met variaties van 15 minuten tot wel meer dan een uur. Dit komt onder andere door de verkeersafwikkeling op kruispunten waar het openbaar vervoer kruist met het autoverkeer. Door wachtende auto's wordt de toegang tot busvoorzieningen versperd en op drukke kruispunten hopen bussen zich op voor de verkeerslichten. Bovendien zorgt de huidige indeling van de wegen ervoor dat er bijna geen groei van het aantal bussen mogelijk is, waardoor er capaciteitsproblemen ontstaan in het openbaar vervoer. Daarnaast zijn er regelmatig ongevallen op de N235 en de N247 onder andere door files, in- en uitvoegend verkeer en te hoge snelheden buiten de spits.

Uitgangspunt bij alle oplossingen is dat er geen grootschalige uitbreidingen plaatsvinden (extra rijstroken) vanwege de waardevolle landschappen, kwetsbare groenstructuren en historische kernen in het gebied. Een ander uitgangspunt is het faciliteren van de groei van de succesvolle openbaar vervoerverbindingen vanuit Purmerend en Edam-Volendam naar Amsterdam. In het kader van het programma Beter Benutten 2 wordt uitgegaan van een groeipercentage van 6,5% tijdens de spitsperiode. Het effect van de groei van 6,5% is het totale effect van de beter benutten maatregel, tidal-flow busbaan plus gedragsmaatregelen. Dus niet per jaar en niet voor een vooraf berekende periode.

2.2 Spitsbusbaan IJpendam-Purmerend

Het project bestaat uit het realiseren van een spitsbusbaan tussen de Dorpsstraat te IJpendam en de Verzetslaan in Purmerend. In de huidige situatie voegt het OV in de avondspits ter hoogte van het veerpont/Aalduikerweg in IJpendam in op de rijbaan voor het overige verkeer.

Aan de westzijde van de N235 tussen de Verzetslaan en de Aalduikerweg is in de huidige situatie een busstrook aanwezig welke alleen in de richting Amsterdam (ochtendspits) door het OV wordt gebruikt en fysiek niet afgescheiden is van het overige gemotoriseerde verkeer.

Door realisatie van een spitsbusbaan op dit deel van de N235 ontstaat een robuust OV-netwerk tussen de N235 ter hoogte van 't Schouw en Purmerend. Hierdoor is er geen onderlinge verstoring meer tussen bussen en het overige gemotoriseerd verkeer waardoor er binnen de huidige ruimtelijke mogelijkheden een zo optimaal mogelijke situatie ontstaat voor al het gemotoriseerd verkeer.

2.3 Huidige situatie

In de huidige situatie rijdt het OV richting Purmerend tijdens de avondspits op de vrijliggende spitsbusbaan aan de westzijde van N235. Omdat deze stopt in Ipendam dienen de vele bussen ter hoogte van het veerpont weer in te voegen naar de rijbaan voor het overige gemotoriseerd verkeer. Vanwege de absolute prioriteit van het OV in de regio Waterland en de zeer hoge spitsfrequentie zorgt dit voor grote vertraging in de avondspits voor het overige verkeer. Regelmatig ontstaat een lange rij van stilstaand en langzaamrijdend verkeer tot aan het kruispunt met de N247 bij 't Schouw.

In de ochtendspits rijdt de bus in zuidelijke richting over de busstrook aan de westzijde van de N235. Om de bushalte aan de westzijde van de N235 te bereiken dienen voetgangers vanuit Ipendam de N235 over te steken bij de verkeerslichten Aalduikerweg. Omdat dit kruispunt in de huidige situatie tijdens de spitsperioden zwaar tot zeer zwaar belast is, is er relatief weinig ruimte aanwezig om veel groen licht te geven aan overstekers. Tevens hebben OV gebruikers vaak haast waardoor een combinatie van beiden hier veel leidt tot het negeren van het rode licht waardoor er gevaarlijke situaties ontstaan. Personen die de bus willen halen hebben bij het oversteken door rood licht vaak weinig oog voor het overige verkeer.

Mede vanwege de vele voetgangers, die naar de bushalte lopen aan de westzijde van de N235, ontstaat er in de huidige situatie regelmatig een lange wachtrij van gemotoriseerd verkeer vanuit Purmerend voor het kruispunt met de Aalduikerweg. Omdat dit kruispunt al zwaar belast is vanwege de minimale vormgeving (weinig opstelstroken en lengtes) zorgen de ingrepen op deze verkeerslichten door de voetgangers voor verminderde afwikkelcapaciteit voor het gemotoriseerd verkeer.

Door de Stadsregio Amsterdam wordt periodiek de reistijd voor autoverkeer van deur-tot-deur op 37 representatieve relaties in de regio getoetst of deze voldoet aan de beleidsdoelstellingen uit het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan. De verbinding Purmerend-Amsterdam centrum (17 km) is een van die relaties. Uit de cijfers van eind 2015 blijkt dat de reistijd in ochtend- en avondspits respectievelijk gemiddeld 29 en 34 minuten bedraagt. Filevrij is de reistijd 19 minuten, Het beleidsdoel is maximaal 30 minuten. Grootste bottlenecks zijn Ipendam en Het Schouw. Sinds de vorige meting eind 2013 is de reistijd enigszins verbeterd, o.a. door de uitgevoerde maatregelen bij Het Schouw. De prognose is dat zonder nieuwe maatregelen de reistijd weer toeneemt vanwege de autonome groei van het verkeer mede als gevolg van woningbouw en bedrijvigheid in de directe omgeving.

Fysieke situatie in de kern Ipendam

In de huidige situatie zijn er te weinig stallingsvoorzieningen voor (brom)fietsen bij de halte Ipendam-Dorp aanwezig waardoor deze behalve in de gedateerde stallingen ook aan brugleuningen, verkeersborden of gewoon in de berm worden geplaatst. Dit geeft een rommelig beeld en tevens zullen gebruikers direct vanaf deze stalling via de kortste weg en dus onveilig de N235 oversteken indien men de bus richting het zuiden wil halen.

2.4 Doorstroming verkeer ochtendspits

De beschikbare infrastructuur blijft voor het OV en overige gemotoriseerde verkeer op het traject van de Verzetslaan tot Ipendam feitelijk gelijk. De huidige aanliggende busstrook wordt omgevormd naar een vrijliggende spitsbusbaan, Het OV blijft in de ochtend rijden over haar eigen infrastructuur.

Voor autoverkeer begint er vanaf 6.00 uur voor de verkeerslichten bij Ipendam verzadiging te ontstaan als gevolg van een te hoge conflictbelasting. Tot circa 8.00 uur blijft de reistijd tussen de Verzetslaan en het kruispunt met de Aalduikerweg in Ipendam(en de wachtrij) toenemen. Op het piekmoment bedraagt de vertraging circa vier minuten voor het overige gemotoriseerd verkeer. Hierna neemt het verkeersaanbod af en rond 8.30 uur is de file volledig opgelost. De verkeerslichten bij Ipendam is de enige bottleneck op dit traject.

Het OV heeft in de huidige en nieuwe situatie een constante (en dus betrouwbare) reistijd.

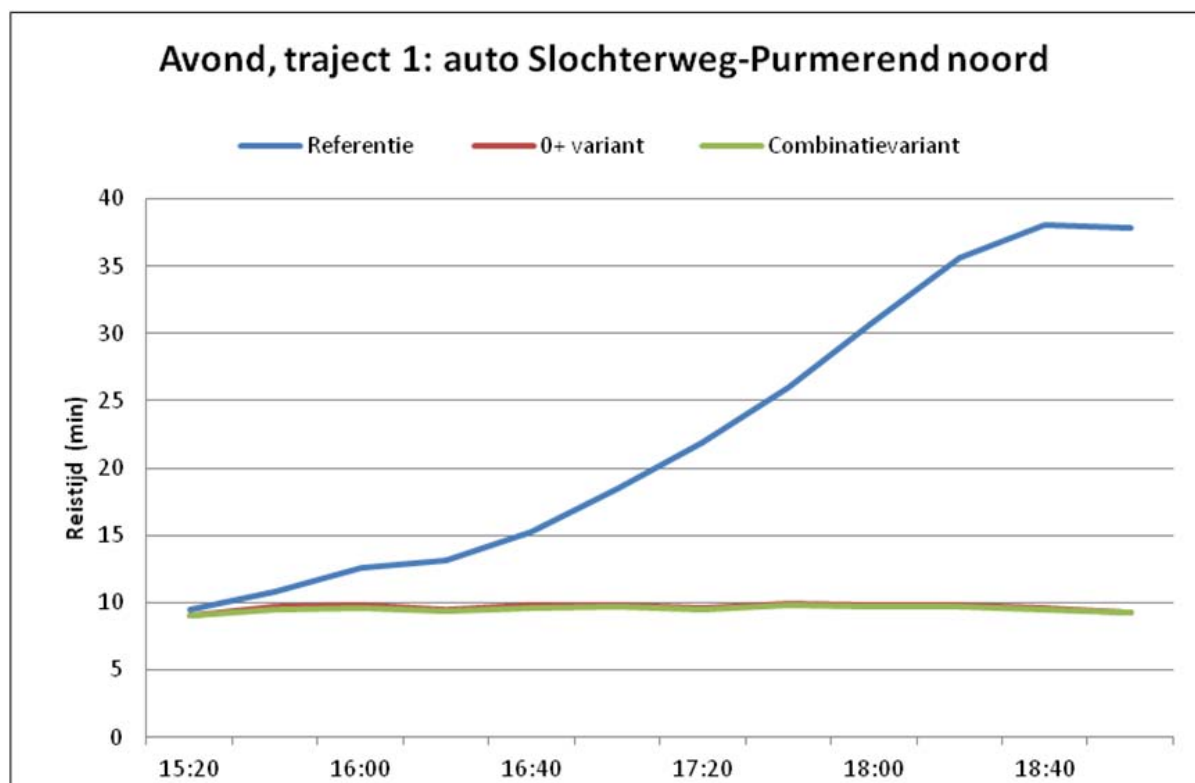
2.5 Doorstroming verkeer avondspits

Door het invoegen van het OV ter hoogte van Ipendam ontstaat tijdens de avondspits veel vertraging bij het overige gemotoriseerd verkeer. Met behulp van een dynamisch verkeersmodel is de huidige en toekomstige situatie (2020) gesimuleerd en zijn de effecten van het omzetten van de busstrook naar een spitsbusbaan berekend.

Op de N235 richting Purmerend is in de oplossingsvarianten de spitsbusbaan doorgetrokken tot aan de Verzetslaan. Dit leidt tot een grote winst in de reistijd van het autoverkeer. In de referentiesituatie (bestaande situatie zonder spitsbusbaan) loopt de reistijd door de bottleneck bij Ipendam nog op tot soms meer dan 35 minuten (reistijd van deze route zonder vertragingen bedraagt tien minuten).

Rond 18.30 uur slaat de file vanaf Ipendam terug tot voorbij Watergang, daarna stabiliseert de reistijd. De file begint dan vooraan op te lossen doordat de frequentie van de OV afneemt. Deze bottleneck wordt in alle oplossingsvarianten vrijwel volledig opgeheven. Op piekmoment ontstaat incidenteel nog wel oververzadiging bij Ipendam door de conflicterende stromen van autoverkeer en langzaam verkeer, maar dit lost dan de volgende cyclus weer op. Verder zijn er geen knelpunten op het traject. Het extra verkeer dat bij Ipendam wordt verwerkt leidt stroomafwaarts (richting het noorden) niet tot nieuwe knelpunten. Het verkeer verspreidt zich vanaf het kruispunt met de Verzetslaan over meerdere richtingen, waardoor de sterkere piekbelasting van het autoverkeer voldoende opgevangen kan worden.

De onderstaande grafiek geeft het voorgaande weer. In de grafieken worden twee varianten genoemd: de 0+variant en de Combinatievariant. Voor dit deel van de N235 is er geen verschil tussen beide varianten die betrekking hebben op de vormgeving van het knooppunt N235/N247.



Figuur 2. Reistijd Slochterweg-Purmerend noord.

Referentie = huidige situatie

0+variant = variant 1 aanpassing kruispunt 't Schouw waarbij de huidige situatie op dit knooppunt

minimaal worden aangepast ten opzichte van de huidige situatie.

combinatievariant= variant 2 aanpassing kruispunt 't Schouw waarbij de verschillende richtingen worden ontvlecht. Daardoor ontstaan er minder conflicten tussen het verkeer richting Broek in Waterland en IJpendam

Uit bovenstaande grafiek blijkt duidelijk dat de realisatie van de spitsbusbaan een groot positief effect heeft op de reistijd van het overige gemotoriseerd verkeer. Aan het eind van de fileperiode loopt deze winst op tot circa 25 minuten.

Voor het OV is er ook tijdwinst, omdat de invoeging met prioriteit bij IJpendam wordt verplaatst naar de Verzetslaan. Daar rijdt de bus nu nog zonder prioriteit in de cyclus met het autoverkeer mee. De betrouwbaarheid van het OV is in de oplossingsvariant ook groter omdat OV vanaf de Slochterweg te Amsterdam-Noord een eigen busbaan (spitsbusbaan) heeft tot aan de Verzetslaan in Purmerend.

Zoals hiervoor is aangegeven, is de aanleg van de spitsbusbaan een onderdeel van het programma Beter Benutten 2 van het rijk, de decentrale overheden en het bedrijfsleven. Het doel van dit programma is het verminderen van het aantal vertraagde autoritten in de regio. Met de aanleg van de tidal-flow busbaan tussen IJpendam en Purmerend in combinatie met stimulering van het busgebruik is een afname van ca. 800 vertraagde ritten per dag berekend. Op basis daarvan is geoordeeld dat dit een kosteneffectieve maatregel is.

2.6 Nut en noodzaak voetgangerstunnel IJpendam

Zoals hierboven is beschreven steken er nu veel OV-gebruikers in de ochtendspits de N235 bij de kruising Aalduikerweg in IJpendam over zonder daarbij op groen licht te wachten. Het oversteken gebeurt niet alleen bij de verkeerslichten maar ook op andere locaties, vaak de kortste route tussen bus en de locatie waar de fiets is achtergelaten.

In de nieuwe situatie halteren de bussen ook in de avondspits aan de westzijde van de N235 omdat de huidige busstrook aan die zijde wordt omgezet naar een spitsbusbaan. Dit betekent dat ook in de avondspits alle uitstappers met een bestemming in IJpendam de N235 over moeten steken. Dit betekent een extra belasting (minimaal een verdubbeling, zonder groei van gebruikers in de toekomst) van de verkeerslichten en naar verwachting meer personen die door rood licht over zullen gaan steken.

Vandaar dat gezocht is naar een betere en veiligere oplossing waardoor de doorstroming verbetert en de verkeersveiligheid voor de voetgangers vergroot. Die oplossing is gevonden in de vorm van een voetgangerstunnel. Er zijn verschillende varianten onderzocht waarbij in eerste instantie ook de mogelijke inpassing van een hellingbaan voor mindervaliden, ouderen met rollator en ouders met een kinderwagen is meegenomen. Inpassing van een helling blijkt ruimtelijk ingewikkeld. Ten eerste is er veel lengte nodig om de benodigde diepte onder de N235 te komen. Ten tweede heeft deze constructie veel impact op de groene omgeving van de Zonneweg, er zou een betonnen keerwand nodig zijn aan de westzijde van deze woonstraat. Als laatste dient het Noord-Hollandskanaal te worden versmald als gevolg van de extra ruimte die nodig is om de hellingbaan aan de westzijde van de N235 in te passen. Als gevolg van het laatste dienen er diverse maatregelen voor het scheepvaartverkeer te worden genomen.

Vandaar dat is gezocht naar een andere oplossing die is gevonden in een voetgangerstunnel in combinatie met een gelijkvloerse oversteek voor mindervaliden, ouderen en ouders met kinderwagens ter hoogte van het veerpont.

De locatie voor de voetgangerstunnel is vastgesteld door een schouw ter plekke en een uitgebreid OV-onderzoek (Bijlage 1). In dit onderzoek zijn OV-gebruikers vanuit IJpendam ondervraagd over de wijze van transport en de gevolgde route naar de bushalte. Op basis hiervan is als meest optimale locatie de hoek Zonneweg-Merelstraat voortgekomen. Omdat OV-gebruikers die met de (brom-)fiets komen in de huidige situatie hun voertuig op diverse locaties stallen en vanaf daar de kortste route naar

de bushalte lopen (en daarbij niet via de verkeerslichten oversteken) is het van belang de stallingen alleen bij de ingang van de voetgangerstunnel worden gesitueerd. Momenteel is op deze locatie te weinig ruimte voor realisatie van een tunnel met wijde tunnelmond, in combinatie met de bestaande weg en voldoende stallingsmogelijkheden. Vandaar dat verwerving van het hoekhuis op Zonneweg 1 noodzakelijk is gebleken. Hierdoor ontstaat, na het amoveren van de woning, een plein waarop alle functies kunnen worden gecombineerd en de meest ideale situatie zal ontstaan met de beste garantie op een zo optimaal mogelijk gebruik van deze voetgangersvoorziening in combinatie met de stalling van alle (brom)fietsen op 1 locatie.

Zoals aangegeven wordt voor de doelgroep die moeilijk of geen trappen kan lopen een gelijkvloerse oversteek gemaakt ter hoogte van het veerpont. Omdat er bij deze oversteek geen stallingvoorziening komt en voetgangers moeten wachten op groen licht waardoor deze route minder snel is, wordt weinig misbruik van deze oversteek door valide personen verwacht. Tevens ligt deze oversteek voor slechts 12% van de OV-gebruikers op hun route, waardoor een groot "misbruik" van deze oversteek niet realistisch is.

Doorstroming

In Bijlage 2 is een analyse gemaakt voor het effect van de toename van overstekende voetgangers als gevolg van de realisatie van een spitsbusbaan aan de westzijde van de N235. Als oplossingsvarianten zijn de volgende twee maatregelen met het verkeersmodel berekend:

1. Referentievariant met spitsbusbaan en handhaven huidige voetgangersoversteek
2. Voetgangerstunnel met helling voor mindervaliden
3. Voetgangerstunnel met een maaiveldoversteek voor mindervaliden ter hoogte van het veerpont

Uit de simulaties blijkt dat vooral in de ochtendspits het verkeer vanuit richting Purmerend (noord) naar het zuiden op de N235 niet goed kan doorstromen. De overstekende voetgangers die gebruik maken van de huidige oversteek naar de bushalte aan de westzijde van de N235 bushalte zorgen ervoor dat er in de ochtendspits elke cyclus wordt ingegrepen. De afwikkeling voor het autoverkeer verloopt mede daardoor in de ochtendspits minder soepel.

In de avondspits (zuid-noord richting) is deze ingreep minder relevant omdat het verkeer in de avondspits minder druk is en gelijkverdeel is over de spitsperiode in vergelijking met de ochtendspits (duidelijke piek in eerste uur waardoor filevorming en stroperige doorstroming ontstaat).

In onderstaande tabel staan de uitkomsten van de berekeningen voor de ochtendspits voor verkeer vanuit Purmerend naar IJpendam (noord-zuid). Hoewel de situatie met voetgangerstunnel ook in de avondspits voor een betere doorstroming zorgt, zijn deze uitkomsten achterwege gelaten omdat de ochtendspits veruit maatgevend is.

	Huidige oversteek handhaven	Alles door tunnel	Voetgangerstunnel i.c.m. gelijkvloerse oversteek pontveer
Gemiddelde wachttijd voor VRI (min:sec)	3:44	0:34	0:47
Gemiddelde reistijd (min:sec)	5:33	2:22	2:35
Gemiddelde wachtrijlengte (aantal voertuigen)	51	4	8
Maximale wachtrijlengte (aantal voertuigen)	205	44	50

Tabel 1. Uitkomsten berekening ochtendspits

Uit de berekeningen blijkt duidelijk het voordeel voor de doorstroming als gevolg van de realisatie van een voetgangerstunnel ten opzichte van een maaiveldoversteek. De combinatie met een maaiveldoversteek ter hoogte van het veerpont scoort iets slechter, maar is nog altijd een aanzienlijke verbetering ten opzichte van het handhaven van de huidige oversteek. Voorwaarde is uiteraard wel dat het aantal gebruikers van de nieuwe maaiveldoversteek niet hoog zal zijn. Op basis van het OV-onderzoek is die vraag bevestigend beantwoord.

Uit het OV onderzoek blijkt dat er in totaal 97 unieke OV gebruikers uit IJpendam met de fiets komen. Er komen in totaal 120 stallingen in units van 8. Dat zijn er meer dan uit de telling blijkt om de volgende reden:

- Het is aannemelijk dat in de zomerperiode meer mensen met de fiets komen;
- Er is niet 24 uur geteld, dus het aantal unieke gebruikers zal hoger zijn;
- Vanwege de aanpassing van de APV moet er in ieder geval voldoende stallingsmogelijkheid zijn. Anders kan er niet worden gehandhaafd met betrekking tot fietsen die niet in de stalling staan;
- Sommige fietsen zijn breder, groter etc. waardoor de maximale capaciteit per unit niet altijd 8 is.
- Voorkomen moet worden dat gebruikers lang naar een vrije plek moeten zoeken omdat ze anders geneigd zijn om de fiets toch maar weer ergens anders te plaatsen. Ter referentie: in parkeergarages voor auto's is altijd een klein percentage vrije plaatsen aanwezig ondanks dat het bord "vol" aangeeft.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

Het kader voor een bestemmingsplan wordt gevormd door diverse nationale, provinciale, regionale, en (deel)gemeentelijke nota's. Dit beleid stelt planologische en bestuurlijke beleidskaders (randvoorwaarden) aan de ruimtelijke (on)mogelijkheden voor het plangebied waarmee rekening moet worden gehouden. In dit hoofdstuk wordt voor het plangebied het relevante algemene beleid beknopt samengevat.

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 eenvoudigere 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.

Purmerend en Waterland maken onderdeel uit van 'Metropoolregio Amsterdam'. Dit is een (informeel) samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noodmeugel van de Randstad.

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 Purmerend en Waterland 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 motiveringseis 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:

1. bepalen regionale vraag naar ruimte;
2. bouwen binnen bestaand stedelijk gebied;
3. 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 is vastgesteld op 21 juni 2010 en in werking getreden op 1 november 2010.

Het voorliggend planvoornemen komt voort uit de vraag naar een goede ontsluiting van woon- en werkgebieden in de regio Waterland. 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 Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur

In de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur heeft de provincie Noord-Holland onderzoek gedaan naar de problemen op haar wegennet en de urgentie van het oplossen daarvan. Uitgangspunt van de strategie is het toepassen van een prioriteringsmodel bij de aanpak van knelpunten op de Noord-Hollandse infrastructuur. Om tot een juiste prioritering te komen, kijkt de provincie niet alleen naar knelpunten op het gebied van de doorstroming over de weg, maar ook naar knelpunten op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid. De grootte van het probleem op het gebied van de doorstroming, leefbaarheid en de verkeersveiligheid bepaalt de urgentie van het knelpunt. Uit het onderzoek blijkt dat de N235 een slechte doorstroming kent en een OV-knelpunt is.

3.2.3 Provinciale Ruimtelijke Verordening

In deze verordening, versie van 15 januari 2016, worden regels gegeven omtrent de inhoud van bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. In de verordening worden algemene regels gegeven voor de Provinciale Planologische Commissie, de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling, bedrijventerreinen en detailhandel, de mogelijkheden voor woningbouw in het landelijk gebied, de vereiste ruimtelijke kwaliteit verbonden met stedelijke en niet-stedelijke ontwikkelingen in het landelijke gebied, de Groene en Blauwe Ruimte, energie en landbouw.

In de navolgende tabel is per artikel aangegeven op welke wijze toepassing is gegeven aan de provinciale ruimtelijke verordening.

Artikel PRV	Toetsingscriterium	Conclusie
Hoofdstuk 3 Regels voor bestaand bebouwd gebied Artikel 9 Bestaand bebouwd gebied	Een zeer beperkt deel van het plangebied is gelegen in de kern IJpendam. Het betreft het woonperceel op het adres Zonneweg 1 te IJpendam waarop een bepaalde oppervlakte aan bebouwing is toegestaan voor een woning (stedelijke functie) en bijbehorende bouwwerken.	Met dit bestemmingsplan wordt de woning op het perceel Zonneweg 1 te IJpendam wegbestemd en maakt plaats voor de bestemming Verkeer-Verblijf waarop een openbare fietsenstalling wordt gerealiseerd. Hierdoor is er sprake van een afname van het bestaand bebouwd gebied.
Hoofdstuk 4 Regels voor het landelijke gebied Artikel 15 Ruimtelijke kwaliteitseis in verband met verstedelijk in landelijk gebied	Alle overige gronden van het plangebied vallen onder het begrip Landelijk Gebied, waarbij geen sprake is van een extra verstedelijking. Zie verder onder artikel 24.	De aanleg van de spitsbusbaan met bijbehorende activiteiten is niet in strijd met de PRV omdat er geen sprake is van een toename van een verstedelijking in het landelijk gebied. Voor het plangebied is bij de kruising te IJpendam een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Voor het overige deel van het plangebied is een Natuur- en landschapsplan opgesteld. Zie verder onder artikel 24.

<p>Hoofdstuk 5 De Groene Ruimte Artikel 24 Bufferzones</p>	<p>Het grootste deel van plangebied ligt in een Bufferzone. Conform lid 4 van artikel 4 wordt in het bestemmingsplan en de toelichting daarop aangegeven op welke wijze:</p> <p>a. de open en groene ruimte wordt beschermd;</p> <p>b. de ruimtelijke kwaliteit wordt beschermd;</p> <p>c. de dagrecreatieve functie wordt versterkt, en;</p> <p>d. rekening wordt gehouden met de specifieke kernkwaliteiten van de verschillende voormalige Nationale Landschappen; waarbij de ontwikkelingen zijn afgestemd op het aangrenzend stedelijk gebied en de ruimtelijke kwaliteitseisen zoals bedoeld in artikel 15 in acht zijn genomen.</p>	<p>Met de inrichting van een nieuw wegprofiel/aanleg spitsbusbaan is rekening gehouden met de bestaande aanwezige ruimtelijke kwaliteiten, conform artikel 15. Dit uit zich in het beeldkwaliteitsplan te Ipendam en het Natuur- en landschapsplan voor het gehele plangebied. De inrichting van de N235 tussen Ipendam en Purmerend wordt zoveel mogelijk op dezelfde wijze uitgevoerd als de Spitsbusbaan tussen Ipendam en 't Schouw. Zo wordt opnieuw langs de N235 binnen het plangebied een bomenrij geplant. Op deze wijze is er vanuit landschappelijk oogpunt een beperkte aanpassing van een provinciale weg, dat met de nieuwe inrichting recht doet aan de kernkwaliteiten van het Nationale Landschap Laag-Holland.</p>
<p>Hoofdstuk 6 De Blauwe Ruimte Artikel 30 Regionale waterkeringen</p>	<p>Waterkeringen dienen in een bestemmingsplan te worden beschermd en reconstructies niet onmogelijk worden gemaakt.</p>	<p>De bestaande waterkering wordt binnen het plangebied veranderd, verlegd en vernieuwd. De nieuwe waterkering wordt met een dubbelbestemming beschermd.</p>

Het onderhavige bestemmingsplan is daarmee in lijn van deze verordening.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Regiovisie Waterland 2040 (Vitaal met Karakter)

Voor de lange termijn heeft de regio een ontwikkelingskader tot 2040 opgesteld, de Regiovisie Waterland 2040. In deze visie staat behoud en zo mogelijk versterking van het kenmerkende authentieke karakter van de regio Waterland voorop, maar wel met de noodzakelijke sociaal-economische en infrastructurele impulsen om de kernen vitaal te houden en het gebied binnen de Metropoolregio Amsterdam bereikbaar te maken. Naast maatregelen om het authentieke karakter van het landelijk gebied te bewaren, vergt dat op vele locaties een forse inspanning in de kwaliteit van de leefomgeving, selectieve uitbreiding voor noodzakelijke sociaal-economische ontwikkelingen en duurzame oplossingen voor beheer en terugdringing van het woon-werkverkeer. Op die manier ontstaat een duurzame vitale regio met een herkenbaar eigen karakter.

3.4 Gemeentelijk beleid Purmerend

3.4.1 Structuurvisie Purmerend 2005-2020

In de Structuurvisie Purmerend 2005-2020, vastgesteld op 2 maart 2006, heeft de gemeenteraad van Purmerend een toetsingskader neergelegd voor gewenste en bestaande ontwikkelingen binnen de gemeente. In de structuurvisie worden vier ambities verwoord die leidend dienen te zijn bij de ontwikkeling van de stad Purmerend tot 2020.

1. Purmerend is het centrum van Waterland. Uiteen wordt gezet dat Purmerend wil investeren in haar functies waarin zij een regionale rol heeft, om de positie als centrum van Waterland te behouden. De manier waarop Purmerend dit wil bereiken is door te investeren in een veelzijdig, herkenbaar en toegankelijk centrum met kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte en door te streven naar een hoog niveau van voorzieningen in zowel het centrum als in andere delen van de stad.
2. Purmerend werkt aan een evenwichtigere woon-werkbalans. In de structuurvisie wordt beschreven dat Purmerend voor de werkgelegenheid sterk afhankelijk is van Amsterdam. Dit is een kwetsbaar punt. Belangrijk is daarom dat Purmerend haar economische punten verder ontwikkelt. Dit is onder meer van belang voor jongeren die in Purmerend zijn geboren en zich nu op de arbeidsmarkt gaan begeven, omdat zij meer geneigd zullen zijn om in Purmerend te werken.
3. Purmerend versterkt haar verbindingen in groen, blauw en grijs. Gesteld wordt dat de kwaliteit van de ligging van de stad veel beter benut kan worden. De kwaliteiten van het buitengebied zijn in de wijken ruimschoots aanwezig, maar zijn op het niveau van de stad te weinig herkenbaar en andersom worden de kwaliteiten van de stad daarbuiten nauwelijks (h)erkend. Uiteen wordt gezet dat de aantrekkelijke ligging van Purmerend veel meer benut kan worden om de kwaliteit van het wonen in de stad te verhogen, om de kansen voor toerisme te vergroten en om het beeldmerk van de stad neer te zetten. Tevens wordt gesteld dat het versterken van de stedelijke structuren kan helpen mensen zich meer verbonden te laten voelen met hun stad en om een betere oriëntatie te krijgen op de stad en haar omgeving.
4. Purmerend kiest voor bloei in plaats van groei. Purmerend heeft zich decennia lang gericht op groei. Nu moet de omslag komen naar het investeren in identiteit en kwaliteit. Beschreven wordt dat het doel niet langer is om woningen te bouwen en nieuwe wijken te ontwikkelen, maar toe te werken naar een complete stad die op basis van kwaliteit de concurrentie aan kan met de steden in de omgeving en die toegesneden is op de demografische veranderingen.

In 2013 is de strategische plankaart, behorende bij de structuurvisie Purmerend 2005 - 2020, als eerste stap in het proces om te komen tot en vooruitlopend op een integrale herziening, aangepast aan de actuele stand van zaken. Het betreft een beleidsneutrale actualisering, waarbij op de plankaart de wijzigingen zijn verwerkt, die in de achterliggende periode (sinds 2006) doorgevoerd zijn in of op grond van het gemeentelijk beleid. Deze kaart gaat vergezeld van een toelichting daarop.

Het planvoornemen draagt bij aan de grijze (infrastructurele) verbinding tussen Purmerend en IJpendam en past daarmee binnen de structuurvisie Purmerend 2005-2020.

3.4.2 Milieu en duurzaamheid

Op 28 april 2011 heeft de gemeente het milieubeleidsprogramma gemeente Purmerend 2012-2016 vastgesteld. In dit beleidsprogramma is het gemeentelijk milieubeleid vastgesteld, en vertaald naar doelstellingen en - waar mogelijk - acties. Daarnaast wordt jaarlijks een actieprogramma opgesteld, dat gebaseerd is op dit beleidsprogramma. Sinds 2013 worden ook de acties ten aanzien van duurzaamheid opgenomen in het Milieu-uitvoeringsprogramma.

Duurzaamheid en milieukwaliteit zijn voor Purmerend kenmerken van ruimtelijke kwaliteit; het is prettiger wonen in een leefomgeving waar sprake is van minder geluidhinder, een betere luchtkwaliteit en een schone bodem aanwezig zijn, groen een kans krijgt en de bewoners een energiezuinige en gezonde woning hebben. De doelstellingen uit het milieubeleidsprogramma richten zich vooral op het in stand houden van de bestaande kwaliteit of te beperken, waarbij de wettelijke normen als minimum gehanteerd worden.

Voorliggend plan versterkt het OV-netwerk in de omgeving en leidt tot een afname van de avondspits. Hiermee wordt naar verwachting een positieve ontwikkeling ten aanzien van geluidhinder en luchtkwaliteit bereikt. Het planvoornemen sluit daarmee aan op de doelstellingen uit het gemeentelijk beleid op het gebied van milieu en duurzaamheid.

3.5 Gemeentelijk beleid Waterland

Op 9 juni 2015 is door het college van burgemeester en wethouders van Waterland de Duurzaamheidsagenda gemeente Waterland 2015-2019 vastgesteld. Voor de bestuursperiode 2014 – 2018 zijn in het collegeprogramma drijfveren en ambities geformuleerd op het gebied van duurzaamheid. Ook voor 2014 zijn al acties uitgevoerd om de gemeente duurzamer te maken maar deze werden niet centraal gecoördineerd en gestructureerd. De duurzaamheidsagenda is het instrument dat de acties van de gemeente en haar omgeving bundelt en structureert. Het is een levende agenda. De agenda is gevuld met praktische plannen en data waarop ze uitgevoerd kunnen worden. Daarnaast zal de agenda aangevuld en/of bijgesteld worden als zich verdere kansen voor verduurzaming voordoen of voortschrijdend inzicht ons ertoe dwingt andere eisen te stellen aan onze bedrijfsvoering, klanten, partners en/of omgeving. In paragraaf 4 van hoofdstuk 3 staat duurzame mobiliteit centraal. De gemeente stelt de duurzaamheid van de vervoerswijzen en goede bereikbaarheid centraal in deze duurzaamheidsagenda. Voorliggend bestemmingsplan maakt de realisatie van één van de hieruit voortgekomen projecten mogelijk. Op grond van de betrokkenheid van de gemeente Waterland bij de totstandkoming van dit project, geeft dit bestemmingsplan invulling aan het beleid van de gemeente.

3.6 Waterbeleid

Ten behoeve van het planvoornemen is een watertoets uitgevoerd, zoals opgenomen in paragraaf 5.8. Onderstaand beleidskader is hieruit overgenomen.

3.6.1 Nationaal beleid en wetgeving

3.6.1.1 Waterwet

Sinds 22 december 2009 bundelt en vervangt de Waterwet voorgaande wetten omtrent waterbeheer en ruimtelijke ordening. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet bevat een Waterbesluit over de vaststelling van een landelijke rangorde bij watertekorten. Verder bevat het Waterbesluit welke taken er gelden voor Rijkswaterstaat en welke vergunningplicht voor derden daarbij gelden. Rijkswaterstaat beheert rijkswaterstaatswerken en de rijkswateren en is verantwoordelijk voor het lozen of onttrekken van water aan oppervlaktewater in beheer van het Rijk.

Een belangrijk aspect van de Waterwet is de watervergunning. Door de bundeling van afzonderlijke waterwetten, is het niet langer nodig verschillende vergunningen aan te vragen, dit is namelijk gebundeld tot één vergunning: de Watervergunning. Naar verwachting treedt in 2018 een nieuwe wet in werking; de Omgevingswet. Deze wet alle regels voor ruimtelijke projecten bundelen en het aanvragen van vergunningen vergemakkelijken door de omgevingsvergunning.

Minstens zo belangrijk is dat zoveel mogelijk activiteiten onder algemene regels vallen. In de regel komt dit neer op een meldingsplicht in plaats van een vergunningenprocedure. Niet alles is in algemene regels vast te leggen en voor deze activiteiten in, op, onder of over watersystemen is er de watervergunning.

3.6.1.2 Wet ruimtelijke ordening

In de Wet ruimtelijke ordeningen (WRO) is opgenomen hoe ruimtelijke plannen in Nederland worden vastgelegd en op welke manier deze gewijzigd dienen te worden. Een belangrijk instrument dat de ruimtelijke ordening in Nederland bepaald zijn de gemeentelijke bestemmingsplannen. In deze plannen wordt opgenomen welke bestemming/functie een bepaald gebied toegewezen krijgt. Per 1 november 2003 is het wettelijk verplicht om een watertoets op te nemen in ruimtelijke plannen, zo ook in de bestemmingsplannen. Een watertoets is het proces van voortijdig informeren, ontwerpen en adviseren van de ontwikkelaar van een gebied, met als doel negatieve effecten op de waterhuishouding voorkomen. De watertoets resulteert vaak in een waterparagraaf die wordt opgenomen in de ruimtelijke plannen (zie paragraaf 5.8).

3.6.1.3 Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan heeft de status van structuurvisie binnen de Wet ruimtelijke ordening. Met het Nationaal Waterplan wil het Rijk de waterveiligheid waarborgen. Verder zijn hierin de hoofdlijnen van het nationaal waterbeleid beschreven, de gewenste ontwikkelingen, de werking en de bescherming van de watersystemen in Nederland opgenomen en is de beleidsnota van de Noordzee opgenomen. Tevens maken de (vier) stroomgebiedsbeheersplannen onderdeel uit van het Nationaal Waterplan. Het Nationaal waterplan maakt inzicht in de koppeling tussen Europees waterbeleid en Rijksbeleid. Het huidige Nationaal Waterplan komt voort uit 2009. Eens in de 6 jaar wordt het plan herzien om in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen en inzichten.

3.6.1.4 Nationaal bestuursakkoord water

In het Nationaal bestuursakkoord water (NBW) is de nationale waterproblematiek beschreven en hebben de overheden vastgelegd op welke wijze, met welke middelen en langs welk tijdsfad zij gezamenlijk de grote wateropgaves voor Nederland in de 21e eeuw willen gaan aanpakken.

3.6.2 Regionaal beleid

3.6.2.1 Provinciaal Waterplan Noord-Holland

Op 16 november 2009 hebben de Provinciale Staten het Waterplan vastgesteld. Het opstellen van een Waterplan is een wettelijke taak van de provincie. Het Provinciaal Waterplan beschrijft de kaders voor het regionale waterbeheer in Noord-Holland. Binnen de kaders die de provincie stelt zijn de waterschappen en de gemeenten verantwoordelijk voor het treffen van maatregelen om inwoners te beschermen tegen overstromingen en wateroverlast, de kwaliteit van het water te verbeteren en te zorgen voor voldoende water aan- en afvoer. Voor dit plangebied zijn het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en de gemeente Waterland verantwoordelijk voor het waterbeheer.

3.6.2.2 Scheepvaartwegenverordening Noord-Holland 1995

De provincie is verantwoordelijk voor de vaarwegen in de regionale wateren. Dit betreft beroepsvaart maar ook recreatievaart. Het Noordhollandsch Kanaal valt binnen de Scheepvaartwegenverordening Noord-Holland die in 1995 is opgesteld en in 2014 voor het laatst is bijgewerkt.

3.6.2.3 Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

De Keur is de verordening van het hoogheemraadschap met daarin de regels die zij hanteert om het watersysteem te beschermen. Hierin zijn de verboden en verplichting vermeldt omtrent het handelen binnen een watersysteem. Hieronder wordt verstaan het handelen in of rondom een waterkering of de beschermingszone, binnen een oppervlaktewater en in het grondwater. Voor de geplande maatregelen rondom de N235 geldt dat er naast de afstemming in de bestemmingsplanprocedure voor een deel van de activiteiten een Watervergunning moet worden aangevraagd.

3.6.2.4 Waterbeheersplan

Het algemeen bestuur van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft op 14 oktober 2009 het Waterbeheersplan 4 (WBP4) vastgesteld. In het Waterbeheersplan 2010-2015 'Van veilige dijken tot schoon water' beschrijft het hoogheemraadschap de doelstellingen voor de periode 2010-2015 voor de volgende kerndoelen:

- het op orde houden van het watersysteem en dit onder dagelijkse omstandigheden doelmatig en integraal beheren;
- de verontreiniging van het watersysteem door directe en indirecte lozingen voorkomen en/of beheersbaar te houden;
- het op orde houden van de primaire waterkeringen en overige waterkeringen met een veiligheidsfunctie en deze onder dagelijkse omstandigheden doelmatig beheren;
- het in stand houden en ontwikkelen van een calamiteitenorganisatie die onder bijzondere omstandigheden onmiddellijk operationeel is en die beschikt over actuele calamiteitenbestrijdingsplannen voor veiligheid, wateroverlast en waterkwaliteit.

Deze taken worden de komende periode sterk beïnvloed door de klimaatverandering en de uitgangspunten van de Europese Kaderrichtlijn Water.

3.6.3 Lokaal beleid

3.6.3.1 Gemeentelijk Waterplan

Het huidige waterplan van de gemeente Waterland is vastgesteld in februari 2013 en bevat de gezamenlijke afspraken die gemaakt zijn tussen de gemeente Waterland en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid. Daarnaast vormt het waterplan een opmaat voor de overdracht van het onderhoud van het stedelijk oppervlaktewater vanuit de gemeente aan het hoogheemraadschap. In het waterplan is het huidige watersysteem van de gemeente uiteengezet en zijn de ambities en doelen voor de verschillende onderdelen van het watersysteem en de waterketen opgenomen.

Voor de waterkwantiteit, het beheer en onderhoud is het voornaamste doel het in stand houden van de gewenste oppervlaktewater- en grondwaterregimes (GGOR) voor de verschillende gebruiksfuncties voor het gebied. Hierin zijn de verwachte langere periodes van droogte en meer verdamping door klimaatverandering een uitdaging.

Wat betreft het grondwater is de huidige vergunningverlening voor grondwateronttrekkingen zodanig op orde, dat de zoete grondwatervoorraad duurzaam beschikbaar blijft voor gebruikdoeleinden en dat negatieve gevolgen voor de omgeving voorkomen worden. In de toekomst dienen nieuwe grondwateronttrekkingen en het sluiten van bestaande grondwateronttrekkingen niet te leiden tot nadelige gevolgen voor het stedelijk gebied.

In het waterbeheersplan van het Hoogheemraadschap is de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) vertaald naar het beheergebied van het hoogheemraadschap. In 2015 moet de concentratie van prioritare stoffen in het oppervlaktewater aan de normen voldoen en in 2027 moet er een gezond en

betrouwbaar watersysteem zijn, dat voldoende veerkrachtig is om (plaatselijke) verstoringen op te vangen. Momenteel voldoet de waterkwaliteit in Waterland nog niet aan de KRW-normen en om deze reden vindt er een herziening plaats van maatregelen van onder andere het Waterplan Waterland.

Het hoogheemraadschap houdt de primaire waterkeringen, inclusief de voorlandkeringen, en regionale keringen onder dagelijkse omstandigheden in stand conform de veiligheidsnormen en met oog voor maatschappelijke belangen. Binnen de gemeente Waterland zijn er verbeterprogramma's gestart door het Hoogheemraadschap voor de boezemkades, zodat in 2020 de regionale waterkeringen aan de gestelde veiligheidsnorm voldoen.

Hoe de gemeente Waterland omgaat met haar zorgplichten afvalwater, hemelwater en ondiep grondwater is in het Gemeentelijk rioleringsplan opgenomen. Een korte samenvatting van wat er in dat plan is beschreven staat in de paragraaf hieronder.

Verder wordt het steeds belangrijker het watersysteem in een vroegtijdig stadium te betrekken bij ruimtelijke plannen. Om deze reden wordt er naar gestreefd de waterparagraaf een integraal onderdeel van alle ruimtelijke plannen te maken. In het waterplan is in de bijlage een standaard waterparagraaf opgenomen, waarmee gemeente en hoogheemraadschap invulling kunnen geven aan de watertoets.

3.6.3.2 Gemeentelijk rioleringsplan

Volgens de Wet Milieubeheer is de aanleg en het in stand houden van het rioolstelsel een gemeentelijke taak. Hierin is ook vastgelegd dat de invulling van de zorgplicht afvalwater inzichtelijk gemaakt moet worden. Dit gebeurt in het gemeentelijk rioleringsplan. Met de komst van de Waterwet hebben gemeenten twee extra zorgplichten gekregen, namelijk hemelwater en grondwater. Om deze reden hebben de meeste gemeentes een Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan opgesteld. Dit heeft de gemeente Waterland ook gedaan. Dit plan geldt van 2012 tot 2016. Hierin staat onder andere dat de gemeente een voorkeur heeft voor gescheiden rioleringsstelsels en dat er bij vervanging in principe altijd gekozen wordt voor een gescheiden stelsel. Op deze manier wordt relatief schoon hemelwater gescheiden van afvalwater. Bij hemelwater geldt dat lokale lozingen van hemelwater in het milieu (al dan niet via een gemeentelijk hemelwaterstelsel) de voorkeur geniet boven lozing op een gemengd stelsel. Wat betreft de grondwaterzorgplicht gaat de gemeente geen actief beleid voeren.

Het noordelijke deel van de weg valt binnen de grenzen van de gemeente Purmerend. De gemeente Purmerend heeft een eigen verbreed gemeentelijk rioleringsplan. Het beheersgebied van de gemeente Purmerend betreft voornamelijk stedelijk gebied waarbinnen de gemeente het (stedelijk)afvalwater inzamelt via een gemengd rioleringsstelsel en afvoert naar de AWZI. De gemeente Purmerend kiest ervoor om hemelwater zoveel mogelijk op het oppervlaktewater te lozen of lokaal te bergen. Wat grondwater betreft streeft de gemeente naar een grondwaterstand waarmee structurele wateroverlast bij bewoners en bedrijven zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Hoofdstuk 4 Omgevingsanalyse

4.1 Huidige situatie

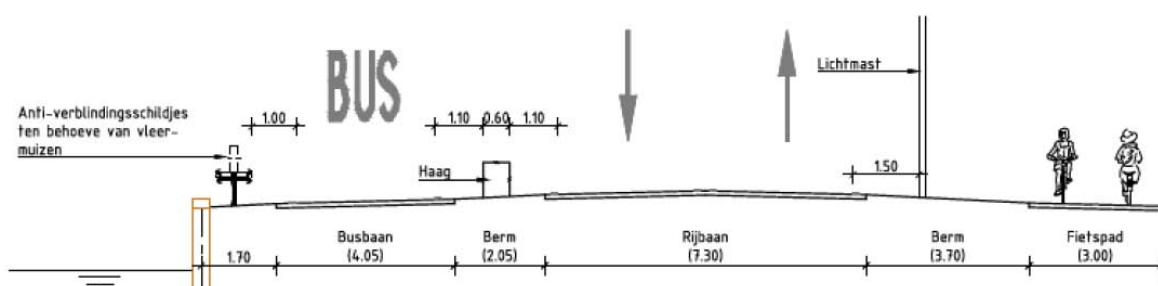
Het plangebied betreft de provinciale weg N235 (Jaagweg) gelegen naast het Noordhollandsch Kanaal en beslaat op sommige locaties ook een strook van dit kanaal. Naast de beschoeiing bestaat het profiel van de N235 uit een grasberm met bomen, een vangrail, een busbaan (éénrichting), een tweestrooks weg, een grasberm en een tweezijdige ontsluiting voor langzaam verkeer.



Figuur 3. Huidige wegprofiel

4.2 Nieuwe situatie

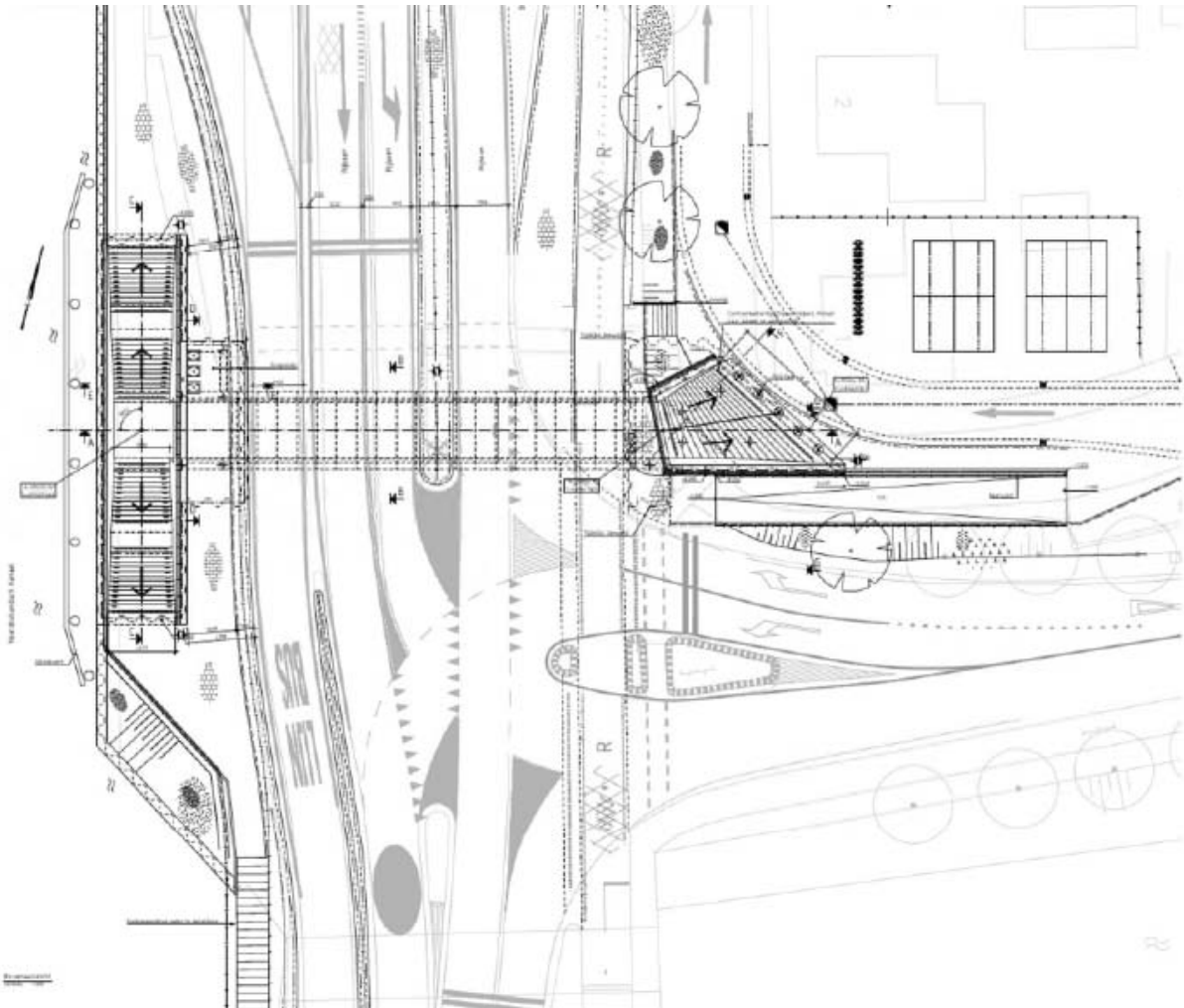
In de nieuwe situatie wordt de busbaan zoals deze aanwezig is over het tracé Amsterdam-IJpendam doorgetrokken tot in Purmerend. Hiervoor vindt een herinrichting van het wegprofiel plaats, waarbij een spitsbusbaan in twee richtingen (tidalfloor) zal worden aangelegd. Het bestaande profiel wordt hierdoor gewijzigd en verbreed. De busbaan wordt verlegd richting het Noordhollandsch Kanaal, los van de huidige N235, ter plaatse van de huidige grasberm met bomen en de damwand van het kanaal. Op sommige plaatsen zal ook een deel van het Noordhollandsch Kanaal moeten worden gedempt, om voldoende ruimte voor de busbaan te creëren. Tussen de busbaan en de tweebaansweg komt een smalle berm.



Figuur 4. Principe wegprofiel gezien vanuit zuidelijke richting

Om de bushalte in IJpendam veilig te kunnen bereiken wordt er ter hoogte van de bocht Zonneweg - Merelstraat een veilige onderdoorgang aangelegd. Het woonperceel Zonneweg 1 is daarvoor opgenomen in het bestemmingsplan en deze woning wordt gesloopt. De onderdoorgang is vanwege de ruimtevaag

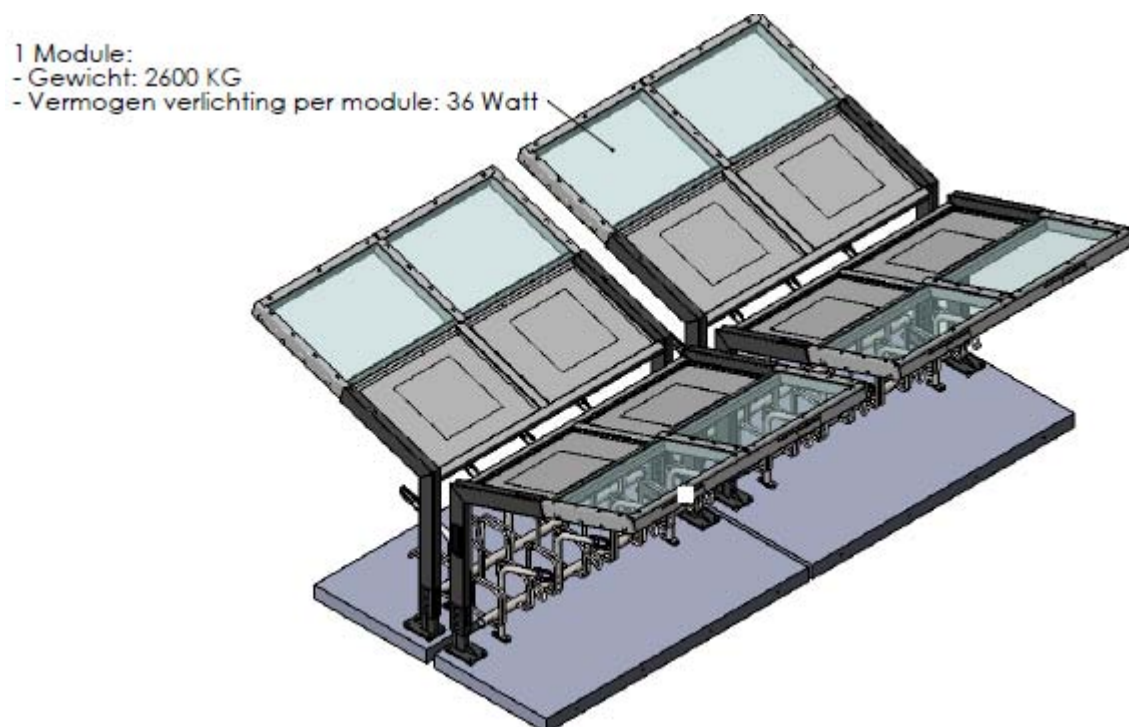
alleen geschikt voor voetgangers. Mindervaliden krijgen via de verkeersregelinstallatie nabij het pontveer en een loopbrug op de kop van de Aalduiker toegang tot de bushalte. Nabij de onderdoorgang wordt tevens een fietsenstalling geplaatst. Het ontwerp en een impressie van de onderdoorgang zijn weergegeven in onderstaande figuren. Het beeldkwaliteitsplan dat ten grondslag ligt aan dit ontwerp, is opgenomen in Bijlage 3 van de toelichting. De tekeningen van het definitief ontwerp zijn opgenomen in Bijlage 4.



Figuur 5. Definitief ontwerp Onderdoorgang N235 IJpendam.



Figuur 6. Impressie vanuit Merelstraat



Figuur 7. Impressie fietsenstalling

De toe te passen fietsenstalling bestaat uit modules met elk 8 plaatsen. De goothoogte (de lage kant) is 2 meter en de bouwhoogte (de hoge kant) is 2,70 meter.

4.3 Uitwerking inritten Jaagweg

Antea Group heeft in opdracht van de provincie een notitie opgesteld over de uitwerking van de inritten van de Jaagweg. Deze notitie is in deze paragraaf opgenomen.

4.3.1 Reconstructie N235

Algemeen beleid inrichting wegen

De provincie Noord-Holland geeft prioriteit aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en heeft haar wegennet gecategoriseerd naar de richtlijnen van het landelijke verkeersveiligheidsbeleid 'Duurzaam Veilig' (zie <https://www.noord-holland.nl/web/Themas/Verkeer-en-vervoer/Verkeers-en-vervoerplan.htm>). Binnen een duurzaam veilig wegennet zijn er drie typen wegen: stroomwegen (autowegen en autosnelwegen), gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. De Jaagweg (N235) heeft als functie een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Bij een gebiedsontsluitingsweg is de verkeersfunctie (doorstroming) belangrijk, vandaar dat de maximumsnelheid hoger ligt dan op een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (80 versus 60 km/h). De N235 heeft een belangrijke gebiedsontsluitende functie voor de kernen Purmerend, Ipendam en Watergang.

Het voorkomen van snelheidsverschillen op wegen met een maximumsnelheid van 80 km/h is noodzakelijk om (ernstige) verkeersongevallen te verminderen. Dit is een onderdeel van het 'Duurzaam Veilig'-beleid. Een uitweg is, volgens het beleid van 'Duurzaam Veilig', bij gebiedsontsluitingswegen strijdig met haar primaire functie, namelijk het streven van een onbelemmerde doorstroming voor het gemotoriseerde verkeer en het voorkomen van conflicten. Afslaand verkeer van/naar een uitweg leidt tot (potentiële) conflicten met het gemotoriseerde verkeer op de provinciale weg N235 en de fietsers op het parallel gelegen fietspad. Bovendien wordt daardoor de doorstroming op de N235 beperkt.

Bij een ideale duurzaam veilig ontworpen gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom worden geen uitwegen toegepast. De voorkeur van de provincie gaat daarom uit naar een alternatieve oplossing, zoals een ontsluiting via het wegennet van een lagere orde (erftoegangswegen) c.q. parallelvoorzieningen of gemeenschappelijke uitwegen. Dit wordt door de landelijke kennisinstututen CROW en SWOV onderkend en onderschreven.

Het realiseren van een parallelweg of in het uiterste geval het amoveren van alle uitwegen in de hele provincie is een tijdrovende en kostbare zaak. Daarbij wordt ook gekeken naar het aantal uitwegen per weg en de ruimtelijke (on-)mogelijkheden. Financieel is het een zeer kostbare zaak om overal parallelwegen aan te leggen vandaar dat de provincie hierin een prioritering maakt. Voor de wegen welke nu nog niet in aanmerking komen voor een alternatieve oplossing wordt maatwerk geleverd welke wel in de geest dienen te zijn van de uiteindelijk gewenste eindoplossing. Uiteraard dient dit veilig te zijn voor alle weggebruikers.

Technische vormgeving

Het wegprofiel wordt verbreed waardoor er meer ruimte komt tussen de dubbele asstreep. Daardoor neemt de kans op frontale ongevallen af en zal er minder snel worden ingehaald.

Tussen de rijbaan en het fietspad komt een bredere berm waardoor enerzijds de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers wordt vergroot en anderzijds het kruisend verkeer bij de uitwegen meer ruimte krijgt om dit op een veilige wijze te doen.

4.3.2 Verlichting

Voor het plaatsen van openbare wegverlichting door de provincie Noord-Holland wordt thans 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 (NSW). Deze richtlijnen en aanbevelingen zijn landelijke erkend.

Er is binnen de provincie Noord-Holland niet altijd sprake van een uniforme toepassing van bovenstaande richtlijnen en aanbevelingen. Met de introductie van innovatieve verlichtingssystemen wordt een

eenduidige toepassing er niet eenvoudiger op. Een visie, mede gericht op het gebruik van moderne technieken, moet hierin duidelijkheid scheppen. Vandaar dat de provincie in 2005 een nieuw verlichtingsbeleid heeft vastgesteld aangaande verlichting van provinciale wegen (Bijlage 5, "Waarom brandt het licht hier?").

Als te verlichten locaties worden onderscheiden:

- aansluitingen van wegen, kruispunten en rotondes;
- wegvakken binnen de bebouwde kom;
- bushaltes en carpoolplaatsen;
- oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers;
- tunnels en onderdoorgangen voor motorvoertuigen én fietstunnels;
- 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 provincie Noord-Holland verlicht géén doorgaande wegvakken buiten de bebouwde kom, tenzij:

- de verkeersintensiteit op het wegvak getalscriteria te boven gaan die zijn vastgelegd in het Handboek Wegontwerp van het CROW;
- het wegvak tussen twee verlichte locaties gelegen, korter is dan 300 meter (dit heeft te maken met het adaptievermogen van de ogen).

Het komt voor dat het rijden op een provinciale weg bij duisternis wordt bemoeilijkt door de optelsom van een aantal omgevingsfactoren. Deskundigen van uiteenlopende disciplines komen hiervoor niet tot een eensluidende indeling en oordeel. Tot nu toe heeft Noord-Holland ervoor gekozen de ondergrens van de bovengenoemde richtlijnen en aanbevelingen te volgen. Van de circa 575 kilometer weg in beheer van de provincie Noord-Holland is momenteel ongeveer een derde voorzien van openbare wegverlichting.

In het handboek wegontwerp staat dat permanente verlichting kan worden overwogen wanneer de gemiddelde spitsuurintensiteit op werkdagen in beide richtingen samen groter is dan 70% van de capaciteit. De I/C verhouding ligt op de N235 op circa 41% (1.220/2.940).

4.3.3 Uitwegen

Op de N235 tussen Ipendam en de Verzetslaan zijn 13 uitwegen van woningen en bedrijven aanwezig en 13 uitwegen van agrarische percelen. Op een aantal uitwegen vindt gecombineerd gebruik plaats. Bij de uitwegen zijn op de meeste locaties stroken asfalt aanwezig welke voor verschillend ongewenste doelen worden gebruikt:

- parkeren op strook indien er op eigen terrein onvoldoende parkeerruimte is gecreëerd
- stilstaan op de strook om even te bellen of te pauzeren
- stilstaan op strook om daar te overnachten
- laden en lossen op strook
- tegen de richting in uitvoegen naar uitweg

Het deel van de N235 ten zuiden van Ipendam is in 2014 ook gereconstrueerd. Op dit deel zijn alle asfaltstroken verwijderd. De uitwegen naar de percelen zijn volgens de provinciale richtlijnen (ERBI) vervangen door elementverharding waarbij er naast deze verharding grasbetontegels zijn aangebracht om het in- en uitrijden door grote voertuigen mogelijk te maken. Hoewel aanwonenden vooraf bedenkingen hadden bij deze aanpassing is er na realisatie nooit een klacht¹ gekomen over deze aanpassing. Voor de volledigheid melden wij wel dat deze pilot nog geëvalueerd dient te worden. Ook van de politie zijn hierover geen berichten ont vangen.

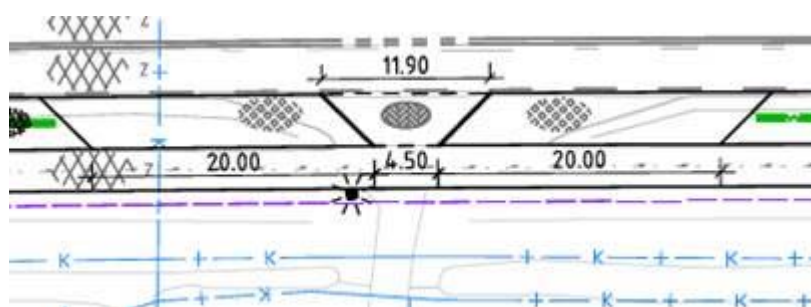
¹ Er is wel één klacht gekomen maar die heeft meer te maken met de plaatselijke situatie dan met de vormgeving van de uitweg. Hiervoor wordt een oplossing gezocht.

Vanwege de eerder aangegeven redenen zal de provincie ook de asfaltstroken ten noorden van Ipendam bij de inritten gaan verwijderen om:

- Parkeren en stilstaan te voorkomen en zo de berm vrij te houden van obstakels (obstakelvrije afstand minimaal 4,5 meter, optimaal 6 meter) voor het geval een voertuig van de weg raakt.
- Te voorkomen dat auto's op de hoofdrijbaan uitwijken voor geparkeerde voertuigen die dicht bij de rijbaan staan (schrikruimte/objectafstand van 1 à 1,5 meter); en daarbij (te) ver uitwijken richting midden van de weg en zo in conflict komen met tegemoetkomend verkeer.
- Te voorkomen dat via deze strook wordt voorgesorteerd naar de inrit door links afslaand verkeer en bestuurders vanuit het zuiden tijdens het donker of slechte weersomstandigheden twee paar koplampen op zich af zien komen en daardoor een schrikreactie kunnen krijgen met alle ernstige gevolgen van dien.

In de nieuwe situatie worden er twee typen trechtervormige uitwegen aangebracht welke alleen in afmeting van elkaar verschillen. Voor de toegang tot woon-, bedrijfs- en agrarische percelen wordt een uitweg aangebracht. Er zijn in totaal drie soorten in- en uitritten ontworpen, op basis van de Eisen en richtlijnen Bouw- en infraprojecten van de provincie Noord-Holland (ERBI).

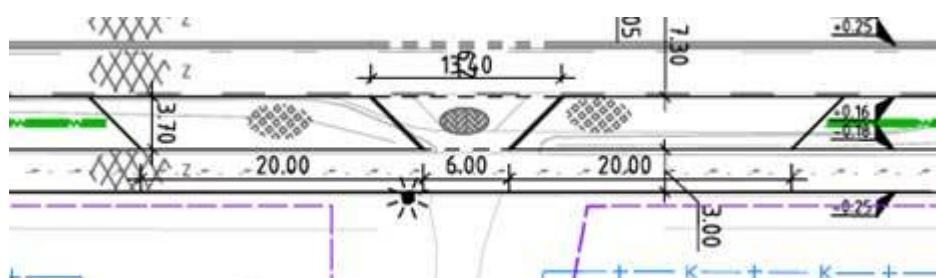
Woninginrit:



Figuur 8. Inrichting woninginrit

- De breedte is conform de ERBI 4,50 m. De breedte aan de wegzijde (N235) is 11,90m i.p.v. 14,5 meter. Dit vanwege de smallere berm in het ontwerp/bestaande situatie (3,7 meter) t.o.v. de ERBI (5,0 meter);
- Conform de ERBI is de beëindiging van de inrit onder een hoek van 45 graden (1:1);
- Afwijkend van de ERBI, maar conform de vraag is aan weerszijden van de inrit 20 meter grasbetonkeien onder hoek van 45 graden aangebracht.

Woning/bedrijfsinrit:



Figuur 9. Inrichting woning/bedrijfsinrit

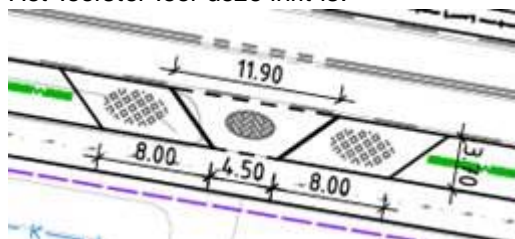
- De breedte is 6,0 meter (ERBI: max. 10 meter). De breedte aan de wegzijde (N235) is 13,40 m en

afwijkend van de ERBI vanwege de smallere berm in het ontwerp/bestaande situatie (3,7 meter) t.o.v. de ERBI (5,0 meter);

- Conform de ERBI is de beëindiging van de inrit onder een hoek van 45 graden (1:1);
- Afwijkend van de ERBI, maar conform de vraag is aan weerszijden van de inrit 20 meter grasbetonkeien onder hoek van 45 graden aangebracht;
- De inritten ter plaatse van de huisnummers 23/24, 19 en 18 dienen toegankelijk te zijn voor vrachtwagens of voertuigen met trailer en zijn voorzien van een inrit van 6,00 m/13,40 m.

Landbouwinrit:

Het voorstel voor deze inrit is:



109. Voorstel inrichting landbouwinrit

- De breedte conform de ERBI: 4,50 m. De breedte aan de wegzijde (N235) is dan 11,90 m i.p.v. 14,5 meter. Dit vanwege de smallere berm in het ontwerp/bestaande situatie (3,7 meter) t.o.v. de ERBI (5,0 meter);
- De beëindiging van de inrit onder een hoek van 45 graden (1:1);
- Vanuit de eerder uitgevoerde rijcurve voor een landbouwinrit N235 is het voorstel om aan weerszijden van de inrit 8 meter grasbetonkeien toe te passen onder een hoek van 45 graden i.p.v. een scherpere hoek.

Voorstel voor afwijkende inritten:

- Huisnr. 25/26: twee inritten dicht op elkaar. Voorstel is ruimte tussen verhardingen geheel dicht te straten met klinkers/asfalt Street print of gelijkwaardig.
- Twee landbouwinritten t.h.v. km 6.1 waarbij de gehele ruimte tussen de inritten is dicht gestraat met grasbetonkeien.
- Woning- en landbouwinritten huisnr. 16 dicht op elkaar. Tussenruimte tussen woninginrit en landbouwinrit geheel dicht gestraat met grasbetonkeien.
- Woning- en landbouwinritten huisnr. 15 dicht op elkaar. Tussenruimte tussen woninginrit en landbouwinrit geheel dicht gestraat met grasbetonkeien.
- Inrit 12A t/m 12F/13 heeft geringe breedte tussen fietspad en hoofdrijbaan. Brede inrit toegepast met grasbetonkeien tot waar het fietspad wegbuigt van de hoofdrijbaan.

Lichtmast:

- De positie van de mast is zo veel mogelijk centraal in de inritconstructie en in de berm tussen fietspad en particulier terrein
- Geen lichtmast toegepast bij landbouwinritten
- Er dient nog nader bepaald te worden welke type volstaat zodat alleen het fietspad ter plaatse en de inrit zelf verlicht worden

Haag:

Het voorstel voor het toepassen van een haag als middel tegen verblinding van fietsers door het verkeer op de N235 is in de tekening opgenomen met een groene lijn. Deze is qua breedte op schaal ingetekend.

Uitgangspunten/voorstel

- Hoogte: 1,5 meter i.v.m. hoogte koplampen vrachtauto + iets lagere ligging fietspad: zie principe

profiel

- Breedte: minimaal 0,5 meter i.v.m. keren licht
- Positie: in midden berm i.v.m. schrikafstand auto's en fietsers en 0,5 meter van kant verharding inritten
- Toe te passen deellengtes haag: als de lengte kleiner is dan 15 meter dan adviseren wij de haag niet toe te passen, ook niet op locaties waar het zicht naar verwachting sterk belemmerd wordt door de haag
- Tracé: alleen buiten bebouwde kom tussen komgrens noord en zuidkant Verzetslaan
- Type haag n.t.b. (groenblijvend en dicht)
- Lengte: totaal 825m bij plaatsing haag waar mogelijk. 732m haag waarbij de korte delen zijn weggelaten (advies/voorstel waar geen haag toe te passen is op tekening aangegeven)

4.3.4 Maatwerk

In de hiervoor aangegeven paragrafen wordt het huidige beleid of de gangbare werkwijze van de provincie Noord-Holland beschreven. Omdat op onderhavig weggedeelte van de N235 het niet haalbaar is op korte termijn een parallelweg te realiseren of de uitwegen te amoveren is maatwerk noodzakelijk.

In gesprekken met direct aanwonenden en agrariërs is een aantal zaken naar voren gekomen welke door vrijwel iedereen als probleem worden ervaren wanneer het beleid van de provincie exact wordt vertaald naar de inrichting van de N235:

- Perceel is niet meer toegankelijk voor groot verkeer (vrachtwagen, wagen met caravan, etc.)
- Situatie wordt onveiliger vanwege het weghalen van de verlichting langs N235:
 - In huidige situatie is het al onduidelijk waar uitwegen zijn, door weghalen verlichting wordt dit vooral in het donker helemaal onduidelijk
 - Stilstaan op de rijbaan van de N235 om linksaf te slaan wordt gevaarlijk omdat achteropkomend verkeer je te laat of niet ziet
 - Idem maar dan irritatie van overige weggebruikers omdat men niet begrijpt waarom je staat te wachten op de rijbaan. Gevolg is getoeter of inhalen.
- In huidige situatie is het voor doorgaand verkeer niet duidelijk of een afslaand voertuig naar een bushalte rijdt, een pechhaven, een asfaltstrook of een uitweg. Dat wordt in de nieuwe situatie met geen verlichting nog minder duidelijk.
- In de huidige situatie kan achteropkomend verkeer vanuit noordelijke richting via de busstrook het wachtende stilstaand verkeer inhalen. Dat kan niet meer wanneer er een barrière tussen rijstrook en busbaan wordt aangebracht

Om zoveel mogelijk tegemoet te komen aan bovenstaande zorgen zullen de volgende maatregelen worden uitgevoerd. Daarbij dient wel duidelijk te worden opgemerkt dat dit een tijdelijke situatie is en dat deze naar circa 1 jaar geëvalueerd zal worden.

1. De verlichting langs de N235 zal volgens het vigerend beleid worden verwijderd.
2. Bij de uitwegen naar woningen en/of bedrijven komt wel een lichtmast te staan om zo in het donker juist de aanwezigheid hiervan te accentueren.
3. Alle asfaltstroken worden verwijderd, met uitzondering van een enkele pechhaven.
4. Alle uitwegen worden voorzien van de standaard ERBI uitweg uitgevoerd in trechtersvorm met elementverharding. In combinatie met 3) is dan voor iedereen het verschil tussen uitwegen en pechhavens duidelijk.
5. Aan weerszijde van de uitwegen wordt een strook van 20 meter tussen rijbaan en fietspad verhard met grasbetontegels. Deze worden ingezaaid zodat dit na verloop van tijd niet meer zichtbaar is. Hierdoor kunnen ook grotere voertuigen gewoon gebruik blijven maken van de uitwegen.
6. Voor het deel van het fietspad tussen de uitwegen wordt onderzocht of hier iets aan de verblinding van fietsers door auto's kan worden gedaan en het verloop van het fietspad, vanwege het verdwijnen van de lichtmasten, beter kan worden geaccentueerd.

Indien financieel haalbaar dan zal de gehele berm tussen rijbaan en fietspad worden voorzien van grasbetontegels. Daarmee is veilig uitwijken in de berm mogelijk.

De provincie wil het parkeren in de berm niet faciliteren vanwege de eerder aangegeven redenen. De aanwonenden hebben hierin ook een eigen verantwoordelijkheid en de percelen zijn voldoende groot om hierop meer parkeergelegenheid of manoeuvreerruimte te maken. Vandaar dat de grasbetontegels ook zullen worden ingezaaid met gras zodat na verloop van tijd niet meer zichtbaar is dat de ondergrond verhard is. Tevens is de N235 reeds een voorrangregeling waardoor parkeren in de berm juridisch niet is toegestaan. In de toekomst zal hierop worden gehandhaafd.

Wij verwachten dat door bovenstaande maatregelen er meer alertheid en begrip ontstaat bij de overige weggebruikers waardoor er een veiligere situatie zal ontstaan.

Hoewel het veilig lijkt dat stilstaande voertuigen via de huidige busstrook recht kunnen worden ingehaald is dit een zeer onwenselijk gedrag. Tijdens de spits rijden er namelijk gemiddeld 60 bussen per uur over deze strook met een snelheid van 80km/h. Verkeer dat op het laatste moment ineens gebruik maakt van de busstrook zorgt voor een grote kans op ernstige ongevallen. In de nieuwe situatie kan dit dus niet meer voorkomen.

4.4 Landschappelijke inpassing

De N235 maakt deel uit van een karakteristiek landschap van open veenweidepolders en droogmakerijen. Om het project vorm te geven en uit te voeren met aandacht voor de landschappelijke kwaliteit van de omgeving en de cultuurhistorische betekenis van deze historische verbindingroute is het 'Natuur- en Landschapsplan N235' opgesteld (Antea Group, 2016, Bijlage 6). Hierin wordt tevens ingegaan op de manier waarop rekening wordt gehouden met aanwezige natuurwaarden in het plangebied. De tekst in deze paragraaf is aan het Natuur- en Landschapsplan ontleend.

Ontwerpprincipe

De grote openheid van het landschap, de ligging van de N235 naast het Noordhollandsch Kanaal en de ligging van kleine kernen langs deze weg zijn de kenmerken van deze provinciale weg.

Gekozen is voor een eenduidig wegbeeld en de wens van de bewoners aan de Landsmeerzijde van het Noordhollandsch Kanaal en ook de nadrukkelijke wens vanuit de gemeente Waterland (inclusief college en raad) te honoreren.

Het gemeentelijk groenbeleid van de gemeente Purmerend voorziet in verduidelijking van historische lijnen met bomenrijen, evenals belangrijke waterwegen en ontsluitingswegen. Met de laatste inzichten is dit gewijzigd en worden er in Purmerend bomen ter vervanging van de gekapte bomen geplant.

Ten zuiden van Ipendam staan bomen van hm 2.1 tot aan de kern Ipendam. Ter hoogte van Ipendam staan geen bomen tussen busbaan en kanaal maar meer binnen de bebouwde kern. Waar mogelijk binnen de kern worden nieuwe bomen aangeplant (zie ook Beeldkwaliteitsplan / Definitief ontwerp). Na Ipendam wordt de bomenrij bij hm 5.25 weer opgepakt tot aan de kruising Verzetslaan.

Beeld beplanting Ipendam-Purmerend

In de huidige situatie wordt vanaf Ipendam tot Purmerend de N235 begeleid door een laanboombeplanting bestaande uit lepen. In de kern Ipendam is met name beplanting in de aangrenzende woonstraten en entree van het dorp aanwezig. Deze beplanting wordt door de bewoners zeer gewaardeerd en sluit goed aan op het dorps karakter van Ipendam.

Het wensbeeld voor de N235, na overleg met de bewoners en vaarwegbeheerder en de wens van de gemeente Landsmeer (college en raad), is het herstel van de bomenrij langs het Noordhollandsch Kanaal. De bomen hebben naast de verkeersgeleidende functie (kanaal en provinciale weg) ook een afschermende functie voor bewoners aan de zijde Landsmeer en een ecologische functie als geleiding van vleermuizen. Door de verbreding met een vrijliggende busbaan worden opnieuw bomen tussen Ipendam en Purmerend terug geplant.

De bomen die ten behoeve van het project worden gerooid, worden wel beschouwd als compensatieplichtig. Dit vloeit voort uit afspraken tussen de provincie Noord-Holland en de gemeente Waterland. De compensatie betreft een één-op-één compensatie, dus voor elke gerooid boom wordt een nieuwe (laan-)boom teruggeplant. In aansluiting op het Landschapsplan wordt het merendeel van de 184 gerooid bomen herplant in de berm van de nieuwe weg. De resterende bomen worden aangeplant in de kern van Ipendam en rond erven langs of in de directe nabijheid van de N235. De verdeling van de bomencompensatie over de gemeenten Purmerend en Waterland is weergegeven in tabel 2. De groencompensatie is verder uitgewerkt in hoofdstuk 6 en 7 van het Natuur en landschapsplan N235.

Activiteit m.b.t. bomen	Gemeenten			Totaal
	Purmerend	Waterland		
Aantal te kappen bomen:	17	Kanaalzijde 162 Kongrensuitbuiging 5		184
Aantal te herplanten bomen:	Op talud Verzettslaan ten behoeve van honing- en wilde bij. Oppervlakte circa 1.250 m ² betekent 25 bomen als compensatie.	In Ipendam:		197
		Knotwilgen: 7 Platanen: 3		
	Berm N235 : 11 bomen	Berm N235:	151	
Saldo kap en herplant				+ 13

Tabel 2. Overzicht rooien en herplant van bomen

Mitigerende maatregelen

In het ontwerp is op voorhand uitgegaan van mitigerende maatregelen voor vleermuizen. Het Noordhollandsch kanaal wordt naar waarschijnlijkheid door waterveermuizen gebruikt als foerageergebied en vliegrouete. Het onderzoek hiernaar loopt nog. Om de resultaten van het vleermuizenonderzoek niet te hoeven afwachten, is er gestreefd naar een 'vleermuisbestendig' ontwerp. Hierin zijn de volgende mitigerende maatregelen op voorhand meegenomen:

- Beperking lichthinder in verband met wegverkeer door het aanbrengen van antiverblindingschildjes op de geleiderail.
- Beperking lichthinder in verband met wegverlichting door de lichtmasten te plaatsen aan de zijde van de weg die zo ver mogelijk verwijderd is van het kanaal.
- Behoud van beschutting langs kanaaloever middels ruigtekruidenvegetatie.
- Beperking lichthinder tijdens uitvoeringsfase tijdens de actieve periode van de vleermuizen, globaal van april tot en met oktober.

Hoofdstuk 5 Randvoorwaarden/ omgevingsaspecten

5.1 Milieuzonering

5.1.1 Beleidskader

Milieuzonering legt een relatie tussen de milieuaspecten van een bedrijf - geluid, geur, gevaar en stof - en de omgeving. Daarnaast is de mate waarin een bedrijfstype personen- of goederenverkeer genereert mede bepalend voor de mate van hinder, en dus voor de mogelijkheid tot vestiging of uitbreiding. Bij milieuzonering staan vier vragen centraal:

- Welke afstand is aanvaardbaar tussen nieuwe bedrijven en nieuwe woningen?
- Welke afstand is aanvaardbaar tussen nieuwe bedrijven en bestaande woningen?
- Welke afstand is aanvaardbaar tussen bestaande bedrijven en nieuwe woningen?
- Mag een concreet bedrijf zich op een bepaalde locatie vestigen?

Voor het opstellen van een milieuzonering wordt de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering', editie 2009, gehanteerd.

5.1.2 Analyse

Het onderhavige bestemmingsplan bevat geen bedrijven waar een milieuzonering op van toepassing is. Tevens maakt het bestemmingsplan geen functies mogelijk die als hindergevoelig worden aangemerkt in het kader van bedrijfshinder. Het planvoornemen ondervindt dan ook geen hinder van omliggende bedrijven.

5.1.3 Conclusie

In het onderhavige bestemmingsplan speelt milieuzonering geen rol.

5.2 Milieu-effectrapportage

5.2.1 Beleidskader

Voor bepaalde grootschalige ontwikkelingen op het gebied van woningen, bedrijvigheid en infrastructuur dient op grond van het Besluit milieu-effectrapportage 1994 een milieu-effectrapportage opgesteld te worden. Hierin moet worden aangegeven wat de gevolgen zijn van de ontwikkelingen voor het milieu. In het Besluit m.e.r. is aangegeven in welke gevallen er onderzoek gedaan moet worden. Afhankelijk van de grootte van het project zijn er twee mogelijkheden:

1. bij een project dat voorkomt in onderdeel C van de bijlage van het Besluit m.e.r. en boven de daar genoemde drempelwaarden uitkomt, geldt een directe m.e.r.-plicht. In dat geval dient een m.e.r. opgesteld te worden. Dit geldt ook voor een project die onder de drempelwaarden genoemd in onderdeel C blijft, maar boven de drempelwaarden die in onderdeel D gegeven worden ligt en waarvoor een (kaderstellend) bestemmingsplan opgesteld wordt.
2. indien er geen directe m.e.r.-plicht geldt, kan er wel een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht gelden. Dit geldt voor projecten die in onderdeel D genoemd worden en niet boven de drempelwaarde uitkomen. Hierbij moet worden onderzocht of er sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen. Er gelden geen vormvereisten, maar wel inhoudelijke vereisten: de criteria uit bijlage III van de Europese richtlijn moeten in acht worden genomen. Als de uitkomst is dat het uitgesloten is dat er belangrijke gevolgen voor het milieu zijn, dan dit moet in de toelichting van het bestemmingsplan worden gemotiveerd. Zijn belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu niet uitgesloten, dan geldt een m.e.r.-plicht.

5.2.2 Analyse

Door Antea Group is de notitie M.E.R. N235 opgesteld (Bijlage 8). Hierin is het volgende ten aanzien van de m.e.r.-beoordeling van het planvoornemen opgenomen:

De voorgenomen activiteiten zijn niet specifiek opgenomen in de C- of D-lijst van de bijlage van het Besluit-m.e.r. Voor de wijziging of uitbreiding van een weg bestaande weg (categorie D1.2) is de toetsdrempel: in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met tracélengte van 5 kilometer of meer. De voorgenomen activiteiten vinden plaats op de N235 tussen kilometer 4,2 en kilometer 8,1. De drempel wordt niet overschreden. Daarnaast voorziet het plan niet in uitbreiding van de weg, deze blijft 1 x 1 rijbaan houden. De huidige busbaan is in één richting te bereiden en wordt straks door het vrij liggend karakter te opzichte van de rijbanen voor gemotoriseerd verkeer in twee richtingen berijdbaar afhankelijk van de spitsrichting (noordelijk of zuidelijk).

De realisatie van een nieuwe damwand is niet opgenomen in de C- of D-lijst van de bijlage van het Besluitm.e.r. Bovendien is er sprake van een noodzakelijke vervanging van de bestaande damwand door een nieuwe waarbij de gevolgen voor de waterhuishouding beperkt zijn. In goed overleg met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier worden de eisen voor de waterhuishouding verwerkt in het ontwerp van de nieuwe damwand.

In de Notitie M.E.R. N235 wordt tevens aangegeven dat het uitvoeren van een MER ook niet noodzakelijk is op grond van de Wet milieubeheer. Een passende beoordeling, en daarmee een MER is niet noodzakelijk, omdat significant negatieve effecten op de Natura 2000-gebieden op voorhand kunnen worden uitgesloten (zie paragraaf 5.9).

5.2.3 Conclusie

Gezien de kenmerken van de potentiële effecten van het voornemen in combinatie met de kenmerken/gevoeligheid van de omgeving waarin deze optreden, is de impact van het plan op het milieu gering te noemen. Het is dus niet noodzakelijk om een m.e.r. op te starten.

5.3 Geluid

5.3.1 Wegverkeerslawai

5.3.1.1 Beleidskader

De Wet geluidhinder (hierna Wgh) schrijft voor dat in ruimtelijke plannen die betrekking hebben op gronden die langs een verkeersweg gelegen zijn, onderzocht wordt of op de gevel van gebouwen de maximaal toegestane geluidsbelasting niet wordt overschreden.

Langs alle wegen bevinden zich, als gevolg van de Wgh, geluidszones, met uitzondering van woonerven en 30 km/h-gebieden. Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. De zonebreedte is afhankelijk van een binnen of buitenstedelijke ligging en de hoeveelheid rijstroken van de weg en wordt gemeten uit de rand van de weg. Een naast die rijstrook liggend fietspad ligt dus ook in die zone. Ook een vluchtstrook, niet zijde een rijstrook ligt in de zone. De ruimte boven en onder de weg behoort ook tot de zone.

Met de wijziging van de Wgh per 1 juli 2012 is een nieuw 'reken- en meetvoorschrift geluid 2012' gepubliceerd. In dit voorschrift is onder andere vastgelegd hoe en onder welke omstandigheden optredende geluidsniveaus in het kader van de Wgh worden vastgesteld en hoe akoestische onderzoeken worden uitgevoerd. Dit voorschrift geldt voor industrielawaai, wegverkeerslawai en spoorweglawai. Ook is daarin geregeld hoe de geluidbelasting in het kader van Hoofdstuk 11 Geluid (Geluidproductieplafonds rijksinfrastructuur hierna: gpp's) moet worden bepaald. Gpp's stellen een

heldere grens over de toelaatbare hoeveelheid geluid van rijksinfrastructuur en voorkomen een onbelemmerde groei van het geluid door toenemend verkeer. De beheerder van de weg moet zorg dragen voor de naleving van deze geluidproductieplafonds. Dat betekent dat de wegbeheerder bij bijvoorbeeld een forse groei van de verkeersintensiteit in actie zal moeten komen en geluidreducerende maatregelen moet treffen.

Voor het bouwen van woningen binnen de invloedssfeer van snelwegen verandert er weinig. Met de voorgaande regels werd de geluidsbelasting berekend op basis van verkeerstellingen en een toekomstprognose. Met de nieuwe regels moet er gebruik gemaakt worden van het 'geluidregister' waarin alle relevante informatie ten aanzien van verkeersintensiteit, wegdekken en bijvoorbeeld schermen staan. Vanaf nu is er een 'geluidregister' waarin precies staat hoeveel geluid een weg en spoorlijn mag maken. Daarnaast is het nieuwe 'reken- en meetvoorschrift geluid 2012' van kracht geworden ter vervanging van de versie uit 2006. Voor provinciale en gemeentelijke wegen gelden vooralsnog geen geluidproductieplafonds.

Voor de geluidsbelasting aan de buitengevels van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen binnen de wettelijke geluidszone van een weg geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De voorkeursgrenswaarde mag in principe niet worden overschreden. Indien uit akoestisch onderzoek blijkt dat deze voorkeursgrenswaarde wel wordt overschreden, is onderzoek naar maatregelen gericht op het verminderen van de geluidsbelasting op de gevels van geluidgevoelige objecten noodzakelijk. Onderscheid wordt gemaakt in maatregelen aan de kant van de bron (bijvoorbeeld geluidsreducerend asfalt), maatregelen in het overdrachtsgebied (bijvoorbeeld geluidsschermen), maatregelen aan de kant van de geluidsontvanger (bijvoorbeeld geluidsdove gevels) of het vergroten van de afstand tussen de geluidsbron en de ontvanger.

Zijn maatregelen onvoldoende doeltreffend, dan wel ontmoeten deze maatregelen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard, dan kan onder bepaalde voorwaarden een verzoek tot vaststelling van (een) hogere waarde(n) worden ingediend bij burgemeester en wethouders van de gemeente Purmerend, de gemeente Waterland dan wel de gemeente Landsmeer. Deze hogere grenswaarde mag, afhankelijk van de situatie, een bepaalde waarde niet te boven gaan (uiterste grenswaarde). De uiterste grenswaarde voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen langs bestaande wegen binnen de bebouwde kom bedraagt 63 dB. Buiten de bebouwde kom is dit 53 dB.

Krachtens artikel 110g van de Wet geluidhinder mag het berekende geluidsniveau van het wegverkeer worden gecorrigeerd in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden. Voor wegen met een snelheid lager dan 70 km/h geldt een aftrek van 5 dB. Voor wegen met een maximumsnelheid van 70 km/h of meer geldt een aftrek van 2 dB. Op alle in akoestische onderzoeken worden genoemde geluidsbelastingen is deze aftrek toegepast, tenzij anders vermeld.

5.3.1.2 Analyse

In het kader van dit bestemmingsplan worden geen nieuwe gevoelige bestemmingen gerealiseerd. Hier gaat het om de wijziging van de weg, die eventueel gevolgen heeft voor de gevelbelasting van bestaande geluidgevoelige bestemmingen. Op grond van de Wet geluidhinder is voor dit bestemmingsplan geluidsonderzoek uitgevoerd. Het volledige akoestisch onderzoek is opgenomen in Bijlage 9).

In het onderzoeksrapport wordt het volgende geconcludeerd:

"Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op en de wijziging van de N235 zal toenemen met ten hoogste 0,42 dB en zal afnemen met ten hoogste 2,90 dB ter plaatse van de woningen. De toename bedraagt daarmee minder dan 2 dB waardoor er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

De hoogte van de toename is opgebouwd uit een autonome toename van het verkeer minus een beperkte verschuiving van de fysieke wegligging minus het toepassen van stil asfalt voor een gedeelte van de weg. De afname van de geluidbelasting is verklaarbaar doordat in de toekomstige situatie het wegdek wordt gewijzigd in het stil asfalttype Dunne deklagen B.

Onderzoek naar maatregelen om de geluidbelasting ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen terug te brengen is niet nodig, omdat daar voldaan wordt aan de grenswaarden. Tevens hoeft er door het bevoegd gezag geen hogere waarden verleend te worden."

5.3.1.3 Conclusie

Er is geen sprake van reconstructie van de weg in het kader van de Wet geluidhinder. Het plan mag wat betreft het aspect geluid uitvoerbaar worden geacht.

5.4 Luchtkwaliteit

5.4.1 Beleidskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een bestemmingsplan uit een oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens tevens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Op 15 november 2007 is wet- en regelgeving in werking getreden die tezamen bekend staat onder de naam 'Wet luchtkwaliteit'. Dit is echter geen formele benaming. Op basis van deze wetgeving kunnen ruimtelijk-economische initiatieven worden uitgevoerd als aan één of meer voorwaarden wordt voldaan:

- grenswaarden niet worden overschreden, of;
- de luchtkwaliteit per saldo verbeterd of tenminste gelijk blijft, of;
- het initiatief niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit, of;
- het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

De kern van titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm) bestaat uit luchtkwaliteitseisen, gebaseerd op de Europese richtlijnen. Een overzicht van deze luchtkwaliteitseisen is te vinden in het Compendium voor de Leefomgeving. Verder bevat titel 5.2 van de Wm basisverplichtingen op grond van Europese richtlijnen, namelijk: plannen, maatregelen, het beoordelen van luchtkwaliteit, verslaglegging en rapportage. Titel 5.2 van de Wm regelt het zogenaamde Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarbinnen werken het rijk, de provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren.

Het uitgangspunt is dat de grenswaarden voor luchtkwaliteit worden gehaald. In artikel 5.16 lid 1 van de Wm staat opgesomd wanneer een (luchtvervuilend) project toelaatbaar is. Dan moet aannemelijk worden gemaakt, dat het project aan één of een combinatie van de volgende voorwaarden voldoet:

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

Voor ruimtelijke projecten geldt uiteraard ook het principe van een goede ruimtelijke ordening. Daarnaast kan de amvb Gevoelige bestemmingen relevant zijn.

5.4.2 Analyse

Om de gevolgen van het planvoornemen op de luchtkwaliteit in beeld te brengen, kan worden gekeken naar de notitie uitgangspunten verkeerscijfers N235-N247 (Bijlage 10). Onderstaande analyse is aan deze notitie ontleend.

Voor de N235 worden maatregelen voorgesteld ten behoeve van de verbetering van de doorstroming van het verkeer over de N235 en een verbetering van de verkeersveiligheid. Bij een verbeterende doorstroming is de gemiddelde rijnsnelheid van het verkeer hoger. Dit resulteert in een lagere uitstoot van NO_x en PM₁₀.

De snelheidstypering welke over het algemeen wordt toegepast bij een 80-km weg buiten de bebouwde kom is 'Buitenweg (b)'. Dit wordt getypeerd als verkeer met een gemiddelde snelheid van 60 km/h en

gemiddeld 0,2 stops per afgelegde kilometer. Bij verminderde afwikkeling kan een situatie ontstaan waarbij de snelheid getypeerd kan worden als 'stad doorstromend' met een gemiddelde snelheid van 30 tot 45 km/h en gemiddeld 1,5 stops per afgelegde kilometer.

Bij meer toenemende congestie zullen de snelheidstyperingen 'Stad normaal' en 'Stad stagnerend' passen. In de tabel is te zien dat met afnemende rijsnelheid en dus met afnemende doorstroming de emissie per voertuig per kilometer toeneemt. Een zelfde beeld komt naar voren bij de emissiefactoren voor PM₁₀.

type wegverkeer	buitenweg (b)	stad doorstromend (e)	stad normaal (c)	stad stagnerend (d)
licht	0,27	0,37	0,34	0,54
middelzwaar	5,5	6,1	9,0	14,8
zwaar	7,7	9,3	13,6	22,5

Tabel 3. Emmissiefactoren NO_x per voertuig per kilometer (jaar 2012)

Uit de tabel volgt dat bij een verminderde verkeersafwikkeling, dus een lagere gemiddelde snelheid, de emissie van het verkeer hoger wordt. Dit betekent dat in de situatie zonder de voorgestelde maatregelen de emissie hoger is dan in de situatie waarin wel sprake is deze doorstromingsmaatregelen.

Als gevolg van de verbeterde doorstroming en de daarmee samenhangende lagere emissie zal de bronbijdrage van het verkeer eveneens lager zijn dan in de situatie van de N235 in zijn huidige vorm.

Het project waarvoor het onderhavige bestemmingsplan wordt opgesteld draagt niet bij aan verslechtering van de luchtkwaliteit.

5.4.3 Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan wordt niet in zijn uitvoering belemmerd door het aspect luchtkwaliteit.

5.5 Geur

5.5.1 Beleidskader

Als toetsingskader voor het onderwerp geur wordt het geurbeleid van Provincie Noord-Holland gehanteerd.

In het Provinciaal Milieubeleidsplan van provincie Noord-Holland staat het geurbeleid voor 2009–2013. De speerpunten zijn:

- Het stellen van eisen aan de emissie van stankveroorzakende bedrijven via de omgevingsvergunning en handhaving hierop;
- Registratie van geurklachten. Klachten kunnen resulteren in aanvullende maatregelen of handhaving;
- Uitvoering draaiboek bij (mogelijke) stankoverlast door benzineachtige producten. Het draaiboek voorziet in een eenduidige aanpak voor de olieterminals in Westpoort die bij hun op- en overslagactiviteiten vluchtige organische stoffen uitstoten. In het Provinciaal Milieubeleidsplan is geen specifiek toetsingskader op basis van geurpercentielen opgenomen. Daarom wordt aangesloten bij het Nederlandse geurbeleid. Voor een biowarmtecentrale is geen bijzondere regeling voor specifieke processen in de Nederlandse emissierichtlijn lucht (NeR) opgenomen. Daarom gelden de algemene emissie-eisen en methodieken uit de NeR.

5.5.2 Analyse

Gezien de aard van het project waarvoor het onderhavige bestemmingsplan wordt opgesteld, speelt geur hier geen rol.

5.5.3 Conclusie

Er hoeft voor het onderhavige bestemmingsplan geen onderzoek gedaan te worden naar mogelijke geurhinder.

5.6 Bodemkwaliteit

5.6.1 Beleidskader

Artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat in de toelichting van een plantype onder meer moet worden ingegaan op de uitvoerbaarheid van het plan. Een onderzoek naar de bodemgesteldheid maakt hiervan deel uit. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd. In het bestaande bebouwde gebied is dit niet in alle gevallen mogelijk in verband met de aanwezigheid van eventuele historische verontreinigingen. Teneinde maatschappelijke en/of ruimtelijke ontwikkelingen niet onnodig te frustreren als gevolg van de aanwezigheid van bodemverontreiniging, is het mogelijk om onder voorwaarden bestemmingen op een verontreinigde bodem te realiseren.

De mogelijkheid om op verontreinigde grond te kunnen bouwen en werken te kunnen realiseren dient per geval te worden beoordeeld. De Wet bodembescherming biedt de kaders waarbinnen gehandeld dient te worden. Afhankelijk van de verontreinigingssituatie, is de gemeente dan wel de provincie het bevoegd gezag. In het geval dat de gemeente het bevoegd gezag is, kan het bouwen of uitvoeren van werken op verontreinigde bodem geregeld worden in de omgevingsvergunning. Dit is in alle gevallen maatwerk. Indien de bevoegdheid ligt bij de provincie, dan dient bij de provincie goedkeuring te worden gevraagd voor het geschikt maken van een verontreinigde bodem voor een beoogd gebruik. De aanvraag voor goedkeuring wordt door de provincie beoordeeld en als beschikking gepubliceerd. Indien noodzakelijk worden aanvullend saneringsvoorschriften in de omgevingsvergunning opgenomen. De beschikking is hiervoor leidend.

Wat betreft de concrete ontwikkelingen dient in geval van functiewijziging onderzoek te worden verricht naar de bodemkwaliteit. Bij de vaststelling van wijzigingsplannen dient aandacht te worden besteed aan de bodemgesteldheid.

5.6.2 Analyse

Voorliggend planvoornemen betreft een concrete ontwikkeling, met inbegrip van een functiewijziging. Om deze reden is door Antea Group ten behoeve van voorliggend plan verkennend (water)bodem- en asbestonderzoek uitgevoerd. De onderzoeksresultaten zijn vastgelegd in het *Rapport Verkennend (water-)bodem- en asbestonderzoek N235 IJpendam - Purmerend i.v.m. aanleg tidal-flow busbaan* (Bijlage 11).

Op basis van de resultaten van het verkennend bodem- en asbestonderzoek wordt in het onderzoeksrapport het volgende geconcludeerd:

- Op één deellocatie mogelijk sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging in de bovengrond met PAK (niet uit te sluiten dat meer dan 25 m³ grond sterk verontreinigd);
- De overige onderzochte grond over het algemeen niet tot licht verhoogde gehalten aan onderzochte stoffen bevat;
- Zowel in de puinhoudende als zintuiglijk als schoon beoordeelde bovengrond is zintuiglijk en analytisch geen asbest aangetoond;
- In het grondwater een matig verhoogd gehalte aan kwik en licht verhoogde gehalten aan barium, zink en xylenen zijn gemeten.

Op basis van de resultaten van het waterbodemonderzoek wordt geconcludeerd dat:

- In drie monstervakken sprake is van een sterke verontreiniging met PAK in de toplaag, waarbij in

- één van de vakken daarnaast sprake is van een sterke verontreiniging met koper;
- De overige onderzochte toplaag voldoet over het algemeen aan klasse B;
- De venige vaste waterbodem ter hoogte van de veerpont (mengmonster SM03) voldoet aan klasse B en is als niet verspreidbaar in oppervlaktewater beoordeeld, maar wel verspreidbaar op het aangrenzende perceel. De overige venige vaste waterbodem en de kleiige vaste waterbodem zijn beoordeeld als altijd toepasbaar in zoet oppervlaktewater en als verspreidbaar voor zowel verspreiden in zoet oppervlaktewater als verspreiden op het aangrenzende perceel.

Naar aanleiding van deze resultaten is aanvullend verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (opgenomen in Bijlage 12 bij deze toelichting). Aanleiding hiervoor was de sterke verontreiniging met PAK in de grond op één deellocatie en uitbreiding/ aanpassing van het werkgebied (o.a. aanleg verlichting en verplaatsing voetgangerstunnel). In dit onderzoek zijn de volgende conclusies en aanbevelingen opgenomen:

"De op basis van het vooronderzoek (bodemkwaliteitskaart en gebruik) vooraf gestelde verwachting dat overwegend licht verhoogde gehalten en heterogeen (lokaal) sterke verontreinigingen met zware metalen en/of PAK aanwezig zijn, is juist gebleken. De aanwezige sterke verontreinigingen met PAK in de grond kunnen niet altijd gerelateerd worden aan de bijmengingen. De omvang van de sterke verontreiniging met PAK uit het voorgaande verkennende onderzoek in de bovengrond bij boring 7 is vastgesteld. Op basis van de omvang (10 à 15 m³) is er geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

De omvang van de in het huidige onderzoek geconstateerde sterke verontreiniging met PAK in de bovengrond aan de westzijde van de N235 (boring W15) is niet vastgesteld. Op basis van de nu beschikbare gegevens (boringen op grote afstand: 45 à 65 m) is er sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

De geconstateerde verontreiniging met minerale olie (grond) en minerale olie en naftaleen (grondwater) nabij de kruising met de Verzetsslaan (boring O20) werd niet verwacht op basis de historische informatie. Mogelijk is hier in het verleden sprake geweest van een calamiteit gerelateerd aan het gebruik van de locatie als provinciale weg. De omvang van de sterke verontreiniging is niet vastgesteld. Op basis van de nu beschikbare gegevens (boringen op grote afstand: 40 à 45 m) zou sprake zijn van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

Lokaal is sprake van een matig verhoogd gehalte aan minerale olie in het grondwater. Dit betreft de locatie van de voetgangerstunnel (boring T04) en aan de westzijde van de N235 (boring W05). De oorzaken van deze verontreinigingen zijn onbekend, doch ook hier kan sprake zijn geweest van calamiteiten.

De omvang van de aanwezige sterke verontreinigingen is niet vastgesteld door het uitvoeren van een nader bodemonderzoek (uitkarteren), doch heeft zich in deze fase beperkt tot de uitgevoerde uitsplitsingen van de mengmonsters. Geadviseerd wordt om de omvang van de geconstateerde sterke verontreinigingen met PAK (grond) en minerale olie en naftaleen (grond en grondwater) nader te bepalen om vast te stellen of er sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Ook wordt geadviseerd om enig aanvullend onderzoek te verrichten naar de geconstateerde matige verontreinigingen met minerale olie in het grondwater ter plaatse van de boringen W05 (westzijde N235) en T02 (voetgangerstunnel). Dit om vast te stellen of deze verontreinigingen mogelijk deel uitmaken van een groter (mogelijk ernstig) geval van bodemverontreiniging.

Hieruit volgt dat voorafgaand aan de voorgenomen werkzaamheden in de bodem een BUSmelding noodzakelijk is danwel een (deel)saneringsplan. Voor de uitgekarteerde sterke verontreiniging met PAK rond boring 7 is het niet noodzakelijk een BUS-melding (deelsaneringsplan) in te dienen. Het geadviseerde nader onderzoek voor de overige verontreinigingen dient uitsluitend te geven of dit voor deze locaties mogelijk wel noodzakelijk is.

De voornoemde conclusies zijn gebaseerd op het vooronderzoek, de zintuiglijke waarnemingen en analyseresultaten van dit onderzoek."

5.6.3 Conclusie

De realisatie ter plaatse van de verontreiniging zal conform de uitgangspunten van de Wet bodembescherming worden uitgevoerd. Het plan mag wat betreft het aspect bodemkwaliteit, gegeven de hiervoor genoemde voorwaarden, uitvoerbaar worden geacht.

5.7 Externe veiligheid

5.7.1 Beleidskader

In het kader van ruimtelijke procedures conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro) dient het aspect externe veiligheid in acht te worden genomen. Het gaat hierbij om risico's ten aanzien van het vervoer, de opslag en het bewerken van gevaarlijke stoffen. De risico's met betrekking tot gevaarlijke stoffen worden gedeeld in het zogenaamde Plaatsgebonden risico (PR) en het Groepsrisico (GR). Het groepsrisico dient in veelal de meeste ruimtelijke procedures verantwoord te worden. De verantwoording is erop gericht om een weloverwogen besluit te nemen over het van het groepsrisico. Het uiteindelijke besluit is aan het bevoegd gezag.

Plaatsgebonden risico (PR)

De kans per jaar dat een persoon komt te overlijden door een ongeval met (het transport van) gevaarlijke stoffen, indien deze persoon zich permanent (vierentwintig uur per dag, gedurende het gehele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden.

Groepsrisico (GR)

De cumulatieve kans per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is.

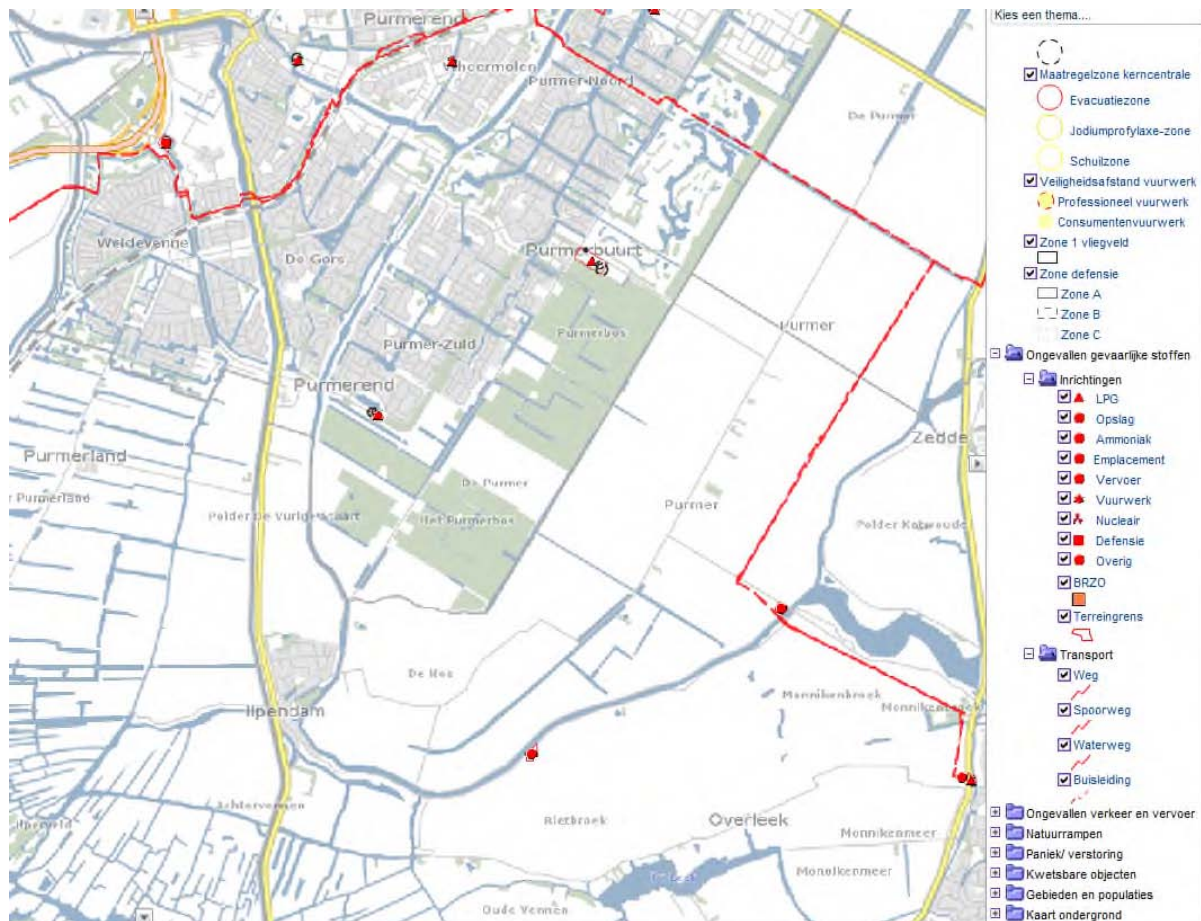
Het PR is het risico (uitgedrukt in kans per jaar) dat één persoon die zich onafgebroken en onbeschermd op die plaats bevindt, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit met een gevaarlijke stof. In het besluit is een norm opgenomen voor het plaatsgebonden risico. Deze norm is een grenswaarde voor kwetsbare objecten en moet daarom door het bevoegde gezag in acht worden genomen (mag niet van worden afgeweken).

Het plaatsgebonden risico wordt beheerst door de inherente veiligheid (veiligheidsmaatregelen die aan risicobronnen zijn opgelegd zonder tussenkomst van externe veiligheid) waarmee risicobronnen zijn omgeven. De kans op een ongeval is daardoor zowel volgens de risicoanalyseberekeningen als blijkens de statistiek buitengewoon klein. Het plaatsgebonden risico is daarom een norm waaraan moet worden voldaan. De mogelijkheid van een ramp is een beleidsrelevante afweging voor de inrichting van de ruimte. Omdat de kans op een ongeval buitengewoon klein is, is de zeer kleine kans op een ramp daarmee per definitie een gegeven. Het groepsrisico is om die reden een oriëntatiewaarde, ten aanzien waarvan een afweging moet worden gemaakt. De oriëntatiewaarde van het groepsrisico heeft in beginsel geen wettelijk basis en het wettelijk gezag kan alleen op grond hiervan niet haar oordeel baseren. In de praktijk heeft de oriëntatiewaarde wel juridische relevantie en fungeert als markeringspunt, niet als wettelijke waarde met rechtsgevolgen (het al dan niet doorgaan van een plan).

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) staat wanneer het groepsrisico moet worden verantwoord. In de artikelen 12 en 13 van het Bevi is de verantwoordingsplicht voor het bevoegd gezag ten aanzien van de acceptatie van het groepsrisico wettelijk geregeld. Artikel 12 regelt de verantwoordingsplicht bij omgevingsvergunningen voor de activiteit milieu en artikel 13 bij de vaststelling van besluiten in het kader van de Wet ruimtelijke ordening. In artikel 13 lid 1 onder a tot en met i staat aangegeven welke onderwerpen in de verantwoordingsplicht aan de orde moeten komen.

5.7.2 Analyse

In het kader van het Interprovinciaal Overleg is een zogenoemde risicokaart ontwikkeld, met hierop gegevens over deze risico's. Op basis van de risicokaart is door Antea group een toets op externe veiligheid uitgevoerd, zie Bijlage 13. Onderstaande analyseresultaten zijn aan deze toets ontleend.



Figuur 11. Kaartfragment risicokaart

Bevi bedrijven

Er zijn in het plangebied geen Bevi bedrijven aanwezig. In de omgeving van het plangebied zijn twee LPG verkooppunten. Op ongeveer 1½ kilometer ten noordwesten, naast de A7 (doorzet minder dan 1.000 m³ per jaar). En op ongeveer 800 meter oostelijk, aan de Verzetslaan (doorzet minder dan 1.000 m³ per jaar). De invloedsgebieden van beide brandstofverkooppunten vallen buiten het plangebied. Het plangebied N235 bevindt zich niet in het invloedsgebied van Bevi bedrijven.

Buisleidingen

Door het plangebied N235 lopen geen buisleidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen. Ten noorden van het plangebied N235 (hm. 4,2 t/m 8,1) lopen twee buisleidingen (W-570-23: 12,8 inch / 40 bar en W-570-01: 8,6 inch / 40 bar) voor aardgas (methaan). Beide buisleidingen zijn in beheer van Gasunie Transport Services. De afstand tussen het plangebied en deze twee buisleidingen is ongeveer 700 meter. Voor deze beide buisleidingen geeft de risicokaart geen risicoafstanden. Het plangebied ligt niet in een risicozone van een buisleiding voor het transport van gevaarlijke stoffen.

Hoogspanningsverbinding en straalpaden

Ter hoogte van hm 6.14 wordt de N235 diagonaal gekruist door een bovengrondse hoogspanningsverbinding van 150 kV station Wijdewormer - 150 kV station Amsterdam Durgerdammerdijk. Voor de overbrugging van het Noordhollandsch Kanaal staan aan beide zijde van de

oevers hogere masten dan in het landschap. De hoogspanningsverbinding heeft in het kader van externe veiligheid geen invloedsgedebied waarmee rekening moet worden gehouden. Er is eveneens geen risicoafstand vastgesteld. Het plangebied ligt niet in een risicozone van een hoogspanningsverbinding of straalpad.

Op en rondom de N235 worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die leiden tot een toename van de risico's zoals deze bij externe veiligheid beschouwd worden.

Explosieven

Door T&A Survey BV is een quickscan uitgevoerd naar de aanwezigheid van Conventionele Explosieven lands de N235 en N247 (opgenomen in Bijlage 14). De quickscan heeft feiten opgeleverd die wijzen op oorlogshandelingen in het onderzoeksgebied. De noodzaak voor het uitvoeren van een historisch vooronderzoek is daarom aanwezig, maar kan worden beperkt tot de N247 binnen de gemeente Waterland en is niet aan het orde voor het plangebied van onderhavig bestemmingsplan.

5.7.3 Conclusie

De wetgeving omtrent externe veiligheid levert geen belemmeringen op voor het onderhavige bestemmingsplan .

5.8 Water

5.8.1 Beleidskader

Op basis van beleid dat voortkomt uit de nota 'Waterbeleid 21e eeuw' is een watertoetsproces ingesteld bij de ruimtelijke planvorming. Het watertoetsproces heeft tot doel om elkaar vroegtijdig te informeren, adviseren, afwegen en beoordelen van het belang van water en dit in ruimtelijke plannen gestalte te geven. Een watertoetsproces leidt onder andere tot een waterparagraaf in het plan. De diepgang van de watertoets en de inhoud van de waterparagraaf kan verschillen naar de aard van de planvorming. De watertoets moet er voor gaan zorgen dat er bij de inrichting van ons land bewust rekening wordt gehouden met water. De waterbeheerder en initiatiefnemer nemen daarvoor samen de waterhuishoudkundige doelstellingen zichtbaar en evenwichtig mee bij alle ruimtelijke plannen of ingrepen.

5.8.2 Analyse

Op 22 oktober 2015 heeft er in het kader van de watertoets en het project doorstromingsmaatregelen N247/N235 een overleg plaats gevonden tussen het hoogheemraadschap, de provincie Noord-Holland en Antea Group. In het verlengde van dit overleg heeft het hoogheemraadschap advies uitgebracht. Het advies van de waterbeheerder en de afspraken tussen de verschillende partijen zijn vastgelegd in de Toelichting Watertoets N235 (Antea Group, 2016. Bijlage 15 bij deze toelichting). In dit rapport zijn de volgende conclusies met betrekking tot het watersysteem opgenomen:

- Het groot onderhoud aan de N235 heeft geen negatief effect op het grondwater.
- Bij het ontwerp en de aanleg van de N235 wordt rekening gehouden met de aanwezige kabels en leidingen en de rioolpersleiding.
- Bij het ontwerp wordt de regionale waterkering, die onder een deel van de N235 aanwezig is, aangepast. Dit gebeurt in goed overleg met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.
- Vooralsnog worden er geen blijvende effecten op de waterkwaliteit voorzien.
- De besluitvorming rond de Purmerlandsteiger is in mei 2016 gereed. De verwachting is dat deze niet zal worden aangelegd. Op basis van het advies van de Reizigers Advies Raad (RAR) is de watercompensatie voor deze halte niet opgenomen in de watertoets.

Over de watervergunning heeft op 3 mei 2016 een overleg tussen gemeente Waterland, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, provincie Noord-Holland en Antea-group

plaatsgevonden, waarin definitieve afspraken zijn gemaakt. Voor de compensatie van het te dempen water (versmalling van het Noordhollandsch Kanaal) is afgesproken dat gebruik zal worden gemaakt van de waterbank die voor de Waterlandse boezem (waarbij het kanaal een onderdeel vormt) is ingesteld. Op de balans van deze waterbank is voldoende capaciteit aanwezig, om de benodigde waterberging van dit project te vereffenen. De gemeente Waterland gaat akkoord met deze boeking van de waterbank, wel zullen de gemeente Waterland en de provincie nog nadere afspraken maken over de wijze waarop zij daarna deze regeling met elkaar verrekenen. Voor de ontheffing is het voldoende, dat de gemeente Waterland akkoord gaat met deze regeling.

5.8.3 Conclusie

Aan de hand van de uitkomsten van het overleg met het hoogheemraadschap en de hierover gemaakte afspraken, kan het voorliggend bestemmingsplan uitvoerbaar worden geacht.

5.9 Natuurwaarden

5.9.1 Beleidskader

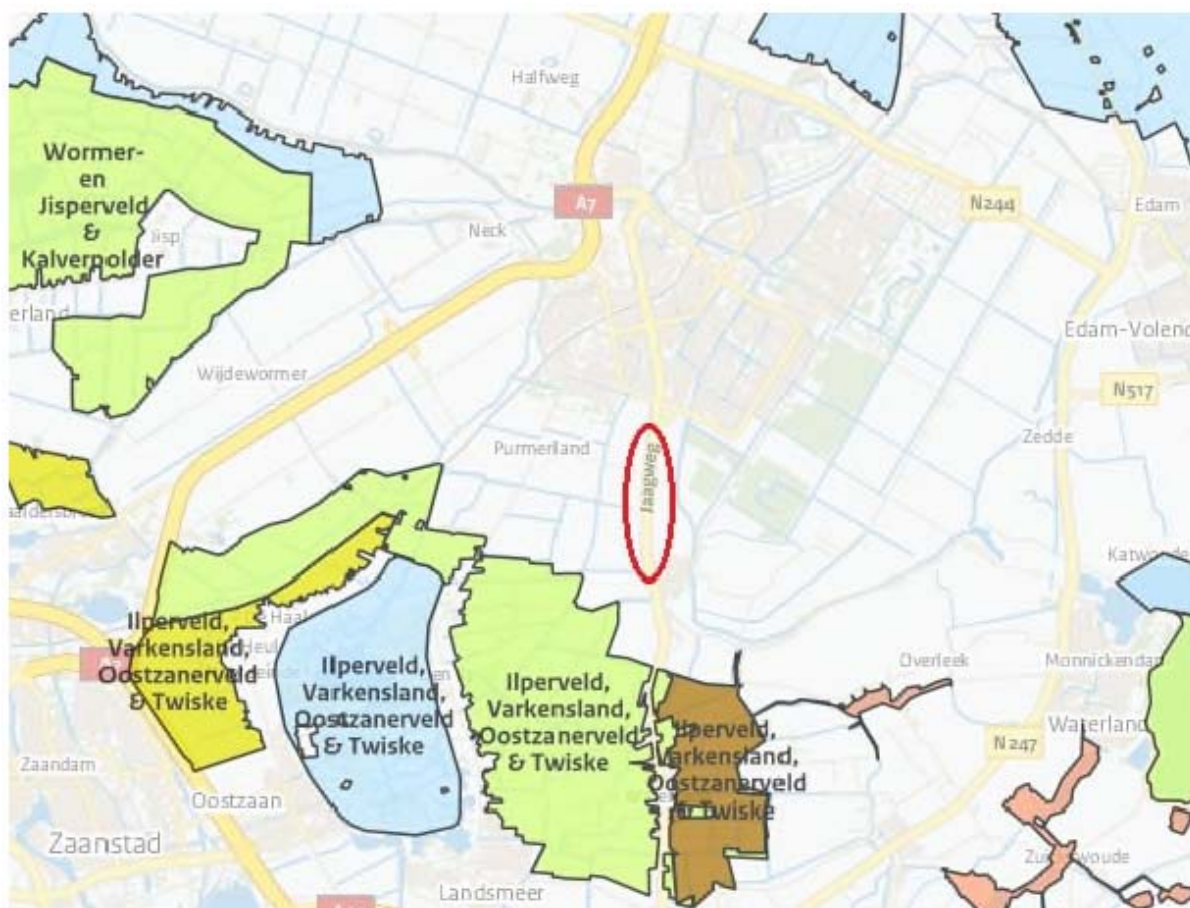
In ruimtelijke plannen moet worden aangetoond dat hoe de ontwikkelingen die hierin mogelijk worden gemaakt zich verhouden met de wet- en regelgeving op het gebied van gebieds- en soortenbescherming.

De gebiedsbescherming is geregeld in de Natuurbeschermingswet (1998). Deze wet regelt de bescherming van gebieden die in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn beschermd moeten worden. Alleen binnen die gebieden is de wet van toepassing.

De Natuurbeschermingswet kent drie typen gebieden:

- Natura 2000-gebieden;
- beschermde natuurmonumenten;
- Gebieden die de Minister van LNV aanwijst ter uitvoering van verdragen of andere internationale verplichtingen (met uitzondering van verplichtingen op grond van de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn), zoals Wetlands.

In de omgeving van het plangebied komen een viertal Natura 2000-gebieden voor.



Figuur 12. Natura 2000-gebieden omgeving plangebied

Provinciale Ecologische Hoofdstructuur

In Nederland kennen we de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), dat tegenwoordig ook Natuurnetwerk Nederland (NN) wordt genoemd. De EHS is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden in Nederland en vormt de basis voor het nationale natuurbeleid. De EHS is als beleidsdoel opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (en bijbehorende Besluit algemene regels ruimtelijke ordening). De begrenzing en ruimtelijke bescherming van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) is uitgewerkt in de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie.

Vanuit de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (provinciaal ruimtelijk natuurbeleid) wordt verder specifiek ingezet op de bescherming van Weidevogelleefgebieden.

Flora- en faunawet

De soortenbescherming is geregeld in de Flora- en faunawet. Deze wet is gericht op de bescherming van dier- en plantensoorten in hun natuurlijke leefgebied. De Flora- en faunawet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. De Flora- en faunawet is in zoverre voor de onderhavige ontwikkeling van belang, dat bij de voorbereiding van het plan moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van de ontwikkeling niet in de weg staat.

5.9.2 Analyse

Ten behoeve van de uitvoering van het planvoornemen is door Antea Group een natuurtoets uitgevoerd om de ecologische gevolgen van het planvoornemen in kaart te brengen. In het rapport '*Natuurtoets Doorstromingsmaatregelen en groot onderhoud N235*' (Bijlage 16) zijn de volgende conclusies getrokken:

5.9.2.1 Conclusies gebiedsbescherming

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Binnen het plangebied is geen NNN-gebied aanwezig. Er is van directe aantasting van de NNN dan ook geen sprake. Ook heeft de planontwikkeling geen negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk Nederland buiten het plangebied. Er is daarom geen noodzaak voor een compensatieplan.

Natura 2000

Het plangebied ligt niet in een Natura 2000-gebied. In de omgeving van het plangebied liggen de Natura 2000-gebieden "Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder", "Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske", "Polder Zeevang" en "Markermeer & IJmeer". Het meest nabij gelegen gebied, "Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske", bevindt zich op circa 500 meter afstand van het plangebied.

Natura 2000-gebied	Ligging t.o.v. plangebied
Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske	circa 500 meter ten westen
Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder	circa 4,8 kilometer ten westen
Polder Zeevang	circa 5,3 kilometer ten noorden
Markermeer & IJmeer	circa 6,3 kilometer ten oosten

Tabel 4. Ligging Natura 2000-gebieden t.o.v. het plangebied

Op een dergelijke afstand kunnen een groot aantal verstoringsfactoren zoals: oppervaktevries, versnippering, verstoring door geluid, verstoring door licht en verstoring door trillingen op voorhand uitgesloten worden.

Het Noordhollandsch Kanaal staat (indirect) in verbinding met de watergangen binnen ieder van de bovengenoemde Natura 2000-gebieden. De voorgenomen ontwikkeling, inclusief de mogelijke verplaatsing van de damwand, heeft geen effect op het waterpeil en de waterhuishouding van het Noordhollandsch Kanaal. Er zal daarom geen sprake zijn van effecten op de waterhuishouding in omliggende Natura 2000-gebieden. De verstoringsfactoren verdroging en vernatting kunnen daarom ook uitgesloten worden.

Op een dergelijke afstand van een Natura 2000-gebied kunnen projecten, via de emissie van stikstof, mogelijk bijdragen aan de stikstofdepositie op beschermde habitattypen. Stikstofdepositie kan, in de vorm van verzuring en vermesting, een negatief effect hebben op de kenmerken en waarden van deze habitattypen. De voorgenomen ontwikkeling leidt tot een neutrale verkeerstoename. Er zal daarom geen sprake zijn van een toename in de emissie van stikstof. Verwacht wordt dat de stikstofemissie enkel zal afnemen als gevolg van het schoner worden van het verkeer. De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot een toename van de stikstofdepositie op (overspannen) habitattypen. Ook de verstoringsfactoren vermesting en verzuring kunnen op voorhand worden uitgesloten.

Geconcludeerd wordt dat er geen sprake is van verstoringsfactoren die invloed hebben op beschermde habitattypen en / of Habitat- en Vogelrichtlijnsoorten.

5.9.2.2 Conclusies soortenbescherming

In het plangebied komen beschermde soorten voor die mogelijk negatieve effecten kunnen ondervinden als gevolg van voorgenomen ontwikkeling. In het plangebied zijn mogelijk viegroutes en foerageergebied van veldmuizen aanwezig. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van broedvogels in het plangebied. Tijdens de realisatiefase kan tevens de rugstreeppad zijn intrede nemen in het plangebied.

Vleermuizen

Het Noordhollandsch Kanaal en de bomenrij aan de westzijde van de N235 vormen mogelijk vliegroutes voor vleermuizen. Tevens kan het Noordhollandsch Kanaal dienen als foerageergebied. Vleermuizen zijn zwaar beschermde soorten en staan vermeld in Tabel 3 van de Flora- en faunawet en Bijlage IV van de Habitatrichtlijn. In verband met de mogelijke effecten die de voorgenomen ontwikkeling kan hebben op de hier potentieel aanwezige vleermuissoorten, is het uitvoeren van nader onderzoek naar de functie en het gebruik van het plangebied noodzakelijk.

Een vleermuisonderzoek verspreid over het seizoen (mei/juni - september/oktober) conform het meest recente vleermuisprotocol (2013) is noodzakelijk en geeft hier meer inzicht in. Het vleermuisonderzoek is met oog op de planning reeds gestart om waarnemingen in de periode september/oktober in 2015 te kunnen doen. In september/ oktober 2015 is het plangebied aan de N235 tweemaal bezocht, met onderstaande tussentijdse resultaten:

- Waarnemingen tussen IJpendam en Purmerend: meer vleermuis, ruige dwergvleermuis, dwergvleermuis en laatvlieger. Geen paarverblijven gevonden.
- Boven de Zonneweg in IJpendam een baltsende gewone dwergvleermuis geen paarverblijven gevonden.
- Op de percelen aan de Jaagweg nummer 16 en 18 zijn ruige dwergvleermuizen gehoord. Deze waarnemingen vallen echter buiten het onderzoekstraject.

Het onderzoek loopt nog, maar om de voortgang van het project niet te schaden, is in het ontwerp op voorhand rekening gehouden met mitigerende maatregelen, zoals opgenomen in paragraaf 4.4.

Broedvogels

Voor de voorgenomen werkzaamheden waarbij bomen verwijderd worden, dient rekening gehouden te worden met het broedseizoen (globaal half maart tot en met juli). Er zijn geen belemmeringen vanuit de Flora- en faunawet aan de orde indien, conform de goedgekeurde gedragscode "Provinciale infrastructuur II", ten minste één van de volgende maatregelen genomen worden:

- 1) De werkzaamheden aan de bomen en gebouwen worden buiten het broedseizoen uitgevoerd (voorkeursmaatregel). Of in deze periode wordt het plangebied ongeschikt gemaakt voor broedvogels.
- 2) Het plangebied wordt kort voor aanvang van de werkzaamheden door een erkende ecoloog gecontroleerd op actuele broedgevallen; bij gebleken aanwezigheid van broedende vogels moeten de werkzaamheden worden uitgesteld tot na het broedseizoen.

Algemene zorgplicht

Tevens geldt altijd de algemene zorgplicht. De algemene zorgplicht houdt in dat men voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (en dus niet alleen de beschermde) en hun leefomgeving. Dit is een algemene eis die voor iedereen geldt. Overigens geldt de zorgplicht ook voor planten. De uitvoerder draagt zorg voor de naleving van deze algemene zorgplicht.

5.9.3 Conclusie

Het planvoornemen kan op grond van en met inachtneming van bovenstaande ten aanzien van het aspect ecologie uitvoerbaar worden geacht.

5.10 Cultuurhistorische waarden

5.10.1 Beleidskader

In de toelichting van ruimtelijke plannen moet een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. Het doel hiervan is om cultuurhistorische belangen meer te laten meewegen in de ruimtelijke ordening. Hiertoe is op 1 januari 2012 het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd, waarbij dit voorschrift in artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a is opgenomen.

De in de grond aanwezige waarden komen in paragraaf Archeologie aan bod.

5.10.2 Analyse

Als handreiking voor onderzoek naar de cultuurhistorie is de provinciale Leidraad landschap en cultuurhistorie met bijbehorende informatiekaart beschikbaar. Voor het planvoornemen is deze digitale informatiekaart geraadpleegd op het voorkomen van cultuurhistorisch waardevolle aspecten, zoals monumenten, structuurlijnen of andere elementen. Het Noordhollandsch Kanaal staat als voormalige trekvaart op deze kaart aangemerkt als historische waterweg. Daarbij wordt het verharde jaagpad (tracé N235) vermeld als aanwezig trekvaart element. De N235 was als voormalig jaagpad langs de trekvaart (Noordhollandsch Kanaal) voorheen niet voorzien van een bomerij, omdat over het jaagpad de schepen werden voortgetrokken. De aanleg van de busbaan leidt tot een verbreding van het wegprofiel, maar verandert het tracé van deze weg niet. De historische structuurlijn wordt niet onderbroken of anderszins verstoord door het planvoornemen.

Verder zijn in het plangebied geen cultuurhistorisch waardevolle aspecten aanwezig.

5.10.3 Conclusie

Er hoeft voor het onderhavige bestemmingsplan geen onderzoek gedaan te worden naar de invloed van het project op cultuurhistorische waarden.

5.11 Archeologie

5.11.1 Beleidskader

In de nieuwe Wet op de archeologische monumentenzorg (een wijziging van de Monumentenwet 1988) stellen Rijk en provincie dat in het ruimtelijk beleid zorgvuldig met het archeologische erfgoed moet worden omgegaan. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken.

De gemeente Purmerend en de gemeente Waterland hebben een eigen archeologisch beleid opgesteld (archeologische beleids- en advieskaart). De gemeente Purmerend heeft daar een archeologische verwachtingskaart bij vervaardigd. Een archeologische verwachtingskaart is een voorspellingskaart waarop verwachtingen met betrekking tot de situering van (nog) onbekende archeologische vindplaatsen zijn vertaald in termen van vlakken en zones. Op de kaart worden zones aangegeven met verschillende verwachtingen: hoge, middelhoge of lage verwachting. De archeologische verwachtingskaart vormt de basis voor het opstellen van een beleidsadvieskaart. De gemeente Waterland heeft een archeologische beleidskaart vastgesteld. Deze kaarten kunnen gebruikt worden voor de toetsing van ruimtelijke plannen op de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden.

Het bestemmingsplan vormt het belangrijkste instrument voor de archeologische monumentenzorg. Voor gemeenten kunnen de door deskundigen opgestelde archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaarten als leidraad worden gebruikt voor zowel de planologische bescherming van archeologische waarden in het ruimtelijke plan als voor het vaststellen van het benodigde archeologisch onderzoek dat bij voorbereiding van ruimtelijke plannen moet plaatsvinden.

Uit de archeologische verwachtingskaart van de gemeente Purmerend blijkt dat voor het plandeel in de gemeente Purmerend geen nadere archeologische regeling in dit bestemmingsplan hoeft te worden getroffen.

5.11.2 Analyse

Door Antea Group is archeologisch onderzoek naar het plangebied uitgevoerd, bestaande uit een bureau- en (verkennend) booronderzoek (zie Bijlage 17). In het onderzoeksrapport is het volgende opgenomen:

"Uit het bureauonderzoek is gebleken dat er voor het plangebied vooral een verwachting is voor het aantreffen van sporen uit de late middeleeuwen en nieuwe tijd. Deze verwachting is hoog voor het gedeelte van het plangebied nabij de kern van Ipendam.

Over het grootste gedeelte van het plangebied zullen de werkzaamheden bestaan uit het vervangen van het bestaande asfalt en de onderliggende puinverharding. Deze werkzaamheden zullen geen nieuwe bodemverstoringen met zich meebrengen. Op de locaties waar de weg mogelijk verbreed gaat worden gaat dit gebeuren in de bestaande berm die al verstoord is vanwege de aanwezige kabels en leidingen. Ook dit zal niet leiden tot nieuwe bodemverstoringen. Daarnaast is de sloop van de bebouwing aan de Zonneweg 1 niet archeologie-plichtig aangezien de oppervlakte van de verstoring onder de vrijstellingsgrens blijft van 10.000m² die voor dat gedeelte geldt. De aanleg van de voetgangerstunnel in Ipendam brengt echter wel nieuwe bodemverstoringen met zich mee. In het bestemmingsplan geldt voor die locatie een archeologische onderzoeksplicht bij bodemverstoringen met een oppervlakte van 100 m² of meer die de bodem dieper dan 35 cm beneden maaiveld zullen verstoren. Dit is hier het geval.

De aanwezigheid van archeologische sporen is echter sterk afhankelijk van het feit of de bodem in het plangebied verstoord is. Daarom is er ook een verkennend booronderzoek uitgevoerd.

De bodemopbouw binnen het plangebied blijkt tot op een diepte van 1,3 tot 2,9 m – mv te zijn verstoord. Mogelijk als gevolg van de aanleg van het Noordhollandsch Kanaal en/of de aanleg van kabels en leidingen. Hierbij is niet alleen de bovengrond, maar ook (de top van) het verwachte veenpakket verstoord.

Er zijn tijdens het veldonderzoek geen aanwijzingen gevonden om de aanwezigheid van een (intacte) archeologische vindplaats te veronderstellen. Er werden archeologische resten verwacht uit de periode late middeleeuwen – nieuwe tijd, direct onder de bouwvoor. De bodem is tot op grote diepte verstoord. Daarmee wordt de kans dus laag ingeschat dat dergelijke resten nog intact aanwezig zijn. Daarnaast werden resten uit de vroege middeleeuwen verwacht in de top van het Hollandveen Laagpakket. Gebleken is dat deze ook aanzienlijk is vergraven, waardoor de kans op dergelijke intacte waarden uit deze periode dan ook laag wordt ingeschat. Daarnaast gold een verwachting voor vindplaatsen uit de steentijd in de top van het pleistocene dekzand. Dit dekzand bevindt zich waarschijnlijk pas op een diepte van 15 m – mv, en wordt dan ook niet bedreigd door de voorgenomen ontgraving van maximaal 4,5 m – mv.

Op basis van de resultaten van het veldonderzoek wordt geadviseerd om de archeologische verwachting voor het plangebied bij te stellen naar laag en het plangebied voor wat betreft archeologie en ten gunste van de voorgenomen maatregelen, vrij te geven. De implementatie van de bovenstaande aanbeveling is afhankelijk van het oordeel (selectiebesluit) van de bevoegde overheid, de gemeente Purmerend en Waterland." In haar selectiebesluit neemt de gemeente Waterland dit advies over. Dit besluit is opgenomen als bijlage bij het onderzoek.

5.11.3 Conclusie

Aan de hand van de resultaten van het aanvullend onderzoek wordt geconcludeerd dat de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg wordt gestaan.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

De gemeente mag op basis van de Wet ruimtelijke ordening alleen meewerken aan planontwikkelingen die haalbaar en uitvoerbaar zijn. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro dient de toelichting van een bestemmingsplan inzichten te bevatten over de uitvoerbaarheid van een plan.

6.1 Privaatrechtelijke uitvoerbaarheid

De provincie Noord-Holland is initiatiefnemer van het project. De meeste voor het project benodigde gronden zijn reeds in het bezit van de provincie. Dit geldt ook voor het Noordhollandsch kanaal. Ter hoogte van Ipendam dient één woning met bijbehorend erf te worden verworven. Hier ligt ook een stuk openbare ruimte dat van de gemeente is. Verwerving van de woning dient in eerste instantie via de minnelijke weg te worden gedaan. Mocht dat niet lukken wordt het proces van onteigening ingezet.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

Met de in hoofdstuk 2 beschreven ontwikkeling zijn kosten gemoeid. Deze kosten worden gedekt vanuit het beschikbare budget van project Bereikbaar Waterland. Op 26 november 2015 heeft de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland besloten de spitsbusbaan tussen Ipendam en Purmerend te realiseren en hiervoor een budget beschikbaar te stellen van € 26,21 miljoen en deze te dekken uit onderstaande budgetten:

- Onderhoud (PMO)
- Korte termijn (Bereikbaarheid Waterland)
- Subsidiebijdrage Beter Benutten 2 (I&M)
- Lange termijn (Bereikbaarheid Waterland)

Tussen de provincie en gemeente een overeenkomst gesloten, waarmee tevens de economische uitvoerbaarheid gegarandeerd wordt. De kosten voor het opstellen van het bestemmingsplan neemt de Provincie Noord-Holland voor haar rekening. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit project geborgd en op basis hiervan mag het voorliggende bestemmingsplan economisch uitvoerbaar worden geacht.

6.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.3.1 Overleg ingevolge artikel 3.1.1 Bro

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

Het concept van dit bestemmingsplan is door de gemeenten Purmerend en Waterland gezamenlijk tot stand gekomen. Het bestemmingsplan is daarbij met de volgende instanties besproken:

- gemeente Landsmeer
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
- Omgevingsdienst IJmond
- Provincie Noord-Holland
- Veiligheidsregio Zaanstreek Waterland
- Rijkswaterstaat Dienst Noord-Holland-Noord

De op het plan ontvangen overlegreacties zijn opgenomen en beantwoord in de Reactienota overleg en inspraak, zoals is opgenomen in Bijlage 18.

6.3.2 *Inspraak*

Elk bestuursorgaan kan ten aanzien van zijn eigen bevoegdheden besluiten of inspraak wordt verleend bij de voorbereiding van gemeentelijk beleid. De op het plan ontvangen inspraakreacties zijn opgenomen en beantwoord in de Reactienota overleg en inspraak, zoals opgenomen in Bijlage 18.

6.3.3 *Overleg ingevolge artikel 3.8 Wro*

Artikel 3.8 Wro bepaalt dat op de voorbereiding van een bestemmingsplan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is. Deze afdeling bevat bepalingen rond de Uniforme openbare voorbereidingsprocedure.

Het ontwerp van dit bestemmingsplan heeft in de periode van vrijdag 25 maart 2016 tot en met donderdag 5 mei 2016 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn zes zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn van een reactie voorzien in de "Reactienota zienswijzen tevens nota van wijzigingen, bestemmingsplan Spitsbusbaan N235 2016". Hierin wordt tevens een overzicht gegeven van de aanpassingen van het bestemmingsplan voortkomend uit de zienswijzen of ambtelijke wijzigingen. Deze reactienota maakt geen deel uit van het bestemmingsplan, maar wordt als separaat document meegenomen in het besluit van de gemeente.

Hoofdstuk 7 Juridische planbeschrijving

Dit hoofdstuk bevat de toelichting op de gekozen planvorm, die van een gedetailleerd bestemmingsplan. Tevens geeft het inzicht in de overwegingen die aan de juridische regeling ten grondslag hebben gelegen.

7.1 Planvorm

Het onderhavige plan voorziet in een actueel en adequaat juridisch kader voor ontwikkeling en beheer van het plangebied. Het is een plan op basis van artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening, opgesteld conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012).

Gezien het gewenste behoud van de ruimtelijke en functionele structuur en de beperkte mate van ontwikkeling is gekozen voor een gedetailleerde planvorm. Deze planvorm maakt het mogelijk alle aanwezige functies in het plangebied te voorzien van een gedetailleerde bestemmingsregeling waardoor de ruimtelijke kwaliteit in het gebied als zodanig kan worden beheerd en behouden.

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

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

Intergemeentelijk bestemmingsplan

Ingeval sprake is van een intergemeentelijk bestemmingsplan stelt elk van de betreffende gemeenten het bestemmingsplan vast voor zover het haar eigen grondgebied betreft. Dit leidt ertoe dat er zelfstandige besluiten worden genomen met een eigen planidentificatie. In het onderhavige geval leidt dit tot één toelichting, met twee sets planregels en twee verbeeldingen die door beide gemeenten afzonderlijk, en alleen voor hun eigen grondgebied, worden vastgesteld. In deze toelichting kunnen om deze reden in paragraaf 7.2 bestemmingsomschrijvingen voorkomen, die niet in de planregels of op de verbeelding zijn terug te vinden.

7.2 Bestemmingsregeling

Het plangebied heeft een functie voor de ontsluiting voor een wijdere regio. Het doel van het plan is de verbetering van de doorstroming en de verkeersveiligheid door de wijziging van het profiel.

Bestemmingsregels

Verkeer

De bestemming Verkeer wordt toegekend aan die wegen die door hun doorstroombaanfunctie een structuurbepalend karakter hebben.

Verkeer - Verblijf

De voor 'Verkeer - Verblijf' aangewezen gronden zijn bestemd voor verkeersdoeleinden die geen doorstroombaanfunctie hebben, zoals (woon)straten en pleinen of (fiets)parkeervoorzieningen.

Dubbelbestemming Leiding - Hoogspanningsverbinding

De aanwezige hoogspanningsverbinding in het plangebied in de gemeente Waterland wordt beschermd via de dubbelbestemming Leiding - Hoogspanningsverbinding.

Dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering

De in het plangebied aanwezige gronden die zijn aangewezen voor waterstaatkundige doeleinden worden beschermd via de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering.

Dubbelbestemming Waarde - Archeologie

Op het grondgebied van de gemeente Waterland komen drie archeologische beschermingsregimes voor: Waarde - Archeologie 2, Waarde - Archeologie 4 en Waarde - Archeologie 5.

Algemene regels

Anti-dubbeltelregel

Het doel van deze bepaling is te voorkomen dat grond die al in aanmerking is genomen of betrokken is bij het verlenen van een vergunning niet nog een keer wordt betrokken bij een aanvraag om omgevingsvergunning. Hierdoor wordt voorkomen dat met gebruikmaking van privaatrechtelijke overeenkomsten, de publiekrechtelijke regels worden ondergraven.

Algemene gebruiksregels

In de algemene gebruiksbepaling is opgenomen wat onder verboden gebruik van de gronden wordt verstaan.

Daarnaast is een voorwaardelijke bepaling ten behoeve van het onderzoeksaspect ecologie opgenomen. Dit ten behoeve van het aantonen van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan op het moment van de vaststelling. Ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan dienen de onderzoeksresultaten bekend te zijn, zodat het bestemmingsplan op dit punt uitvoerbaar is. In het voorliggende geval betreft het het uitvoeren van nader vleermuisonderzoek op grond van de Flora- en faunawet (hierna: Ffw). Uit jurisprudentie blijkt dat het evenwel mogelijk is om een bestemmingsplan vast te stellen, voordat de uitvoering van nader vleermuisonderzoek is afgerond. De vraag of voor de uitvoering van het plan een ontheffing op grond van de Ffw nodig is en zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, komt in beginsel immers pas aan de orde in een mogelijke procedure op grond van de Ffw. Wel dient in een bestemmingsplan te worden aangetoond dat de gemeenteraad op voorhand in redelijkheid kan stellen dat de Ffw niet de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in de weg staat. Het is van belang om te voorkomen dat overtreding van verbodsartikelen uit de Ffw plaatsvindt. Immers, wanneer geen overtreding plaatsvindt, hoeft ook geen ontheffing van de Ffw te worden aangevraagd.

In de Algemene gebruiksregels van het voorliggende bestemmingsplan is opgenomen dat, wanneer uit het nader vleermuisonderzoek blijkt dat er boven het Kanaal een belangrijke foerageer- en/of vliegroute voor vleermuizen aanwezig is, de spitsbusbaan niet eerder mag worden gebruikt, dan dat de mitigerende maatregelen zijn gerealiseerd en worden behouden. Uitgangspunt is dat een verbodsovertreding ten aanzien van vleermuizen wordt voorkomen. Mitigerende maatregelen zorgen ervoor dat beschermde soorten ook na de aantasting kunnen blijven voortbestaan in hun leefgebied en dat de ecologische functionaliteit blijft behouden. Het betreft hier een ruimtelijk relevant aspect (uitvoerbaarheid van het onderdeel ecologie) dat als voorwaardelijke bepaling in de regels wordt opgenomen.

Het nader onderzoek is op het moment van de vaststelling van het bestemmingsplan nog niet geheel afgerond. Daarom is gekozen voor een worst-case benadering door middel van het opnemen van deze voorwaardelijke bepaling. Wanneer uit het onderzoek blijkt dat er geen sprake zal zijn van een foerageer- en/of vliegroute en er geen mitigerende maatregelen behoeven te worden genomen, dan heeft de regeling geen werking.

Algemene afwijkingsregels

Dit artikel geeft een regeling voor het geval dit voor een betere technische realisering van bouwwerken dan wel in verband met de werkelijke toestand van het terrein noodzakelijk is. Deze afwijkingsregel dient bij uitzondering te worden toegepast. De noodzaak om van de bestemmingsregeling af te wijken dient te worden aangetoond.

Overgangsrecht

Dit artikel betreft het overgangsrecht met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit in werking treedt. Dit gebruik mag worden voortgezet. Wijziging van het afwijkend gebruik is slechts toegestaan indien de afwijking hierdoor wordt verkleind. Daarnaast zijn overgangsregels opgenomen ten aanzien van het bouwen. Een bouwwerk dat afwijkt van de bouwregels van het bestemmingsplan op het moment dat dit in werking treedt, mag gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd, of na een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd. De afwijking mag daarbij naar aard en omvang niet worden vergroot. Daarvan mag eenmalig worden afgeweken tot maximaal 10% van de inhoud van het bouwwerk. Het overgangsrecht is niet van toepassing op bouwwerken die reeds in strijd waren met het voorgaande geldende bestemmingsplan.

Regels

Inhoudsopgave

Regels		5
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	7
Artikel 1	Begrippen	7
Artikel 2	Wijze van meten	12
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	15
Artikel 3	Verkeer	15
Artikel 4	Waterstaat - Waterkering	16
Hoofdstuk 3	Algemene regels	17
Artikel 5	Anti-dubbeltelregel	17
Artikel 6	Algemene bouwregels	18
Artikel 7	Algemene gebruiksregels	20
Artikel 8	Algemene afwijkingsregels	21
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	23
Artikel 9	Overgangsrecht	23
Artikel 10	Slotregel	24

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 *plan*

het bestemmingsplan 'Spitsbusbaan N235 - 2016' met identificatienummer NL.IMRO.0439.BPSPITSBUSBAANN235-va01 van de gemeente Purmerend.

1.2 *bestemmingsplan*

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels.

1.3 *aanduiding*

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

1.4 *aanduidingsgrens*

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 *aan- en uitbouw*

een aan een hoofdgebouw gebouwd gebouw dat in bouwkundig opzicht te onderscheiden is van het hoofdgebouw.

1.6 *antennedragers*

een antennemast of andere constructie bedoeld voor de bevestiging van een antenne.

1.7 *antenne-installatie*

een installatie bestaande uit een antenne, een antennedragers, de bedrading en de al dan niet in een techniekkast opgenomen apparatuur, met de daarbij behorende bevestigingsconstructie.

1.8 *archeologisch deskundige*

een deskundige op het gebied van de archeologie en werkend volgens de Kwaliteitsnorm voor de Nederlandse Archeologie.

1.9 *archeologisch onderzoek*

onderzoek verricht door of namens een dienst of instelling die over een opgravingsvergunning beschikt.

1.10 *archeologisch onderzoeksgebied*

gebied met een daaraan toegekende middelhoge of hoge archeologische verwachting in verband met de kennis en wetenschap van de in dat gebied verwachte overblijfselen van menselijke aanwezigheid of activiteiten uit het verleden.

1.11 archeologische waarde

de aan een gebied toegekende waarde in verband met de in dat gebied voorkomende overblijfselen uit oude tijden.

1.12 archeologisch waardevol gebied

gebied met een daaraan toegekende archeologische waarde in verband met de kennis en wetenschap van de in dat gebied verwachte overblijfselen en menselijke aanwezigheid of activiteiten uit het verleden.

1.13 bebouwing

een of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

1.14 bestaande afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktemat

afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktemat, die op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerp van dit plan tot stand zijn gekomen of tot stand zullen komen met inachtneming van het bepaalde bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

1.15 bestemmingsgrens

de grens van een bestemmingsvlak.

1.16 bestemmingsvlak

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.17 bouwen

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.18 bouwgrens

de grens van een bouwvlak.

1.19 bouwlaag

een doorlopend gedeelte van een gebouw dat is begrensd door op (nagenoeg) gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen en dat zodanige afmetingen en vormen heeft dat dit gedeelte zonder ingrijpende voorzieningen voor woonfuncties geschikt of geschikt te maken is.

1.20 bouwperceel

een aaneengesloten stuk grond, waarop krachtens het plan zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.21 bouwperceelgrens

een grens van een bouwperceel.

1.22 bouwvlak

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegelaten.

1.23 bouwwerk

een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.24 bijbehorend bouwwerk

uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd en met de aarde verbonden bouwwerk met een dak.

1.25 bijgebouw

een gebouw dat in functioneel en bouwkundig opzicht ondergeschikt is aan een op hetzelfde bouwperceel gelegen hoofdgebouw.

1.26 cultuurhistorische waarde

de aan een bouwwerk of gebied toegekende waarde in verband met ouderdom en/of historische gaafheid.

1.27 gebouw

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.28 hoofdgebouw

Een gebouw dat op een bouwperceel door zijn constructie of afmetingen als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.

1.29 kampeermiddelen

niet als een bouwwerk aan te merken vouwwagens, kampeerauto's, caravans of hiermee gelijk te stellen onderkomens, die bestemd zijn voor recreatief verblijf en waarbij de gebruikers hun hoofdverblijf elders hebben.

1.30 landschapswaarde

de aan een gebied toegekende waarde met betrekking tot het waarneembare deel van het aardoppervlak, die wordt bepaald door de herkenbaarheid en de identiteit van de onderlinge samenhang tussen levende en niet-levende natuur.

1.31 natuurwaarde

de aan een gebied toegekende waarde in verband met de aanwezige flora en fauna.

1.32 nutsvoorzieningen

voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreducerstations, schakelhuisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, telefooncellen, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

1.33 overkapping

een bouwwerk, geen gebouw zijnde, voorzien van een gesloten dak.

1.34 overig bouwwerk

een bouwkundige constructie van enige omvang, geen pand zijnde, die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.35 peil

- a. voor gebouwen die onmiddellijk aan de weg grenzen: de hoogte van die weg;
- b. in andere gevallen en voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.

1.36 perceelsgrens

de grens van een bouwperceel.

1.37 prostitutie

het zich beschikbaar stellen voor seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.

1.38 reclamemast

een bouwwerk, geen gebouwen zijnde, specifiek bedoeld voor de uiting van bedrijfsmatige reclame.

1.39 seksinrichting

het bedrijfsmatig - of in een omvang of frequentie die daarmee overeenkomt - gelegenheid bieden tot het ter plaatse, in een gebouw of in een vaartuig, verrichten van seksuele handelingen.

1.40 verblijfsmiddelen

voor verblijf geschikte - al dan niet aan hun oorspronkelijk gebruik onttrokken - voer- en vaartuigen, arken, caravans, tenten en andere soortgelijke constructies, voor zover geen bouwwerken en geen kampeermiddelen zijnde.

1.41 verblijfsrecreatie

het met het recreatief oogmerk verblijven met overnachten in een kampeermiddel, dan wel recreatiewoning of -appartement, jeugdherberg, hotel of pension door personen die hun hoofdverblijf elders hebben.

1.42 windturbine

een bouwwerk ter opwekking van energie door benutting van windkracht, met uitzondering van bemalingsinstallaties ten behoeve van de waterhuishouding.

1.43 zendmast

een bouwwerk, geen gebouw zijde, waarop antenne-installaties worden geplaatst.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij de toepassing van deze planregels wordt als volgt gemeten:

2.1 *de afstand*

de afstand tussen bouwwerken onderling alsmede de afstand van bouwwerken tot perceelsgrenzen worden daar gemeten waar deze afstand het kleinst is.

2.2 *de bouwhoogte van een antenne-installatie*

- a. ingeval van een vrijstaande (schotel)antenne-installatie: tussen het peil en het hoogste punt van de (schotel)antenne-installatie;
- b. ingeval van een op of aan een bouwwerk gebouwde (schotel)antenne-installatie: tussen de voet van de (schotel)antenne-installatie en het hoogste punt van de (schotel)antenne-installatie.

2.3 *de bouwhoogte van een bouwwerk*

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een overig bouwwerk met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.4 *de breedte, lengte en diepte van een bouwwerk*

tussen (de lijnen getrokken door) de buitenzijde van de gevels en het hart van de scheidsmuren.

2.5 *de dakhelling*

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

2.6 *de goothoogte van een bouwwerk*

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.7 *de hoogte van een windturbine*

vanaf het peil tot aan de as van de windturbine.

2.8 *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.

2.9 *het oppervlakte van een bouwwerk*

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

2.10 *het vloeroppervlakte*

de gebruiksvloeroppervlakte volgens NEN 2580.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen met ten hoogste 2 x 1 doorgaande rijstrook, exclusief opstelstroken en busstroken;
- b. voet- en fietspaden;
- c. tunnels en onderdoorgangen, en naar de aard daarmee gelijk te stellen kunstwerken, voor verkeersdoeleinden;
- d. overige openbaar vervoervoorzieningen;
- e. objecten van beeldende kunst;
- f. ondergrondse containers;
- g. bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals geluidswerende voorzieningen,abri's, groen, (ondergrondse) parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen, reclame-uitingen, antennes, bruggen en water.
- h. bij deze bestemming behorende erven, terreinen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

3.2 Bouwregels

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

- a. op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, met uitzondering van gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen;
- b. voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de maximale bouwhoogten zoals aangegeven in artikel 6.3 van deze regels.

Artikel 4 Waterstaat - Waterkering

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat-Waterkering' aangewezen gronden zijn - behalve voor de andere aldaar geldende bestemming(en) - tevens bestemd voor waterstaatkundige voorzieningen.

4.2 Bouwregels

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

- a. op de gronden mogen ten behoeve van de in lid 4.1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt ten hoogste 3 m;
- c. ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag - met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels - uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering;
- d. er een positief advies van de beheerder van de waterkering is ontvangen.

4.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het in lid 4.2 gestelde. Afwijken geschiedt alleen indien de bij de betrokken bestemming behorende bouwregels in acht worden genomen en het waterkeringbelang door de bouwactiviteiten niet onevenredig wordt geschaad waarbij er een positief advies van de beheerder van de waterkering is ontvangen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 5 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 6 Algemene bouwregels

6.1 Bestaande maten

Met betrekking tot bestaande maten gelden de volgende regels:

- de bestaande afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktematen die meer bedragen dan in hoofdstuk 2 is voorgeschreven, mogen als ten hoogste toelaatbaar worden aangehouden;
- de bestaande afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktematen die minder bedragen dan in hoofdstuk 2 is voorgeschreven, mogen als ten minste toelaatbaar worden aangehouden;
- ingeval van herbouw is dit lid onder a en b uitsluitend van toepassing, indien de herbouw op dezelfde plaats plaatsvindt.

6.2 Overschrijding bouwgrenzen

De bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen mogen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels worden overschreden door:

- tot gebouwen behorende stoepen, stoeptreden, trappen(huizen), liften, galerijen, hellingbanen, funderingen, balkons, entreeportalen, veranda's en afdaken, mits de overschrijding ten hoogste 2,5 m bedraagt;
- tot gebouwen behorende erkers en serres, mits de overschrijding ten hoogste 2 m bedraagt;
- andere ondergeschikte onderdelen van gebouwen, mits de overschrijding ten hoogste 1,5 m bedraagt.

6.3 Hoogtematen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde

De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt ten hoogste:

- erfafscheidingen	2 m
- lichtmasten	9 m
- vlaggenmasten	9 m
- objecten van beeldende kunst	6 m
- speeltoestellen	4 m
- bruggen	12 m
- overig straatmeubilair	6 m
- overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde	3 m

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in dit lid ten behoeve van het bouwen van objecten van beeldende kunst met een bouwhoogte van 15 meter.

6.4 Antenne-installaties

Met betrekking tot antenne-installaties gelden de volgende regels:

- antennes-installaties als bedoeld in bijlage II van het Besluit omgevingsrecht, niet zijnde bouwvergunningvrije installaties, zijn niet toegestaan.
- burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het onder a. genoemde verbod ten behoeve van de bouw van een antenne-installatie tot een bouwhoogte van ten hoogste 40 m.

6.5 Ondergronds bouwen

De in dit plan vervatte regels voor bebouwing zijn van overeenkomstige toepassing op bouwen beneden het peil, met dien verstande dat tot ten hoogste één bouwlaag diepte mag worden gebouwd.

6.6 Wijziging goot-/boeibordhoogte

- Indien zich op de achterzijde van een gebouw één of meer dakopbouwen bevinden waarvan de

gezamenlijke breedte meer bedraagt dan 70% van de gevelbreedte, wordt de goot of boeibord van de dakopbouw als goot- of boeibordhoogte aangemerkt.

2. Indien zich op de voorzijde van een gebouw één of meer dakopbouwen bevinden waarvan de gezamenlijke breedte meer bedraagt dan 50% van de gevelbreedte, wordt de goot of boeibord van de dakopbouw als goot- of boeibordhoogte aangemerkt.

Artikel 7 Algemene gebruiksregels

7.1 Verboden gebruik

1. Onder verboden gebruik als bedoeld in artikel 2.1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt in ieder geval verstaan:
 - a. gebruik van gronden als stort- en/of opslagplaats van grond en/of afval, met uitzondering van een zodanig gebruik voor het normale op de bestemming gericht gebruik en onderhoud;
 - b. gebruik van gronden als stalling- en/of opslagplaats van aan het gebruik onttrokken machines, voer- en vliegtuigen, met uitzondering van een zodanig gebruik voor het normale op de bestemming gericht gebruik en onderhoud;
 - c. het gebruik van gronden als uitstallings-, opslag-, stand- of ligplaats voor kampeer- en verblijfmiddelen;
 - d. het gebruik van grond voor prostitutie.
2. Onder verboden gebruik wordt niet verstaan het (tijdelijke) gebruik ten behoeve van de realisering en/of handhaving van de bestemmingen of het normale onderhoud van de gronden.

7.2 Voorwaardelijke bepaling

1. Onder verboden gebruik als bedoeld in artikel 2.1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt tevens verstaan:
 - a. het gebruik van gronden en bouwwerken zoals bedoeld in Artikel 3 van dit plan vóóordat de mitigerende maatregelen zoals die zijn opgenomen in Bijlage 1 bij deze regels zijn nageleefd, gerealiseerd en worden behouden. Dit ten behoeve van het behoud van belangrijke foerageer- en/of vliegroute voor vleermuizen. De uitvoering van de mitigerende maatregelen dient gereed te zijn binnen een termijn van 1 jaar na het afronden van de (bouw- en aanleg-)werkzaamheden zoals die zijn vergund in een omgevingsvergunning.

Artikel 8 Algemene afwijkingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen - tenzij op grond van hoofdstuk 2 reeds afgeweken kan worden verleend - bij een omgevingsvergunning afwijken van de planregels voor:

- a. afwijkingen van maten (waaronder percentages) met ten hoogste 10%;
- b. overschrijding van bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein; de overschrijdingen mogen ten hoogste 3 m bedragen en het bouwvlak mag met ten hoogste 10% worden vergroot.

Er wordt niet afgeweken, indien daardoor onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de ingevolge de bestemming gegeven gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 9 Overgangsrecht

9.1 Overgangsrecht bouwwerken

Voor bouwwerken luidt het overgangsrecht als volgt:

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 - a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - b. na het tenietgaan 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 tenietgegaan.
2. Het bevoegde gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. Het eerste lid 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.

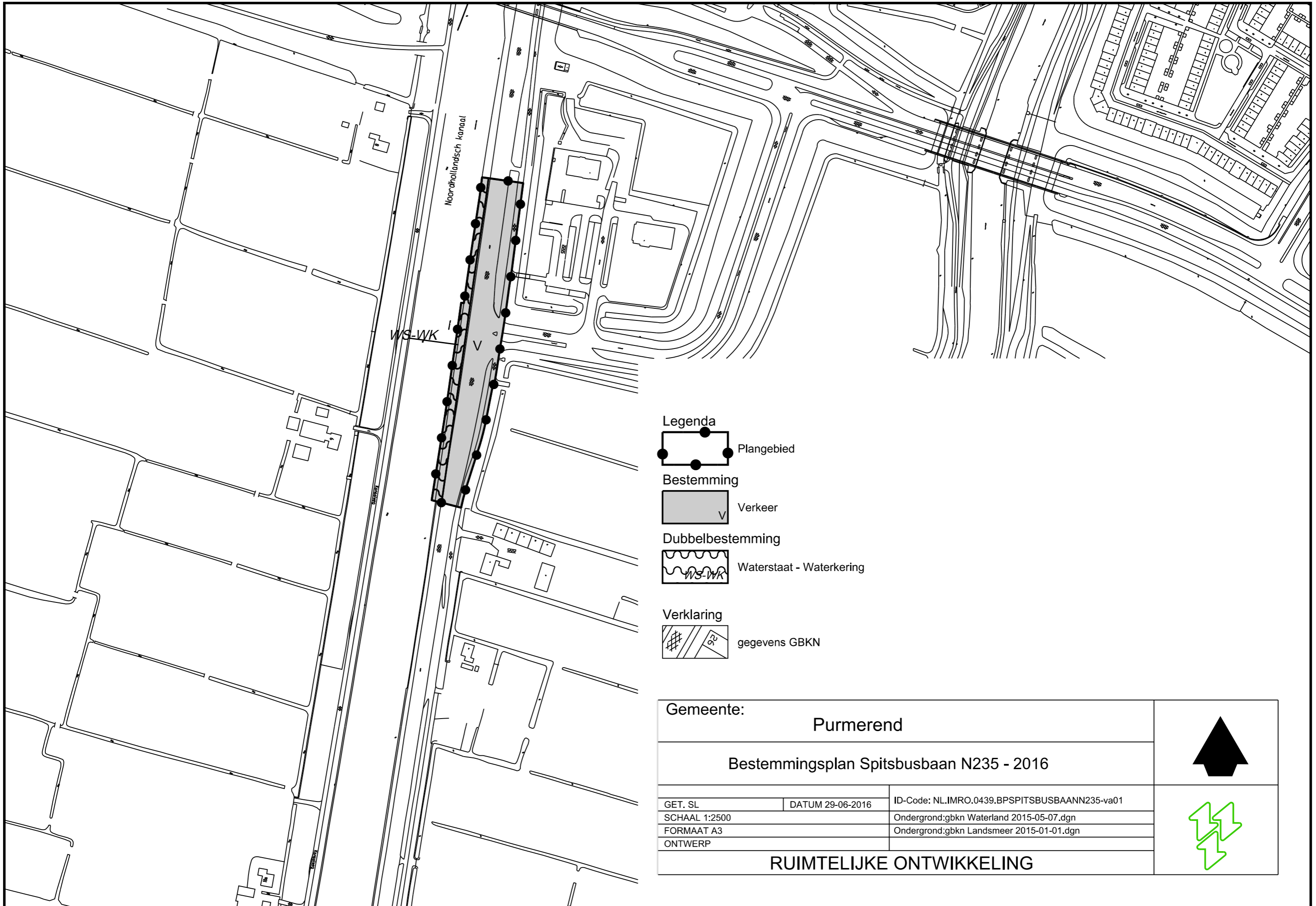
9.2 Overgangsrecht gebruik



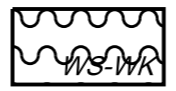
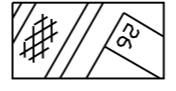
Voor gebruik luidt het overgangsrecht als volgt:

1. het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet;
2. het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, 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;
3. indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten;
4. het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 10 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als Regels van het bestemmingsplan Spitsbusbaan N235 - 2016.



- Legenda**
-  Plangebied
 - Bestemming**
 -  Verkeer
 - Dubbelbestemming**
 -  Waterstaat - Waterkering
 - Verklaring**
 -  gegevens GBKN

Gemeente:		Purmerend		
Bestemmingsplan Spitsbusbaan N235 - 2016				
GET. SL	DATUM 29-06-2016	ID-Code: NL.IMRO.0439.BPSPITSBUSBAANN235-va01		
SCHAAL 1:2500		Ondergrond:gbkn Waterland 2015-05-07.dgn		
FORMAAT A3		Ondergrond:gbkn Landsmeer 2015-01-01.dgn		
ONTWERP				
RUIMTELIJKE ONTWIKKELING				